

REGLAMENTO LIGA NACIONAL Y CAMPIONAT DE CATALUNYA DE H&F BERGA

CAPÍTULO PRIMERO. GENERALIDADES.

Artículo 1. Condiciones para la participación

Todo participante de una competición de parapente que se rija por este reglamento deberá de cumplir los siguientes requisitos:

- 1.-Estar en posesión de un Seguro de Accidentes y de Responsabilidad Civil con coberturas de igual o superior valor a la póliza que expide RFAE para la práctica del parapente en España.
- 2.-Poseer licencia "Única" en vigor, en el caso de pilotos españoles o residentes en España. Para el resto de nacionalidades se podrá suplir esta licencia única , por una licencia en vigor de la Federación Aérea Internacional (FAI). En ningún caso, un piloto podrá inscribirse a una competición como piloto exclusivamente FAI si posee licencia única.
- 3.-Haber leído y comprendido este reglamento y aceptar sin reservas todo lo que en el se dispone.
- 4.-Seguir los procesos de inscripción establecidos correctamente, facilitando y cumplimentando la documentación exigida por la organización. Así como abonar la cuota de inscripción en su totalidad en los plazos oficiales.
- 5.-Tener la habilitación para la competición en Parapente por parte de la Comisión Técnica Nacional de Parapente. * * HABILITACIÓN DE LA COMISIÓN TÉCNICA NACIONAL DE PARAPENTE La habilitación de la Comisión Técnica Nacional se dispondrá a aquellos pilotos que justifiquen la capacidad de vuelo necesaria para la participación en competiciones de parapente mediante al menos, uno de los siguientes medios: Estar en posesión del título de piloto de competición nacional o regional. Disponer de una tarjeta "IPPI CARD" de FAI con Nivel 4 ó 5. Certificación de la Federación Territorial correspondiente de poseer los conocimientos y aptitudes necesarias para la práctica del parapente de competición. Justificación de la participación en competiciones nacionales o internacionales a través del organizador o de las clasificaciones de ese evento.

Artículo 2. Responsabilidad del piloto. El participante en una prueba de competición en parapente despegar vuela y aterriza bajo su total responsabilidad. Debe evaluar en todo momento las condiciones meteorológicas y contrastarlas con sus capacidades y las del ala que utiliza. Está obligado a volar con la mayor prudencia y respetar las normas de vuelo. También está obligado a vigilar permanentemente la evolución del medio aéreo, y a aterrizar si, a su parecer, las condiciones meteorológicas lo aconsejan.

Artículo 3. Forma física. El piloto no debe volar si sufre alguna enfermedad o anomalía orgánica incompatible con la práctica del parapente. No debe volar bajo los efectos de alcohol, drogas y todas aquellas sustancias o medicamentos que puedan alterar su capacidad de reacción. Tampoco lo hará en estado de perturbación mental o importante desequilibrio emocional. El Director de Competición anulará la participación de un piloto que no cumpla estas condiciones. Antes de volar el piloto debe informar al Director de Competición de cualquier lesión, herida, droga o medicación que pudiera afectar a su rendimiento durante la prueba. Las drogas destinadas a mejorar el rendimiento están prohibidas.

Artículo 4. Normas del Competición, Reglas Locales y Normas del Director. Cada competición de parapente deberá ajustarse a la legislación vigente y, a lo redactado en el presente Reglamento. Si bien, podrán redactarse unas Normas de Competición que lo complementen y ayuden a un buen

desarrollo de la misma. Si el desarrollo del evento se realiza en diferentes fechas y zonas que requieran reglas especiales, el organizador podrá incluir unas Reglas Locales para el evento concreto. El Director de Competición podrá dictar, en las reuniones de pilotos, normas adicionales a este reglamento y a las normas de competición, pero en ningún caso se podrán oponer a los reglamentos citados. Estas normas nunca serán aplicadas retroactivamente.

Artículo 5. Sistema de competición A todos los pilotos previamente se les proporcionara un listado o archivo de balizas en todos los formatos compatibles y un listado de archivos GPX de tracks o recorridos. Estos deberán ser cargados en sus GPS para la posterior programación de la manga. En cada manga se deberá informar a los pilotos mediante un panel de tareas la ruta a realizar mediante balizas, estas deberán indicar si la balizas son de paso libre (aereo o por tierra) u obligatoriamente de paso por tierra, es decir, en caso de estar volando sera necesario aterrizar, opcionalmente en las balizas de paso terrestre podra imponerse la obligatoriedad de firmar un control de paso, este debera estar bien señalado y los mas cercano al centro de la baliza posible. En dicho panel tambien debera especificarse si el recorrido entre balizas es libre o mediante ruta establecida (archivo GPX).

Artículo 6. Duración de una manga. La duración de una manga debe quedar establecida en el panel de tareas, esta puede ser de horas o de días, en caso de realizarse durante varios días seguidos, se deberá especificar en el. Panel de tareas si hay horarios de autorización del vuelo o si hay periodos de descanso obligatorio, en ningún caso se podrá usar la noche para volar en Parapente, horarios establecidos por las normas aereas vigentes en vuelos VFR.

Artículo 7. Puntuación de las mangas y clasificación La clasificación de cada manga se establecera mediante el tiempo que ha necesitado cada participante. En el caso de realizarse una competición con varias mangas la clasificacion final se establecera por la suma de los tiempos de cada manga. En el caso que no realizarse toda la tarea propuesta, si la competicion es de una sola manga la clasificación para los que no terminaron, sera la distancia recorrida. Si para la competición se hicieron varias mangas, y alguna manga no se termina, se calculara el tiempo estimado de realizacion de la manga a traves del calculo de la velocidad media realizada al terminar el tiempo limite. (Ejemplo: Manga de 60km y 10 horas para su realización, si un piloto completa 50 km, por la media de velocidad que llevaba, hubiera necesitado 12 horas, ese sera el tiempo que se le asignara en la clasificación).

Artículo 8. Categorías. Se realizara al finalizar la competición una clasificación GENERAL y otra de categoria FEMENINA. Otras clasificaciones por categorías (HOMOLOGACION PARAPENTE, EDAD, PESO, EQUIPOS etc) se deberán especificar en las reglas locales e informar previamente a los participantes.

Artículo 9. Respeto al medio Natural. Los organizadores y participantes están obligados a respetar el medio natural en el que se desarrolla la prueba, así como las normativas ambientales correspondientes, extremando el cuidado y la preservación del entorno inmediato a la zona de despegue y aterrizaje. El incumplimiento a esta norma, será motivo de sanción.

CAPÍTULO SEGUNDO. ORGANIZACIÓN.

Artículo 10. Director de Competición. Corresponde al Director de Competición: 1. Cuidar de la correcta aplicación de las normas y reglamentos. 2. Decidir la tarea y horarios a realizar en cada manga. Se puede asesorar para dicha realización de algún Piloto o conocedor de las zonas donde se podrían realizar recorridos terrestres. 6. Decidir la parada de segmento de vuelo o cancelación de la prueba. 7. Recibir las reclamaciones presentadas por los competidores. Para la realización de estas tareas el Director de Competición puede nombrar uno o más Ayudantes. Los ayudantes deberán estar representados en las Reglas Locales.

Artículo 11. Juez de Competición Corresponde al Juez de Competición: 1. Vigilar el desarrollo de la prueba e informar de cualquier comportamiento antideportivo, incumplimiento de normas o reglamentos, o de cualquier comportamiento perjudicial para la seguridad de otros competidores o del público, o en algún modo perjudicial para el deporte. 2. Examinar las huellas del GPS presentadas por los pilotos y determinar su validez si hubiese una reclamación o protesta. 3. Asesorar al Director de Competición y a los demás organizadores en el cumplimiento de sus tareas. 4. Requerir a los organizadores, si es necesario, que se ciñan a lo dispuesto en éste y otros reglamentos y normas aplicables. Por seguridad el juez principal puede parar la manga después de iniciada la carrera, considerándose la manga parada. 5. Interpretar las normas y reglamentos de la prueba. 6. Valorar las reclamaciones presentadas por los pilotos y decidir al respecto. 7. Acordar las sanciones por infracciones a la disciplina deportiva a que hubiera lugar Artículo 12. Comité de Seguridad segmento aéreo 1.-Todos los participantes podrán informar de la situación en el segmento aéreo. 2.-Deberán dirigirse al Director indicando nombre o dorsal, situación, altura y nivel de seguridad. 3.-Será obligación de todos los pilotos a responder al requerimiento de Director de Competición sobre el nivel de seguridad en vuelo, siguiendo la siguiente escala: NIVEL 1: Condiciones óptimas para el vuelo NIVEL 2: Condiciones puntualmente peligrosas o con posibilidad de convertirse en muy peligrosas, pero aptas para continuar volando. NIVEL 3: Condiciones muy peligrosas para el vuelo y no aptas para seguir con la prueba planteada. Cuando se reporta nivel 2 o nivel 3, se debe decir también el lugar y la altura para que el director de competición y los jueces, se hagan una idea más exacta de la situación. Ejemplo: Dorsal 3 a 2500 en Sant Alis o a 3km de la baliza X nivel 3. Repito nivel 3.

CAPÍTULO TERCERO. EQUIPO DE VUELO

Artículo 13. Equipo Mínimo El equipo mínimo deberá ser usado y cargado por el competidor en todos los segmentos, excepto aquellos que en las reglas locales indique lo contrario. PARAPENTE: Deberá ser homologado en las normas actuales EN SILLA: Deberá ser homologada en la normativa EN-1651 GPS: Con registro de traza y altura, se deberán registrar tanto segmento aéreo como terrestre, se podrán utilizar dos gps diferentes si fuera el caso TRACKER o RASTREADOR: Sistema de localización en directo, aportado por la organización. PARACAIDAS DE SEGURIDAD EMISORA DE RADIO: Encendida durante los segmentos aéreos y en la frecuencia de seguridad que la organización indique. TELEFONO MOVIL MANTA TÉRMICA El Director o el Juez podrá revisar en cualquier momento el equipo de un piloto.

Artículo 14. GPS Cada piloto portará, al menos, un navegador de posición GPS que memorice el recorrido realizado, y posibilite una posterior comprobación y validación del mismo (en 3 dimensiones: latitud, longitud y altitud). El piloto será el único responsable del buen funcionamiento, mantenimiento y correcta calibración de su navegador GPS. No todos los GPS son compatibles con

los programas de validación; el piloto cuidará de informarse de la lista de modelos válidos. La organización deberá facilitar los medios necesarios para la descarga y comprobación de los registros o tracks, facilitados por los pilotos. En caso de pruebas con limitaciones de Altura en Vuelo, el Director de Competición establecerá la altura del despegue antes del comienzo de la prueba, dato que servirá como referencia para los participantes. El piloto deberá calibrar su aparato con la altura indicada, si fuera necesario. El piloto hará constar en la hoja de inscripción de cada competición el número de serie de su/sus GPS. En caso de no hacerlo, podrá ser denegada la descarga de los datos recogidos por su GPS, al no ofrecer fiabilidad suficiente. Para facilitar el reconocimiento por el programa de validación, el organizador podrá solicitar que los pilotos introduzcan un nuevo punto de paso (baliza) en su GPS con un nombre que coincida con el formato que requiera el programa de clasificaciones. Las unidades de medida son 1 metro y un segundo. **Artículo 15. Parapente** El parapente deberá estar en condiciones de volar con seguridad. En cualquier momento de la competición, el Director de Competición o el Jurado, podrá inspeccionarlo y, si lo considerara oportuno podrá impedir la participación con ese parapente por razones de seguridad. No está permitido cambiar o modificar el parapente durante una prueba, salvo en el caso de reparaciones esenciales. En caso de reparación, cualquier recambio debe ajustarse exactamente a las especificaciones iniciales. Cualquier deterioro en el parapente debe ser comunicado al Director de Competición sin tardanza y antes de proceder a su reparación. El Director de Competición podrá dar permiso para sustituir un parapente deteriorado por otro. Si el parapente sustituto corresponde a una Clase superior en homologación, automáticamente el piloto pasará a la clasificación pertinente con los puntos obtenidos hasta el momento, si el parapente sustituido es de homologación inferior, debe seguir en la categoría con la vela de homologación inferior. Los parapentes no pueden tener ninguna modificación en las medidas de los paños, cordinos, bandas y elementos de modificación de velocidad, con respecto a los planos originales de homologación. Cualquier tipo de cambio de estas características imposibilita la participación. Podrá ser requerida la colocación del dorsal del piloto en el centro de la vela para su identificación durante el vuelo. Deberá indicarse la forma y el tamaño en las normas de competición o reglas locales, en caso contrario, se entenderá que no es obligatorio.

Artículo 16. Emisoras de radio Todos los pilotos deberán disponer de un transmisor/receptor de radio, en perfecto estado y deberán conocer su funcionamiento. Todos los pilotos deberán sintonizar la frecuencia de seguridad facilitada por la organización antes y durante el vuelo. Podrá ser autorizada por parte del Director de Competición, si lo estima conveniente, la utilización de otras frecuencias durante el vuelo. El piloto, en cualquier caso, deberá justificar los medios que utilizará para estar permanentemente informado de las órdenes transmitidas por el Director de Competición a través la frecuencia de seguridad. El uso de 'vox' (control de la transmisión por la voz) en la frecuencia de seguridad indicada por el Director de Competición está prohibido. También está prohibido hacer uso de esta frecuencia para cuestiones no relacionadas con la seguridad de la prueba. Es responsabilidad del piloto estar en regla y conforme con la legislación que regula la utilización del transmisor de radio.

CAPÍTULO CUARTO. DESSARROLLO DE LAS MANGAS.

Artículo 17. Panel de Tareas. Toda la información relativa a la prueba será recogida en el Panel de Tareas y expuesta en todas las reuniones de los pilotos realizadas. En dicho panel deba indicar el recorrido mediante balizas, que tipo de balizas son (libres o terrestres), e indicar si el recorrido entre balizas es libre o siguiendo traza o track GPX, horarios y limitaciones de altura existentes. En cada reunión de pilotos el Juez, o persona por él delegada, obtendrá una fotografía de dicho panel. Cualquier modificación deberá ser nuevamente fotografiada y todas las tomas quedarán a disposición de los pilotos hasta el final del periodo de reclamaciones. Todas las fotografías tomadas

al Panel de Tareas serán adjuntadas en el informe de la competición que se hará llegar a la CTNP tras la finalización del evento. Se recomienda publicar la fotografía del último panel junto a las clasificaciones diarias.

Artículo 18. Asistencia La asistencia esta prohibida, excepto que las reglas particulares de la competición lo permitan. Si se permitiera la asistencia por parte de la organización, ya sea como avit uallamiento o a la preparación de material, siempre que dicha ayuda sea igual para todos los participantes.

Artículo 19. Cancelacion o parada segmento aereo El director de competición podra cancelar todas la prueba por cualquier circunstancia, para cancelarla, debera anunciarlo por la emisora y a traves de mensaje a todos los pilotos, indicando la hora exacta de la parada de la prueba. Tambien podra parar el segmento aereo por tema metereologico o por accidente, aunque la prueba podra seguir de manera terrestre, se debera avisar por emisora y por mensaje a los pilotos la parada del segmento aereo y cual es la hora limite para aterrizar, minimo 5 min despues del aviso, todos los pilotos deberan haber aterrizado en dicho tiempo, en caso de no haber aterrizado sin ninguna circunstancia que lo impidiera, este sera sancionado.

Artículo 20. Descarga GPS Para la comprobación de la realizacion de toda la tarea se usara los trackers aportados por la organización, en caso que alguno fallara , el piloto debera aportar sus GPS para ser comprobados. La organización no se hara responsable si algun tracker fallara y el gps que aportara el piloto tambien falla, en ese caso el piloto seria sancionado como si no hubiera pasado por las balizas.

CAPITULO QUINTO. Sanciones y Reclamaciones Las sanciones y reclamaciones se utilizara de base el mismo sistema y procedimientos que las descritas en el Reglamento Tecnico de Competición Cross de Parapente de la misma Real Federacion Aerea Española. Solo aquellas que modifiquen algunas de las existentes quedaran anuladas, tambien son modificables temporalmente por la particularidad del formato a traves de Reglas Locales.

CAPITULO SEXTO.

Desarrollo de la prueba de Berga.

La prueba de H&F de Berga se enmarca dentro de la primera Liga Nacional de H&F Española y a su vez será Campionat de Catalunya para los federados en la FAC (Federació Aèria Catalana) siendo la totalidad de la prueba exactamente igual en cuanto a desarrollo y normativa.

-El punto de encuentro será el camping de Gósol, dejaremos los coches allí y pilotos con material subirán a un autobus con destino Avià.

-La prueba dará salida a la primera manga en la Plaça del Padró del municipio de Avià el dia 25/03/22. Habrá pica-pica previo y briefing a cargo de pilotos locales. Hora por determinar.

-La salida será neutralizada hasta un punto del recorrido donde cada piloto decidirá su itinerario a seguir.

-La prueba se planteará con balizas en función de la meteorología, estas balizas serán determinadas por un comité de pilotos con acreditada experiencia y/o conocedores de la zona.

-El Gol será en el pueblo de Gósol

-La segunda manga tendrá salida y llegada (Gol) en el pueblo de Gósol.

-La manga se establecerá en función de la meteorología local previo análisis exhaustivo por parte de pilotos locales con experiencia y junto al comité de pilotos.

-Por la tarde, una vez todos los pilotos estén en gol se propondrá una mesa de debate sobre temas relacionados con la práctica del h&f y la dinamización de la misma a la que todos los pilotos están invitados.

-La organización se establecerá en el camping de Gósol y dispondrá de furgoneta para recogidas para los pilotos que no alcancen el gol. En caso de no alcanzar el gol se aplicaran las penalizaciones establecidas en el reglamento.

-La última manga saldrá de Gósol y tendrá gol en Avià, donde la organización dispondrá una comida de fin de carrera para todos los pilotos, entrega de trofeos y posteriormente se volverá a Gósol en autobús.

-La pernocta y comidas irán a cargo del participante, la organización cerrará precios con diferentes negocios hosteleros con el fin de abaratar los costes pero cada participante es libre de escoger otras opciones.

RECOMENDACIONES:

Reservar la pernocta en el Camping de Gósol <https://www.cadivacances.com/es/bungalows/>

Posibilidad de reservar para acompañantes y/o familias.

El camping será el punto de encuentro de la prueba.