



# Reglamento

### **FINALIDAD Y OBJETIVOS DE LA LIGA CENTRO**

Fomentar el vuelo en parapente y el aprendizaje de la competición en los sitios de vuelo de la zona centro de la Península Ibérica, de una forma segura y con la colaboración y participación de todos los pilotos participantes.

### **ORGANIZACIÓN LIGA CENTRO**

Estará organizada por el club deportivo ligacentro. La junta directiva del club será la responsable de la organización general así como la encargada de tomar todas las decisiones que afecten a la liga.

Al inicio de cada temporada se nombrará un Juez y un Director de Competición (encargado de seguridad).

### **CALENDARIO**

Se confeccionará cada temporada, una vez publicado el calendario de la Comisión Técnica de RFAE, con el objetivo de no coincidir con pruebas nacionales o Campeonato de España.

Se convocarán en número de 13 a 19 posibles mangas, repartidas en pruebas de dos días de fin de semana.

La organización podrá incluir reservas a lo largo de la temporada si por causas meteorológicas el número de pruebas canceladas fuera excesivo.

El último día de posible manga, se hará también la entrega de premios.

### **FORMA DE INSCRIPCIÓN**

1. Rellenar la hoja de inscripción en la página [www.ligacentro.com](http://www.ligacentro.com) o bien en [www.parapentectnp.com](http://www.parapentectnp.com) también se podrá cumplimentar el primer día de asistencia a la competición.

2. Presentar el original de la licencia federativa en vigor el primer día de asistencia.

3. Efectuar el ingreso de la cuota, en la cuenta bancaria que se indique (opción recomendada) o abonar el importe el primer día de inscripción.

Los pilotos que compitan por primera vez en Liga Centro, deberán presentar el primer día de asistencia el Título de Piloto de Parapente o bien certificación de nivel de vuelo firmada por el presidente de su club de Parapente.

Firmar la hoja de inscripción, el primer día de asistencia, con el reconocimiento y la aceptación de los puntos que la conforman.

### **CUOTA DE INSCRIPCIÓN**

Se pagará una cuota fija para toda la liga, la cual la decidirá el comité organizador al comienzo de la temporada en función de la cuentas del año anterior y de la previsión de gastos para la nueva temporada.

El pago de esta cuota implicará de forma automática que el piloto inscrito sea socio del club deportivo Ligacentro y por lo tanto tendrá voto en la junta anual, así como en las decisiones que se tomen por votación entre todos los socios a lo largo de la temporada.

Los pilotos que no puedan asistir regularmente a todas las mangas del calendario, o bien por no vivir en la zona centro o bien por motivos de trabajo, podrán pagar por mangas sueltas, a razón de una cuota por manga decidida también por la dirección de la liga.

El pago de cuotas por mangas sueltas, no compensarán en ningún momento el pago de la cuota completa ni implicará que el piloto inscrito por fin de semana sea socio de pleno derecho del club, será socio eventual siempre que sea aceptada su solicitud por la junta directiva.

Solo se consideraran participantes de la Ligacentro, a los pilotos que estén al corriente de pago y hayan firmado la hoja de inscripción antes de su despegue en una manga.

### **EQUIPOS DE COMPETICIÓN**

Al principio de cada temporada se organizarán equipos de competición a libre elección de cada piloto. No es obligatorio formar parte de un equipo.

Los equipos serán de 5 pilotos como máximo.

### **LIGA DE DISTANCIA**

Al inicio de cada temporada se organizará una Liga de Distancia cuya reglamentación y bases vendrán especificadas en el apartado correspondiente de la página web.

### **HOMOLOGACION VELAS**

Solo se aceptaran en competición velas homologadas y preferiblemente con menos de 7 años de antigüedad, si la fecha de fabricación fuera mayor a estos 7 años se aconseja una revisión general de la vela.

### **CATEGORIAS DE CARA A CLASIFICACIONES**

Las clasificaciones por clases o categorías se harán dependiendo de la vela utilizada y su homologación. Cualquier cambio de modelo y homologación de parapente utilizado, deberá ser comunicado a la organización.

Si una vela está homologada con 2 ó más certificaciones (EN, LTF, AFNOR, DHV), se tendrá en cuenta la más alta para la clasificación y categoría en la que compite el piloto.

#### **Categorías:**

CLUB: Homologación hasta LTF 1-2 (antes DHV) o hasta EN B

SPORT: Homologación hasta LTF 2 (antes DHV) o hasta EN C y BIPLAZAS

SERIAL: Homologación hasta LTF 2-3 (antes DHV) o hasta EN D

Los puntos obtenidos con una vela biplaza nunca se podrán utilizar para clasificación monoplaza y será indiferente la homologación del monoplaza utilizado.

Está permitido el cambio de pasajero en cada manga, si así se desea.

## **TRACKS**

Se descargarán al final del día de prueba y en el lugar indicado en el briefing. Si por cualquier motivo, justificado y comunicado a la organización, no se pudieran descargar en el mismo día de manga, se establece un plazo de tres días para enviarlo por correo electrónico a la dirección [ligacentro@hotmail.com](mailto:ligacentro@hotmail.com). Transcurrido este plazo, no se admitirán más tracks.

## **ALTURAS**

Todos los tracks presentados, deberán de tener al menos un punto cada 15 segundos y éste punto contendrá la posición y la altura del piloto; en caso de no cumplir con este requisito, el piloto tendrá cero puntos en esa manga. El límite de altura se indicará durante el briefing del día en el panel de tareas.

## **NOTA SOBRE GPS'S**

Es obligación de cada piloto comprobar si su GPS presenta cualquier tipo de problema en cuanto a grabación de tiempo, posición o altura, antes de cada manga.

## **SEGURIDAD EN VUELO**

A petición del director de competición, los pilotos informarán a éste sobre las condiciones de vuelo. Es obligado responder con la siguiente información:

1. Identidad: nombre.

2. Altura y posición (ej.: "estoy a 2.500 m, 1 km al norte de la segunda baliza")

3. Las condiciones, en una escala que va de nivel 1 a 3 (ej.: "nivel 2")

-Nivel 1 "las condiciones son buenas y propicias para el vuelo en seguridad"

-Nivel 2 "las condiciones son fuertes pero aún propicias para el vuelo en seguridad"

-Nivel 3 "las condiciones son demasiado fuertes e incompatibles con el vuelo en seguridad".

## **VALIDEZ DE UNA MANGA**

Para que una manga sea válida para la ligacentro, el número mínimo de pilotos en vuelo debe ser 15. Se considerará piloto en vuelo a todo aquel que haya firmado en la hoja de control antes de despegar y haya despegado.

Se establece una DISTANCIA DE VALIDACIÓN DE MANGA: 5 pilotos habiendo volado una distancia mayor o igual a 15 km.; Se podrán variar los parámetros, en el panel de prueba, para ajustarse a las condiciones del día si fuera necesario.

## **PARADA DE MANGAS POR RAZONES DE SEGURIDAD**

Cuando una manga SE PARA, todos los pilotos aterrizan con seguridad lo antes posible. Si un solo piloto ha pasado de los 15km la manga es válida.

## **FORMULA DE PUNTUACION, DESCARTES Y CLASIFICACIONES**

Se utilizará el programa de clasificaciones y la fórmula de puntuación establecidos por la Comisión Técnica de Parapente para la temporada de vuelo en curso.

Al inicio de cada temporada se establecerá y publicará en la web, junto al calendario, el número de mangas a descartarse cada piloto, para el cómputo total de sus puntos.

Después de cada prueba, se hará una clasificación general y una clasificación de cada una de las mangas válidas del fin de semana.

Además, tras cada prueba, se actualizarán las clasificaciones según el baremo de descartes:

General, por Clases, Femenina, Biplaza, por Clubes y por Equipos. Nota: las clasificaciones por clubes y por equipos no tendrán descartes, sino que en cada manga puntuarán sólo los tres primeros pilotos.

A fin de temporada se entregarán trofeos para los tres primeros de cada clasificación; además de para los tres primeros de cada categoría de la Liga de Distancia.

## **NORMAS DE SEGURIDAD EN COMPETICION**

Durante los días de competición, es de obligado cumplimiento seguir las siguientes normas para que todos los que participamos en esta Liga tengamos al certeza de estar volando con seguridad y que siempre estaremos lo mejor atendidos en caso de accidente.

-El piloto deberá de disponer un equipo de vuelo en perfecto estado con al menos los siguientes elementos:

.Parapente preferiblemente con una fecha de fabricación no superior a los 7 años.

·Casco, que deberá llevarse puesto y atado durante todo el vuelo.

·GPS, con registro de la huella y altura.

·Paracaídas de seguridad revisado y plegado en los últimos 12 meses.

·Emisor-receptor de radio VHF/ 2 m.

·Teléfono móvil.

-Volar en la frecuencia de seguridad.

-Firmar en la hoja de control antes de despegar, comprobando nuestro número de teléfono y dorsal. La firma confirma que hemos despegado. Si por cualquier causa se decidiera no despegar antes del cierre de ventana, se informará al director de competición y se firmará nuevamente como no despegado. El piloto que no firme en la hoja de control y salga a volar, se le considerará ausente, pudiendo no figurar en las clasificaciones de la manga.

El Director de Competición podrá en cualquier momento revisar el equipo de un piloto, e impedirle volar si no cumple estos mínimos.

Que cualquier piloto, sin sufrir incidencias, no llame antes de la hora límite provocará que se pongan en marcha los mecanismos y protocolos de rescate.

## **NORMAS PARA REPORTES**

Una vez aterrizado, el piloto deberá:

1. Recoger su equipo de vuelo rápidamente para no dar lugar a confusiones:  
Un equipo no recogido = un posible accidente.

2. **Llamar de viva voz o mandar washapp** al teléfono de seguridad para reportarse como aterrizado, esperar ok de respuesta.

Una vez aterrizado ya no se utilizará la frecuencia de seguridad, cualquier comunicación se hará por teléfono con el director de competición.

## **PROTOCOLO DE ACTUACION EN CASO PRESENCIAR UN ACCIDENTE**

Se comunicará por emisora de esta forma: "Atención; aquí piloto tal para seguridad; hay un accidente; repito, accidente"

Es importante comunicar exactamente lo que se ha visto, sin interpretar y sin imaginar nada.

El resto de pilotos guardarán silencio para una mejor comunicación; si nadie responde a la radio, el piloto que observa un accidente deberá de aterrizar (siempre con seguridad) lo más cerca del accidentado.

Una vez aterrizado, se dirigirá al sitio del accidente sin olvidar su emisora, GPS y móvil para comunicar al responsable de seguridad la posición, a ser posible coordenadas UTM o situación en relación a la manga del día, estado del accidentado y si precisa rescate o atención médica urgente; si otros pilotos están por la zona, al menos uno tratará de quedarse volando por encima para hacer de repetidor.

Los pilotos que por causa de un accidente dejan de volar en la manga, serán bonificados sobre la totalidad de sus puntos.

Si por causa de un accidente se decide parar la prueba, inmediatamente todos los pilotos aterrizarán (siempre en lugar y de forma seguros).

Recordad que SI SE PARA una manga, no sirve de nada avanzar más kilómetros, ya que la hora de paro se introduce en el programa de clasificaciones y el punto en el que estuviéramos en ese momento será nuestra clasificación.

### **Datos a verificar cada día de manga:**

1. Frecuencia de seguridad.
2. Teléfono de seguridad.
3. Frecuencia de recogidas.
4. Teléfono de recogidas.

## **SANCIONES, RECLAMACIONES, PROTESTAS.**

Para todo lo no dispuesto o no especificado al respecto en este Reglamento, se tendrá en cuenta lo establecido en el Reglamento de Competición de Parapente y normativa RFAE.

## **CUIDAR EL MEDIO AMBIENTE**

Se requiere a todos los pilotos y acompañantes buen comportamiento, respeto y protección del entorno natural en el que nos movemos: aterrizajes, despegues y accesos a los mismos.

**Como complemento a este Reglamento y Normas de Seguridad, se utilizará el Reglamento de Competición de Parapente y sus Modificaciones, actualmente en vigor y aprobado por la Comisión Técnica Nacional de Parapente de la Real Federación Aeronáutica Española-RFAE.**