



REGLAMENTO TROFEO AÉREO DE LA COMUNIDAD VALENCIANA 2017 (TACV 2017)

PRESENTACIÓN

- 1.- El presente Reglamento regula las bases de participación, puntuación, régimen de reclamaciones y clasificación de la edición del año 2017 del TROFEO AÉREO DE LA COMUNIDAD VALENCIANA 2017 de ultraligeros (en adelante TACV 2017).
- 2.- El TACV 2017 consta de cuatro pruebas puntuables, que se disputarán en dos jornadas consecutivas en un campo de vuelo 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 las pruebas, los pilotos seguirán y respetarán todos los procedimientos, circuitos y condiciones particulares de operación del campo o aeródromo 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 o no a la FDACV, y que serán designados por los *jueces de la competición* antes del inicio de las pruebas.

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 prueba.



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 2017, 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 ultraligera que se esté volando, en vigor en el momento de participar y que deberá cubrir, en sus condiciones, la participación de la aeronave en eventos, competiciones o pruebas deportivas.

9.3.- poseer Licencia Federativa expedida por la FDACV durante el año 2017.

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.- La inscripción del piloto en el TACV 2017 y en cada una de sus pruebas se realizará en el propio aeródromo, mediante la cumplimentación de un formulario de declaración responsable, que será entregado a los *jueces de la competición*.

11.- La participación en una prueba no exigirá la participación del piloto en cualquier otra de las pruebas del Trofeo, pudiendo el piloto elegir en cuál o cuáles de ellas toma parte.

12.- Todas las pruebas en que se participe deberán disputarse al mando de aeronaves calificadas como ultraligeras por la legislación vigente, independientemente del tipo (ala fija, pendular, o ala rotatoria), categoría de construcción (certificada o amateur) o matriculación de las mismas.

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

14.- 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

15.- La puntuación obtenida en cada una de las pruebas, se sumará a la puntuación del piloto en la Clasificación General del TACV 2017.

16.- Una prueba en la que el piloto no participe supondrá 0 puntos.

17.- Las cuatro pruebas a disputar serán:

17.1.- *Toma de precisión.* En la cabecera de la pista de aterrizaje se situará una parrilla formada por una línea más gruesa y otras cuatro líneas paralelas, transversales a la pista y con una separación de 7 m entre las dos primeras y de 10 m entre las restantes. La toma con el tren principal en el espacio entre dos líneas consecutivas, denominado franja, obtendrá:

Franja a.- entre las dos primeras desde el umbral de la pista, 100 puntos.

Franja b.- entre las dos siguientes, 80 puntos.

Franja c.- entre las dos siguientes, 60 puntos.

Franja d.- entre las dos más alejadas del umbral de la pista, 40 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 la franja de menor puntuación, siendo 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 de la franja siguiente. En caso contrario, la puntuación obtenida será la correspondiente al segundo contacto con la pista. Si el primer contacto se ha producido dentro de la franja d, 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. Las tandas se realizarán al mismo tiempo por todas las aeronaves participantes, siguiendo el horario marcado por los *jueces de la competición* y las instrucciones de regulación de tráfico del jefe de vuelos del campo. La puntuación máxima de esta prueba será de 100 puntos.

17.2.- *Toma de precisión contra cronómetro.* Se regirá por las disposiciones del apartado 17.1, *toma de precisión*, pero además se tendrá en cuenta lo que a continuación se expone. El

objetivo de esta prueba es realizar una toma de precisión en la parrilla, calculada de tal modo que el contacto con la pista coincida con el momento en que el segundero del reloj marque 00. A tal efecto, antes del inicio de la prueba, los pilotos participantes sincronizarán su reloj con la hora oficial marcada por los *jueces de la competición*, hasta el segundo. Tras el despegue, el piloto realizará el circuito durante el tiempo y con la amplitud y velocidad que estime necesarios, para lograr que la toma se produzca lo más cerca posible del momento en que el segundero del reloj marque 00. La puntuación de la toma será la que se expone en el apartado 17.1, *toma de precisión*, y a ella se sumarán los siguientes puntos:

- 50 puntos si la toma se produce cuando el segundero marque 00.
- 50 puntos, menos 10 puntos por cada uno de los cuatro segundos de adelanto o retraso sobre el 00.
- 10 puntos, menos 1 punto por cada uno de los segundos de adelanto o retraso sobre el desfase de cuatro segundos previsto en el punto anterior.

En caso de rebotar tras la toma, quedará a criterio de los *jueces de la competición* determinar la puntuación obtenida, según su estimación del rebote sufrido. La puntuación máxima de esta prueba será de 150 puntos.

17.3.- *Localización de objetivos*. Treinta minutos antes del inicio de la prueba, se entregará a cada piloto un mapa y una *ficha de navegación con objetivos declarados*, que contendrá instrucciones precisas referentes a un punto de partida, así como rumbos, velocidades y tiempos de vuelo, que permitirán navegar hasta otros seis puntos de forma consecutiva, y que estarán numerados del 1 al 6. En la *ficha de navegación con objetivos declarados* se incluirán asimismo las fotografías aéreas de los seis puntos a los que se debe navegar, identificadas cada una una con una letra, pero sin identificar a qué punto de navegación corresponde cada una de ellas. En la propia *ficha de navegación*, el piloto anotará el número de punto de navegación que corresponde a cada una de las fotografías. La identificación correcta de cada una de las fotografías con su punto de navegación obtendrá 25 puntos. La identificación errónea supondrá 0 puntos. A su regreso al aeródromo, se realizará una única toma de precisión, según directrices del apartado 17.1, pero con puntuaciones de 40, 25, 15 y 10 puntos para cada una de las franjas a, b, c y d, respectivamente. No existirá un tiempo máximo para realizar esta prueba, pero los *jueces de la competición* determinarán tanto la hora de inicio como de finalización de la prueba. La puntuación máxima de esta prueba será de 150 puntos para la identificación de objetivos, más 40 puntos para la toma de precisión.



17.4.- *Localización de objetivos ocultos.* Treinta minutos antes del inicio de la prueba, se entregará a cada piloto un mapa y una *ficha de navegación con objetivos ocultos*, que contendrá instrucciones precisas referentes a un punto de partida, así como rumbos, velocidades y tiempos de vuelo, que permitirán navegar hasta otros seis puntos de forma consecutiva, y que estarán numerados del 1 al 6. En la *ficha de navegación con objetivos ocultos* se incluirán las fotografías aéreas de cuatro de los seis puntos a los que se debe navegar, identificadas cada una de las cuatro con una letra, pero sin identificar a qué punto de navegación corresponde cada una de ellas. En la propia *ficha de navegación*, el piloto anotará el número de punto de navegación que corresponde a cada una de las fotografías, y también qué rasgo identificativo tiene cada uno de los dos puntos ocultos cuyas fotografías no se adjuntan (que podrá ser un accidente geográfico, una construcción, una infraestructura etc.). La identificación correcta de cada una de las fotografías con su punto de navegación obtendrá 30 puntos, en tanto que su identificación errónea supondrá 0 puntos. La identificación correcta de cada uno de los puntos ocultos (sin fotografía) obtendrá 40 puntos. La identificación de un punto oculto mediante un rasgo identificativo que no corresponda exactamente con el punto, pero esté situado dentro de un radio de 200 m con centro en el punto correcto, supondrá obtener 10 puntos. Cualquier otra identificación fuera de este radio supondrá 0 puntos. A su regreso al aeródromo, se realizará una única toma de precisión, según directrices del apartado 17.1, pero con puntuaciones de 40, 25, 15 y 10 puntos para cada una de las franjas a, b, c y d, respectivamente. No existirá un tiempo máximo para realizar esta prueba, pero los *jueces de la competición* determinarán tanto la hora de inicio como de finalización de la prueba. La puntuación máxima de esta prueba será de 200 puntos más 40 puntos para la toma de precisión.

HORARIO DE COMPETICIÓN

18.- Al menos cinco días antes de la celebración del TACV 2017, el horario de las pruebas y entrega de trofeos se publicará en la web de la FDACV.

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 cada prueba se expondrán públicamente tras su celebración, 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 del Trofeo).



21.- Las reclamaciones serán realizadas por los pilotos de palabra ante los *jueces de la competición*, tras la publicación de las puntuaciones, 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.

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 prueba.

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

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 una de las cuatro pruebas, se entregará un trofeo al piloto que haya obtenido la mayor puntuación de la prueba.

27.- La *Clasificación General* se elaborará al finalizar las cuatro pruebas, como suma de las puntuaciones obtenidas por cada piloto en cada una de las cuatro pruebas.

28.- Se entregará un trofeo a cada uno de los tres pilotos con mayor puntuación en la *Clasificación General*, siendo declarados vencedores del TACV 2017, de acuerdo con su puesto de clasificación.