

Modificaciones al reglamento técnico de competición cross de parapente de 4 de Octubre de 2012

Artículo 1.1 Competiciones Categoría 2ª Nacional

Se consideraran competiciones de esta categoría todas las efectuadas en el territorio nacional que hayan solicitado su inclusión con la presentación de su calendario a la CTNP ocho días antes de la celebración de la Asamblea General Anual de RFAE para ser aprobadas por la misma y todas las condiciones que deben cumplir para ser aceptadas en dicha categoría son las siguientes:

- 1- Que no sean puntuables para la liga de ninguna federación autonómica
- 2- Que estén organizadas por un club que tenga pagada la cuota en vigor de RFAE
- 3- Todos los pilotos participantes deben tener la licencia autonómica y Fae en vigor además del título de piloto de competición o tarjeta ippicard nivel 4 como mínimo
- 4- Que usen el reglamento de competición de RFAE así como las Normas de la Liga Nacional vigente
- 5- Tendrán el mismo coeficiente en su aplicación para el ranking nacional que las pruebas autonómicas
- 6- Para ser aceptadas en dicho ranking deberán enviar en un plazo máximo de 15 días después de su realización el archivo .fsdb así como todos los tracks de dicha prueba.

Artículo 6.1 Fórmula puntuación

Para el cálculo de las clasificaciones se utilizará una única fórmula en el transcurso de toda la competición. Esta fórmula deberá exponerse de forma clara y concisa en las normas de competición y siempre antes del inicio del evento. De igual manera se informará del software que se utilizará para la aplicación de la fórmula y en ningún caso podrá ser cambiado hasta la finalización de la competición.

La fórmula y el software a utilizar estará publicado en el reglamento de las normas de la liga nacional vigente. Dicho reglamento podrá ser modificado por la Comisión Técnica Nacional de Parapente en cualquier momento antes del inicio de una competición pero nunca dentro del desarrollo de la misma y a su vez dichas modificaciones no serán con carácter retroactivo sobre las competiciones ya efectuadas.

Artículo 16. Transmisores de radio

Todos los pilotos deberán disponer de un transmisor/receptor de radio, en perfecto estado y deberán conocer su funcionamiento. Todos los pilotos deberán sintonizar la frecuencia de seguridad facilitada por la organización antes y durante el vuelo.

Podrá ser autorizada por parte del Director de Competición, si lo estima conveniente, la utilización de otras frecuencias durante el vuelo. El piloto, en cualquier caso, deberá justificar

los medios que utilizará para estar permanentemente informado de las órdenes transmitidas por el Director de Competición a través la frecuencia de seguridad.

El uso de 'vox' (control de la transmisión por la voz) en la frecuencia de seguridad indicada por el Director de Competición está prohibido. También está prohibido hacer uso de esta frecuencia para cuestiones no relacionadas con la seguridad de la prueba.

Puede ser prohibido por el Director en una competición por motivos de seguridad el uso de cualquier PTT y/o accesorio de comunicación externo a la propia emisora de radio

Es responsabilidad del piloto estar en regla y conforme con la legislación que regula la utilización del transmisor de radio.

Artículo 23.1 Límite de Altitud /Espacio aéreo en Vuelo

Todo piloto es personalmente responsable de no sobrepasar el límite de altura y/o espacio aéreo establecido por las normativas vigentes, así como de disponer de los medios necesarios para respetarlo.

Cada competición de CROSS de parapente deberá ajustarse a la legislación vigente en lo relativo a espacios aéreos. Si bien, podrán redactarse unas Normas Locales según zona de vuelo que lo complementen y ayuden al buen desarrollo de la competición de CROSS.

En la competición que se haya publicado unas restricciones específicas, tanto en alturas como espacios aéreos, deberán estar presentes en el panel de tareas diario

Aunque no se puede pasar la altura máxima permitida, para primar la seguridad ante casos de térmicas turbulentas, nubes sobres desarrollados, Datum WGS 84, se admitirán tracks que cumplan las siguientes clausulas:

1. En un mismo vuelo se admitirá que un track sobrepase la altura máxima y/o espacio aéreo permitido solo una vez y con un 3% como máximo sobre la altura y/o espacio restringido.
2. La medición de la altura será estrictamente GPS
3. El vuelo será válido en el siguiente caso:
 - De tal modo que si en un momento dado de la manga sobrepasamos la altura límite, nos fijaremos en la distancia que nos queda a la siguiente baliza o al gol. Procederemos a perder altura de la forma más segura, y una vez por debajo del límite de altura, reanudamos la carrera con más distancia de la que teníamos antes de superar el límite.
4. Sanciones
 - 1ª vez que se sobrepasa la altura máxima permitida. Un aviso.

- 2ª vez que se sobrepasa la altura máxima permitida. Cero en la manga.
- Después de tener retirado un track, por infracción de altura, cualquier nueva infracción descalifica al piloto de la competición.
- Si un piloto presenta un track que sobrepase la altura máxima permitida por encima del margen de 3 % sin aplicar lo expuesto en el párrafo anterior (23-1.3), aunque sea su primer vuelo, el piloto tendrá un cero en la manga.

La infracción a este artículo tendrá la consideración de falta grave y llevará aparejada la pérdida de todos los puntos de la manga donde se cometió Artículo 42, Apartado r). La reincidencia será considerada como infracción muy grave según el presente reglamento. Artículo 41, Apartado q).

El jurado será el competente para definir la sanción por no respetar el límite de altura, siempre tras, el estudio de la exposición de los tracks y demás medios probatorios facilitados para una mejor resolución.

Artículo 26. Parada de una manga iniciada

Una vez que ha despegado algún piloto, el Director de Competición puede parar la manga en caso de emergencia resultante de un peligro meteorológico o de otra índole, que no pueda ser evitado por los pilotos y que amenace su seguridad.

La parada de la manga se comunicará a los pilotos a través de la frecuencia de seguridad indicada en la reunión de pilotos, y se hará pública en las zonas de despegue y de gol. Todos los pilotos deberán de aterrizar inmediatamente.

La no "parada" de la manga no exime a los pilotos de la obligación de aterrizar ante un peligro meteorológico. Si el Director de competición o Juez principal no han parado la manga, el J

Jurado puede parar la prueba posteriormente si un piloto aterrizado en estas circunstancias presenta pruebas o testimonios fehacientes de la realidad e inevitabilidad de la amenaza, y de que todavía se encontraba en vuelo cuando ésta apareció.

Una manga PARADA podrá ser válida y puntuable si cumple los requisitos expuestos en el Artículo 30. Validez de una manga.

La distancia puntuable de cada piloto será determinada por el último punto (más próximo a la siguiente baliza o gol) grabado en la huella de su GPS 5 minutos antes del momento exacto en que fue detenida la manga.

Reglamento revisado el 10/11/2013 por la Comisión Técnica Nacional de Parapente

CTNP