

REGLAMENTO LOCAL

CAMPEONATO DE ESPAÑA & OPEN INTERNACIONAL DE ALA DELTA PIEDRAHITA 2013

LUGAR: PIEDRAHITA – AVILA - ESPAÑA

FECHAS: 19 AL 27 DE JULIO, 2013

ORGANIZADO: CLUB DE VUELO LIBRE Y MONTAÑA PEDRO BERNARDO
CLUB DE VUELO LIBRE DE CÁDIZ

(E-Mail) Direcciones de correo electrónico a los que dirigir cualquier información:

aladelta@feada.org - info@juakiair.com - kadatan@hotmail.com - juliobomber@gmail.com

Web donde se podrá encontrar la información sobre la competición:

<http://pedrahit2013.com/>

Este reglamento local ha de utilizarse conjuntamente con las regulaciones recogidas en la Sección General y en la Sección 7A del código deportivo de la FAI para las competiciones de Ala Delta en las que se basa.¹

Los pilotos, por el hecho de participar, aceptan regirse por las normativas mencionadas y es de su responsabilidad conocerlas.

OBJETIVOS DEL CAMPEONATO

El objetivo del presente campeonato es establecer el Título de Campeón de España, y establecer el Ranking Nacional de Pilotos, que se utilizará para elegir a los pilotos que integrarán la Selección Nacional.

La vocación de este campeonato será la de celebrar una competición de vuelo libre encaminada a elevar el nivel de conocimientos y tácticas de Competición de sus participantes y que promueva el conocimiento y la amistad entre los pilotos.

Los resultados determinarán:

- a. El Campeón nacional del año 2013 en clase 1 y en clase 5.
- b. El Campeón del abierto (Open) internacional que se celebra paralelamente.
- c. La puntuación a utilizar para establecer el ranking nacional de pilotos, base para determinar la formación del equipo nacional que represente a nuestro país en subsiguientes competiciones internacionales según lo establecido por la Comisión Técnica Nacional de Ala Delta (CTNADL)

TROFEOS

1. Trofeo y diploma al primer clasificado nacional clase 1, Campeón de España.
2. Trofeo y diploma al segundo clasificado nacional clase 1, Subcampeón de España.
3. Trofeo y diploma al tercer clasificado nacional clase 1.
4. Trofeo y diploma al primer clasificado nacional clase 5, Campeón de España.
5. Diploma al segundo clasificado nacional clase 5, Subcampeón de España.
6. Diploma al tercer clasificado nacional clase 5
7. Trofeo al primer clasificado nacional clase Sport.
8. Trofeo al Campeón del Open Internacional.
9. Trofeo al primer Club clasificado.
10. Trofeo a la primera CCAA (comunidad autónoma) clasificada

¹ Estos documentos estan a disposición de los pilotos interesados en ellos.

CLASIFICACIONES.

Las clasificaciones se realizarán según lo dispuesto en el Reglamento Selección ADL_RFAE. Las clasificaciones Nacional y Open se publicarán por separado diariamente sólo en caso de que el número y calidad de pilotos extranjeros inscritos lo aconseje. En cualquier caso, la clasificación definitiva para el Campeonato Nacional no incluirá más que a los pilotos de nacionalidad española.

Este campeonato está igualmente abierto a la participación de alas de Clase 5 (rígidas) además de las de Clase 1 (flexibles).

Se harán clasificaciones por separado de los pilotos participantes en clase 1 y de los pilotos participantes en clase 5. En caso de que no se alcance el número mínimo de 6 pilotos participando con alas de Clase 5, no se podrá proclamar de manera oficial al campeón de España en clase 5 y será declarado oficioso (no oficial). Las pruebas para los pilotos de clase 5 podrían ser las mismas o diferentes de las de clase 1.

Habrà una clasificación adicional para pilotos de la clase Sport (clase 1 con mástil) para fomentar la participación de pilotos noveles, pero esto no comporta dirimir campeón nacional en esta categoría, computarán en la general de clase 1 de cara al campeonato de España.

Inscripciones:

1 de Marzo por Internet en la web oficial (<http://pedrahit2013.com/inscripcion.html>)

18 de Julio 16:00 a 21:00 formalización inscripciones + entrega documentación

Primer briefing de pilotos (en la sede oficial)

18 de Julio a las 22:00 h

La asistencia a los breifings es obligatoria para todo los pilotos participantes.

Días de Competición

19 al 27 de Julio (ambos inclusive)

Ceremonia de Clausura y Entrega de Premios

27 de Julio por la noche(hora por determinar) Entrega de trofeos y cena de clausura

28 de Julio al mediodía (*) Entrega de trofeos

(*) La ceremonia de clausura y entrega de trofeos se podría posponer al 28 de Julio si fuese necesario, la cena, sin embargo siempre sería en la noche del 27 de Julio

Se les recuerda a todos los competidores que deben asistir a las ceremonías de entrega (S7A 15.2.2)

Entrenamientos en la zona

Sin restricciones durante todo el año

PERSONAL

Director del Evento: José Manuel Sánchez García – info@juakiair.com

Director de Competición: José Manuel Sánchez García – info@juakiair.com

Seguridad/Despegues: Ignacio Ruiz Guardiola – arte-deco@arte-deco.es

Responsable informático/clasificaciones: Fernando García Samblas - fernando.gs@gmail.com

Ayudante: Manuel Sánchez García-

1. INSCRIPCIONES

1.0. REQUISITOS INSCRIPCIÓN

El campeonato está abierto a la participación de todos aquellos pilotos que lo deseen y cumplan lo especificado en el Art. 5.2.1.3 o 5.2.1.4 del Reglamento de Ala Delta de la RFAE.

Al formalizar la inscripción cada piloto debe aportar:

- Licencia federativa en vigor con cuota nacional.
- Licencia deportiva FAI (para puntuar en ranking internacional WPRS FAI)

Aportar al menos 1 GPS, recomendable **GPS 3D** para la verificación de vuelos (se recomienda también GPS de backup) a la hora del registro con marca, modelo y número de serie.

Facilitar números de teléfonos de piloto, jefe de equipo (si lo hubiere) y conductor o cualquier otro número de contacto disponible.

Pago del importe de la inscripción

Seguro de RC a terceros cubierto, con seguro de rescate y repatriación cubierto.

El organizador no asume ninguna responsabilidad de pilotos ni a terceros. Los transportes a despegue y recogidas van bajo responsabilidad propia de los pilotos participantes.

- 1.1. El Open Internacional & Campeonato de España Piedrahita 2013 está abierto a todos los pilotos con la calificación apropiada y con licencia federativa en vigor.

El importe de la inscripción para el Campeonato de España es de 120 € por piloto

2. VALIDEZ DEL CAMPEONATO

Los campeonatos serán válidos, si el total de puntos acumulados por sus respectivos ganadores en su clasificación particular igualan o superan los 1500 puntos, tal y como determinan las formulas de puntuación autorizadas (**S7A-2.4.6 & 5.7**)

3. NORMAS GENERALES DE COMPETICIÓN:

3.1 REGISTRO/ INSCRIPCIONES

A la llegada todos los competidores habrán de dirigirse a la oficina (sede) para formalizar sus inscripciones (consultar horario de inscripciones en la parte superior), para revisar todos los documentos y la entrega de toda la información y normas suplementarias. Se podrán realizar inscripciones a lo largo de todo el campeonato.

3.2 COMITÉ DE SEGURIDAD:

Este comité estará compuesto por tres miembros elegidos mediante elección democrática entre todos los pilotos inscritos², en el primer briefing previo al inicio de la competición. (**S7A - 2.6.4**).

² En su elección se valorará su prudencia, experiencia de vuelo, ecuanimidad y sus conocimientos de meteorología, normativas de tráfico aéreo, de la orografía y condiciones de vuelo de la zona.

Corresponde al Comité de Seguridad, asesorar y recomendar al Director de Competición y/o Director de Seguridad cuando existan condiciones o factores de riesgo que imposibiliten o dificulten el desarrollo o celebración de una determinada manga. En cualquier caso, la responsabilidad última sobre la propia seguridad corresponde al propio piloto y no está garantizada por las decisiones o acciones del Director de Competición ni del Comité de Seguridad **(S7A - 2.6.4)**.

4. LÍMITE DE VELOCIDAD VIENTO EN DESPEGUE

El límite de velocidad en despegue en el que se podrá volar una manga será de 40 km/hr, incluyendo rachas. Las mediciones en caso de ser necesarias se tomarán en el despegue.

5. EQUIPAMIENTO

5.1 RADIOS & TELÉFONOS MÓVILES:

Es recomendable poseer un radio-trasmisor de 2m, VHF (con ancho de banda comprendido entre: 140 a 144MHz) compatible con la frecuencia de la competición y capaz de emitir y recibir en la frecuencia de la competición Frecuencia Organización, 143.100MHz. Las radios son para comunicaciones entre competidores, jefes de equipo, conductores y organización. Solo se podrán usar frecuencias dentro del rango autorizado por la organización y siempre y cuando éstas no se encuentren en uso por otros. Todos los pilotos y equipos DEBEN facilitar sus frecuencias de equipo y móviles a la organización al registrarse. Esta información tan solo será usada por el director de seguridad o el director de competición por razones de seguridad. **(S7A - 2.19.2)**

5.3 EQUIPAMIENTO GPS

Cada piloto debe verificar que su equipamiento GPS sea seguro y compatible con el software de verificación de vuelos CIVL Flight Scoring (FS) GPS que será el empleado en la competición. Cada piloto debe, como mínimo, aportar un GPS. Es recomendable emplear GPS capaces de grabar la altura GPS como parte del tracklog. Se recomienda el uso, también de GPS de respaldo o seguridad. Los GPS 2D ya no están permitidos en eventos de Categoría 1 y en breve tampoco se admitirán en competiciones de categoría 2 como evidencia de vuelo.

6 DESPEGUE:

Los pilotos deben colaborar con los Directores de Competición y sus Ayudantes para facilitar los despegues.

Los pilotos sólo pueden entrar en la zona señalada para el despegue estando totalmente equipados para el despegue y con permiso del Director de Competición o alguno de sus ayudantes.

En el despegue habrá un listado de registro de despegues (**sign list – listado de firmas**). Todos los pilotos que accedan al despegue, deben firmar en este registro, siempre antes de iniciar el despegue, pueden hacerlo incluso antes de montar el ala. Si por alguna razón decidiesen no despegar, han de dirigirse a este listado y tacharse de la lista. Este listado se usará como referencia de los pilotos presentes en el despegue en el día señalado, para así poder controlar a los que hayan volado de cara a la seguridad y de cara a las clasificaciones. Ningún piloto debe despegar sin la autorización del Director de Despegues o de alguno de sus Ayudantes.

Un despegue fallido no supone penalización, pero el piloto debe ajustarse a las indicaciones del Director de Despegues, que decidirá permitirle un nuevo intento u obligarlo a salir de la zona de despegue.

6.1 DESPEGUE LIBRE

El método de despegue en la mayoría de los casos será libre.

Los pilotos deben colaborar con el Director de Despegue y sus Ayudantes para facilitar los despegues. Los pilotos sólo pueden entrar en la zona señalada para el despegue estando totalmente equipados para el despegue.

6.1.1 SISTEMA DE “PRESIÓN” EN LA COLA DE DESPEGUE (PUSH RULE)

El “push system” (sistema de presión) se empleará según figura en la sección 7A de CIVL en el parrafo 2.24.6.

Tan solo podrán realizar push aquellos pilotos que estén dentro de su arnés y preparados para despegar y en los carriles de acceso a los despegues. El push solo se ejercerá sobre el carril sobre el que se encuentre el piloto que ejerce el push. anunciando al juez correspondiente: “PILOTO NÚMERO X PRESIONANDO”. A partir de ese momento los pilotos dispondrán de 30 segundos para evaluar las condiciones y 30 segundos para despegar, siempre en condiciones aceptables de despegue. Si estos deciden no despegar habrán de retirarse del carril y pasarán al final de la lista de despegues. El piloto que ejerce el push no dispone de los 30 segundos de evaluación y habrá de despegar en 30 segundos, de lo contrario recibirá cero puntos en la clasificación de la manga.

Si, por ejemplo, un piloto desea despegar, cuando nadie quiere (ejemplo condiciones muy estables), el director de despegues, podrá permitirle acceder al carril de despegue, sin necesidad de ejecutar un push, es lo que se conoce habitualmente como “Clayton’s push”. De esta manera se evita enviar pilotos al aire en días flojos.

6.2 LUGARES DE DESPEGUE:

Despegue de Peña Negra: 1905 m asl – Orientación Noroeste

Despegue de Pedro Bernardo: 1195 m asl – Orientación Suroeste

Despegues alternativos: pendientes de confirmar

6.3.1 ACCESO Y MONTAJE EN LOS DESPEGUES:

- Recomendamos encarecidamente a los pilotos competidores y a los conductores de los vehículos que cuando accedan al despegue, lo hagan portando al menos 3 alas de pilotos en la competición, para evitar la saturación de los aparcamientos en los despegues.

- Se habilitará una zona para realizar la descarga de alas, que tendrá que hacerse de manera ágil e inmediatamente después retirar los vehículos a la zona de aparcamiento, para permitir que los vehículos restantes puedan hacer lo mismo.

6.3.2 EL MONTAJE DE ALAS, será libre, nunca invadiendo los carriles de acceso al despegue. Cualquier ala, dentro de la competición, que se haya montado en los carriles de acceso, debe ser movida a la posición correcta antes del briefing de pilotos.

6.3.3 En el caso de que se produzcan congestiones de alas en el área del despegue. El director de competición, encargado de despegues o director de seguridad pueden cerrar la ventana temporalmente hasta que el área se descongestione.

6.3.4 El personal sanitario o paramédico estará presente en el despegue durante toda la franja horaria en la que la ventana se mantenga abierta y toda el área de desarrollo de la manga estará cubierta por ambulancia local o servicios de rescate. Se informará de estos servicios previo al evento y se publicaran en un panel.

7 BALIZAS - WAYPOINTS

- 7.1** Se emplearan **STARTS CILINDRICOS** que podrán ser de entrada o de salida- El tipo de start y sus dimensiones podrán variar de una manga a otra y así se especificará en el briefing de cada manga. **(S7A - 1.6.7.9)**
- 7.2** Se podrá establecer una **DIRECCIÓN DE GIRO** salvo que se indique lo contrario en el briefing de la manga. Habitualmente se empleará giro a izquierda en las mangas impares y giro a derecha en las mangas pares. El sentido de giro indicado se ha de mantener en todo el área desde el despegue hasta el start.
- 7.3** Los **PUNTOS DE GIRO** serán cilindros de 400m , salvo que se indique lo contrario en el briefing **(S7A - 1.6.8)**. En pro de la seguridad, se podrá indicar un sentido de giro en los puntos de giro, de ser así se indicará en el briefing diario
- 7.4** Los **GOLES** pueden ser cilíndricos o una línea virtual de 200m a cada lado de las coordenadas de gol. Si se emplea gol cilíndrico o línea de gol siempre será anunciado en el briefing diario y se pondrá por escrito en el tablero de la manga.

8 DESPEGUES Y REFLIGHTS:

- 8.1** Se permitira' mas de un despegue por piloto o "refly" siempre y cuando se cumplan los siguientes conceptos:
- El primer vuelo se ha realizado dentro de la primera hora de la ventana.
 - El piloto debe comunicar al responsable de despegues y/o responsable de seguridad su intención de realizar un refly
 - El aterrizaje del primer vuelo se ha realizado dentro de la distancia mínima establecida
 - No se podrá borrar el track del primer vuelo y se debe indicar en la descarga cual es el vuelo a descargar.
 - El refly se podrá realizar incluso con la ventana cerrada, pero en este caso, se hara bajo la responsabilidad propia del piloto, puede darse el caso que ya no haya personal de la organización, ni técnicos sanitarios en el despegue.
 - Debe trascurrir un tiempo prudencial entre el primer y el segundo vuelo (este tiempo dependerá del desnivel entre despegue y aterrizaje), para evitar que por problemas de prisas se haga un montaje inapropiado del ala.
 - Tanto el rescate de piloto y ala desde el lugar del primer aterrizaje y posterior subida al despegue, se realizará con los medios propios del piloto. La organización no dispone de vehículos, ni personal para realizar reflights.
- 8.2** Los asistentes de despegues estarán en los carriles de acceso para realizar chequeos prevuelo, que los pilotos deben permitir. Ningún piloto podrá despegar sin que el responsable de despegues se lo haya permitido.
- 8.3** Un despegue fallido o algún problema que afecte a la seguridad justo después del vuelo que provoque un aterrizaje, no contará a efecto de vuelo valido. En este caso los responsables de despegues podrán autorizar un segundo vuelo. Los pilotos habrán de reportar al responsable de despegues antes del segundo intento. **(S7A - 2.26.1)**
- 8.4** En el interés de la seguridad, todos los pilotos con intención de volar deben firmar en el registro de despegue (SIGN-IN list) antes de despegar (este listado estará presente en el despegue). Los pilotos deben firmar de nuevo en la sede al finalizar la prueba, incluso en los casos en los que la manga se haya parado (stopped). Se aplicaran

puntos de penalización a aquellos que no atiendan a esta norma.

9 PERIODO DE LA MANGA

- 9.1** Los horarios de apertura y cierre de manga, puntos de giro y tiempo de último aterrizaje permitido siempre se publicarán por escrito. Cualquier política de extensión de la ventana también será puesta por escrito y podrá emplearse a criterio del director de despegues o director de competición, si este considera que las condiciones han demorado considerablemente los despegues o cuando el despegue haya estado cerrado (por ejemplo en el caso de un accidente.)
- 9.2** El periodo mínimo de tiempo que la ventana debe permanecer abierta para que resulte válida es de 45 segundos por piloto dividido por el número de despegues que pueden ser usados (**S7A - 2.24.1**).

10 CLASIFICACIONES Y VERIFICACIÓN DE VUELOS

- 10.1** Las clasificaciones se realizarán con el programa FS software y la formula de puntuaciones GAP2011.

Parámetros GAP: Distancia mínima: 10km, Distancia nominal: 60 km,
Tiempo nominal: 1'5 horas, Porcentaje en gol: 20%

Ajustes GPS: WGS 84, hddd,mm'.ss" (grados, minutos, segundos sexagesimales) offset: + 02:00 (horas)

- 10.2** La única evidencia de vuelo aceptada será el track de GPS. Se podrán usar de manera conjunta los tracks de 2 GPS en caso de necesidad (**S7A - 15.2.2**). Es recomendable el uso de tracks GPS 3D. Este año todavía se admitirán GPS 2D (no graban altura en el track), pero estos ya no son aceptados en competiciones FAI de categoría 1, por lo que es recomendable buscar GPS 3D.

Para que se considere válido, el track de GPS ha de cumplir con los requisitos actuales que figuran en la Sección 7A del Código Deportivo FAI.

- 10.3 Puntuar una manga que se haya suspendido (stopped task):** Cualquier manga que haya sido suspendida pero no cancelada será puntuada si **al menos se han disputado 45 min** desde el primer start válido tomado por un piloto de competición o al menos 1 piloto ha llegado a gol. El tiempo al que se valoraran las puntuaciones de los pilotos será igual al tiempo de intervalo entre los distintos starts o a un mínimo de 15 minutos en el caso de una carrera (**S7A - 5.4.8**) **y se aplicará a todos los pilotos, estén o no en gol.** Se le requiere a todos aquellos pilotos que estén en el aire a los que se les haya notificado que la manga ha sido suspendida o cancelada, que abran sus arneses y giren sus piernas en círculo para indicarle al resto de pilotos que la manga ha sido suspendida. Aquellos pilotos que hagan esto cuando la manga no ha sido suspendida serán penalizados a juicio del director de competición. Cada competidor individual es el mejor juez para juzgar que es lo que constituyen condiciones seguras para él. Cada piloto es el único responsable en cada momento de su seguridad.

- 10.4 EARLY START(Inicio ventana antes de tiempo) (S7A - 15.5.7.3)** En aquellos casos en que el track log muestre que el piloto ha iniciado la prueba antes del primer start permitido, se le aplicará una penalización igual a 10 veces mayor su tiempo de inicio

con respecto al primer start permitido. Esta penalización en tiempo será aplicada a su tiempo total. El tiempo máximo de early start permitido es de 5 minutos; cualquier piloto que inicie la prueba antes de estos 5 minutos previos al primer star permitido será puntuado con la distancia mínima.

- 10.5** Cada competidor está obligado a firmar en el listado de firmas(sign out list) en el despegue y posteriormente en la sede después de cada vuelo, además de entregar al responsable de clasificaciones la descarga del track del GPS. Los pilotos también deben reportar en mangas suspendidas.
- 10.6** Cualquier piloto que aterrice (o limite su vuelo) para asistir a otro piloto en peligro podrá recibir puntuación. Esta puntuación será la media de los puntos obtenidos en las mangas previas, o la media de sus puntuaciones si esto ocurriese en la primera manga. No obstante, conforme progresa la competición, esta puntuación podrá ser actualizada a la media de puntos de toda la competición. El director de competición podrá también otorgarle puntos extra. **(S7A - 5.5.1)**
- 10.7** Los pilotos podrán usar cualquier modelo de GPS 2D o 3D que sea compatible con el software de verificación de vuelos de CIVL FS que se usará en el evento (consultar también el pto.5.3). Esto incluye cualquier GPS que se pueda descargar empleando el programa GPSdump. Consultar la lista de GPS compatibles en <http://www.gethome.no/stein.sorensen/> Aquellos pilotos que posean otros modelos habrán de suministrar el hardware, software y metodología para la descarga.

11 PENALIZACIONES (S7A - 5.8)

LIMITES DE ALTURA EN LA COMPETICIÓN

- 11.1 EL VUELO EN NUBES** está prohibido. Aquellos pilotos que vuelen en nubes recibirán una penalización para el día. Se considera que un piloto ha volado en nube, si es observado por un responsable de la organización que lo vea entrar en la nube y desaparecer, o : si dos pilotos de diferentes equipos atestiguan que éste piloto entró en la nube y desapareció por completo. Deben atestiguar esto por escrito, y si el barógrafo o track de GPS 3D indica que el acusado se encuentra significativamente por encima de los pilotos circundantes en el momento del incidente. En el caso que el acusado no pueda ofrecer un registro de barograma o de GPS 3D, bastará con la acusación de 2 testigos. Se recomienda encarecidamente que los pilotos vuelen con un registro de barograma. Los testigos deberían pulsar Mark/Enter cuando atestigüen que alguien se mete en nube. Cualquier piloto, que se vea que deliberadamente está suministrando información falsa será retirado de la competición. Se recomienda, que si algún piloto ha sido succionado dentro de la nube, sin intención de ganar altura, debería realizar una maniobra en forma de 8 al salir de la nube y regresar en el trazado de la prueba hasta haber perdido la altura ganada antes de continuar con la prueba, para que los demás pilotos puedan ver que no ha sido intencionado. Las penalizaciones de la S7 se aplicaran sobre las infracciones verificadas. Para la primer infracción el piloto recibirá cero puntos para la manga del día, para próximas infracciones será excluido del resto de la competición **(S7A - 2.17.10 & 15.5.8)**.

11.2 ESPACIO AÉREO CONTROLADO:

Se espera que los pilotos se informen de todos los espacios aéreos controlados y de los límites de espacio aéreo en el trayecto de la competición en las proximidades de los trazados a través de los mapas y información suministrada. La responsabilidad en todo momento es del piloto quien debe demostrar que no haya cometido ninguna infracción del espacio aéreo. El track de al menos los 20 primeros de cada manga

podrá ser revisado para infracciones de espacio aéreo. También se podrán realizar revisiones aleatorias. Se aplicarán penalizaciones para las infracciones verificadas tal y como aparece en la Sección **7A 2.29.2 & 15.5.8**

11.3 INSTRUCCIONES DE RESPONSABLES ORGANIZACIÓN:

El no seguir las instrucciones dadas por los responsables de organización conllevará penalizaciones a criterio del director de competición.

COMPORTAMIENTO INCORRECTO hacia los miembros de la organización o a otros competidores no serán tolerados y se aplicarán penalizaciones a criterio del director de competición. (**Capítulo 11 S7A**).

11.4 REPORTAR TARDE: Para cada manga habrá un tiempo máximo de reporte publicado en el panel de la manga. Esto se establece por razones de seguridad, aquellos pilotos que no hayan reportado su aterrizaje antes de la hora establecida, recibirán un aviso la primera vez. Una segunda infracción de esta norma hará que pierda el 25% de los puntos del ganador y para posteriores infracciones recibirá cero puntos. (Salvo que se le de una explicación razonable lo antes posible al director de seguridad o al director de competición). También se podrán aplicar puntos de penalización a las descargas tardías de GPS.

12 RECLAMACIONES Y PROTESTAS

Las clasificaciones provisionales serán publicadas por la tarde una vez finalizada la manga. Cuando esto no sea posible (retrasos en recogidas) se publicarán lo más cercano a las **8.00 am** del próximo día. Los competidores deben revisar los resultados y pedir correcciones a los posibles fallos lo antes posible. Se podrán realizar reclamaciones por escrito al director de competición reclamando una corrección. El tiempo máximo para presentar una reclamación es de **12 horas** después de publicados los **resultados provisionales, excepto para la última manga que será de 2 horas**.

Si la reclamación no es satisfecha, se podrá presentar una protesta por escrito al director de competición o a alguno de sus oficiales (Consultar Sección General capítulo 5 y Sección 7 Capítulo 13).

El tiempo límite para las protestas es de **12 horas** después de la publicación de los resultados provisionales o de la notificación del resultado de la reclamación, excepto para la última manga de competición que será de 2 horas.

La tasa a pagar al presentar una protesta es de 50 euros. Este importe será devuelto, si la protesta es resuelta. (**S7A - 2.4.7**)

En aquellos casos en que el piloto que presente la reclamación no quede conforme con la resolución del director de competición podrá recurrir en última instancia al comité de seguridad para que resuelva el incidente.