

# **REGLAMENTO DE COMPETICIÓN DE PARAMOTOR 2003**

## **1. GENERAL**

- 1.1. INTRODUCCION
- 1.2. FORMATO
- 1.3. PROGRAMA
- 1.4. DIRECTOR DE COMPETICION, JUECES Y OBSERVADORES OFICIALES
- 1.5. RESULTADOS Y PREMIOS

## **2. REGLAS GENERALES DE COMPETICION**

- 2.1. DEFINICION DE PARAMOTOR
- 2.2. INSCRIPCIONES
- 2.3. JURADO DE COMPETICION
- 2.4. QUEJAS Y PROTESTAS

## **3. REGULACIONES DE SEGURIDAD Y VUELO**

- 3.1. REUNIONES DE COMPETICIÓN (Briefing)
- 3.2. EQUIPAMENTOS OBLIGATORIOS
- 3.3. EQUIPAMENTOS NO PERMITIDOS
- 3.4. LIMITACIONES AL PILOTO
- 3.5. PREPARACION PARA EL VUELO
- 3.6. DISCIPLINA EN EL CAMPO DE VUELO
- 3.7. LIMITACIONES AL VUELO
- 3.8. EVITACION DE COLISIONES
- 3.9. VUELOS DE PRUEBA
- 3.10. DE LOS PARAMOTORES
- 3.11. AYUDA EXTERNA A LOS PILOTOS
- 3.12. ASISTENTES

## **4. MANGAS DE COMPETICION**

- 4.1. GENERAL
- 4.2. TIEMPOS EN LAS MANGA
- 4.3. TIPOS DE MANGAS
- 4.4. AREA DE SEGURIDAD
- 4.5. PARRILLA DE ATERRIZAJE
- 4.6. LIMITES DEL CAMPO DE VUELO
- 4.7. DESPEGUES
- 4.8. DESPEGUE LIMPIO
- 4.9. ATERRIZAJES
- 4.10. ATERRIZAJES FUERA DE CAMPO
- 4.11. SUSPENSION DE MANGAS O DE COMPETICIONES

## **5. CONTROL DE LAS MANGAS**

- 5.1. MAPAS
- 5.2. CONTROL DE TIEMPOS
- 5.3. MARCAS EN EL SUELO Y PUERTAS OCULTAS
- 5.4. PUNTOS DE GIRO
- 5.5. HOJAS DE CONTROL DE VUELOS
- 5.6. EVIDENCIA FOTOGRAFICA
- 5.7. EVIDENCIA CON GPS
- 5.8. REPOSTAJE
- 5.9. CONFIRMACION DE ATERRIZAJE FUERA DE CAMPO

## **6. PUNTUACION**

- 6.1. PARA CADA COMPETICION
- 6.2. LIGA NACIONAL Y RANKING

## **7. PENALIZACIONES**

### **ANEXO (Pruebas de competición)**

---

#### **1. GENERAL**

##### **1.1. INTRODUCCIÓN**

1.1.1. Los propósitos de la celebración de los campeonatos son:

- Determinar el Campeón de España y el Campeón de Liga de Paramotor.
- Establecer el ranking nacional de pilotos.
- Animar a la participación en eventos competitivos y fomentar la buena relación entre los pilotos.
- Seleccionar candidatos para el Equipo Nacional que represente a España en los eventos internacionales.

1.1.2. El campeonato será abierto para todos los pilotos interesados que cumplan las condiciones que refleja este reglamento.

1.1.3. Los pilotos que no tengan nacionalidad española, podrán participar en los campeonatos, pero no podrán ser proclamados campeones de España.

1.1.4. El costo de la inscripción será recaudado y administrado por el organizador no siendo nunca superior a 4.000 pts./día.

1.1.5. Todas las personas que participen en los campeonatos, o que de alguna forma estén conectados con la FAE, deberán cumplir y hacer cumplir las reglas de la competición aceptando todas las bases que los regulan.

1.1.6. Este reglamento no se podrá modificar dentro del ciclo de liga.

##### **1.2. FORMATO**

1.2.1. La competición tendrá forma de liga con uno de los eventos de esta como Campeonato de España.

1.2.2. El *ciclo de la liga* lo determinará la celebración de los campeonatos nacionales FAE durante cada año natural.

1.2.3. El *ciclo del ranking* lo determinará la celebración de los últimos 7 campeonatos nacionales oficiales F.A.E. y se incluirán los internacionales (no de Selección Nacional) celebrados dentro de las fechas de esas 7 pruebas nacionales.

1.2.4. Para considerar como válida cualquier manga

- Deberá haber al menos 5 pilotos con licencia FAE y con sus inscripciones pagadas y preparados para entrar en competición el primer día de esta.
- En el evento se deberán volar al menos tres mangas, donde una de ellas será de consumo limitado y otra sin limitación de combustible. Caso de tratarse del Campeonato de España, todas las mangas deberán extraerse del catálogo de mangas y al menos deberán realizarse cuatro de ellas válidas, siendo al menos una de navegación, una de precisión y solo una con limitación de combustible. (ver punto 4.3.2. de este reglamento)
- Para que el campeonato tenga validez para puntuar en la liga y ranking, todas las mangas se deberán extraer del catálogo de mangas que se anexa en este reglamento. (Anexo 1)

- Los Ctos. Internacionales (no de Selecc. Nac.) puntuarán 1000 puntos los países que hayan superado a España en el último Cto. Mundial y en caso de que no sea así se puntuarán 900 los 5 primeros países del último campeonato mundial, 800 puntos del 6º al 10º tercero, etc.

Caso de no existir los suficientes pilotos para validar el evento, este se podrá celebrar pero no puntuará para la liga.

#### 1.2.5. Validez de las puntuaciones de los campeonatos para la Liga:

- Si se celebran 5 o menos pruebas en el año natural solo puntuarán las mejores 3 pruebas de cada piloto o las 3 que se hayan realizado.
- Si se celebran 6 o 7 pruebas en el año puntuarán las 4 mejores.
- Si se celebran 8 o más pruebas en el año puntuarán las 5 mejores.

#### 1.2.6. Validez de las puntuaciones de los campeonatos para el Ranking:

- De los 7 campeonatos nacionales e internacionales posibles para ranking, solo se incluirán las cuatro mejores puntuaciones obtenidas por el piloto.

1.2.7. La puntuación de cada campeonato se relativizará a 1000 puntos antes de incluirse en la puntuación de la liga o del ranking de cada piloto.

1.2.8. La Selección Nacional estará compuesta por seis pilotos, los cinco primeros del Ranking más un sexto a determinar por el Seleccionador Nacional o la CTNPPG en su defecto.

1.2.9. Haber sido medallista internacional FAI en el último campeonato celebrado, estará entre los criterios a usar para la determinación del sexto piloto, así como jóvenes promesas, mujeres o talentos recién descubiertos entre otros criterios.

1.2.10. A sí mismo serán razones excluyentes la mala conducta deportiva, actitudes que pongan en peligro la buena armonía del espíritu de equipo.

### **1.3. PROGRAMA**

1.3.1. Las fechas y los distintos lugares de celebración de los campeonatos de la liga serán definidos y aprobados por la Comisión Técnica Nacional de ULM y formaran parte del calendario de actividades de FAE.

### **1.4. DIRECTOR DE COMPETICION, JUECES Y OBSERVADORES OFICIALES**

1.4.1. Los jueces deberán ser elegidos de entre los oficialmente autorizados y preparados por la CTNPPG, incluidos en la lista que estará a disposición de los organizadores.

1.4.2. La CTNPPG enviará a todos los campeonatos de la liga un delegado oficial, elegido por ella, que velará por el cumplimiento del reglamento.

1.4.3. El director de cada campeonato deberá ser propuesto por el club organizador y aprobado por la CTNPPG.

1.4.4. El director o un miembro de la organización deberá haber sobrevolado la zona donde se vaya a celebrar las mangas de la competición para asegurarse de la idoneidad de la zona, así como de la inexistencia de zonas peligrosas o prohibidas.

### **1.5. RESULTADOS Y PREMIOS**

1.5.1. Al finalizar cada evento la organización deberá entregar una hoja a todos los competidores (o por correo dentro de los 7 días siguientes a la finalización) que incluya la puntuación de todos los competidores en ese evento. Así mismo entregará en las mismas condiciones de plazo, un informe con las clasificaciones de todas las mangas y todas las puntuaciones de todos los pilotos al delegado oficial de la CTNPPG al evento.

1.5.2. La organización podrá otorgar los trofeos o premios que considere a los participantes en cada evento o en cada manga.

1.5.3. El título de Campeón de España se determinará al finalizar el campeonato de la liga que se determine como Campeonato de España.

1.5.4. El título de Campeón de la liga se determinará al finalizar el campeonato que se determine como último del ciclo de la liga.

## **2. REGLAS GENERALES DE COMPETICIÓN**

### **2.1. DEFINICION DE PARAMOTOR**

2.1.1. Todos los aparatos participantes deberán estar conforme a la definición de la Federación Aeronáutica Internacional (FAI) y volar conforme a las leyes que rigen la navegación aérea en el estado Español.

2.1.2. Paramotor : Es un Ultraligero Microligero cuya ala no dispone de elementos rígidos, en el cual el aterrizaje y el despegue se realizan a pie.

2.1.3. Solo se considerará categoría única, paramotor monoplaça.

2.1.4. Todos los despegues y aterrizajes se realizarán a pie, sin la asistencia de ruedas o de ningún tipo de vehículo o ayuda externa, salvo discapacitados con capacidad de competir.

2.1.5. Todos los paramotores deberán estar disponibles durante la celebración de las mangas para ser revisados y valorados en la misma configuración que vayan ser volados.

2.1.6. El director, en cualquier momento durante la manga, podrá indicar la paralización de cualquiera de los paramotores que considere.

2.1.7. Todos los paramotores deben volar cada campeonato en la misma configuración, como una entidad estructural simple y solamente pudiéndose cambiar la hélice.

### **2.2. INSCRIPCIONES**

2.2.1. Cada competidor deberá realizar una pre-inscripción al menos 15 días antes del inicio de la competición. Caso de no realizarse en este plazo el organizador podrá considerar un aumento en el precio de la inscripción. El organizador deberá indicarlo previamente en la información pública de su campeonato.

2.2.2. La edad mínima para un piloto será de 14 años, el día de inicio de la manga. Los menores de edad habrán de demostrar tener autorización paterna l o de sus tutores.

2.2.3. Para competir el piloto deberá tener título de piloto de paramotor, Licencia FAE, recibo de pago de la inscripción y evidencia de conformidad con este reglamento.

2.2.4. Una vez llegado al campo de vuelo donde se vaya a realizar la competición, el piloto deberá aportar los documentos acreditativos que este reglamento obliga. A su vez recibirá del organizador un dossier de información que al menos contendrá:

- Este reglamento.
- Mapa oficial original.
- Información sobre operaciones generales y seguridad.

2.2.5. Los documentos requeridos para poder participar en los campeonatos son:

- Licencia Deportiva FAE en vigor (Caso de que el piloto disponga licencia deportiva de otro país deberá aportar copia de póliza de seguro equiparable al que reconoce la Licencia Deportiva de FAE.)
- Título de piloto de paramotor.

- Recibo de pago de la inscripción.
- Evidencia de conformidad con este reglamento.

### **2.3. JURADO DE COMPETICION**

2.3.1. En el primer briefing de competición deberá formarse el Jurado de competición y dejará de tener vigencia al finalizar esta. Este estará formado por el Director de competición, el Delegado oficial de FAE y uno de los deportistas elegido al azar o un voluntario.

### **2.4. QUEJAS Y PROTESTAS**

2.4.1. Cualquier queja referida a la competición podrá ser interpuesta ante el Director de la competición en el plazo más breve posible y deberá ser respondida por este con la misma celeridad.

2.4.2. En caso de que un competidor no este de acuerdo con la respuesta del director de competición a una queja, este podrá presentar al director una protesta por escrito, abonando la cantidad de 5.000 Ptas. de fianza. El director dará curso a la protesta de forma inmediata pasando la información al Jurado de la competición, que resolverá la situación. Caso de que la resolución sea favorable al piloto este recibirá la devolución de la fianza depositada. Caso de resolución no favorable para el competidor, el litigio quedará resuelto y la fianza pasará a la CTNPPG.

2.4.3. Tanto las quejas, como las protestas solo podrán ser interpuestas por el competidor al que concierna el problema.

2.4.4. Con carácter general el tiempo límite para interponer protestas será de doce horas a partir de la aparición de las clasificaciones provisionales de la manga. Para la última manga del campeonato este tiempo límite será de dos horas. Para la clasificación definitiva de cada manga o del campeonato no se podrá interponer ningún tipo de protesta pasadas dos horas de su aparición en el tablón oficial de anuncios.

## **3. REGULACIONES DE SEGURIDAD Y VUELO**

### **3.1. REUNIONES DE COMPETICIÓN (Briefing)**

3.1.1. El director de competición o cualquier persona encargada por la organización, deberá realizar un briefing con los participantes, previo al inicio de la competición, para indicar todos los detalles relativos a:

- Información general y temas de seguridad.
- Circuitos obligados de aterrizaje y despegue para la competición.
- Meteorología.
- Otras informaciones de interés.

3.1.2. Estas reuniones se deberán realizar con anterioridad al inicio de las mangas afectadas con la finalidad de informar de los detalles de la manga en concreto y cualquier otra información de interés. Los horarios de todos los briefings deberán ser informados con suficiente antelación, además de aparecer en el tablón oficial.

3.1.3. La asistencia a los briefings tendrá carácter obligatorio para todos los competidores, pudiendo ser motivo de sanción.

3.1.4. Todas las normas de seguridad que indique el director de competición en un briefing tendrán carácter de norma de reglamento.

3.1.5. Todas las normas que se den en un briefing tendrán carácter de norma de reglamento siempre y cuando no vayan en contra de este.

### **3.2. EQUIPAMENTOS OBLIGATORIOS**

3.2.1. Será obligatorio el uso del casco desde el momento que el piloto trate de colocarse el arnés.

3.2.2. Será obligatorio el uso de paracaídas de emergencia no balístico, para todas las pruebas donde el piloto vaya a subir por encima de 30 metros.

### **3.3. EQUIPAMENTOS NO PERMITIDOS**

3.3.1. Cualquier equipo o accesorio que el director de competición considere peligroso.

3.3.2. Instrumentos giroscópicos o que permitan el vuelo sin referencias de suelo.

3.3.3. Radios o cualquier otro equipo de comunicaciones. Los teléfonos móviles se podrán llevar en vuelo, para uso exclusivo en el suelo, y solamente como un medio de petición de ayuda para la recogida. El teléfono deberá ser declarado al director de competición o a sus asistentes antes de cada manga para ser sellado en su presencia. Se penalizará caso de hallarse roto el sellado.

3.3.4. Binoculares.

### **3.4. LIMITACIONES AL PILOTO**

3.4.1. Esta prohibido el consumo de cualquier medicamento o sustancia que altere el estado del piloto. El consumo de medicamentos por prescripción médica deberá ser declarado al director de competición antes del comienzo de la competición.

3.4.2. El director de competición podrá prohibir el vuelo a un piloto que se encuentre en condiciones físicas o psíquicas precarias para el vuelo de competición.

### **3.5. PREPARACION PARA EL VUELO**

3.5.1. Todos los paramotores deberán realizar al menos un vuelo de prueba, y no se volará a menos que el aparato esté en condiciones óptimas de vuelo.

3.5.2. Cada piloto vuela, despegas y aterriza bajo su propia responsabilidad y riesgo.

3.5.3. Cada piloto esta obligado a valorar las condiciones meteorológicas con relación a sus conocimientos como piloto y la puesta a punto de su paramotor antes de tomar la decisión de iniciar el vuelo.

### **3.6. DISCIPLINA EN EL CAMPO DE VUELO**

3.6.1. El no seguir exactamente las indicaciones de los jueces supondrá una penalización.

### **3.7. LIMITACIONES AL VUELO**

3.7.1. Los pilotos deberán seguir cada procedimiento de despegue y aterrizaje como haya sido indicado por el director de competición. El no seguir exactamente estas indicaciones supondrá una penalización.

3.7.2. Están prohibidas todas las maniobras consideradas peligrosas, sin autorización del director, aunque en ese momento, no supongan un peligro para el piloto, otros aviones o el público. Se considerarán así mismo maniobras peligrosas realizar cualquier tipo de pérdidas, wing-overs, tirar de las bandas B, Barrenas, Loopings, Sat, etc.. No se considerará una maniobra peligrosa el "Meter orejas".

3.7.3. Esta prohibido volar sin visión directa del suelo.

### **3.8. EVITACION DE COLISIONES**

3.8.1. Si un paramotor encuentra a otro girando en el interior de una térmica deberá girarla en el mismo sentido que este. Tendrá preferencia en el sentido del giro el paramotor que inicie el giro primero o el que está más bajo.

3.8.2. Si dos aeronaves se encuentran de frente los dos se desplazarán a la derecha.

3.8.3. Si dos paramotores coinciden en una precisión y claramente uno o los dos se ven perjudicados, se le o les dará la oportunidad de repetir al final de la manga.

### **3.9. VUELOS DE PRUEBA**

3.9.1. Ningún competidor podrá realizar ningún despegue durante los días de competición sin el permiso del director de competición o de los jueces.

3.9.2. Una vez que se defina una prueba por parte del director de competición, ningún paramotor podrá realizar vuelos de reconocimiento de la zona ni aterrizajes de precisión.

### **3.10. DE LOS PARAMOTORES**

3.10.1. El director deberá ser informado de cualquier daño que tenga el paramotor sin retraso y antes de llevar a cabo cualquier reparación. Cualquier repuesto deberá estar conforme a las especificaciones originales. El cambio de cualquier parte del paramotor como vela o motor tendrá penalización caso de no informar previamente al director.

3.10.2. Cualquier paramotor podrá ser reemplazado solamente por otro modelo idéntico o por otro modelo de menores prestaciones, previo aviso al director de competición.

### **3.11. AYUDA EXTERNA A LOS PILOTOS**

3.11.1. Esta prohibida cualquier ayuda exterior en navegación o en detección de ascendencias o de cualquier otra índole por parte de otras personas.

### **3.12. ASISTENTES**

3.12.1. La ayuda por parte de asistentes se permitirá hasta el momento que el paramotor entre en la parrilla de despegue para comenzar la manga. Desde ese momento y hasta que el piloto salga de la parrilla después de haber terminado la manga, toda la asistencia externa esta prohibida excepto por los jueces o las personas expresamente autorizadas a este efecto por el Director.

## **4. MANGAS DE COMPETICIÓN**

### **4.1. GENERAL**

4.1.1. El *tablón oficial* será el lugar en el que se deba colocar toda la información relativa al campeonato, hora oficial, horarios de briefings, horarios de repostaje, órdenes de salida, resultados, meteorología, etc. Los documentos que se encuentren en el tablón serán la información oficial en el momento.

4.1.2. Para considerar válida una manga el tiempo dado para la manga deberá ser suficiente para que todos los pilotos sean capaces de realizar al menos el mínimo del recorrido.

4.1.3. La norma 4.1.3 quedaría anulada si en una prueba de consumo el piloto aterriza para esperar a tener mejores condiciones de vuelo.

### **4.2. TIEMPOS EN LAS MANGAS**

4.2.1. Los horarios de despegue, final de ventanas de despegue y último tiempo de aterrizaje se indicarán en el briefing. Si el comienzo se retrasa, los tiempos dados se retrasarán en las mismas cantidades.

4.2.2. La organización deberá poner un reloj con la hora oficial en el tablón de anuncios.

### **4.3. TIPOS DE MANGAS**

4.3.1. Se deberán realizar mangas del catálogo de mangas (Anexo 1)

4.3.2. Las mangas están divididas en tres tipos: Precisión, Navegación y consumo (con limitación de combustible):

- Mangas con limitación de combustible a 6 Kg. o menos: 20% del total de las mangas voladas (las de economía y las de navegación con limitación de combustible)
- Mangas de navegación: 40% del total de las mangas voladas.
- Mangas de precisión : 40% del total de las mangas voladas.  
(todas las de habilidad y precisión )

#### **4.4. AREA DE SEGURIDAD**

4.4.1. Es un área marcada donde el paramotor debe estar cuando el director de la competición lo indique. Dentro de ese área y sin permiso del director nadie podrá tocar el paramotor.

4.4.2. Los competidores que no respeten las normas del área de seguridad serán penalizados.

4.4.3. Cualquier piloto puede ser revisado si se encuentra en esta área y descalificado en caso de encontrarle elementos prohibidos, tipo gasolina, un GPS, etc.

#### **4.5. PARRILLA DE ATERRIZAJE**

4.5.1. La parrilla de aterrizaje deberá estar claramente marcada y medirá 100 x 100 metros.

4.5.2. La parrilla de aterrizaje se considera como un área prohibida excepto para los jueces y director de competición y los pilotos que estén en el proceso de aterrizar o despegar.

4.5.3. En cada parrilla de aterrizaje o despegue que se utilice deberá colocarse al menos una manga de viento colocada a menos de 100 metros de distancia.

4.5.4. El organizador deberá asegurarse de que no existan obstáculos significativos razonablemente cerca de la pista.

4.5.5. Exceptuando que se diga lo contrario, el piloto será penalizado si cualquier parte del paramotor toca fuera de la parrilla durante la realización de las mangas.

4.5.6. Normalmente todas las mangas deberán comenzar y terminar en la parrilla.

#### **4.6. LIMITES DEL CAMPO DE VUELO**

4.6.1. Los límites del campo de vuelo se definirán antes de comenzar las mangas y tendrán que obligatoriamente incluir las parrillas, que en ningún caso estarán a menos de 50 m. del final del campo de vuelo.

#### **4.7. DESPEGUES**

4.7.1. Ningún piloto podrá despegar sin permiso del Director o de los jueces.

4.7.2. Todos los despegues deberán realizarse dentro de la parrilla, exceptuando que el director diga lo contrario.

4.7.3. Antes de despegar, tanto el piloto como el avión podrán, en cualquier momento, ser revisados para delimitar si contraviene las normas. Es deber de los competidores el ofrecer su total colaboración para realizar la citada inspección.

4.7.4. Antes de cada despegue el piloto deberá revisar su equipo. No deberá despegar caso de no estar absolutamente revisado y preparado.

4.7.5. En el caso de que se trate de una ventana de despegue, el momento exacto de despegue será decisión total y absoluta del competidor debiendo realizarse dentro de los límites de la ventana de despegue dados.

4.7.6. Si se trata de una ventana de despegue, en principio abortar un despegue no supondrá penalización, en todo caso el piloto deberá seguir las instrucciones del juez o del director y realizar un nuevo intento. Si entorpeciese la continuidad de los despegues se le relegaría al final de la cola o cuando hubiese un hueco libre.

4.7.7. En el caso de que se trate de orden de salida predeterminado, el piloto tendrá tres intentos para despegar, caso de no despegar será penalizado y relegado a despegar en el último lugar.

4.7.8. En el caso de que se trate de un orden de salida predeterminado, el tiempo comenzará a contar desde que se cumpla el tiempo estipulado para el despegue, independientemente de que realice los tres intentos.

4.7.9. En todos los casos se deberán realizar los despegues con, al menos, dos minutos de separación y cada participante tiene derecho a salir en la hora que se le ha indicado.

#### **4.8. DESPEGUE LIMPIO**

4.8.1. Se define como un "despegue limpio" cuando la vela no toca el suelo entre el momento que lo deja por primera vez y el momento en que el paramotor junto con el piloto vuelan al menos 10 seg.

#### **4.9. ATERRIZAJES**

4.9.1. Se considerará aterrizaje tocar el suelo después de 10 seg. de vuelo desde que el piloto deja el suelo por primera vez en el despegue.

4.9.2. Exceptuando que se diga lo contrario todos los aterrizajes deberán realizarse dentro de la parrilla. El piloto será penalizado si él o alguna parte de su paramotor toca fuera de la parrilla (se considera parte del paramotor también a la vela). Una vez parado dentro de la parrilla el piloto deberá inmediatamente retirar el paramotor y llevarlo al área de aparcamiento.

4.9.3. En algunas mangas el piloto será penalizado por no realizar un aterrizaje correcto, cayendo o tocando con las dos rodillas en el suelo o con el chasis. Tocar solo con una rodilla no penalizará.

4.9.4. Aterrizar fuera de la parrilla pero dentro de los límites del campo penalizará con el 20% de la manga.

4.9.5. Los pilotos que abandonen su paramotor por cualquier causa dentro de la parrilla de aterrizaje serán penalizados.

4.9.6. Aterrizar fuera de los límites del campo se considerará "fuera de campo".

#### **4.10. ATERRIZAJES FUERA DE CAMPO**

4.10.1. Exceptuando que se diga lo contrario, tocar fuera de los límites del campo con cualquier parte del cuerpo o del paramotor se considerará "fuera de campo".

4.10.2. Podrá existir o no penalización por "fuera de campo" según el tipo de manga que se considere.

4.10.3. Caso de aterrizar fuera de campo el piloto deberá plegar su parapente y ponerse en contacto con la organización lo antes posible, indicando la posición en la que se encuentre para preparar la recogida. Deberá también informarse a la organización de las personas encargadas de realizar la citada recogida.

4.10.4. Todos los pilotos deberán plegar sus parapentes en el momento en que lleguen al suelo. Un parapente no plegado durante más de 3 minutos significará que el piloto necesita ayuda. Un piloto que observe esta circunstancia está obligado a dar asistencia y a comunicar lo antes posible con la organización.

#### **4.11. SUSPENSIÓN DE MANGAS O DE COMPETICIONES**

4.11.1. El director puede suspender los vuelos después de haberse realizado algún despegue, caso de que continuar pudiese ser peligroso. Si el periodo de suspensión fuese lo suficientemente largo como para que pudiese existir ventaja para cualquier otro piloto, la manga deberá ser cancelada, marcando en este caso en la parrilla de aterrizaje con una señal que indique esta resolución a los pilotos que estén en el aire.

4.11.2. Una vez hayan despegado todos los pilotos o habiendo tenido oportunidad para ello, la manga no se cancelará salvo fuerzas mayores.

## **5. CONTROL DE LAS MANGAS**

### **5.1. MAPAS**

5.1.1. El "mapa oficial" deberá ser editado por una Institución oficial (Ejercito, Comunidades Autónomas, Ministerios, etc.), de una escala entre 1/250.000 y 1/50.000, donde se encuentre toda la zona en la que se vaya a celebrar las mangas.

5.1.2. Las mangas deberán ser preparadas, por parte de la organización, con el mismo mapa que determine como oficial.

5.1.3. Las distancias serán medidas en kilómetros.

### **5.2. CONTROL DE TIEMPOS**

5.2.1. Todos los tiempos serán dados, tomados y calculados en hora local y/o tiempo relativo.

5.2.2. Exceptuando que se diga lo contrario, el tiempo al despegue comenzará a contar desde que los pies del piloto dejan el suelo.

5.2.3. Exceptuando que se diga lo contrario, el tiempo de aterrizaje será tomado cuando los pies del piloto o cualquier parte del piloto o del paramotor toque en el suelo.

### **5.3. MARCAS EN EL SUELO Y PUERTAS OCULTAS**

5.3.1. En alguna de las mangas las pilonas (marcas en el suelo) deberán realizarse con lonas de tamaño 3 x 1 metros, formando los símbolos que previamente se hayan definido.

5.3.2. Algunas marcas en el suelo se considerarán marcas para aterrizar, donde se podrán conseguir puntos adicionales y deberán ser de un mínimo de 4 x 4 metros.

5.3.3. Las balizas deberán ser definidas por los pilotos indicando la forma y la posición exactas.

5.3.4. Las balizas consideradas "malas" o fuera del trayecto, deberán estar al menos a 150 metros de distancia de la línea del trayecto.

5.3.5. Las puertas ocultas deberán tener al menos 200 metros de anchura y estar colocadas en el medio de la trayectoria.

### **5.4. PUNTOS DE GIRO**

5.4.1. Si los puntos de giro tienen que ser identificados a partir de fotografías, diagramas o puntos de un mapa, se deberán entregar a los pilotos fotocopias u originales de fotografías o mapas de los puntos de giro en el briefing de la manga.

5.4.2. Si los puntos de giro tienen que ser identificados con coordenadas (latitud y longitud) se deberá indicar en el briefing. Las posiciones tendrán que haber sido verificadas por al menos tres personas cualificadas con anterioridad a la celebración de la manga.

### **5.5. HOJAS DE CONTROL DE VUELOS**

5.5.1. Antes de la manga, el piloto podrá recibir: una hoja de explicación de la manga, una hoja para realizar las estimaciones del vuelo y/o una hoja de verificación del vuelo.

5.5.2. Las hojas de estimación, deberán ser entregadas por el piloto al juez antes de despegar.

5.5.3. La hoja de explicación de la manga podrá llevar una copia del mapa oficial.

5.5.4. La hoja de verificación del vuelo deberá ser rellena y entregada al juez que se determine, lo antes posible, después de realizar el vuelo, sin tener contacto con ninguna persona hasta que se entregue el citado informe.

5.5.5. En alguna ocasión, para determinar la puntuación, se pedirá a los pilotos que determinen sobre un mapa la posición exacta de las balizas, puntos de giro o pilonas.

5.5.6. El margen de error permitido será de 250 metros.

5.5.7. Entregar un hoja de verificación de vuelo con posiciones incorrectas, ambigüedades o posiciones no claras de las balizas, puntos de giro o pilonas, determinará la aplicación de una penalización.

## 5.6. EVIDENCIA FOTOGRAFICA

5.6.1. No se puntuarán fotografías incorrectas o que con las cuales no se pueda identificar claramente el objeto indicado.

5.6.2. Las cámaras deberán tener lente fija con una longitud focal entre 35 y 58 mm. y sin posibilidad de modificar el orden de las exposiciones.

5.6.3. El negativo de todas las fotografías para ser evaluados deberá presentarse en un rollo sin cortar.

5.6.4. El orden de las fotografías deberá ser siempre:

- Fotografía del tablón oficial donde se pueda ver el día, la hora y el número de la manga.
- Fotografía del paramotor, de modo que se pueda reconocer, así como el dorsal o/y el piloto.
- Fotografías de las balizas, según se haya indicado en el briefing, y en la secuencia correcta.
- Fotografía del paramotor, demostrando estar en el campo de vuelo, o caso de aterrizaje fuera de campo, el paramotor con alrededores que puedan demostrar la zona de aterrizaje.

5.6.5. El caso de faltar alguna foto o ser imposible reconocer el carrete estará sujeto a una penalización entre el 20% y 100% de la prueba.

5.6.6. Todas las fotografías de las balizas deberán estar realizadas conforme al *ángulo F.A.I.*, dejando en manos del director el indicar la dirección en la que realizar la foto.

5.6.7. Las fotos de las balizas deberán estar tomadas entre 150 m y 300 m de altura sobre el objetivo y a no más de 500 m de distancia.

5.6.8. El competidor podrá entregar 1 o 2 carretes de fotos, que deberán ser entregados al juez lo antes posible, siendo el competidor el encargado de rebobinar y extraer el carrete de la máquina. Los dos carretes serán marcados, de modo que el primero será el que sirva para puntuar la manga, solo en caso de que este fallase, por problemas técnicos, se utilizará para puntuar el segundo.

## 5.7. EVIDENCIA CON GPS

5.7.1. Un juez precintará el GPS de manera que sea imposible para el piloto leer la

5.7.2. Un GPS con el precinto roto supondrá cero en la prueba y posible descalificación si hay intención de hacer trampa.

5.7.3. Un juez comprobará el precinto antes y después del vuelo.

5.7.4. Es responsabilidad del piloto poner el GPS a punto con batería y en modo RECORD WRAP y con un intervalo de grabación apropiado a la manga que va a realizar.

5.7.5. Es responsabilidad del piloto la ubicación del GPS en vuelo para evitar falta de cobertura o rotura del precinto.

5.7.6. En caso de malfuncionamiento del GPS se podrá entregar un carrete fotográfico.

## **5.8. REPOSTAJE**

5.8.1. Todos los paramotores deberán ir equipados con un método sencillo de sellado del depósito de combustible. Es obligación del piloto el indicar al juez el mecanismo de sellado.

5.8.2. Se podrá indicar una ventana de tiempo para el repostaje de los paramotores.

5.8.3. La medición del combustible se hará en peso o en volumen (en este caso determinando un envase oficial de medida).

5.8.4. La medición del combustible se realizará ya mezclado con el aceite, caso de que el motor necesite mezcla.

5.8.5. El competidor deberá llevar a la zona de repostaje su paramotor completamente vacío de combustible. Deberá llevar una garrafa con el combustible ya mezclado, una vacía y un embudo.

5.8.6. Una vez se haya realizado el repostaje, el competidor deberá colocar el paramotor en una zona de seguridad, acompañado por un juez.

5.8.7. El competidor deberá ayudar, en el proceso de repostaje, a los jueces encargados.

## **5.9. CONFIRMACION DE ATERRIZAJE FUERA DE CAMPO**

5.9.1. El competidor deberá fotografiar el paramotor con la zona de aterrizaje lo más reconocible posible.

5.9.1. En este caso deberá romper el precinto de su teléfono para llamar a la organización e indicar su estado y de qué manera volverá hasta el campo. Si le van a buscar, deberá dar el nombre de la persona que le recogerá.

## **6. PUNTUACION**

### **6.1.PARA CADA COMPETICION**

6.1.1. El resultado total de un evento será la suma de los puntos obtenidos en cada manga, siendo el ganador el que más puntos obtenga.

6.1.2. Las puntuaciones se redondearán a 0,5 por arriba.

6.1.3. Todas las distancias se redondearán a 0,5 metros.

6.1.4. Todos los tiempos se darán en horas, minutos y segundos.

6.1.5. El piloto que no vuele una manga, puntuará cero y en la hoja de puntuación aparecerá NV (No volado). Si el piloto fuera descalificado pondrá DES (Descalificado).

6.1.6. La mínima puntuación posible para una manga será cero.

6.1.7. Las penalizaciones generales se computarán después de relativizar.

### **6.2. LIGA NACIONAL Y RANKING**

6.2.1. Todos los campeonatos que se incluyan para la Liga Nacional y Ranking, deberán haber sido aprobadas por la CTNPPG.

6.2.2. Solo puntuará para la Liga Nacional si existe el número mínimo de competidores.

6.2.3. La puntuación para la liga y el ranking se obtendrá: relativizando a 1000 puntos la suma total de las puntuaciones obtenidas en cada una de las mangas válidas de cada campeonato.

6.2.4. Cada manga puntuará un máximo de 1000 puntos.

## 7. PENALIZACIONES

### ABREVIATURAS

- DES = Descalificación de la competición
- SO = Cero en la manga.
- x% = Porcentaje de penalización en la manga.
- Px = Puntos de penalización concretos en la manga.

### LISTA DE PENALIZACIONES

- DES : Descalificar con comentarios o hechos a la organización, a la FAE o a cualquier persona relacionada con los Campeonatos Nacionales de ULM.
- DES : No informar a la organización de cualquier enfermedad, daño o medicamento que se esté siendo ingerido por el competidor.
- DES : El uso de cualquier droga que modifique las condiciones físicas o psíquicas del competidor.
- DES : Interferir con otro paramotor en el área de seguridad.
- DES : Realizar vuelos peligrosos o fuera de las posibilidades del paramotor.
- DES : Realizar vuelos peligrosos o fuera de las posibilidades del paramotor.
- DES : Intentar engañar a los jueces.
- DES : Interferir en las decisiones de la organización con fines personales.
- SO : Utilizar una cámara con un objetivo no permitido.
- SO : Recibir asistencia no autorizada durante las mangas.
- SO : Cambiar sin autorización la vela (o parte de ella) y el motor (o parte de el).
- SO : Despegar sin permiso.
- SO : Volar sin casco.
- SO : Realizar un aterrizaje fuera de campo, si en la manga no esta permitido.
- SO : Desaparecer de la vista de los jueces, cuando esté especificado en la manga.
- SO : Salir de la zona de vuelo prevista en el briefing.
- SO : No completar la manga en el orden previsto (siempre que se haya definido orden para la manga).
- 20% Incumplir los procedimientos de despegue, aterrizaje o tráficos previstos en el briefing.

- ❑ **20% Tocar el suelo con cualquier parte del paramotor fuera de la parrilla, pero dentro de los límites del campo de vuelo.**
- ❑ **20% Abandonar el paramotor en la parrilla de aterrizaje..**
- ❑ **20% al 100 % No hacer correctamente la secuencia fotográfica.**