

REAL FEDERACIÓN AERONAUTICA ESPAÑOLA

F A E

Reglamento Deportivo de Rally Aéreo

2018

Comisión Técnica Nacional de Vuelo con Motor de la FAE

OBJETIVOS DEL RALLY AÉREO

La disciplina del Rally Aéreo se propone con el objetivo de mejorar los niveles de vuelo elemental para permitir a un equipo (Tripulación de Rally) navegar y manejar su avión bajo las Condiciones Meteorológicas Visuales (VMC) tan independientemente de los sistemas técnicos como sea posible. Así, el Rally Aéreo, incrementa la seguridad en vuelo.

Este propósito general del Rally Aéreo se obtiene:

- Subrayando la capacidad de navegar mediante unas instrucciones de ruta dadas usando los instrumentos básicos.
- subrayando la capacidad de seguir una ruta precisa mientras mantiene unos tiempos de vuelo ajustados (prueba de regularidad)
- subrayando la capacidad de realizar tareas de observación real mientras se está navegando y realizando una prueba de crono (prueba de observación)
- subrayando la capacidad de controlar el avión en una parrilla de aterrizajes corta y estrecha (prueba de aterrizajes)

Todo ello demostrando la capacidad del equipo para llevarlo a cabo de forma precisa y segura.

A. REGLAS DE LA COMPETICIÓN

A 1. INTRODUCCIÓN

- A 1.1 La Real Federación Aeronáutica Española (FAE), representada por la Comisión Técnica de Vuelo con Motor organizará el Campeonato de España, Copa de SM El Rey. La organización de este Campeonato puede ser encomendada a un Club miembro de FAE.
- A 1.2 Este Campeonato es el de mayor rango deportivo nacional y se organizará y ejecutará de acuerdo con este Reglamento y el Código Deportivo FAI.
- A 1.3 Si las reglamentaciones locales del Club organizador son más severas que las presentes en éste reglamento, se emplearán aquellas. (En ese caso, el organizador debe presentar las reglamentaciones locales al Jefe de Jueces y al Jurado).
- A 1.4 Otros Campeonatos de Rally Aéreo autonómicos o locales deben realizarse de acuerdo a este Reglamento.

A 2. REGLAS GENERALES

A 2.1 Reglas generales

- A 2.1.1 La competición será llevada a cabo sólo en Condiciones Meteorológicas Visuales (VMC) tal cual están definidas por la OACI y sujetas a las Reglas de Vuelo Visual (VFR) estándar nacionales. Si las condiciones se deterioran durante la competición, es decisión y responsabilidad del piloto si continuar o no.
- A 2.1.2 La competición, o cualquier etapa, se pueden posponer, modificar o cancelar, por las condiciones meteorológicas presentes o por cualquier otra razón a discreción del Director de Competición después de consultarlo con el Jefe de Jueces.
- A 2.1.3 El lenguaje de la competición será el castellano. Cualquiera que use otro lenguaje por radio se arriesga a ser descalificado él mismo y su Equipo.
- A 2.1.4 Está prohibido fumar durante los “briefings” y “debriefings”.
- A 2.1.5 La hora oficial de competición será la hora local o UTC. Habrá disponible un reloj master, con hora GPS visible, para que los competidores pongan sus relojes en hora. (Los tiempos de vuelo a los competidores se darán referenciados a su hora de despegue)
- A 2.1.6 En caso de existir algún problema (del avión o del GPS-Logger) que impida efectuar la salida, la tripulación no debe salir de su avión ni comunicarse con su equipo. Deberá llamar por radio a la organización de la competición para explicar la situación y seguir las instrucciones que se le den.
- A 2.1.7 A cada tripulación se le proporcionarán mapas, no necesariamente aeronáuticos, con una escala entre 1:200.000 y 1:250.000, para cubrir todas las pruebas.
- A 2.1.8 Antes de cada etapa se publicará una lista con el orden y tiempos de salida. Se usará un mínimo de dos minutos entre cada despegue.
- A 2.1.9 Para tripulaciones del mismo Aeroclub, el Organizador debe separar los despegues de estos equipos seis minutos o más, excepto cuando técnicamente sea imposible.

- A 2.1.10 El uso de ayudas electrónicas y/o piloto automático queda a discreción del organizador. Si no se permiten, todos los dispositivos no autorizados deben ser precintados o custodiados por el organizador durante el vuelo. (GPS-Logger: ver 3.6.3)
- A 2.1.11 Los aviones, las tripulaciones y su equipaje personal serán inspeccionados para buscar, y retirar si los hubiere, equipos de navegación y comunicación no autorizados. La inspección debe haber terminado 5 minutos antes de que se entregue el sobre con las instrucciones de vuelo.
- A 2.1.12 Antes del despegue se entregará a la tripulación en el avión un sobre conteniendo la siguiente información:
- 1.- Dos mapas de la competición
 - 2.- Un rutómetro
 - 3.- Una hoja de tiempos
 - 4.- Un juego de fotografías de puntos de giro
 - 5.- Un juego de fotografías intermedias
 - 6.- Una hoja de respuestas
 - 7.- Instrucciones para el rodaje, salida y llegada
 - 8.- Un sobre de seguridad que contenga un mapa de respaldo con todos los puntos de giro marcados en él
- Este sobre será entregado a la tripulación con una antelación calculada de dos minutos por cada punto de giro (incluyendo SP y FP)
- A 2.1.13 Tras el aterrizaje, la tripulación permanecerá en el avión y será responsable de entregar a un juez la hoja de respuestas y los mapas de competición antes de la hora especificada. Esta hora será la hora real de paso por el FP más un tiempo especificado por la organización.
- A 2.1.14 A partir de entonces debe entregarse el sobre de competición, que debe contener todos los formularios originales de la competición, las instrucciones de vuelo y las fotografías.
- A 2.1.15 La hora de entrega de la hoja de respuestas deberá ser anotada por un juez en la hoja de respuestas o en el sobre y deberá ser firmada por un miembro de la tripulación.
- A 2.1.16 Hasta que se realice el debriefing , la tripulación no debe comunicarse con nadie, excepto con miembros de la organización.
- A 2.1.17 Las tripulaciones que terminen una etapa antes de que la última tripulación haya comenzado, serán aisladas en una zona habilitada al efecto.

A 2.2 Inscripciones

- A 2.2.1 Cada club podrá inscribir hasta un máximo de 10 tripulaciones
- A 2.2.2 Cada inscripción (tripulación) consistirá de un piloto y un copiloto/navegante. (no se podrán llevar pasajeros durante la competición)
- A 2.2.3 El piloto deberá respetar las reglas en vigor del país en el que esté matriculado el avión y del país donde se esté desarrollando la competición

- A 2.2.4 Todos los miembros de la tripulación deberán contar con licencia federativa en vigor expedida por el club que realiza la inscripción
- A 2.2.5 Si el número total de inscripciones excede de 80 se permite al organizador reducir el número máximo de inscripciones por club.
- A 2.2.6 El organizador puede invitar y aceptar tripulaciones individuales como participantes invitados
- A 2.2.7 Cada club deberá tener un jefe de equipo que actuará como portavoz
- A 2.2.8 Un piloto o copiloto pueden ser nombrados como jefe de equipo. En este caso , el organizador deberá ser informado tan pronto como sea posible, pero no más tarde que a la llegada.
- A 2.2.9 Cada club puede enviar jueces, observadores de jueces, ingenieros, mecánicos, observadores y aficionados

A 2.3 AVIONES

- A 2.3.1 Los aviones elegidos para la competición son aviones con motor de explosión y aviones con turbina como se define en las subclases C-1 (a, b, c, d) y C-3 (a, b, c) de la última edición del Código Deportivo FAI , Sección 2, y Motoveleros como se define en la última edición del Código Deportivo FAI, Sección 3, con un motor integrado y no retráctil, y un tren de aterrizaje convencional de 3 ruedas (Motovelero de Turismo)
- A 2.3.2 La mínima velocidad permitida de competición es de 110 Km/h. Las velocidades de competición declaradas sólo deben ser en múltiplos de 10 Km/h.
- A 2.3.3 El avión debe tener una autonomía igual a la duración de la etapa más larga a la velocidad de competición, más un 10% y adicionalmente una reserva de combustible para cumplir los requisitos de vuelo VFR
- A 2.3.4 Todos los aviones deben tener incorporada una radio útil para comunicaciones
- A 2.3.5 Todos los aviones involucrados en la competición (aviones de competición y de apoyo) deben estar asegurados contra daños a terceros con cobertura expresa para Rallys. Debe entregarse un certificado del seguro que así lo acredite a la organización.
- A 2.3.6 Los aviones se aparcarán al aire libre. Cada tripulación debe equipar a su avión con el material necesario para atarlo.
- A 2.3.7 Cada tripulación volará el mismo avión durante toda la competición. En caso de un problema técnico, el director de competición podría autorizar el cambio de avión
- A 2.3.8 Las modificaciones de los aviones solo serán aceptadas cuando estén certificadas por la autoridad aeronáutica del país de matrícula
- A 2.3.9 Las tripulaciones serán responsables de quitar las carenas de las ruedas y los organizadores de pintar las ruedas de acuerdo al punto A 3.5.11
- A 2.3.10 Es recomendable que un mismo avión no sea utilizado por más de dos tripulaciones

A 2.4 Equipos de Grabación de Datos de Vuelo

- A 2.4.1 El uso de los grabadores GPS (GPS-loggers) es obligatorio para el Campeonato de España.

Los organizadores de otras competiciones pueden autorizar el uso de otros equipos de grabación de datos de vuelo.

- A 2.4.2 Los requerimientos para los equipos de grabación de datos de vuelo se encuentran documentados el Código Deportivo de la FAI, Sección 2 Anexo 4.
- A 2.4.3 Cada tripulación tiene que llevar y operar su propio GPS-Logger durante el vuelo de competición. La responsabilidad del funcionamiento del sistema de grabación de datos de vuelo recae en el competidor.
- A 2.4.4 El jefe de equipo proveerá a la organización el software de descarga (basado en Windows) y un cable de conexión (a un ordenador tipo PC) para poder descargar sus dispositivos; además estará familiarizado con la descarga y el borrado de sus equipos.
- A 2.4.5 No se permite a ningún competidor manipular el sistema de grabación de datos de vuelo de ninguna manera, pues puede ser descalificado.
Las cuestiones específicas concernientes al uso del sistema de grabación de datos de vuelo deben ser explicadas durante el briefing general.
- A 2.4.6 El organizador utilizará el GPS-Logger para chequear si el competidor ha ejecutado su vuelo de acuerdo a las instrucciones dadas. Cada desviación respecto a las instrucciones será penalizada de acuerdo al apartado A.4
- A 2.4.7 Las coordenadas de los Check Points así como la información sobre las fotos de los puntos de giro deben de entregarse al participante tan pronto como se haya efectuado el último debriefing. La información sobre las fotografías intermedias y los paineles, si los hubiere, deberá ser mostrada, tan pronto como sea posible, una vez que el último equipo haya pasado el debriefing, sobre un mapa master situado en el panel de información del campeonato
- A 2.4.8 Un Juez Nacional debe chequear todas las desviaciones de ruta de más de 90° y las pasadas por las porterías que sean 'críticas'.
- A 2.4.9 Cualquier GPS-Logger sólo será borrado por el organizador si la tripulación lo aprueba

A 3. DETALLES DE LA COMPETICIÓN

A 3.1 Detalles generales

- A 3.1.1 Habrá cuatro pruebas de navegación. Si se realizaran los cuatro vuelos, el primero de ellos se descartará para realizar la clasificación. Cada prueba tendrá una longitud entre 150 y 185 Km. Cada etapa constará de un mínimo de 10 tramos y un máximo de 16 tramos. La distancia de cada tramo estará entre 10 y 30 KM .
- A 3.1.2 Cada etapa estará formada por:
- la preparación del vuelo (plotting)
 - pruebas de crono (regularidad)
 - pruebas de observación (fotografías, paineles)
 - aterrizaje de precisión
- A 3.1.3 Después del despegue el piloto debe de seguir las instrucciones de salida.
- A 3.1.4 La Puerta de Entrada (SP) debe ser sobrevolada en el rumbo de salida (outbound).
- A 3.1.5 En SP la portería tiene una distancia de 2 km a cada lado del punto. Cruzar en dirección opuesta del vuelo esta portería extendida, se incurrirá en penalizaciones de 'giro de más de 90°' cada vez.

- A 3.1.6 Los Puntos de Giro (CP's), Puertas de Salida (FP) deben de ser sobrevolados en el rumbo de Llegada (inbound)
- A 3.1.7 Giros de más de 90° en ruta entre SP y FP se penalizará cada vez cuando el FR muestre esa desviación durante más de 5 segundos seguidos, excepto los tramos que sigan elementos geográficos
- A 3.1.8 Los giros después de pasar la portería deben de ejecutarse en la dirección más corta entre el rumbo de entrada y el de salida. Estos giros no se considerarán bajo la norma de "más de 90° " si el giro se completa como máximo 45 segundos después de pasar la portería
- A 3.1.9 Después de pasar la Puerta de Salida (FP) se deberán de seguir las instrucciones prescritas por la organización.
- A 3.1.10 Los procedimientos de salida y llegada se chequearán usando el GPS-Logger. No seguir las instrucciones se incurrirá en penalizaciones de acuerdo a A 4.4

A 3.2 Trazado de la Prueba de Navegación

- A 3.2.1 Todos los Puntos de giro (TP's) y los tramos serán descritos claramente en el rutómetro.
- A 3.2.2 Todos los Puntos de Giro deben ser puntos exactos en tierra y en el mapa. No se colocará ningún Checkpoint a menos de 5 km del borde del mapa
- A 3.2.3 Las instrucciones de los puntos de giro y de los centros de los arcos deben darse como:
 - a) una posición conocida
 - b) coordenadas (latitud y longitud)
 - c) cualquier combinación de rumbo y/o distancia desde o hacia a) y b).
 La información dada no debe permitir más de un trazado a ser posible.
- A 3.2.4 Todos los puntos de giro definidos previamente, el centro de cualquier aeródromo, símbolos VOR/NDB o el cruce de coordenadas impresas en el mapa de competición son "posiciones conocidas". La organización puede declarar objetos en el mapa como "posiciones conocidas", que deberán estar marcados en un mapa de competición master y mostrados en el tablón de información oficial. Localizaciones conocidas para la organización, pero no familiares para las tripulaciones no son consideradas "posiciones conocidas".
- A 3.2.5 Las instrucciones de tramos deben ser dadas como:
 - a) Tramo definido por detalles pintorescos (desde CP_(x), siguiendo el río hasta CP_(x+1)). En este caso deberá indicarse en el rutómetro el rumbo de paso por el CP_(x+1). También se indicará la distancia aproximada y el tiempo exacto de paso
 - b) Tramo definido en arco; arco (desde CP_(y) siguiendo el arco hasta CP_(y+1)). No podrá haber más de dos arcos en una etapa. En este se darán las instrucciones para dibujar el centro del arco.
 - c) Las instrucciones de ploteo serán dadas en secuencia, pero se permite hasta tres veces utilizar el punto posterior (ej. Deberá marcarse el TP4 para poder marcar el TP3)
- A.3.2.6 Los rumbos serán dados en grados magnéticos o geográficos. Si se emplean los magnéticos, la organización especificará el valor de la declinación magnética a

emplear.

- A 3.2.7 Las distancias se darán en décimas de millas náuticas o de kilómetros. Se dará un factor de conversión de milímetros en el mapa a NM y/o KM.
- A 3.2.9 Se incluirá en las instrucciones un sobre sellado con un mapa de respaldo con todos los CP marcados. La apertura de este sobre supondrá una penalización. (El mapa de seguridad podrá estar en blanco y negro y no será necesario que esté a escala)

A 3.3 Prueba de Regularidad (Crono)

- A 3.3.1 La hora oficial utilizada durante la competición será la del GPS. Los tiempos (hh:mm:ss), deberán darse en tiempos parciales desde la hora de despegue asignada; se incluirán en las instrucciones de vuelo para el despegue, SP, para cada CP, FP, para la horas límites de aterrizaje y entrega del sobre de competición. El tiempo en el despegue se tomará en una puerta que será descrita en el briefing.
- A 3.3.2 Los tiempos serán chequeados en el despegue, en un mínimo del 75% de los CP's y cuando el sobre de respuestas sea entregado.
- A 3.3.3 Los controles de crono se realizarán cuando el avión cruce una línea perpendicular al rumbo de llegada, (SP al rumbo de salida), cruzando el Check Point y extendiendo 1 KM a cada lado de la ruta.
- A 3.3.4 El tiempo al SP y desde el FP al aterrizaje, cuando sea posible, deberá ser inferior a 8 minutos

A 3.4 Prueba de Identificación

- A 3.4.1 La prueba de observación empieza en la Puerta de Entrada (SP), seguido por los Puntos de Giro (CP's), seguido por los Check points y finaliza en la Puerta de Salida (FP).
- A 3.4.2 Los elementos que componen la prueba de observación son fotografías y si es posible paineles en tierra.
- A 3.4.3 A cada tripulación se le proporcionará dos juegos de fotografías.
 - a) El primer "set" corresponderá las fotos de Check Points (mín.: 11, máx.: 17)
 - b) El segundo "set" corresponderá a las fotos intermedias (mín.:15, máx.: 20)
- A 3.4.4 Las fotografías de puntos de giro pueden estar tomadas desde cualquier dirección, éstas pueden ser correctas o incorrectas. Si es correcta, el objeto de la foto debe ser el Punto de Giro. Si la fotografía de punto de giro es incorrecta, el objeto mostrado en la fotografía no podrá estar a menos de 2 KM del punto de giro. La tripulación decidirá y marcará la respuesta apropiada en el formulario de respuestas de la competición. Podrá haber un máximo de dos CP's sin fotografías. En este caso, deberán ser los ultimos CP's de la etapa. El objetivo de la foto deberá estar marcado y lo más centrado posible.
- A 3.4.5 Las fotografías intermedias, entre los puntos de giro, se marcarán con letras y no estarán en secuencia. Las fotografías intermedias se entregarán en dos grupos. La información sobre el uso de los grupos será dada en las hojas de fotos. El número máximo de fotografías en un grupo será de 10 y un máximo de 20 en total. El objeto a identificar estará señalado con un círculo en la fotografía y debe estar dentro de 300 m a derecha o izquierda de la ruta.
- A 3.4.6 Los paineles en deben estar entre 100 m a derecha o izquierda de la ruta. Habrá un máximo de 5 paineles.

A 3.4.7 Las distancias de las fotografías intermedias y de los paneles en ruta se medirán directamente desde el punto de giro previo.

A 3.5 Aterrizajes de Precisión

A 3.5.1 La prueba de aterrizaje de precisión se realizará con un aterrizaje con parada total

A 3.5.2 Cada aterrizaje se realizará con una aproximación normal donde el uso del motor, flaps, alerones y resbales son a discreción del piloto.

A 3.5.3 El contacto debe ser con las dos ruedas del tren principal excepto cuando el Juez Jefe de Aterrizajes haya declarado "condiciones de viento cruzado". En ese caso el avión puede realizar el contacto con la rueda principal de barlovento.

A 3.5.4 La rueda de morro debe de estar separada del suelo hasta que una de las ruedas principales haya contactado con la pista. Los aviones con patín de cola deben de aterrizar con la cola por debajo de la horizontal.

A 3.5.5 Si las ruedas principales tocan en diferentes cajas de la parrilla, será aplicada la de mayor penalización.

A 3.5.6 Se considera que un avión está botando cuando después de cualquier contacto el avión salta (todas las ruedas en el aire) sobre dos o más cajas (A,B,C,...) de la parrilla, en cuyo caso se le asignará la casilla con la puntuación más alta.

A 3.5.7 En caso de una toma de tres puntos con un avión de patín de cola, se medirá el contacto de las ruedas principales.
Si la distancia de contacto entre la rueda de cola y el tren principal es menor que la distancia que existe entre las ruedas principales y la de cola más 5 metros se penalizará las principales, en caso contrario se penalizará el contacto de la rueda de cola.

A 3.5.8 Se declararán condiciones de viento cruzado cuando la componente de viento cruzado sea de 8 nudos o superior. Se medirá la dirección del viento y la velocidad cerca de la línea de contacto (línea de fe), a 2 metros de altura con un equipo apropiado y debe ser grabado o anotado en el momento del contacto de cada avión. El Juez Jefe de Tomas decidirá cuando existe una condición de viento cruzado. Se debe avisar a las tripulaciones por radio tan pronto como sea posible después de virar a final. Se dará información de la velocidad y la intensidad del viento. Si la componente de viento cruzado excede de 15 nudos, se cancelarán los aterrizajes de precisión de esa etapa.

A 3.5.9 El máximo componente de viento de cola para aterrizajes puntuados es de 5 nudos. Si la componente de viento de cola supera los 5 nudos se debe cambiar la dirección de los aterrizajes o se cancelarán los aterrizajes de precisión de esa etapa.

A 3.5.10 Los aterrizajes anormales se definen como sigue:

- a) La rueda de morro no toca el suelo.
- b) Un avión de patín de cola que no esté en una configuración con la cola por debajo de la horizontal
- c) Una rueda del tren principal en tierra y otra a más de un diámetro de altura sin condiciones de viento cruzado
- d) En condiciones de viento cruzado, tomar con la rueda de sotavento
- e) Cualquier parte del avión distinta de las ruedas toca tierra
- f) Retracción de flaps o cambio en la configuración de aerofrenos al sobrevolar la parrilla antes del contacto inicial
- g) Tomar con las ruedas bloqueadas

- h) Una o ambas ruedas del tren principal vuelve al aire mientras la rueda de morro sigue en el suelo
- i) Cualquier posición anormal después de un bote será considerada posición anormal.

Las penalizaciones por aterrizajes anormales se sumarán a las otras penalizaciones de la toma.

- A 3.5.11 Todas las ruedas (con excepción de la rueda de cola) deberán ser marcadas con dos líneas blancas perpendiculares (de unos 5 cm de ancho) por ambos lados de la rueda



- A 3.5.12 Todos los aterrizajes deberán ser grabados por al menos dos videocamaras para asistir al juez de tomas sobre la posición exacta del aterrizaje, o al jefe de jueces en el caso de una reclamación o al jurado cuando estudia una protesta.

A 4. PENALIZACIONES

A 4.1	Paso de la portería de salida: Hora de despegue + 60 segundos Por segundo de adelanto/retraso	máx.	0 ptos penaliz 3 ptos penaliz 100 ptos penaliz
A 4.2	Prueba de regularidad (crono): Pasada en el tiempo dado +/-2 sec Más de +/-2 sec de adelanto/retraso por segundo	máx.	0 ptos penaliz 3 ptos penaliz 100 ptos penaliz
	Pasar dentro del tiempo pero fuera de la puerta del SP, FP y CP'S o puntos de Giro		100 ptos penaliz
A 4.3	Prueba de identificación: <u>Fotos ntermedias entre puntos de giro</u> , cada Identificación correcta dentro de 1 KM de la posición real > 1KM a 2 KM No observado Incorrecto o fuera de límite		0 ptos penaliz 15 ptos penaliz 30 ptos penaliz 50 ptos penaliz
	<u>Paineles entre puntos de giro</u> , cada Identificación correcta dentro de 1 KM de la posición real > 1KM a 2 KM No observado Incorrecto o fuera de límite		0 ptos penaliz 15 ptos penaliz 30 ptos penaliz 50 ptos penaliz
	<u>Fotos en puntos de giro</u> , cada: Identificación correcta No observada Identificación incorrecta		0 ptos penaliz 50 ptos penaliz 100 ptos penaliz
A 4.4	Pasar por fuera de la puerta Infringir las reglas de seguridad y de vuelo Volar por debajo de la altitud mínima establecida No cumplir escrupulosamente las instrucciones establecidas Abrir sobre de respaldo con mapa Llevar equipos electrónicos no autorizados		100 ptos penaliz 600 ptos penaliz 200 ptos penaliz 200 ptos penaliz 400 ptos penaliz Descalificación
A 4.5	Maniobras de más de 90° de la ruta entre SP y FP, cada vez Máximo en cada etapa		100 ptos penaliz 1000 ptos penaliz

A 4.6	Aterrizajes de precisión (ver APENDICE II):	
	Línea de FE (blanca)	0 ptos penaliz
	Area "A"	10 ptos penaliz
	Area "B"	20 ptos penaliz
	Area "C"	30 ptos penaliz
	Area "D"	40 ptos penaliz
	Area "E"	60 ptos penaliz
	Area "F"	80 ptos penaliz
	Area "G"	100 ptos penaliz
	Area "H"	120 ptos penaliz
	Area "X"	60 ptos penaliz
	Area "Y"	120 ptos penaliz
	Aterrizar fuera de la parrilla,	200 ptos penaliz
	rodar por fuera de la parrilla (drcha/izq),	
	Meter gases dentro de la parrilla	50 ptos penaliz
	Abortar sin contacto con el suelo, (sin ser forzoso)	200 ptos penaliz
	Abortar después del contacto	200 ptos penaliz
	No aterrizar en el campo de tomas designado	300 ptos penaliz
	Aterrizaje anormal	150 ptos penaliz
	Las penalizaciones por aterrizajes anormales se sumarán a otras penalizaciones por tomas; de cualquier modo, el máximo por toma será	300 ptos penaliz
A 4.7	Entregar tarde el sobre de respuestas o infringir A 2.1.13	300 ptos penaliz
A 4.8	No escuchar una frecuencia prescrita	200 ptos penaliz
A 4.9	Si una tripulación aterriza en un campo diferente de la ruta oficial y continua volando, no se realizará ninguna compensación de tiempo.	

A 5 DESCALIFICACIONES

- A 5.1 La descalificación de una tripulación puede deberse a:
- Cualquier mala conducta o comportamiento en tierra o en el aire,
 - Vuelo peligroso, poner en peligro a personas, aviones o estructuras,
 - Protestas generales contra otros competidores,
 - No cumplir las reglas y normas relevantes,
 - Violar las reglas anti-doping de la FAE,
 - Manipular el sistema de grabación de vuelo.
 - Cualquier tipo de engaño.
- A 5.2 La descalificación de un Equipo puede producirse por el uso de la radio durante la competición en un lenguaje distinto del castellano, y/o en una frecuencia no especificada en las instrucciones, y/o con otras personas distintas de las autorizadas, y/o por el uso de equipos de comunicación o navegación prohibidos. Si se puede probar que la violación la ha realizado una única tripulación de un Equipo, solo se descalificará a esa tripulación.
- A 5.3 La decisión de descalificar a una tripulación la tomará el Director de Competición de acuerdo con el Jefe de Jueces.

A 6. RECLAMACIONES

- A 6.1 El Director de Competición entregará a cada tripulación los resultados individuales de la etapa tan pronto como esté disponible.
- A 6.2 El director de competición distribuirá los resultados no oficiales de una etapa en la siguiente reunión de jefes de equipo. A cada jefe de equipo se le entregarán los resultados de sus tripulaciones únicamente
- A 6.3 Cada Director de Equipo o tripulación tienen la oportunidad de evaluar los resultados y, si no está satisfecho, presentar una reclamación por escrito, sin pagos y firmada por uno de los tripulantes implicados, antes de una hora.
- A 6.4 El director del equipo y la tripulación implicada podrán revisar las hojas de respuestas y se corregirá cualquier error obvio en el momento.
- A 6.5 Si después de la revisión el Director de Equipo no está satisfecho, puede realizar entonces una protesta oficial escrita al Director de Competición. La protesta debe estar firmada por el Director del Equipo y uno de los tripulantes implicados, y debe acompañarse de la tasa preestablecida.
- A 6.6 Los competidores son las únicas personas que tienen derecho a presentar una reclamación, a través de su jefe de equipo.
- A 6.7 La tasa para una protesta es de 100 Euros y será devuelta en caso de que el protestante desee retirar su protesta antes de que la oiga el Jurado o cuando la protesta tenga éxito.
- A 6.8 El Director de Competición enviará esa protesta al Jurado para que se tome una decisión. El jefe de equipo y la tripulación implicada tiene el derecho, si lo desea, a dirigirse al Jurado y de que se les muestre toda la información relevante relacionada con la protesta, si lo desea.
- A 6.9 Ninguna protesta será aceptada más tarde de transcurrida una hora después de la resolución de la reclamación; ni después de la hora de protestas declarada en las reglas locales o en el briefing de etapa. Una protesta no será aceptada sino se ha hecho previamente una reclamación
- A 6.10 Una clasificación debe de estar cuando finalice el tiempo de reclamaciones. Dicha clasificación estará titulada como “Resultados No Oficiales – Sujetos a Protestas”
- A 6.11 Las protestas contra otros competidores están prohibidas. De cualquier modo, las violaciones de las reglas de seguridad aérea deberían ser notificadas al Director de Competición. El Director de Competición tiene que investigar y notificar los resultados al Jefe de Jueces.
- A 6.12 No se permitirá ninguna revisión entre las 22:30 y las 07:30 hora local, a menos que todas las partes implicadas estén de acuerdo.
- A 6.13 Si una decisión del Jurado afecta a otros competidores, se realizarán los cambios apropiados en los resultados.
- A 6.14 Después de que el Director de Equipo sea informado de la decisión del Jurado, los resultados de las protestas serán publicados en un lugar previamente especificado.
- A 6.15 Después de la decisión del Jurado deberá publicarse la clasificación definitiva, titulada “Resultados Finales”

A 6.16 De acuerdo con lo previsto en la Sección General del Código Deportivo FAI, la decisión del Jurado es definitiva y de obligado cumplimiento por la tripulación implicada; de cualquier modo, la tripulación afectada tiene el derecho de apelar a la FAE.

A 7. RESULTADOS FINALES

A 7.1 Para determinar el orden de clasificación, cada tripulación de cada categoría irá acumulando puntos de penalización en cada prueba individual.

A 7.2 Los Campeones de la Prueba serán la tripulación con el número de penalizaciones más bajo. Para dar validez a un Campeonato de España se deben haber volado al menos dos etapas. Si sólo se puede volar una etapa habrá un Ganador de la Competición pero no un Campeón de España.

A 7.3 En caso de empate, se colocará en primer lugar la tripulación que vuele con el avión con mayor velocidad de competición declarada.

A 7.4 En caso de que persista el empate, se colocará en primer lugar la tripulación con la penalización en regularidad (crono) más baja.

A 7.5 Para la competición por equipos, se tomarán los resultados finales de las dos mejores tripulaciones de cada Equipo

A 7.6 Los ganadores por equipos son las dos mejores tripulaciones con los puntos de penalización totales más bajos.

A 7.7 El campeón de aterrizajes será la tripulación con el menor número de penalizaciones en las etapas válidas. Para un campeona de España será necesario que se realicen, al menos, dos aterrizajes. Si sólo se pudiera realizar un aterrizaje, habrá un ganador pero no un Campeón de España.

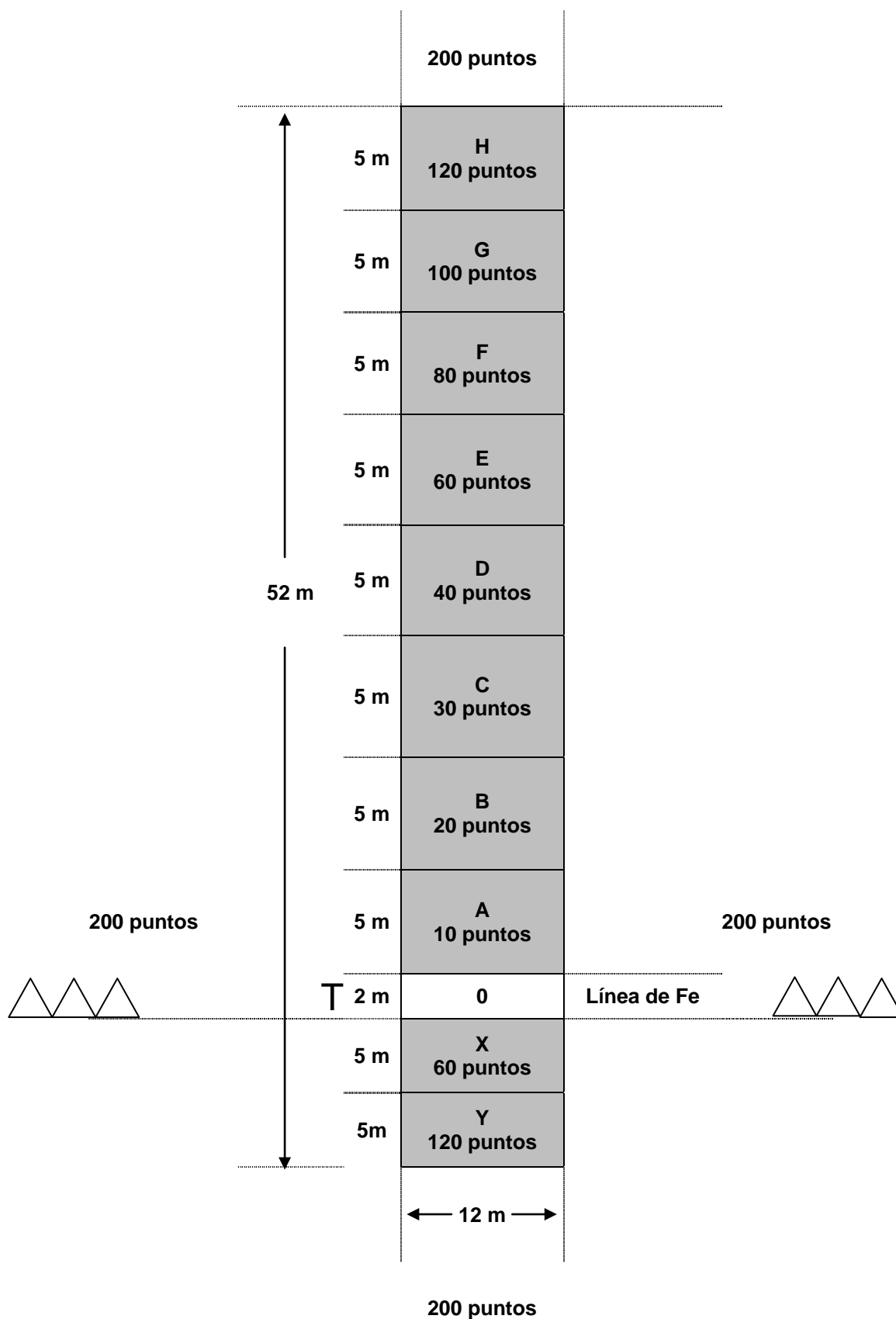
A 7.8 En caso de empate en la competición de aterrizajes, la tripulación con la velocidad de competición más alta se situará en la mejor posición

A 7.9 Si el empate persiste, se deducirán las peores puntuaciones de cada tripulación afectada para determinar el orden

A 7.10 Si se decidiera tener un campeón de baja experiencia, sería para la tripulación con menos puntos que no alcance las 500 horas de vuelo antes del inicio del campeonato

A 7.11 La competición femenina será para la tripulación íntegramente femenina con menor puntuación. En caso de haber menos de tres tripulaciones femeninas no se declarará campeona femenina


Parrilla de Aterrizajes

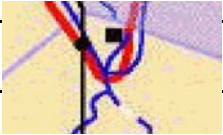


Task Sheet

World Rally Flying
Championships 2018

Day1

Variation: 16.8		Conversion Factor: 1 mm = 0.2 Km = 0.107991 Nm		Stage: RED
Information / Sketch		DESCRIPTION	NOTES	
SP		Road River Crossing 3.2 Km. - 092°T to FABS	Photos A to J from 5NM after SP until TP05	
TP01		Water Tank on southern Line of Trig Beacon 1445 S 25° 36' 46.25" - E027° 42' 08.54"		
TP02		Canal Rail Crossing 10.4 Nm - 214° T from SP	Between TP02 and TP03, Fly SE along an arc with centre point at Farm House S 25° 46' 12.77" E 27° 37' 0.43" leg distance 5.4 Nm	
TP03		Road T Junction 191.8° M from TP01 5.2 Nm from TP02		
TP04		Road T Junction S 25° 52' 51.90" - E 27° 37' 17.43"	Between TP04 and TP05 follow the Red Road approximately 10.7 nm	
TP05		Road T Junction 4.9 Nm from TP03 139.0° T from TP03		
TP06		Tar Road Y-Junction 13.4 Nm - 102.6° T from TP02	Between TP06 and TP07 follow the Red Road through Slikaatsneck, leg distance 5.7 Nm	
TP07		Cross Road 10.0 Nm - 163.7° M from SP		

Variation : 16.8		Conversion Factor: 1 mm = 0.2 Km = 0.107991 Nm		Stage: RED
				Date: 15/08/2018
TP	Information / Sketch	DESCRIPTION	NOTES	
TP08		Canal River Crossing S 25° 34' 38.82" - E 27° 50' 36.90"	Photos K to T from TP05 until FP	
TP09		School 13.7 Km. - 252.1° T to FABS		
TP10		Road T Junction 232.3° M from TP11 - 331.2° T from TP09		
TP11		Trig Beacon 4.5 Km - 017.6° T from S 25° 20' - E 27° 55'	Between TP11 and TP123, Fly NW along an arc with centre point at T Junction S -25.375192° E 0 27.863878° leg distance 8.7 Nm	
TP12		Road T Junction 8.0 Nm. - 266.0° T from TP11		
TP13		Cross Roads 13.2 Km. - 312.6° T from TP14		
TP14		Cross Roads 5.2 Nm. - 033.5° M from SP		
FP		Canal Road Crossing S 25°31' 32.77" - E027° 48' 47.36"		

World Rally Flying Championships 2018
16 August 2018
Brits
RED

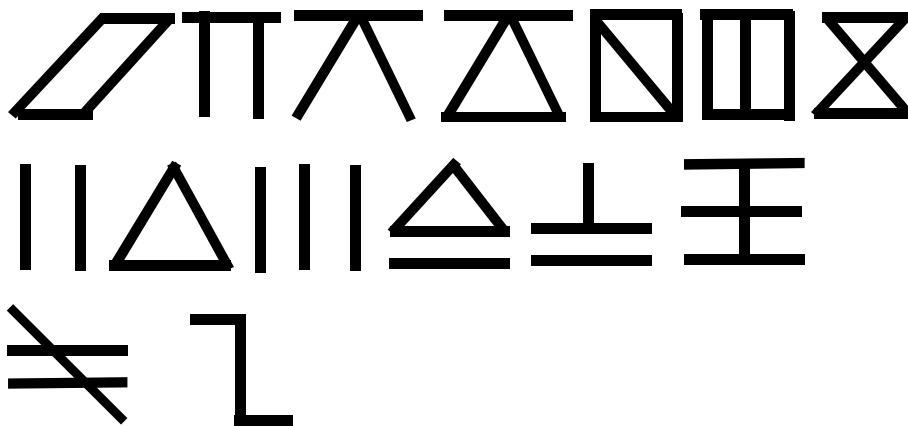
Number	1	Rules	Advanced	Papers	-00:30:00	
Pilot				Take Off	00:00:00	
Navigator				To Start	00:07:00	
Callsign		Type				
Speed	75			Ground Speed Kts	Time Schedule Hrs:Min:Sec	MIN ALTITUDE
Wind Dir	0	Wind Vel	0			
Take Off					00:00:00	
Start				75.0	00:07:00	
TP01				75.0	00:11:20	
TP02				75.0	00:15:28	
TP03				75.0	00:19:47	
TP04				75.0	00:28:15	
TP05				75.0	00:36:49	
TP06				75.0	00:42:16	
TP07				75.0	00:46:52	
TP08				75.0	00:51:23	
TP09				75.0	00:56:11	
TP10				75.0	01:01:27	
TP11				75.0	01:07:32	
TP12				75.0	01:14:30	
TP13				75.0	01:20:06	
TP14				75.0	01:25:50	
Finish				75.0	01:29:58	
Last Landing Time					01:36:58	
Answer Sheet Hand Over Time					01:41:58	

APÉNDICE A IV

INFORMACION SOBRE PANELES EN RUTA

Los paneles deben ser blancos y formados por bandas de 0,5 metros de ancho y de un tamaño comprendido entre 3 y 4 metros:

Símbolos permitidos:



Las formas de los signos deben ser dibujadas por la tripulación en la hoja de respuestas tal como los hayan visto.

Los paneles estarán localizados a menos de cien metros del centro de la ruta. En el caso de que los paneles no estén situados en un espacio abierto, ya sea cercanos a bosques, setos u otros obstáculos, deben ser visibles por la tripulación a no menos de 600 metros cuando vuelen a una altitud de 1000 pies sobre el terreno. Para permitir la observación de los paneles debe haber un area libre de obstáculos de al menos 45° a cada lado de la ruta, medidos en el plano vertical

B. REGLAS DE ORGANIZACIÓN

B 1 GENERALIDADES

- B 1.1 Para que un Aeroclub sea aceptado como anfitrión de un Campeonato de España de Rally Aéreo, debe ser capaz de satisfacer a la Comisión Técnica de Vuelo con Motor de la FAE en los siguientes puntos:
- a) Que exista la suficiente experiencia en la disciplina del Club anfitrión para asegurar un nivel de acuerdo con el rango del Campeonato.
 - b) Que haya al menos 2 Oficiales experimentados en la disciplina y capaces de aprovechar sus habilidades de organización del Campeonato.
 - c) Que el Director de Competición tenga experiencia en preparar eventos bajo el presente Reglamento de Rally Aéreo, aprobado por la C.T.N.V.C.M. de la FAE.
- B 1.2 Antes de comenzar la Competición la Organización deberá entregar una cantidad en Euros igual a las tasas de inscripción de cinco tripulaciones, al Presidente del Jurado. Este depósito será:
- a) devuelto a la Organización si el Jurado certifica a la clausura de la competición que el evento se ha dirigido correctamente y que los resultados completos están preparados para transmitirlos a la FAE, o
 - b) enviado inmediatamente por el Presidente del Jurado a la FAE, en el caso de que el Jurado determine por cualquier razón que la competición no se ha conducido correctamente. En ese caso, la cantidad permanecerá allí hasta que el asunto pueda ser revisado en la próxima reunión plenaria de la C.T.N.V.C.M.
- B 1.3 El Aeroclub anfitrión debe disponer de un campo de vuelo con tráfico limitado.
- B 1.4 En la selección de una sede, el Aeroclub anfitrión debe ser capaz de conseguir alojamiento razonable cercano al aeródromo.
- B 1.5 El Aeroclub anfitrión debe desarrollar una estrecha relación de trabajo desde las primeras fases con el Presidente del Jurado y con el Jefe de Jueces.
- B 1.6 El Aeroclub anfitrión debe seguir el Reglamento. Si existe alguna duda de interpretación, se debe buscar el consejo del Jefe de Jueces y /o del Jurado.
- B 1.7 El Aeroclub anfitrión no podrá realizar otras competiciones al mismo tiempo, en el mismo aeródromo o área de competición.
- B 1.8 Las prácticas de espectáculos, demostraciones, etc. no deben interferir con los entrenamientos de la competición, la cual tiene prioridad. Los vuelos normales de aviación general deben ser disminuidos y bien coordinados durante los entrenamientos.
- B 1.9 Cualquier visualización, espectáculo o demostración no debe interferir con la competición. Aunque es recomendable aprovechar cualquier circunstancia que ayude a la difusión del evento y lograr atraer la atención de los aficionados al aeródromo.
- B 1.10 El Aeroclub anfitrión tendrá una adecuada cobertura de seguros para todos los competidores tan amplia como se requiera en las leyes nacionales. En cualquier caso todo el personal internacional (Jurado, Jueces, personal acompañante) serán asegurados por el Organizador para responsabilidad contra daños.

B 2. SEDE

- B 2.1 Cuando se esté considerando la localización de la Competición es necesario prestar especial cuidado al tipo de terreno disponible alrededor de los posibles aeródromos. Es ideal conseguir un terreno mixto; terreno llano y montañoso y elegir sobre la que no sea demasiado fácil ni demasiado difícil navegar. Se realizará una nueva reducción de los sitios posibles después de estudiar las cartas aeronáuticas de cada aeródromo, para asegurar que la Ruta de Competición puede realizarse con una sola carta sin tener que recurrir a cartas especiales realizadas para un evento.
- B 2.2 Se debe prestar especial atención al flujo de tráfico aéreo general, al espacio aéreo controlado, áreas restringidas y otras limitaciones dentro del Área de Competición que puedan entorpecer la realización de la Ruta de Navegación de la Competición.
- B 2.3 Se debe hacer mención a las facilidades ofrecidas en posibles aeródromos de competición, incluyendo control de tráfico aéreo, de Meteo, servicio de bomberos, ambulancia, hangares, disponibilidad de combustible, etc. etc.
- B 2.4 Es conveniente que el aeródromo cuente con un restaurante o con las facilidades de un club social adecuados para los competidores y los espectadores.
- B 2.5 El aeródromo debe estar localizado a no más de 30 minutos de viaje desde la zona de alojamiento de los participantes.
- B 2.6 El aeródromo debería estar disponible para una familiarización formal y para prácticas en la semana previa al Campeonato, tiempo durante el cual el aeródromo funcionará bajo una estricta reglamentación local a la cual se espera que todos los participantes se adhieran. No debe haber cargos adicionales por aterrizajes.
- B 2.7 Siempre que sea posible, el aeródromo estará dotado de una pista de superficie dura.
- B 2.8 Cuando se seleccionan las fechas para el Campeonato se debe considerar el historial meteorológico en el área de la competición.
- B 2.9 Se debe prestar una atención especial al lugar y tamaño de la sala de briefing. La sala debe tener suficiente espacio y mesas para todos los Competidores y acompañantes, y debería estar equipada con un sistema de megafonía y un proyector.

B 3. TRANSPORTE

- B 3.1 Si el aeródromo no se encuentra a distancia para ir andando desde el alojamiento, será necesario para la Dirección de la Competición conseguir un transporte adecuado. Normalmente será necesario un servicio de autobús regular. El horario de los autobuses debe ser publicado y acatado.
- B 3.2 Se recomienda que para los eventos sociales por la noche se provea de transporte en autobús para todos. Esto evita la necesidad de briefings separados indicando la localización de las actividades junto con sus problemas asociados.
- B 3.3 El Jefe de Jueces y el Jurado deben disponer de sus propios transportes independientes.

B 4. ALOJAMIENTO

- B 4.1 Es conveniente pero no vital que todos los participantes sean alojados juntos en un mismo establecimiento hotelero. Esto reduce muchos problemas para la Organización, para los competidores y para el funcionamiento de toda la organización completa.
- B 4.2 Para encontrar el alojamiento más adecuado a un precio aceptable la Organización debería intentar tener con la antelación suficiente el número aproximado de personas que planean acudir a la Competición, por ejemplo:
- número de competidores (incluyendo familia acompañante),
 - personal de apoyo (jefe de equipo, mecánicos, etc.)
 - Jurado, Jueces y personal local de apoyo, etc
- B 4.3 Se debería tener en cuenta disponer de “paquetes acordados” que incluyan todas las comidas durante la Competición. Durante la fase de prácticas o entrenamiento libre debe proporcionarse acomodación en régimen de alojamiento y desayuno, dando la oportunidad a los participantes de organizar sus propios entrenamientos, visitas turísticas y comidas.
- B 4.4 La Dirección de la Competición debe cuidar los requerimientos de descanso de los pilotos. Es esencial que se asegure un absoluto silencio entre las 22:30 y 07:00 horas para permitir descansar en los períodos de sueño.

B 5 ALQUILER DE AVIONES

- B 5.1 El Aeroclub anfitrión debe tener previsto acuerdos para el alquiler de aviones a los participantes que no puedan traer sus propios aviones de competición.
- B 5.2 Las tripulaciones que planeen usar este servicio para ellos mismos, deberían iniciar la solicitud con la antelación suficiente, especificando el tipo, duración del alquiler, horas estimadas de vuelo, etc. Los pilotos deberían también adjuntar detalles de sus propias licencias y experiencias.
- B 5.3 Los aviones para alquilar deberían ser comprobados por el Aeroclub anfitrión y garantizar los siguientes mínimos:
- a) Anemómetro.
 - b) Altímetro.
 - c) Brújula magnética.
 - d) Bastón y bola y/u horizonte artificial.
 - e) Equipo VHF/COM con todas las frecuencias apropiadas.
 - f) Seguro de daños a terceros al nivel requerido por la legislación vigente.

B 6. ENTRENAMIENTO

- B 6.1 Las prácticas deberían llevarse a cabo dentro de un horario dando igual oportunidad a cada equipo participante
- B 6.2 Las prácticas de vuelo deberían ser posibles diariamente entre las 08:00 y 18:00 horas.
- B 6.3 Las prácticas de competición no deberán ser interrumpidas por exhibiciones o prácticas de espectáculos.
- B 6.4 Los Organizadores deberán suministrar un ejemplo del mapa de competición a cada tripulación participante, al menos un mes antes de la misma, junto con una explicación de la simbología. Esto puede estar disponible en la pagina web del campeonato
- B 6.5 Ver también B 2.6.

B 7. BRIEFING

- B 7.1 La asistencia del personal nombrado a continuación es obligatoria durante los briefings.
- B 7.2 El Briefing de Jueces será impartido por el Jefe de Jueces y asistirán todos los Jueces nacionales y locales.
- B 7.3 El Briefing de Apertura será impartido por el Director de Competición y asistirán el Planificador de Rutas, Jurado, Jueces nacionales y locales, Directores de Equipo y todas las Tripulaciones. Se presentarán todos los Oficiales de competición. El objetivo es explicar el transcurso de la competición, el programa, las restricciones, frecuencias de comunicación y las bases para las penalizaciones.
- B 7.4 El Briefing de Competidores será impartido por el Director de Competición y asistirán el Jurado, los Jueces, Directores de Equipo y todas las Tripulaciones. Este briefing puede combinarse con el briefing de apertura.
- B 7.5 Al Briefing Diario asistirán los competidores y los jefes de Equipo, siguiendo el programa del día. Debe incluirse un briefing meteorológico. El organizador deberá prever una ruta alternativa para el caso de no poder realizar el vuelo planeado debido a causas meteorológicas

B 8. METEOROLOGÍA

- B 8.1 El meteorólogo debería estar familiarizado con el tiempo del área de competición y con el vuelo VFR.
- B 8.2 Debe publicarse la meteorología actual y las predicciones antes del despegue y debe estar en escritura clara, NO EN CÓDIGO. También debería estar disponible un pronóstico para el día siguiente.
- B 8.3 Las predicciones generales estarán expuestas en un tablón de noticias fuera de la Sala de Briefings, antes de que comience el primer briefing del día, y será actualizado.
- B 8.4 A lo largo de cada etapa debería haber disponible un avión para comprobar la situación meteorológica. Un miembro de Jurado o el Jefe de Jueces acompañarán al vuelo de comprobación.
- B 8.5 Las condiciones meteorológicas mínimas durante la competición son:
- Base de nubes al menos a 1000 pies.
 - Visibilidad no menor de cinco kilómetros (Ver también A 1.3).
- B 8.6 El organizador tendrá en cuenta la previsión de viento que exceda de 15 Nudos para calcular la tabla de tiempos. Si, a su juicio, tiene que tener en cuenta este factor, deberá decidir la intensidad del viento para calcular la tabla de tiempos; dicho valor debe estar especificado en las instrucciones de vuelo.
- B 8.7 Si la velocidad del viento cerca de la superficie supera los 25 kts, rachas incluidas, se pararán los vuelos. Si la componente cruzada, incluyendo las rachas, excede al valor más bajo publicado del valor de máximo viento cruzado demostrado, se cancelarán los vuelos en la pista en uso. El valor máximo de la componente de viento cruzado para la competición será publicado antes del inicio de la misma

B 9. RUTA DE NAVEGACIÓN

- B 9.1 En la selección de una ruta para un evento de navegación, el Planificador de la Ruta debería tener conocimiento del tipo de terreno disponible. Las rutas no deberían ser fáciles y deberían evitar siempre que fuera posible, seguir carreteras o largos cursos de ríos o vías de ferrocarril. Siempre que fuera posible se debería evitar una ruta que sobrevolase predominantemente alta montaña o predominantemente terreno llano.
- B 9.2 La ruta de navegación debe ser planeada y trazada en el mismo mapa que la tripulación usará en la competición.
- B 9.3 Debe haber disponibles al menos cuatro pruebas de navegación, dos de las cuales serían rutas de “mal tiempo” y una etapa de entrenamiento. (3 etapas de entrenamiento. El trazado de las rutas de entrenamiento deberá evitar conflictos entre ellas para que puedan ser voladas simultáneamente por los competidores en la semana de entrenamiento mientras otros están entrenando aterrizajes)
- B 9.4 Los Jueces deberán estar entrenados antes de que tenga lugar la Competición, y su entrenamiento debería incluir conocimientos básicos de Código Deportivo, conocimiento de las Reglas de Competición, familiarización con el equipo, terminología de comunicación y procedimientos correctos para recoger datos y notas.
- B 9.5 El Planificador de la ruta debe considerar los siguientes puntos:
- Usar puntos de giro que sean puntos exactos en la tierra,.
 - Cuando se usen cruces, uniones, puentes, etc. como CP y no se proporcione un croquis al competidor, el centro del objeto será el punto de cronometraje.
 - En las fotos de Punto de Giro se marcará el punto de crono
 - Si no se dispone de un mapa digital fiable, durante la planificación de la ruta, el mapa deberá ser verificado utilizando Google Earth o un programa similar que utilice el sistema de coordenadas WGS84. Cada punto de giro deberá ser chequeado y si la posición difiere en más de 100 metros de la posición de Google Earth deberá deshecharse
 - El SP y el FP deberán estar separados, al menos, 2 NM y posicionados para acomodar rutas seguras de salida y llegada al aeródromo para que los aviones no tengan que cruzar las líneas de comienzo o final en la ruta desde o hacia el aeródromo.
 - La altitud mínima de vuelo en el SP, CPs y FP deben darse en las instrucciones de vuelo.
 - Los procedimientos de rodadura, salida y llegada deben de estar disponibles en un sketch en el sobre de instrucciones.
- B 9.6 Todas las fotografías deben ser en color y de buena calidad, tamaño mínimo de 6 x 9 cm. Se recomienda que el ancho de la foto esté entre 250 y 600 metros en su zona central. No deben ser muy antiguas ni tomadas en condiciones climatológicas diferentes de las de la época de la competición.
- B 9.7 La fotografías de los puntos de giro pueden estar tomadas desde cualquier dirección. La fotografías intermedias deben tomarse en una dirección de no más de +/- 45° desde la ruta de llegada y con un ángulo de 30° a 60° bajo del horizonte.
- B 9.8 Los objetos de las fotografías deben ser claramente visibles para la tripulación desde no menos de 600 m antes de sobrevolarlos a una altitud de 1000 pies AGL en la ruta.
- B 9.9 Los competidores pueden ser distribuidos en más de un grupo, con el avión más rápido de cada grupo saliendo en primer lugar.
En caso de existir varios grupos, el orden de los grupos o de los pilotos si es posible deberá de ser cambiado para que las tripulaciones no vuelen siempre en las mismas condiciones horarias

B 9.10 El Director de Competición definirá una frecuencia de radio sin disturbios (sólo competición) para ser usada durante el evento de navegación. Los competidores pueden disponer de otras frecuencias para usarlas en caso de emergencia. No escuchar la frecuencia prescrita durante la Prueba de Navegación será penalizada.

B 9.11 En el caso de un retraso en la salida de un vuelo de navegación por razones de fallo mecánico o de ATC, la tripulación puede volar más tarde. En tal caso la tripulación debe devolver el sobre completo a un Oficial inmediatamente.

B 10. ATERRIZAJES Y MOVIMIENTOS EN TIERRA

B 10.1 La parrilla en la pista apropiada deberá estar debidamente marcada en los días previos de entrenamiento del mismo modo en que estará marcada durante el Campeonato (ver Apéndice A II).

B10.2 Para determinar la posición de la parrilla de aterrizajes en la pista debe considerarse la posición de los Jueces, del Operador de la cámara de video y de los espectadores. Ni los Jueces ni los Operadores de video estarán mirando al sol. A los espectadores no se les permitirá estar a menos de 30 metros de la parrilla de tomas. Siempre que sea posible, el área de espectadores estará separada mediante vallas por razones de seguridad. A los Directores de Equipo sólo se les permite observar los aterrizajes de precisión desde una posición opuesta a los Jueces, en la línea de Fe, a 15 metros de la pista si las condiciones de seguridad y la reglamentación local lo permite.

B 10.3 Los movimientos en tierra de los aviones estarán cuidadosamente planeados para asegurar un flujo de tráfico seguro.

B 10.4 Los Jueces y el Controlador de Tierra estarán localizados en posiciones prominentes, los Controladores de Tierra estarán en comunicación directa con el Director de Competición.

B 10.5 El circuito de tráfico debe seguirse tal como se haya indicado en briefing o como esté publicado. Cualquier infracción de esta regla penalizará de acuerdo a A 4.4.

B 10.6 El Juez de Tomas Jefe dispondrá de una radio portátil, con la frecuencia de tomas sintonizada, para transmisiones de emergencia durante los aterrizajes.

B 10.7 Para un juicio correcto e imparcial de los Aterrizajes de Precisión, es vital que la Línea de Fe esté claramente marcada con paineles a ambos lados de la pista.

B 10.8 Debería haber marcadores de distancia claros a lo largo de la pista. Los Jueces de Tomas deberían colocarse alrededor de 5 metros por fuera de los marcadores de distancia en cada línea de aterrizaje o se puede utilizar un dispositivo de medición automático autorizado por la GAC o la CTNVCM.

En caso de utilizar un dispositivo de medición automático se asignarán al menos dos jueces para chequear las tomas anormales.

En todos los casos (con o sin medición automática) cada observación o sospecha de toma anormal hecha por un juez deberá ser registrada, todas las tomas sospechosas de ser anormales deberán ser chequeadas en video al momento o con posterioridad.

B 10.9 El Juez Jefe de Tomas o un Juez FAE elegido será responsable de comunicar los resultados de las tomas al oficial de recogida de datos para introducirlos en la Hoja de Penalizaciones de Tomas.

B 10.10 El Juez Jefe de Tomas dispondrá del equipo necesario para medir la velocidad y dirección del viento, para poder tomar las decisiones apropiadas respecto al viento cruzado o de cola.

- B 10.11 Como apoyo a los jueces, todas las tomas serán grabadas con dos cámaras digitales, una a cada lado de la pista. Si no se dispone de un sistema de medida electrónico de los aterrizajes, la grabación de video será chequeada por dos jueces para confirmar o corregir el resultado tomado visualmente.
En caso de utilizar un dispositivo de medición automático, la puntuación indicada por el sistema será anunciada inmediatamente a los jueces de tomas. Si algún juez tiene dudas acerca de dicha puntuación deberá indicar su discrepancia al juez jefe de tomas y la puntuación será “a chequear más tarde”

Si el chequeo muestra un fallo técnico del sistema, los aterrizajes precedentes que pudieran estar afectados por dicho fallo también deberán ser chequeados.

B 11. JUECES, OFICIALES DE OPERACIONES Y OBSERVADORES

- B 11.1 Los diferentes roles deben quedar claros a todos los Jueces y participantes en el Briefing de Apertura. El documento básico que determina estas reglas es la versión válida de la Sección General del Código Deportivo de la FAI.
- B 11.2 El Director de Competición no participará de ninguna manera en la evaluación de los Jueces.
- B 11.3 Todos los puntos de giro cronometrados estarán controlados por al menos dos Jueces.
- B 11.4 Las Tomas de Precisión discurrirán bajo el control de un Juez Jefe de Tomas, elegido por el Jefe de Jueces o por él mismo. Cuando los Jueces no sean capaces de tomar una decisión respecto a un aterrizaje, se comprobará la grabación en video. Si aún así no se puede obtener una decisión definitiva, el Juez Jefe de Tomas tomará la decisión final. En caso de un aterrizaje anormal, el Juez Jefe de Tomas debería consultar al menos a otros dos Jueces de Tomas y comprobarán las grabaciones de video.
- B 11.5 A los jueces se les proporcionará únicamente la información necesaria para su tarea. Las hojas de penalizaciones contendrán sólo la siguiente información:
- Número de rally,
 - Matrícula del avión,
 - Tipo y color del avión
- Los nombres de la tripulación no están permitidos en estas hojas.

Para los puntos de giro cronometrados, a los jueces además se les proporcionará:

- rumbo de llegada al punto de crono,
- información necesaria sobre el painel y/o la portería,
- rumbo de salida del CP cronometrado.

B 12. SITUACIÓN / OBLIGACIONES DEL JURADO INTERNACIONAL Y JEFE DE JUECES

- B 12.1 El Jurado es nombrado por la C.T.N.V.C.M. de la FAE para comprobar que el evento está organizado adecuadamente y discurre de acuerdo con el Código Deportivo y con estas Reglas. El Jurado no vacilará en cancelar o posponer un Campeonato, o cualquier parte del mismo, cuando sea obvio que los estándares requeridos en el Código Deportivo y en estas Reglas no se cumplen.
- B 12.2 Todas las localizaciones de Jueces donde se recogen o evalúan resultados de la competición están abiertas a inspecciones por el Jefe de Jueces y por el Jurado sin aviso. Al Presidente del Jurado se le proporcionarán esas localizaciones, y de acuerdo con el Jefe de Jueces, ordenarán realizar inspecciones como crean apropiado. La organización deberá cooperar con ellos durante estas inspecciones

- B 12.3 El Jurado tiene acceso a cualquier hora al Director de Competición y le puede aconsejar sobre problemas de organización. Al Jurado se le proporcionará una copia del mapa master antes del inicio de la Competición.
- B 12.4 La prueba de navegación (copia de los mapas master, instrucciones de ruta, cartas de aproximación y salidas, etc.) se mandarán al Jefe de Jueces o a un experto, nombrado por el Jefe de Jueces, al menos un mes antes del comienzo del Campeonato para su inspección.
- B 12.5 El chequeo final de la organización completa del Campeonato debe realizarla el Jefe de Jueces una semana antes del comienzo de la Competición. El Jefe de Jueces, acompañado por el Planificador de la Ruta o del Director de Competición, debería realizar un vuelo para chequear la posición correcta de los puntos de giro y las fotos.
- B 12.6 En el caso de que una protesta no pueda ser resuelta por el jurado sin realizar más investigaciones, el jurado será asistido por el organizador para realizarlas(ej. Chequeo de un punto de giro o de una fotografía en coche o en avión)
- B 12.7 Al Jurado se le proporcionará una oficina del tamaño adecuado para escuchar las protestas. La oficina permanecerá cerrada cuando no esté el Jurado.
- B 12.8 En caso de que sea necesaria una decisión del Jurado, se pronunciará un fallo por mayoría.
- B 12.9 El Jurado, consultando al Jefe de Jueces, tiene el derecho a autorizar el uso de equipamiento técnico después de la comprobación conveniente al nivel apropiado.

B 13 RESULTADOS

- B 13.1 Un mapa master mostrando la ruta con coordenadas de los puntos de giro, fotos intermedias y paineles deberá ser publicado una vez se haya corregida la tarea del último competidor (Esta información podría ser publicada por medios electrónicos)
- B 13.2 Los resultados preliminares deberían ser entregados a cada competidos al final del debriefing y debería de contener los resultados de los aterrizajes
- B 13.3 El objetivo del director de competición debe ser publicar los resultados lo antes posible después de que se hayan investigado todas las protestas, se hayan realizado las modificaciones y se hayan ratificado los resultados por el juez principal y el jurado.
- B 13.4 Los resultados se mostrarán en una tabla de resultados de fácil acceso. Sin embargo, también es necesario que cada jefe de equipo reciba una copia impresa de los resultados.
- B 13.3 Una vez completados los resultados finales y todas las protestas, cada hoja de respuestas y fotografías serán devueltas a cada tripulación. Si fuera necesario, el Director de Competición los mandará al interesado inmediatamente después del Campeonato.

B 14. PREMIOS Y ENTREGA DE PREMIOS

- B 14.1 La entrega del Trofeo de SM EL REY y premios habituales aprobados por la FAE se harán tras la ratificación de los resultados por el Jefe de Jueces y el Jurado.
- B 14.2 El Aeroclub anfitrión procurará entregar premios adicionales y recuerdos del Campeonato.

- B 14.3 El Director de Competición debe dejar suficiente tiempo entre el comienzo de las protestas y el comienzo del banquete final (ver también Reclamaciones, A 8).
- B 14.4 Los premios deberían ser entregados en el banquete final o en la ceremonia de clausura del Campeonato.
- B 14.5 Lista de Trofeos (por cada categoría)
- a) Campeones de España de Rally Aéreo.- Trofeo de SM EL REY
 - b) Campeones de España de Rally Aéreo por Equipos
 - c) Medallas de la Federación a los tres primeros clasificados:
 - Rally
 - Crono
 - Precisión (única para las dos categorías)
 - d) Campeones Autonómicos de Rally Aéreo
 - e) Campeones Autonómicos de Rally Aéreo por Equipos
 - f) Otros Trofeos

C. REGLAMENTACIÓN LOCAL

C 1. INTRODUCCIÓN

C 2. ORGANIZADOR

C 3. LUGAR

C 4. FECHAS

C 5. INSCRIPCIONES

Los formularios de inscripción rellenos serán presentados por los competidores y serán mandados a:

(Aeroclub organizador)

antes de.....junto con la cuota de inscripción. Las inscripciones recibidas después de esa fecha pueden ser aceptadas si hay vacantes, a discreción de los Organizadores. Si un competidor manda una inscripción final pero no paga la cuota requerida, ese competidor perderá su derecho a participar en los subsiguientes eventos de la C.T.N.V.C.M. hasta que esté pagada la cuota.

C 6. CUOTA DE INSCRIPCIÓN

C 6.1 La cuota de inscripción para cada categoría está determinada como sigue:

- a) por el avión: NINGUNA
- b) por cada Piloto y Copiloto (Navegante)
- c) para cada Miembro del Equipo adicional (Director del Equipo, Mecánicos, etc.)
- d) para Jueces y Observadores de Jueces: 50% de b)

Debe añadirse información adicional sobre la calidad del hotel y cargos por habitación simple y doble.

La cuota de inscripción será pagada con un cheque por la cantidad indicada y dirigido a O por transferencia bancaria a

C 6.2 Cada hoja de inscripción se considerará como aceptada sólo cuando sea reconocida por la Organización, el reconocimiento sólo se dará cuando se haya recibido la cuota de inscripción por la Organización.

C 6.3 Las cuotas de inscripción incluyen transporte hacia y desde los hoteles, alojamiento, todas las comidas y el Banquete de Entrega de Premios; para los competidores también se incluirán mapas de competición.

C 6.4 Es posible la anulación de las inscripciones antes de la fecha final de inscripción sin penalización.

Después de la fecha límite para inscripción, la cancelación será penalizada con la retención del 10% de la cuota de inscripción por cada tripulación.

La cancelación más tarde de 15 días antes del comienzo del evento será penalizada con la retención de un máximo del 50% de la cuota de inscripción.

C 7. MIEMBROS DEL EQUIPO ORGANIZADOR

C 8. AVIONES Y SEGUROS

C 8.1 Avión

C 8.2 Seguro

C 9. LLEGADAS

C 10. IDIOMA

C 11. BRIEFINGS

C 12. REGLAS ESPECÍFICAS

C 13. MAPA DE COMPETICIÓN

C 14. CONTROL ANTI-DOPING

**C 15. CORRESPONDENCIA Y COMUNICACIÓN
D. JUECES Y JURADO**

D 1 GENERALIDADES

D 1.1 La Sección General del Código Deportivo (4.3.2) especifica que el Jurado debe tener un amplio conocimiento tanto del Código Deportivo como del Reglamento que rige el evento. (4.3.3) requiere que los Jueces tengan un conocimiento detallado del Reglamento del Deporte correspondiente.

D 1.2 La Sección General del Código Deportivo especifica que el Jurado (4.3.2) y el Jefe de Jueces (4.3.3) deben ser nombrados por la Comisión implicada en esa disciplina (C.T.N.V.C.M.).

D 1.3 En el caso de que un miembro de Jurado o Jefe de Jueces elegido se vea imposibilitado de aceptar la elección, debe informar a través de su Club, a la C.T.N.V.C.M. de la FAE, al Club organizador y al Presidente del Jurado lo antes posible. El Presidente de la C.T.N.V.C.M. elegirá un sustituto de acuerdo con la propia Comisión y con el Club organizador.

D 2 JURADO FEDERATIVO

Los Campeonatos de España organizados por la C.T.N.V.C.M. o Club que ésta decida tendrán un Jurado compuesto por tres miembros. El jurado tiene, por decisión unánime, la autoridad de FAE / CTNVcM para proporcionar una interpretación de las reglas donde surgió una disputa sobre la claridad durante una competición. No se crean precedentes y cualquier modificación posterior de las reglas se haría en la próxima reunión de la CTNVcM. Un jefe de equipo, con el juez internacional, puede

dirigirse al jurado para la interpretación de cualquier regla que pueda no ser clara.

D 2.1 SELECCIÓN

D 2.1.1 Los miembros del Jurado deben ser seleccionados de la lista aprobada de Jurados de la C.T.N.V.C.M., que es mantenida y actualizada por la misma. Los miembros del Jurado para un evento serán propuestos por el Club organizador a la Comisión quien evaluará la propuesta.

La C.T.N.V.C.M. decidirá y elegirá a los miembros de Jurado y al Presidente del Jurado para un Campeonato de España..

D 2.1.2 En la selección de los miembros del Jurado se debe prestar atención a las secciones relevantes del Código Deportivo particularmente en lo concerniente a no tener dos Miembros del mismo Club o de la misma autonomía que el Club organizador.

D 2.2 CUALIFICACIONES

D 2.2.1 Los miembros del Jurados deben tener experiencia tanto como “Observador” de Jurado, Juez Internacional, Jefe de Jueces, o como Director de Competición. Es imprescindible la calificación como Juez Internacional .

D 2.2.2 La C.T.N.V.C.M. podrá eliminar cualquier persona de la LISTA DE MIEMBROS DEL JURADO si el individuo no actúa como MIEMBRO DEL JURADO, JUEZ o DIRECTOR DE COMPETICIÓN en competiciones nacionales o autonómicas dentro de los últimos 5 años (o como competidor en pruebas oficiales del Calendario Deportivo de Vuelo con Motor o competiciones Internacionales dentro de los últimos 2 años).

D 2.2.3 A los “Observadores” del Jurado sólo se les permite estudiar el trabajo del Jurado, dirigidos por el Presidente del Jurado, sin que en ningún momento, interfiera en las decisiones.

D 2.2.4 Requerimientos para ser un Observador del Jurado:

- Haber participado en competiciones oficiales del Calendario Deportivo de Vuelo con Motor, Campeonato del Mundo o Continental como competidor.
- Experiencia en el trabajo de organización y de Juez en eventos nacionales mayores.
- Ser Juez de Vuelo con Motor

D 2.2.5 La experiencia en el trabajo organizativo y como Juez se obtiene participando en al menos tres eventos nacionales mayores tanto como Juez o como Asistente del Director de Competición.

D 2.2.6 El Formulario para ser nombrado como Miembro del Jurado viene especificado como Apéndice DI.

D 3 JUECES

Se debería disponer un grupo de Jueces siempre que una Competición contenga evaluaciones subjetivas de actuaciones (Código Deportivo, GS, 4.3.3). Los Jueces se nombrarán para todos los eventos de la C.T.N.V.C.M.

Cada Club participante debe de enviar un mínimo de un Juez cualificado a un evento definido de acuerdo al Código Deportivo, GS, 4.3.3.2, si dicho Club inscribe un equipo de tres o más tripulaciones, a menos que se obtenga una exención por parte del Director de Competición.

Si es imposible enviar un Juez, o al menos un Observador de Juez, el Club debe:

- Pagar las tasas de inscripción para un Juez de acuerdo a C 6.1.d
- Informar a la organización tan pronto como sea posible.

La organización puede entonces invitar a un Juez de otro aeroclub a participar en el evento sin pagar las tasas de inscripción.

El Aeroclub organizador puede ofrecer el aceptar más de un Juez por Club.

El grupo de Jueces será liderado por un Jefe de Jueces de acuerdo al Código Deportivo (4.3.3).

D 3.1 SELECCIÓN

- D 3.1.1 El Jefe de Jueces para un evento será propuesto por el Club organizador a la C.T.N.V.C.M. quien evaluará la propuesta y decidirá en base de la propuesta del Club .
- D 3.1.2 El Jefe de Jueces no será de la misma autonomía del Club organizador de acuerdo con el Código Deportivo (4.3.5). El Club organizador tiene el derecho de nombrar un Juez.
- D 3.1.3 Un Juez no puede ser un Competidor, ni un Director de Equipo, ni tendrá ningún puesto en la organización del Campeonato.
- D 3.1.4 Un Juez sólo puede ser seleccionado de la lista aprobada de Jueces, la cual es mantenida y actualizada por la C.T.N.V.C.M de la FAE.

D 3.2 CUALIFICACIÓN

- D 3.2.1 La cualificación para ser un Jefe de Jueces requerirá acreditar experiencia como Juez durante al menos un Campeonato de España, del Mundo o Continental, además de experiencia en tareas organizativas y de juez en eventos nacionales mayores. Se deberían realizar los mayores esfuerzos para proponer y seleccionar al Jefe de Jueces de la lista actualizada de Miembros del JURADO
- D 3.2.2 Se eliminará cualquier persona de la LISTA DE JUECES de Vuelo con Motor si éste no actúa como JUEZ o Director de Competición o piloto competidor dentro de los últimos 5 años.
- D 3.2.3 El Juez deberá tener un conocimiento detallado del Reglamento del deporte implicado de acuerdo al Código Deportivo (4.3.2).
- D 3.2.4 Los Jueces deberán acreditar experiencia en haber actuado como tales en no menos de tres eventos menores (Mini Rallys o Test de Navegación), y será preferible que además haya tenido experiencia como Competidor. Habrá sido Jefe de Jueces o Director de Competición en no menos de un evento menor. La participación como Observador de Jueces puede reemplazar uno de estos requerimientos.
- D 3.2.5 Es esencial que el Club organizador realice seminarios de entrenamiento para los Jueces en relación con eventos nacionales. En esos seminarios, se debe impartir la teoría del Reglamento incluyendo el Código Deportivo. El evento en sí mismo será el ejercicio práctico.
- D 3.2.6 El formulario para ser nombrado como Juez viene especificado como Apéndice DII).

D 4 OFICIALES DEL CAMPEONATO

- D 4.1 El Director de Competición deberá ser Juez nacional.
- D 4.2 El Planificador de la Ruta debe tener experiencia en la planificación de rutas de eventos nacionales mayores, que discurran de acuerdo a este reglamento.
- D 4.3 El Jefe de Jueces Local deberá tener la calificación de Juez

D 5 COSTOS

- D 5.1 Los costos del viaje hacia y desde la sede del evento, junto con los costos de alojamiento y comidas durante la estancia requerida en la sede, será soportada por el Club organizador para los miembros del Jurado y para el Jefe de Jueces.
- D 5.2 El Club organizador no deberá soportar los costos de otros Jueces. Se recomienda que los viajes y el alojamiento se consigan a bajos costos. El Club organizador no cargará más de la mitad de las tasas de inscripción normales para un Juez.

FORMULARIO DE SOLICITUD COMO MIEMBRO DEL JURADO

Rellenar con letra de imprenta

Nombre.....

Domicilio.....

.....

Tel:.....Fax.....E-mail:.....

Perteneciente al Aeroclub de.....

Fecha de solicitud.....Año de incorporación como Juez FAE.....

REQUERIMIENTOS (mínimo dos de las siguientes condiciones)

1. Participante como Jurado Observador (Campeonato de España, solo 1)

Año.....Celebrado en.....

2. Participante como Jefe de Jueces (Campeonato de España, solo 1)

Año.....Celebrado en.....

3. Participante como Director de Competición (Campeonato de España bajo estas Reglas, solo 2)

Año.....Celebrado en.....

Año.....Celebrado en.....

4. Participante como Competidor (En competiciones organizadas por la CTNVCM, solo 2)

Año.....Celebrado en.....

Año.....Celebrado en.....

Declaro tener conocimiento completo del Código deportivo FAI y de las Reglas vigentes del Reglamento Deportivo de Vuelo con Motor de la FAE en la modalidad de Rally

Firma

.....

El Aeroclub de.....y en su nombre D.....

en calidad deConfirma que la información arriba reseñada es correcta.

Fecha.....Firma.....

Tlf.....Fax.....E-mail:.....

FORMULARIO DE SOLICITUD COMO JUEZ DEPORTIVO

Rellenar con letra de imprenta

Nombre.....

Domicilio.....

.....

Tel:.....Fax.....E-mail:.....

Perteneciente al Aeroclub de.....Fecha de solicitud.....

REQUERIMIENTOS (mínimo dos de las siguientes condiciones)

1. Participante como Juez (Campeonato de España, solo 3)

Año.....Celebrado en.....

Año.....Celebrado en.....

Año.....Celebrado en.....

2. Participante como Jefe de Jueces o Director de Competición (Campeonato de España solo 1)

Año.....Celebrado en.....

3. Participante como Competidor (Campeonato de España bajo estas Reglas, solo3)

Año.....Celebrado en.....

Año.....Celebrado en.....

4. Participante como Juez Observador durante un Campeonato de España (mínimo requerido 1)

Año.....Celebrado en.....

Declaro tener un conocimiento completo de las vigentes Reglas del Reglamento Deportivo de Vuelo con Motor de la FAE en la modalidad de Rally

Firma

.....
El Aeroclub de.....y en su nombre D.....

en calidad deConfirma que la información arriba reseñada es correcta.

Fecha.....Firma.....

Tlf.....Fax.....E-mail:.....

E. RECOMENDACIONES Y PAUTAS PARA ORGANIZADORES DE COMPETICIONES DE VUELO CON MOTOR – RALLY AEREO - EN LA IMPLICACIÓN DE LA JUVENTUD

- E 1 Para tener un futuro algo más próspero la competición de Rally Aéreo necesita atraer a jóvenes participantes. Hay que conseguir que los jóvenes pilotos tengan la oportunidad de asistir a estas competiciones.
- E 2 El Campeonato de España y demás competiciones de alto nivel deberían servir de escaparate para atraer la atención de los jóvenes para que puedan observar de manera activa y directa que se puede obtener de este tipo de deporte.
- E 3 La CTNVCM requiere a los Clubes organizadores de Competiciones a:
- E 3.1 Introducir las actuaciones necesarias en orden a implicar a la gente joven en las competiciones de Rally Aéreo.
- E 3.2 Designar a un miembro del Comité Organizador del Campeonato (preferiblemente alguien con experiencia en trabajar con jóvenes) la responsabilidad de organizar un programa de participación e integración juvenil.
- E 3.3 Diseñar un programa apropiado para jóvenes. El contenido y alcance del programa será variable en función de factores tales como, localidad, disponibilidad de recursos y tipo de competición. Incluir elementos como:
- Distribución de información sobre como los jóvenes pilotos pueden participar.
 - Declarar “Día abierto a los jóvenes” en el que invitar a escuelas y grupos de jóvenes a visitar un día la competición. La visita debería de ser propiamente organizada y facilitarles información sobre este deporte aéreo y los métodos de la competición.
 - Cuando fuera posible y no afectara el normal desarrollo de los competidores, jóvenes pilotos deberían de integrarse en la organización de las competiciones. Muchas tareas pueden realizarse por jóvenes voluntarios debidamente supervisados. Ejemplo: ayudantes para los controles de crono, escoltas, oficina de registro e información, intérpretes, guías, etc. etc.
 - Con el ánimo de elevar sus conocimientos en lo concerniente a Rally Aéreo sería conveniente organizar con la antelación suficiente reuniones explicativas con videos, fotografías, dibujos, ensayos, etc.
 - Organizar seminarios para profesores y líderes de los jóvenes para mostrarles como es un Campeonato.
- E 4 El Comité Internacional de Educación Espacial (CIEA) de la FAI está a disposición de los organizadores de campeonatos para aconsejar en este tema.

F PETICION, DECISIÓN FINAL Y APROBACIÓN DE UN CAMPEONATO DE ESPAÑA

F 1 PETICION PRELIMINAR

- F 1.1 Una petición preliminar manifestando el interés en organizar un Campeonato debe de enviarse a la CTNVCM con la antelación suficiente (incluso a más de un año vista). Esta petición debe de contener: Tipo de Competición (Rally o Precisión) si es Campeonato de España y el año de la competición. Cualquier otra información será bien recibida pero no es estrictamente necesaria. La petición preliminar debe de ser tratada en la siguiente reunión de la CTNVCM después de que la propia comisión la haya recibido. El club peticionario hará saber a la comisión que su propuesta sigue adelante hasta que se presente la petición final.

F 2. PETICIÓN FINAL

La petición final para organizar un Campeonato, conteniendo toda la información requerida, deberá enviarse la CTNVCM al menos 6 meses antes de la reunión de la comisión donde deba decidir la concesión de la petición. La petición debe ser enviada al Presidente de la comisión quien, junto con la comisión permanente, examinará todas las peticiones e informará a la comisión para la decisión final.

F 3 CONTENIDOS EN LA PETICIÓN FINAL

F 3.1. La petición final para un Campeonato de España debería de contener la siguiente información para que sea considerada como válida:

- a) Nombre y domicilio del Club peticionario
- b) Nombre y dirección del Club delegado responsable de organización del evento (si lo hubiere)
- c) Experiencia en organización de eventos relevantes
- d) Nombre, dirección y experiencia del Director de Competición elegido por el organizador
- e) Fechas propuestas para la celebración
- f) Lugar (nombre de la ciudad y del Aeródromo)
- g) Infraestructura del Aeródromo que habrá disponible para la competición (tipo de pista, longitud, elevación equipamientos, edificios, facilidades, ATC, etc.)
- h) Datos históricos de meteorología de la zona en la misma época en que se deba celebrar la competición (temperatura, viento, lluvia, tormentas, etc.)
- i) Descripción de la panorámica del área a sobrevolar en la navegación (montes, montañas, ríos, lagos, bosques, llanuras, etc. en términos generales)
- j) Tipo y escala del mapa de competición (adjuntar un ejemplo)
- k) Condiciones del espacio aéreo y si hay alguna restricción
- l) Si se requiere algún seguro especial
- m) Tipo de alojamiento y distancia entre el Hotel y el Aeródromo.
- n) Importe de la inscripción y qué incluye.
- o) Si la prueba es solamente nacional o abierta a otros países. Que requerimientos
- p) Firmada la petición por el Presidente o Secretario General del Club, miembro de la FAE.

F 4 DECISIÓN FINAL

F 4.1. La CTNVCM tomará la decisión final de cual será aceptada como organizadora del Campeonato, dos años antes de la fecha en que el evento debería celebrarse.

F 4.2. Si la decisión no pudiera tomarse con dos años de antelación, la decisión debería tomarse en la siguiente reunión de la CTNVCM, o incluso seis meses antes siempre que las Reglas Locales estén en poder de la comisión tres meses antes de la celebración de la competición.

F 5 REGLAS LOCALES

F 5.1. Las Reglas Locales que se propongan deben de estar en poder la Comisión no más de tres meses antes de la competición para que sean examinadas y aprobadas por la Junta Permanente.

F 5.2. La CTNVCM deberá de aprobar las Reglas Locales en una reunión regular. En caso de que por razones de tiempo no pudiera reunirse la comisión, lo hará la Junta Permanente de la Comisión.