

REGLAMENTO TROFEO AÉREO DE LA COMUNIDAD VALENCIANA 2016 (TACV 2016)

PRESENTACIÓN

- 1.- El presente Reglamento regula las bases de participación, puntuación, régimen de reclamaciones y clasificación de la edición del año 2016 del TROFEO AÉREO DE LA COMUNIDAD VALENCIANA 2016 (en adelante TACV 2016).
- 2.- El TACV 2016 se estructura en seis etapas puntuables, con destino cada una de ellas en un campo de vuelo diferente de la Comunidad Valenciana.

SEGURIDAD

3.- Uno de los objetivos fundamentales de la Federación de Deportes Aéreos de la Comunidad Valenciana (en adelante FDACV) es trabajar por el incremento de la seguridad en la práctica del Deporte Aéreo. Con ese objetivo en mente, todos los participantes en el TACV (pilotos, jueces, personal de apoyo, etc.), respetarán las siguientes condiciones:

3.1.- Todos los participantes cumplirán la normativa y reglamentación vigente en cuanto a seguridad aérea, espacio aéreo, operación de aeronaves ultraligeras y cuanta resulte de aplicación al vuelo en ultraligero.

3.2.- Los pilotos participantes no realizarán maniobras inusuales ni arriesgadas, especialmente aquellas para las que no estén capacitados o que puedan superar los límites para los que su aeronave fue diseñada.

3.3.- No se pondrá en peligro la propia aeronave ni la de otros participantes, ni a las personas que puedan estar presenciando la competición.

3.4.- Durante la celebración de la etapa, los pilotos seguirán y respetarán todos los procedimientos, circuitos y condiciones particulares de operación del campo de destino y se seguirán las instrucciones de su jefe de vuelos.

JUECES

4.- Los *jueces de la competición* serán designados por la FDACV y podrán contar con *jueces de apoyo* pertenecientes a cada uno de los campos de destino, los cuales serán designados por los *jueces de la competición* antes del inicio de la etapa.

5.- Los *jueces de la competición* quedan facultados para interpretar el presente Reglamento según su criterio, así como para tomar cualquier decisión al respecto de su aplicación y modificación, en aras a lograr su mejor adaptación a las condiciones particulares que pudieran darse en una determinada etapa.

6.- Los *jueces de la competición* quedan facultados para tomar cualquier decisión en todos aquellos aspectos que no se encuentren expresamente regulados en el presente Reglamento.

7.- Los *jueces de apoyo* desempeñarán las labores que sean requeridas por los *jueces de la competición*, pero no podrán tomar decisiones respecto de la interpretación, aplicación o modificación del presente Reglamento.

8.- Los *jueces de apoyo* podrán participar con voz pero sin voto en las deliberaciones para la resolución de posibles reclamaciones a las puntuaciones.

PARTICIPANTES

9.- Para participar en el TACV 2016, se deberán cumplir las siguientes condiciones:

9.1.- disponer de Licencia de Piloto de Ultraligero y Certificado Médico de aptitud, ambos en vigor en el momento de participar en cada etapa.

9.2.- disponer de seguro obligatorio de la aeronave que se esté volando, en vigor en el momento de participar en cada etapa, y que deberá cubrir, en sus condiciones, la participación de la aeronave en eventos, competiciones o pruebas deportivas. Para poder participar en cualquiera de las etapas, el piloto deberá enviar, con anterioridad a su primera participación, una copia de la póliza y su condicionado, o bien certificado de seguro que especifique dicha cobertura, a la dirección de correo electrónico fdacv@fdacv.com, cubriendo de ese modo su participación en todas las etapas disputadas durante el periodo de vigencia de la póliza.

9.3.- poseer Licencia Federativa expedida por la FDACV durante el año 2016.

9.4.- tener una experiencia mínima de 50 horas de vuelo solo, y de al menos 10 horas de vuelo como piloto al mando en el modelo con el que se participe.

9.5.- no podrán participar alumnos-piloto, ni pilotos con restricciones en su Licencia.

10.- El procedimiento de inscripción en el TACV 2016 y cada una de sus etapas será el siguiente:

10.1.- Será necesaria una inscripción previa del piloto en el TACV 2016, la cual se llevará a cabo mediante el envío del formulario habilitado al efecto y su documentación anexa a la dirección de correo electrónico fdacv@fdacv.com y que habilitará para su participación en todas las etapas del TACV 2016 tras haber recibido la conformidad por parte de la FDACV.

10.2.- Para la inscripción del piloto en cada una de las etapas en que participe, se seguirá el siguiente procedimiento:

1º) entrega de la *ficha de navegación* a los jueces a su llegada al campo de destino.

2º) verificación por los jueces de que el piloto ha remitido el formulario de inscripción y certificado o copia de su póliza de seguro, de acuerdo con el punto 9.2.

La no cumplimentación de cualquiera de estos dos pasos conllevará la no inscripción del piloto en la etapa, entendiéndose a todos los efectos que éste no participa en la misma.

11.- La participación en una etapa no exigirá la participación en cualquier otra etapa, ni en todas las pruebas de la etapa, pudiendo el piloto elegir en cual o cuáles de ellas toma parte.

12.- La participación será a título individual de cada piloto, no resultando necesario pilotar la misma aeronave en todas las etapas.

13.- Los puntos obtenidos se acumularán a la cuenta del piloto participante exclusivamente por su participación como piloto al mando, y en ningún caso como pasajero en biplaza.

PRUEBAS DISPUTABLES

14.- En cada una de las seis etapas, la puntuación máxima obtenible será de 50 puntos, obtenida como el resultado de la suma de los puntos conseguidos en cada una de las cinco pruebas de la etapa.

15.- Una prueba en la que el piloto no participe supondrá 0 puntos en la suma de la puntuación de la etapa.

16.- Una etapa en la que el piloto no participe supondrá 0 puntos en la suma de la Clasificación General del TACV 2016.

17.- Las cinco pruebas a disputar en cada etapa serán:

17.1.- *Ficha de navegación*. Se rellenará la *ficha de navegación* publicada con antelación suficiente en la página web de la FDACV. La ficha deberá rellenarse con bolígrafo y contendrá todos los datos referentes a la aeronave, el piloto y la navegación a realizar, fijándose una puntuación máxima para la misma de 10 puntos. Cada dato incorrecto, incompleto, insuficiente, o sin rellenar, descontará un punto sobre la puntuación máxima. No se tendrán en cuenta errores ortográficos o gramaticales, siempre que los mismos no puedan dar lugar a errores de interpretación de la información aportada. La *ficha de navegación* se entregará por el piloto a los jueces de la competición a su llegada al campo de destino, inmediatamente tras el estacionamiento de la aeronave.

17.2.- *Localización de objetivo*. Cada *ficha de navegación* publicada contendrá instrucciones precisas referentes a un punto de partida, rumbo, velocidad y tiempo de vuelo, que permitirán la localización de un objetivo situado en las cercanías del campo de destino, y que deberá ser identificado por el piloto. En la propia *ficha de navegación*, el piloto anotará el objetivo identificado tras seguir las instrucciones proporcionadas. La identificación correcta del objetivo obtendrá 10 puntos. La identificación de un objetivo erróneo, pero situado dentro de un radio de 300 m con centro en el objetivo correcto, supondrá obtener 5 puntos. Cualquier otra identificación fuera de este radio supondrá 0 puntos. Será obligatorio el sobrevuelo del objetivo el día de la etapa, y con antelación al primer aterrizaje en el campo de destino. Cuando el piloto alcance el objetivo, deberá establecer una comunicación escueta en la frecuencia del campo de destino, indicando exclusivamente su matrícula y las palabras "sobre el objetivo". A tal efecto, un *juez de apoyo* equipado con radio y prismáticos podrá encontrarse situado junto al objetivo, a fin de verificar el sobrevuelo. Esta prueba deberá realizarse necesariamente antes de la de "hora de llegada".

17.3.- *Hora de llegada*. En la *ficha de navegación* se declararán la hora de salida del campo de origen y la hora estimada de llegada (ETA) a la vertical del campo de destino. La *ficha de navegación* se fotografiará una vez rellenada, y se remitirá por correo electrónico a la dirección tacv16@fdacv.com con anterioridad a la hora que se haya declarado como salida del campo de origen, asegurándose que en la foto sean claramente visibles, al menos, los datos de la aeronave y los referentes a la hora de salida y de llegada. En caso de imposibilidad de enviar la fotografía

de la ficha, se enviará un SMS o se contactará telefónicamente con el número 619638798, y se proporcionará la matrícula del avión, hora de salida y hora estimada de llegada, todo ello con anterioridad a la hora de salida declarada en la ficha. El piloto sobrevolará el campo de destino, cruzando a 1.000 pies transversalmente a la pista de aterrizaje, y establecerá sobre la vertical de ésta una comunicación escueta en la frecuencia del campo de destino, indicando exclusivamente su matrícula y las palabras “en la vertical”. Antes del inicio de la etapa, los *jueces de la competición* ajustarán el horario oficial de la competición al proporcionado por el sistema GPS, siendo los *jueces de la competición* situados en el campo quienes determinarán la hora exacta a que se cruza la pista. El cruce de la pista dentro del minuto reflejado en la *ficha de navegación* obtendrá 10 puntos. El retraso o adelanto de hasta cinco minutos sobre la hora declarada, restará 1 punto por cada minuto (o fracción) de retraso o adelanto. El retraso o adelanto de entre seis y quince minutos sobre la hora declarada, restará 1 punto adicional por cada dos minutos (o fracción) de retraso o adelanto. Esta prueba deberá realizarse necesariamente después de la de “localización de objetivo”. No haber remitido la *ficha de navegación* por correo electrónico con anterioridad a la hora de salida, supondrá 0 puntos en la prueba. Una imagen borrosa o poco clara de los datos de la *ficha de navegación*, dejará a la interpretación de los *jueces de la competición* la decisión sobre qué hora se ha indicado en la *ficha de navegación*.

17.4.- *Seguridad de operación*. Un aspecto básico de esta competición es el énfasis en la seguridad en vuelo y en el aeródromo. Con este concepto como objetivo primordial, los *jueces de la competición* puntuarán la seguridad con que el piloto opere en las inmediaciones del campo de destino (radio, tráfico, aproximación, toma...) y en el propio campo (rodaje, puesta en marcha, respeto a las instrucciones del campo...). Cualquier actuación que, a criterio de los *jueces de la competición*, suponga una merma en las condiciones de seguridad con las que el piloto debería haber actuado, supondrá la reducción de puntos sobre el máximo obtenible de 10 puntos, a discreción de los jueces, y en función de su apreciación de la gravedad de la falta o faltas cometidas. A fin de incrementar y mejorar la seguridad en posteriores eventos, al finalizar la etapa se reseñarán y comentarán las faltas o errores que puedan haberse cometido por los pilotos en esta prueba.

17.5.- *Toma de precisión*. En las inmediaciones de la cabecera de la pista de aterrizaje se situará una parrilla que abarcara toda la anchura de la pista, formada por cinco líneas paralelas, transversales a la pista y separadas cinco metros entre ellas. La toma con el tren principal en el espacio entre dos líneas obtendrá la puntuación siguiente:

- a.- entre las dos primeras desde el umbral de la pista, 10 puntos.
- b.- entre las dos siguientes, 8 puntos.
- c.- entre las dos siguientes, 6 puntos.
- d.- entre las dos más alejadas del umbral de la pista, 4 puntos.

La toma antes o después de las líneas extremas supondrá cero puntos. La toma con el tren principal sobre una de las líneas contabilizará como toma en el espacio de menor puntuación, incluyendo cero puntos en caso de tomar sobre las líneas extremas de la parrilla. En caso de rebotar tras la toma, se mantendrá la puntuación del primer contacto con la pista si la toma final se produce dentro del primer o segundo espacios siguientes. En caso contrario, la puntuación obtenida será la correspondiente al segundo contacto con la pista. Si el primer contacto se ha producido dentro de los espacios correspondientes a 6 ó 4 puntos, quedará a criterio de los *jueces de la competición* determinar la puntuación obtenida, según su estimación del rebote sufrido. Esta prueba se dividirá en dos tandas, tras las que la puntuación final se obtendrá como la media aritmética de las dos puntuaciones obtenidas. Contabilizará como tanda realizada la entrada de la aeronave en el tramo final del circuito de tráfico, aunque se aborte la aproximación o no se llegue a realizar contacto con la pista. Como excepción, se considerará como tanda no realizada en caso de que la aproximación deba abortarse por el piloto o el jefe de vuelos debido a motivos de seguridad. La primera tanda se corresponderá con la primera llegada de la aeronave al campo de destino, es decir, se puntuará su primer aterrizaje. La segunda tanda se realizará al mismo tiempo por todas la aeronaves participantes en la etapa, siguiendo el horario previsto y las instrucciones de regulación de tráfico del jefe de vuelos del campo.

HORARIO DE COMPETICIÓN

18.- Cada etapa se ajustará al siguiente horario:

09:00-10:00 h. Llegada de aeronaves participantes, prueba de “hora de llegada”, primera

tanda de prueba de “toma de precisión” y entrega de la “ficha de navegación”.

10:00-11:00 h. Almuerzo, briefing sobre organización de tráficos para segunda tanda de prueba de “toma de precisión” y preparación de aeronaves.

11:00-11:30 h. Segunda tanda de prueba de “toma de precisión”

11:30-12:00 h. Exposición de puntuaciones de la etapa, formulación de reclamaciones y resolución por los *jueces de la competición*.

12:00 h. Entrega de trofeos a los tres primeros clasificados de la etapa.

19.- En todo caso, los jueces de la competición podrán variar el horario establecido a su criterio, atendiendo a razones meteorológicas, de seguridad u organizativas.

RECLAMACIONES

20.- Las puntuaciones de la etapa se expondrán públicamente tras la segunda tanda de “toma de precisión”, abriéndose entonces un plazo temporal limitado para que los pilotos pueden efectuar reclamaciones sobre su propia puntuación (referentes tanto a las valoraciones individuales de las pruebas como a la suma total de puntuación de la etapa).

21.- Las reclamaciones serán realizadas por los pilotos de palabra ante los *jueces de la competición*, tras la publicación de las puntuaciones y antes de la entrega de los trofeos de la etapa, exponiendo con claridad los motivos en que se basan las mismas.

22.- Los *jueces de la competición* y, en caso necesario, los *jueces de apoyo*, se reunirán para deliberar sobre las reclamaciones recibidas e informarán de su decisión al reclamante, modificando el listado de puntuaciones en caso necesario, y siempre con anterioridad a la entrega de los trofeos de la etapa.

23.- Las decisiones de los *jueces de la competición* sobre las reclamaciones serán inapelables y no cabrá su revisión con posterioridad a la entrega de los trofeos de la etapa.

24.- Del mismo modo, las puntuaciones de etapa se considerarán definitivas y no revisables tras la entrega de los trofeos de la etapa.

25.- Tan solo se podrá reclamar sobre la puntuación propia obtenida, no pudiendo alegarse nada al respecto de las puntuaciones de otros pilotos.

CLASIFICACIÓN Y TROFEOS

26.- Al finalizar cada etapa, se entregará un trofeo a cada uno de los tres pilotos que hayan obtenido las mayores puntuaciones de la etapa.

27.- Todos los pilotos participantes asistirán al acto de entrega de trofeos de la etapa. La no asistencia a la misma de alguno de los tres pilotos vencedores de la etapa, supondrá que su trofeo pase al siguiente clasificado, corriéndose la clasificación de la etapa y declarando como vencedores de etapa a los tres pilotos con mayor puntuación que asistan a la entrega de trofeos. No obstante, todos los pilotos participantes conservarán la puntuación obtenida en la etapa de cara a la *Clasificación General Provisional*, independientemente de que hayan asistido o no a la entrega de trofeos.

28.- En la web de la FDACV se publicará tras cada etapa la *Clasificación General Provisional*, compuesta por la suma de todas las puntuaciones de etapa obtenidas por cada piloto.

29.- La *Clasificación General Definitiva* se elaborará al finalizar las seis etapas, contabilizando tan solo las cuatro mejores puntuaciones de etapa obtenidas por cada piloto.

30.- Se entregarán los siguientes trofeos:

30.1.- Un trofeo a cada uno de los tres pilotos con mayor puntuación en la *Clasificación General Definitiva*, siendo declarados vencedores del TACV 2016, de acuerdo con su puesto de clasificación. En caso de empate, se atenderá a la puntuación obtenida en la *Clasificación General Provisional*.

30.2.- Un trofeo al piloto con mayor puntuación en la *Clasificación General Provisional*, en caso de no coincidir con el primer clasificado en la *Clasificación General Definitiva*. Este trofeo será un reconocimiento a su regularidad, participación y constancia.

30.3.- Un trofeo al campo de vuelo cuyo conjunto de pilotos participantes logre acumular la mayor puntuación en la *Clasificación General Provisional*, siendo declarado equipo vencedor del TACV 2016.