

El Presidente de la Comisión Técnica Nacional de Parapente, Iván Colás, tiene a bien exponer por la presente que:

Los miembros de la Comisión Técnica Nacional de Parapente Raúl Rodríguez, Oscar Atillo, Iñigo Redín, Jose Luis Sogorb, Antonio Morillas, Andres Sanchez, Guillermo de Armas Juan Morillas, Asier Garate, Luis Castellanos, Jose Ramon Perez, Mariano Ucedo y Norberto Nestor aprueban el Reglamento de Competición de Parapente, en la modalidad de Acrobacia.

D. Larry Pino se abstiene en la aprobación del citado Reglamento por ausencia.

Se adjunta como ANEXO 1 a este documento, para su libre difusión, el Reglamento de Competición de Parapente en la modalidad de Acrobacia.

Pamplona a, 6 de Noviembre de 2008

Presidente CTNP
Iván Colás

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'Iván Colás', written in a cursive style.

ANEXO 1

**REGLAMENTO DE
COMPETICIÓN DE
PARAPENTE EN LA
MODALIDAD DE
ACROBACIA**

**Redactado según el Código Deportivo de FAI, Sección 7B
Clase 0, Parapente (Less Accuracy), Clase III
ACROBATICOS
Efectivo: Mayo 1st 2008**

ÍNDICE

REGLAMENTO INTERNACIONAL DE COMPETICIONES DE PARAPENTE ACROBÁTICO.....	4
CAPITULO 1 REGLAMENTO DE COMPETICIÓN.....	4
1.1 – Inscripciones y responsabilidad.....	4
1.3 – Seguridad.....	4
1.4 – Señales en caso de emergencia.....	5
1.5 – Comportamiento General.....	5
1.6 – Warnings y penalizaciones.....	5
1.7 – Comité de seguridad.....	6
1.8 – Reclamaciones y protestas.....	6
1.9 - Validación de la manga.....	7
1.10 – Anuncio del comienzo del programa.....	7
1.11 – Validación de la competición.....	7
1.12 – Premios.....	7
1.13 – Numero de pilotos.....	7
1.14 – Inscripciones.....	8
CAPITULO 2 FORMATO DE COMPETICIÓN.....	8
2.1 – Programa, rutina y maniobras.....	8
2.2– Competiciones para individuales.....	8
2.3 – Competiciones para equipos.....	9
2.4 – Vuelos de selección de seguridad.....	9
2.5 – Mangas de selección y corte.....	9
2.6 – Otros puntos de apreciación para el Jurado.....	10
2.7 – Programa típico de Competición.....	10
2.8 – El jurado	10
CAPITULO 3 PUNTUACIONES.....	11
3.1 – Concepto de puntuación.....	11
3.2 – Puntuación técnica.....	11
3.3 – Puntuación de sincronización.....	13
3.4 – Puntuación del aterrizaje.....	13
3.5 – Puntuación de coreografía.....	15
3.6 - Total puntos.....	16
3.7 – Criterio de evaluación técnica.....	16
CAPITULO 4 RANKINGS.....	17
4.1 – Rankings disponibles.....	17
4.2 – Ranking Permanente: W.A.P.R.....	18

CAPITULO 5 REGLAMENTO ORGANIZACIÓN.....	18
5.1 - El lugar.....	18
5.2 – Despegue.....	19
5.3 – Aterrizaje.....	19
5.4 – Comunicación.....	19
5.5– Facilidades de la organización.....	19
5.6 – Zona de evolución acrobática.....	19
5.7 – Equipo de organización.....	19
5.8 – Comité de pilotos.....	20
5.9 – Reglamento local.....	20
5.10 – Previsión del tiempo.....	20
5.11 – Seguridad.....	20
5.12 – Seguros y licencias.....	20
5.13 – Exposición mediática.....	20
5.14 – El Jurado.....	20
5.15 – Resultados.....	21
CAPITULO 6 REGLAMENTO LOCAL.....	21
6.1 – Nombre del evento.....	21
6.2 - Fechas.....	21
6.3 – Descripción del evento.....	21
6.4 – Número máximo de pilotos y método de selección.....	21
6.5 – Inscripciones.....	21
6.6 – Tasa de protestas.....	21
6.7 – Premios.....	22
6.8 - Programa Diario.....	22
6.9 – Seguridad.....	22
6.10 – Competición.....	22
CAPITULO 7 ANEXOS.....	22
Anexo 1: Lista de Jueces.....	22
Anexo 2: Tabla oficial de maniobras.....	24

REGLAMENTO INTERNACIONAL DE COMPETICIONES DE PARAPENTE ACROBÁTICO

CAPITULO 1 REGLAMENTO DE COMPETICIÓN

1.1 – Inscripciones y Responsabilidades:

Las inscripciones y la cantidad de días para la selección y competición se anunciarán en Reglamento Local del evento.

Para poder entrar en el Ranking Mundial Permanente de Acrobacia será necesario presentar en la competición la licencia deportiva FAI en vigor, en caso de no tener dicha licencia en vigor será suficiente con la licencia FAE para puntuar en el Ranking Acrobático Español.

Las drogas están prohibidas: Referencia en el Reglamento FAI GS

Cada competidor participa bajo su propia responsabilidad. Con la firma del deslinde de responsabilidad (bajo las **leyes nacionales** permitidas), el piloto asume la responsabilidad de cualquier daño causados durante la competición, los vuelos o el transporte, a si mismo o a terceras partes.

Cada competidor debe tener un **seguro a terceros vigente**. Se recomienda tener seguro médico personal.

Cada competidor es responsable de sus maniobras, solo debe realizar maniobras que ha practicado y que tiene bajo control.

Los jueces senior y/o el delegado técnico deben hacer que la organización tenga conocimiento de los documentos administrativos: licencia FAI, leyes nacionales si es apropiado, seguro a terceras partes en vigor, y verificación del equipo.

1.2 – Equipo de Vuelo:

Es obligatorio tener un segundo paracaídas de reserva “seco” en buenas condiciones y recientemente plegado.

Es obligatorio el uso de caso. El reglamento local especificara el tipo de caso permitido.

El uso de lastre está limitado a 10K, la densidad del lastre debe ser igual o menos de 1.

1.3 – Seguridad:

Solo se permite realizar maniobras acrobáticas sobre agua y dentro de una zona llamada “flight box” o “caja de evolución” (los pilotos deben tener en cuenta la deriva causada por el viento).

Esta estrictamente prohibido volar sobre el publico (el piloto queda directamente eliminado de la competición).

1.4 – Señales en caso de Emergencia:

En caso de emergencia la zona acrobática puede ser cerrada.

Una señal sonora (pitido fuerte o sirena) y otra visual sobre la plataforma de aterrizaje (dos líneas cruzadas) anunciarán que se debe parar inmediatamente de realizar maniobras acrobáticas y no aterrizar sobre agua. El piloto debe ser capaz de oír la señal.

1.5 – Comportamiento General:

Los competidores deben respetar las decisiones de los jueces.

Los competidores deben respetar los horarios de los briefings y transportes.

1.6 - Warnings y Penalizaciones:

Por razones de seguridad y también para una buena convivencia y respeto del reglamento, warnings y penalizaciones se pueden poner a los pilotos.

1.6.1 – Personas con derecho a poner Warnings:

- Los jueces por motivos deportivos.
- El organizador motivos de convivencia.

1.6.2 – Cuando se pueden poner Warnings:

En cualquier momento durante el evento (en vuelo, inscripciones, comidas, transportes al despegue, despegue, durante el Briefings, etc....)

1.6.3 – Lista oficial de Warnings:

SEGURIDAD GENERAL EN VUELO:

No respeto de la caja de evolución.

No respeto de las señales de cierre de la caja de evolución.

Volar sobre el público.

Despegue no autorizado.

RIESGOS EN VUELO:

Pérdida de control.

Poner en peligro a otros (asistentes de la plataforma de aterrizaje).

Aterrizajes peligrosos.

RESPECTO - BUENA CONVIVENCIA:

Llegar tarde a los briefings.

Incumplimiento del reglamento.

Conducta antideportiva.

Conducta agresiva contra la organización.

- Protesta:

Todas las protestas serán estudiadas por el Director de Competición y los jueces Senior.

1.8.2 El organizador tiene que mantener y archivar los papeles y notas de los jueces. Todas las rutinas serán grabadas en video y serán referencia en caso de protesta. Todas las decisiones tomadas por los jueces son definitivas. El Director de Competición se reunirá con los jueces para ajustar la puntuación en caso de un error obvio, pero la puntuación final no tiene protesta posible.

1.9 - Validación de la Manga:

En caso de dificultades (condiciones meteorológicas, organización,...) los representantes de los pilotos y el jurado se reunirán para decidir la validación o cancelación de la manga.

Si por cualquier motivo una manga no puede ser terminada en el día, deberá continuarse al día siguiente del programa, en condiciones similares.

1.10 – Anuncio del Comienzo de Rutina:

El piloto antes de comenzar su rutina plegara una oreja para validar su manga. Si después de comenzar su 1ª maniobra, estima que las condiciones no son seguras o que la altura es muy baja para completar su manga, se lo hará saber al jurado plegando las 2 orejas con el riesgo de obtener warnings si los jueces no están de acuerdo con su decisión.

Entonces el piloto tiene que descender rápidamente sin hacer maniobras acrobáticas y aterrizar en seco. En tal caso al piloto se le permitirá repetir su vuelo.

Es responsabilidad del piloto comenzar o no su rutina.

El orden de despegue será a la inversa de la posición actual por puntos o por sorteo.

1.11 – Validación de la Competición:

Se necesitan un mínimo de 2 mangas para validar la competición en cada categoría (solo y sincro)

1.12 - Premios:

Deberá haber un premio en metálico, en el reglamento local se anunciará la cantidad y la forma en que se dará el premio.

1.13 – Número de Pilotos:

La organización debe anunciar el número máximo de plazas para cada competición solo y sincro.

Un piloto que quiere competir en solo y sincro se cuenta como 2 pilotos.

El mínimo de pilotos es 5 pilotos en solo y 3 equipos en sincro.

El organizador puede gestionar la entrada de pilotos en su competición en relación a:

- El orden del Ranking Mundial.
- El orden de las inscripciones.
- Una manga clasificatoria justo antes de la competición.

Esto debe ser anunciado en el formulario de inscripciones.

El organizador debe publicar una lista de espera.

1.14 - Inscripciones:

La cuota de inscripción es decisión de la organización, pero recomendamos un máximo de 25 Euros por día de competición.

La inscripción debe incluir:

- El transporte a los despegues.
- Acceso gratuito a eventos suplementarios.

CAPITULO 2 Formato de Competición

The Calendar must indicate if the competition is open to teams and/or individuals.

En el calendario se debe indicar es la competición es por equipos y/o individuales.

2.1 – Programa (rutina) y Maniobras:

El programa (o rutina) consiste en una serie de X maniobras de la lista oficial de maniobras.

Cada maniobra se puede realizar una sola vez por rutina (a menos que se realice para el lado contrario izquierda/derecha).

Algunas maniobras con coeficiente de dificultad de 1,80 o más solo se pueden realizar al principio del programa:

Programa de 3 maniobras => solo en la primera posición de la rutina.

Programa de 4 maniobras => 1er y/o 2da posición.

Programa de 5 maniobras => 1er, 2da y/o 3ra posición.

Programa de 6 maniobras => 1er, 2da, 3ra y/o 4ta posición.

Estas maniobras están descritas en la tabla oficial de maniobras como “Debe ser ejecutada al principio del programa”.

2.2 - Competición Individual:

2.2.1.1 – Programa impuesto Solo, orden de maniobras libre.

Cada piloto debe realizar una rutina impuesta por el jurado.

El orden de las maniobras es elegido por el piloto.

2.2.1.2 –Programa impuesto Solo, orden de maniobras impuesto.

Cada piloto debe realizar una rutina impuesta por el jurado.

El orden de las maniobras es impuesto por el jurado.

2.2.2 - Programa anunciado Solo.

Cada piloto debe presentar su rutina antes de comenzar su manga.

El piloto debe elegir su rutina de la lista de maniobras que están dentro de la "Tabla Oficial de Maniobras".

El número de maniobras es impuesto y anunciado antes de la manga.

2.2.3- Programa Restringido Solo.

El piloto debe elegir su rutina de una lista de maniobras decidida por los jueces.

2.3 – Competición en Equipos:

2.3.1.1 Programa impuesto Sincro, orden de maniobras libre.

Cada equipo debe ejecutar una rutina impuesta por el jurado.

El orden de las maniobras es elegido por el equipo.

2.3.1.2 Programa impuesto Sincro, orden de maniobras impuesto.

Cada equipo debe ejecutar una rutina impuesta por el jurado.

El orden de las maniobras es impuesto por el jurado.

2.3.2 - Programa anunciado Sincro.

Cada equipo debe proponer su rutina antes de comenzar su manga.

El equipo debe elegir su rutina de la lista de maniobras que está dentro de la "Tabla Oficial de Maniobras" in el anexo 5.

El número de maniobras es impuesto y anunciado antes de la manga.

2.3.3 – Programa Restringido Sincro.

El equipo debe elegir su rutina de una lista de maniobras decidida por el jurado.

2.4 – Vuelos de Selección de Seguridad:

La selección de seguridad es obligatoria para los pilotos que no están en el ranking mundial acrobático.

Todos los pilotos del WAPR (ranking mundial acrobático parapente) no necesitan realizar la selección de seguridad.

Los jueces pueden imponer un vuelo de selección de seguridad.

El objetivo es demostrar la habilidad de los pilotos para volar en la competición.

2.5 – Mangas de Selección y Cortes:

Si hay mas pilotos que la cantidad fijada por el organizador, los pilotos serán seleccionados de acuerdo al WAPR o por el orden de inscripciones (esto se especificara en el Reglamento Local).

Los cortes (mangas de eliminación) serán permitidos para una manga final y después de tener mínimo 2 mangas validas (con todos los pilotos y equipos).

Maniobras oficiales para realizar durante las mangas de seguridad y clasificación.

Todos los pilotos participantes en la competición deberán ser capaces de realizar con seguridad las siguientes maniobras:

Full stall (pérdida) + Salida

Tail slide (vuelo marcha atrás) + Salida

Wing over

Helico

SAT

Spin (negativo) + Salida

2.6 – Otros puntos de Apreciación para el Jurado

Coreografía:

- Posicionamiento y Deriva
- Gestión de la Altura
- Fluidez, Ritmo, Conexión
- Originalidad, Diversidad
- Coordinación Sincro (para vuelos sincro)

Aterrizaje (solo si se aterriza en la plataforma en el agua)

Ver puntuación para aterrizaje.

Eliminación en caso de:

- La destreza del piloto es insuficiente para realizar las maniobras mínimas requeridas para la competición.
- Las maniobras son realizadas sin seguridad.
- No respetar la caja de evolución (incluyendo la deriva).
- Otras razones de seguridad...

El piloto eliminado debe presentar una protesta

2.7 – Programa Previsto Típico de Competición:

- Manga de Selección y seguridad:
Programa Impuesto por, no puntúa para la competición.
- 1ª Manga: **Programa Impuesto o restringido.**
- 2ª Manga: **Programa Impuesto o restringido.**
- 3ª Manga: **Programa Anunciado**
- 4ª Manga: **Programa Anunciado**

2.8 El Jurado

El jurado está compuesto al menos por 3 jueces independientes, de 2 países diferentes (o 3 países diferentes si hay 4 o 5 jueces).

Uno de ellos será el elegido de entre la lista de jueces senior como jefe de jueces.

La lista está en el anexo 1 de este reglamento.

El resto de jueces pueden ser nacionales o internacionales.

Los jueces senior son nombrados por el Subcomité Acrobático de la CIVL en acuerdo con la organización.

Después de la competición un juez senior escribirá un reporte al Subcomité Acrobático de la CIVL y estará en contacto con la organización hasta que los resultados se envíen a la CIVL.

CAPITULO 3 Puntuaciones

3.1 Concepto de puntuación.

La puntuación está basada en 3 clases de notas para las competencias Solo:

La técnica durante el programa, la coreografía en general, y el aterrizaje.

La puntuación está basada en 4 clases de notas para las competencias Sincro:

La técnica durante el programa, la sincronización de cada maniobra, la coreografía en general, y el aterrizaje.

En cada clase de puntos se hace un promedio sobre una base de 100 puntos:

Para esto, la puntuación de los pilotos será comparada con la puntuación máxima o la puntuación media.

Esta puntuación promedio será equilibrada con los porcentajes dados a cada clase de puntuación.

Se aplicaran los siguientes porcentajes:

SOLO:

Técnica: 70%

+ Aterrizaje: 10%

+ Coreografía: 20%

SINCRO:

Técnica 55%

+ Sincronización: 20%

+ Aterrizaje: 10%

+ Coreografía: 15%

3.2 – Puntuación Técnica:

Dificultad de la maniobra

Cada maniobra tiene un coeficiente de dificultad fijo de acuerdo con esta tabla:

MANIOBRAS OFICIALES	
Maniobra	Coeficiente
Perdida	1,00
Vuelo marcha atrás	1,15
SAT	1,25
Wing Over	1,35
Espiral Asimétrica	1,35
Perdida Dinámica	1,40
Looping (Inversion)	1,45
SAT Asimétrico	1,50
Mac Twist	1,55
Misty Flip	1,65
Helicóptero	1,70
Mac Twist to Helico	1,75
SAT to Helico	1,75
Twister (Helico to Helico)	1,80
Tumbling	1,80
Helico to SAT	1,85
Misty to Tumbling	1,90
Rhythmic SAT	1,90
Infinít Tumbling	2,00
Rodeo Helico	1,60
Rodeo SAT	1,70
Molinetis	1,65
Barrena Sincro	1,70

El Subcomité Acrobático de la CIVL revisa continuamente estos coeficientes de dificultad realizando los cambios que se consideran necesarios.

Puntos Ejecución: Cada maniobra es juzgada en una escala del **0** mínimo al **100** máximo.

Calculo puntos por maniobra:

Para cada juez:

Puntuación maniobra = puntos ejecución X coeficiente dificultad

Promedio de 3 jueces:

Para cada maniobra el software de puntuaciones calcula la puntuación promedio de los 3 jueces.

El promedio de la puntuación de cada maniobra se da a los pilotos al publicarse los resultados.

Calculo final puntuación Técnica:

Una **Puntuación Media** se calcula dependiendo de la cantidad de maniobras y el promedio del Coeficiente de Dificultad.

El **Promedio Coeficiente Dificultad** es fijo a **1,70** para cualquier tipo de manga para las competiciones Solo y Sincro.

Puntuación Media = Cantidad maniobras X 1,70 X 100

Promedio Puntuación Técnica = (total X maniobras / puntuación media) *100

Puntuación final para Solo = Promedio puntuación técnica X 70%

Puntuación final para Sincro = Promedio puntuación técnica X 55%

3.3 – Puntuación de Sincronización: (solo para competición Sincro)

La sincronización de cada maniobra será juzgada en una escala de 0 mínimo a 10 máximo.

El promedio de los jueces se hace con las puntuaciones finales de sincronización.

La **puntuación máxima** de referencia es:

Puntuación máxima = cantidad de maniobras X 10

Puntuación promedio sincronización = (total de X maniobras / puntuación máxima) *100

Puntuación final Sincro = promedio puntuación sincronización X 20%

The landing score for solo takes into account the following criteria and coefficients:

3.3 – Puntuación de Aterrizaje

El aterrizaje en la plataforma es una parte necesaria de la competición.

Es importante para la Media y espectacular para el Público.

La plataforma debe ser al menos de 4m de ancho por 6m de largo en un lago y 10m de largo cuando sea en agua salada para proteger, lo más posible, el parapente de la sal.

El Promedio de Jueces se hace con las puntuaciones finales de los jueces en aterrizajes.

La Puntuación Aterrizaje Solo se basa en el siguiente criterio y coeficientes:

ATERRIZAJE PLATAFORMA SOLO	COEFICIENTE
Aproximación y Precisión	1,5
Bonus Plataforma	1,5
Giro Rasante	2,5
Toque Mano	0,7
Toque Pie	0,4
Negativo	1

Puntos Ejecución: Cada maniobra se juzga en una escala del 0 mínimo al 10 máximo y multiplicada por su respectivo coeficiente.

La puntuación máxima de referencia es:

Puntuación máxima = 76

**Puntuación Promedio Aterrizaje =
(total de 6 maniobras / puntuación máxima) *100**

**Puntuación final Aterrizaje =
Promedio Puntuación Aterrizaje X 10%**

La Puntuación Aterrizaje SINCRO se basa en el siguiente criterio y coeficientes:

ATERRIZAJE PLATAFORMA SINCRO	COEFICIENTE	PILOTO 1	PILOTO 2
Aproximación y Precisión	1,5		
Bonus Plataforma	1,5		
Giro Rasante Solo	2,5		
Giro Rasante Sincro	3		
Toque Mano	0,7		
Toque Pie	0,4		
Negativo	1		

Puntos Ejecución: Cada maniobra se juzga en una escala del 0 mínimo al 10 máximo y multiplicada por su respectivo coeficiente.

La ejecución de cada piloto será clasificada por separado y sumadas.

La puntuación máxima de referencia es:

Puntuación máxima = 152

**Puntuación Promedio Aterrizaje =
(total de 6 maniobras / puntuación máxima) *100**

**Puntuación final Aterrizaje =
Promedio Puntuación Aterrizaje X 10%**

3.4.1 Aterrizaje en el suelo.

El comité de pilotos en acuerdo con la organización pueden decidir cancelar el aterrizaje en la plataforma en caso de agua salada, agua muy fría (menos de 10º) o insuficientes condiciones para el aterrizaje.

En tal caso, un aterrizaje en el suelo puede ser puntuado bajo las siguientes condiciones:

Los pilotos deben de ser capaces de aproximarse de forma segura al área de aterrizaje sin sobre volar el publico.

El aterrizaje en la Diana da los “Puntos de Plataforma”. La Diana debe de ser 1m de diámetro. El área de aterrizaje debe ser al menos de 50m de diámetro alrededor de la Diana y completamente libre de obstáculos.

El Giro Rasante no está permitido.

3.4.2 Aterrizaje Sin Puntuación.

Si las condiciones no permiten una competición de aterrizajes con seguridad, este no será puntuado.

La puntuación del aterrizaje será 0 para todos los pilotos.

3.5 – Puntuación de Coreografía

La Coreografía se puntuará durante toda la manga (incluido el aterrizaje).

El Promedio de Jueces se hace con las Puntuaciones Finales Coreografía.

La Puntuación de Coreografía para Solo tiene en cuenta el siguiente criterio y coeficientes:

Coreografía Solo	Coeficiente
Desplazamiento y Deriva	1,6
Distribución de la Altura	1
Fluidez	1,2
Ritmo y Conexiones	1,2
Originalidad, Diversidad	1

Cada criterio es juzgado en una escala del 0 mínimo al 10 máximo.

La Puntuación Máxima de referencia es:

Puntuación Máxima = 60

**Puntuación Promedio Coreografía =
(puntos coreografía pilotos / puntuación máxima) *100**

**Puntuación Final Coreografía =
Promedio Puntuación Coreografía X 20%**

La Puntuación de Coreografía para Solo tiene en cuenta el siguiente criterio y coeficientes:

Coreografía	Coeficiente
Desplazamiento y Deriva	1,6
Distribución de la Altura	1
Fluidez	1,2
Ritmo y Conexiones	1,2
Originalidad, Diversidad	1
Coordinación Sincro	1,5

Cada criterio es juzgado en una escala del 0 mínimo al 10 máximo.
La Puntuación Máxima de referencia es:

Puntuación Máxima = 75

**Puntuación Promedio Coreografía =
(puntos coreografía pilotos / puntuación máxima) *100**

**Puntuación Final Coreografía =
Promedio Puntuación Coreografía X 15%**

3.6 –Total Puntos:

Todas las puntuaciones se sumarán para obtener una puntuación basada en 100.
La puntuación se redondeará a 2 dígitos después de puntuada.

Puntuación Final Piloto = Puntuación Final Técnica
+ Puntuación Final Aterrizaje
+ Puntuación Final Coreografía

Puntuación Final Equipo = Puntuación Final Técnica
+ Puntuación Final Sincronización
+ Puntuación Final Aterrizaje
+ Puntuación Final Coreografía

3.7 – Criterio de Evaluación Técnica:

La Tabla de Maniobras es la referencia de cada temporada.
Solo las maniobras oficiales definidas en la Tabla de Maniobras pueden ser puntuadas en cada maga.

La Tabla de Maniobras incluye para cada maniobra:

El **Nombre** y el Bonus de **Dificultad**.

El **Criterio de Evaluación Técnica** que es la referencia para la puntuación por ejecución.

El **Imperativo**: los requisitos mínimos para validar la maniobra.

Las **Penalizaciones**: referencia el descuento mínimo en la puntuación por ejecución.

Penalizaciones:

Los siguientes criterios son referencias. Es decisión de los jueces apreciar el contexto sobre cada problema ocurrido, su importancia y la forma en que el piloto resuelve la situación.

Plegadas:

0 a 25% => 0 a -20 puntos por la maniobra
25% a 50% => -20 a -50 puntos por la maniobra
50% a 100% => -50 a -80 puntos por la maniobra

Cambio de dirección:

<90° => 0 a -20 puntos por la maniobra
90 a 180° => -20 a -50 puntos por la maniobra
>180° => -50 a -80 puntos por la maniobra

Corbata:

En caso de corbata el jurado apreciara como el piloto maneja la situación.
Se requiere recuperar rápido y mantener la vela bajo control.

Penalización: Corbata <10% y <3 segundos => -20 puntos
Corbata >50% y >3 segundos => -20 a -80 puntos

Twist:

En caso de twist el jurado apreciara como el piloto maneja la situación.

Penalización: Twist <1 giro => -20 a -50 puntos
Twist >1 giro => -20 a -80 puntos

Pérdida de control: 0 en la manga

Una pérdida de control es un lapsus de tiempo donde el piloto no tiene el control: un problema con el parapente (plegada, corbata...) o que un twist cause en el piloto una trayectoria inesperada e incontrolada.

El jurado considerará si el piloto ha ido demasiado lejos creando una situación de peligro.

El aterrizaje en paracaídas (paracaídas de reserva) es = en la manga

CAPITULO 4

RANKINGS

4.1 – Rankings Disponibles

Existen dos rankings diferentes para Competiciones de Parapente Acrobático.

4.1.1 Copa del Mundo

Una Copa del Mundo de Parapente Acrobático (ACRO CUP) de un máximo de los 5 eventos más importantes con una formula de ranking que se define abajo (ver capitulo 7)

4.1.2 WAPR

Un Ranking Permanente basado en la formula de World Aerobatic Pilot Ranking.

Esta fórmula y sus explicaciones están disponibles en la siguiente dirección:

http://www.fai.org/hang_glider/rankings_old/formulahg

Todos los eventos acrobáticos internacionales, incluidos los que cuentan para el ACRO CUP se tomarán en cuenta para este ranking permanente a condición que sean eventos denominados FAI categoría 2.

Este ranking dará puntos a todos los pilotos que compitieron en un evento y puede ser usado con propósitos de selección.

4.1 - Ranking Permanente: WAPRS

Paula Sayer secretaria de la CIVL PR mantendrá el WAPR proporcionando lo siguiente:

- Las competencias Acrobáticas deben ser CIVL denominada categoría 2. La Organización debe contactar con el Coordinador de la CIVL (Paula Sayer) a la siguiente dirección paula@fai.org para obtener los documentos necesarios:

- Pagar el equivalente a una inscripción de competición de un piloto.
- La competición será puesta en el calendario CIVL un mes antes del evento.
- La organización controlará que los pilotos tengan una licencia deportiva FAI en vigor.

- Solo los pilotos con licencia FAI serán considerados para el WAPR.

- La organización enviara al coordinador CIVL los resultados de la competición en cuanto sean oficiales.

4.2 – ACRO CUP Ranking

Además de enviar los resultados al coordinador CIVL, la organización de la Copa el Mundo Acro (Acro Cup) debe enviar a Pal Hammar Rognoy los resultados el mismo día en que estos sean oficiales a la siguiente dirección: pal@downteam.com

CAPITULO 5 REGLAMENTO ORGANIZACIÓN

Estos reglamentos de la organización se aplicarán a todos los eventos que cuenten para el World Aerobatic Pilot Ranking.

La organización debe de rellenar un formulario para ser un evento FAI Categoría 2 (ver anexo). Debe precisar en este formulario el nombre del Juez Senior. Debe enviarlo a la FAI (a la dirección de correo) con el pago de la inscripción de un piloto.

5.1 – El Lugar:

Las competencias acrobáticas pueden tener lugar solo sobre agua. Es necesario tener una altura mínima de 500m sobre el agua para poder realizar las maniobras.

El viento normalmente no puede ser superior a 15 km/h.

La zona de evolución debe ser suficientemente larga para permitir al piloto usar su paracaídas de emergencia aterrizando de forma segura en el agua.

5.2 - Despegue:

Es necesario un espacio mínimo para extender 2 parapentes. Un lugar uniforme y de fácil acceso. Fácil y rápido acceso para el rescate. Es posible usar dos tornos (2 botes – 2 tornos mínimo).

5.3 – Aterrizaje:

Es necesario tener un aterrizaje “seco”. Es también posible un aterrizaje en agua sobre una plataforma flotante protegida sin partes afiladas (10 m X 10 m). Cada lado y esquina debe ser protegido.

Mangas de viento deben ser puestas en diferentes lugares del evento.

PROHIBIDO VOLAR SOBRE EL PÚBLICO.

5.4 – Comunicación:

Radios y / o teléfonos móviles (homologados si es necesario).

El comienzo de la manga debe ser anunciado a todos los jueces con confirmación.

5.5 – Facilitados de la Organización:

La recepción del público será delimitada en un área (un parking cerca del evento, catering, anuncios).

Una Oficina General con toda la infraestructura necesaria para obtener los resultados: ordenadores, acceso a Internet, una fotocopidora de alta calidad, papel (mínimo 4 paquetes), línea telefónica.

También serán proporcionadas tumbonas a los jueces para visualizar las mangas.

5.6 – Zona de Evolución Acrobática:

Es la responsabilidad de los pilotos considerar la intensidad del viento y estimar su deriva en caso de abrir el paracaídas para aterrizar en el agua. El comienzo de la rutina se hará con una distancia mínima a la orilla. Los jueces, la organización y el comité de pilotos fijan la intensidad máxima de viento aceptado durante la competición.

5.7 – Equipo Organización:

Coches que suban continuamente al despegue dando prioridad a los competidores.

El director de vuelo estará presente en el aterrizaje.

En el despegue habrá un director de despegue que será el responsable de los despegues junto con 2 o 3 asistentes.

Un speaker para explicar al público lo que ocurre.

Una persona que filme con cámara permanentemente. Esta persona debe estar cerca del Jurado.

Un ayudante por cada Juez ayudara a escribir los resultados (el que guarda el resultado).

5.8 – Comité de pilotos:

Un comité de pilotos será elegido (2 pilotos). El comité de pilotos dará su punto de vista en la competición y particularmente en los aspectos concernientes a la seguridad.

5.9 – Reglamento Local:

El reglamento local debe ser publicado de acuerdo con la Sección 7b, 5.1

5.10 – Previsión del Tiempo:

Se publicara la previsión del tiempo. En el despegue se proporcionará la información de la intensidad el viento en el aterrizaje.

5.11 - Seguridad:

Un doctor-resucitador en la zona de competición.

Un helicóptero de auxilio permanentemente en la zona de competición o que esté disponible en 30 minutos.

Una ambulancia en el despegue y otra en el aterrizaje.

2 botes motorizados de fácil acceso para los pilotos desde el agua.

2 buceadores con doble sistema autónomo para respirar y con "corta líneas". En caso de exhibiciones adicionales en el evento serán proporcionados dos botes extras.

PROHIBIDO SOBRE VOLAR EL PÚBLICO.

5.12 – Seguros y Licencias:

Cada organización tiene que comprobar si los pilotos tienen un seguro de responsabilidad de cobertura de riesgos aéreos.

Cada organización debe tener un seguro de responsabilidad.

El seguro de responsabilidad a terceras partes con cobertura de 700.000 Euros o equivalente.

5.13 – Exposición Mediática:

La organización debe organizar un evento bien accesible a los medios por lo menos a nivel nacional o local.

A los pilotos se les dará la información sobre las fechas de las retransmisiones de los diferentes canales sobre las imágenes de la competición.

5.14 - Jurado:

La organización tiene que elegir un Juez Senior de entre la lista que está incluida en este documento. La organización debe contactarlo directamente.

El trabajo del Juez Senior es:

- Elegir y organizar a los jueces con la organización
- Prestar atención a los pilotos
- Asegurarse de que se cumple el reglamento de competición

- Asegurarse de que las licencias FAI son controladas
- Chequear los aspectos de la seguridad en el evento
- Enseñar a los jueces locales

Al Jefe de Jueces (Juez Senior) se le pagarán 200 Euros por día + gastos de viaje y alojamiento, estos corren a cargo de la organización.

El Jefe de Jueces tiene la posibilidad de organizar un curso de entrenamiento para nuevos jueces durante y/o después del evento.

Un Aprendiz de Juez debe seguir un curso de entrenamiento teórico dictado por un Juez Senior.

5.15 – Resultados:

La organización debe enviar los resultados en el formato correcto (Excel o Access) al coordinador CIVL a la siguiente dirección: paula@fai.org tan pronto como los resultados finales sean oficiales.

CAPITULO 6: REGLAMENTO LOCAL

6.1 – Nombre del Evento:

6.2 – Fechas:

Incluyendo fechas de entrenamiento y lugar:

6.3 – Descripción del Evento:

Abierto a equipos y/o individuales:

Número de días de competición:

Fecha de los días de selección:

6.4 – Número Máximo de Pilotos y Método de Selección:

Número máximo de pilotos:

Método de selección:

- WAPR
- Manga de Clasificación
- Orden de Inscripciones (por fechas)

6.5 –Inscripciones:

Valor de la inscripción

Lo que está incluido con la inscripción

6.6 - Tasa de Protesta:

Cantidad:

6.7 – Premios:

Cantidad:

Lo que se entregara:

6.8 – Programa Diario:

Este programa debe ser respetado.

6.9 - Seguridad:

Tipo de casco permitido en la competición

Provisión de chalecos salvavidas si se necesitan

Provisión de paracaídas de repuesto proporcionado por la organización

6.10 - Competición:

Definición de la Zona de Evolución Acrobática

Numero de maniobra que se realizaran durante el vuelo:

Manga de eliminación antes de la final si las es apropiado

ANEXOS:

Anexo 1: Lista de Jueces

Lista de Jueces Senior:

Violaine DUFOURMANTELLE	v.trad@wanadoo.fr	FRANCIA
Pernilla HAMMAR-ROGNOY	pernilla@downteam.com	NORUEGA
David EYRAUD	davideyraud@wanadoo.fr	FRANCIA
François BON	fb@acro-base.com	FRANCIA
Stefan HODEK	stefan@3-2-1-start.com	ALEMANIA
Agustin CIMA (Galle)	agustin@conceptosdigitales.com.ar	ARGENTINA

Lista de Jueces Cualificados:

Mauricio G BRAGA	writejr@terra.com.br	BRASIL
Alexis COUDURIER	alexis.coudurier@free.fr	FRANCIA
Claudio CATTANEO	acrolugano@parapendio.ch	SUIZA

David SOUJÉY	contact@suav-records.com	FRANCIA
Arvid HAALAND	arviden@hotmail.com	NORUEGA
Chris GEIST	chris@3-2-1-start.com	ALEMANIA

Lista de Aprendices de Jueces:

Per ANDERSEN	skipatrolje@homail.com	NORUEGA
Daniel LORITZ	dani@team5.at	AUSTRIA
Marc AUBERTIN	marc.aubertin@free.fr	FRANCIA
Luis MITTEREGGER	cloudbase@sbg.at	AUSTRIA
Egil TOSTENSEN	egil.tostensen@lyse.net	NORUEGA
Mirjam STEIEN	mirjam@lysqliimt.net	

Anexo 2: TABLAS OFICIALES DE MANIOBRAS

TABLA OFICIAL DE MANIOBRAS SOLO

NOMBRE MANIOBRA	COEFICIENTE DIFICULTAD	CRITERIO DE EVALUACIÓN	OBLIGATORIO	COMENTARIOS
PERDIDA	1,00	Entrada, control de la abatida Control de la dirección y salida o conexión	Sin tiempo requerido	Cambio de dirección
VUELO MARCHA ATRÁS	1,15	Mantener la forma de la vela, estabilidad Percepción del vuelo marcha atrás, duración, salida o conexión	Min. 3 segundos	Cambio de dirección
SAT	1,25	Entrada, ángulo de la vela, baja tasa de caída Salida o conexión	Min. 2 giros en SAT	Sin plegada Penalización por plegada en la oreja en la salida
WING OVER	1,35	Ritmo, fluidez, trayectoria ángulo (180 ° para puntuación máxima)	Min. 2 giros Con buen ángulo (min. 135°)	
ESPIRAL ASIMÉTRICA	1,35	Ritmo, fluidez, trayectoria ángulo (180 ° para puntuación máxima)	Min. 2 giros Con buen ángulo (min. 135°)	
PERDIDA DINÁMICA	1,40	Energía, importancia de la trepada (trepada de 90 ° para puntuación máxima) control de dirección y salida o conexión	min. 45 ° de trepada hacia atrás Sin tiempo requerido	Cambio de dirección
LOOPING / INVERSIÓN	1,45	Entrada, fluidez, trayectoria ángulo (180 ° para puntuación máxima), salida o conexión	Angulo min. 135 °	
SAT ASIMÉTRICO	1,50	Energía, entrada, fluidez, trayectoria ángulo (180 ° para puntuación máxima), salida	Min. 1 giro	
MAC TWIST	1,55	Energía y entrada asimétrica, velocidad y importancia de la rotación Estabilización de la trepada, salida o conexión	min. rotación de 360 °	Salida sin pérdida para puntuación máxima
MISTY FLIP	1,65	Importancia de la trepada en la entrada, 360° de rotación, mantener la forma de la vela control de la abatida en la salida	360 ° rotación, abatida, salida	
HELICÓPTERO	1,70	Mantener la forma de la vela, estabilidad en el eje de rotación vertical Velocidad de rotación, baja tasa de caída, duración, salida o conexión	Min. 3 giros estabilizados	
MAC TWIST HELICO	1,75	Mac twist criterio (/30 pts.) + Helico criterio (/30 pts.) + conexión (/40 pts.): fluidez y velocidad en la transición	Min 3 giros Helico	
SAT TO HELICO	1,75	SAT criterio (/30 pts.) + Helico criterio (/30 pts.) + conexión (/40 pts.): fluidez y velocidad en la transición	Min 2 giros SAT + Min 3 giros Helico	
TWISTER (HELICO TO HELICO)	1,80	1er Helico (/30 pts.) + 2do Helico (/30 pts.) + conexión (/40 pts.): velocidad en la transición	Min 3 giros Helico de cada lado	
TUMBLING	1,80	Energía, fluidez, trayectoria Angulo (180 ° para máxima puntuación), salida	Angulo min. 135 ° Debe ser realizado al principio del programa	
HELICO TO SAT	1,85	Helico criterio (/30 pts.) + SAT criterio (/30 pts.) + conexión (/40 pts.): fluidez y velocidad en la transición	Min 3 giros Helico + Min 2 giros SAT	
MISTY TO TUMBLING	1,90	Misty Flip criterio (/50 pts.) + Tumbling criterio (/50 pts.)	Angulo min. 135 °	

			Debe ser realizado al principio del programa	
RHYTHMIC SAT (SAT TO TUMBLING)	1,90	Ritmo e incremento de la amplitud, fluidez, ángulo, salida o conexión	Min. 3 giros, min. 135 ° en la mejor vuelta	
INFINIT TUMBLING	2,00	Ritmo, fluidez, trayectoria (sin movimiento lateral) tensión en las líneas y la vela, duración, salida o conexión	Min 3 giros	
MANIOBRAS ATERRIZAJES			Debe ser realizado al principio del programa	
aproximación y precisión	1,5	Calidad de la aproximación y precisión (distancia a la plataforma)	Touch the raft for maxi score	
Bonus plataforma	1,5	Buen aterrizaje sobre la plataforma	pilot standing for maxi score	
Giro rasante SOLO	2,5	Entrada (velocidad, tasa de caída), altura del estabalo sobre el agua (toque para puntuación máxima)	Altura min del estabalo : 4 m	estabalo > 1m : -2 puntos
Toque mano	0,7	Precisión, longitud del toque con la mano		
Toque pie	0,4	Precisión, longitud del toque con el pie		
Negativo	1	Velocidad de la rotación, buena tasa de caída y aterrizaje de pie	Min. rotación : ½ giro antes del aterrizaje del piloto	
PENALIZACIONES: PLEGADA:		CAMBIO DE DIRECCIÓN:	CORBATA:	TWIST:
0 a 25% => 0 a -20 puntos		<90° => 0 a -20 puntos	corbata <10% y <3 segundos => -20 puntos	<1 giro => -20 a -50 puntos
25% a 50% => -20 a -50 puntos		90° a 180° => -20 a -50 puntos	corbata >50% y >3 segundos => -20 a -80 puntos	1 giro o mas => -50 a -80 puntos
50% a 100% => -50 a -80 puntos		>180° => -50 a -80 puntos		

TABLA OFICIAL DE MANIOBRAS SINCRONIZADAS

NOMBRE MANIOBRA	COEFICIENTE DIFICULTAD	CRITERIO DE EVALUACIÓN	OBLIGATORIO	COMENTARIOS
PERDIDA	1,00	Entrada, control de la abatida Control de la dirección y salida o conexión	Sin tiempo requerido	Cambio de dirección
VUELO MARCHA ATRÁS	1,15	Mantener la forma de la vela, estabilidad Percepción del vuelo marcha atrás, duración, salida o conexión	Min. 3 segundos	Cambio de dirección
SAT	1,25	Entrada, ángulo de la vela, baja tasa de caída Salida o conexión	Min. 2 giros en SAT	Sin plegada Penalización por plegada en la oreja en la salida
WING OVER	1,35	Ritmo, fluidez, trayectoria ángulo (180 ° para puntuación máxima)	Min. 2 giros Con buen ángulo (min. 135°)	
ESPIRAL ASIMÉTRICA	1,35	Ritmo, fluidez, trayectoria ángulo (180 ° para puntuación máxima)	Min. 2 giros Con buen ángulo (min. 135°)	
PERDIDA DINÁMICA	1,40	Energía, importancia de la trepada (trepada de 90° para puntuación máxima) control de dirección y salida o conexión	min. 45° de trepada hacia atrás Sin tiempo requerido	Cambio de dirección
LOOPING / INVERSIÓN	1,45	Entrada, fluidez, trayectoria ángulo (180 ° para puntuación máxima), salida o conexión	Angulo min. 135°	
SAT ASIMÉTRICO	1,50	Energía, entrada, fluidez, trayectoria ángulo (180 ° para puntuación máxima), salida	Min. 1 giro	
MAC TWIST	1,55	Energía y entrada asimétrica, velocidad y importancia de la rotación Estabilización de la trepada, salida o conexión	min. rotación de 360°	Salida sin pérdida para puntuación máxima
MISTY FLIP	1,65	Importancia de la trepada en la entrada, 360° de rotación, mantener la forma de la vela	360° rotación, abatida, salida	

		control de la abatida en la salida		
HELICÓPTERO	1.70	Mantener la forma de la vela, estabilidad en el eje de rotación vertical Velocidad de rotación, baja tasa de caída, duración, salida o conexión	Min. 3 giros estabilizados	
MAC TWIST HELICO	1.75	Mac twist criterio (/30 pts.) + Helico criterio (/30 pts.) + conexión (/40 pts.): fluidez y velocidad en la transición	Min 3 giros Helico	
SAT TO HELICO	1,75	SAT criterio (/30 pts) + Helico criterio (/30 pts) + conexión (/40 pts.): fluidez y velocidad en la transición	Min 2 giros SAT + Min 3 giros Helico	
TWISTER (HELICO TO HELICO)	1,80	1er Helico (/30 pts.) + 2do Helico (/30 pts.) + conexión (/40 pts.): velocidad en la transición	Min 3 giros Helico de cada lado	
TUMBLING	1,80	Energía, fluidez, trayectoria Angulo (180° para máxima puntuación), salida	Angulo min. 135° Debe ser realizado al principio del programa	
HELICO TO SAT	1,85	Helico criterio (/30 pts.) + SAT criterio (/30 pts.) + conexión (/40 pts.): fluidez y velocidad en la transición	Min 3 giros Helico + Min 2 giros SAT	
MISTY TO TUMBLING	1,90	Misty Flip criterio (/50 pts.) + Tumbling criterio (/50 pts.)	Angulo min. 135° Debe ser realizado al principio del programa	
RHYTHMIC SAT (SAT TO TUMBLING)	1,90	Ritmo e incremento de la amplitud, fluidez, ángulo, salida o conexión	Min. 3 giros, min. 135° en la mejor vuelta Debe ser realizado al principio del programa	
INFINIT TUMBLING	2,00	Ritmo, fluidez, trayectoria (sin movimiento lateral) tensión en las líneas y la vela, duración, salida o conexión	Min 3 giros Debe ser realizado al principio del programa	
MANIOBRAS SINCRÓ				
RODEO HELICO	1.60	Entrada rápida y sincronizada, proximidad de las velas, fluidez duración, salida	Min 2 vueltas de giro alrededor del helicóptero	
MOLINETIS	1,65	Entrada rápida y sincronizada, Los pilotos deben estar alineados verticalmente para la puntuación máxima	Min. dos vueltas Uno sobre el otro	
RODEO SAT	1,70	Entrada rápida y sincronizada, proximidad de las velas, fluidez duración, salida	Min 2 vueltas de giro alrededor del SAT	
BARRENA ESPEJO	1.70	Entrada rápida y sincronizada, proximidad de las velas duración, alta tasa de caída, salida rápida y controlada	Min. 3 giros Muy cerca uno del otro	
MANIOBRAS ATERRIZAJES				
aproximación y precisión	1,5	Calidad de la aproximación y precisión (distancia a la plataforma)	Touch the raft for maxi score	
Bonus plataforma	1,5	Buen aterrizaje sobre la plataforma	pilot standing for maxi score	
Giro rasante SOLO	2,5	Entrada (velocidad, tasa de caída), altura del estabalo sobre el agua (toque para puntuación máxima)	Altura min del estabalo : 4 m	estabalo > 1m : -2 puntos
Giro restante SINCRÓ	3	Manejo de la energía		estabalo > 2m : -5 puntos
Toque mano	0,7	Precisión, longitud del toque con la mano		
Toque pie	0,4	Precisión, longitud del toque con el pie		
Negativo	1	Velocidad de la rotación, buena tasa de caída y aterrizaje de pie	Min. rotación : ½ giro antes del aterrizaje del piloto	
PENALIZACIONES: PLEGADA:				
CAMBIO DE DIRECCIÓN:				
CORBATA:				
TWIST:				
0 a 25% => 0 a -20 puntos				
25% a 50% => -20 a -50 puntos				
50% a 100% => -50 a -80 puntos				
	<90° => 0 a -20 puntos			
	90° a 180° => -20 a -50 puntos			
	>180° => -50 a -80 puntos			
		corbata <10% y <3 segundos => -20 puntos		
		corbata >50% y >3 segundos => -20 a -80 puntos		
			<1 giro => -20 a -50 puntos	
			1 giro o mas => -50 a -80 puntos	

