



REGLAS LOCALES

**CAMPEONATO DE ESPAÑA DE PARAPENTE ACCURACY
OPEN FAI II**

MANCHA REAL, JAÉN. 14 AL 17 DE ABRIL 2022

ORGANIZADO POR:

- **COMISIÓN TÉCNICA NACIONAL DE PARAPENTE**
- **CLUB VUELO LIBRE MANCHA REAL**
- **AYUNTAMIENTO DE MANCHA REAL**

**Aprobado por:
REAL FEDERACION AERONÁUTICA ESPAÑOLA**

[HTTP://WWW.PARAPENTECTNP.COM](http://www.parapentectnp.com)

RFAE.CTNP@GMAIL.COM



PROPÓSITO

El propósito del campeonato es ofrecer un espacio de entrenamiento final para los pilotos de Parapente Accuracy. El sitio escogido para realizar este evento es el municipio de Mancha Real, en la provincia de Jaén

Representa un lugar con excelentes condiciones técnicas para la especialidad y que servirá además para reforzar la amistad entre los pilotos con experiencia y las nuevas generaciones de competidores. Para tal fin se abre la convocatoria para que todos los pilotos interesados en esta competición participen sabiendo que entregará puntos al ranking internacional FAI.

PROGRAMACIÓN:

Jueves

08:00 Inscripciones. Aterrizaje de Mancha Real

09:00 Inicio mangas del Campeonato de España de Accuracy.

14:00 Almuerzo

15:00 Continuación Campeonato de España de Accuracy.

Viernes

09:00 Inicio mangas del Campeonato de España de Accuracy.

14:00 Almuerzo

15:00 Continuación Campeonato de España de Accuracy.

Sábado

09:00 Inicio Campeonato de España de Accuracy

13:00 Almuerzo

15:00 Continuación Campeonato de España de Accuracy

Domingo

09:00 Inicio mangas del Campeonato de España de Accuracy.

14:00 Almuerzo y entrega de trofeos

Los horarios son orientativos y podrán ser modificados según las condiciones del momento.

Se utilizarán despegues alternativos en caso de ser necesario.

Se creará un grupo de Telegram o Whatsapp como canal de comunicación permanente donde se informará de posibles cambios en los horarios y otras cuestiones del campeonato.

Organizadores

Director de competición:	LORENZO LEIVA VALENZUELA Juez FAI 2
Juez del evento:	MANUEL BUSTOS SOTO Juez FAI 2
Director de Seguridad:	MANUEL BUSTOS SOTO Juez FAI 2
Jefe de Despegue:	ANTONIO LOPE MORALES GONZÁLEZ Juez FAI 2

Jurado de Objetivo y despegue

Target Judge 1:	ANTONIO RASCÓN ZAMBRANA Juez FAI 2
Target Judge 2:	BENITO GARCÍA RUÍZ Juez FAI 2
Target Judge 3:	ANTONIO ROMERO HERRERA Juez FAI 2

Target Judge 4:	MANUEL BUSTOS SOTO Juez FAI 2
Target Judge 5:	LORENZO LEIVA Juez FAI 2
Target Judge 6:	ANTONIO M. MALDONADO HIDALGO Juez FAI 2
Target Judge 7:	MIGUEL ÁNGEL CRUZ LÓPEZ Juez FAI 2

REQUISITOS DE INSCRIPCIONES

Limitaciones de la inscripción

- El Campeonato está abierto para todos los pilotos de Parapente hombres y mujeres que sean miembros activos de la Federación Nacional de Deportes Aéreos y de los países miembros asociados de la FAI, que quieran participar de manera individual.
- **No podrá ser Campeón de España de cualquiera de las modalidades si no se tiene la Nacionalidad Española. Los pilotos de diferentes nacionalidades a la española sólo puntuaran en el OPEN.**
- El número máximo de pilotos es de 60.
- Todas las inscripciones deben hacerse en el formulario oficial de inscripción en la web www.parapentectnp.com/competiciones y www.civilcomps.com

Precio de la inscripción

- La cuota de inscripción será de 150€ por piloto.
- Fecha límite de preinscripción es el 15 de marzo.
- A partir de esta fecha el precio será de 180€
- La inscripción al campeonato incluirá bocata y refresco diario

Normas generales

Registro

- La oficina de inscripción estará ubicada en el Aterrizaje oficial de Mancha Real.

Número de rondas

Según el reglamento vigente FAI 7C, habrá un máximo de 20 rondas

Despegue

- Todos los pilotos entrarán en un sorteo para determinar el grupo con el que deben permanecer durante toda la prueba y su orden de lanzamiento.
- Cada piloto obtendrá un número de identificación que mantendrá visible durante toda la prueba.
- Para la última ronda, el orden de despegue será en primer lugar los pilotos con mayor puntuación (peor clasificados) sucesivamente. Ranking descendente.

Piloto de parapente y la identificación

- La organización proporcionará un número para cada piloto, y será colocado en la escarapela de identificación obligatoriamente.
- Esto se confirmará en el registro.

BOLETINES INFORMATIVOS DE PILOTO

- Habrá una sesión informativa diaria para los competidores, cada mañana a las 8:00, a menos que se especifique lo contrario por previo aviso publicado o anunciado por el Director de Competición y notificada en el tablón de anuncios de la competencia. El Presidente de Jurado y / o evento, Director de Seguridad y Marshall de despegue.
- Sesiones informativas podrán ser convocadas en el caso de mal tiempo.
- Todos los pilotos, y demás personal deben asistir a las sesiones informativas con prontitud.
- Las sesiones informativas serán anunciadas tanto en el despegue como en el aterrizaje por los Jueces, informando las decisiones establecidas en la reunión por la dirección de la prueba, y serán publicadas en la cartelera oficial.
- Información permanente en los canales de información de WhatsApp y Telegram.

Despegues:

Para esta prueba se utilizarán el despegue de norte que ofrece el lugar en función de las condiciones climatológicas de cada día. Si fuera necesario se utilizará otro despegue alternativo

Todos los despegues presentan unos rápidos remontes y amplios aterrizajes.

Riesgos

- Si el viento es más de 7 m/s en el aterrizaje (25.2 km/h) se suspende momentáneamente la prueba hasta que las condiciones estén por debajo de estos niveles. FAI CODE 7C.
- El acceso a la zona de vuelo se hará en vehículo.

Equipo

Mangas de viento, y anemómetro de mano, y almohadilla de medición de toque electrónico en el aterrizaje.

Aterrizajes:

- Condición técnica: es un campo de gran extensión usado para agricultura, plano sin obstáculos con posibilidad de colocación de casetas para equipos de emergencia, equipos de control de juzgamiento y espacio para hidratación. El plato de marcación se colocará en el punto central de esta área. La aproximación se podrá hacer por los cuatro puntos dependiendo de la tendencia del viento.

Características del aterrizaje:

- Objetivo demarcado con aserrín visible desde el aire.
- **Riesgos:** Si el viento es más de 7 m/s, (25.2 km/h) se suspende momentáneamente la prueba hasta que las condiciones estén por debajo de estos niveles.

- **Equipo:** Mangas de viento altas, indicadores de cinta bajos, anemómetro manual, almohadilla de toque electrónico con pantalla tipo LED.
- Objetivo almohadilla de 30 cms de diámetro electrónica para marcación y círculos concéntricos de 1, y 2. Mts de diámetro y 10 mts de diámetro para la zona de seguridad, visible desde el aire.

DESPEGUE Y ATERRIZAJE

Seguridad

- En el despegue el jefe de despegue tendrá absoluta autonomía para ordenar el despegue de los pilotos en turno.
- Un piloto puede ser temporalmente o permanentemente retirado de la competición si él no parece capaz de despegar de forma segura con las condiciones meteorológicas que se encuentran dentro de los límites de operación.
- Un intento fracasado de despegue podrá ser repetido al final de los despegues de su grupo, si el siguiente intento es fracasado se le otorga un último intento, si fracasa nuevamente será penalizado con el máximo puntaje en la manga, o si un problema de seguridad que surgiera inmediatamente después del despegue (y que es el resultado de la falta de habilidad del piloto) que se traduce en un aterrizaje en el despegue, o delante del despegue, o lejos de la meta, no da derecho a un re- lanzamiento del piloto y se penaliza con el máximo puntaje en la ronda y perderá su lanzamiento.

Despegue

- Los competidores deben volar en el orden correspondiente dado en el sorteo y con la numeración entregada, a menos que tengan autorización previa solicitada al jefe de despegue.
- Si los competidores no están listos para volar en el orden establecido, o cuando sea llamado, o cambia su posición voluntariamente sin haber dado conocimiento al jefe de despegue, será penalizado con la máxima puntuación.
- Un piloto que no esté presente en el lanzamiento será marcado como ausente (AUS) en los resultados de esa ronda y se le otorgara el máximo puntaje en la ronda.
- Un piloto que no vuele después de 3 intentos, se marcará como intento fracasado (IF) en los resultados de esa ronda, y será penalizado con puntuación máxima en la ronda.
- El piloto informará al Juez de Despegue su disposición, e informará que inicialmente hará un pre inflado para acomodar la vela, una vez realizado indicará su intento de despegue al Marshall de despegue.

Intervalo de despegue

- El intervalo de lanzamiento será de 90 segundos, pero puede ser ajustado por el jefe de despegue.
- El tiempo de vuelo será establecido por el comité de seguridad.
- El piloto es consciente de que después del despegue su fin es aterrizar lo más próximo al punto cero, no podrá quedarse más tiempo del requerido en llegar al aterrizaje, y este será determinado por el comité de seguridad.
- El Juez de evento determinará si existe extra tiempo, y será penalizado con el máximo puntaje

de la ronda.

De la aproximación final

- Los competidores deben prever el tiempo suficiente de vuelo para llegar a la zona de destino directamente desde su lanzamiento.
- Una vez entra en la zona de aproximación el piloto no hará maniobras peligrosas de descenso.
- El competidor se considera que ha comenzado la aproximación final cuando se pone de frente al blanco y el Juez de evento considerará esta actitud; no sin antes observar que se esté esperando a hacer algún cambio significativo de la dirección.
- Las maniobras de descenso realizadas por el competidor por fuera de por lo menos 100 mts a la redonda del blanco no redundarán en detrimento de los factores citados anteriormente siendo permitidas.
- El Piloto podrá hacer bombeos a su vela para reducir la velocidad y aumentar la tasa de caída sin llegar al punto de STALL. Cualquier exceso de esta técnica será sancionado a criterio de los Jueces.
- El Piloto podrá hacer uso de "Orejas" controladas sin alabeos hasta el piso de ser necesario
- No se admite el STALL, los jueces determinarán esta condición y procederán a aplicar la máxima penalización.
- Se brindará ayuda en la aproximación sobre el aterrizaje por seguridad para los pilotos Novatos.

Aterrizaje

- Los competidores serán calificados de acuerdo a la distancia en centímetros entre el primer punto de contacto con la tierra y el borde del punto muerto (2 cm) del disco para una puntuación máxima de 200 cm.
- El campo de medición será marcado claramente, establecido los círculos de 1 y 2m, y el área de seguridad de 10m perfectamente podada.
- No se considerará válido si el piloto toca con el arnés o el airbag del mismo, obteniendo una puntuación de 200 puntos. Los elementos: barra de acelerador, estribo y cadenado de los arneses están excluidos de esta penalización por no ser elementos de seguridad. Un piloto puede proceder a aterrizar sin ser penalizado por el roce de estos elementos con la superficie durante el planeo final.
- Cualquier crash o golpe del piloto contra el suelo será 200 puntos.

Punto de aterrizaje:

El primer punto de contacto donde aterriza el piloto y que se mide según corresponda. Se debe identificar el primer punto de contacto de un pie (talón, costado, puntera...). En el caso de un contacto con 'pies planos', o cuando dos puntos de contacto coinciden, el punto más lejano se considera el punto de aterrizaje, que se mide y puntúa.

Descartes de mangas

- Habrá un descarte por cada 5 mangas.

Velocidad máxima del viento

- La velocidad máxima permitida del viento en cada zona de destino, a efectos de puntuación de la competencia deberá fijarse en las instrucciones de seguridad y no deberá superar los 7 m/s o 25.2 km/h tanto en el aterrizaje como en el despegue.
- La organización de la prueba utilizará una grabación de viento en cada aterrizaje y la incluirá dentro del video que se elabora para cada aterrizaje.
- Si el viento supera el máximo establecido la aproximación el piloto será informado con bandera roja.

Señales

- Una persona auxiliar nombrada por el juez de evento podrá ejecutar la señalización visual con una banderola roja que indicara que las condiciones en el objetivo son peligrosas.
- Esta señalización indica que el objetivo está cerrado y el piloto tiene que aterrizar fuera de la meta, y podrá solicitar relanzamiento.

Winddumie

- Existirán en el campeonato pilotos denominados windumie, pilotos que están familiarizados con las condiciones del sitio de vuelo y serán presentados en la conferencia informativa el primer día de campeonato
- Ellos entienden la importancia de su papel en el Campeonato.
- No serán los competidores.
- Los winddumies efectuaran la apertura de la prueba en caso de haberlos, sobre las zonas de transito de competencia e informaran a los participantes las condiciones del vuelo a ejecutar.

PUNTUACIÓN

Puntuación individual.

- Los puntajes individuales serán una sumatoria de todas las calificaciones obtenidas por el competidor en las mangas completadas.
- Cuando se completen cuatro rondas se descartará la peor. El resultado final será la sumatoria de las validas que quedaron.
- El ganador será el piloto con la menor puntuación total en todas las rondas de vuelo en la competición siempre y cuando haya por lo menos cuatro pilotos en competencia, y de las mujeres por lo menos tres en la competencia; de no ser así solamente se premiará el primer puesto femenino.

Premiación

- Se otorga medalla de oro, Plata y Bronce para:
 - General Campeonato de España y femenino: Solo nacionalidad española.
 - General OPEN FAI y femenino:
 - Autonomías: Puntúan los 3 mejores de cada manga. Si una Autonomía no llega a 3

- pilotos, se sumará 200 puntos por cada piloto de menos de cada manga
- Equipos: Puntúan los 3 mejores de cada equipo y manga (máx. 5 pilotos). Si un equipo no llega a 3 pilotos, se sumará 200 puntos por cada piloto de menos de cada manga.
 - Clubs: Puntúan los 3 mejores de cada club y manga. Si un club no llega a 3 pilotos, se sumará 200 puntos por cada piloto de menos de cada manga.

Los premios no son acumulativos, en caso de no haber pilotos extranjeros, no se entregarán medallas dobles, sólo las del campeonato de España.

Publicación de Resultados

- Al finalizar el día y tan pronto como sea posible con las planillas y grabaciones se reunirán el Meet Director, el Juez de Evento y el auxiliar de anotaciones para conformar las planillas de publicación que serán colocadas en la cartelera informativa a primera hora del siguiente día, estas planillas contendrán fecha No. de la ronda, penalizaciones, sumatoria y posición en la prueba.
- Cualquier reclamación contra los resultados provisionales debe ser presentada dentro de 2 horas después de ser publicadas. (A excepción de la última ronda).

Sanciones

El piloto en competencia podrá ser sancionado por las siguientes faltas:

Vuelo Peligroso.

1. Ejecución de maniobras sobre el despegue.
2. Obstrucción de la salida de otro piloto.
3. En el aterrizaje, volar al lado de otro competidor a menos de 20 mts.
4. Volar encima de otro competidor a menos de 20 mts.
5. Interferir en el planeo final en el aterrizaje.
6. La no evacuación rápida de él, y de su equipo después de haber efectuado su aterrizaje.
7. El distraer o hacer perder la concentración con gritos a un piloto cuando efectúa su despegue o aterrizaje.
 - a) PRIMERA INFRACCIÓN: Se hace una advertencia fuerte.
 - b) SEGUNDA INFRACCIÓN: Se otorga la máxima puntuación de la ronda.
 - c) TERCERA INFRACCIÓN: Se excluye de la competencia.
8. El Juez de Evento, el Jefe de Despegue o el Director de Seguridad pondrán denunciar los casos de vuelo peligroso para que a su vez el Meet Director determine la falta y aplique las sanciones.

Equipo de jueces

- El concurso será juzgado por el equipo nacional o internacional de jueces, conformado por:
- Un Meet Director
- Un Juez de Evento principal
- Tres Jueces de objetivo formados en un seminario previo al evento o Juez FAI 2.
- Un Jefe de Despegue o piloto local Avanzado.
- Un auxiliar del Juez de Evento para anotaciones en el aterrizaje.

- Un auxiliar de Despegue.

Pruebas de Video

- Organizador proporcionará la grabación del vídeo para el aterrizaje. En el caso de pruebas de vídeo amateur serán tenidas en cuenta solamente si el Meet Director y el Juez de Evento toman la decisión de tenerlo en cuenta como prueba.
- La decisión será tomada en todo caso de una a una, según el número de reclamaciones.
- La información sobre la política de pruebas de video se suministrará en la primera rueda de conferencias de prensa.
- Las reclamaciones serán presentadas previas al pago de una tercera parte del valor de la inscripción ante el Director de competencia; de prosperar a favor del piloto reclamante, esta será restituida por la organización, en caso contrario esta consignación no será devuelta y será tomada por la organización del evento.
- La falta de pruebas de vídeo no es una razón para conceder un re-lanzamiento.

SEGURIDAD

Comité de Seguridad

- Un Director de Seguridad será designado por la Organización y se conformará un Comité de Seguridad cuyos miembros son el Director de Seguridad, el Meet Director y el Juez de Evento y la responsabilidad será la de supervisar todos los aspectos de seguridad.
- Estos incluyen, informar los aspectos de seguridad en la reunión inicial de competencia, durante los Briefing diarios con los pilotos, el control de la meteorología condiciones y especialmente la velocidad del viento en el despegue y el objetivo, la revisión en el despegue de los pilotos con equipos peligrosos, de la recogida en aterrizajes fuera de la línea de vuelo e informes de accidentes de los pilotos, tratar todos los accidentes en el comité de seguridad y la presentación de un informe escrito con las de las conclusiones.
- El Director de Seguridad y el Director de Competición no pueden dejar la competencia por razones de la seguridad.
- Estos tendrán los conocimientos del sitio en que se está volando y deberán tener experiencia en concursos similares.

Los procedimientos de emergencia

- Un médico de emergencia y una ambulancia con el equipo adecuado estarán disponibles durante todas las operaciones en el aterrizaje.
- La prueba será cubierta por miembros especializados en evacuación de heridos o lesionados de la red de salud o defensa civil, bomberos, ejército o policía.
- En todo caso alguna de estas entidades estará presente en la prueba.

NORMAS DE FUNCIONAMIENTO

- No será necesario la petición de NOTAM ya que la zona de vuelo se encuentra fuera de CTR y los vuelos no superarán en ningún momento los 1000 pies AGL.

Radio de Comunicaciones

- Frecuencia de vuelo: 142:500
- Sólo las frecuencias asignadas por los organizadores pueden ser utilizadas.

Cuidado de la zona de Vuelo

- Los sitios que se encuentran dentro de las zonas de vuelo y de desarrollo de la prueba serán, usados de manera racional.
- Se debe tener especial cuidado por parte de todos los participantes, el respeto al espacio libre evitando dejar basura, y evitar hacer algún tipo de intervención al este estado natural, permaneciendo dentro de las áreas marcadas.

QUEJAS Y PROTESTAS

- Las quejas y protestas se tratarán de acuerdo con los procedimientos establecidos en la Sección 7C y Sección General del código FAI
- Una queja se debe presentar solamente por el piloto afectado inmediatamente haya conocido el resultado de su puntaje o haya sido notificado de su falta, ante el Juez del Evento de forma verbal, respuesta que se dará una vez delibere con el Meet Director.
- De no ser satisfactoria esta decisión, el piloto podrá usar una segunda instancia ante el Meet Director la cual deberá hacerla por escrito.
- El plazo para las protestas es de 2 horas (1 hora después de la última ronda) después de la notificación del resultado de la queja.
- La tasa de protesta es de 1/3 del valor de la inscripción que le será devuelto si la protesta prospera a favor del demandante.
- Las protestas serán interpuestas exclusivamente por el piloto afectado, con el criterio técnico suficiente como para sustentar su reclamo.
- No se permitirán representantes o intermediarios en estas reclamaciones.
- Toda queja o protesta será resuelta bajo las normas y reglamentos dictados por el código deportivo FAI sección 7C de Parapente Accuracy, y de las NORMAS LOCALES antes de cerrar la competencia.

Las formas de protesta oficial y copias impresas de la SC7c y Normas Locales estarán disponibles en la mesa de anotaciones del aterrizaje para su consulta.

El presente documento rige para el Campeonato de España de Parapente Accuracy 2022, y se apoya en el Reglamento de Precisión de la Comisión Técnica Nacional de Parapente y la sección 7C – Class O PARAGLIDING ACCURACY CLASS III 2022. Cualquier punto no regulado en las Reglas locales o en el Reglamento Nacional se tomará del reglamento FAI 7C. en caso de duda, prevalecerá el reglamento FAI 7C sobre los demás, al ser evento FAI II.

REGLAMENTO TÉCNICO NACIONAL DE PARAPENTE:

LOS PILOTOS DEBERÁN HABER LEIDO Y COMPRENDIDO EL REGLAMENTO POR EL QUE SE RIGE ESTE DEPORTE, EL CUAL ESTÁ DISPONIBLE TANTO EN LA WEB DE LA COMISION TÉCNICA DE PARAPENTE, ASÍ COMO EL FAI 7C
ESTE REGLAMENTO Y LAS REGLAS LOCALES DEL CAMPEONATO SON DE OBLIGADO CUMPLIMIENTO POR TODOS LOS PILOTOS, PUDIENDOSE TOMAR ACCIONES CONTRA

AQUELLOS QUE LO INCUMPLAN

Lorenzo Leiva
Director de Competición

