

Reglamento Deportivo ULM - AirSports Challenge



MODELO DE REGLAMENTO LOCAL Y CATÁLOGO DE PRUEBAS PARA CAMPEONATOS DE AIRSPORTS CHALLENGE

Aprobado por la CTNULM: 8 de marzo del 2023
Aprobado por la Comisión Delegada: TBD



INDICE

1 DESCRIPCIÓN DE LA COMPETICIÓN	2
2 EQUIPAMIENTO Y SEGURIDAD	2
3 OBJETIVOS	2
4 PREMIOS	2
5 NORMAS GENERALES	2
6 PRUEBAS DE COMPETICIÓN Y NORMAS	3
6.1 BRIEFINGS	3
6.2 LIMITACIONES DEL VUELO	3
6.3 UTILIZACIÓN DE SISTEMAS AUTOMÁTICOS DE PUNTUACIÓN	3
6.4 PRUEBAS DE NAVEGACIÓN	4
6.5 PRUEBAS DE ATERRIZAJE	6
6.6 EQUIPO DE ARBITRAJE	6
6.7 PUNTUACIÓN Y PENALIZACIONES	7
6.8 eSports	9



REGLAMENTO COMPETICIÓN AIRSPORTS CHALLENGE.

Se aplica a todas las clases Rxxxx

Los siguientes reglamentos y pruebas complementan el reglamento de ULM y se aplican específicamente a las competiciones de AIRSPORTS CHALLENGE.

1 DESCRIPCIÓN DE LA COMPETICIÓN

AirSport Challenge es una combinación de pruebas de aterrizaje y navegación, con puntuación en tiempo real y seguimiento en directo para facilitar la retransmisión televisiva. La navegación se realizará dentro de un corredor definido con anchura variable o fija y una velocidad declarada. Fuera o dentro del corredor se pueden establecer zonas NARANJA. A lo largo del corredor pueden disponerse puertas de tiempo conocidas o puertas de tiempo ocultas. Las zonas NARANJA y ROJA se utilizarán para ser evitadas durante una competición. Las zonas rojas se dibujarán para definir áreas prohibidas según las reglas del aire. Las zonas naranjas se trazarán con fines de penalización como parte del diseño de la prueba de competición.

2 EQUIPAMIENTO Y SEGURIDAD

- 2.1 Es obligatorio un casco protector cuando una aeronave tiene una cabina abierta. Lo ideal es que sea un casco integral (o un casco con barra antivuelco).
- 2.2 El paramotor/ultraligero utilizado es responsabilidad del competidor y la inscripción se considerará como una declaración del competidor de que el equipo de paramotor o la aeronave ultraligera a utilizar está certificado como aeronavegable en cada caso por las autoridades competentes. El Organizador no tiene ninguna responsabilidad a este respecto; la responsabilidad recae plenamente en el competidor.
- 2.3 A excepción de cualquier equipamiento que pueda ser considerado como peligroso por el director de la competición, se aceptará cualquier equipamiento complementario.
- 2.4 No se permiten a bordo ayudas a la navegación basadas en GNSS o inerciales.

3 OBJETIVOS

- 3.1 Determinar los campeones en AirSport Challenge.
- 3.2 Promover la seguridad y desarrollar la formación y la competición en deportes aéreos.
- 3.3 Intercambiar ideas y reforzar las relaciones amistosas entre los participantes en la competición FAI.
- 3.4 Permitir a los participantes compartir e intercambiar experiencias, conocimientos e información.
- 3.5 Explorar nuevas alternativas como los deportes electrónicos (eSports).

4 PREMIOS

Se concederán medallas y/o trofeos para las tres primeras posiciones de acuerdo con el Reglamento de Competición. Se podrá otorgar la competición de aterrizaje y navegación como campeonatos individuales, de tal forma que en una competición se podrán disputar tres Campeonatos de la siguiente forma: AirSports Challenge Campeonato de Aterrizaje, AirSports Challenge Campeonato de Navegación y, Campeonato AirSports Challenge (resultando una combinación puntuable de los dos primeros). El acto o ceremonia de entrega de premios debe celebrarse inmediatamente después de finalizar la última tarea.

5 NORMAS GENERALES

- 5.1 Todos los paramotores y ultraligeros en la competición tienen que satisfacer los requisitos de la sección 10 del código deportivo FAI. Todas las aeronaves están permitidas si pesan menos de 600 kg según la definición de ultraligero FAI. Se recomienda que se realicen competiciones separadas para cada clase y subclase de aeronave, siendo necesario definir las en el Reglamento Local. Las clases y subclases (C-) GAC están invitadas a ser elegibles para la competición si se definen en el Reglamento Local y se desarrolla un acuerdo conveniente con GAC a nivel nacional.
- 5.2 La hora oficial de la competición será la hora local o UTC, tal y como se defina en el Reglamento Local.
- 5.3 Cada tripulación deberá pilotar el mismo avión durante toda la competición salvo por fuerza mayor.
- 5.4 Las modificaciones de las aeronaves sólo se aceptarán cuando estén certificadas por la autoridad nacional responsable.
- 5.5 Para cada competición, el reglamento local y el sistema de inscripción, incluidos los mapas oficiales, deben generarse y publicarse al menos 60 días antes de la celebración de la competición. Sin embargo, las especificaciones de los puntos 5.6, 6.4.2 y 6.7.1 deben darse a conocer una vez anunciada públicamente la competición.



- 5.6 A cada tripulación se le proporcionarán mapas, no necesariamente aeronáuticos, con una escala entre 1:25.000 y 1:250.000, para cubrir toda la prueba de navegación. La escala será determinada por el Reglamento Local de cada competición.
- 5.7 Antes de cada etapa se publicará en el tablón de anuncios lista con el orden de salida y los horarios.
- 5.8 El uso de ayudas electrónicas a la navegación y/o piloto automático no está permitido, todos los dispositivos no autorizados deberán ser precintados o custodiados por el organizador durante el vuelo. Las brújulas magnéticas electrónicas están permitidas.
- 5.9 Se inspeccionarán las aeronaves, las tripulaciones y su equipaje personal.
- 5.10 La tripulación dispondrá, en una sala o lugar habilitado al efecto, del tiempo que determinen las Reglas Locales para preparar el mapa y trasladarse a su aeronave, prepararla para el vuelo y rodar hasta su posición en el punto de espera de la pista.
- 5.11 Se recomienda que cualquier prueba de navegación no dure más de 45 minutos desde la salida hasta la llegada.
- 5.12 La aeronave ULM o el equipo de paramotor deben tener una autonomía del doble de la duración de una prueba.
- 5.13 El uso de una aeronave o equipo de paramotor para dos o más tripulaciones que participen en la competición está permitido si está definido en las Reglas Locales. Esto sólo se permitirá en caso de que no obstaculice la ejecución del número de pruebas previsto.
- 5.14 Se dispondrá un tablón de anuncios público online para cualquier comunicación pública de la organización a los competidores.
- 5.15 Todas las tripulaciones deben declarar una velocidad específica para volar las pruebas de navegación antes de que comience la competición. Las unidades de medida utilizadas durante la competición deben declararse en el Reglamento Local.

6 PRUEBAS DE COMPETICIÓN Y NORMAS

6.1 BRIEFINGS

- 6.1.1 Antes del comienzo de la competición, la Dirección de Competición organizará un briefing general en el que se tratarán las condiciones particulares relativas a los vuelos en los lugares de competición, las condiciones operacionales de los vuelos, las formas de despegue y aterrizaje, cualquier información útil para los pilotos, o los procedimientos operacionales de área y aeródromo que sean relevantes.
- 6.1.2 Los vuelos libres durante la competición no están permitidos salvo autorización de la Dirección de Competición.
- 6.1.3 Las señales de los comisarios, las autorizaciones de despegue y los procedimientos de despegue y aterrizaje se recordarán durante los briefings.
- 6.1.4 Cada piloto se compromete a seguir y no perturbar las sesiones informativas.
- 6.1.5 Cada día se celebrará al menos una sesión informativa.

6.2 LIMITACIONES DEL VUELO

- 6.2.1 Cualquier situación considerada como peligrosa para el público, las estructuras, otra aeronave o el propio piloto están prohibidas e incurrirán en penalizaciones o descalificación (ver punto 6.7.5).
- 6.2.2 No se permite el vuelo sobre aglomeración de personas.
- 6.2.3 Todo piloto es responsable de prestar atención a posibles colisiones y de esforzarse por evitarlas.
- 6.2.4 Las pruebas tendrán lugar sólo en VMC. Durante las pruebas, si la situación meteorológica pasa a IMC, la tarea podría ser cancelada. Se impondrán criterios de Dirección de Competición. El límite de intensidad del viento se indicará en las Reglas Locales dependiendo del tipo de aeronave y sus rangos de velocidad estándar. La organización creará un criterio coherente y seguro.
- 6.2.5 La cantidad de combustible será suficiente para duplicar la prueba de vuelo prevista.

6.3 UTILIZACIÓN DE SISTEMAS AUTOMÁTICOS DE PUNTUACIÓN

Tanto en las prueba de navegación como en las de aterrizaje, la organización debe utilizar cualquier tecnología disponible para proporcionar puntuación en tiempo real:

- 6.3.1 En las pruebas de navegación debe utilizarse un software de puntuación que se visualice en tiempo real.
- 6.3.2 Durante las pruebas aterrizaje, aunque es preferible disponer de un sistema automático detector de aterrizaje, en el caso de que no se disponga de él, la organización debe disponer todos los medios humanos y técnicos necesarios para garantizar la visualización de los resultados de puntuación lo antes posible, no pudiendo durar más de 1 minuto desde que la prueba es ejecutada por cualquier concursante.
- 6.3.3 Todos los resultados de puntuación anteriores se mostrarán como provisionales hasta que se conviertan en resultados definitivos.
- 6.3.4 Se dará un periodo definido en el Reglamento Local para revisar todos los resultados de los concursantes. Una vez realizada la revisión, la Dirección de Competición declarará los resultados provisionales como



definitivos.

6.4 PRUEBAS DE NAVEGACIÓN

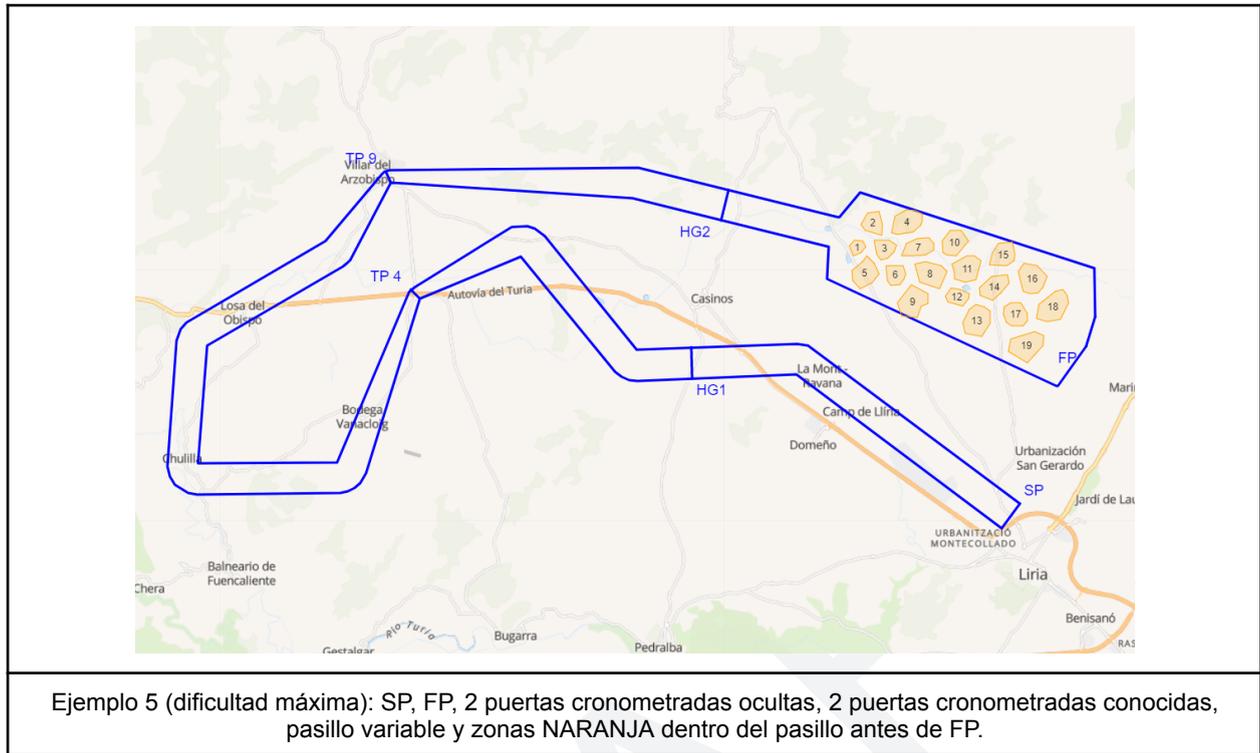
Los tiempos dados a los competidores son relativos a la velocidad declarada por cada tripulación. Se recomienda una duración de la prueba de navegación no superior a 45 minutos desde la salida hasta la llegada tomando como referencia la velocidad más lenta de la tripulación.

Toda competición se recomienda que se diseñe desde la mínima a la máxima dificultad, a menos que se defina una única prueba de navegación para una competición. Es decir, en caso de que haya más de una prueba de navegación en una competición, se recomienda diseñar las pruebas de fácil a más difícil. La configuración más fácil es un corredor estándar con anchura fija y sólo SP (Starting Point) y FP (Finish Point). Para aumentar la dificultad se utilizarán los siguientes elementos a discreción de la organización:

- Anchura de pasillo variable (anchura mínima no inferior a 0,1 Nm o 185 m).
- Puertas de tiempo conocidas
- Puertas de tiempo ocultas,
- Zonas de color NARANJA. (Se recuerda que las zonas ROJAS se utilizan para determinar áreas no volables como cumplimiento de las reglas del aire)

Se recomienda un uso progresivo de estos elementos de dificultad a lo largo de la competición, como se muestra a continuación:

<p>Ejemplo 1 (pasillo sencillo): SP, FP y ancho fijo. Sin puertas de tiempo, ni zonas NARANJA.</p>	<p>Ejemplo 2: diseño de tarea con SP, FP, pasillo de anchura variable y 1 puerta de tiempo conocida. Sin zonas NARANJA</p>
<p>Ejemplo 3: SP, FP, anchura variable, 2 puertas conocidas de tiempo, zona NARANJA después de FP.</p>	<p>Ejemplo 4: SP, FP, 2 puertas de tiempo ocultas, 2 puertas de tiempo conocidas, pasillo variable y ninguna zona NARANJA.</p>



Ejemplo 5 (dificultad máxima): SP, FP, 2 puertas cronometradas ocultas, 2 puertas cronometradas conocidas, pasillo variable y zonas NARANJA dentro del pasillo antes de FP.

- 6.4.1 Lista de salida: debe ser publicada con antelación por el organizador en el tablón de anuncios online. La lista de salida debe incluir el orden de los vuelos de todas las tripulaciones, y los siguientes elementos: duración de la preparación del vuelo, hora de entrada en la zona de cuarentena, hora de despegue.
- 6.4.2 Área de cuarentena: esta área se utilizará para preparar el vuelo, pero también para evitar el contacto personal entre las tripulaciones y mantener a los competidores fuera de cualquier entrada de datos o información externa. Dentro del área de cuarentena, las tripulaciones deberán preparar el vuelo durante un tiempo determinado y definido por la dirección de competición. Un conjunto de elementos (sobre de instrucciones) será entregado en un momento dado a cada tripulación.
- 6.4.3 Sobre de instrucciones: Se incluirá un juego de documentos con la siguiente información e instrucciones:
- un mapa con el corredor y las zonas de penalización,
 - líneas sobre referencias visuales del punto de salida (SP), puertas de tiempo conocidas y punto de llegada (FP) trazado,
 - un conjunto de fotos de las puertas conocidas (incluidos los puntos de salida y llegada), se pueden utilizar imágenes de Google Earth si esto está incluido en las normas locales,
 - instrucciones de vuelo con todos los procedimientos operativos particulares,
 - hora de despegue,
 - una tabla de tiempos relativa a la hora de despegue dada (tiempo del cronómetro) que incluya: la hora de cada cruce de puerta cronometrada conocida, la hora del punto de salida/llegada y la hora de aterrizaje.
- 6.4.4 Despegue: Cada tripulación debe despegar a la hora fijada. Se penalizará el despegue antes o después del periodo de gracia (ref. 6.7.5.).
- 6.4.5 La salida, la llegada y las puertas de tiempo conocidas deben estar claramente situadas sobre referencias visuales reconocibles tanto en el mapa como en el suelo. Las fotos deben ser proporcionadas en la dirección de vuelo por defecto si no hay otra instrucción en las Reglas Locales. La descripción de la parte exacta de la foto donde está delimitada la línea de la puerta, debe ser detallada.
- 6.4.6 El aterrizaje podrá ser puntuable si se informa de ello.
- 6.4.7 Después del punto de llegada y antes del punto de salida, las tripulaciones pueden encontrar zonas de penalización definidas que deben ser evitadas.
- 6.4.8 Para cada prueba de navegación se recomienda no colocar más de dos puertas cronometradas conocidas y dos puertas cronometradas ocultas. Sin embargo, cualquier variación de tal recomendación puede advertirse en las Reglas Locales.
- 6.4.9 Las Áreas Prohibidas deben ser evitadas por razones de *seguridad* en cumplimiento de las *reglas del aire*. Las Áreas de Penalización también deben evitarse pero por razones de competición.
- 6.4.10 Forma de los pasillos: los puntos de giro de los pasillos deben ser redondeados por fuera (arcos con un radio igual a la anchura del pasillo). Si no es técnicamente posible implementar tales formas, entonces la forma debe ser mencionada en las reglas locales.
- 6.4.11 Durante una prueba de navegación, el seguimiento en directo con emisión online (LiveTracking) debe



retrasarse para evitar dar ventaja a los competidores. El retraso recomendado es de 2 minutos. El mapa de fondo puede no mostrarse también para evitar dar ventaja a los competidores. No obstante, se puede utilizar la zona de cuarentena para no aplicar las medidas anteriores.

6.5 PRUEBAS DE ATERRIZAJE

6.5.1 la parrilla de aterrizaje debe estar marcada en condiciones visualmente aceptables de acuerdo con el siguiente esquema:

Dirección de aterrizaje
↓

LINEA DE FE	↑2 metros↓
A	↑ 5 metros ↓
B	↑ 5 metros ↓
C	↑ 5 metros ↓
D	↑ 5 metros ↓
E	↑ 5 metros ↓

- 6.5.2 Los neumáticos del tren principal deben estar pintados con una marca T o X a ambos lados cada uno.
- 6.5.3 Cualquier rebote es aceptable sólo de una banda a la siguiente. El rebote de una franja a dos posteriores no será aceptable, tomando el lugar de aterrizaje en la franja donde los neumáticos comienzan a rodar constantemente a lo largo del resto de la parrilla, rodando al menos un neumático sobre cada línea de franja de separación.
- 6.5.4 Las pruebas de aterrizaje pueden ser con motor o al ralenti si así se define en Reglamento Local. El número de pruebas de aterrizaje debe estar equilibrado. Se pueden utilizar flaps a discreción del piloto.
- 6.5.5 Para optimizar el tiempo del día durante una competición o bien para disponer de mayor elementos de show, será preferible realizar una prueba de aterrizaje justo después de una prueba de navegación. Se informará si también está prevista una segunda prueba de aterrizaje.
- 6.5.6 Durante las pruebas de aterrizaje está permitido que las tripulaciones tengan comunicación con los jefes de equipo o entrenadores. También está permitido comprobar la puntuación en tiempo real para informarse de los resultados en curso de sus oponentes, de modo que puedan decidir la mejor estrategia en aterrizajes posteriores.

6.6 EQUIPO DE ARBITRAJE

- 6.6.1 Transmisores de datos: este dispositivo debe registrar el track GNSS con una resolución de al menos un punto por segundo, y enviarlo en tiempo real a un servidor específico que será procesado para la puntuación. Este dispositivo se utilizará como fuente principal de puntuación. En el caso de utilizar smartphones como transmisores de datos, estos deberán estar convenientemente protegidos o precintados para evitar cualquier tipo de intercambio de información con las tripulaciones.
- 6.6.2 Registrador de datos: Los loggers pueden ser utilizados por las tripulaciones como datos de respaldo. Pueden utilizarse todos los loggers aceptados por cualquier comisión FAI.
- 6.6.3 Se pueden crear y utilizar contenidos de vídeo para ayudar a puntuar las pruebas de aterrizaje.



- 6.6.4 Podrían utilizarse sistemas automáticos de detección de aterrizajes para ayudar a acelerar la visualización de los resultados. Este sistema puede integrar o intercambiar datos de los transmisores de datos para vincular los resultados con tripulaciones específicas.
- 6.6.5 Podrían instalarse cámaras de vídeo en directo en el interior de las cabinas.

6.7 PUNTUACIÓN Y PENALIZACIONES

- 6.7.1 El peso de puntuación recomendado entre las pruebas de navegación y aterrizaje será del 50%, sin embargo esta proporción puede ser modificada en las Reglas Locales. Cuando una competición se diseñe en un solo vuelo de forma que desde el despegue y el aterrizaje se incluya navegación en un pasillo, navegación con zonas naranja y roja, y 1 o 2 aterrizajes, la puntuación podrá calcularse utilizando directamente los puntos de penalización para que se visualice y comprenda fácilmente en una retransmisión televisiva, es decir, sin ponderación ni cálculo de balanceo entre pruebas de navegación y aterrizaje.
- 6.7.2 Los resultados de la puntuación son provisionales hasta que la Dirección de Competición los declare definitivos.
- 6.7.3 Las puntuaciones de navegación se procesarán a partir del track de los transmisores de datos, a menos que se encuentre alguna razón técnica para utilizar un track alternativo procedente del logger secundario (logger de reserva).
- 6.7.4 La puntuación de las pruebas se basa en la penalización acumulativa, de modo que cuantas menos penalizaciones se apliquen, mejor será la posición obtenida. El resultado de la prueba (clasificación de la prueba) se dará en orden descendente de las tripulaciones según sus resultados de penalización.
- 6.7.5 Penalizaciones a la navegación:

PENALIZACIONES - PRUEBA DE NAVEGACIÓN	PUNTOS	OMISIÓN	MÁXIMO
Preparación del vuelo - Abandono de la cuarentena después de la hora límite designada.	100		
Despegue 3 segundos antes o 60 segundos después de la hora designada (periodo de gracia). Una línea transversal para ser cruzada se situará a lo largo de la pista o más allá de los umbrales como referencia para el cálculo de los límites de tiempo de despegue.	200		
Cruzar el SP, puertas de tiempo conocidas u ocultas o FP dentro de un período de gracia de +/- 2 segundos (puntos/segundo de diferencia).	0		
Cruzar puertas de tiempo ocultas después o antes de +/- 2 segundos (puntos/segundo de diferencia).	1	100	200
Cruce de SP, FP, puerta cronometrada conocida después o antes de +/- 2 segundos (puntos/segundo de diferencia).	2	100	200
Volar fuera del pasillo o dentro de una zona de penalización (NARANJA), dentro de los primeros 5 segundos (periodo de gracia).*	0		
Volar fuera del pasillo, después de los primeros 5 segundos de gracia (puntos/segundo de diferencia).*	1		
Volar dentro de una zona de penalización (NARANJA), después de los primeros 5 segundos de gracia (puntos/segundo de diferencia).*	3		100
Volar dentro de una zona prohibida (ROJA), en los primeros 5 segundos (periodo de gracia).	0		
Volar dentro de una zona prohibida (ROJA), después de los primeros 5 segundos (periodo de gracia) penalización por entrada.	100		
BackTrack.**	200		
Incumplimiento de las instrucciones de salida y llegada al aeródromo.	200		

*Los segundos de gracia para las zonas de penalización deben indicarse en el briefing previo a la prueba. Se recomienda que sea de 5 segundos.



**Se entiende por retroceso el vuelo en un ángulo superior a 90 grados cuando un registrador de vuelo muestra una desviación de más de 5 segundos en secuencia con respecto a la dirección de vuelo prevista dentro de un corredor de anchura definida.

6.7.6 Penalizaciones por aterrizaje:

PENALIZACIONES - PRUEBAS DE ATERRIZAJE	PUNTOS
Aterrizaje en la pista objetivo	0
Aterrizaje en A	10
Aterrizaje en pista B	30
Aterrizaje en C	50
Aterrizaje en D	80
Aterrizaje E-strip	120
Aterrizar antes de la línea objetivo o después de la franja E, o fuera de la cubierta.	200
Aumento de la potencia del motor o rotura al rodar dentro de la cubierta	75
Aterrizaje anormal	200
Abortar antes de aterrizar	150
Abortar después de aterrizar sin haber recorrido toda la parrilla	100
No escuchar la frecuencia prescrita	90
Violar cualquier otra norma impuesta en el Reglamento Local.	TBD
infringir las normas de seguridad aérea o poner a otra tripulación en una situación insegura	500

6.7.7 Los resultados globales se calcularán a partir de la suma de los puntos obtenidos en las pruebas de navegación y aterrizaje. Estos puntos se calcularán a partir de la media de la suma de los resultados de todas las prueba en pie, aplicando los puntos según la siguiente tabla:

Clasificación por prueba	Puntos a aplicar
1º	25 puntos
2ª	20 puntos
3º	16 puntos
4º	13 puntos
5º	11 puntos
6º	10 puntos
7º	9 puntos
8º	8 puntos
9º	7 puntos
10º	6 puntos
11º	5 puntos



12°	4 puntos
13°	3 puntos
14°	2 puntos
15°	1 punto

Este es un ejemplo de cálculo de las prueba de navegación y aterrizaje, y de los resultados globales:

# Clasificación	Navegación				Aterrizajes								Total de puntos (Resultado global)
	Prueba 1	Prueba 2	Prueba 3	Resultado parcial de la navegación. Avg.	Prueba 4	Prueba 5	Prueba 6	Prueba 7	Prueba 8	Prueba 9	Resultado parcial del aterrizaje. Avg.		
Tripulación 1	25	25	20	23,33	20	25	10	9	20	16	16,67	40,00	
Tripulación 2	20	20	25	21,67	10	20	0	16	20	10	12,67	34,33	

6.7.8 Tanto las pruebas puntuables como los resultados globales, deben estar permanentemente expuestos en tiempo real y accesibles al público y a los espectadores.

6.8 eSports

En el reglamento local se desarrollarán todos los aspectos y detalles de la competición que no se recoja en este reglamento y que requiera el suficiente alcance y profundidad.

6.8.1 La competición se desarrollará con un único participante por aeronave (no navegante).

6.8.2 Se desarrollará con el uso del MSFS2020.

6.8.3 Aterrizaje en pista sin puntuación.

6.8.4 No hay restricciones de instrumentos, pero no está permitido utilizar ningún sistema de piloto automático.

6.8.5 Se pueden utilizar todos los aviones estándar, pero debe ser capaz de operar entre 50-80 nudos.

6.8.6 Las reglas locales pueden definir un tipo específico de avión utilizado por todos los competidores en una competición. Esto debe notificarse al menos 2 meses antes del inicio de la competición.

6.8.7 Se permite el uso de la orden de vuelo y el mapa en un dispositivo electrónico, como bolsa electrónica (electronic bag) o en papel.

6.8.8 Los pilotos pueden utilizar la RV o cualquier sistema que prefieran para obtener la mejor perspectiva.

6.8.9 El piloto es responsable de todo el equipo técnico, ordenadores, etc. Cualquier error técnico es responsabilidad del piloto, si no está regulado por las normas locales.

6.8.10 La retransmisión en directo se realizará con un delay definido por la organización.

6.8.11 Todos los participantes dispondrán de una cámara que filmará en directo durante la competición.

Guía de cómo integrar el MSFS2020 en AirSports.no, software de livetracking y puntuación:

<https://www.dropbox.com/s/1bpjpa8w9qw8tlx/AirSports%20MSFS%20Client.pdf?dl=0>