



Código deportivo FAI

*Fédération
Aéronautique
Internationale*

Sección 7C - Precisión de parapente clase O Parapentes Clase 3

**Edición 2019
Efectivo 1^{er} Mayo de 2019**

*Maison du Sport International
Av. de Rhodanie 54
CH-1007 Lausanne
(Switzerland)
Tél. +41 (0)21 345 10 70
Fax +41 (0)21 345 10 77
E-mail: sec@fai.org
Web: www.fai.org*

**FEDERACIÓN AERONAUTIQUE INTERNATIONALE
MSI - Avenue de Rhodanie 54 - CH-1007 Lausanne - Suiza**

© Copyright 2019

Reservados todos los derechos. Los derechos de autor de este documento son propiedad de la Fédération Aéronautique Internationale (FAI). Cualquier persona que actúe en nombre de la FAI o de uno de sus miembros está autorizada a copiar, imprimir y distribuir este documento, sujeto a las siguientes condiciones:

1. El documento se puede utilizar solo con fines informativos y no se puede explotar con fines comerciales. propósitos.
2. Cualquier copia de este documento o parte del mismo debe incluir este aviso de derechos de autor.
3. Las regulaciones aplicables al derecho aéreo, tráfico aéreo y control en los respectivos países son reservado en cualquier caso. Deben cumplirse y, en su caso, tener prioridad sobre cualquier reglamento deportivo.

Tenga en cuenta que cualquier producto, proceso o tecnología que se describe en el documento puede estar sujeto a otros derechos de propiedad intelectual reservados por la Fédération Aéronautique Internationale u otras entidades y no tiene licencia en virtud del presente.

DERECHOS A LOS EVENTOS DEPORTIVOS INTERNACIONALES DE LA FAI

Todos los eventos deportivos internacionales organizados total o parcialmente bajo las reglas del Código Deportivo de la Fédération Aéronautique Internationale (FAI) 1 se denominan *Eventos deportivos internacionales FAI2*. Bajo los Estatutos de la FAI3, la FAI posee y controla todos los derechos relacionados con los Eventos Deportivos Internacionales de la FAI. Los Miembros de la FAI4 deberán, dentro de sus territorios nacionales5, hacer cumplir la propiedad de la FAI de los Eventos Deportivos Internacionales de la FAI y exigir que estén registrados en el Calendario Deportivo de la FAI6.

Un organizador de eventos que desee explotar los derechos de cualquier actividad comercial en dichos eventos deberá buscar un acuerdo previo con FAI. Los derechos de propiedad de FAI que pueden, por acuerdo, ser transferidos a los organizadores del evento incluyen, pero no se limitan a la publicidad en o para los eventos de FAI, el uso del nombre o logotipo del evento con fines de comercialización y el uso de cualquier sonido, imagen, programa y / o datos, ya sean registrados electrónicamente o de otro modo o transmitidos en tiempo real. Esto incluye específicamente todos los derechos para el uso de cualquier material, electrónico o de otro tipo, incluido el software que forma parte de cualquier método o sistema para juzgar, puntuar, evaluar el desempeño o la información utilizada en cualquier FAI International.

Evento deportivo 7.

Cada Comisión de Deportes Aéreos de la FAI8 puede negociar acuerdos, con los Miembros de la FAI u otras entidades autorizadas por el Miembro de la FAI correspondiente, para la transferencia de todos o parte de los derechos de cualquier FAI.

Evento Deportivo Internacional (excepto eventos de World Air Games9) en la disciplina10, del cual es responsable11 o renuncia a los derechos. Cualquier acuerdo o renuncia de este tipo, después de la aprobación del Presidente de la Comisión de Deportes Aéreos correspondiente, deberá ser firmado por los Oficiales de la FAI12.

Cualquier persona o entidad legal que acepte la responsabilidad de organizar un Evento Deportivo FAI, ya sea por acuerdo escrito o no, al hacerlo también acepta los derechos de propiedad de FAI como se indicó anteriormente. Cuando no se haya acordado ninguna transferencia de derechos por escrito, FAI conservará todos los derechos sobre el evento. Independientemente de cualquier acuerdo o transferencia de derechos, FAI tendrá, sin cargo para su propio archivo y / o uso promocional, acceso completo a cualquier imagen sonora y / o visual de cualquier Evento Deportivo FAI. La FAI también se reserva el derecho de organizar, a su cargo, la grabación de todas y cada una de las partes de cualquier evento.

-
- 1 Estatutos FAI, Capítulo 1,paraca. 1.6
 - 2 Código Deportivo FAI, Sección General, Capítulo 4, párrafo
 - 3 4.1.2 Estatutos FAI, Capítulo 1, párr. 1.8.1
 - 4 Estatutos FAI, Capítulo 2, párr. 2.1.1; 2.4.2; 2.5.2 y 2.7.2 Estatutos
 - 5 de la FAI, Capítulo 1, párrafo 1.2.1
 - 6 Estatutos FAI, Capítulo 2, párr. 2.4.2.2.5
 - 7 Estatutos de la FAI, Capítulo 1, párrs. 1.2.2 a 1.2.5
 - 8 Estatutos FAI, Capítulo 5, párrs. 5.1.1, 5.2, 5.2.3 y 5.2.3.3 Código
 - 9 Deportivo FAI, Sección Gen., Capítulo 4, párrafo 4.1.5
 - 10 Código Deportivo FAI, Sección General, Capítulo 2, párrafo 2.2.
 - 11 Estatutos FAI, Capítulo 5, párr. 5.2.3.3.7
 - 12 Estatutos FAI, Capítulo 6, párr. 6.1.2.1.3

Nota del editor:

El Código deportivo FAI para ala delta y parapente consta de la sección general y la sección 7 combinadas. En caso de duda consultar con la Sección General para establecer los principios antes de aplicar las reglas específicas que aparecen en esta Sección 7.

El ala delta y el parapente son deportes en los que participan tanto hombres como mujeres. A lo largo de este documento, las palabras "él", "é!" o "su" tienen la intención de aplicarse igualmente a cualquier sexo a menos que se indique específicamente lo contrario.

Redacción: El uso de "deberá" y "debe" implica que el aspecto en cuestión es obligatorio; el uso de "debería" implica una recomendación no obligatoria; "Puede" indica lo que está permitido y "Will" indica lo que va a suceder. Las palabras que implican el singular incluyen el plural y viceversa.

Tabla de contenido

1.	INTRODUCCIÓN Y DEFINICIONES DE VUELO	8
1.1.	Definiciones de vuelo	8
1.1.1.	Lanzamiento / Despegue	8
1.1.2.	Un vuelo	8
1.1.3.	Vuelo gratis	8
1.1.4.	Aterrizaje.....	8
2.	ENTRADA Y REGISTRO	10
2.1.	Entrada	10
2.1.1.	Campeonatos Mixtos	10
2.1.2.	País anfitrión.....	10
2.2.	Elegibilidad para competir	10
2.2.1.	Calificaciones	10
2.2.2.	Experiencia	10
2.3.	Tamaño del equipo nacional	10
2.4.	Asignación.....	11
2.5.	Registro	11
3.	RONDAS	12
3.1.	Áreas de despegue y aterrizaje	12
3.2.	Formato redondo	12
3.2.1.	Intervalos de lanzamiento	12
3.2.2.	Orden de vuelo	12
3.2.3.	Maximización de vuelos	12
3.2.4.	Validez de ronda	13
3.2.5.	Otra propuesta de sistema de inicio	13
3.3.	Volando la Ronda	13
3.3.1.	Prevuelos	13
3.3.2.	Despegando	13
3.3.3.	Suspensión o detención de una ronda	13
3.3.4.	Despegue fallido	13
3.3.5.	Incapacidad para lanzar	13
3.3.6.	Separación piloto	13
3.4.	Aterrizaje de destino	14
3.4.1.	Aproximación final	14
3.4.2.	Obstrucción del objetivo	14
3.4.3.	Señal de objetivo cerrado	14
3.4.4.	Limitaciones de la velocidad del viento	14
3.4.5.	Aterrizajes fuera	14
3.4.6.	Límites de vuelo	14
3.5.	Relanzamientos	14
3.5.1.	Velocidad del viento.....	15
3.5.2.	Objetivo oculto	15

3.5.3.	Los jueces no están de acuerdo	15
3.5.4.	Razones de seguridad	15
3.5.5.	Distracción	15
3.5.6.	Discreción de los jueces	15
3.6.	Evidencia en video	15
3.6.1.	Suministro de video	15
3.6.2.	Requisitos de video	dieciséis
3.6.3.	Evidencia de video amateur	dieciséis
3.6.4.	Decisión del jurado	dieciséis
3.7.	Día de descanso	dieciséis
3.8.	2 ^{Dakota del Norte} Eventos de categoría	dieciséis
4.	OBJETIVO.....	17
4.1.	Ubicación - Pauta para la configuración de lanzamiento en colina	17
4.2.	Ubicación - Guía para la configuración de lanzamiento de remolque / cabrestante	17
4.3.	Dispositivo de medición automática	17
4.4.	El objetivo.....	17
4.4.1.	Tamaño objetivo	17
4.4.2.	Construcción	17
4.4.3.	Limitaciones de acceso	18
4.5.	Indicación de dirección del viento	18
4.6.	Registrador de velocidad del viento	18
4.7.	Eventos de 2da Categoría	18
5.	PUNTUACIÓN.....	19
5.1.	Validez de la competencia	19
5.2.	Puntuación	19
5.3.	Registro de puntuaciones	19
5.3.1.	DNF, DSQ, Ausente	19
5.3.2.	Hojas de puntuación	19
5.4.	Método de puntuación	19
5.4.1.	Puntuaciones piloto	19
5.4.2.	Dispositivo de medición automática	20
5.4.3.	Puntuaciones individuales	20
5.4.4.	Puntajes de equipo	20
5.4.5.	Puntuaciones empatadas	20
5.4.6.	Validación de puntuaciones	21
5.5.	Asistencia al piloto lesionado	21
5.6.	Eventos de 2da Categoría	21
6.	SANCIONES	22
6.1.	Sanciones permitidas	22
6.2.	Aplicación de sanciones	22
6.3.	Sanciones específicas	22
7.	QUEJAS Y PROTESTAS	23
7.1.	Quejas	23

7.2.	Protestas	23
8.	NORMAS DE AERONAVEGABILIDAD Y SEGURIDAD DEL EQUIPO	24
8.1.	Parapentes	24
8.1.1.	Clasificación	24
8.1.2.	Norma de aeronavegabilidad - Limitaciones de vuelo	24
8.1.3.	Prueba de aeronavegabilidad	24
8.1.4.	Planeadores certificados	24
8.1.5.	Verificación de aeronavegabilidad	24
8.2.	Radio	24
8.3.	Otro equipo	25
8.3.1.	Arneses	25
8.3.2.	Cascos	25
8.3.3.	Reserva de paracaídas	25
8.3.4.	Calzado	25
8.4.	2Dakota del Norte Eventos de categoría	26
9.	CÓDIGO DE JUICIO	27
9.1.	Requisitos	27
9.1.1.	2Dakota del Norte Categoría Eventos,	27
9.2.	Aprobación	27
9.2.1.	2Dakota del Norte Eventos de categoría	27
9.3.	Equipo	27
9.4.	Nominación	28
9.5.	Selección.....	28
9.6.	Responsabilidades de los jueces	29
9.6.1.	Juez principal	29
9.6.2.	Juez del evento	29
9.6.3.	Jueces de destino	30
9.6.4.	Registrador / anotador	30
9.7.	Otras responsabilidades	30
9.7.1.	Mariscal de lanzamiento	30
9.7.2.	Monitor de velocidad del viento	31
9.8.	Equipo	31
9.8.1.	Dispositivo de medición automática	31
9.8.2.	Otros equipos de medición y puntuación	31
9.8.3.	Ropa	31
9.8.4.	Comunicación	31
9.8.5.	Abrigo	31
9.9.	Seminarios de evaluación	31
9.10.	Registro de jueces	32
9.11.	Libros de registro.....	32
10.	Índice.....	33

1. INTRODUCCIÓN Y DEFINICIONES DE VUELO

Esta Sección 7C del Código Deportivo FAI, **que se dedica a los campeonatos de precisión de parapente, es un subconjunto de la 'Sección 7 - Común'** Por lo tanto, este documento debe leerse junto con:

el Código Deportivo - Sección General,
Sección 7 - Común,
Sección 7- **Pautas** y Plantillas, Sección
7D - Registros e insignias.

Este documento define reglas principalmente para 1st Eventos de categoría.

Para 2Dakota del Norte Eventos de categoría, la Sección 7 Común 12 solicita que las reglas "se basen, en la medida de lo posible, en las de 1st eventos de categoría ". Sin embargo, es importante que algunas reglas estén claramente definidas. **Por lo tanto, donde** necesario, este documento también define reglas para 2Dakota del Norte Categoría de eventos en subcapítulos específicos.

1.1. Definiciones de vuelo

Estas definiciones tienen prioridad sobre las dadas en la Sección General. Las definiciones adicionales relevantes para el parapente se pueden encontrar en la Sección 7A Cross Country.

1.1.1. Lanzamiento / Despegue

El momento y / o el momento en el que todas las partes del parapente y su tripulación dejan de estar en contacto o conectadas con el suelo.

1.1.2. Un vuelo

Un vuelo en parapente que comienza en el despegue (1.1.1) y termina con el aterrizaje (1.1.8.1).

1.1.3. Vuelo gratis

La parte de un vuelo en la que el parapente no es remolcado, transportado o asistido por otra aeronave o una fuente de energía externa separada o que se puede desechar.

1.1.4. Aterrizaje

1.1.4.1. Aterrizaje

El punto en el que se completa un vuelo cuando cualquier parte del piloto de parapente, su equipo (excluyendo la barra de velocidad, el estribo o el yugo de remolque) o su ala toca por primera vez el suelo; **incluyendo el objetivo, AMD y tapete (si se usa).**

1.1.4.2. 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.

1.1.4.3. Otoño

Una caída significa si cualquier parte del cuerpo del piloto (que no sean sus pies) o equipo (excluyendo el sistema de velocidad, estribo o yugo de remolque) toca el suelo antes del ala o antes de que el competidor haya salido 10 m. **desde el disco del centro muerto del objetivo.**

1.1.4.4. Objetivo

El objetivo es una zona circular en la que el piloto pretende aterrizar para los fines de la competencia de precisión. Deberá estar situado en un área plana prácticamente horizontal y representado por un círculo claramente delineado con un dispositivo de medición automático ubicado en el centro. Ver Target como se especifica en 4.4.

1.1.4.5. Dispositivo de medición automático

Un pad electrónico, como se especifica en 5.4.2.

1.1.4.6. Área objetivo

El área que rodea e incluye el objetivo, debe estar claramente delimitada con una restricción de acceso definida. Dentro del área objetivo habrá indicadores de viento, mesa de jueces, trípode (s) de video, ambulancia, área de espectadores, etc. **El área objetivo debe ser plana y prácticamente horizontal a una distancia mínima de 30 m del AMD.**

2. ENTRADA Y REGISTRO

2.1. *Entrada*

El Reglamento Local deberá establecer:

El número máximo de pilotos que pueden ser admitidos en el campeonato. El número máximo de pilotos que puede inscribir un NAC.

2.1.1. Campeonatos mixtos

En los campeonatos del mundo, el mínimo de lugares reservados para mujeres será de 1 por nación. Las 5 mejores pilotos femeninas, de 5 nacionalidades diferentes, clasificadas en la WPRS, podrán ingresar siempre que tengan la aprobación de su NAC y no hayan sido seleccionadas para su equipo nacional.

En los campeonatos continentales, el mínimo de lugares reservados para mujeres de cada nación se establecerá en el Reglamento Local.

2.1.2. País anfitrión

La nación anfitriona tendrá la oportunidad de inscribir el mismo número de pilotos que la nación líder, excepto que en campeonatos mixtos no podrán inscribir hombres como sustitutos de mujeres.

2.2. *Elegibilidad para competir*

2.2.1. Calificaciones

Los pilotos que compiten deben tener una licencia de piloto válida o un certificado de competencia equivalente. Esto puede ser:

Una tarjeta de identificación de competencia de piloto internacional (IPPI) según el estándar de la etapa 4 o,

Si el país del competidor emite licencias de piloto de parapente, esto debería ser equivalente a IPPI 4.

Si el país del competidor no emite la tarjeta IPPI o las licencias de piloto de parapente, el NAC asume la responsabilidad de enviar solo pilotos con las habilidades de vuelo requeridas. Se recuerda que el Director del Encuentro puede prohibir volar a cualquier piloto sin la habilidad suficiente. En este caso, no se reembolsan los gastos, incluidos los derechos de inscripción.

La clasificación WPRS se puede utilizar para la selección de pilotos en eventos de categoría 1.

Remolque de cabrestante:

Los pilotos deben tener una prueba documental de experiencia en el lanzamiento de un parapente. Cualquiera:

- Licencia NAC o carta que especifique la calificación, calificación o experiencia de remolque.
- Libro de registro de vuelo o certificado firmado por los organizadores de una competencia de lanzamiento de remolques aprobada por la FAI.
- Certificado de finalización de un curso de formación de remolque.

2.2.2. Experiencia

Lanzamiento en colina:

Los competidores deben tener buenas habilidades de despegue con viento nulo y con viento fuerte. Remolque de cabrestante:

Los pilotos deben estar preparados para demostrar que tienen suficiente experiencia y habilidades en el lanzamiento de remolques.

2.3. *Tamaño del equipo nacional*

Si el evento no es mixto (es decir, solo hombres o solo mujeres), el tamaño del equipo se define en el Reglamento Local.

Si el evento es mixto, el tamaño del equipo se define en el Reglamento Local, el equipo deberá incluir un mínimo de un piloto de cada sexo.

2.4. Asignación

Los lugares se asignan a las naciones, una por una, en orden desde la primera nación en el ranking de naciones de WPRS hasta la última nación clasificada; si aún quedan plazas disponibles, el proceso comienza de nuevo en la parte superior. Este proceso continuará hasta que se alcance el número máximo de pilotos o hasta 60 días antes del inicio del campeonato. La clasificación de la nación para este propósito será la clasificación de la nación de WPRS tres meses antes de que comience el campeonato. Se recomienda que los NAC califiquen a más pilotos de los necesarios en caso de que se requiera un sustituto tardío.

En los campeonatos mixtos, primero se asignan las plazas reservadas para mujeres y luego las plazas para hombres.

Las plazas asignadas a las mujeres no pueden ser ocupadas por hombres.

2.5. Registro

Cada competidor deberá presentar:

- Prueba de identidad.
- Una licencia de piloto válida si el país del piloto emite licencias de piloto.
- Evidencia satisfactoria de planeador **y aeronavegabilidad del equipo**.
- Comprobante de seguro válido según se detalla.
- Prueba de experiencia de remolque si es necesario.

A cada competidor se le pedirá que firme:

- Declaración de renuncia (acuerdo de liberación de responsabilidad).
- Declaración de planeador certificada.
- Formulario de entrada.

3. RONDAS

3.1. *Áreas de despegue y aterrizaje*

Las principales áreas de despegue y aterrizaje deben describirse con precisión en el sitio web de la competencia.

El Reglamento Local debe proporcionar las referencias GPS de estos sitios.

El sitio web de la competencia debe incluir como mínimo:

- Lanzamiento en pendiente: enumere los nombres del sitio, la ubicación, la altitud, el tamaño del área de lanzamiento / preparación, la distancia / altura sobre el campo de aterrizaje, el tiempo mínimo para conducir hasta el despegue desde el área de aterrizaje, sitios de aterrizaje opcionales / de emergencia, direcciones del viento, etc. .
- Lanzamiento del cabrestante: Indique el nombre del sitio / aeródromo, ubicación, tamaño, diseño, número / tipo de sistemas de remolque o cabrestante y equipo auxiliar requerido (sistema de liberación rápida, tensiómetro, eslabones débiles, etc.). Altura de remolque mínima / típica, tamaño del objetivo y opciones de ubicación, viento direcciones. **Requisito para los pilotos de tener un dispositivo de liberación de remolque para su propio uso. (Consulte Verificaciones de equipo 8.1.5)**
- Mapas, etc. si es apropiado.

3.2. *Formato redondo*

3.2.1. Intervalos de lanzamiento

Los pilotos se lanzarán a intervalos cronometrados para garantizar una separación adecuada durante la aproximación final y el aterrizaje, de acuerdo con las condiciones. El intervalo de lanzamiento debe ser de 1,5 minutos entre pilotos (a menos que lo especifique el Reglamento Local), pero el Mariscal de Lanzamiento podrá ajustarlo según corresponda.

3.2.2. Orden de vuelo

3.2.2.1. Asignación de orden de vuelo

Los pilotos deben despegar en un orden programado. En el registro, el líder del equipo confirmará el equipo y el orden de vuelo de los miembros de su equipo. A los miembros del equipo se les asignará un **orden de vuelo** número 1, 2, 3, etc. Al comienzo de la competencia, los equipos serán seleccionados al azar para determinar el **equipo** orden de vuelo. Luego, todos los números 1 de cada equipo vuelan primero, seguidos por los números 2, 3, etc. **A cada competidor se le dará su número de competidor individual.**

3.2.2.2. Orden inverso

El Director del Encuentro puede optar por comenzar cualquier ronda, después de la primera ronda, con los pilotos lanzando en orden inverso a su posición actual en la competencia, siempre que se anuncie a todos los pilotos de manera que puedan viajar al área de despegue con tiempo suficiente para prepararse. .

3.2.2.3. Ronda final

Cuando el Director del Encuentro convoca la ronda final (que puede ser la ronda 12 o una ronda anterior si, debido al tiempo **limitaciones**, el Director del Encuentro declara de antemano que esta será la ronda final de la competencia), los pilotos se lanzarán en orden inverso a su posición actual en la competencia.

3.2.3. Maximización de vuelos

Se alienta a los directores de reuniones a maximizar el número de vuelos por día y pueden decidir comenzar una nueva ronda aunque no sea posible completar la ronda ese día.

3.2.4. Validez redonda

Para contar como una ronda de campeonato, todos los competidores deben haber tenido la oportunidad de tener un vuelo de competencia válido en esa ronda. Los resultados obtenidos en cualquier ronda contarán para los puntajes individuales y de equipo solo cuando se haya completado una ronda (es decir, cuando todos los competidores hayan recibido un puntaje o una penalización). Ronda, la competición se reanudará desde donde se detuvo.

3.2.5. Otra propuesta de sistema de inicio

Se puede utilizar un nuevo sistema de salida, siempre que el sistema se haya utilizado con éxito en al menos una competición de tamaño similar al evento para el que se está licitando. El Organizador de la Competencia presentará sus propuestas en detalle antes de aceptar su oferta.

3.3. Volando la Ronda

Los pilotos seguirán las recomendaciones del curso de vuelo proporcionadas en la sesión informativa y no retrasarán su aproximación innecesariamente. Sin embargo, los competidores deben mantener una buena separación de pilotos (ver 3.3.6) sin poner en riesgo sus posibilidades de alcanzar el área de aterrizaje con suficiente altura para realizar una aproximación al objetivo considerada.

3.3.1. Prevuelos

Al comienzo de los vuelos de competición de cada día, los vuelos de evaluación serán realizados por al menos un pre-piloto que intentará aterrizar en el objetivo para demostrar a los oficiales y a los competidores que el objetivo se puede alcanzar fácilmente y que las condiciones ambientales son adecuadas y seguras. Los pre-pilotos deberán tener experiencia en vuelo de precisión y utilizar un parapente que tenga un rendimiento similar al de la mayoría de los parapentes en la competición. Los pre-pilotos no serán pilotos en la competición.

3.3.2. Despegando

Los competidores deben volar en el orden de vuelo publicado de acuerdo con sus números de competidores, a menos que tengan permiso previo del Mariscal de Lanzamiento o del Director de la Reunión. Dichos permisos pueden otorgarse, por ejemplo, cuando se requiere el re-vuelo de un piloto para completar una ronda anterior. El Mariscal de Lanzamiento puede considerar que la secuencia de lanzamiento debe ajustarse temporalmente dependiendo de las condiciones locales y / o el desempeño individual del ala.

Los competidores que no estén listos para volar en el orden de vuelo establecido cuando sean llamados hacia adelante por el Mariscal de Lanzamiento o aquellos que lancen sin el permiso del Mariscal de Lanzamiento, serán sujetos a una penalización de puntuación máxima en lugar de su puntuación para esa ronda.

3.3.3. Suspensión o detención de una ronda

El director de la reunión puede suspender el lanzamiento si las condiciones se vuelven inadecuadas o inseguras. Cuando se vuelve a abrir la ventana de lanzamiento, la ronda normalmente continuará desde donde se había detenido. Después de un período significativo de inactividad **si hay un cambio significativo en las condiciones de vuelo**, o como lo indique el director de la reunión o el director de seguridad, primero se lanzará un pre-vuelo.

3.3.4. Despegue fallido

En el caso de un despegue fallido o un problema de seguridad después del despegue, que resulte en un aterrizaje en el despegue o lejos del objetivo, el piloto será elegible para un relanzamiento para esa ronda.

3.3.5. Incapacidad para lanzar

Si un piloto parece incapaz de despegar de manera segura en condiciones de viento y clima que caen dentro de los límites operativos, puede ser retirado temporalmente o retirado permanentemente de la competencia. El director de la reunión puede tomar esta decisión después de consultar con el delegado.

3.3.6. Separación piloto

Los pilotos que vuelen deberán separarse por altura para garantizar un aterrizaje seguro y sin obstáculos en el objetivo. Adelantar a baja altitud por encima del objetivo (AGL) no está permitido y puede dar lugar a una penalización de puntuación máxima; puede considerarse un vuelo peligroso (S7C 6.3 o Sección común 7 - 9.1.2).

3.4. Aterrizaje objetivo

Lanzamiento de remolque: A los competidores se les debe permitir un intento justo de aterrizar en un objetivo; sin embargo, los pilotos deben asegurarse de soltar en un punto en el que tengan la oportunidad suficiente de alcanzar el área del objetivo directamente desde la liberación del remolque para hacer una aproximación final considerada al objetivo.

Lanzamiento en pendiente: los competidores deben tener un intento justo de aterrizaje objetivo. **oportunidad** durante el vuelo para llegar al área objetivo directamente desde el lanzamiento para hacer una aproximación final considerada al objetivo.

3.4.1. Aproximación final

Se considera que el competidor ha comenzado la aproximación final cuando, habiéndose vuelto hacia el objetivo, el Juez del Evento considera que el competidor ha hecho su compromiso final de acercarse al objetivo y no espera tener que hacer ningún cambio significativo de dirección. Cualquier otra maniobra realizada por el competidor desde esta posición no restará valor al factor anterior.

3.4.2. Obstrucción del objetivo

El competidor tiene derecho a una visibilidad sin obstáculos del objetivo durante la aproximación final.

3.4.3. Señal de objetivo cerrado

Cuando el blanco está cerrado por razones de seguridad, los despegues deben detenerse, un oficial en el blanco agitará claramente una bandera roja y el teclado electrónico estará cubierto. Los pilotos en el aire deben volar lejos del objetivo cuando se muestra esta señal oficial.

3.4.4. Limitaciones de la velocidad del viento

La velocidad máxima permitida del viento, medida en el área objetivo durante los últimos 30 segundos del vuelo de un competidor, es de 6.0 metros por segundo (m / s) y será específica para la ubicación objetivo. La velocidad máxima del viento se puede elevar a 7 m / s si es seguro para el lugar de vuelo y se anuncia en las regulaciones locales.

Si se excede el límite, se le ofrecerá automáticamente un relanzamiento al piloto. Si la velocidad del viento excede el límite establecido en el área objetivo, consistentemente durante vuelos de competencia consecutivos, el Director de la Competencia debe considerar detener la competencia hasta que el viento haya amainado lo suficiente.

La velocidad del viento será visible en la zona de aterrizaje.

Los vientos superiores, que no son medibles, y los vientos en el punto de lanzamiento no se toman en consideración, excepto por cuestiones de seguridad de vuelo.

3.4.5. Aterrizajes

Cualquier piloto que aterrice fuera del área objetivo debe reportarse al Equipo de Jueces tan pronto como sea posible, no hacerlo puede invalidar cualquier reclamo de un nuevo vuelo.

3.4.6. Límites de vuelo

El Organizador de la Competición especificará en las Regulaciones Locales o en las sesiones informativas, el espacio aéreo controlado u otras áreas donde los vuelos de los planeadores de la competencia están prohibidos o restringidos. Dichas áreas se marcarán con precisión en los mapas publicados.

3.5. Relanzamientos

Un competidor solo puede solicitar un relanzamiento después de un vuelo en disputa solicitando al **Juez principal/** Juez del evento en el objetivo antes de firmar por su puntuación.

El competidor debe registrar su solicitud de relanzamiento con el Registrador antes de comunicarse con cualquier otra persona (con la excepción del Juez Jefe y del Evento).

El Juez del Evento puede posponer la decisión sobre una solicitud de relanzamiento hasta por 15 minutos para poder consultar al equipo de jueces y (si el Juez Jefe lo decide) evidencia en video.

En el momento en que se otorgue un relanzamiento, se cancelará la puntuación del competidor para el vuelo en disputa.

Se anunciará el motivo del relanzamiento.

Los relanzamientos se llevarán a cabo lo antes posible durante la ronda actual o la ronda siguiente.

Si no se otorga un relanzamiento y el piloto se niega a firmar para obtener la puntuación, se considerará una queja y el momento en que surgió la queja se registrará y notificará al piloto. Consulte Quejas y protestas en el párrafo 7.

Se puede otorgar un relanzamiento solo por las siguientes razones:

3.5.1. Velocidad del viento

La velocidad del viento excede el límite especificado durante el tiempo de 30 segundos antes de que aterrice el competidor. Al competidor se le ofrecerá automáticamente un relanzamiento. El competidor puede optar por aceptar la puntuación obtenida o aceptar un relanzamiento. El competidor debe tomar una decisión de inmediato.

3.5.2. Objetivo oculto

El objetivo está oscurecido durante la aproximación final de un competidor. **El piloto debe entonces** dé una señal clara de que se está alejando volando y no debe intentar aterrizar en el objetivo.

3.5.3. Los jueces no están de acuerdo

Los jueces no pueden acordar una puntuación precisa por ningún motivo, **incluida la no operación de AMD.**

3.5.4. Razones de seguridad

El competidor cambia sus planes de vuelo por seguridad. El piloto debe entonces hacer una señal clara de que está volando y no debe intentar aterrizar en el objetivo.

3.5.5. Distracción

Existe cualquier distracción externa significativa que afecte de manera demostrable al enfoque del objetivo del competidor. El piloto debe entonces hacer una señal clara de que está volando y no debe intentar aterrizar en el objetivo.

3.5.6. Discreción de los jueces

A discreción de los jueces debido a un problema técnico o condiciones anormales. Esto puede ser una falla en el equipo (por ejemplo, una línea de dirección rota o un gran pliegue durante el vuelo), que no es el resultado de una mala pre-vuelo del piloto. cheque, o hundimiento masivo de tal manera que un piloto no puede alcanzar el objetivo o llega con altura insuficiente para hacer una aproximación final considerada. Se puede autorizar un relanzamiento siempre que el piloto no intente volar hacia el objetivo.

3.6. Evidencia de video

3.6.1. Suministro de video

El Organizador de la Competición organizará una grabación de vídeo de los aterrizajes en la diana con un **seguimiento** cámara. **los oficial** La grabación de video se puede usar como una fuente adicional de evidencia solo si: El Juez Principal decide revisarla al recibir una queja o una solicitud del Juez del Evento, o el Jurado decide revisarla cuando se trata de una protesta.

No existe la obligación de mostrar o proporcionar al competidor la evidencia del video.

3.6.2. Requisitos de video

Las cámaras de video se colocarán lo suficientemente cerca del objetivo y lo suficientemente bajas para proporcionar una imagen del primer punto de contacto del piloto y su ubicación.

3.6.3. Evidencia de video amateur

El Organizador de la Competición deberá establecer en el Reglamento Local la política sobre el manejo de evidencia de video amateur en el caso de quejas y protestas, con respecto al Equipo de Jueces.

3.6.4. Decisión del jurado

El Jurado podrá optar por aceptar pruebas en video como ayuda para la toma de decisiones, sin que dicha aceptación sentará un precedente para protestas posteriores. Si la grabación en video del organizador de un desembarco no está disponible o no es concluyente, esto no será motivo para la adjudicación del are-launch. El piloto que protesta debe basarse en la evidencia de las declaraciones de testigos.

3.7. *Día de descanso*

El Director de la Competencia puede declarar un día de descanso o medio día después de cuatro días consecutivos de vuelo, a menos que este sea el último día de la competencia y siempre que se hayan completado un mínimo de seis rondas. Un día de descanso preprogramado o medio día solo puede tener lugar si se cumplen las condiciones anteriores. El día o medio día de descanso programado puede modificarse debido a las inclemencias meteorológicas previstas. El día de descanso se anunciará a más tardar en la tarde del día anterior al día de descanso.

En los días de descanso, los organizadores no deben imponer obligaciones a los pilotos, jefes de equipo y Oficiales FAI.

3.8. *2Dakota del Norte Categoría Eventos*

Los subcapítulos anteriores son obligatorios en los eventos de segunda categoría:

3.2.1

3.2.4

3.3 (todos)

3.4 (todos)

3.5 (todos)

3.6 (menos 3.6.2 y 3.6.4)

4. OBJETIVO

4.1. *Ubicación: pauta para el entorno de lanzamiento en pendientes*

La ubicación del objetivo debe permitir el aterrizaje desde cualquier dirección. El posicionamiento del objetivo quedará a discreción del **Juez principal** y Reunirse con el Director después de recibir el asesoramiento del Comité de Seguridad. El objetivo puede ser reubicado entre rondas, pero no mientras hay una ronda en curso.

Directriz para el establecimiento de objetivos para lanzamientos en colinas: la relación entre la distancia proyectada y la diferencia de altura (área de despegue - objetivo) debe tener una relación de planeo máxima de 5: 1. Si la fuerza del viento o la dirección cambia, el punto de lanzamiento se puede mover en cualquier momento para compensar, a discreción del Director de la Reunión.

4.2. *Ubicación: guía para la configuración de lanzamiento de remolque / cabrestante*

El objetivo debe ubicarse de manera que se pueda alcanzar fácilmente si los pilotos se sueltan del remolque con todas las velocidades del viento hasta el máximo especificado para la competencia. Si la fuerza del viento o la dirección cambia, el punto de lanzamiento se puede mover en cualquier momento para compensar, a discreción del Director de la Reunión.

El objetivo puede ser reubicado entre rondas, pero no mientras hay una ronda en curso.

4.3. *Dispositivo de medición automático*

El centro del objetivo debe ser un dispositivo automático con un disco de "punto muerto" de 2 cm de diámetro en un color de contraste. El dispositivo de medición automático debe ser capaz de medir a una distancia mínima de 15 cm desde el borde del disco del 'punto muerto' en incrementos de 1 cm. El dispositivo debe colocarse sobre una placa base sólida. Debe fijarse y mantenerse lo más plano posible al nivel del objetivo. Se debe utilizar el mismo diámetro del disco de centro muerto durante toda la competición. El Juez Jefe aprobará el dispositivo de medición automático.

4.4. *El objetivo*

Ver 1.1.4.4. El objetivo será un plano **prácticamente horizontal** área representada por un círculo claramente delineado con el dispositivo de medición automático ubicado en el centro. Los círculos claramente marcados deben establecerse en Radio de 0,5 m, 2,5 m y 5 m, medido desde el borde del disco de punto muerto para marcar el área donde se determinan las puntuaciones de los competidores. La marcación de círculos es indicativa y no está destinada a puntuar.

Se establecerá un círculo adicional claramente marcado en un radio de 10 m, **medido desde el borde del disco del centro muerto** para indicar el área dentro de la cual no se permite una caída. (Consulte el párrafo 5.4.1)

4.4.1. **Tamaño objetivo**

El radio del objetivo y el campo de medición en las competiciones de categoría 1 será de 5 metros. Si el organizador quiere medir menos de 5 metros, debe indicarlo en el Reglamento Local.

4.4.2. **Construcción**

El objetivo debe ser de tal material (pasto, arena, alfombra / matetc.) Que permita a los jueces definir el punto de aterrizaje de un piloto. El objetivo debe estar a la misma altura que el campo de aterrizaje donde está situado, es decir, no elevado ni hundido.

El objetivo debe ser de material no resbaladizo, incluso si el clima es húmedo o hay escarcha o hielo.

El objetivo y el área del objetivo deben ser planos y estar libres de hierba alta, vegetación y flora que puedan interferir con la marcación de un punto de aterrizaje. La hierba debe cortarse a un nivel bajo. **(nominalmente 50 mm)**. El Juez Jefe aprobará la superficie de la diana y el montaje.

4.4.3. Limitaciones de acceso

El Jefe y / o Juez del Evento determinará el área alrededor del objetivo que estará restringida únicamente a los Oficiales de competencia de servicio. Esto deberá ser un radio mínimo de 10 m desde la periferia exterior del objetivo. .

4.5. *Indicación de dirección del viento*

Se colocará una manga de viento de alta visibilidad y un indicador de dirección del viento en el área objetivo y a un mínimo de 5 m sobre el nivel del suelo. La manga de viento tendrá una longitud mínima de 2,5 m y estará diseñada para volar horizontalmente con vientos de 6 m / s. Deberá poder volar libremente y no estar obstruida por líneas de sujeción. Será bicolor en colores brillantes, en contraste, al área objetivo **para que sea claramente visible desde el aire, y de tal manera que haya un color oscuro en el extremo cónico y un color claro esté más cerca del poste.**

Habrán al menos cuatro indicadores de dirección del viento ligero (es decir, serpentinas) para indicar la dirección del viento en vientos de menos de 1 m / s. Deben ubicarse dentro de cada cuadrante del área objetivo, aproximadamente a 15 m del AMD. Deberán tener un mínimo de 2 m de largo y estar montados de manera que el extremo posterior no toque el suelo. Deben ser de un color o colores brillantes en contraste con el área objetivo y claramente visibles desde el aire.

4.6. *Registrador de velocidad del viento*

El viento se registrará dentro de los 50 m del objetivo con el sensor de medición colocado entre 5 m y 7 m sobre el nivel del suelo. En el caso de un mal funcionamiento del equipo automático de medición del viento, los jueces pueden volver al uso de instrumentación electrónica o mecánica alternativa, que se ubica a un mínimo de 5 m sobre el nivel del suelo para la finalización de la competencia.

4.7. *Eventos de 2a Categoría*

Los subcapítulos anteriores son obligatorios en los eventos de segunda categoría:

4.1

4.2

4.4. Nota: en 2^{Dakota del Norte} Categoría Eventos el campo de medición puede tener un radio de hasta 10 m.

4.4.1

4.4.2

4.5

5. PUNTUACIÓN

5.1. Validez de la competencia

Para que el campeonato sea válido, se deben haber puntuado al menos tres rondas.

No se permiten más de doce rondas puntuadas. El Reglamento Local indicará si se programan menos de doce rondas.

5.2. Puntuación

Se utilizará un sistema de puntuación que haya sido aprobado por CIVL para la puntuación de la competición.

La puntuación otorgada a un competidor se expresará en centímetros y se redondeará al centímetro más cercano.

Un sistema de puntuación estará vinculado a una función de "puntuación en vivo", preferiblemente en línea, pero que también se mostrará a los espectadores en la zona de aterrizaje.

5.3. Registro de puntuaciones

5.3.1. DNF, DSQ, Ausente

Un piloto que no voló se indica DNF en la hoja de puntuación y se le otorga la puntuación máxima.

Un piloto que se retire por enfermedad o accidente se marcará como ausente y se le otorgará una puntuación máxima para todas las rondas posteriores no voladas.

A un piloto que sea descalificado para esa ronda se le indicará DSQ en la hoja de puntuación y se le otorgará la puntuación máxima.

Un piloto que sea descalificado para el evento ya no se contará como un competidor a los efectos de la puntuación.

5.3.2. Hojas de puntuación

Las hojas de puntuación se etiquetarán como "Provisional" y "Oficial", según corresponda, y se marcarán con la fecha y hora de emisión, así como la firma del Juez Jefe.

5.4. Método de puntuación

5.4.1. Puntuaciones piloto

Se puntuará a los competidores según la distancia en centímetros entre el punto de aterrizaje (es decir, el primer punto de contacto con el suelo) y el borde del disco del punto muerto. La puntuación será de 0 cm, si el punto de caída está en el disco de centro muerto.

Si el competidor aterriza fuera del objetivo, obtiene una puntuación máxima que es el radio del área donde se miden las puntuaciones.

El aterrizaje debe realizarse con los pies dentro de un radio de 10 m desde el borde del disco central. Si un competidor cae al aterrizar, recibirá una puntuación máxima equivalente a aterrizar fuera del objetivo.

Si un competidor aterriza de tal manera que no se puede definir el primer punto de contacto del pie (talón, costado, puntera ...), se mide el punto más alejado de la pisada.

Si un competidor aterriza con ambos pies juntos, entonces se mide el punto más lejano de la huella más lejana.

5.4.2. Dispositivo de medición automático

Las puntuaciones de hasta un mínimo de 15 cm deben medirse con un dispositivo de medición automático (AMD).

Presión aplicada por parte del competidor al dispositivo de medición automático **deberá** Si se encuentra que un dispositivo de medición automático está defectuoso o no se reinicia y el primer punto de contacto con el suelo ha estado en él, los jueces pueden medir el puntaje del piloto manualmente siempre que puedan hacerlo con consistencia y certeza.

Se recomienda que el organizador proporcione un tapete de control más grande en el objetivo para mostrar el primer punto de contacto del piloto fuera del dispositivo de medición automática.

5.4.3. Puntuaciones individuales

El puntaje de un individuo será la suma de todos los puntajes logrados por ese competidor. Cuando se completan cinco o más rondas válidas, se elimina el peor puntaje individual. Todo competidor registrado oficialmente debe volar al menos una vez durante la competición para seguir siendo un competidor válido y puntuable.

5.4.4. Puntajes de equipo

En los Campeonatos del Mundo, la puntuación del equipo de la nación para cada ronda se calculará como la puntuación total de los tres mejores pilotos del equipo de la nación. Si alguna nación tiene menos de tres competidores, entonces para cada ronda se otorgará al equipo una puntuación máxima por cada una de las puntuaciones para las que no haya competidor.

En los campeonatos continentales, la puntuación del equipo de la nación para cada ronda será la puntuación total de los mejores Y pilotos del equipo de la nación, donde Y se especifica en las Regulaciones Locales (2.3.). Y es nominalmente $(X + 1) / 2$ redondeado al número entero más cercano a X es el número máximo de pilotos en un equipo.

No hay caída de la peor puntuación en la puntuación del equipo.

5.4.5. Puntuaciones empatadas

5.4.5.1. Equipos

En caso de empate entre los tres primeros lugares de los equipos al final de la competencia regular, si las circunstancias lo permiten, todos los miembros de cada uno de esos equipos tendrán un vuelo adicional y se calculará la puntuación del equipo de la Nación (5.4.4). El final de la ventana de despegue se anunciará en la sesión informativa del líder del equipo en la mañana del mismo día de competencia.

En el caso de tiempo insuficiente, según lo determine el Director de la Reunión, el vuelo será entre un miembro designado de cada equipo.

Si, debido a las condiciones climáticas o las limitaciones de tiempo, los vuelos de desempate no se pueden volar en su totalidad, el equipo con el mayor número de puntos de 0cm de los pilotos que hayan marcado para el equipo en cada ronda será declarado ganador. Si el número de ceros es el mismo, se considerará el mayor número de puntuaciones de 1 cm, luego las puntuaciones de 2 cm, etc. declaró el ganador. Si el número de ceros es el mismo, se considerará el número más alto de puntuaciones de 1 cm, luego las puntuaciones de 2 cm, etc.

5.4.5.2. Individuos

En caso de empate para los tres primeros lugares individuales, ambos (o todos) tendrán un vuelo de desempate adicional. Si por condiciones meteorológicas o limitaciones de tiempo no se pueden realizar vuelos de desempate, el piloto con el mayor número de puntuaciones de 0cm será declarado ganador del desempate. consideradas, luego puntuaciones de 2 cm, etc.

5.4.6. Validación de puntuaciones

Tan pronto como sea posible después del final de una ronda, el registrador publicará los puntajes de la ronda (con la fecha y hora de publicación claramente identificadas) en el panel informativo principal etiquetado como Provisional. Cualquier queja o protesta con las puntuaciones debe presentarse dentro del tiempo especificado. Consulte 7.1 y 7.2. Después de que se publiquen las puntuaciones, cualquier puntuación que no haya sido firmada se considerará una queja resuelta, a menos que se presente una protesta. Al final de este tiempo, los puntajes de la ronda serán declarados como Oficiales.

5.5. *Ayudando al piloto lesionado*

Un competidor que aterriza o limita su vuelo específicamente para ayudar a un piloto lesionado no debe verse perjudicado por esta acción.

Sin embargo, otorgar un relanzamiento queda a discreción del Director de la reunión, quien debe tener en cuenta todas las circunstancias antes de otorgarlo. Para conocer las pautas de los procedimientos relacionados con los pilotos en peligro, consulte la Sección común 7-11.

5.6. *Eventos de 2a Categoría*

Los subcapítulos anteriores son obligatorios en los eventos de segunda categoría:

- 5.3.1
- 5.4.1
- 5.4.2
- 5.4.3

6. SANCIONES

6.1. Sanciones permitidas

El MeetDirector impondrá sanciones por infracción o incumplimiento de cualquier regla del Código Deportivo o de las Regulaciones Locales. La severidad de las sanciones puede variar desde un mínimo de advertencia hasta la descalificación, según corresponda a la infracción. Las sanciones se publicarán por escrito en el tablón de anuncios. Excepto donde se indique lo contrario en este documento o en las Regulaciones Locales para el evento, las sanciones impuestas por el Director de la Competencia serán a su discreción y pueden ser una de las siguientes:

- Advertencia
- Imposición de puntuación máxima para la ronda
- Descalificación

6.2. Aplicación de sanciones

El Director de la Competencia será coherente en la aplicación de las sanciones, pero puede aumentar estas sanciones por la repetición de la misma infracción por uno o más competidores. Cuando hay más de una infracción de una regla por parte de un piloto en un solo vuelo, y donde se especifican sanciones progresivas por esa infracción, el Director de la Competencia puede imponer más de una sanción.

6.3. Sanciones específicas

- Vuelo peligroso o agresivo * 1^{er} delito: advertencia. 2^o Dakota del Norte infracción: puntuación máxima de la ronda.
3^{ra} infracción: descalificación
- Coaching de radio
1^{er} infracción: puntuación máxima de la ronda. 2^o Dakota del Norte infracción: descalificación.
- Abuso de los oficiales o desprestigio del deporte 1^{er} delito: advertencia. 2^o Dakota del Norte infracción: descalificación.

* Esto puede incluir vuelos de tipo acrobático y lo que es aceptable debe ser informado por el MD o el CJ.

7. QUEJAS Y PROTESTAS

El Organizador de la Competencia conservará y archivará las imágenes de video y otras pruebas durante al menos 90 días después del final del evento, o hasta que se haya resuelto una apelación (consulte el Capítulo 6 de la Sección General).

7.1. *Quejas*

Se puede presentar una queja al **Juez principal**, preferiblemente por el líder del equipo, por escrito, en inglés, para solicitar una corrección. Debe realizarse dentro de las dos horas siguientes a la publicación de los resultados provisionales.

Si las calificaciones provisionales se publican más de 2 horas después de la puesta del sol y antes de las 6:00 am del día siguiente, la fecha límite para presentar una queja es las 8:00 am.

Para la última ronda de competencia, las quejas deben presentarse dentro de una hora después de la publicación de los resultados provisionales.

Las quejas se tramitarán rápidamente. Los reglamentos locales pueden cambiar los plazos de las quejas.

7.2. *Protestas*

Si el demandante no está satisfecho con el resultado, se puede presentar una protesta al Director de la Reunión, preferiblemente por el líder del equipo, por escrito, en inglés utilizando la plantilla del formulario de protesta. (Sección 7 - Pautas y plantillas)

Las protestas deben presentarse dentro de las 2 horas siguientes a la notificación del resultado de la denuncia por parte del **Juez principal**.

Para la última ronda de competencia, las protestas deben enviarse dentro de 1 hora de haber sido informadas por el **Juez principal** del resultado de la denuncia.

El director de la reunión tomará nota de la hora de recepción y pasará inmediatamente la protesta al presidente del jurado para que actúe.

La tasa de protesta se definirá en el Reglamento Local. No puede superar los 50 dólares estadounidenses o 50 euros. Se devolverá si la protesta es confirmada. Las regulaciones locales pueden cambiar los plazos de protesta.

8. NORMAS DE AERONAVEGABILIDAD Y SEGURIDAD DEL EQUIPO

8.1. Parapentes

8.1.1. Clasificación

Solo los parapentes con certificación EN pueden volar.

8.1.2. Estándar de aeronavegabilidad - Limitaciones de vuelo

Cada planeador deberá volar dentro de las limitaciones de su certificado de aeronavegabilidad o permiso de vuelo y las limitaciones publicadas por el fabricante.

Se prohíben las maniobras acrobáticas.

8.1.3. Prueba de aeronavegabilidad

Al registrarse, los pilotos deben firmar el Certificado de planeador certificado. Consulte Pautas y plantillas.

8.1.4. Planeadores certificados

Un planeador volará a lo largo de los campeonatos como una sola entidad estructural usando el mismo estándar de componentes usados en el primer día.

No se permiten modificaciones a un planeador que lo lleven fuera de su certificación. Se hacen concesiones a esta regla para cubrir el caso de reparaciones esenciales.

Cualquier daño mayor será informado al Director de la Competencia sin demora y el planeador podrá ser reparado. Todas las piezas de repuesto deben cumplir exactamente con las especificaciones originales.

Si el Director del Encuentro otorga permiso para reemplazar el planeador temporal o permanentemente por razones de daño, pérdida o robo fuera del control del piloto, puede ser reemplazado por una marca y modelo idénticos o similares.

8.1.5. Verificación de aeronavegabilidad

El organizador, preferiblemente el Director de seguridad, realizará controles de aeronavegabilidad durante la competición. En cualquier momento durante los campeonatos, los organizadores y oficiales tienen derecho a inspeccionar cualquier planeador en competencia. **y otros equipos que incluyen, entre otros, arnés, paracaídas de emergencia, casco, equipo de liberación de remolque, calzado, etc.** y, si es necesario, conectarlo a tierra por motivos de seguridad o de incumplimiento.

Los organizadores aplicarán cualquier otra penalización listada en estas reglas y las Regulaciones Locales por incumplimiento de los estándares de clase o de aeronavegabilidad. Todos los pilotos que compiten deben cooperar con los organizadores y oficiales.

8.2. Radio

La organización debería exigir a los pilotos que lleven una radio que pueda recibir y transmitir en la frecuencia de seguridad definida. La frecuencia de seguridad se establecerá y utilizará durante el vuelo. Las frecuencias de radio se especificarán en los Reglamentos Locales.

Los micrófonos activados por voz (operados por VOX) están estrictamente prohibidos.

Está estrictamente prohibido el uso de radios, teléfonos móviles o cualquier otro medio de comunicación para dirigir a los competidores al objetivo (que no sean razones de seguridad).

8.3. Otro equipo

8.3.1. Arnese

Todos los pilotos deben volar con una combinación de arnés y protector de espalda en la configuración que ha sido probada para LTF09.

8.3.2. Cascos

Todos los pilotos deben usar un casco, certificado según EN966 (HPG), EN1077-A y -B (Deportes de nieve), ASTM 2040 (Deportes de nieve) o Snell RS-98, en todo momento mientras vuelen.

8.3.3. Reserva de paracaídas

Los pilotos deben llevar un paracaídas de reserva útil (emergencia o rescate).

Los pilotos deben asegurarse de que estén dentro del peso máximo certificado del paracaídas de reserva.

8.3.4. Calzado

El calzado de los competidores debe cumplir con los siguientes requisitos:

- El calzado debe ser adecuado para un despegue y aterrizaje seguro.
- El calzado no debe modificarse de manera que pueda dañar el dispositivo de medición automática (AMD).
- Cualquier modificación al calzado deberá cumplir con los siguientes requisitos:

o Material:

Las modificaciones se harán de caucho o de cualquier material que tenga propiedades equivalentes.

No se aceptan metales, cerámicas o plásticos duros, incluidos los subcomponentes.

La dureza del material de modificación debe ser un máximo de '70' cuando se mide con un durómetro Shore (escala A). *

El material no dejará marcas en la almohadilla AMD.

o Dimensiones:

El ancho o diámetro de la modificación debe ser como mínimo de 15,0 mm.

El radio de esquina (ii) de los bordes de modificación debe ser de un mínimo de 2,0 mm. (No habrá bordes afilados)

El 'radio' de las modificaciones de tipo domo debe ser de un mínimo de 8,0 mm (el radio que define la 'protuberancia' de la suela).

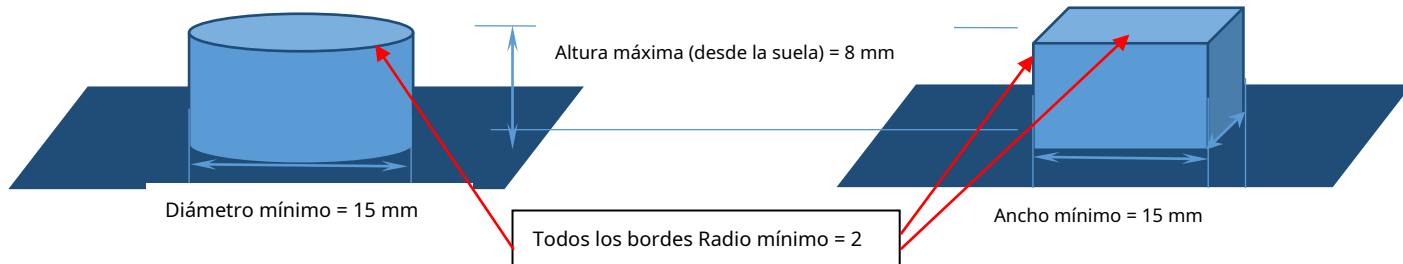
La modificación deberá sobresalir un máximo de 8,0 mm de la superficie nominal de la suela o el talón del zapato. (profundidad)

* Esto es equivalente a una goma mediana. Ejemplo: una goma 'medianamente blanda' como una goma de borrar en la parte superior de un lápiz mide aproximadamente '40'; un caucho 'semiduro' como un neumático de automóvil es '70': ambos medidos en la escala Shore 'A'.

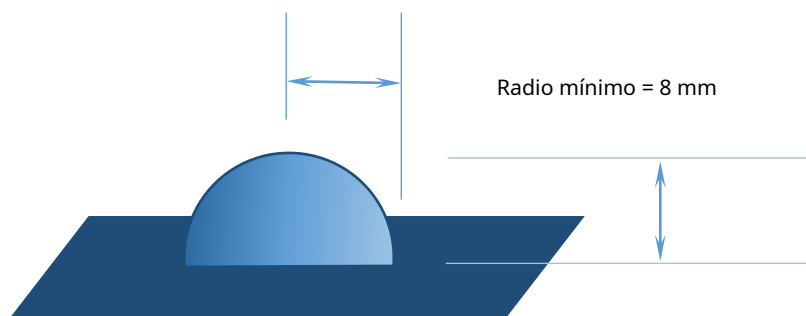
Diagrama: (La ilustración como se ve, asume que la suela del zapato está debajo de la modificación)

Espárrago cilíndrico

2. Perno prisionero cuadrado



Semental hemisférico



8.4. *2Dakota del Norte Categoría Eventos*

Los subcapítulos anteriores son obligatorios en los eventos de segunda categoría:

- 8.1.4.
- 8.1.5
- 8.2.
- 8.3.1
- 8.3.2.
- 8.3.3
- 8.3.4

9. CÓDIGO DE JUZGAR

El Código de Juzgamiento está en continuo desarrollo. Siguiendo la propuesta del Comité de Precisión del Parapente, y con la aprobación de la Mesa, los elementos del Código de Jueces pueden modificarse entre las Plenarias y la publicación de una nueva versión. Los párrafos modificados se marcarán con una barra lateral. Estas modificaciones serán posteriormente aprobadas por el próximo Plenario de la CIVL.

9.1. *Requisitos*

Los jueces están calificados para observar, marcar y medir el desempeño de un competidor. Los jueces serán de gran integridad y deben ser capaces de tomar decisiones justas e imparciales. Los jueces deben tener un conocimiento detallado de la Sección General del Código Deportivo; de la Sección 7C, incluido este Código de Juzgamiento; el Reglamento Local del evento que juzgan y de otros documentos relevantes publicados por FAI y CIVL.

Los jueces deben tener conocimientos básicos sobre los límites de seguridad del parapente.

Los jueces deben registrar el evento que juzgan en un libro de registro. Presentarán su cuaderno de bitácora al Juez Jefe o del Evento si así lo solicita.

El juez jefe puede revocar el nombramiento de los jueces si no cumplen con los estándares de este código o si son culpables de delitos menores durante la competición.

El inglés es el idioma oficial de CIVL. En los eventos de 1ra categoría, todos los jueces hablarán inglés.

9.1.1. 2Dakota del Norte **Eventos de categoría,**

Si el 50% de los pilotos son de un país diferente al que organiza el evento, al menos el Juez Jefe y el Juez del Evento hablarán inglés. Si menos del 50% de los pilotos son de un país diferente al que organiza el evento, un traductor al inglés estará disponible en todo momento.

9.2. *Aprobación*

Los jueces son oficiales de la FAI.

Los jueces deberán contar con la aprobación de su NAC o autoridad delegada, esto se aplica también a las competiciones de eventos de 2da categoría.

CIVL actualiza y publica regularmente en su sitio web una lista de los jueces Cat 1 aprobados. Los NAC deben llevar un registro de los jueces nacionales en el país respectivo y enviar a CIVL los nombres de los candidatos para **eventual** reconocimiento como jueces Cat 1.

9.2.1. 2Dakota del Norte **Categoría Eventos**

Se pueden utilizar jueces nacionales. Para los intentos de récord, al menos un juez de categoría 1 debe estar presente.

9.3. *Equipo*

El equipo de jueces **deberá** estar formado por al menos el siguiente número de jueces:

Eventos de 1a Categoría

Juez Jefe 1
Juez de evento 1
Jueces de destino 5
Jueces de reserva 3
Total 10

El equipo de jueces será de 3 naciones diferentes. Los jueces principales y del evento serán de 2 naciones diferentes. El Juez Jefe no puede ser de la nación organizadora.

Eventos de prueba para eventos de 1ra categoría

Juez Jefe 1
Juez de evento 1
Jueces de destino 5
Jueces de reserva 2
Total 9

El equipo de jueces será de 2 naciones diferentes.

Los jueces principales y del evento serán de 2 naciones diferentes. Preferiblemente, deben ser los mismos Jueces que para el Evento de 1ª Categoría.

Eventos de 2a Categoría

Juez Jefe 1
Juez de evento 1
Jueces de destino 3
Jueces de reserva 1
Total 6

El Equipo de Jueces será de 2 naciones diferentes si al menos el 50% de los pilotos son de otra nación que la organizadora.

Si se esperan menos de 50 pilotos en el Evento, el Juez Jefe y el Juez del Evento pueden ser una sola persona.

9.4. Nominación

Los miembros del equipo de jueces son designados por:

Eventos de 1ra categoría y eventos de prueba para eventos de 1ra categoría

Juez Jefe: CIVL en consulta con el Organizador
Juez del evento: CIVL en consulta con el juez principal y el organizador
Jueces de destino y de reserva: CIVL en consulta con el Juez Jefe y el Organizador

Eventos de 2a Categoría

Juez Jefe: Organizador
Otros jueces: organizador en consulta con el juez principal.

9.5. Selección

Los miembros del equipo de jueces para un evento de categoría 1 son seleccionados por la CIVL de aquellos con los niveles adecuados de experiencia que están registrados en la lista de jueces de CIVL Cat 1.

Eventos de 1a Categoría

Los miembros del equipo de jueces participarán en un seminario de jueces directamente antes del comienzo del evento. El seminario es conducido por el Juez Jefe. Los jueces deben tener la siguiente experiencia en eventos sancionados por la FAI:

Juez principal

Actuó al menos dos veces como juez del evento en los últimos 4 años (al menos una vez en un evento de 1ra categoría) y

Actuó al menos una vez como Juez Jefe en un 1^{er} Evento de 2ª Categoría en los últimos 4 años.

Debe tener conocimiento y comprensión de los límites de seguridad del parapente.

Juez de evento

Actuó como juez de destino al menos 4 veces

y

Actuó como Juez Principal o del Evento en al menos dos 1st o Eventos de 2ª Categoría en los últimos 3 años.

Debe tener conocimiento y comprensión de los límites de seguridad del parapente.

Jueces de destino y de reserva

Actuó como juez de destino en al menos dos eventos de 2da categoría en los últimos 2 años.

Eventos de 2a Categoría

Para los eventos de 2da categoría, los jueces deben tener la siguiente experiencia en eventos autorizados por la FAI:

Juez principal

Actuó como Juez Principal o del Evento en los últimos 2 años.

Juez de evento

Actuó dos veces como juez de destino en los últimos 2 años. O

Actuó como Juez Principal o del Evento en los últimos 2 años.

Juez de destino

Asistí a la capacitación nacional de jueces en los últimos 2 años.

9.6. Responsabilidades de los jueces

9.6.1. Juez principal

El juez principal es el líder del equipo de jueces. Él debería:

- Estar disponible para la selección del equipo de jueces y asegurarse de que se cumplan todos los requisitos. En los eventos de 1ª categoría, conviértase en el conferencista principal en el seminario de evaluación obligatorio. Celebrar una reunión preparatoria para el equipo de jueces y los roles de apoyo antes del oficial ronda de entrenamiento.
- Asegúrese de que todos los miembros del equipo de jueces mantengan los estándares correctos de evaluación.
- Asegúrese de que todo el equipo necesario esté disponible y en funcionamiento.
- Apruebe el dispositivo de medición automático y **área objetivo (ubicación, superficie objetivo, configuración)**.
- Asistir a todas las sesiones informativas de los competidores y si es necesario participar en ellas.
- Consulte con el Juez del Evento y el Director de la Competencia si se hace una solicitud para detener temporalmente la competencia.
- Reciba, revise, tome decisiones y registre cualquier queja inicial. Decida iniciar una revisión de evidencia de video de acuerdo con S7C.
- Detenga la competencia después de que él haya consultado con el Juez del Evento, el Director de la Competencia y el Director de Seguridad si alguno de estos Oficiales considera que las condiciones se están volviendo peligrosas. Verifique la hoja de puntuación y fírmela (con fecha y hora) para confirmar la validez de las puntuaciones redondas. Asegúrese de que los resultados de una competencia sean correctos, publicados y de acuerdo con S7C antes de finalizar el vuelo del evento. (Por ejemplo, identificando puntajes empatados y notificando al Director de la Reunión la necesidad de vuelos)
- Mantenga un registro del equipo de jueces y proporcione esta información al coordinador de la competencia CIVL para que se pueda actualizar la base de datos de jueces internacionales.

9.6.2. Juez de evento

El Juez del Evento deberá:

- Salga y compruebe el área objetivo.
- **Asegúrese de que el dispositivo de medición automático esté funcionando correctamente**
- Asegure el buen funcionamiento del área objetivo.
- Coloque a los jueces de destino y asigne sus tareas.
- Asumir cualquiera de las tareas dentro del área objetivo si es necesario. Observe la separación de los competidores en el aire y durante la aproximación final.

- Observe la ruta de los pilotos desde el despegue hasta el aterrizaje.
- En un Evento de 1ª Categoría, participa en el seminario de evaluación obligatorio.
- Observe y tome decisiones de vuelo de seguridad en la competencia con respecto a las normas de vuelo y las condiciones climáticas, particularmente en el área objetivo.
- Tomar decisiones sobre re-vuelos.

9.6.3. Jueces de destino

Los jueces de destino deberán:

- Observe todos los contactos del piloto y su equipo con el suelo y decida si el piloto puede puntuar o si se trata de una caída.
- Si se puntúa al piloto, decida si el primer punto de contacto con el suelo es con el pie izquierdo o derecho, o con ambos pies.
- Marque el primer punto de contacto con el suelo si está entre el dispositivo de medición automática y el límite exterior del objetivo y mida la distancia entre este punto y el borde del disco del centro muerto.
- Si hubo más de un punto de primer contacto con el suelo, marque y mida el punto de contacto más lejano.
- Si el dispositivo de medición automático está defectuoso, marque y mida también dentro de los límites del dispositivo.
- Llame la partitura a la grabadora.

Al menos un Juez se encarga de observar si se puede puntuar al piloto o si se trata de una caída. Al menos un Juez es el encargado de observar qué pie toca el suelo primero. Solo un Juez se encarga de marcar el puntaje.

9.6.4. Registrador / anotador

El registrador es parte del equipo de jueces y es responsable de la recopilación adecuada de los puntajes de una competencia.

El Registrador deberá:

- Repita la puntuación marcada por el juez de destino. Registre el puntaje en
- la hoja de registro oficial de puntajes. Asegura que los pilotos **firmar** sus
- puntuaciones en la hoja de registro oficial.
- Registre los tiempos de inicio, finalización y descanso de las rondas en la hoja de registro oficial.
- **Tenga en cuenta la concesión de relanzamientos.**
- Ingrese las puntuaciones en la aplicación de software de puntuación y verifique la precisión.
- Donde corresponda, publique las puntuaciones en Internet.
- Asegúrese de que CJ verifique, fechas, horas y firme las hojas oficiales. Colocar
- las hojas de puntuación oficiales en el tablón de anuncios oficial.

9,7. **Otras responsabilidades**

9.7.1. Mariscal de lanzamiento

El mariscal de lanzamiento no es un juez. Es un funcionario designado por los Organizadores. El Mariscal de Lanzamiento deberá:

- Ser responsable del buen funcionamiento de las operaciones de despegue.
- Tener conocimiento y experiencia del clima local y las condiciones de vuelo.
- **Tener antecedentes de ser piloto de parapente y experiencia en vuelos locales.**
- Abra y cierre la zona de despegue. Llame a los
- pilotos para que se preparen.
- Asegúrese de que los pilotos despeguen de acuerdo con la lista de órdenes de vuelo publicada.
- Permitir lanzamientos fuera de orden de vuelo en casos especiales.
- Comuníquese con el juez principal, el juez de eventos y el director de reuniones con respecto a las condiciones de vuelo, la seguridad y la competencia de carrera.
- Comunicarse con los pilotos en el despegue sobre seguridad y logística de competición.

9.7.2. Monitor de velocidad del viento

El monitor de velocidad del viento no es un juez. Es designado por los organizadores. **Es posible que no se requiera un monitor de velocidad del viento si hay un sistema de registro automático del viento dentro de un AMD electrónico.**

El monitor de velocidad del viento deberá:

- Observe la velocidad del viento utilizando un dispositivo de medición de la velocidad del viento en el período de 30 segundos antes del aterrizaje por parte de un competidor.
- Si el viento excede el valor máximo, registre el valor en la hoja de registro oficial de velocidad del viento y notifique al Juez del Evento.

En los eventos de 2da categoría, el servicio del monitor de velocidad del viento se puede simplificar mediante el uso de instrumentos mecánicos, pero en caso de vientos fuertes, el organizador debe proporcionar una persona para observar e informar continuamente la velocidad del viento al juez del evento.

9,8. Equipo

9.8.1. Dispositivo de medición automático

Consulte 5.4.2

9.8.2. Otros equipos de medición y puntuación

Los jueces deberán tener el equipo necesario para trabajar eficientemente en el blanco. Consulte la lista de verificación Pautas y plantillas para juzgar para organizadores.

9.8.3. Ropa

Todos los jueces usarán ropa (chalecos, camisetas, etc.) de colores muy visibles.

En el evento de 1ª categoría, el organizador proporcionará ropa transpirable de acuerdo con las condiciones meteorológicas. La ropa tendrá un logotipo FAI / CIVL y un texto claro "JUDGE" en la espalda.

9.8.4. Comunicación

El organizador proporcionará equipo de comunicación para facilitar la comunicación entre el Director de la Competencia, el Juez Jefe, el Juez del Evento, el Mariscal de Lanzamiento, el Comisario y el Jurado.

9.8.5. Abrigo

El organizador debe proporcionar refugio y refrigerio a los jueces y oficiales de apoyo.

9,9. Seminarios de evaluación

Los seminarios de evaluación de la CIVL pueden ser organizados por la CIVL, por un organizador de eventos y / o por un NAC.

Los seminarios de evaluación de CIVL deberán ser aprobados por la Oficina de CIVL al menos 60 días antes de su participación y se harán públicos en el sitio web de CIVL.

El conferenciante principal será un juez principal con experiencia en el nivel del evento, es decir, mundial, continental, nacional, etc. Otros conferenciantes pueden ser jueces del evento u oficiales de la CIVL (comisario, jurado, miembros de la mesa...).

Dependiendo de la disponibilidad de fondos, CIVL puede cubrir los gastos de viaje de algunos profesores.

Se organizará un seminario de evaluación de la CIVL justo antes de cada evento de primera categoría y sus eventos previos. El programa seguirá el plan de estudios del seminario de evaluación CIVL.

Los NAC pueden organizar sus propios seminarios nacionales para jueces de eventos de segunda categoría utilizando el plan de estudios y el material del seminario de evaluación proporcionado en el sitio web de CIVL.

9.10. Registro de jueces

La lista de jueces de categoría 1 de CIVL ha sido compilada y mantenida por CIVL.

Todos los jueces que asisten a los seminarios de evaluación de la CIVL y están designados para actuar como jueces en las competiciones de categoría 1 o sus eventos previos se registran en la lista. Los organizadores del seminario de jueces de CIVL son responsables de recopilar y enviar datos sobre los jueces a CIVL.

9.11. Libros de registro

Todos los jueces deben mantener sus propios libros de registro de jueces y deben hacer que el juez jefe o los jueces del evento lo firmen al final del evento.

Todos los jueces presentarán sus libros de registro de jueces al juez jefe o al juez del evento si así lo solicita.

10. Índice

Aeronavegabilidad	25	Penaltis	23
Asistencia al piloto lesionado	22	Separación piloto	15
Dispositivo de medición automático	18, 21	Protestas	24
Parapentes certificados	25	Calificación	11
Juez Jefe	19, 30	Registro	12
Quejas	24	Relanzamientos	<small>dieciséis</small>
Daño a un planeador	25	Días de descanso	17
competidor DNF	20	Orden inverso	13
DSQ	20	Puntaje redondeando	20
Pad electrónico	10	Puntuaciones - individual	21
Juez de evento	19, 30	Puntuación	20
Despegue fallido	14	Sistemas de puntuación	20
Aproximación final	15	Lista de inicio	13
Ronda final	13	Suspendiendo una ronda	14
Orden de vuelo	13	Objetivo	10, 18
Sección general	9	Jueces de destino	31
Cascos	26	Obstrucción del objetivo	<small>dieciséis</small>
Lanzamiento en colina	13, 18	Desempate	21
País anfitrión	11	Puntuaciones empatadas	21
Jueces	28, 32, 33	Redondeo de tiempo y distancia	20
discreción de los jueces	<small>dieciséis</small>	Desbloqueo de remolque	13
Aterrizaje	9	Prueba de video	17
Intervalo de lanzamiento	13	Lanzamiento del cabrestante	13, 18
Orden de lanzamiento	14	Remolque del cabrestante	11
Rondas máximas	20	Indicación de la dirección del viento	19
Campo de medición	18	Límites del viento	15
Conozca al director	18	Velocidad del viento	16
Rondas mínimas	20	Registrador de velocidad del viento	19