



NORMAS LOCALES / LOCAL RULES

ACCURACY OPEN FAI 2

ORGANIZACIÓN

Federación Aérea Catalana

Real Federación Aérea Española

parapent@federacioaeria.cat

28/08/2023

1.- Requisitos de participación

- Disponer de título de Piloto / Alumno avanzado / IPPI3.
- Disponer de Licencia Federativa Autonómica con seguro que cumpla las mínimas coberturas según RD849/1993.
- Disponer de licencia con habilitación Nacional RFAE y FAI (Ranking FAI).
- Disponer de licencia Catalana (Campeonato de Cataluña).
- Inscripción: www.civilcomps.org
- Abonar el precio de inscripción. Anticipado 40€, hasta 01 de octubre. No anticipado 60€ (Numero de cuenta de la FAC: ES89 0081 0041 9000 0166 3776, indicando en el concepto el nombre y apellidos + Precisión)

2.- Participantes

- Se creará un grupo de Telegram para aportar toda la información previa y durante la competición, así como información de interés, previsión meteo, horarios, etc..
- Mínimo de participantes para disputar el Campeonato: 15
- Máximo de participantes: 30 (por orden de pago)
- La inscripción da derecho a participar y puntuar en la competición, incluye los remontes y detalles de participación, así como agua y fruta de avituallamiento.
- Los pilotos tendrán un numero de dorsal asignado, este será autoadhesivo y se tendrá que colocar en el casco de manera visible, así como un dorsal que se colocará en la pierna derecha parte inferior de la rodilla.
- Los pilotos dispondrán de silla con protección y paracaídas de emergencia instalado.
- Uso de radio en vuelo con frecuencia 144.160 Mhz

3.- Mangas

- Numero de mangas: 7
- Aterrizaje por manga: 1
- En caso de no poder disputar el total de mangas por causas meteorológicas, la clasificación se realizará sobre el número de mangas completadas por el total de participantes que las disputan.
- Orden de despegue:
Durante el briefing se realizará un sorteo para asignar el orden de despegues de los pilotos en las mangas de la mañana y otro sorteo para las mangas de la tarde.
El orden de despegues de la última ronda se asignará en orden inverso al resultado de la clasificación hasta ese momento.
- 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.
- El intervalo de los despegues será de no menos de 3 minutos.

4.- Diana

- Zona delimitada de 10 metros de diámetro con marcas circulares desde su centro hasta el exterior separadas entre sí por una distancia determinada para aportar referencias a los pilotos y jueces.
- Una diana electrónica de 30 cm aprox. de diámetro con sensibilidad de mayor presión colocada en el centro de la zona delimitada como diana.

5.- Puntuación

- La puntuación se medirá en centímetros desde el punto central de la diana hasta el primer pie que contacte el suelo.
- La medición se realizará como referencia en la parte de contacto con el suelo más próxima al centro de la diana.
- No se realizará mediciones más allá de la delimitación de la diana, siendo la medición máxima de 5 metros desde el centro de la diana.
- 1 descarte a partir de 5a manga completada.

6.- Penalización

- Aterrizar de manera que el primer contacto sea cualquier otra parte distinta a los pies o de manera descontrolada con pérdida del equilibrio que provoque posterior contacto en el suelo con otras partes del cuerpo o de la silla.
- No respetar los horarios indicados por la organización en los puntos remonte y del orden de despegue.
- Permanecer en vuelo más tiempo del necesario.

Penalización: 5 metros

7.- Mediciones

- Estas se realizarán sobre la zona de contacto del pie en la diana que dicta las normas del reglamento FAI - Sección 7C Accuracy - clase O apartado 5.4.1, por lo general, 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 y desde donde se realizará la medición.

8.- Clasificación

- Se realizará a partir de la suma de puntuaciones obtenidas en el total de aterrizajes realizados.
- Clasificación Femenina FAI 2
- Clasificación Femenina Campeonato de Cataluña, con licencia Catalana.
- Clasificación Individual FAI 2
- Clasificación Individual Campeonato de Cataluña, con licencia Catalana.

9.- Horarios / Programación

Viernes 13 (Entrenos) [Ubicación Zona 1](#)

- Remontes: 17h Restaurante Macierol
- Fin Remontes: 20h

Sábado 14 (Competición) [Ubicación Zona 1](#)

- Breafing / dorsales: 07:30h Restaurante Macierol
- Remontes: 08:00h
- Fin mangas de la mañana: 13h
- Inicio Remontes tarde: 16:30h [Ubicación Zona 2](#)
- Fin mangas de la tarde 20h

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

Se utilizarán despegues alternativos (Nova - Coll d'Ares) en caso de ser necesario así como el campo de aterrizaje (Macierol – Agulló).

10.- Organización

Meet Director / Event Judge: **Alfredo Sánchez** (parapent@federacioaeria.cat)

Director de Seguridad: **Miquel Villarta**
Jefe de Despegue: (Por definir)

Jueces de Diana

Target Judge 1 Anotador: **Tania Sancho Juez**
Target Judge 2 Diana exterior: **Mónica Olivera**
Target Judge 3 Diana interior: **Ananda Sanromà**

Auxiliares

Anotación mediciones: (**Francesc Camarena**)
Apoyo despegue: (Por definir)

12.- Juez del Evento/ Event Judge

- Supervisará las funciones del resto de jueces.
- Resolverá las dudas que se planteen.
- Resolverá las disputas.
- Dará inicio y final de las mangas.

11.- Juez de despegue

- En el despegue el jefe de despegue tendrá absoluta autonomía para organizar las salidas, preparación de los pilotos, así como parar o reactivar la manga.
- 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.
- Permitirá o no que un piloto redespague y en que orden si este ha realizado un despegue frustrado.
- No permitirá el redespague de manera general si el piloto ha despegado sin detectar el correcto estado de su parapente y este tenga un nudo o objeto que provoque realizar un aterrizaje anticipado.
- Penalizará las faltas de puntualidad de los pilotos en las respectivas mangas o bien no realicen la manga en el tiempo asignado para que todos los pilotos la disputen.

12.- Jueces de Aterrizaje

- Se encargarán de realizar las mediciones correspondientes y supervisar la correcta aproximación.
- Supervisar el primer punto de contacto, ayudar y dar apoyo al Juez anotador.
- Ejecutar las penalizaciones
- Informar al Juez principal del evento de cualquier disputa.
- Decidir las disputas junto al Juez principal del evento.
- Cancelar, parar o reanudar las mangas, con autorización del Juez del evento, por cuestiones de seguridad, mal tiempo, o cualquier incidente.

13.- Comité de Seguridad

- Un Director de Seguridad tendrá la responsabilidad 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.

14.- Consideraciones de la competición

Aproximación final

- 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.
- Las maniobras de descenso realizadas se realizaran a no menos de 100 m de altura.
- 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, previos al contacto con el suelo.

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.
- Si el viento supera el máximo establecido la aproximación el piloto será informado con bandera roja.

Señalización

- 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, para mostrar las condiciones en las fases de despegue-vuelo-aterrizaje.
- No seran los competidores.
- Los winddumies efectuaran la apertura de la prueba en caso de haberlos e informaran a los participantes las condiciones del vuelo a ejecutar.

Pruebas de Video

- Organizador dispondrá de apoyo a las disputas o dudas la grabación en vídeo

de los aterrizajes. 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 falta de pruebas de vídeo no es una razón para conceder validar una reclamación, la decisión final en caso de duda sobre una prueba de video la tiene el Juez del evento junto a la valoración de los jueces correspondientes.
- La prueba de video es un apoyo a la decisión final.

Radio de Comunicaciones

- Frecuencia de vuelo: 141.160
- Sólo las frecuencias asignadas por los organizadores pueden ser utilizadas.

15.- Reclamación

- 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 30€ 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.
- La organización dispondrá de grabación por imagen de video de todos los aterrizajes, en caso de reclamación, si el resultado es desfavorable, no se devolverá el pago de la reclamación, en caso favorable se subsanará el error y se devolverá el importe abonado por la reclamación.
- La formalización de protesta oficial se realizará en un formato facilitado por la organización.

El presente documento rige para la prueba de Liga Nacional de Parapente en la modalidad de Precisión, 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, SU FALTA DE CONOCIMIENTO NO EXIME DE LAS CONSECUENCIAS QUE CORRESPONDAN.