

NORMAS LOCALES
COPA NACIONAL PARAPENTE ACCURACY 2018
PACHAVITA BOYACÁ
EVENTO FAI II

Circuito Nacional Colombiano
SEGUNDA VALIDA DE PARAPENTE ACCURACY
Pachavita Boyacá, noviembre 3, 4 y 5 de 2018

ID 13129 aprobado CIVL

ORGANIZADO POR

CLUB DEPORTIVO DE PARAPENTE

RAIRA

parapenteraira@gmail.com



Aprobado por:

FEDERACION COLOMBIANA DE DEPORTES AEREOS

CTNP

y de la

Federación Aeronáutica Internacional **FAI**

<http://www.fedeaeeros@fedeaeeros.org>

Dirección postal Calle 11 # 12-38 Chía Cundinamarca Colombia

Tels. 3108030975



PROPÓSITO

El propósito de campeonato es ofrecer un buen y satisfactorio espacio de vuelo, en cumplimiento de la Segunda Valida **COPA NACIONAL DE PARAPENTE ACCURACY**, dentro del marco del Circuito Nacional de Parapente de la especialidad, para determinar el Ranking Nacional, y el campeón de cada categoría, y para reforzar la amistad entre los pilotos nacionales. (Sección 7C, 2.2)

1er día

Sabado 3 de noviembre 2018.

12 – 15 hrs. Llegada de los participantes y registro. Vuelos de entrenamiento libres

16:00 hrs. Inauguración de la válida, reunión de información general e instrucciones de seguridad obligatoria, sorteo de posiciones de salida.

16:45 Inicio de la competición – Salida Piloto de prueba – Manga de prueba obligatoria

2do día

Domingo 4 de noviembre de 2018

7:30- 7:45 hrs. Reunión de información general e instrucciones de seguridad obligatorio. Sorteo de posiciones de salida en el despegue

08:00 hrs. Salida vuelo de prueba – Piloto de prueba.

8:30 hrs. Inicio de la competencia – primera manga de 2 programadas en el día.

19:30 hrs. Publicación de resultados, listado de salida siguiente día

3er día

Lunes 5 de noviembre de 2018

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

08:00 hrs. Vuelo de prueba – Piloto de prueba

08:30 hrs. Inicio de la competencia – mangas faltantes y de reemplazo

12:00 hrs. Publicación de resultados finales

14:00 hrs. Premiación

Funcionarios Organizadores

Director de competencia (Meet Director):	J. WALTER VALLEJO P.	- Juez FAI
Presidente del Jurado (Chief Judge):	ELIZABETH MARQUEZ D.	- Juez FAI
Director de Seguridad:	GERMAN BARBOSA	- Juez FAI

Miembros del Jurado

Marshall de Despegue Event Judge:	GERMAN BARBOSA R	– Juez FAI
Marshall de Aterrizaje Chief Judge:	ELIZABETH MARQUEZ D	– Juez FAI
Juez Fichet Event Judge 1:	MAURICIO PATIÑO	– Juez FAI
Juez Fichet Event Judge 2:	ARTURO CASAS CASAS	– Juez FAI

REQUISITOS DE INSCRIPCIONES

Limitaciones de la inscripción

- El Campeonato está abierto para todos los pilotos de Parapente hombres y mujeres que sean miembros activos de la Federación Nacional de Deportes Aéreos, 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.

Precio de la inscripción

- El evento no tiene una cuota de inscripción por ser totalmente gratuito para los competidores.

Normas generales de competencia

Localización del evento: La segunda válida de la COPA NACIONAL DE PARAPENTE ACCURACY 2018, se realizará en el Municipio de **PACHAVITA BOYACÁ**, pudiendo acceder por la autopista del norte a la altura del embalse del Sisga vía Guateque- las Juntas – Garagoa. El sitio denominado El Colegio Honorio Ángel y Osorio - Será nuestra sede oficial del evento para Camping y cuenta con servicios sanitarios y no tendrá costo para los competidores, la temperatura promedio oscila entre los 18 a 22 grados con vientos predominantes del sur este con velocidades de 10 a 25 Kms por hora.

Registro

- El punto de inscripción estará abierto de las 12:00 horas del día 3 de noviembre hasta las 15:00 horas en la zona del alto del carvajal.
- A su llegada los pilotos deberán presentarse en el lugar asignado para hacer su registro, entregando la documentación solicitada sin excepciones, la que se revisara, y cumplidos los requisitos, se entregaran escarapelas de identificación numeración y normatividad complementarias.

- 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 sobre equipos de seguridad.

Registro de Pilotos

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

1. Licencia FEDEAEREOS - FAI vigente Original.
2. Carnet EPS vigente, y o salud pre pagada original.
3. El Organizador se reserva el derecho de admisión de equipos en malas condiciones que pongan en peligro la integridad del competidor.
4. Equipo básico: **Vela en A o en B**, Arnés no carenado, Reserva, casco homologado para vuelo libre norma 966.
5. Autorización firmada del documento de registro y exoneración de responsabilidad.
6. Los menores de edad serán representados por un tutor, que solamente estará presente cuando el director de competencia lo considere necesario.
7. Los pilotos inscritos tendrán derecho a: Refrigerio, hidratación, transporte dentro del evento y zona de camping.
8. La organización será estricta con los horarios, piloto que no se encuentre en el sitio de abordaje del transporte deberá llegar por sus propios medios al sitio de despegue y estar presente al llamado para su lanzamiento, de no hacerlo se aplicara el reglamento.

El Club organizador Proporciona a los pilotos un formulario de inscripción que se encontrará en la web del evento www.parapente-pachavita.com para su descarga, se entregará debidamente diligenciado, en físico y firmado el día de la inscripción, tener presente el ID CIVL de la FAI para los que lo tienen.

Número de rondas

Habrá un máximo de 7 rondas completas, y una de prueba, dentro del tiempo disponible de la valida. Un mínimo de 2 rondas, debe ser completado para validar la competencia; y una de prueba que podrá validarse de ser necesario para completar 3 mínimo.

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 poner en marcha el orden inverso.

Piloto de parapente y la identificación

- La organización proporcionará un número para cada piloto, que será adherido en el casco y una escarapela de identificación.
- El porte de la escarapela será de carácter obligatorio.
- Esto se confirmará en el registro.

BOLETINES INFORMATIVOS DE PILOTO

- Habrá una sesión informativa diaria para los competidores, cada mañana a las 7:30 hrs., a menos que se especifique lo contrario por previo aviso publicado o anunciado por el Director de Competencia, y notificada en el tablero 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.

SITIOS

Despegue: ALTO DEL CARVAJAL Municipio de Pachavita Boyacá

- Viento predominante del sur este y una intensidad moderada de unos 15 a 25 Kms/h, en horas del mediodía suele entrar más fuerte con ráfagas de más de 25 Kms/h, en la tarde baja la intensidad con vientos similares a los de la mañana.

Despegue: DE MONTAÑA

- Altura de Despegue 2000 msnm
- Características del despegue: Terreno en ladera tendida hacia el valle con unos 20 grados de inclinación despejada en donde se pueden acomodar unas 2 velas sin problemas.

Riesgos

- Si el viento es más de 7 m / s, (25.2 km/h) se suspende momentáneamente la prueba hasta que las condiciones estén por debajo de estos niveles. (Sporting Code - 7C 2018).
- El acceso a la zona de vuelo se hará en vehículo, camioneta o campero carretera destapada hasta el despegue.

Equipo

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

Aterrizaje: Predio denominado Finca San Javier, rural plano despejado adecuado en pasto

- Nivel: 1.400 msnm

- Condición técnica: El predio de forma rectangular está ubicado en el valle con un área aproximada de 10.000 mts² explanado y adecuado para ser usado como aterrizaje oficial y de Target. El plato de marcación se colocará en el punto central y hacia el occidente del área. Terreno alledaño por el occidente vía terciaria destapada que sube a veredas de la zona, por el Oriente el rio Garagoa, por el norte lote alledaño con algunos árboles de tamaño medio, y por el sur lote alledaño plano con plantas y árboles. No existen torres de energía ni grandes obstáculos, vegetación baja propia de la zona. La aproximación se podrá hacer por los cuatro puntos dependiendo de la tendencia del viento.
- Objetivo almohadilla de 30 cms de diámetro electrónica para marcación y círculos concéntricos de 1, 2.5, 5, y 10 mts de diámetro, visible desde el aire.

Características del aterrizaje:

- Superficie en terreno destapado tipo pasto, diana central en lona color amarillo, demarcación con cal húmeda, y visible desde el aire.
- **Riesgos:** Si el viento es más de 7 m / s, (25.2 km/h) se suspende momentáneamente la prueba hasta que las condiciones estén por debajo de estos niveles.
- **Equipo:** Mangas de viento, los indicadores automáticos de viento, almohadilla de toque electrónica

HABILIDADES DE PILOTO

- El piloto debe tener experiencia en despegues de colina.
- Se programa un día previo a la prueba para entrenamientos.
- Los competidores deben haber identificado previamente el sitio de aterrizaje y campos alledaños de emergencia, observando posibles obstáculos.

DESPEGUE Y ATERRIZAJE

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.

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, 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 informará al Juez 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 lanzamiento

- El intervalo de lanzamiento será 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, no podrá quedarse más tiempo del requerido en llegar al aterrizaje, y este será determinado por el comité de seguridad.
- El Juez de aterrizaje determinará si existe extra tiempo, y será penalizado con el máximo puntaje de la ronda.

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 este 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. 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 la cancha por seguridad para los pilotos Novatos, cuando comience su aproximación dentro de la cancha el Juez dejará de prestarla.

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 500 cm.
- El campo de medición será marcado claramente, establecido los círculos de 1 m, 2,5 m, 5 m y 10 m.

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 25.2 km/h en el aterrizaje.
- El la organización de la prueba utilizará una grabación de viento en cada aterrizaje y la incluirá dentro del video que se elabora para cada aterrizaje.
- Si el viento supera el máximo establecido el piloto será informado mediante bandera roja que una vez sea ondeada por el juez, el piloto no recibirá puntuación y se le otorgará el relanzamiento.

Señales

- Una persona nombrada auxiliar del mariscal de aterrizaje podrá ejecutar la señalización visual con una bandera 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.

PRE-FLIERS

- Existirán en toda competencia pilotos denominados PRE-FLIERS, 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 la el Campeonato.
- No serán los competidores.
- Los PRE-FLIERS efectuaran un lanzamiento de prueba, sobre las zonas de transito de competencia e informaran 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 cuatro rondas se descartará la peor de ahí en adelante si se completan y así sucesivamente. El resultado final será la sumatoria de las validas que quedaron marcadas.
- 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 premiara el primer puesto femenino.

- Se otorga premiación en efectivo para primero, segundo, tercero puesto; y primer puesto por equipos, y su puntuación será reportada ante la FAI para el Ranking internacional.

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)**

Sanciones

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 el, 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
8. PRIMERA, INFRACCIÓN: Se hace una advertencia fuerte.
9. SEGUNDA, OFENSA: Se otorga la máxima puntuación de la ronda.
10. TERCERA, DELITO: Se excluye de la competencia.
11. 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 denunciaran los casos de vuelo peligroso.

JUZGAMIENTO

Equipo de jueces

- El concurso será juzgado por el equipo nacional o internacional de jueces, conformado por:
- Un Juez o Marshall director que estará en el aterrizaje
- Un Juez o Marshall de despegue
- Tres Jueces Fichet para el despegue
- Un auxiliar de campo y anotaciones en el aterrizaje
- FEDEAEREOS suministra el equipo de Juzgamiento que será manejado por los Jueces.

Pruebas de Video

- 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 solamente si el Director de Competición y el Juez Director toman la decisión de tener 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 un valor de € 30 ante el Director de competencia; 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.
- 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.

SEGURIDAD

Comité de Seguridad

- Un Director de Seguridad será designado por la Organización y se conformara 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 de las conclusiones
- El Director de Seguridad en conjunto con el Director de Competición no puede 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.

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.

NORMAS DE FUNCIONAMIENTO

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

Radio de Comunicaciones

- Radios tipo FAMILY BAND como seguridad pasiva en OFF para pilotos y lo usarán en ON solamente en emergencias en frecuencia 2.10
- Radio Banda Aérea que permite la comunicación entre el Jueces Marshall de despegue, y aterrizaje, y el Director de competencia, en frecuencia 133.000.
- Los competidores usarán este tipo de equipos en OFF para evitar interferir en los comunicados oficiales, o generar desinformación malintencionada y ventajosa sobre la competencia.
- 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 competencia serán, usados de manera racional.
- Se debe tener especial cuidado por parte de todos los participantes, el respeto al espacio libre, al medio ambiente evitando botar basuras, o hacer algún tipo de intervención a este en su 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 2018.
- 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 €20 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 versión 2018, 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.

AUTORIZACIONES DE VUELOS

- Se permitirá el vuelo libre en el sitio, ya sea durante la competición o fuera de esta, **en una zona aledaña, por los pilotos biplaza, siempre y cuando el Director de Competencia autorice.**
- **BIPLAZA:** Los pilotos autorizados por la organización del evento para vuelo biplaza deberán estar inscritos, con licencia Federada vigente e identificarse con escarapela, **Los pilotos Biplaza podrán participar como competidores, pero en el caso de no estar a tiempo al tercer llamado de su turno, se les aplicará el reglamento, y no tendrán derecho a reclamación.** Estos deberán aterrizar fuera de la meta. Aterrizar en este sitio sin consentimiento de los Jueces de aterrizaje durante la competencia acarreará la cancelación de sus operaciones en el evento. Todos los participantes deberán estar Federados y con Licencia de Aviación Deportiva vigente.

El presente reglamento rige para la competencia desde el 3 de noviembre de 2018 hasta el día 5 de de noviembre finalizada la prueba, y se apoya en el Reglamento único de eventos y competencias de la Federación, y la sección 7C 2018 – Class O PARAGLIDING ACCURACY CLASS III

ORGANIZACIÓN COPA NACIONAL DE PARAPENTE ACCURACY 2018– PACHAVITA