

Open Arangoiti 2019 - Cpto. España

Reglas Locales

Estas reglas locales se usan como complemento y en conjunción con el [Reglamento de Competición de Parapente](#) y las Modificaciones al Reglamento aprobadas y actualmente en vigor.

Podrán sufrir modificaciones si la organización de la prueba lo esima necesario

Propósito de la prueba	2
Inscripciones	2
Programa	2
Personal de organización	2
Cobertura de la inscripción	3
Clasificaciones y premios	3
Despegues	3
Comunicaciones	4
GPS y live tracking	4
Transportes, compromisos de organización y pilotos	6
Equipos de competición	6
Organización del despegue	7
Redespegue	7
Suspensión y parada de la manga	7
Final de una manga	8
Clasificaciones y Puntuación	8
Espacios aéreos restringidos	8
Seguridad	9
Medio Ambiente	9
Responsabilidades	10

Propósito de la prueba

El propósito de esta prueba es el de decidir un Campeón de España de Parapente 2019, así como decidir el campeón de la prueba OPEN, abierta a cualquier nacionalidad.

Pero, realmente, el propósito principal es el de mostrar a los pilotos las excelencias de esta zona de vuelo, e intentar que todos se diviertan volando.

Inscripciones

Las inscripciones se realizan en la web www.parapentectnp.com.

Hay un límite máximo de 120 pilotos (115 + 5 invitaciones). La selección se hace por orden de ranking.

Además, al ser una prueba Open FAI 2, se reserva un 25% de plazas para pilotos que no sean españoles..

Programa

20 Julio 2019	11:00 a 13:00 y 16:30 a 20:00: Inscripciones 20:30: Reunión con pilotos
21 a 27 Julio 2019	Manga de competición (ver horario diario)
27 de julio de 2019	22:00: Entrega de premios y cena final
DESCRIPCIÓN DETALLADA DEL HORARIO DIARIO	
Hora	Descripción
08:00 - 09:00	Inscripciones y reclamaciones.
09:15 - 10:00	Reclamaciones y Protestas.
10:00	Subida al despegue
12:30	Reunión de pilotos en el despegue.
13:00 - 19:00	Manga del día
17:00	Descarga de GPS (si es necesario) en la organización
22:00	Publicación resultados provisionales de la manga y oficiales de la anterior.
22:00-22:30	Reclamaciones y Protestas

Los horarios pueden estar sujetos a cambios en base a necesidades organizativas

Personal de organización

Organizador:	Club Alas de Leyre
Director de Competición:	Íñigo Redín
Recogidas:	Alfonso Díaz y Nil Bendicho
Juez:	Alfonso Díaz
Informático:	Samuel Aguilera
Comité de seguridad:	A designar mediante votación en organización.
Comité de Pilotos:	A designar mediante votación en organización.
Transportes:	7 conductores de furgoneta 1 Furgoneta de carga 1 Autobús de 55 plazas
Comunicaciones:	Felipe Astarloa

Cobertura de la inscripción

La inscripción es de 225 €. Y cubre lo siguiente:

- Mapas e información
- Remontes al despegue cada día
- Recogidas de cada manga
- Clasificaciones y reclamaciones (NO PROTESTAS, tienen tasa establecida por el Reglamento Técnico de Competición).
- Bocado y botella de agua cada día de manga

Clasificaciones y premios

Se realizarán las Clasificaciones de las siguientes categorías:

- Campeonato de España clase **CLUB**
- Campeonato de España Clase **SPORT**
- Campeonato de España Clase **SERIAL**
- Campeonato de España **FÉMINAS**
- Campeonato de España **GENERAL**
- Campeonato de España **CLUBES**
- Campeonato de España **AUTONOMÍAS**

- Campeonato **OPEN FÉMINAS**
- Campeonato **OPEN GENERAL**
- Campeonato **OPEN EQUIPOS**

- Campeonato **OPEN MARCAS**

Todas tendrán su correspondiente medalla o trofeo, excepto la categoría OPEN MARCAS.

Despegues

Se habilitan varios despegues, con diferentes orientaciones de viento:

- D01: Arangoiti Sur
- D02: Arangoiti Norte
- D03: Arangoiti Antenas

Además, excepcionalmente, hay habilitadas otras zonas de vuelo, para el caso en que no se pueda realizar la competición en la zona principal, Arangoiti.

Estas zonas nunca se podrán convertir en zonas “habituales”, si no que será utilizadas excepcionalmente y a criterio único del organizador de la prueba:

- D05: Blancas
- K01: Loarre
- Q00: Zenzano

Comunicaciones

Es obligatorio el uso de un radiotransmisor por parte del piloto.

Las frecuencias de uso serán las siguientes:

- Seguridad: 143.210 Mhz
- Recogidas (frecuencia en suelo): 143.385 Mhz

Queda absolutamente prohibido el uso de micrófonos activados por voz (VOX).

Las pruebas de radio deben hacerse antes de que ningún piloto esté en vuelo.

Es obligatorio por parte del piloto llevar un teléfono móvil y proporcionar su número a la Organización.

Además, es imprescindible la utilización de [Telegram](#) como medio de comunicación con la organización.

Para el sistema de recogidas se utilizará además el bot de Flymaster Retrieve, en Telegram. Se explicará más abajo su funcionamiento. Es absolutamente imprescindible su utilización para las recogidas.

Importante:

Los pilotos que no se reporten con este sistema o ante la organización se exponen a que sean considerados Ausentes a efectos de clasificación y recogidas.

GPS y live tracking

La organización proveerá a cada piloto de un dispositivo GPS/GSM para seguimiento en tiempo real (tracker) que se utilizará tanto para el funcionamiento del sistema de seguimiento en vivo (live tracking) de cada piloto en la competición, como para obtener la traza del vuelo del piloto.


Si por algún motivo esta traza no fuera correcta, el piloto podrá presentar la traza registrada en su propio dispositivo, siempre cumpliendo las normas existentes para ello.

Igualmente, si un piloto considera que la traza registrada por el tracker no es correcta, podrá presentar su propio dispositivo para sustituir la traza.


El evento podrá seguirse en tiempo real en internet siguiendo el enlace:

<https://lt.flymaster.net/bs.php?grp=2908#>

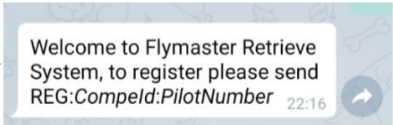
Reportes - Flymaster Retrieve



CÓMO USAR HOW TO USE FlymasterRetrieve



Después de instalar Telegram, busca el bot FlymasterRetrieve y presiona START
After installing Telegram, search for FlymasterRetrieve bot and press START

Después del START recibirás el siguiente mensaje: → 

After the START you will get the message:

Regístrate en FlymasterRetrieve escribiendo (sin espacios):
Register on FlymasterRetrieve typing (without spaces):




Ejemplo: el piloto con el número 52 debe registrarse con:

Example: pilot with id 52 must register typing:

REG:2908:52

Comandos de uso (teclea y envía) Commands for use (type and send)	Aterrizaje seguro Report landed safe	SAFE
	No necesito recogida No need retrieve	NORET
	Necesito recogida Need retrieve	RET
	Emergencia Emergency	SOS

Además, para mandar el SAFE se puede hacer 3 veces click con el botón SOS del tracker. Igualmente, para mandar un SOS, se puede pulsar el botón SOS del tracker más de 5 segundos:

-  El tracker entrará en modo "envío de SOS", y encenderá el led central (de los 5 que tiene). Indica que el mensaje se está enviando.
-  Cuando se enciendan 3 leds, indica que el mensaje ha sido enviado correctamente.
-  Luego se encenderán 5 leds: mensaje recibido y leído.

Para cancelar un SOS enviado erróneamente, de nuevo pulsar durante 5 segundos el botón. Los leds deberían apagarse.

Es muy importante hacer un SAFE lo antes posible, es decir, en los primeros 5 minutos tras el aterrizaje.

Una vez se envíe el SAFE el piloto recibirá un mensaje en el bot de Telegram de Flymaster Retrieve indicando que se ha recibido.

Una vez que ya se haya recogido el equipo y se acerque a una carretera asfaltada, se debe enviar el RET (si necesita recogida) o NORET (si no la necesita).

Una vez enviado un RET, la organización tendrá constancia de la necesidad de recogida de este piloto. Y se le asignará un transporte. El piloto recibirá un mensaje en Telegram cuando el transporte se le haya asignado.

Es importante, una vez aterrizado, cambiar la frecuencia de radio a la de “recogidas”, puesto que el conductor que esté yendo a por el piloto la llevará, y es más sencillo para localizarse entre sí.

Transportes, compromisos de organización y pilotos

La organización proveerá de medios suficientes para el transporte al despegue, la recogida de los pilotos y el transporte a la oficina de organización para la entrega de trackers o descarga de traza de GPS en caso de ser necesario.

La organización se obliga a:

- Subidas a despegues: Tener a todos los pilotos en el despegue al menos veinte minutos antes de la reunión de pilotos.
- Recogidas y transporte a base: poner los medios necesarios que permitan una proporción de plazas / pilotos de 1 a 1, salvo en recorridos cortos o triangulaciones por la zona que no lo requieran.
- Devolver los pilotos a la base con el objetivo de finalizar las recogidas en el menor tiempo posible.

Dado el potencial de vuelos de distancia y la dificultad de acceso a despegues y algunas zonas en las posibles rutas de vuelo, los pilotos se obligan a seguir las siguientes normas.

1. Subidas al despegue:

Los pilotos habrán de estar en el lugar y hora indicados para la subida al despegue de su equipo. En caso contrario se les dará por no presentados y perderán el derecho a utilizar el transporte de la organización al despegue.

2. Recogida y transporte a la base:

- El piloto habrá de seguir el procedimiento “*Reportes*” descrito.
- Las recogidas no se harán en ningún caso en pistas forestales ni caminos de tierra. El piloto habrá de caminar o salir por sus propios medios a una carretera o pueblo.
- Si el piloto cambia de lugar una vez reportado, habrá de informar a la organización de su nueva ubicación.
- En función de la prueba de cada día la organización podrá poner límites a la zona de recogida de los pilotos que habrán de ser claramente expuestos en el briefing de la manga.
- En el caso que un piloto no siga estas normas la organización quedará eximida de la obligación de recogerle y deberá volver a la base por sus propios medios.

Equipos de competición

Se podrán registrar equipos de competición, con un número máximo de 5 pilotos para la Clasificación por Equipos, indicando los pilotos que componen el equipo, antes de las 09:00 horas del 21 de Julio de 2019. A partir de ese momento no se aceptarán inscripciones por equipos.

Para la clasificación por equipos puntuarán los 3 mejores de cada manga.

No es obligatorio pertenecer a un equipo de competición y los equipos podrán estar compuestos por velas de diferente homologación.

De igual manera y plazos se podrá registrar una MARCA DE PARAPENTE para la Clasificación por marcas.

La puntuación se hará también tomando las 3 mejores puntuaciones de la manga de cada uno de los pilotos que piloten velas de la marca.

Organización del despegue

La Organización acotará la zona de despegue, de modo que quede libre de equipos y pilotos.

En la **primera manga** el orden vendrá establecido por los 11 primeros del ranking nacional 2018, y los 4 primeros del ranking FAI a fecha 20 de julio.

El orden de despegue, **en las siguientes mangas**, se hará según la clasificación general. Sólo válido para los 15 primeros clasificados. A partir de esa posición, la organización no controlará orden alguno. El resto de mangas se atenderá a la clasificación general de la prueba.

Un piloto que entre en la zona de despegue está obligado a despegar, salvo que por malas condiciones el Jefe de Despegue permita no hacerlo. En caso de no despegar deberá salir de la zona de despegue.

Cada piloto en la zona despegue dispondrá de TRES intentos, o DOS minutos. Tras superar esos límites tendrá que salir de la zona de despegue y dejar paso a otro piloto.

Un piloto que haga caso omiso de las órdenes del Jefe de Despegue o se comporte de forma antideportiva podrá ser sancionado con la totalidad de los puntos de la manga.

Redespegue

No se permitirá el redespegue, excepto en casos de emergencia, aterrizando en los alrededores del despegue, siempre que se efectúe dentro del horario de ventana, y tras previa autorización del Director de competición.

Suspensión y parada de la manga

Si por condiciones meteorológicas adversas no se pudiese volar, la manga se consideraría **suspendida**.

Una vez comenzada la manga, se podrá **parar** por motivos de seguridad, validándose con la distancia recorrida hasta la hora de parada.

La parada será comunicada por radio en la frecuencia de seguridad por el Director de Competición o Director Técnico previa consulta.

El comité de seguridad podrá pedir al D.C. la suspensión o parada de una manga.

La organización nombrará unos Comisarios de Seguridad que tendrán potestad, delegada por parte del Director de Competición, para PARAR (NO CANCELAR) una manga por malas condiciones de vuelo. Habrá uno o varios en vuelo que podrán ser pilotos participantes en la prueba.

Los Comisarios de Seguridad podrán requerir a los pilotos en vuelo en una zona información sobre las condiciones. Es obligado responder al Comisario de Seguridad únicamente con la siguiente información:

- Número piloto y nombre
- Altura y ubicación respecto a las balizas que forman la ruta del vuelo
- Nivel de condiciones de vuelo:
 - Nivel 1: buenas condiciones
 - Nivel 2: condiciones con riesgo, pero se puede continuar el vuelo

- Nivel 3: condiciones peligrosas, a juicio del piloto debe pararse la manga.

Una manga PARADA quedará automáticamente CANCELADA si al menos un tercio de los pilotos no tuvo oportunidad de despegar. Se define como tiempo necesario de la ventana de despegue para que los pilotos tengan oportunidad de despegar al resultado de multiplicar 30 segundos por dos tercios de los pilotos que firmaron para despegar:

Ejemplo:

120 pilotos firman para despegar

Tiempo necesario ventana despegue = $2/3 \times 120 \times 30 \text{ seg} = 40 \text{ minutos}$.

Si quedaron sin despegar más de 40 pilotos y la ventana no estuvo abierta 40 minutos, entonces la manga queda CANCELADA.

Final de una manga

Una manga finaliza a la hora que se indique en el panel de tareas. Y tras la hora de finalización de la manga habrá 10 minutos más para que el piloto pueda aterrizar (límite aterrizaje)

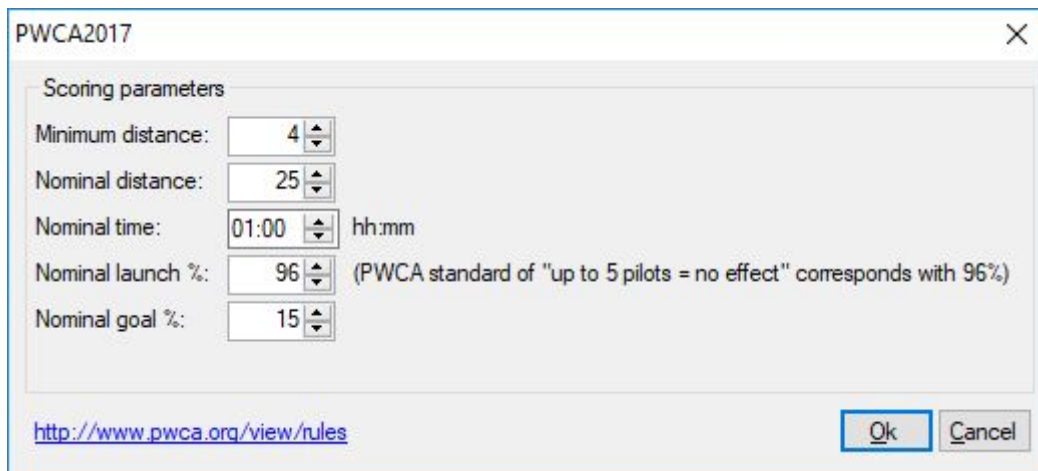
TODO piloto tiene obligación de estar en el suelo a la hora indicada en "límite aterrizaje"..

Cada minuto que permanezca en vuelo tras esa hora implicará un 10% de penalización en la puntuación del día. Siempre y cuando no haya razones de peso para ello.

El juez de la competición decidirá el caso según proceda.

Clasificaciones y Puntuación

Se utilizará el programa FS 2018 con la fórmula PWCA2017 con los siguientes parámetros:



The image shows a dialog box titled "PWCA2017" with a close button (X) in the top right corner. The dialog contains a section titled "Scoring parameters" with the following fields and values:

- Minimum distance: 4
- Nominal distance: 25
- Nominal time: 01:00 (hh:mm)
- Nominal launch %: 96 (PWCA standard of "up to 5 pilots = no effect" corresponds with 96%)
- Nominal goal %: 15

At the bottom left, there is a URL: <http://www.pwca.org/view/rules>. At the bottom right, there are "Ok" and "Cancel" buttons.

Se publicarán diariamente las clasificaciones.

Espacios aéreos restringidos

Existe una serie de zonas que tienen el vuelo restringido, tanto en superficie como en altura. Estas zonas se darán a conocer a los pilotos y se les facilitará un archivo para que puedan importar en sus instrumentos de vuelo.

En el briefing previo de la prueba, así como en el diario, se informará puntualmente de la situación de estas zonas.

Es absolutamente imperativo respetar estas zonas. El no hacerlo implica sanciones.

La aplicación de estas sanciones se realizará de la siguiente manera:

- Si un piloto entra en una de las zonas restringidas se le penalizará con 0 puntos en la manga.
Se considerará un margen de error (debido a la precisión de sus instrumentos), tanto en superficie como en altitud, del 5%.
- A la tercera vez que un piloto incurriera en esta falta, será expulsado de la competición.

ATENCIÓN!, ESTAS PENALIZACIONES SE APLICARÁN SOLO A LAS ZONAS DEFINIDAS COMO PROHIBIDAS POR EL DIRECTOR DE COMPETICIÓN.

En caso de espacios restringidos de altitud limitada (prohibido volar por encima de una altura), se seguirán las normas establecidas por el reglamento FAE.

Seguridad

Conociendo la singularidad de nuestro deporte, es extremadamente importante que todos los pilotos se conciencien de cumplir estas normas básicas de seguridad:

- Es obligatorio volar en la frecuencia de seguridad de la organización.
- En el momento de la recogida del tracker en el despegue el piloto deberá firmar, certificando que ha recogido el dispositivo. Si un piloto lo recoge y firma estará aceptando que despega.
Si finalmente decidiera no despegar, podrá devolver el tracker en el propio despegue, y se le contará con el estado DNF (no despegado). Además, deberá enviar el mensaje DNF en el bot FlymasterRetrieve.
- Confirmar que el piloto ha aterrizado en un plazo máximo de 15 minutos desde el momento del aterrizaje..
- Informar a la Organización de la llegada a la base (Lumbier) en un plazo de 20 minutos desde la llegada al pueblo.

La organización dispondrá de la información necesaria tanto para facilitar una recogida rápida de todos los pilotos, como para activar los procedimientos de emergencia dispuestos para buscar un piloto perdido (posible accidente) antes de que se haga de noche.

Las infracciones a estas normas serán sancionadas del siguiente modo:

- Primera infracción – Advertencia
- Segunda infracción – 50% de los puntos de la manga (o manga anterior según el caso).
- Tercera infracción – totalidad de los puntos de la manga (o manga anterior según el caso).

Medio Ambiente

Será obligación ineludible del piloto el respeto al medio ambiente de la zona. Se recuerda con especial atención la prohibición de arrojar colillas en cualquier zona del entorno. La organización facilitará papeleras en las zonas de despegue y aterrizaje.

- El acceso a los despegues deberá realizarse con los vehículos de la organización puestos a disposición de los pilotos, o bien en vehículos autorizados por la misma.
- Los vehículos privados que suban al despegue no podrán dejarse aparcados en las zonas próximas al despegue y deberán ser retirados por alguno de sus ocupantes.
- Pilotos, acompañantes y público en general habrán de retirar o llevarse su basura, colillas, etc. Así como cuidar las zonas de pradera y pastizales.
- Se advierte a pilotos y acompañantes que la acampada libre en la zona está prohibida y pueden ser sancionada por la autoridad competente.
- Se advierte igualmente de la prohibición absoluta de realizar cualquier tipo de fuego,

- aunque sea en zona con instalaciones para ello (barbacoas).
- Los aterrizajes se deberán hacer siempre en lugares en los que no se perjudique el terreno de aterrizaje.
 - Y una vez más se recuerda la obligación de respetar las zonas restringidas al vuelo

Responsabilidades

Todo piloto inscrito a esta competición debe ser consciente de los riesgos que implica la práctica del deporte del parapente.

Cada piloto asume estos riesgos y es consciente de que él es el único responsable de sus actos.

Además es responsabilidad de cada piloto asegurarse de que posee las coberturas necesarias en el seguro que cubran la responsabilidad civil, gastos médicos, hospitalización y repatriación (si se diese el caso).