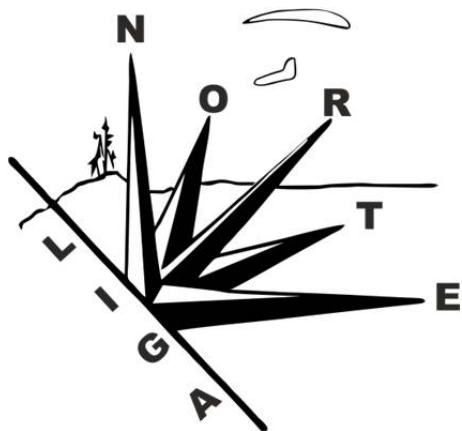


Reglamento de Competición 2024

Liga Norte de Parapente



Revisado Marzo 2024

Índice

CAPITULO 1. GENERALIDADES.....	3
Artículo 0. Artículos no presentes en este reglamento	3
Artículo 1. Condiciones para la participación	3
Artículo 1.1. Sistema de reparto de plazas.....	3
No se aplica en la Liga Norte	3
Artículo 6. Clasificaciones.....	3
Artículo 6.1 Fórmula Puntuación y FTV.....	5
CAPITULO 2. ORGANIZACIÓN	8
Artículo 9. Jurado	8
Artículo 10. Jefe de Gol En la Liga Norte no existirá esta figura.....	8
CAPITULO 3. EQUIPO DE VUELO.....	8
Artículo 13. Equipo mínimo.....	8
Artículo 14. GPS-SEGUIMIENTO EN VIVO	9
CAPÍTULO CUARTO. DESARROLLO DE LAS MANGAS.	10
Artículo 18. Reunión de pilotos y Panel de Tareas	10
Artículo 24. Ayuda a un piloto.....	10
Artículo 27. Llegada a gol y aterrizaje.....	11
Artículo 28. Verificación del vuelo.....	12
CAPÍTULO QUINTO. TAREAS Y PUNTUACIONES.	13
Artículo 30. Validez de la manga	13
Artículo 31. Descarga de track de la manga	13
Disposición final	14

CAPITULO 1. GENERALIDADES

Artículo 0. Artículos no presentes en este reglamento

Por encima de este reglamento está el [reglamento de competición](#) de la Federación Aeronáutica Española (FAE) (y su complemento de la [Liga Nacional](#)). Cualquier norma no indicada en este reglamento deberá tener su referencia en el citado reglamento. Los artículos que sí están en este reglamento muestran las diferencias con los del reglamento FAE.

Artículo 1. Condiciones para la participación

Todo participante de una competición de parapente que se rija por este reglamento deberá 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 se exige a las federaciones territoriales para la práctica del parapente en España, y que tenga cobertura para competiciones.
2. Tener licencia de ámbito territorial, nacional (no solo española).
3. Estar en posesión del título de piloto de competición nacional o regional y/o disponer de una tarjeta "IPPI CARD" de FAI con Nivel 4 6 5 y/o TD1 y/o 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 frases del organizador o de las clasificaciones de ese evento
4. Haber leído y comprendido este reglamento y aceptar sin reservas todo lo que en él se dispone.
5. 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.

Artículo 1.1. Sistema de reparto de plazas

No se aplica en la Liga Norte

Artículo 6. Clasificaciones

La puntuación de un piloto en la clasificación individual de una prueba se obtiene sumando los puntos que haya obtenido en cada manga válida de la competición. El ganador de la prueba, es el que tiene la mayor puntuación total tras la aplicación de la fórmula oportuna.

En cada prueba, las clasificaciones de categorías Club, Sport y Serial, nunca se recalcularán solamente con los pilotos de esa categoría.

En las pruebas establecidas se podrán ofrecer los resultados individuales y por grupos en las clasificaciones detalladas a continuación:

1. CLASIFICACIÓN DE LA CLASE CLUB. Parapentes con homologación hasta LTF/DHV 1-2 o EN A y B.
2. CLASIFICACIÓN DE LA CLASE SPORT. Parapentes con homologación hasta LTF/DHV 2 o EN C.
3. CLASIFICACIÓN DE LA CLASE SERIAL. Parapentes con homologación hasta LTF/DHV 2-3 o EN D.
4. CLASIFICACIÓN DE LA CLASE GENERAL. Parapentes con homologación hasta CCC.
5. CLASIFICACIÓN FÉMINAS. Participarán todas las mujeres inscritas a la competición.
6. CLASIFICACIÓN POR CLUBES. La puntuación de un club en una prueba se obtiene sumando, para cada manga válida de la prueba, las puntuaciones obtenidas por los tres pilotos de ese club mejor clasificados en la Clasificación Open de cada manga. El club ganador es el que tiene la mayor puntuación total.

Nota: La organización se reserva el derecho a elaborar clasificaciones, si el número de participantes en la misma es inferior a 3.

Para las clasificaciones por CLASE/CATEGORÍA, en el caso de estar homologado el parapente por más de un sistema de los propuestos anteriormente, se tomará siempre la homologación de más nivel. Entendiendo el orden de nivel de la siguiente manera; de menos a más: LTF/DHV 1, LTF/DHV 1-2, EN A, EN B, LTF/DHV 2, EN C, , LTF/DHV 2-3, EN D, CCC.

Siempre se atenderá la homologación referente a la talla utilizada, no al modelo de parapente.

No se permite la participación con equipos (vela o arnés) no homologados.

Un piloto participará en la clasificación correspondiente al nivel de su vela, y en las superiores.

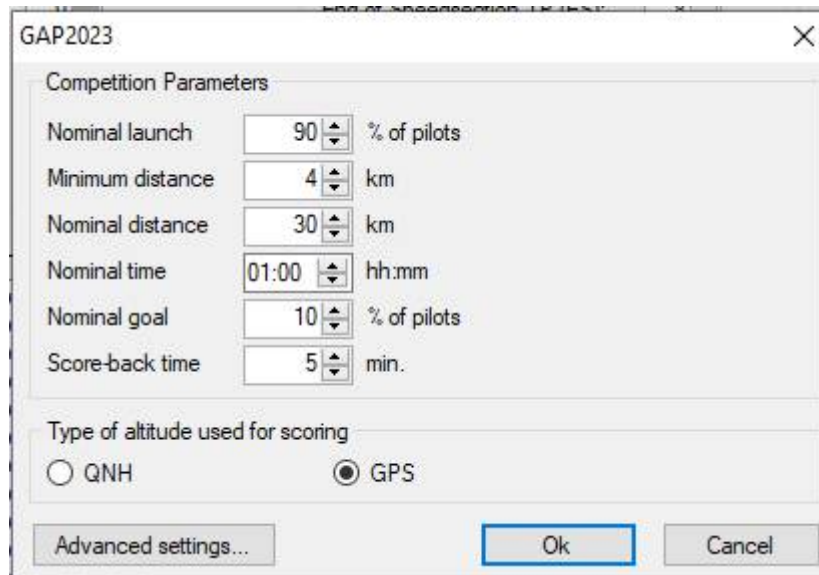
A nivel de toda la Liga, un piloto computará en la categoría de la vela de más categoría que haya usado durante la competición. Es decir, por ejemplo, si empieza con una Club, pero termina con una vela de clase Sport, clasificará en categoría Sport.

Artículo 6.1 Fórmula Puntuación y FTV.

Para el cálculo de las clasificaciones se utilizará una única fórmula en el transcurso de toda la competición.

El software de generación de clasificaciones y validación de tracks, así como la fórmula y sus parámetros, vienen detallados a continuación:

- Programa de clasificaciones: FS COMP (<http://fs.fai.org>). La última versión disponible.
- Fórmula a utilizar. La fórmula GAP más moderna que esté disponible en FS, en la primera prueba de Liga Norte de ese año (con puntuación por distancia, tiempo y puntos de liderazgo). Se utilizarán los siguientes parámetros:
 - Nominal launch: 95%
 - Distancia mínima de vuelo (Minimum. Distance.): 4 Km.
 - Nom distance= 30 km
 - Nominal Time 1.00
 - Nom. Goal=10 %.
 - Utilizar puntos por distancia (use distance points). Marcado
 - Usar puntos por tiempo (use time points): Marcado
 - Puntos por liderazgo (use leading points): Marcado
 - Proportional Leading Points weight if no pilot en goal: marcado
 - Turnpoint Radius Tolerance: Se establece en 0,05% del radio de la baliza con un máximo de 5 metros.
 - Calidad del día DQ (day quality): Por defecto tendrá el valor 0.



The screenshot shows a dialog box titled "GAP2023" with a close button (X) in the top right corner. The dialog is divided into two main sections. The first section, "Competition Parameters", contains several input fields with spinners and labels: "Nominal launch" set to 90 (% of pilots), "Minimum distance" set to 4 km, "Nominal distance" set to 30 km, "Nominal time" set to 01:00 (hh:mm), "Nominal goal" set to 10 (% of pilots), and "Score-back time" set to 5 min. The second section, "Type of altitude used for scoring", has two radio buttons: "QNH" (unselected) and "GPS" (selected). At the bottom of the dialog, there are three buttons: "Advanced settings...", "Ok" (highlighted with a blue border), and "Cancel".

Advanced Settings: GAP2023

Point Types

Use Distance Points Use Departure Points Use Arrival Position Points
 Use Time Points Use Leading Points Use Arrival Time Points

Official CIVL GAP (PG) OzGAP 2005 GAP 2000

Technical Parameters

Day Quality override 0,00 %
"Jump the gun" factor 0
Max "Jump the gun" (seconds) 0
Leading weight factor 1,00
 1000 points for winner if no pilot in goal
 1000 points for winner before DQ is applied
 Use distance² for LC calculation
 Proportional Leading Points weight if no pilot in goal

Time points given if reached ES but not goal 0 %
Tumpoint radius tolerance 0,05 %
Tumpoint radius minimum absolute tolerance 5,0 m
Stopped Task Bonus Glide Ratio 4 :1
 Use "difficulty" for distance points calculation

Set Paragliding Defaults Set Hang Gliding Defaults Ok Cancel

Aplicación de FTV: Equivale a un sistema para realizar descartes, sistema empleado por FAI y la FAE.

La FTV (Fixed Total Validity) es un procedimiento para puntuar a los pilotos en sus mejores mangas, en lugar de en todas sus mangas.

Para calcular la puntuación FTV de un piloto, para todos sus vuelos:

1. Calcula el porcentaje de rendimiento de cada día dividiendo la puntuación diaria del piloto entre los puntos del ganador.
2. Se ordenan todos los vuelos en orden descendente de Porcentaje de rendimiento.
3. Se suman las puntuaciones brutas diarias de los vuelos (no los porcentajes de rendimiento) por orden de porcentaje de rendimiento hasta que la suma de validaciones de esas puntuaciones alcance el valor de Validez total fija previamente decidido.
4. Si la última puntuación añadida eleva la validez total de ese piloto por encima de la Validez Total Fija, entonces sólo se utiliza una fracción de esa puntuación para que la validez total del piloto sea igual a la Validez Total Fija.

+ Inf: <https://pwca.org/storage/3539/PWCA-Competition-Rules-2023.pdf>

En la liga norte se aplicará un FTV 30%

Reclamaciones

El período de reclamaciones para posibles errores en las clasificaciones será de 5 días naturales tras la finalización de la manga. Toda reclamación posterior a este espacio de tiempo no será tenida en cuenta.

CAPITULO 2. ORGANIZACIÓN

Artículo 9. Jurado

- Corresponde a los miembros del Jurado:

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 este y otros reglamentos y normas aplicables. Si los organizadores no se ajustan a sus instrucciones, el Juez Principal tiene potestad para detener la prueba hasta que el Jurado se haya reunido y considerado la situación pudiendo relanzarla más tarde y siempre que no se haya abierto el start point. Por seguridad el juez principal puede parar la manga después de iniciada la carrera (inicio start point) 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.
8. Examinar los parapentes de los participantes y decidir si se ajustan a las especificaciones que corresponden a la CLASE por la que están inscritos.

Artículo 10. Jefe de Gol

En la Liga Norte no existirá esta figura.

CAPITULO 3. EQUIPO DE VUELO

Artículo 13. Equipo mínimo

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

Esta equipación incluirá lo indicado en el reglamento FAE de competición, y, además:

- Sistema de Live-Tracking (seguimiento en vivo). Livetrack24.
- Telegram, con acceso al “Canal Liga Norte Parapente” y al bot “[Reportes Liga Norte](#)”

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

Artículo 14. GPS-SEGUIMIENTO EN VIVO

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: altitud, 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.

Se utilizará el DATUM (geoide) WGS84 para las clasificaciones. En los GPS, por tanto, es preferible utilizar este DATUM. Si es posible.

Para mejorar la seguridad, el control de ubicación de los pilotos y facilitar las clasificaciones los pilotos estarán obligados a llevar un tracker de seguimiento que sea compatible con la plataforma de la organización (FLYMASTER/LIVETRACK24), si el piloto renuncia a llevar el sistema de seguimiento compatible y fiable no podrá entregar al finalizar el track grabado por su instrumento alternativo, y solo si ha sido capaz de integrar el track en la plataforma LIVETRACK24 podrá optar a puntuar.

Son compatibles con el seguimiento los instrumentos FLYMASTER "LIVE" o TRACKER 4G, los pilotos que tengan un instrumento tipo "LIVE" de la casa Flymaster deberán aportar el código de seguimiento de su equipo y tener la tarjeta SIM activa. El resto de pilotos podrán hacer uso de los equipos TRACKER 4G que pondrá la organización a su disponibilidad. Cada piloto (nunca un tercero) se hará responsable de su instrumento prestado por la organización, la pérdida o rotura del equipo por un mal uso conllevará una compensación de 218,70€ (para la renovación del instrumento). Los instrumentos deberán devolverse a la organización en el menor plazo posible una vez terminada la manga, en el lugar que indique la organización en el briefing previo a la manga. **Los TRACKERS 4G han sido subvencionados parcialmente por fondos de la unión europea, para la FNDA y los Clubes Alas de Leyre y Baiza.**

Fondo Europeo de Desarrollo Regional: "Una manera de hacer Europa"
Eskualde Garapenako Europako Funtza: "Europa egiteko modu bat"

Financiado como parte de la respuesta de la Unión a la
pandemia de COVID-19

COVID-19aren pandemiaren aurrean Europar Batasunak izandako
erantzunaren zati gisa finantzatua



UNIÓN EUROPEA
EUROPAR BATASUNA

Es obligatorio que cada piloto se descargue los archivos al GPS previo a la competición, la carga de balizas por el personal de la organización tendrá un costo de 2€, la organización dispondrá de OTG para la carga desde dispositivos móviles. (Es fundamental dominar este procedimiento.)

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.

CAPÍTULO CUARTO. DESARROLLO DE LAS MANGAS.

Artículo 18. Reunión de pilotos y Panel de Tareas

El Director de Competición convocará al menos, una reunión de pilotos. Se celebrará antes de cada prueba a realizar y se facilitará la información necesaria para el buen desarrollo de la misma. Es responsabilidad de los pilotos mantenerse informados de las convocatorias y asistir a las reuniones convocadas.

El Director de Competición podrá posponer o convocar una nueva reunión de pilotos en caso de no disponer de todos los elementos necesarios para el buen desarrollo de la misma.

Estando en la zona de despegue y si todavía no ha salido ningún piloto, el Director de Competición puede, en cualquier momento, convocar reunión de pilotos y añadir o modificar informaciones, modificando incluso la tarea elegida, si la meteorología lo requiere.

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 la zona de despegue. 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.

Se recomienda publicar la fotografía del último panel junto a las clasificaciones diarias.

Artículo 24. Ayuda a un piloto

Todo piloto aterrizado deberá, en el menor tiempo posible, recoger su parapente. Dejar un parapente abierto querrá decir que el piloto necesita ayuda.

Los pilotos deberán socorrer, en todo lo que les sea posible, a un compañero accidentado que solicita o necesita auxilio.

Para advertir a la organización de un accidente, debe seguirse el siguiente procedimiento por la frecuencia de seguridad:

- «MAYDAY, MAYDAY, MAYDAY»
- Número del piloto que informa.
- Naturaleza y localización del accidente. Posición de la víctima y coordenadas mediante mark en el GPS.
- Descripción del parapente accidentado u otros detalles de importancia.

Un piloto que aterrice, interrumpiendo su vuelo de competición para ayudar a un piloto accidentado será bonificado, a criterio del Jurado. Nunca resultará perjudicado en su

clasificación por este hecho. Se ACONSEJA que, como mínimo, esa bonificación consista en la media de las 2 primeras mangas realizadas en la competición excluyendo la del incidente.

En el caso que se hayan realizado más de dos mangas será la media de todas sus mangas.

También se puede tener en cuenta la media de las puntuaciones que obtuvieron los pilotos del grupo en el que estaba en el momento del accidente siempre que se hayan superado 2/3 de la manga.

Artículo 27. Llegada a gol y aterrizaje.

Un piloto aterriza la primera vez que toca el suelo después del despegue, salvo que siga volando inmediatamente utilizando solamente la energía gravitatoria, y no la suya propia. Un piloto llega a gol cuando, no habiendo aterrizado todavía, su huella de GPS (track) registra un punto dentro del cilindro indicado por el Director de Competición como gol. (Apéndice 1. El Gol).

Un piloto que aterrice sin llegar al gol debe:

Recoger el parapente inmediatamente, apartarse a plegar en donde no molesta el aterrizaje de otros pilotos y reportar su situación a la organización con el bot de reportes..

Tras finalizar el vuelo todo piloto ESTÁ OBLIGADO a reportar su situación mediante el BOT DE REPORTES. En caso de no realizarse el envío o comunicación con la organización se podrá penalizar con todos los puntos obtenidos en la manga. En caso de reiteración de este hecho y tras estudio y deliberación de la organización podrá determinarse la imposibilidad de participación durante las pruebas del presente año.

Todos los pilotos deben estar aterrizados antes de la hora límite de vuelo y los organizadores informados de su aterrizaje antes de la hora límite de reporte, indicadas en la reunión de pilotos. El programa no computará los puntos del track posteriores, y el director de competición podría sancionar al que vuele más tarde de la hora de cierre de manga.

Cierre de Gol: Es la hora límite para considerar que un piloto aterrizado en la zona de gol ha hecho gol y por lo tanto después de cerrar no obtendrá puntos de tiempo.

Cierre de Competición: Es la hora límite para el registro de datos de vuelo de un piloto.

Límite de vuelo: Es la hora límite para permanecer en vuelo y tras la cual todo piloto deberá haber aterrizado.

Artículo 28. Verificación del vuelo

Al finalizar la manga, la organización extraerá el track de cada piloto del sistema de seguimiento obligatorio Livetrack24 (o de cualquier otro sistema disponible, como XContest) independientemente de su resultado. En caso de haber error en el track alojado en el servidor, se pedirá el track grabado en el GPS del piloto.

La huella del vuelo servirá al Jurado para valorar los siguientes parámetros:

- Hora de despegue o Start Point.
- Re-despegues no autorizados.
- Hora y validez del punto de inicio.
- Validez del correcto paso de las balizas.
- En caso de no ser validada una baliza, el punto volado más cercano a ésta que marcará la distancia puntuable.
- Hora y validez de cruce de la línea de gol si fuera necesario.
- Distancia recorrida en caso de cancelación.
- Control del vuelo en zonas restringidas o prohibidas, incluyendo la altitud.
- Control del vuelo fuera de los horarios permitidos.

La huella podrá tener algún tramo discontinuo siempre que éste no sea esencial para validar el vuelo y que su falta no sirva para conseguir una ventaja u ocultar alguna acción no permitida.

CAPÍTULO QUINTO. TAREAS Y PUNTUACIONES.

Artículo 30. Validez de la manga

Una manga es válida para la Liga Norte, a todos los efectos, si y sólo si, se cumplen las siguientes condiciones:

- Existen, como mínimo, 20 huellas de vuelo (tracks) de pilotos.
- El tiempo total de apertura de la ventana de salida debe de ser suficiente para que 2/3 de los pilotos, tengan la oportunidad de despegar al menos una vez, con un tiempo por piloto de 30 segundos.
- La manga no ha sido ANULADA en aplicación de lo dispuesto en el Artículo 23. Anulación de la manga.
- El Director de Competición o Jurado no ha anulado la prueba por la potestad que le confiere el Artículo 8. (Jurado).

Una manga de tipo contra-reloj seguirá los mismos criterios de validación que las mangas con salida simultánea (Start Point en vuelo o salida simultánea en suelo).

Artículo 31. Descarga de track de la manga

Los tracks se intentarán tomar directamente del sistema Livetrack24. Si no es posible, se podrán descargar en la organización de la prueba, o desde XContest.

Además, por el hecho de que un piloto esté inscrito a la prueba, la organización podrá buscar su track por los medios que considere necesario, para incorporarlo en la competición.

También se aceptará el envío del track de la manga del día por email. Si se diera este caso, el track podrá ser enviado por email, en un tiempo NO SUPERIOR A 3 días naturales. Una vez transcurrido ese período. No será admitido ningún track.

El envío del track deberá hacerse a la cuenta mail: alasdeleyre@alasdeleyre.com

Disposición final

Reglamento basado en el Reglamento de competición de la Comisión Técnica Nacional de Parapente, con las modificaciones oportunas adaptadas para la Liga Norte.

Este reglamento podrá sufrir modificaciones a lo largo del año si el Club Alas de Leyre, y de acuerdo con los pilotos, como organizador del evento, lo estima oportuno.

En caso de no existir versión para el año, se tomará como válida la versión inmediatamente anterior.