



Reglas Locales – CCPP FCVL 2021 CAMPEONATO CUBANO PARAPENTE PRECISIÓN – CUB – FAI 2

LUGAR: Corralillo GUISA - Despegue de montaña – GUISA – GRANMA – CUBA

FECHA: 17-18-19-20-21 de diciembre de 2021

ORGANIZADOR: Club de Deportes Aéreos Granma

SEDE DEL EVENTO: Motel Deportivo Bayamo (Estadio de Béisbol)

Este documento establece las reglamentaciones y requisitos locales para el **CAMPEONATO CUBANO PARAPENTE PRECISIÓN 2021** para complementar las reglas de competencias de precisión de la Federación Aeronáutica Internacional (FAI) como se describe en la Sección 7C del Código Deportivo FAI.

1. OBJETIVO:

Completar una competencia de precisión de parapente de acuerdo con los calendarios 2021 de competencia de la FCVL).

Crear oportunidades para practicar el deporte de manera competitiva y generar deportividad y camaradería entre los países participantes y los atletas, mejorar el nivel de los pilotos en el ranking mundial. Proporcionar las mejores condiciones posibles para que los competidores logren los mejores resultados y promueva esta disciplina de parapente de acuerdo con las reglas de la FAI.

2. COMPETENCIA Y CALENDARIO:

La competencia se celebrará los días 17-18-19-20-21 de diciembre de 2021. El Lugar de vuelo será en la zona de vuelo de Corralillo en el municipio de Guisa a 20 km del municipio Bayamo en la provincia Granma, la modalidad de despegue sera de montaña, también si tuvieramos condiciones desfavorables por intensidad del viento u orientación se podrá relocalizar en una zona cercana para realizar los vuelos si fuera posible (zona de vuelo campo de béisbol).

PROGRAMA:

Viernes 17 de dic



07:00 - 09:00
09:00 - 09:30
10:00 - 15:00
15:30 - 16:00
18:00 - 19:00
20:30 - 21:30

- Registro y entrega del kit de competencia.
- Traslado desde el hospedaje a la zona de vuelo.
- Charla de Seguridad y Vuelo de Entrenamiento
- Traslado al hospedaje en Bayamo.
- Inauguración del Campeonato.
- Charla Técnica y Seminario de Jueces.

Sábado 18 de dic

08:00 - 08:30
09:00 - 09:30
09:30 - 17:00
meteorológico.
17:30 - 18:00

- Traslado desde el hospedaje a la zona de vuelo.
- Informe de seguridad.
- Comenzaran los vuelos por la competencia , considerando el pronostico meteorológico.
- Traslado al hospedaje en Bayamo.

Domingo 19 de dic

08:00 - 08:30
09:00 - 09:30
09:30 - 17:00
17:30 - 18:00

- Traslado desde el hospedaje a la zona de vuelo.
- Informe de seguridad.
- Comenzar los vuelos de competencia
- Traslado al hospedaje en Bayamo.

Lunes 20 de dic

08:00 - 08:30
09:00 - 09:30
09:30 - 17:00
17:30 - 18:00

- Traslado desde el hospedaje a la zona de vuelo.
- Informe de seguridad.
- Comenzar los vuelos de competencia
- Traslado al hospedaje en Bayamo.

Martes 21 de dic

08:00 - 08:30
09:00 - 09:30
09:30 - 14:00
14:30 - 15:00
18:00

- Traslado desde el hospedaje a la zona de vuelo.
- Informe de seguridad.
- Comenzar los vuelos de competencia.
- Traslado al hospedaje en Bayamo.
- Ceremonia de entrega de premios

3. FUNCIONARIOS ORGANIZADORES

Director de Competencia.
Chief Judge
Event Judge
Coordinador local Club Guisa.
Director de despegue.
Jueces de Diana.

- Luis Mario Araujo Moreno
 - Guillermo Casanova Pérez
 - Maikel Londres Leyva
 - Rolando Sánchez Chávez
 - Pedro Joaquín Ricardo Mendoza
- 3



4. REQUISITOS DE INSCRIPCIÓN

El número máximo de pilotos permitidos en la competencia es 50, y el registro se cerrará cuando el número total de pilotos participantes llegue a 50. El registro está abierto a todos los pilotos miembros activos de un club afiliado a la Federación Cubana de Vuelo Libre con la Licencia de Piloto Intermedio o Superior, P3 o superior, y Licencia Deportiva FAI vigente, se tendrá en cuenta el escalafón enviado por el club provincial para las capacidades otorgadas. También está abierto a pilotos extranjeros de países miembros de la FAI con licencia FAI vigente y CIVL actualizados.

La tarifa de inscripción es de \$ 810.00 Cup para nacionales y 30.00 € para extranjeros.

Información de pago de tarifas:

Los pilotos nacionales el pago se realizará por transferencia bancaria a la cuenta: **9224 0699 9317 6730**

Envíe un correo electrónico con la constancia de pago a paraglidingaccuracycuba@gmail.com para confirmar su lugar en la competencia o por sms, wasap o telegram al +53 52577555. También puede hacer el pago en efectivo mediante coordinación con los organizadores.

Los pilotos Extranjeros podrán abonar en efectivo al momento de la registración el día viernes 17 de diciembre del 2021, pero deberán confirmar su participación antes del día 5 de diciembre del 2021 al correo paraglidingaccuracycuba@gmail.com o por vía wasap o telegram al +53 52577555.

La tarifa de inscripción incluye:

1. Numero de identificación / Orden de Lanzamiento; información de seguridad / contactos.
2. Transporte a la zona de vuelo para el día oficial de entrenamiento y los días de competencia.
(El transporte no accede hasta el despegue)
3. Merienda / Lunch y agua en los días de competencia.
4. Rescate de emergencia y servicio médico de primeros auxilios.

Registro:

Todos los pilotos deben preinscribirse en la página web del organizador: <http://pgaccuracy.cubava.cu> antes del 25 de noviembre de 2021. El registro oficial tendrá lugar a las 07:00 horas el 17 de diciembre 2021 en la sede del evento (villa de alojamiento). El día de registro, los pilotos deben presentarse para que verifiquen sus documentos y reciban



información complementaria. Los pilotos deben firmar un documento de liberación/descargo de responsabilidad en este momento. Los pilotos menores de 18 años deben tener presentes a sus padres o tutores, que además del piloto, también deben firmar la exención de responsabilidad. Los pilotos recibirán su kit de competencia (número de participante, etc.) durante el registro.

Documentos requeridos:

1. Licencia FCVL P3 o superior o Licencia Nacional que indique relación IPPI Card Stage 4 o Safe Pro Stage 4 o superior
2. Licencia deportiva FAI (FSL) vigente y Seguro

5. EQUIPAMIENTO:

Cada piloto es responsable de las condiciones de trabajo y la seguridad de sus equipos. Los pilotos **DEBEN** volar parapentes certificados EN-A, EN-B o EN-C con arneses y cascos certificados, paracaídas de emergencia. La certificación EN-A es la categoría de parapente preferida. No se aceptarán / permitirán parapentes con certificación superior a EN-C. El Director de Despegue no autorizará a un piloto a despegar en competencia, si se detectan / identifican irregularidades en el equipo.

6. COMUNICACIÓN:

La comunicación del evento se realizará a través de teléfonos móvil y en las plataformas de los grupos creados la radio de banda 2 metros solo se utilizarán para situaciones de emergencia. Transmisiones de pilotos son autorizados solo para reportar emergencias.

7. TRANSPORTE:

Los transportes partirán hacia la zona de vuelo desde el hospedaje según se informe en el grupo de líderes de equipos. Los pilotos subirán a los transportes en orden de lanzamiento previsto.

8. COMPETENCIA:

A. ORDEN DE LANZAMIENTO: Los números de competencia serán proporcionados por los organizadores y se sortearán por equipo durante el registro. El orden de lanzamiento corresponderá al número de competencia, excepto en la última ronda donde el organizador puede decidir despegar pilotos comenzando con los peores (más altos) puntajes y terminando con los puntajes más bajos. Los pilotos deben respetar el orden de lanzamiento y su número asignado debe ser visible en el lanzamiento y el aterrizaje. El Director de Despegue puede evitar que un piloto que no tenga su número visible sea detenido su despegue. Puede ser amonestado por el juez del evento si vuela sin su número visible.

B. COMITÉ DE SEGURIDAD: El Comité de Seguridad estará compuesto por el Director del Evento, el Director de Despegue, el Juez del Evento, e incluirá 2 pilotos de competencia nominados por los otros pilotos líderes. Este comité supervisará todos los aspectos de la seguridad del evento, las decisiones de volar / no volar debido a las condiciones climáticas / del viento, etc. Los directores de eventos y seguridad deben estar familiarizados con el sitio de



vuelo y las condiciones locales, y deben estar presentes todo el día de la competencia desde la apertura hasta clausura.

C. NÚMERO DE RONDAS: Las rondas máximas para la competencia son Doce (12). Las doce rondas contarán para los propósitos de puntuación de la competencia CCPP Cuba 2021, aumentar el ranking FAI de Cuba y los pilotos en individual.

D. VALIDACIÓN: Se debe completar un mínimo de una ronda para validar la competencia.

E. INFORMACIÓN TÉCNICA Y DE SEGURIDAD: Habrá una sesión informativa técnica y de seguridad para los pilotos líderes en cada uno de los dos días de competencia. Todos los pilotos líderes deben estar presentes. Las sesiones informativas se realizarán en la zona de aterrizaje 30 minutos antes del comienzo de la competencia de ese día. En caso de problemas relacionados con el clima, el Director de Despegue transmitirá a los pilotos líderes las decisiones de la organización. Durante la sesión informativa, se mostrará a los pilotos cómo identificar el área de aterrizaje y los campos de aterrizaje alternativos cercanos; así como obstáculos y otros peligros potenciales alrededor del sitio de lanzamiento y a en la ruta de vuelo.

F. HABILIDAD DEL PILOTO: los pilotos deben tener experiencia y ser clasificados como intermedios o superiores. Como tal, los competidores deben dominar las técnicas de despegue frontal y reverso, así como las técnicas de aterrizaje en forma segura.

G. REGLAS DE DESPEGUE: El despegue es de la modalidad de montaña.

El Director de Despegue está autorizado para iniciar la secuencia de lanzamiento de un grupo de pilotos en el orden de lanzamiento predeterminado para ese grupo. El Director de Despegue puede detener el lanzamiento si un piloto no exhibe la capacidad de despegar de manera segura, o debido a condiciones climáticas o condiciones de viento fuera de los límites establecidos de operación (velocidad máxima permitida del viento de 22.5 km / sin ráfagas). Los pilotos tendrán un máximo de DOS oportunidades de lanzamiento consecutivas. Si no puede, el piloto se moverá al final de la orden de lanzamiento y tendrá dos intentos más. Los siguientes dos Pilotos deben estar completamente listos para un despegue al mismo tiempo que el Piloto anterior, por lo que en caso de un arranque en falso pueden reemplazarlo. Si después de CUATRO intentos, el piloto aún no puede despegar, se otorgará el número máximo de puntos (500) para esa ronda.

Los pilotos deben volar en el orden asignado y deben reportarse / identificarse a sí mismos al Director de Despegue dentro de un minuto de haber llamado su número. De lo contrario, se puede denegar el despegue y otorgar el número máximo de puntos (500) para esa ronda. Cualquier cambio en el orden de vuelo debe ser aprobado por el Director de Despegue. Un piloto que llega tarde o está ausente del sitio de lanzamiento cuando se llama a su grupo para el lanzamiento se marcará como ausente (ABS/DNF) y se le otorgará el número máximo de puntos para la ronda (500), al igual que un piloto que falla en sus cuatro intentos de despegar.

Los organizadores pueden designar como “wind dummy” a pilotos experimentados no en competencia, los cuales estén familiarizados con el sitio de vuelo, y pueden usarlos antes del



comienzo de cada ronda para mostrar a los competidores las condiciones prevalecientes del sitio.

Los pilotos tienen el derecho de hacer un pre-inflado de seguridad para verificar el ala antes del despegue, indicándole el mismo al Director de Despegue, así como también avisando al Director de Despegue al momento de despegar. Los pilotos se lanzarán a intervalos programados para garantizar una separación adecuada durante la aproximación final y el aterrizaje, según las condiciones. El intervalo de lanzamiento será de un mínimo de 60 segundos entre los pilotos, que el Director de Despegue puede ajustar a intervalos más largos para tener en cuenta las diferencias en los pesos de los pilotos, las proporciones de planeo de las alas, las condiciones climáticas, etc.

Los pilotos deben volar directamente al objetivo después del lanzamiento, haciendo todo lo posible para mantener una separación adecuada (tiempo, distancia y altura) con el piloto delante de ellos. Los pilotos que no vuelan directamente al objetivo (por ejemplo, térmica) pueden ser penalizados por el Juez Jefe dependiendo de la situación.

H. VUELO / APROXIMACION FINAL: No se permiten acrobacias durante el vuelo, incluso si se trata para una reducción rápida de la altitud. Las maniobras de descenso y los giros una vez dentro de un perímetro de 100 metros alrededor del objetivo, o a una altitud de menos de 100 metros sobre el suelo, deben ser mínimas.

Se considera que el piloto ha comenzado la aproximación final cuando, al volverse hacia el objetivo, el Juez de Evento considera que el piloto ha hecho su compromiso final de acercarse al objetivo y no espera tener que hacer ningún cambio significativo de dirección. Cualquier otra maniobra realizada por el piloto desde esta posición no afectará el factor anterior.

La señal oficial para que los pilotos en el aire se alejen del objetivo por razones de seguridad es que una persona o personas en el objetivo claramente agitarán una bandera de señal roja.

I. RELANZAMIENTO

Un piloto solo puede solicitar un relanzamiento después del vuelo en disputa mediante la solicitud al Juez de Evento en el objetivo, antes de firmar su puntaje. El piloto debe registrar su solicitud de relanzamiento con el Juez de registro antes de comunicarse con cualquier otra persona (con la excepción del Juez jefe y del Juez de eventos).

Razones para el relanzamiento:

La velocidad del viento excede el límite especificado durante el tiempo de 30 segundos antes de que el piloto aterrice. Al piloto se le ofrecerá automáticamente un relanzamiento. El piloto puede elegir aceptar el puntaje alcanzado o aceptar un relanzamiento. El piloto debe tomar una decisión de inmediato.

El objetivo queda oculto durante la aproximación final del piloto y el piloto no intenta aterrizar en el objetivo. El piloto puede indicar (señalar o llamar) la obstrucción cuando aterriza.



Los jueces no pueden acordar una puntuación precisa por ningún motivo.

El piloto cambia sus planes de vuelo por razones de seguridad, y no intenta aterrizar en el objetivo.

Si hay alguna distracción externa significativa que pueda afectar el enfoque objetivo del piloto.

A discreción de los jueces por un problema técnico o condiciones anormales. Esto puede ser una falla con el equipo (p. Ej., Una línea de dirección rota o una gran plegada durante el vuelo) que no es resultado de una mala pre-inspección de equipo por el piloto previa al vuelo, o un hundimiento masivo por condiciones térmicas de tal manera que el piloto no pueda alcanzar el objetivo o llegue con insuficiente altura para hacer una aproximación final razonable.

Se puede autorizar un relanzamiento siempre que el piloto no intente volar hacia el objetivo Y emita una señal visual a los jueces de aterrizaje cruzando y descruzando repetidamente las piernas.

** A los pilotos que aterrizan fuera de los límites de la zona de aterrizaje por razones no relacionadas con la seguridad o el clima como se indicó anteriormente, no se les otorgará el relanzamiento y se les otorgará el número máximo de puntos (500) para esa ronda.

J. QUEJAS Y PROTESTAS: Una queja puede ser entregada oralmente al Director de Evento y / o Juez Jefe. La decisión de apelar será tomada por un Piloto individualmente inmediatamente después del aterrizaje, y antes de discutir el problema con otros.

Si un piloto no está satisfecho con el resultado, puede presentar su protesta por escrito al Director de evento. La protesta se presentará por escrito dentro de las 2 horas después de haber sido informado de los resultados de la protesta oral (excepto en la ronda final que será de una hora). Un depósito de(\$540.00 o 20.00€) se pagará al momento de presentar la protesta por escrito. Si se satisface una protesta, se devolverá el depósito.

El Director de Evento o el juez principal pueden aceptar pruebas en video y validarlas para que los jueces tomen una decisión en caso de protesta.

Las protestas se adjudicarán de conformidad con la Sección 7C del Código Deportivo FAI y las Reglas Locales antes del final de la competencia.

9. PUNTUACIÓN:

A. La puntuación individual será la suma total de las puntuaciones obtenidas durante todas las rondas completadas.

B. Después de completadas exitosamente cuatro o mas rondas se descartará el puntaje de la peor ronda de cada piloto y ese puntaje no contará para la puntuación final del piloto.

C. El ganador será el piloto con el puntaje más bajo después de la suma de todas las rondas válidas (menos la ronda eliminada) en la competencia.



*** No hay descarte en el puntaje para la competencia por equipos. Se sumarán los puntos sin descarte de los tres miembros del equipo en cada ronda válida. De no haber tres miembros presentes, los ausentes hasta sumar 3 recibirán 500 puntos por cada ronda no volada.

D. Los puntajes y la clasificación de la competencia se informarán a FAI / CIVL para fines del ranking internacional WPRS.

10. PUBLICACIÓN DE RESULTADOS:

Al finalizar cada día de competencia, el Director de Evento recibirá del Juez Jefe los resultados del día, y los publicará. Los resultados tendrán el nombre completo del competidor, el número del participante, las rondas anotadas, las penalizaciones, la suma total de las rondas anotadas y la clasificación. A excepción de la ronda final, que será de una hora, cualquier queja o protesta debe presentarse dentro de las dos horas posteriores a la publicación de los resultados.

11. PREMIOS:

Se premiarán los 3 primeros puestos de cada una de las siguientes categorías:

Equipos nacional
Individual general nacional
Juvenil sub 23
Abierto general

Todos los participantes recibirán certificado de asistencia

12. SANCIONES Y PENALIDADES:

Los jueces pueden sancionar lo siguiente:

Cualquier maniobra acrobática durante el vuelo

Maniobras o giros de alta energía dentro de un perímetro de 100 metros del objetivo, o dentro de los 100 metros sobre el suelo en los sitios de lanzamiento o aterrizaje.

Obstruir el despegue de otro piloto.

Volar al lado o encima de otro competidor a una distancia de menos de 20 metros.

Interferir o cruzar frente a un piloto que está en planeo / aproximación final hacia el objetivo.

No evacuar rápidamente la zona de aterrizaje

Distraer o gritar en un intento de hacer que un piloto que despegue o aterrice pierda concentración

Primera instancia: Advertencia oficial (verbal al piloto, anotada en los resultados del día)

Segunda instancia: Puntuación máxima (500) para esa ronda



Tercera instancia: descalificación (registrada en los resultados del día)

** Solo el Director de la Prueba, el Juez Principal y el Juez Evento pueden imponer sanciones / penalidades por volar en forma peligrosa, lo que se debe informar al Director de la Prueba y documentar adecuadamente.

13. EMERGENCIAS:

Los Directores de Eventos y Seguridad deberán tener comunicación directa y poder comunicarse en todo momento con personal médico y de primeros auxilios, ambulancia y un equipo de personal de rescate que estará presente y en espera en la zona de aterrizaje.

El hospital mas cercano equipado para tratar heridas de trauma del tipo producido por accidentes de parapente esta en Bayamo a 25 minutos del aterrizaje oficial de la competencia. La clínica de Guisa queda a 10 minutos del aterrizaje y esta en capacidad de proveer servicios básicos para estabilizar un paciente de trauma antes de trasladarlo al Hospital provincial en Bayamo.