



# **REGLAMENTO FDACV PARA COMPETICIONES DE PRECISIÓN**

BASADO EN EL REGLAMENTO FAI  
SECTION 7C – CLASS O  
PARA COMPETICIONES OPEN FAI 2

BORRADOR 2021-05

**Adaptación y traducción:**  
Cristina Fernández Meneses  
David Castillejo Martínez

## **1. INTRODUCCIÓN**

---

El presente documento está dedicado a las competiciones de parapente en la modalidad de aterrizaje de precisión, con la intención de unificar y mantener un único reglamento, basado en el código deportivo FAI sección 7C, y basado en el Reglamento RFAE para aquellas competiciones que se desarrollen en España y que aún no puedan celebrarse bajo el reglamento y categoría FAI 2.

Por ello en el presente documento se define un reglamento adaptado que se acerca a la competición internacional, de cara a poder celebrar estas competiciones bajo el reglamento FAI en un futuro próximo.

## **2. REQUISITOS DE PARTICIPACIÓN**

---

Podrán participar todos los pilotos de parapente que dispongan de licencia federativa en vigor (de cualquier federación territorial), así como pilotos de otras naciones con licencia y/o habilitación FAI y seguro deportivo de accidentes vigente.

Los pilotos que posean licencia de la Federación Valenciana, optarán a la clasificación del Campeonato Valenciano de precisión en Parapente.

El número máximo de pilotos admisible en competición es de 30.

La preinscripción y selección de pilotos participantes se realizará a través del siguiente enlace: [Campeonato Valenciano de Precisión en Parapente 2021](#) Los participantes deberán abonar la cuota de inscripción, por un valor de 10€.

Es requisito imprescindible, que los pilotos participantes tengan buenas habilidades de despegue con viento nulo y fuerte.

Todo el equipo de vuelo, parapente, arnés, paracaídas y casco, debe estar debidamente homologado y en el rango de pesos correspondiente al piloto. Es obligatorio el uso de paracaídas y silla con protección.

Cada piloto velará por su material de vuelo, accesorios y equipamiento, y será su responsabilidad la decisión de salir a volar. Cada competidor participa en esta competición bajo su propia responsabilidad.

## **3. ZONA DE VUELO**

---

La competición se desarrollará en cualquiera de las zonas de vuelo habituales

de parapente de la Comunidad Valenciana.

#### **4. ZONA DE ATERRIZAJE:**

---

##### **4.1. La diana:**

Se situará en un lugar de aterrizaje seguro, al cual se pueda aproximar desde cualquier dirección y a una distancia que permite llegar a planeo fácilmente con un parapente de clase Club.

Se podrá cambiar de lugar durante la competición. Si se tuviera que cambiar de lugar durante una ronda, ésta quedará cancelada y deberá repetirse (desde el primer piloto hasta el último) con la nueva ubicación.

Se usará una diana con centro de 20 centímetros que será la puntuación “0” y con un radio máximo de 300 cm. Siendo ésta, (300 cm), la puntuación máxima otorgada para cada aterrizaje.

Se establecerá una zona adicional concéntrica a la diana claramente marcada, circular de 10 mts. de radio o cuadrada de 20 mts. de lado, para indicar el área dentro de la cual no se permite una caída. El piloto una vez aterrizado, debe salir de esta zona lo mas rápido posible para dejar la diana libre (máximo 30 segundos).

##### **4.2. Mangas de viento:**

Se ubicarán dos mangas de viento de alta visibilidad cercanas a la diana (donde no exista ningún obstáculo que pueda interferir en ellas) Serán bicolor y en contraste con el color del suelo. Con una intensidad de viento de 25 km/h se deberán mantener totalmente horizontal.

Adicionalmente se colocarán al menos cuatro indicadores de dirección de viento ligero (es decir, serpentinas) para indicar la dirección y el viento cuando sea inferior a 5 km/h, dentro de un área de unos 15 metros con respecto al centro de la diana. Serán de color brillante y que contrasten con el suelo, para que se puedan distinguir desde el aire.

##### **4.3. Zona de control:**

La zona de control es un área donde son registrados los resultados y estará situada cerca de la diana, pero suficientemente apartada para no interferir en la toma de medidas, ni en la aproximación de los pilotos.

Cada piloto deberá confirmar su resultado, firmando sus registros en la lista de

resultados, inmediatamente después del aterrizaje.

En esta zona se situará el tablón de anuncios, donde se colgarán los resultados provisionales después de cada ronda.

## **5. RONDAS DE VUELO**

---

El mínimo de rondas para que la competición sea válida es una y estableciendo un número máximo de 12 rondas. Se realizarán todas las rondas posibles durante el día de competición.

### **5.1. Intervalos de despegue:**

Los pilotos despegarán a intervalos cronometrados para garantizar una separación adecuada en la aproximación y aterrizaje, según las condiciones. Los vuelos serán estrictamente de descensos directamente a la zona de aterrizaje en la diana.

Este intervalo de despegue será de 2 minutos entre pilotos y hasta un máximo de 3 minutos desde que el piloto se posiciona y recibe la orden de despegue por parte del juez.

Los pilotos en vuelo deben mantener la distancia y altura suficiente para evitar estorbar a su predecesor o crear una situación peligrosa.

Si un piloto en vuelo observa que el piloto que lo precede está suficientemente distanciado, puede acelerar su descenso mediante orejas u otra maniobra de descenso sencilla y segura, para crear “espacio” con el siguiente piloto.

### **5.2. Orden de vuelo:**

Los pilotos despegarán en orden de salida determinado por sorteo. El juez de despegue podrá modificar el orden en aras de la fluidez de los despegues, según su criterio. Esto es válido durante todos los días de la competición.

Aquellos pilotos que no estén listos para despegar en el orden establecido, tras la llamada del juez o aquellos que despeguen sin permiso, serán penalizados con la puntuación máxima para esa ronda.

### **5.3. Orden de vuelo inverso:**

El director de la competición puede optar por comenzar cualquier ronda, después de la primera, con un orden inverso a la posición actual de cada piloto en la clasificación de la competición, siempre que se anuncie a todos los pilotos

para que puedan trasladarse a la zona de despegue con tiempo suficiente para prepararse.

#### **5.4. Ronda final:**

Cuando el director del encuentro convoca la ronda final de competición, los pilotos despegarán en orden inverso, según la posición que ocupen en la clasificación de la competición, es decir, el líder de la clasificación será el último en despegar. Si la ronda final declarada por el director de la competición no puede ser completada, la ronda anterior se convertirá en la ronda final, aunque no se haya realizado con un orden inverso.

#### **5.5. Validez de la ronda:**

Para contabilizar la ronda de competición, todos los pilotos deben haber tenido la oportunidad de tener un vuelo válido en dicha ronda. Los resultados obtenidos de cada ronda contabilizarán para la clasificación, siempre y cuando se complete la ronda por todos los pilotos. (Es decir, cuando todos los pilotos hayan recibido una puntuación o penalización)

Se suspenderá la ronda, si el director de la competición lo considera oportuno, sobre todo si las condiciones se vuelven inseguras o inadecuadas. En este caso, cuando se reanude la ventana de vuelo, se continuará la ronda desde donde se había detenido.

Si se cambia de despegue, de zona de aterrizaje o la propia ubicación de la diana, sin completarse la ronda, ésta será cancelada y no contabilizará para la clasificación. Se comenzará una nueva ronda desde el piloto número 1, siguiendo el orden de despegue establecido en la ronda cancelada.

### **6. DESPEGUES:**

---

En el caso de un despegue fallido o si surge un problema de seguridad tras el despegue, el piloto podrá repetir dicho despegue siempre que el juez lo autorice.

Si un piloto es incapaz de despegar de manera segura, en condiciones de viento y clima dentro de los límites establecidos en la competición, se le otorgará la máxima puntuación en la ronda en la que se encuentre.

La ventana de despegue se cerrará cuando las rachas de viento superen los 25 - 30 Km/h. a criterio del juez.

#### **6.1. Re-despegues:**

El piloto solo podrá solicitar re-despegue al juez antes de firmar su puntuación y antes de comunicarse con cualquier otra persona (a excepción de los jueces). El juez podrá posponer la decisión sobre la solicitud de re-despegue hasta consultar con el equipo de jueces o utilizar la evidencia de video.

Cuando se autorice un re-despegue, la puntuación que hubiese realizado el piloto durante el vuelo en disputa, queda cancelada. El motivo de re-despegue se comunicará al resto de pilotos y al público, y se llevará a cabo lo antes posible durante la ronda actual o la ronda posterior.

Se puede otorgar re-despegue solo por las siguientes razones:

- Velocidad el viento: si el viento excede el límite de 25 km/h durante los 30 segundos antes de que el piloto toque el suelo, se le ofrecerá automáticamente re-despegue. El competidor podrá optar por aceptar la puntuación obtenida en ese vuelo o aceptar un re-despegue. Pero deberá tomar la decisión de inmediato.
- La diana queda obstruida durante el planeo final por otro competidor u otro obstáculo momentáneo: En este caso el piloto que está volando, debe hacer una señal clara (abriendo y cerrando las piernas de forma continua) y no debe intentar aterrizar en la diana.
- Decisión de los jueces: En caso de que los jueces no están de acuerdo o no puedan otorgar una puntuación precisa por algún motivo. También en el caso de considerar que surgió una condición anormal (como un diablillo de viento, alguna falla en el equipo de vuelo del piloto, como un cordino roto o una fisura en la vela, de forma que el piloto no pueda llegar con altura suficiente para realizar la aproximación) en estos casos el piloto no debe intentar aterrizar en la diana.
- Razones de seguridad: El piloto que está volando debe hacer una señal clara (abriendo y cerrando las piernas de forma continua) y no aterrizar en la diana. Deberá explicar el motivo al aterrizar y será decisión de los jueces autorizar el re-despegue.
- Por una importante distracción externa: con efectos demostrables en la aproximación a la diana, de forma que el piloto se viera obligado a modificar su planeo final.

Si no se otorga el re-despegue y el piloto se niega a firmar la puntuación, se considerará que es una queja/reclamación y se anotará la hora.

## **7. ATERRIZAJES:**

---

Cualquier piloto que aterrice fuera de la zona de la diana por motivos de seguridad deberá reportar la incidencia al equipo de jueces tan pronto como sea posible. De no hacerlo puede invalidar cualquier reclamo de re-despegue y por tanto se le otorgará la puntuación máxima.

### **7.1. Bandera roja:**

Si por razones de seguridad, los despegues/aterrizajes deben detenerse, un juez ondeará claramente una bandera de señal roja y se tapaná el centro de la diana. En ese momento los pilotos que se encuentren en el aire deberán realizar un aterrizaje seguro, olvidándose de tocar la diana. Estos pilotos tendrán derecho a repetir el vuelo.

### **7.2. Velocidad del viento:**

Durante los últimos 30 segundos, del vuelo de cada piloto, se medirá el viento en la zona de aterrizaje. Si el viento superase los 25 km/h, se le ofrecerá automáticamente re-despegue al piloto.

Si la velocidad del viento excede el límite de 25 km/h constantemente durante vuelos consecutivos el director de la competición deberá considerar detener la competición hasta que el viento amaine lo suficiente.

## **8. PUNTUACIÓN:**

---

Los jueces de diana, mediante medición manual, serán quienes determinen la puntuación conseguida por cada piloto, en función de la distancia existente entre el primer punto de contacto con el suelo, y el borde del centro "0" de la diana.

La puntuación otorgada al piloto se expresará en centímetros y se redondeará al centímetro más cercano.

Si un competidor cae al aterrizar, recibirá la puntuación máxima. Se entiende como caída que cualquier parte del cuerpo o equipo excepto los pies, toque el suelo antes de que la vela caiga por completo o se salga de la zona delimitada de 10 metros. El contacto en el suelo con el pedal del acelerador, el estribo reposapiés o la parte flexible del carenado, no serán considerados como caída.

Recomendamos que se utilicen sillas sin carenado o llevarlo recogido para facilitar la labor de los jueces.

Si un competidor aterriza de tal manera que no se puede definir el primer punto de contacto del pie. (talón, costado, puntera ...), se mide el punto más alejado de la pisada. Si un competidor aterriza con ambos pies juntos, entonces se mide el punto más alejado de la huella más alejada

La puntuación será de 0 cm, si el punto de aterrizaje se realiza sobre el centro "0"

Al piloto que no vuele en su ronda; o si se retira de la competición por enfermedad o accidente, se le otorgará la máxima puntuación para todas las rondas no voladas.

Si se descalifica a un piloto de la competición, se dejará de considerar competidor y no puntuará.

### **8.1. Clasificación individual:**

La puntuación de un piloto para la clasificación, será la suma de todas las puntuaciones obtenidas por él mismo, en cada ronda. Cuando se completan cinco o más rondas válidas, la peor puntuación individual se descontará de la suma total.

Será considerado ganador, el piloto con menos centímetros acumulados al finalizar la competición.

### **8.2. Clasificación por equipos:**

La puntuación por equipos corresponde a la suma de las puntuaciones realizadas por los 4 miembros de cada equipo. Todos los equipos deben estar inscritos antes del comienzo de la competición y contar con un mínimo de 4 miembros.

Será considerado ganador, el equipo con menos centímetros acumulados al finalizar la competición.

### **8.3. Resolución en caso de empate:**

Si tras la ronda final, hubiera empate en cualquiera de los 3 primeros puestos de la clasificación, los pilotos implicados realizarán un vuelo extra para resolver dicho empate. Si esta situación volviera a repetirse, se realizarán rondas nuevas de forma consecutiva hasta que uno de los implicados logre menor puntuación.

Si no fuera posible la realización de una nueva ronda, se recurriría al resultado en cms de la última ronda disputada. Si siguiera existiendo igualdad, se

recurrirá a las rondas inmediatamente anteriores hasta llegar al desempate.

#### **8.4. Validación de las clasificaciones:**

Tan pronto como sea posible después del final de cada ronda, las clasificaciones deberán ser publicadas, indicando claramente la fecha y hora con la indicación “provisional”.

Cualquier reclamación sobre los resultados deberá ser interpuesta con 30 minutos de margen después de la publicación provisional. Transcurrida el tiempo, si no hubiese reclamación, éstos serán declarados definitivos.

### **9. SANCIONES**

---

Los pilotos podrán ser sancionados por el incumplimiento de estas reglas de competición.

En el caso de que la actitud de un piloto dañe la reputación del campeonato, será descalificado, apelando al código deportivo de la FAI.

Si un piloto pone en peligro su seguridad o la de otras personas recibirá una amonestación. En caso de repetir la maniobra o volver a poner en riesgo su integridad o la de otras personas, en esta ocasión será sancionado con la máxima puntuación; si reincidiera por tercera vez, será descalificado de la competición.

### **10. RECLAMACIONES**

---

Las reclamaciones y sanciones serán resueltas de acuerdo con la Sección 7 y la Sección General del Código FAI.

Los pilotos podrán entregar sus reclamaciones al juez jefe o al director de la competición por escrito, indicando las violaciones de reglas o cualquier demanda relativa a la competición.

Al entregar la protesta, deberá entregarse la cantidad de 50€ como depósito. Solo si la protesta es aceptada será devuelto el depósito. La reclamación podrá efectuarse hasta 30 minutos después de la publicación de los resultados provisionales.

Después de la resolución de las protestas o en el caso de no haberlas, los resultados serán considerados definitivos 30 minutos más tarde.