



XIII FESTIVAL DE PARAPENTE PACHAVITA 2016 ACCURACY OPEN FAI 2
Campeonato Nacional de Parapente Accuracy
FAI
NORMAS LOCALES

Circuito Nacional Colombiano
4ª COPA PACHAVITA DE PARAPENTE ACCURACY

TERCERA VALIDA DE PARAPENTE ACCURACY
Noviembre 5, 6 y 7 de 2016

ORGANIZADO POR
CLUB DEPORTIVO DE PARAPENTE RAIRA
Aprobado por:
FEDERACION COLOMBIANA DE DEPORTES AEREOS

CTNVLP
en nombre de la
Federación Aeronáutica Internacional FAI
<http://www.fedeareos@fedeareos.org>

1. Propósito

El propósito de campeonato es ofrecer un espacio adecuado así como un buen ambiente de vuelo, en cumplimiento de la Cuarta Valida Nacional Pachavita Accuracy Open FAI 2, dentro del marco del Campeonato Nacional de Parapente Accuracy, para determinar el Ranking Nacional de la especialidad, y el campeón de cada categoría, y para reforzar los lazos de amistad entre los pilotos nacionales e internacionales. (Sección 7C, 2.2)

1.2 Competencia horario

Sábado 5 de noviembre de 2016

12 m – 3 .00 p.m. Llegada de los participantes y Registro. Vuelos de entrenamiento libres

4:00 p.m. Inauguración de la Valida, reunión de información general e instrucciones de seguridad obligatoria, sorteo de posiciones de salida

4:45 p.m. Inicio de la competencia – Salida Piloto de prueba - Manga de prueba obligatoria

Domingo 6 de noviembre de 2016

7:30-07:45 Reunión de información general e instrucciones de seguridad obligatoria, sorteo de posiciones de salida

8:30 a.m. Salida Primera manga de la competición

4:30 p.m. Salida Segunda manga de la competición

6:30 p.m. Publicación de resultados, listado de salida siguiente día

Lunes 7 de noviembre de 2016

7:30-07:45 Reunión de información general e instrucciones de seguridad obligatorio

8:30 a.m. Salida Tercera manga de la competición – mangas por completar y MANGA FINAL

1.2.1 Funcionarios Organizadores

Organizador del evento:	GUIDO RENE RIAÑO	
Director de la Competencia:	ARTURO CASAS	- Juez FAI
Presidente del Jurado:	WALTER VALLEJO P.	- Juez FAI
Miembros del Jurado		
Director de Seguridad:	GERMAN BARBOSA	- Juez FAI
Marshall de Despegue:	ELIZABETH MARQUEZ	- Juez FAI
En el Aterrizaje:		
Juez Fichet 1:	MAURICIO PATIÑO	- Juez FAI
Juez Fichet 2:	GERMAN BARBOSA	- Juez FAI
Juez Fichet 3:	WALTER VALLEJO P	- Juez FAI

2. REQUISITOS DE INSCRIPCIONES

2.1 Limitaciones de la inscripción

El Campeonato está abierto para a todos los pilotos de Parapente hombres y mujeres que sean miembros activos de la Federación Colombiana de Deportes Aéreos FEDEAEREOS, y de los países miembros asociados de la FAI, que quieran participar de manera individual.

El número máximo de pilotos es de 60.

Todas las inscripciones deben hacerse en el formulario oficial de inscripción.

2.2 Precio de la inscripción

La participación en el evento y competición no tiene valor alguno lo cual no implica el pago de inscripción y no se recaudara ingreso alguno por este concepto.

3. Normas generales de competencia

3.1 Registro

El lugar de inscripción estará abierta de las horas 12 pm hasta las 3:00 pm del día 5 de noviembre (día de la competencia), en el Sitio de vuelo Alto del Carvajal Municipio de Pachavita. A su llegada los pilotos deberán presentar la documentación solicitada en el numeral 3.2, sin excepciones, allí se revisaran y cotejarán los documentos, se entregaran escarapelas de identificación y se encontrará en cartelera las Normas Locales que se consultarán de forma obligatoria por los participantes. Los controles del equipo serán realizados por los organizadores durante la ronda de entrenamientos oficiales para asegurar que todos los pilotos se ajusten a las normas de seguridad.

3.2 Registro de Pilotos

Todos los pilotos deberán presentar en la oficina de registro de los documentos siguientes:

- Licencia FAI vigente Original y una copia por ambos lados
- Carnet EPS vigente, y o salud pre pagada original y una copia
- Certificado de Aptitud Técnica expedido por el Club afiliado si lo tiene (El Organizador se reserva el derecho de admisión de equipos en malas condiciones que pongan en peligro la integridad del competidor).
- Equipo básico: Vela, Arnés, Paracaídas de Emergencia(Reserva), y Casco homologados
- Frecuencia de comunicaciones para Organización y Jueces, radios tipo Motorola (talk about) en frecuencia 2-10 para pilotos comunicación vía celular solamente para reporte de emergencias.
- Autorización firmada del documento de exoneración de responsabilidad
- Los menores de edad serán representados por un tutor, que solamente estará presente cuando el director de competencia lo considere necesario
- **Los participantes deberán hacerse presentes en el sitio de vuelo Alto del Carvajal media hora antes de comenzar la programación del día. La organización será estricta con los horarios.**
- El transporte se dispondrá en el sitio oficial de aterrizaje.

El formulario de inscripción se encontrara en la web del evento www.parapente-pachavita.com para su descarga, deberá ser entregado debidamente diligenciado y en físico el día de la inscripción así como los documentos solicitados

3.3 Número de rondas

Habrán un máximo de 6 rondas completas, dentro del tiempo disponible de la válida. Un mínimo de 2 rondas debe ser completado para validar la competencia.

3.4 Lanzamiento

- ✓ Todos los pilotos entrarán en un sorteo para determinar el grupo con el que deben permanecer durante toda la prueba y su orden de lanzamiento.
- ✓ Cada piloto obtendrá un número de identificación que mantendrá visible durante toda la prueba.
- ✓ **Cuando la última ronda de la competición se llama, los pilotos deben tener en cuenta que se pone en marcha en orden inverso, y de acuerdo a la publicación en cartelera.**

3.5 Piloto de Parapente y la identificación

La organización proporcionará un número para cada piloto, y será colocado por este en la espinilla de la pierna, con el número hacia el frente. Esto se confirmará en el registro. El organizador también proporcionará una escarapela con el número de que identifica el registro del piloto.

4. BOLETINES INFORMATIVOS DE PILOTO

- ✓ Habrá una sesión informativa diaria para los competidores, cada mañana a las 7:30, a menos que se especifique lo contrario por previo aviso publicado o anunciado por el Director de Competencia, y notificada en el tablón de anuncios de la competencia. El Presidente de Jurado y / o evento, Director de Seguridad, representante del jurado y Marshall de despegue y aterrizaje también deben asistir. 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

5. SITIOS

5.1 Despegue en el **Alto del Carvajal Municipio de Pachavita (Boyacá).**

Viento predominante Sureste durante la mayor parte del día, 18-25 km/h, principalmente dinámico.

Despegue: COLINA Altura de Despegue 250 m

Características del despegue: Rampa conformada y podada.

Riesgos

- ✓ Si el viento es más de 6 m/s, (21.4 km/h) se suspende momentáneamente la prueba hasta que las condiciones estén por debajo de estos niveles.
- ✓ El acceso a la zona de vuelo se hará en camperos y los pilotos harán el proceso de alistamiento y acceso de acuerdo a las normas dadas en la reunión informativa, en el momento de despegue solamente estará en la pista el piloto llamado y que tiene el turno de despegue

Equipo

Mangas de viento, y los equipos indicadores de viento (anemómetro).

5.2 Aterrizaje

- Campo abierto en la Finca propiedad del Sr. Omar Medina.
- Viento predominante: Condiciones iguales al despegue
- Objetivo de 10 mts de diámetro con círculos concéntricos a los 5 mts, 2,50, y diana central de 30 cms
- Desnivel: 472 mts
- Distancia al despegue: 2000 mts.
- Características del aterrizaje: Superficie de césped perfectamente demarcada y visible desde el aire.
- Riesgos: Si el viento es más de 6 m / s, (21.4 km/h) se suspende momentáneamente la prueba hasta que las condiciones estén por debajo de estos niveles.
- Aterrizaje ubicado a la orilla de la carretera principal, recogida en camperos proporcionados por la organización
- Equipo: Mangas de viento, los indicadores de viento, diana central de 30 cm.

6. HABILIDADES DE PILOTO

El piloto debe tener experiencia en despegues salida de frente y un buen nivel de habilidad en el aterrizaje. Se programa vuelo previo a la prueba para entrenamientos de este tipo.

Los competidores deben haber identificado previamente el sitio de aterrizaje y campos aledaños de emergencia, observando posibles obstáculos, se presenta presencia de algunos arboles y rocas en los campos contiguos al sitio.

7. DESPEGUE Y ATERRIZAJE

7.1 Seguridad

- ✓ En el lanzamiento el mariscal o juez de despegue tendrá absoluta autonomía para ordenar el despegue de los pilotos en turno.
- ✓ 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.
- ✓ Un intento fracasado de despegue podrá ser repetido al final de los lanzamientos de su grupo, el siguiente intento fracasado será penalizado con el máximo puntaje en la manga, o un problema de seguridad que surgiera inmediatamente después del despegue (y que es el resultado de la falta de habilidad del piloto) que se traduce en un aterrizaje en el despegue, o delante del despegue, o lejos de la meta, no da derecho a un re-lanzamiento del piloto, y se penaliza con el máximo puntaje en la ronda, y perderá su lanzamiento.

7.2 Lanzamiento

- ✓ 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 Mariscal de despegue.
- ✓ Si los competidores no están listos para volar en el orden establecido, o cuando sea llamado por tres veces en un minuto, o cambia su posición voluntariamente sin haber dado conocimiento al Mariscal 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 informara al Juez de Despegue su disposición, e informara que inicialmente hará un pre inflado para acomodar la vela, una vez realizado indicará su intento de despegue al Marshall de despegue.

7.3 Intervalo de lanzamiento

- ✓ El intervalo de lanzamiento recomendado debe ser de 90 segundos, pero puede ser ajustado por el Mariscal de lanzamiento.
- ✓ El tiempo de vuelo será establecido por el comité de seguridad. El piloto es consciente de que después del despegue su fin es aterrizar lo más próximo al punto cero. El Juez de aterrizaje determinará si existe extra tiempo, y será penalizado con el máximo puntaje de la ronda.

7.4 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 aterrizaje considerará esta actitud; no sin antes observar que se esté esperando a hacer algún cambio significativo de la dirección.
- ✓ El competidor debe tener claro que la ruta que escoja en su desplazamiento garantice su llegada de planeo hasta el aterrizaje en cualquier circunstancia o condición de tiempo, siempre y cuando esté dentro de los parámetros permitidos por la velocidad del viento y visibilidad en el objetivo.
- ✓ En todo caso los jueces de aterrizaje determinaran si el piloto tiene actitud de aterrizar en el blanco cuando este se ponga delante y comience su planeo final. Si el 90% de los pilotos en competencia llega sin dificultad hasta el aterrizaje es prueba suficiente para no aceptar relanzamientos, a menos que el piloto tenga una razón de peso suficiente que justifique técnicamente este hecho, y que deberá sustentar ante el Juez Marshall de Aterrizaje.
- ✓ 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.

7.5 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 (3 cm) del disco para una puntuación máxima de 1000 cm. El campo de medición será marcado claramente, establecido los círculos de 1 m, 2,5 m, 5 m y 10 m.

7.6 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 22.5 km/h en el aterrizaje.
- ✓ El la organización de la prueba utilizará una grabación de viento en cada aterrizaje y la incluirá dentro del vídeo que se elabora para cada aterrizaje.
- ✓ Si el viento supera el máximo establecido el piloto será informado por radio en su recorrido y podrá solicitar un re lanzamiento.

7.7 Señales

- ✓ Cualquier persona como auxiliar del mariscal de aterrizaje 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 re lanzamiento.

8. PRE-FLYERS

- ✓ Existirán en toda competencia pilotos denominados PRE – FLYERS, son pilotos que están familiarizados con las condiciones del sitio de vuelo y serán presentados en la conferencia informativa el primer día de competencia.
- ✓ Ellos entienden la importancia de su papel en el Campeonato. No serán los competidores.
- ✓ Los PRE – FLYERS volaran por espacio de 15 min sobre las zonas de transito de competencia e informaran a los participantes las condiciones del vuelo a ejecutar.

9. PUNTUACIÓN

9.1 puntuación individual

- ✓ Los puntajes individuales serán una sumatoria de todas las calificaciones obtenidas por el competidor en las mangas completadas.
- ✓ Cuando cuatro o más rondas válidas se han completado, la peor puntuación en una de las rondas será retirada. 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 ocho pilotos en competencia, y de las mujeres por lo menos tres en la competencia; de no ser así solamente se premiara el primer puesto femenino. Se otorga medalla de oro, de Plata, y de Bronce para categorías masculinas y femeninas, y su puntuación será reportada ante la FAI para el Ranking internacional.

NOTA 1: No se autoriza oficialmente ningún tipo de premiación en efectivo, luego la FAI, FEDEAEREOS, y el CTNVLP no son responsables por el ofrecimiento hecho por los organizadores, en este caso la responsabilidad es única y exclusiva del Organizador.

9.2 Puntuación por Equipos

La puntuación de cada equipo para cada ronda se calculará como la puntuación total de los cuatro mejores resultados del equipo. No hay caída de la peor puntuación, en la puntuación del equipo. Si un equipo tiene menos de cuatro competidores, entonces una puntuación máxima será otorgada al equipo en cada ronda que no completen el cuarto miembro.

9.2 Publicación de Resultados

- ✓ Al finalizar el día y tan pronto como sea práctico, con las planillas y grabaciones se reunirán los jueces de despegue y aterrizaje, el director de la prueba, y los auxiliares de anotaciones a conformar las planillas de publicación que serán colocadas en la cartelera informativa a primera hora del siguiente día, estas planillas contendrán fecha N° 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, véase 14.)

9.3 Sanciones

Vuelo Peligroso:

- a) Ejecución de maniobras sobre el despegue
- b) Obstrucción de la salida de otro piloto
- c) En el aterrizaje, volar al lado de otro competidor a menos de 20 mts
- d) Volar encima de otro competidor a menos de 20 mts
- e) Interferir en el planeo final en el aterrizaje
- f) La no evacuación rápida de él, y de su equipo después de haber efectuado su aterrizaje
- g) El distraer o hacer perder la concentración con gritos a un piloto cuando efectúa su despegue o aterrizaje
- h) PRIMERA- INFRACCIÓN: Se hace una advertencia fuerte.
- i) SEGUNDA -OFENSA: Se otorga la máxima puntuación de la ronda.
- j) TERCERA -DELITO: Se excluye de la competencia.
- k) Cualquier falta de respeto a los Jueces, Director de Competencia o Director de seguridad serán sancionadas con la exclusión de la competencia.

El Presidente de Jurado, el mariscal de despegue y aterrizaje se pondrán en contacto con el Director de Seguridad y el Director de Competencia y denunciarán los casos de vuelo peligroso.

10. JUZGAMIENTO

10.1 Equipo de jueces

La competición será juzgada por el equipo nacional o internacional de jueces, conformado por:

- ✓ Un Juez o Mariscal director que estará en el aterrizaje
- ✓ Un Juez o Mariscal de despegue
- ✓ Un auxiliar de campo y marcaje para el aterrizaje
- ✓ Un auxiliar de campo y anotaciones para el despegue
- ✓ Un auxiliar de campo y anotaciones en el aterrizaje

10.2 Pruebas de Vídeo

- ✓ Organizador proporcionará la grabación del vídeo al equipo de juzgamiento tanto para el despegue como para el aterrizaje. En el caso de pruebas de vídeo amateur serán tenidas en cuenta como pruebas, solamente si el Director de Competición y el Juez Director así lo deciden. La decisión será tomada en todo caso de una a una, según el número de reclamaciones. La información sobre la política de pruebas de vídeo se suministrará en la primera rueda de conferencias de prensa. Las reclamaciones serán presentadas previas al pago de un valor en COP. correspondiente a € 40 t.r.m del día, ante el Director de competencia; de prosperar a favor del piloto reclamante, esta será restituida por la organización, en caso contrario este valor no será devuelta y será tomado por la organización del evento.
- ✓ El Jurado FAI nombrado puede optar por aceptar la evidencia de vídeo como una ayuda para la toma de decisiones.
- ✓ La falta de pruebas de vídeo no es una razón para conceder una re-lanzamiento.

11. SEGURIDAD

11.1 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 Director de Competencia

y el Juez principal, y por lo menos dos pilotos experimentados, y la responsabilidad será la de supervisar todos los aspectos de seguridad.

- ✓ Estos incluyen, informar todos los aspectos relacionados con la seguridad en la reunión inicial de competencia, asistiendo a todas las reuniones con los pilotos, el control de la meteorología condiciones y, especialmente, la velocidad del viento en el lanzamiento y el objetivo, la prevención de el despegue de los pilotos con equipos peligrosos, de la recogida de 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 en conjunto con el Director de Competición no pueden dejar la competencia por razones de la seguridad.
- ✓ Estos tendrán los conocimientos y experiencia en el sitio en que se está volando, y lo ideal es que deben tener experiencia en concursos similares.

11.2 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.

12. NORMAS DE FUNCIONAMIENTO

El espacio aéreo se reservará para la competencia sin restricciones, dando información oportuna ante la AEROCIVIL.

12.1 Radio de Comunicaciones

- ✓ Radios banda aérea en los 133.000 que permite la comunicación entre el Jueces Marshall de despegue, y aterrizaje, y el Director de competencia. Los competidores no usarán este tipo de equipos para evitar interferir en los comunicados oficiales, o generar desinformación malintencionada y ventajosa sobre la competencia.
- ✓ Se autoriza el uso de radios u otros aparatos de comunicación para los pilotos solamente para reportar algún tipo de emergencia, y escuchar instrucciones necesarias de los Jueces Marshall de despegue y aterrizaje, y el Director de seguridad.
- ✓ Sólo las frecuencias asignadas por los organizadores pueden ser utilizadas, las cuales se darán a conocer en la conferencia del primer día.

12.2 Cuidado de la zona de Vuelo

- ✓ Los sitios que se encuentran dentro de las zonas de vuelo y de desarrollo de la competencia serán, usados de manera racional. Se debe tener especial cuidado por parte de todos los participantes, el respeto al medio ambiente, fauna y flora, y evitar hacer algún tipo de intervención al este estado natural, permaneciendo dentro de las áreas marcadas (preparación de velas en el despegue.

13. 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 Marshall de forma verbal, respuesta que se dará una vez el Juez Marshall delibere con el

comité de Jueces, de no ser satisfactoria esta decisión, el piloto podrá usar una segunda instancia ante el Director de Competición 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 pago de un valor en COP. correspondiente a € 40 t.r.m del día que le será devuelto si la protesta prospera a favor del demandante. Las protestas serán interpuestas exclusivamente por el piloto interesado ya que debe ser conocedor del reglamento, con el criterio 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.

- ✓ Las formas de protesta oficial y copias impresas de SC7c estarán disponibles en la mesa de anotaciones del aterrizaje, y con el Marshall de lanzamiento.

14. AUTORIZACIONES DE VUELOS

- ✓ No habrá vuelo libre permitido en el sitio, ya sea durante la competición o en una zona aledaña, ya sea por los pilotos de competición o pilotos de vuelo libre, excepto cuando se declare lo contrario por parte del Director de Competencia una vez culminadas las rondas correspondientes del día.
- ✓ Los pilotos autorizados para vuelo libre serán Federados y/o con Licencia Tandem, deberán aterrizar fuera de la meta. Aterrizar en este sitio acarreará sanción por parte de la dirección de la competencia.

El presente reglamento rige para la competencia desde el 5 de noviembre hasta el día 7 de noviembre de 2016 finalizada la prueba, y se apoya en el Reglamento único de eventos y competición, y la sección 7C – Class O PARAGLIDING ACCURACY CLASS III

ORGANIZACIÓN TERCERA VALIDA DE PARAPENTE ACCURACY PACHAVITA 2016 OPEN FAI 2
GUIDO RENE RIAÑO.
DIRECTOR EVENTO