

CAMPEONATO DE ANDALUCÍA DE PARAPENTE DE PRECISIÓN

Lora del Río (Sevilla), 22 a 24 de noviembre de 2024

Organiza: FEDERACIÓN ANDALUZA DE LOS DEPORTES AÉREOS.

Colaboran: Consejería de Cultura y Deporte, Ayuntamiento de Lora del Río y Flysur parapente.

Fecha: 22 a 24 de noviembre de 2024

Lugar de Celebración (*Plano de situación al final del documento*):

Ciudad deportiva de Lora del Río (Sevilla)

Categorías:

- **General.** Para esta categoría puntuarán todos los participantes en el Campeonato, con independencia de su sexo.
- **Femenina.** Para esta categoría puntuarán todas las mujeres que participen en el Campeonato.
- **Hobby.** Para esta categoría puntuarán, únicamente, aquellos pilotos que no hayan participado en Campeonato de España ni en eventos FAI1.

Requisitos, procedimiento y plazos de inscripción:

1. Estar en posesión de la Licencia deportiva expedida por la FEADA, en vigor durante toda la competición y válida para participar en competiciones oficiales de parapente. Podrán inscribirse aquellas personas con licencia deportiva expedida por otra Federación Aérea. Los inscritos con licencia expedida por la FEADA puntuarán para el Campeonato de Andalucía y aquellos inscritos con licencia expedida por otra Federación Aérea puntuarán únicamente para la clasificación Open. Todos los participantes puntuarán para la clasificación Open.

2. Tener la acreditación técnica mínima de Piloto de Parapente (D2).

3. Cumplimentar el formulario de inscripción: <https://civlcomps.org/sign-in>

4. Abonar la cuota de inscripción:

Importe de la inscripción: **45,00 €**

La cuota de inscripción se abonará en la siguiente cuenta corriente de la FEADA:

Entidad: **BANCO SABADELL**

IBAN: **ES84 0081 7420 7300 0128 3430**

Ordenante: **Nombre y apellidos del federado.**

Concepto: **C.A. Parapente Precisión**

La inscripción al campeonato incluirá una comida uno de los dos días y agua.

5. El plazo de inscripción finaliza el día: **15 de noviembre** de 2024.

Número mínimo y máximo de participantes y criterios de selección:

Se establece un **mínimo de 5 participantes** para que la competición sea válida. En caso de no alcanzarse el mínimo de participantes, la organización podrá suspender la celebración del Campeonato.

Por razones de organización, se establece un **número máximo de 50 pilotos**.

En el supuesto de que el número de solicitudes de inscripción sea superior al número máximo de inscripciones establecido, se atenderá al orden de llegada de las solicitudes, dándose preferencia a los deportistas con licencia expedida por la FEADA.

Programa y Horarios:

Viernes 22 de noviembre:

20:00 a 21:00 h. Charla y puesta en Común: Iniciación al Acuraccy, Material, Seguridad, Entrenamiento y Selección Nacional.

21:00 a 21:30 h. Formalización de Inscripciones. Lugar por determinar.

Sábado 23 de noviembre:

8:10 h. Briefing Obligatorio

8:30 h. Inicio ronda Entrenamiento y competición.

18:00 h. Fin de jornada

Domingo 24 de noviembre:

8:30 Continuación de rondas.

14:00 (No se empieza ninguna ronda).

15:30 Hora límite del último Vuelo.

16:00 Entrega de Premios.

La organización podrá modificar los horarios, programas y el desarrollo del campeonato, comunicando las nuevas variaciones con tiempo suficiente a todos los participantes inscritos.

Normas de seguridad: Durante la reunión de pilotos se expondrán las normas de seguridad durante el evento.

Dopaje: Cualquier competidor que tenga que tomar alguna de las sustancias incluidas en la Lista de Prohibiciones de la AMA (<https://www.wada-ama.org/en/content/what-is-prohibited>) por una necesidad médica, debe tener una Autorización de Uso Terapéutico (AUT) otorgado por la Autoridad Médica correspondiente y comunicarlo al Director del Concurso.

Organización:

Director de Competición: Samuel Aguilera Romero (Juez FAI2).

Juez principal: Virginia Gabriela Neagoe (Juez FAI2).

Juez de evento: Ana Belén Lozano (Juez FAI1).

Aspectos técnicos: Samuel Aguilera Lozano (Juez FAI2).

Comité de Seguridad: Alberto Lira Montalvo.

Samuel Aguilera Lozano.

Daniel Blanco Navarro.

Dos pilotos por determinar.

Jefe de Despegue: por determinar.

Jurado de Objetivo y Despegue:

- Target Judge 1: Virginia Neagoe (Juez FAI2).
- Target Judge 2: Ana Belén Lozano (Juez FAI1).
- Target Judge 3: Pendiente de designar.
- Target Judge 4: Pendiente de designar.
- Target Judge 5: Pendiente de designar.

Premios a entregar: Medallas para los tres primeros clasificados del Cto. de Andalucía.

Comida y Alojamientos.

Los desplazamientos y alojamientos, correrán por cuenta del participante.

La inscripción conlleva la aceptación de las normas anunciadas para la competición.

Localización del lugar de celebración:



NORMAS LOCALES DEL CAMPEONATO

- **Número de rondas, descartes y puntuaciones:**

Será lo estipulado por el reglamento FAI Sporting Code S7 C - Accuracy 2022 con las modificaciones siguientes. <https://www.fai.org/page/sporting-code-section-7>

Nº máximo de mangas: 9.

Descartes: 1 único descarte a partir de la 5 manga.

La puntuación será desde 0 a 500 cm.

- **Canal de información oficial.**

El medio oficial de información será el canal de Whatsapp creado para en evento. Cualquier cambio de horario o información relevante se comunicará por dicho medio.

- **Despegues.**

Todos los pilotos entrarán en un sorteo para determinar el orden de despegue. El orden será el mismo para toda la competición, salvo si se llegan a realizar 9 mangas que la última será inversa a la clasificación provisional, el primer clasificado despegará el último.

- **Piloto de parapente y la identificación.**

Cada piloto obtendrá un número de identificación que mantendrá visible durante toda la prueba. La organización proporcionará un número para cada piloto. Esto se confirmará en el registro.

- **Boletines informativos de piloto.**

Habrà una sesión informativa diaria para los competidores, cada mañana a las 8:10, 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.

- **Riesgos.**

Si el viento es de más de 6 m/s en el aterrizaje (21.6 km/h) se suspenderá momentáneamente la prueba hasta que las condiciones estén por debajo de estos niveles. FAI CODE 7C.

- **Equipo.**

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

ATERRIZAJES:

Los aterrizajes son planos sin obstáculos (campo de fútbol vallado) 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 marcado con serrín visible desde el aire, con la diana electrónica en el centro. Radio de diana de 500 cm.

- **Riesgos.**

Si el viento es más de 6 m/s, (21.6 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 16 cms de diámetro electrónica para marcación y círculos concéntricos de 1, y 2. metros de diámetro lona y 5 y 10 metros de diámetro,

DESPEGUE Y ATERRIZAJE

- **Seguridad.**

En el despegue el jefe de despegue tendrá absoluta autonomía para ordenar el despegue de los pilotos en turno. Un intento fracasado de despegue podrá ser repetido.

- **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 otorgará 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 Jefe 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 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.

- **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 (si se considera un peligro). 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 Escuela.

- **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 500 cm.

El campo de medición será marcado claramente, establecido los círculos de 1, 2m. y 5m. 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 500 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 500 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.**

Según Reglamento.

- **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 6 m/s o 21,6 km/h tanto en el aterrizaje como en el despegue.

La organización de la prueba tendrá un anemómetro en las inmediaciones del blanco.

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.

Podrán existir en el campeonato pilotos denominados *winddummie*, 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 *winddummies* efectuarán la apertura de la prueba en caso de haberlos, sobre las zonas de tránsito de competencia e informarán 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 cinco rondas se descartará la peor. El resultado final será la sumatoria de las válidas 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.

- **Publicación de Resultados.**

Al terminar una ronda se harán públicas las puntuaciones provisionales de los pilotos.

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 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 competición.

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
- 1-3 Jueces de objetivo Juez FAI 2 o FAI 1
- 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

El 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 competición; 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 competición, 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 conclusiones.

El Director de Seguridad y el Director de Competición no pueden dejar la competición 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.

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 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, excepto en pilotos menores de edad.

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 competición.

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 Andalucía de Parapente Accuracy 2024, y se apoya en el Reglamento de Precisión de la Comisión Técnica Nacional de Parapente y la sección 7C – Class O PARAGLIDING ACCURACY CLASS II 2022. Cualquier punto no regulado en las Reglas locales o en 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.