Junta de Andalucía
Consejería de Cultura,
Patrimonio Histórico y Deporte

Catálogo de Pruebas

CAMPEONATO DE ANDALUCIA DE PARAMOTOR DE PRECISION
CENES DE LA VEGA 2026

AUTORIDAD

Este catálogo de tareas debe utilizarse junto con las normas locales. Este Catálogo de tareas y el sistema de puntuación descritos para este campeonato han sido seleccionados y publicados de acuerdo con los estándares del Anexo 4 de la Sección 10 del Código FAI, 2020.

Este catálogo describe las tareas que normalmente se llevan a cabo en los Campeonatos Mundiales y Continentales FAI, con adaptaciones locales. Ciertos aspectos de la puntuación se han incluido en las descripciones de las tareas, en particular, un calendario de penalizaciones. Sin embargo, la adicion de otras pruebas la puntuación específica para marcadores, puntos de giro, etc. que se usarán en la competencia se informará antes de que se realice la prueba.

ACLARACIÓN

Clase PF1, PF1f, PL1 son "Paramotores".

RPF1Tm - Control de parapente / Despegue a pie / Volado solo / Motor térmico / Macho	PF1
RPF1Tf - Control de parapente / Despegue a pie / Suelo volado / Motor térmico / Hembra	PF1f
RPL1T - Control de parapente / Landplane / Motor térmico / Volado solo	PL1

Se realizarán tareas de Navegación, Precisión y Economía.

La competencia femenina se realizará junto con la categoría PF1, con puntaje para las categorías PF1 y PF1f.

Nota: Todas las clases participaran juntas sin distinción en ue una unica competición

1. PRINCIPIOS

Los principios de este campeonato se basan en las pautas y principios de las reglas de la FAI. El propósito de las tareas definidas en el Competition Classic es simular situaciones de vuelo del mundo real, comparando las habilidades de los pilotos entre sí de una manera que se pueda medir de manera simple y justa, evitando generar un peligro excesivo para los pilotos. Volar tales tareas debería ser una experiencia agradable. Así, los principios básicos del Campeonato 2022 se pueden caracterizar por cuatro palabras clave:

SEGURO - DIVERTIDO -
SENCILLO - JUSTO

SEGURO

No hay Tareas de Slalom para este Evento. Esta es una Competencia Clásica que debe brindar una alternativa a los eventos de deportes extremos, manteniéndose fiel al espíritu de cooperación e integración de pilotos para el cual fueron diseñados, brindando una mezcla de “navegación, economía y tareas de precisión”. Nuestra prioridad es que todos los pilotos regresen a sus casas caminando sobre sus propios pies!!!

DIVERTIDO

Volamos en paramotor porque nos da placer y es divertido. De ello se deduce que a medida que se vuelan más tareas en una competencia, más agradable se vuelve para todos los pilotos y se les da más oportunidad de demostrar plenamente sus habilidades y obtener buenos resultados. El Director de la Competición definirá tareas que sean adecuadamente complejas para desafiar a los mejores pilotos sin ralentizar la competición. Las tareas para diferentes clases se pueden realizar de forma independiente para utilizar el espacio aéreo de manera más efectiva y maximizar las oportunidades de vuelo. Estas tareas serán lo suficientemente desafiantes para las habilidades del piloto al tener que volar en una ubicación nueva y diferente.

SIMPLE

Las tareas de competición deben ser sencillas, sin ser fáciles. Hay muchas pruebas enumeradas en el Anexo 4 de la FAI, muchas de las cuales fueron pocas utilizadas en las competiciones clásicas FAI. Para simplificar la competencia, solo se seleccionaron algunas tareas de navegación, precisión y economía en base a las últimas competencias mundiales y las indicaciones de las reglas FAI de 2020. Esto permitirá sesiones informativas más cortas y reducirá el riesgo de error (especialmente cuando es la primera vez que los pilotos tener contacto con estas tareas), además de perder el tiempo con la planificación de problemas demasiado largos y largas demoras para la publicación de partituras.

JUSTO

Ser justo es otro principio fundamental de la competición. Las tareas deben diseñarse principalmente para medir la habilidad del piloto y minimizar la posibilidad de elementos aleatorios que afecten la puntuación. Las competiciones clásicas deberían premiar a los pilotos por tener un conjunto equilibrado de habilidades y un equipo equilibrado. Esto orienta el desarrollo de equipos y pilotos, ya que las competiciones clásicas fomentan el entrenamiento de muchas habilidades y el desarrollo de paramotores cada vez más bien diseñados.

4. SEÑALIZACIÓN

<u>Bandera en el palo mayor</u> Mostrará:

Sin bandera en exhibición	La ventana del campeonato está cerrada.
Bandera verde	**Ventana abierta para vuelo** Autorizado ingreso a cuarentena y vuelo para atender faena.
bandera roja	**Ventana Cerrada Temporalmente para Vuelo.** Los pilotos no pueden despegar. Sin embargo, los que están en el aire deben continuar con la tarea.
Bandera Negra	**Ventana cerrada para vuelo.** Los pilotos deben aterrizar inmediatamente y no pueden despegar. Aplica para todos los pilotos.

<u>Banderas de comisarios</u>.

Los comisarios llevan banderas en las manos que se utilizarán para autorizar el despegue o la parada, en función del tráfico de paramotor o de las malas condiciones meteorológicas. En algunas tareas de precisión las banderas (flags) pueden ser utilizadas para señalizar la apertura de la puerta o lugar de aterrizaje, además de indicar la validez o penalización al piloto poco tiempo después de su ejecución.

BANDERAS COMISARIOS	**EN DECK**	**EL SITIO DE LA TAREA**
Bandera verde	**despegue autorizado**	Señala que la puerta, el lugar de aterrizaje y el relanzamiento están autorizados y el piloto debe continuar en la tarea. Iniciada la tarea por el competidor, la bandera verde levantada por los Mariscales indica que el competidor cumple con la tarea y está siendo debidamente juzgado.
bandera roja	**despegue no autorizado,** y el piloto debe esperar.	Señales de que la Puerta, lugar de aterrizaje o relanzamiento está impedida/cerrada y el piloto debe esperar en vuelo (o sin autorización para relanzamiento). Iniciada la prueba por el competidor, la bandera roja levantada por el juez indica que se acabó el tiempo y/o se detectó un problema en el circuito. El piloto debe abandonar el rumbo de tarea.
Bandera Negra	**la ventana estaba cerrada**. El piloto debe abandonar el área de lanzamiento.	Señales de que la puerta o lugar de aterrizaje está cerrado y el piloto debe aterrizar inmediatamente.

CATÁLOGO OFICIAL DE PRUEBAS

Campeonato Andaluz de Paramotor de Precisión

FEADA / CADA

1. REGLAMENTO GENERAL Y NORMATIVA DE SEGURIDAD

Prohibición de Acrobacias & Tráfico: Queda totalmente prohibido realizar maniobras acrobáticas o poner en riesgo la integridad de otros pilotos. Si se produce un cruce imprevisto con otra aeronave en manga, el piloto podrá solicitar la repetición de la prueba al Juez de Pista, quien tendrá la decisión final sobre la concesión.

Verificación de Seguridad en Tierra: Previo al despegue, los jueces verificarán de forma obligatoria el correcto ajuste y abroche de arneses, cascos y sistemas de sujeción. Cualquier fallo o negligencia en el arnés conllevará la descalificación inmediata de la manga.

2. BAREMO GENERAL DE PENALIZACIONES POR CONTACTO

Tipo de Contacto / Incidencia	Penalización	Efecto en la Puntuación
Contacto de una sola rodilla con el suelo	Sin penalización (0%)	Conserva el 100% de la puntuación obtenida
Contacto de parte del equipo (Chasis, aro o vela)	Penalización del 80%	Obtiene solo el 20% de la puntuación
Contacto de ambas rodillas o 1 u 2 manos en el suelo	Penalización del 100%	0 Puntos en la prueba (Anulación total)

3. PRUEBAS DE COMPETICIÓN

Prueba P1: Precisión en Diana (Precision Landing)

Máx. 1000 Puntos

Descripción del Procedimiento:

- **Estructura del Circuito:** Tres pilotos permanecerán en el aire simultáneamente volando en un circuito circular a diferentes altitudes. El piloto volando a la altitud más baja (mínimo obligatorio >150 m) será el siguiente autorizado para la aproximación a la diana.
- **Incorporación al Tráfico:** El piloto que entra al circuito debe respetar la dirección del tráfico existente y posicionarse a una altitud superior al piloto que está en espera.
- **Señalización y Apagado:** Al recibir la bandera verde del Juez de Pista, el piloto más bajo detendrá inmediatamente el motor y moverá activamente las piernas como señal visible para jueces y competidores.
- **Tiempo de Planeo:** El intervalo transcurrido desde la parada del motor hasta el primer contacto con la diana debe ser igual o superior a **40 segundos**.



Diana: Centro 20cm (1000pt) | Anillos concéntricos a cada 1m hasta R=5m (0pt fuera se mide la distancia)

Prueba P2: Derribo de Bolos en Línea (Slalom Bowlings)

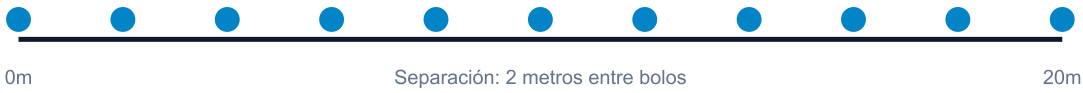
Máx. 1000 Puntos

Descripción y Disposición del Campo:

- **Configuración:** Se dispone una línea recta de 20 metros de longitud equipada con un total de 11 bolos situados exactamente a intervalos de 2 metros cada uno. Se podra cambiar el numero de
- bolos o distancia segun el terreno.

  Mecanismo de Puntuación: El piloto comienza la prueba con la puntuación máxima de **1000 puntos**. Por cada bolo tocado y desplazado/derribado con efectividad, se restan 100 puntos de la base inicial.
  Fórmula: Puntuación Final = 1000 - (Bolos Derribados × 100). Si se derriban los 10 o más bolos
- objetivo, la puntuación resultante será 0 puntos.

  Validación del Impacto: Si el bolo es únicamente rozado pero no experimenta movimiento visible o desplazamiento de su base, los jueces determinarán la acción como "No tocado" y no aplicarán la resta de puntos.



0m Separación: 2 metros entre bolos 20m

Prueba P3: Lanzamiento de sdaco de arena sobre diana:

Max 1000 Puntos

Procedimento de la prueba:

- **Fase 1 Preparacion de la tarea:** El piloto realizara un vuelo rasante estabilizado por encima de una puerta situada a 3 metros de altura con un saco de arena.
- **Fase 2 Inicio de la tarea):** El piloto en vuelo nivelado despues de pasar la puerta suelta el saco de arena en la diana.
- **Fase 3 Final de tarea:** La suelta del saco se podra hacer en el mismo vuelo de otra tarea. Debe pasar obligatoriamente por encima de la puerta sin tocarla. En caso contrario "0" puntos

Estructura de Puntuación y Penalizaciones:

Acción / Hito	Valor en Puntos	Observaciones
No pasar por encima de la puerta	0 puntos	
Dar a la puerta	0 puntos.	Dar con el motor o con alguna parte del cuerpo
Puntos por cada circulo alejado de la diana	-250 Puntos (Penalización)	Fuera de la diana , se medira la distancia

Prueba P5: Despegue en minima distancia: 1000 puntos: Desde [redacted]

Reglamento de la Prueba:

- **Objetivo:** Medir la distancia para la realizacion del despegue correctamente realizado desde la linea de los pies hasta el ultimo apoyo del pie en el suelo. Se podran hacer dos intentos para salir
- **Límite de Ejecución:** Se medira la distancia conseguida dentro del área delimitada por la organización. Si no lo consigue sera "0" puntos
- **Condición de Sustentación:** En ningún momento de la serie la vela puede tocar el suelo. Si el ala toca tierra, la prueba se da por finalizada contabilizando únicamente las maniobras válidas previas.
- **Valoración Puntual:** Cada *Touch & Go* realizado correctamente otorga **200 puntos** (5 toques × 200 pts = 1000 pts totales).