



REGLAS LOCALES

Campeonato de España y Open de España Parapente BIPLAZA PIEDRAHITA 2016 (13-16 julio)

Estas reglas locales se usarán como complemento y en conjunto con el Reglamento Técnico de Competición de Parapente y las Normas de la Liga Nacional, establecidas por la Comisión Técnica Nacional de Parapente.

ÍNDICE

1. OBJETIVO DE LA COMPETICIÓN
2. PROGRAMA
3. INSCRIPCIÓN, TASAS, ADMISIÓN
4. PREMIOS. Campeonato de España y Open de España de Parapente Biplaza. Piedrahíta 2016
5. EQUIPO DE VUELO - HOMOLOGACIÓN VELAS
6. DORSALES
7. RECLAMACIONES y PROTESTAS
8. DESPEGUES y ATERRIZAJES
9. COMUNICACIÓN Y GPS
10. Seguimiento, Reportes y Recogidas
11. TRANSPORTES
12. MANGAS
13. SEGURIDAD
14. MEDIO AMBIENTE
15. ORGANIZACIÓN
16. COLABORAN



1. OJETIVO DE LA COMPETICION

Organizar en España un Campeonato y Open de Parapente Biplaza.
 Los pilotos participantes podrán sumar puntos para el Ranking Nacional FAE.

2. PROGRAMA

CALENDARIO	
12 julio Martes	de 18:00 a 21:00: Formalización de Inscripciones Votación del Comité de Pilotos Publicación de la lista del Comité de Pilotos y Comité de Seguridad
13 julio Miércoles	09:30 Briefing de Bienvenida y presentación. Briefing de Seguridad y Espacio Aéreo 10:30 Empiezan las subidas al despegue A partir de las 12:00: Reunión comité de pilotos en el despegue. Briefing y Manga de competición De 17:00 a 21:00 Descargas GPS y publicación resultados del día
14 julio Jueves	10:30 Empiezan las subidas al despegue A partir de las 12:00: Reunión comité de pilotos en el despegue. Briefing y Manga de competición De 17:00 a 21:00 Descargas GPS y publicación resultados del día
15 julio Viernes	10:30 Empiezan las subidas al despegue A partir de las 12:00: Reunión comité de pilotos en el despegue. Briefing y Manga de competición De 17:00 a 21:00 Descargas GPS y publicación resultados del día Cena (hora, lugar y precio se comunicará el jueves)
16 julio Sábado	10:30 Empiezan las subidas al despegue A partir de las 12:00: Reunión comité de pilotos en el despegue. Briefing y Manga de competición De 17:00 a 20:00 Descargas GPS y publicación resultados del día A partir de las 20:00: Ceremonia clausura y entrega de premios
HORARIO DIARIO	
09:00 - 10:30	Reclamaciones y Protestas. Publicación del parte méteo del día.
10:30	Empiezan las subidas al despegue (se harán 2 turnos)
12:00	Reunión comité de pilotos en el despegue.
13:30 - 17:00	Briefing y manga del día (este horario dependerá de las condiciones méteo)
17:00	Comienzo descargas de GPS en la Organización.
18:00 - 20:00	Hora límite reporte (este horario dependerá de las condiciones méteo)
21:00	Publicación resultados provisionales de la manga del día y oficiales de la anterior.
En caso de no poderse celebrar manga de competición, se organizarán actividades alternativas	



3. INSCRIPCIÓN, TASAS, ADMISIÓN

La INSCRIPCIÓN se hace a través de la página de la Comisión Técnica Nacional de Parapente (CTNP) <http://www.parapentectnp.com/user/register>

Inscripción y Cuota

El plazo para realizar la inscripción es hasta el 20 de junio.

Pago de la cuota de inscripción. Según normativa de la CTNP, la cuota de participación en pruebas del calendario de liga nacional y Campeonatos de España, es de:

30€ por persona y día // biplaza 60€ por equipo y día

Pago cuota hasta el 27 de junio

A partir del 1 de mayo, los inscritos recibirán un e:mail desde la CTNP con los datos para efectuar el pago y confirmar así la reserva de plaza.

A partir del 20 de junio, la organización se reserva el derecho de admitir nuevas inscripciones para la participación en el evento.

La inscripción en la web de [parapentectnp.com](http://www.parapentectnp.com), no garantiza disponer de plaza. La asignación de plaza no quedará confirmada hasta recibir la transferencia completa con el pago de la cuota y comprobar que se reúnen todos los requisitos para la participación. En el caso de que un equipo haya pagado y finalmente no tenga plaza por algún motivo ajeno a él, se le devolverá el importe sin cargo alguno.

La inscripción y pagos no eximen de la presentación del equipo (piloto y co-piloto) en la oficina de la organización, para formalizar los últimos trámites de la inscripción. Para evitar posibles errores y malos entendidos, se puede comprobar el estado de la inscripción, en el apartado "Pilotos inscritos"

"Pre-inscrito", ha realizado la pre-inscripción correctamente en la fecha X

"En espera de pago", se le ha enviado el email con los datos de pago, para poder hacer el ingreso

"Confirmado", se ha recibido correctamente el importe de la inscripción, y se confirma su reserva de plaza

Cancelaciones

Se ruega que los pilotos que no fueran a asistir por cualquier motivo, lo comuniquen lo antes posible, permitiendo a otro compañero que ocupe su lugar.

Cancelación de la Prueba:

En el caso de que fuera necesario cancelar la prueba en el plazo menor de 7 días, con respecto a su inicio, se devolverá el importe de la inscripción menos 10 € que serán destinados a compensar parte de los gastos que se hubieran originado.

En el supuesto de que la prueba fuera cancelada en un plazo mayor a 7 días, con relación a su inicio, se devolvería el importe completo, y el Club CTNP correría con los gastos por transferencias a realizar.



Cancelación por parte del piloto:

1º Con un plazo mayor a 15 días con relación a su inicio se devolverá el 80%.

2º Con un plazo mayor a 7 días y menor a 15 con relación a su inicio se devolverá el 50%.

3º Con un plazo menor a 7 días con respecto a su inicio no habrá devolución.

En el 2º y 3er supuesto, si se justifica el motivo de la cancelación, en alguno de estos casos: por accidente, por enfermedad contraída en este plazo, por fallecimiento de un familiar, se devolverá el 80%

Admisión

No se va a tener en cuenta el ranking nacional de monoplaza. Será por riguroso orden de inscripción. El Campeonato de España y el Open de España de Parapente Biplaza está abierto a todos los pilotos de parapente siempre que cumplan los siguientes requisitos:

Licencia:

El PILOTO está obligado a tener la Licencia Unica federativa en vigor.

El COPILOTO no está obligado, salvo en el caso que vuele como piloto detrás.

Los Pilotos no nacionales que no tengan Licencia Unica deberán tener la licencia FAI

Seguros:

En caso de que el COPILOTO no tenga licencia federativa (ó no sea parapentista), el PILOTO está obligado a estar en posesión del seguro de accidentes que conlleva la licencia federativa de parapente biplaza.

Titulación:

El PILOTO está obligado a tener el título de piloto biplaza o Técnico Deportivo Nivel 1. En caso de que los dos ejerzan como piloto (que ambos se alternen para volar detrás), ambos deberán de estar en posesión del título de piloto biplaza o Técnico Deportivo Nivel 1.

Se comprobará la posesión de esta documentación en la formalización de la inscripción.

La organización solicitará previamente, por correo electrónico, quién va a ser el PILOTO y quién el COPILOTO.

Invitaciones (wildcards)

La Organización se reserva hasta 5 invitaciones.



4. PREMIOS

Medallas CAMPEONATO de España de Parapente Biplaza Piedrahíta 2016

Clasificación General Campeonato de España

Piloto CAMPEON // Copiloto CAMPEON,
Piloto Sub-Campeón // Copiloto Sub-Campeón,
Piloto Tercer Clasificado // Copiloto Tercer Clasificado.

Clasificación Femenina

Piloto CAMPEONA // Copiloto CAMPEONA,
Piloto Sub-Campeona // Copiloto Sub-Campeona,
Piloto Tercera Clasificada // Copiloto Tercera Clasificada.

Premios OPEN de España de Parapente Biplaza Piedrahíta 2016

Clasificación General Open de España

Piloto CAMPEON // Copiloto CAMPEON,
Piloto Sub-Campeón // Copiloto Sub-Campeón,
Piloto Tercer Clasificado // Copiloto Tercer Clasificado

Premios en METALICO (Dependiendo de la participación de equipos inscritos, estos premios podrían incrementarse):

Primer Equipo Clasificado 300 €
Segundo Equipo Clasificado 200 €
Tercer Equipo Clasificado 100 €

Premio Especial

Equipo mejor clasificado con pasajero NO parapentista

5. EQUIPO DE VUELO / HOMOLOGACION VELAS

El Juez de competición podrá revisar el equipo de vuelo en cualquier momento.

El equipo de vuelo constará **OBLIGATORIAMENTE** de lo siguiente:

- Paracaídas de emergencia Biplaza
- Anclaje de emergencia a bandas separadoras
- Cascos homologados de parapente (del piloto y del copiloto)
- Dos teléfonos móviles (piloto y copiloto)
- Una emisora obligatoria (recomendable dos)

Todo parapente ha de tener su homologación correspondiente. Podrá solicitarse la ficha técnica de la vela utilizada.



Lastre y Pesos

Está permitido el uso de lastre únicamente en las formas de agua o arena fina. Los pilotos en ningún caso, podrán arrojar el lastre utilizado de modo que pueda afectar a otros competidores.

Se limita el peso del lastre utilizado hasta 10 kg.

El Peso Total en Vuelo (PTV) debe estar estrictamente dentro del rango de peso con el que fue homologado cada modelo de vela y sus tallas correspondientes.

Peso Total en Vuelo = Peso equipo de vuelo + peso 2 personas + lastre.

Se tendrá en cuenta el % de error de las básculas.

6. DORSALES

No es obligatorio llevar el dorsal en la vela. Sin embargo, cada piloto tendrá asignado un dorsal, en función de su posición en el ranking, o el que se le haya asignado en el momento de la inscripción.

7. RECLAMACIONES Y PROTESTAS

Se presentarán por escrito al Director de Competición, sólo durante el período asignado para ello y siempre, de acuerdo a lo establecido en el Reglamento Técnico de Competición de Parapente.

La Organización proveerá del impreso para reclamaciones y protestas.

Período de reclamaciones y protestas

Se establece el periodo de reclamaciones entre las 09:00 y las 10:00 del día siguiente de la manga correspondiente (excepto en la manga del día 14 de julio, que, al ser el último día, se podrá reclamar en cuanto se publiquen las primeras clasificaciones provisionales).

Si la reclamación no es aceptada, se podrá presentar una protesta, por escrito, al Director de Competición.

El periodo de protestas es de 10:00 a 10:30 del día siguiente de la manga correspondiente.

La tasa para la protesta es de 30€, que será devuelta en caso de ser estimada la protesta.



8. DESPEGUES Y ATERRIZAJES

Se utilizará el despegue oficial de Piedrahíta (Puerto de Peña Negra - orientación N, NW).

Como aterrizaje oficial se utilizará el habitual de la zona (La Panera); para el resto de aterrizajes o goles establecidos, todos los pilotos deberán respetar las normas mínimas de educación con los terrenos utilizados.

9. COMUNICACIÓN y GPS

Es obligatorio el uso de emisora de radio en frecuencia de 2 m.

Es recomendable que cada equipo disponga de otra emisora con frecuencia distinta a la de seguridad. En caso de ser preciso, la organización puede comunicarse con el copiloto, para "asuntos menos prioritarios", sin molestar al resto de equipos en la frecuencia de seguridad.

En el caso de llevar dos frecuencias, se comunicará "la frecuencia particular" al formalizar la inscripción. La lista de frecuencias particulares no será pública y estará sólo en poder de las personas encargadas de la organización.

Las frecuencias de seguridad y recogidas se comunicarán por parte de la Organización en el panel de tareas.

Es obligatorio igualmente llevar teléfono móvil, tanto el piloto como el co-piloto. Ambos facilitarán a la Organización sus números en el momento de la inscripción.

El uso de *GPS* con registro de alturas es obligatorio para la validación del vuelo del piloto.

El tiempo de gol se obtiene de la traza descargada del *GPS* interpolando los tiempos anterior y posterior al cruce del límite de gol.

La Organización provee cables para los siguientes *GPS*:

USB, Garmin, Brauniger Compeo (Galileo), XC Trainer. Para el resto de *GPS*, el piloto deberá proporcionar su propio cable.

Nota: El *GPS* Aircotec Top Navigator presenta un problema de grabación del tiempo de la traza, del cual la organización no se hará responsable.



10. SEGUIMIENTO, REPORTES y RECOGIDAS

El Seguimiento será obligatorio.

Reporte vía teléfono móvil será obligatorio. Para las recogidas y localización precisa de los pilotos aterrizados se usará la ubicación de Whatsapp.

La Organización proporcionará en el panel de tareas el número de móvil de recogidas.

Los pilotos estarán obligados a comunicar su posición o estado a la Organización, a través de un mensaje corto de alguna de las maneras indicadas en el apartado "Formato Recogidas". Si el piloto no pudiese usar este sistema, está obligado a comunicarse con la Organización vía radio, teléfono fijo o móvil de un compañero.

El Director de Competición podrá sancionar a aquellos que incumplan esta norma con la pérdida del 50% de los puntos obtenidos hasta el momento, o la exclusión de alguna o todas las mangas posteriores.

Formato Recogidas

Se enviará un mensaje al Teléfono de Recogidas, indicando dorsal y ubicación, según situación y con el siguiente formato:

<u>CASO del piloto</u>	<u>Forma envió mensaje</u>	<u>EJEMPLO</u>
ATERRIZADO EN gol	DORSAL GOL	720 GOL
ATERRIZADO SIN gol	DORSAL Ubicación	720 Ubicación
ATERRIZADO que NO hay que RECOGER	DORSAL REC	720 REC
NO DESPEGADO	DORSAL DNF	720 DNF
VARIOS PILOTOS JUNTOS	DORSAL DORSAL DORSAL, y luego aplicar las normas anteriores	720 12 125 GOL Ubicación REC DNF
AYUDA; si se necesita ayuda: (desorientado, no encuentra carretera, no tiene coordenadas) el piloto envía SMS y se le llamará	DORSAL Ubicación SOS	720 Ubicación SOS



Importante

Los pilotos que no se reporten con este sistema o algún otro ante la Organización antes de la hora límite, serán considerados ausentes y se empezará su búsqueda con los medios de rescate; de ser una falsa alarma, el piloto deberá asumir los costes económicos que hubiera.

Frecuencia de recogidas

Se habilitará una frecuencia de radio, diferente a la frecuencia de seguridad, para las recogidas. En esta frecuencia se podrá contactar con los vehículos de recogidas y con la Organización. La utilización de la frecuencia de recogidas, no exime del envío del SMS.

11. TRANSPORTES

La Organización proveerá de medios suficientes para las subidas al despegue, la recogida de los pilotos y el transporte a la oficina de la Organización, para descarga de GPS.

La ORGANIZACION se OBLIGA a:

Subidas a despegues: tener al menos una plaza en vehículo para cada dos pilotos y tener a todos los pilotos en el despegue al menos quince minutos antes de la reunión de pilotos.

Finalizar las recogidas en el menor tiempo posible.

Dado el potencial de vuelos de distancia, el acceso a despegue y a algunas zonas en las posibles rutas de vuelo, **los PILOTOS se OBLIGAN a seguir las siguientes normas.**

Subidas al despegue

La subida al despegue se realizará en dos turnos, con un horario fijado de antemano por la Organización.

Los pilotos deberán de estar en el lugar y hora indicados para la subida al despegue. En caso contrario se les considerará no presentados.

La organización no se hace responsable de la subida de los pilotos al despegue fuera de su horario.

Recogida y transporte a oficina

El piloto habrá de seguir el procedimiento descrito anteriormente.

Las recogidas se harán en carreteras asfaltadas, en ningún caso por pistas forestales ni caminos de tierra. El piloto habrá de caminar o salir por sus propios medios a una carretera o pueblo, desde donde enviará su ubicación.



Si el piloto cambia de lugar una vez reportado, antes habrá de pedir permiso a la Organización e informar de su nueva ubicación.

En función de la prueba de cada día la Organización podrá poner límites a la zona de recogida de los pilotos. Este punto será claramente expuesto en el briefing del día.

Todo piloto está obligado a aterrizar a la hora del cierre de vuelo y no continuar volando después de esta hora. En el caso de no atenerse a esta norma, la Organización queda eximida de su obligación de recogerle, y deberá volver a la oficina de Organización por sus propios medios. Además podrá ser sancionado con la pérdida de hasta un 50 % de los puntos del día.

12. MANGAS

Los tiempos de apertura y cierre de ventana, los horarios de start point y cierre de vuelo y la manga del día, se publicarán en el panel de tareas.

Organización del despegue

La Organización podrá acotar la zona de despegue, de forma que quede libre de material y de pilotos, así como establecer un orden para entrada en la zona de despegue.

Los pilotos que vuelan fuera de competición no podrán utilizar la zona de despegue desde 15 minutos antes de la apertura de la ventana y hasta la hora que fije la Organización.

Un piloto que entre en la zona de despegue está obligado a despegar, salvo que por malas condiciones el Juez de Despegue lo permita. En caso de no despegar después de 2 minutos ó de 3 intentos, deberá salir de la zona de despegue.

Un piloto que haga caso omiso de las órdenes del Juez de Despegue o se comporte de forma antideportiva, podrá ser sancionado con la totalidad de los puntos de la manga.

Redespegue

Se podrá permitir el redespegue atendiendo a las condiciones del día pudiendo ser comunicado en el briefing del día.

Altitud en vuelo

El límite de altitud en vuelo, si la hubiera, estará fijada por los Notam

El track presentado después de la manga, deberá de tener al menos un punto cada 15 segundos y este punto contendrá la posición y altura del piloto.



Es obligación del piloto comprobar si su GPS cumple o no con este requisito antes de la competición, así como su calibración antes del vuelo.

Gol

El gol es un cilindro de 1000m de diámetro y centrado en las coordenadas establecidas. Este cilindro servirá para parar el tiempo de cada piloto.

Aunque el piloto tendrá que entrar en otro cilindro de 400m centrado en las mismas coordenadas, para validar el gol.

Sin embargo, y amparándose en la seguridad, el Director de Competición podrá proponer otros radios, siempre y cuando el Comité de Pilotos esté de acuerdo.

El gol se dará por válido usando la traza y el tiempo grabados del GPS.

Cierre de gol

La hora de cierre del gol se establecerá por el Comité de Pilotos, y será expuesto en el panel de tareas, quedando sin tiempo de carrera los pilotos que lleguen después.

Suspensión, parada y cancelación

Si por condiciones meteorológicas adversas no se pudiese volar, la manga se consideraría ANULADA.

Una vez comenzada la manga, se podrá PARAR por motivos de seguridad, validándose con la distancia recorrida hasta la hora de parada (menos de 5 minutos, según Reglamentos CTNP).

La parada será comunicada por radio en la frecuencia de seguridad por el Director de Competición.

El Comité de Seguridad podrá pedir al Director de Competición la suspensión o parada de una manga.

El Director de Competición nombrará los miembros del Comité de Seguridad (Comisarios de Seguridad) que tendrán potestad, delegada por parte del Director de Competición, para PARAR (NO CANCELAR) una manga por malas condiciones de vuelo.

Los Comisarios de Seguridad podrán ser o no, pilotos en competición. Podrá haber un Comisario de Seguridad siguiendo la prueba por tierra y uno o varios en vuelo.



Los Comisarios de Seguridad y el Director de Competición, podrán requerir a los pilotos en vuelo en una zona determinada información sobre las condiciones. Es obligatorio responder con claridad, sólo deberán responder los pilotos a los que se pregunte y sólo con la siguiente información:

Nombre y número dorsal

Altura y ubicación (respecto a las balizas que forman la ruta del vuelo)

Nivel de condiciones de vuelo:

Nivel 1: (buenas condiciones)

Nivel 2: (condiciones con riesgo, pero se puede continuar el vuelo)

Nivel 3: (condiciones peligrosas, a juicio del piloto debe pararse la manga)

Cierre de la ventana

En caso necesario, el Director de Competición podrá cerrar la ventana por intervalos de tiempo, antes del cierre de ventana indicado en el panel de tareas.

El tiempo en el que la ventana se encuentre cerrada se podrá añadir al horario de cierre de ventana señalado en el panel de tareas.

Bonificaciones

Un piloto en competición que aterrice para socorrer a otro piloto con problemas, será debidamente recompensado a discreción del Director de Competición.

Puntuación y clasificaciones

La puntuación y clasificaciones serán elaboradas de acuerdo con las Normas de Liga Nacional y Reglamento Técnico de Competición RFAE.

Se elaborará una clasificación para el Campeonato de España y otra para el Open de España y se publicarán diariamente en la oficina de la Organización.

Regulaciones de seguridad en vuelo

Todos los pilotos están obligados a volar en frecuencia de seguridad.

El Director de Competición informará a los pilotos del sentido de giro en la zona de despegue; este dato se detallará todos los días en el panel de tareas.

La dirección de giro deberá respetarse hasta lo indicado en el panel de tareas.

En el resto del vuelo, el piloto estará obligado a girar en el mismo sentido que los pilotos que ya estén en la térmica.



El Director de Competición podrá excluir a un piloto de la competición por razones de seguridad o de orden.

Verificación del vuelo

Se utilizará exclusivamente verificación del vuelo y gol por GPS.

13. SEGURIDAD

Es de extrema importancia y de obligado cumplimiento para todos los pilotos las siguientes normas:

- * Volar siempre en la frecuencia de seguridad abierta, por seguridad y por posibles consultas una vez en vuelo. Se podrán realizar chequeos en el despegue y en vuelo.
- * Firmar en la Hoja de Control de Despegue antes de despegar. En caso de que el piloto no despegue, después de haber firmado, deberá firmar de nuevo en la hoja de firmas, en la columna, no despegado.
- * Reportarse en un plazo máximo de 30 minutos desde la hora de cierre de vuelo.
- * Informar a la Organización de la llegada a la oficina en un plazo de 30 minutos desde la llegada a Piedrahíta.
- * Descargar el track de la manga en los tiempos establecidos por la Organización (incluso el último día).

Las infracciones a estas normas serán sancionadas del siguiente modo:

Primera infracción: 50% de los puntos de la manga (o manga anterior según el caso).

Segunda infracción: totalidad de los puntos de la manga (o manga anterior según el caso).

La Organización dispondrá de la información necesaria tanto para facilitar una recogida rápida de todos los pilotos, como para activar los procedimientos dispuestos sobre emergencias o rescate para localizar a un piloto perdido (posible accidente) antes de que se haga de noche.

Es aconsejable que cada equipo-pareja disponga de agua suficiente y comida una vez aterrizado.



14. MEDIO AMBIENTE

El respeto por el medio ambiente en el que nos movemos es una obligación ineludible para todos. Las normas básicas expuestas a continuación no sólo son apoyadas y respetadas por parte de la Organización, sino que son normas establecidas y reguladas por parte de la Autoridad Competente.

- * Está totalmente prohibido arrojar basura o colillas en despegues, aterrizajes o zonas de acceso; cada uno deberá llevarse su basura, si bien, la Organización dispondrá de contenedores al efecto en la zona de despegue, así como bolsas en las furgonetas.
- * Queda terminantemente prohibido hacer fuego en cualquier zona.
- * La acampada libre en la zona está igualmente prohibida.
- * El aparcamiento en el despegue podrá ser acotado para vehículos autorizados. Los vehículos privados no podrán aparcarse en las zonas próximas al despegue, debiendo ser retirados inmediatamente por alguno de sus ocupantes.
- * Siempre se aterrizará en lugares en los que no se perjudique o altere el terreno utilizado; la Organización se reserva el derecho de sancionar a los infractores, con pérdida de puntos en la manga del día.

15. ORGANIZACIÓN

Director de organización y Juez: Magdalena Alcañiz Soriano
Director de competición y Juez: Buenaventura Heras Sánchez-Dehesa
Informático. Descargas y clasificaciones y Juez: José Antonio Fernández Martínez
Paramédico: Emilio Castillejo Iglesias
Comité de seguridad: A designar por el director de competición.
Comité de pilotos: Elegido por los pilotos el primer día.

16. COLABORAN

Excmo. Ayuntamiento de Piedrahíta
Open Tres Provincias
Club Deportivo NomadAir

Adicionalmente a las reglas locales expuestas en el presente documento, el Campeonato se regirá bajo las reglas de competición de la RFAE.
De haber alguna discordancia entre los documentos, se dará prioridad primero a las reglas de la RFAE y por último a estas reglas locales.

JUNIO, 2016