

REGLAMENTO DE LA COMPETENCIA

CAMPEONATO INTERNACIONAL DE PARAPENTE

Pre PWC Santiago & FAI2 Chilean Open 2019

Noviembre de 2019

I.- INTRODUCCIÓN

- 1.1. El presente Reglamento establece las normas y procedimientos aplicables al campeonato internacional de parapente ***“Pre PWC Santiago & FAI2 Chilean Open 2019”***.
- 1.2. Donde no se haga una mención específica, o en el caso de que surjan conflictos de interpretación referirse al Código Deportivo de la Federación Aeronáutica Internacional (FAI) Sección 7 y Sección General. Sólo el Juez General tiene el poder de decisión sobre los problemas que pudieran surgir de estas reglamentaciones.
- 1.3. Los pilotos deben estar familiarizados con las disposiciones contenidas en este Reglamento. No se admitirán protestas fundadas en el desconocimiento del Reglamento. Al inscribirse en el Campeonato el piloto acepta todas las reglas sin restricciones.

II.- INFORMACION GENERAL.

2.1. DIRECCION WEB DEL CAMPEONATO: <https://airtribune.com/prepwcsantiago2019/info>

2.2. DURACION DE LA COMPETENCIA

El campeonato consiste en un día de entrenamiento e inscripción, que será el sábado 23 de noviembre de 2019, seguido de 7 días de competencias, desde el domingo 24 al sábado 30 de noviembre de 2019.

2.3 DÍA DE ENTRENAMIENTO

El Día de Entrenamiento se efectuará antes que la inscripción se complete. Por lo tanto, no estará disponible el sistema de seguimiento en vivo, ni los equipos de rescate y de seguridad. Este se trata de un día de vuelo libre y la organización se limitará a facilitar la subida al despegue y eventualmente a algun servicio limitado de rescate.

2.4. CONDICIONES PARA PARTICIPAR

- 2.4.1. Todo piloto inscrito debe tener a lo menos 02 años de experiencia o el nivel necesario para participar en el Campeonato y una certificación válida otorgada o reconocida por la Dirección General de Aeronautica Civil (DGAC) y o licencia de la Federacion Aeronautica Internacional (FAI).
- 2.4.2. Los pilotos extranjeros participantes deben presentar su licencia FAI, y una licencia válida, otorgada por la autoridad competente de su respectivo país.

2.5. NUMERO DE PARTICIPANTES

La cantidad máxima de participantes es de 100 pilotos.

2.6. TITULO Y CLASIFICACION

El título del campeonato es “*Pre PWC Santiago & FAI2 Chilean Open 2019*” o indistintamente para este Reglamento “*Pre PWC y Open Santiago 2019*”, válido para el ranking nacional de Chile y otorga puntaje para el ranking mundial, categoría FAI 2.

2.7. METODO DE INSCRIPCION

Un piloto que quiera participar en el campeonato debe ingresar su inscripción directamente en el sitio web del campeonato. La inscripción se confirma con el pago de la tarifa de inscripción.

2.8. TARIFA DE INSCRIPCION

La tarifa incluye:

- Transporte a los lugares de vuelo.
- Rescates
- Colación
- Polera
- Cena de premiación
- Premios

2.9. NUMERO DE IDENTIFICACION Y CARGA DE GPS.

- 2.9.1. El número de identificación del piloto será asignado por la comisión organizadora del evento y se cargarán los GPS con el listado de balizas de la zona y número de piloto.
- 2.9.2. Es responsabilidad de los pilotos el verificar la correcta carga de balizas en su instrumento.

III.- ADMINISTRACION

3.1. JUEZ GENERAL

- 3.1.1. El Juez General es el máximo responsable de los aspectos deportivos del evento.
- 3.1.2. Es el responsable de aplicar las reglas e interpretar el reglamento.
- 3.1.3. El presenta la prueba de cada día que eligió el Comité de Pilotos, en el briefing de la prueba.
- 3.1.4. Debe estar familiarizado con las condiciones de vuelo locales y la zona de vuelo.
- 3.1.5. Puede ser asistido por una o más personas experimentadas (en tierra y en el aire), para supervisar la prueba.

3.2. COMITÉ DE PILOTOS

- 3.2.1. El Comité de Pilotos estará formado por el Juez General del Campeonato más 3 representantes de los pilotos que serán propuestos por la Organización, para lo cual podrá utilizar el siguiente criterio: 1) piloto extranjero con mejor ranking FAI, 2) piloto nacional con mejor ranking FAI, 3) piloto nacional categoría serial mejor ranquedo. Si algún piloto queda designado por mas de uno de los criterios descritos previamente, para la segunda coincidencia no se considerará su opción y se designará al que le sigue en el ranking. En caso de que alguno de los pilotos designados no acepte su designación al comité o no posea la mayor experiencia en la zona de vuelo, la vacante podrá ser cubierta por el que le sigue en el ranking o por votación entre los pilotos inscritos, conforme lo defina el Juez General.
- 3.2.2. Los pilotos elegidos deben poseer un conocimiento del sitio de vuelo y de las reglas de la competencia.
- 3.2.3. El Comité de Pilotos debe, en forma unánime entre sus miembros, definir la prueba del día, con sus balizas y radios; la hora de apertura y cierre de ventana; así como la hora de inicio y término de la prueba.
- 3.2.4. Los miembros del Comité de Pilotos tendrán prioridad en el despegue.

3.3. COMITÉ DE SEGURIDAD

3.3.1. Un Comité de Seguridad debe ser formado e incluir a un mínimo de tres pilotos elegido por el Juez General en el Briefing General. El Comité de Seguridad será responsable de evaluar cada prueba y asesorar al Juez General respecto de temas relativos a la seguridad, previo al briefing de la respectiva prueba.

3.3.2. El Juez General podrá reemplazar a un miembro del Comité de Seguridad, después de consultar con los otros miembros del Comité, en caso de ausencias o atrasos repetidos.

3.3.3. La responsabilidad final de la seguridad de un piloto recae en las decisiones del piloto mismo y no está garantizada por las acciones o decisiones del Juez General o el Comité de Seguridad.

3.3.4. Todos los pilotos pueden monitorear las operaciones de vuelo e informar al Juez General cuando las condiciones se vuelven inseguras, ya sea en el despegue o en vuelo. Esto debe hacerse usando las frases Nivel 1 (seguro), Nivel 2 (fuerte, volable con cuidado) o Nivel 3 (Demasiado fuerte, peligroso para volar), para evitar confusiones.

3.3.5. Ningún piloto puede ser miembro del Comité de Seguridad y del Comité de Pilotos.

3.4. BRIEFING

Todos los briefing se realizarán en español e inglés

Hay dos tipos de briefing:

- Briefing general (si el Juez General lo estima conveniente)
- Briefing de prueba.

3.4.1. BRIEFING GENERAL

1. El briefing general, que incluye una charla de seguridad, debe realizarse antes del primer briefing de pruebas.
2. Todos los competidores deben estar presentes en el briefing general, que se realizará cuando y donde lo anuncie el Organizador.

3.4.2. BRIEFING DE PRUEBAS

1. Tendrá lugar en el área de despegue en presencia de todos los pilotos.
2. Todos los datos técnicos informados en el mismo serán mostrados en el pendón informativo de la prueba.
3. Debe haber al menos 15 minutos entre el briefing de la prueba y la apertura de ventana.
4. El briefing de pruebas debe comprender:
 - Información relevante sobre el día anterior (protestas, incidentes, infracciones, etc)
 - Ganadores del día previo (general y femenino)
 - Pronóstico meteorológico del día (vientos, altura de base de nube, calidad del día, etc)
 - Cualquier información importante sobre el día (nuevo waypoint, límite de altura, recomendaciones de seguridad, etc)
 - Descripción de la prueba del día
 - Tiempos (ventana, inicio y cierre de la carrera)

3.5. RESPONSABILIDAD DE INFORMARSE DE LOS PILOTOS

1. El piloto debe estar informado durante la competición por medio de los briefings o consultando los paneles informativos.
2. El piloto debe usar las frecuencias de radio de vuelo, rescate y emergencia prefijadas por la organización.
3. Los pilotos deben contar con un aparato telefónico que permita la comunicación via WhatsApp, ya que será el medio oficial de información desde la organización a los participantes.

3.6. RESULTADOS

Se mostrará una lista provisoria con los resultados en el sitio web del evento lo antes posible, como máximo una hora antes de comenzar el briefing de la mañana siguiente a la prueba disputada.

3.7. PROTESTAS

1. Un competidor tiene derecho a protestar cuando no se encuentre satisfecho con una decisión o penalización.
2. La misma deberá ser presentada como máximo 12 horas después de la decisión que origina la protesta al Juez General de la competencia o a su delegado, y ser acompañada por una tarifa de US\$ 100.
3. El Juez General escuchará los lados querellantes, aplicando las reglamentaciones del Campeonato y FAI, y pronunciará una decisión.
4. El Juez General informará su decisión en forma pública.

IV.- EQUIPO

4.1. PARAPENTES

1. Los parapentes que compitan deberán tener los rendimientos y standard necesarios para participar de una competición. Esto se verificará con un certificado válido de homologación o un permiso de vuelo emitido por el país que presenta el parapente, o por el país que lo fabrica.
2. Los organizadores tienen el derecho de rechazar aquellos parapentes que no posean el standard o la certificación adecuada.
3. Cada parapente deberá volarse dentro de los límites de su configuración y de las limitaciones establecidas por el fabricante.

4.2. REEMPLAZO DE UN PARAPENTE

1. Cambiar un parapente durante una manga del Campeonato está prohibido como regla general.
2. Cualquier daño menor deberá informarse inmediatamente al organizador, para ser luego reparado.
3. Cualquier parte reemplazada debe ser exactamente igual a la original.
4. Sólo en caso de daño mayor o pérdida del parapente, el Juez General podrá otorgar el permiso para cambiarlo por otro que posea la misma homologación al anterior.

4.3 LASTRE

1. El uso de lastre sólido está prohibido.
2. El único tipo de lastre permitido es agua o arena fina.
3. En caso de desechar el lastre en vuelo los pilotos deben asegurarse de no afectar o poner en peligro a otros competidores o a terceros.
4. El peso máximo del equipo en vuelo es de 33 kg (incluido el lastre), salvo límite superior especificado en reglamentos de la FAI (Sección 7).
5. El piloto debe volar dentro del rango de peso certificado de su parapente.

4.4. EQUIPO DE COMUNICACION

1. Todos los pilotos deberán usar radio VHF 2 metros.
2. Las radios se usarán en el aire solamente como medida de seguridad.
3. El organizador de la competencia anunciará la frecuencia a utilizar en vuelo y la frecuencia para los rescates. Todas las radios deberán estar en frecuencia durante el desarrollo de una prueba.
4. El organizador no tomará la inscripción a pilotos que no posean radio.

5. No se aceptaran micrófonos activados por voz (VOX).
6. No se permitirá el uso de la radio por terceros con objeto de ayudar o entregar información a un piloto en competencia.
7. Todos los pilotos deben contar con un equipo telefónico con plan de datos y conexión via Whatsapp.

4.5. GPS

1. Cada piloto deberá tener un GPS (o smartphone con GPS) con capacidad de grabar la altura y con su respectiva batería cargada.
2. Será responsabilidad de cada piloto de proveer a la organización del cable que conecta al GPS con el computador mediante un puerto serial o USB.
3. Cada piloto es responsable de la correcta operación y configuración de su GPS.
4. Lo pilotos deben entregar sus GPS a la organización para reportar sus vuelos después de cada manga y bajar sus tracks.

4.6 EQUIPAMIENTO DE PROTECCIÓN

Cada piloto debe llevar un casco de protección y un paracaídas de emergencia durante toda la competencia.

V. DESPEGUE

5.1. ANUNCIO AL OFICIAL DE DESPEGUE

1. El Organizador asume que todos los pilotos registrados volarán en cada manga que se realice. Si un piloto decide no despegar, debe informar al organizador antes del cierre de la ventana de despegue.
2. En caso de no notificar la decisión de no volar, se puede determinar una penalización de puntos o la eliminación del piloto del Campeonato, en caso reiterado.
3. Cada piloto que desee despegar en una prueba deberá anunciarse al Juez de Despegue (registro de despegue).

5.2. AREA DE DESPEGUE

Se deberán respetar las áreas de preparación y de despegue, conforme lo indique el Organizador o Juez de despegue.

5.3. ACCESO AL AREA DE DESPEGUE

1. Se establecerá una cola de despegue conformada por orden de preparación del equipo y posicionamiento en la cola.
2. Cada día se identificarán los pilotos con prioridad de despegue que quedan liberados de hacer la cola, los que se integrarán con los 10 primeros pilotos en el ranking mas los pilotos miembros del Comité de Pilotos.
3. En el primer día, los 10 primeros del ranking se conformarán según ranking FAI de los pilotos y en los días sucesivos se conformarán según clasificación general en la competencia.

5.4. APERTURA Y CIERRE DE LA VENTANA DE DESPEGUE

1. Los horarios de apertura y de cierre de la ventana de despegue se anunciarán durante el briefing de la prueba y se anotarán en el panel informativo oficial.
2. Ningún piloto podrá despegar fuera del horario definido para la apertura y cierre de la ventana, de lo contrario no será computado el vuelo que realice en esa prueba.

5.5. CIERRE TEMPORAL DE LA VENTANA DE DESPEGUE

1. Si por razones de seguridad, el Juez General decide que las condiciones para despegar han empeorado, puede interrumpir la salida y cerrar temporalmente la ventana de despegue. La misma podrá volver a abrirse sin exceder el tiempo total previsto originalmente.
2. En caso que ante varios cierres temporales de ventana se llegara a la hora de cierre de la ventana con pilotos aun sin despegar, el Juez General podrá extender la hora de cierre de la ventana para asegurar que todos los pilotos puedan despegar.

5.6. RE-DESPEGUE

1. El Organizador informará si habrá posibilidad de realizar un re-despegue para el caso de los pilotos que terminaron aterrizados antes del Start Point, y definirá las facilidades que la Organización prestará para ello, asegurando que en cualquier caso todos los pilotos tendrán las mismas facilidades.
2. En caso de que un problema importante obligue a un piloto a aterrizar inmediatamente después de haber despegado, puede pedir permiso al Juez General para volver a despegar. El tiempo de despegue del piloto será, sin embargo, el tiempo del segundo despegue.
3. Cuando las condiciones climáticas sean críticas, el Juez General podrá otorgar un segundo despegue a todos los pilotos.

VI.- ATERRIZAJE EN EL GOL

6.1. LIMITES DE LA ZONA DE ATERRIZAJE

1. Cada Gol fijado puede ser un cilindro o línea de gol.
2. La línea de gol estará orientada de forma que sea perpendicular a la línea que une la última baliza con el Gol.
3. El radio del cilindro o de la línea de gol será fijado en la definición de cada manga.

6.2. REPORTE OBLIGATORIO

1. Una vez aterrizado, los pilotos debe reportarse a la organización mediante el medio prefijado por ésta (frecuencia de rescate y/o WhatsApp) para informar sobre su posición y si solicita rescate.
2. Si algún piloto fue rescatado por medios distintos a los provistos por la organización, debe informarlo por el mismo medio a la organización.
3. El tiempo límite para reportarse se anunciará en el briefing y se indicará en el panel informativo. Esto se hace para evitar búsquedas y rescates innecesarios. Los pilotos que no se reporten serán descalificados de la prueba. Una vez rescatados los pilotos deberán dirigirse a la sala de cómputo para entregar su GPS o enviar a la organización el archivo que registró el track de su vuelo.

6.3. HORA LIMITE PARA EL ATERRIZAJE

La hora límite para el aterrizaje será informada en el briefing de la prueba.

6.4. VERIFICACION DE BALIZAS CON GPS.

1. Todos los pilotos deberá entregar a la organización el track registrado por su GPS, como verificación y testigo de su vuelo. En caso contrario NO se valida el vuelo.
2. Cualquier error o problema con el GPS es de responsabilidad directa del Piloto y la Organización no aceptará reclamos al respecto

VII.- PRUEBAS

7.1. PRUEBAS POSIBLES PARA LA COMPETENCIA

- Distancia libre sobre un sector o eje (free distance)
- Carrera a la meta (race to goal)
- Tiempo individual o velocidad de vuelo (speedrun)

7.2. DISTANCIA LIBRE SOBRE UN EJE O SECTOR

1. El Juez General establecerá el eje o los límites del sector y la prueba podrá tener uno o más balizas obligatorias.
2. El piloto que vuela la distancia más larga, gana. La distancia se medirá redondeando hasta 0.1 Km y calculando a partir de la distancia cubierta por el mejor piloto. Las distancias se calcularán por proyección perpendicular para la prueba de distancia sobre un eje y radial desde el despegue o el último punto de giro para la distancia en un sector.

7.3. CARRERA A LA META

El objetivo es llegar primero a la meta. El recorrido de vuelo es el mismo para todos los pilotos. La salida simultánea se realiza desde el aire, con los pilotos en vuelo.

7.4. TIEMPO INDIVIDUAL O VELOCIDAD DE VUELO

El trayecto es el mismo para todos los pilotos. La largada es individual mientras la ventana está abierta. El tiempo se contabiliza desde el despegue o desde una baliza de inicio y el objetivo es volar el recorrido en el menor tiempo posible.

VIII.- BALIZAS, SECTORES, VALIDACION Y PENALIZACIONES

8.1. ENTREGA DE BALIZAS

1. La organización del campeonato prooverá a los competidores del listado oficial de las balizas.
2. La organización dará la facilidad de cargar las balizas oficiales en los GPS, sin embargo será de responsabilidad de cada competidor chequear que las balizas fueron correctamente cargadas en el GPS.

8.2 RADIO DE CADA BALIZA

El radio de cada baliza será aquel que defina la Comisión de Pilotos en el briefing de cada prueba.

8.3 RECORRIDO OBLIGATORIO

1. Se debe entrar al cilindro y el GPS debe a lo menos marcar un punto dentro del cilindro para validar la baliza.
2. El cumplimiento de cada baliza y de la prueba en general, será verificado conforme a lo que indique el track del GPS.

IX.- SEGURIDAD

No cumplir algunas de las reglas que se mencionan en este capítulo traerá la aplicación de las siguientes sanciones: advertencia, descuento de puntos, anulación de la prueba y expulsión de la competencia.

9.1. RESPETO DE LAS LEYES DE VUELO

Los pilotos que vuelen en una competencia deberán respetar estrictamente las leyes de vuelo y las reglas de prioridad en el aire.

9.2. EQUIPAMIENTO OBLIGATORIO DE SEGURIDAD

Todos los pilotos deberán usar radio VHF 2 mts, GPS capaz de proporcionar un track con altura, equipo telefónico con plan de datos y conexión via Whatsapp, casco, silla con protección dorsal y llevar paracaídas de emergencia en todos los vuelos.

9.3. CONDICION FISICA

1. Los pilotos deben evitar, o suspender la participación en el campeonato en caso de enfermedad o lesión que pueda afectar su capacidad para intervenir en forma segura y debe informar a las autoridades de la prueba sobre toda medicación o condición médica (alergias, lesiones, etc.) que pueda ser relevante ante una situación de emergencia.
2. En cualquier momento de su desarrollo el Juez General de la competencia puede prohibir a un piloto volar en forma temporal o definitiva, si se demuestra que se encuentra bajo efecto de estimulantes, como alcohol o drogas.
3. Toda sustancia destinada a lograr una ventaja deportiva desleal está prohibida. Asimismo, dichas sustancias pueden afectar cuestiones de seguridad en vuelo hacia el resto de los pilotos.
4. Las prohibiciones de vuelo por estos motivos pueden acarrear posteriores sanciones disciplinarias a los pilotos involucrados.

9.4. EVITAR COLISIONES

1. Los circuitos, giros y aterrizajes deberán efectuarse teniendo en cuenta el tráfico aéreo.
2. Al entrar en una térmica el parapente deberá seguir el sentido de giro impuesto por el primero que haya llegado, sin importar la altura a la que se encuentre.
3. Hasta antes del inicio de la carrera, todos los pilotos deberán girar en el sentido declarado en el briefing de la prueba y que usualmente es a la derecha los días pares y a la izquierda los días impares.
4. Las maniobras acrobáticas no autorizadas o los vuelos rasantes en el despegue o el aterrizaje están prohibidos.
5. El vuelo agresivo será penalizado.

9.5. VUELO DENTRO DE LAS NUBES

1. El vuelo dentro de las nubes está prohibido.
2. Se define al vuelo dentro de las nubes cuando todo o una parte del conjunto ala-piloto deja de ser visible para observadores o pilotos cercanos a él.
3. Los pilotos deben hacer manifiesta su intención de no ser atrapados por la nubosidad y en caso de duda deben bajar de nivel de altura y retornar por detrás (en relación a la dirección de la prueba) del lugar donde se produjo el incidente.

9.6. CANCELACIÓN Y DETENCIÓN DE UNA PRUEBA

1. Si las condiciones meteorológicas no son buenas el Juez General podrá cancelar una prueba antes de que los competidores hayan despegado. El Juez General no necesita cancelar la prueba si el vuelo se suspende sólo por un corto tiempo.
2. El Juez General, o quien delegue el Juez General, puede detener una prueba después de que algunos o todos los pilotos hayan despegado en caso de una emergencia causada por el mal tiempo u otras condiciones que pudieran poner en peligro la seguridad de los pilotos. En caso de detención de una prueba, el Juez deberá anotar e informar la hora, minuto y segundo de la detención.
3. El Juez General no se hace responsable de los pilotos que continúen volando una vez la prueba haya sido detenida o cancelada.

9.7. PUNTUACIÓN DE UNA PRUEBA DETENIDA

1. Cuando una prueba es detenida la puntuación de cada piloto será determinada por la posición que registre su GPS en el momento exacto en que ha sido detenida la prueba, siempre que se respete el principio de igualdad de posibilidades deportivas.
2. Los pilotos recibirán una compensación por altura basada en su registro de altura del GPS. La razón de planeo usada para calcular la compensación por altura es la que se indica en 11.5.4.c).
3. En caso de detención de la prueba, solamente serán puntuadas las mangas que sean del tipo Carrera a gol con un único inicio o start y que cumplan con los requisitos para ser una manga válida.

9.8. ANULACIÓN DE UNA PRUEBA

Si no se pudiera aplicar la detención de una prueba y su consecuente puntuación sin respetar el principio de igualdad de posibilidades deportivas, el Juez General podrá proceder a la anulación definitiva de la prueba (Ej.: si no hubo el tiempo mínimo suficiente para dar posibilidad de despegar a todos los pilotos).

9.9. ASISTENCIA A UN PILOTO ACCIDENTADO

1. Los pilotos deberán plegar sus parapentes después de aterrizar. Un parapente desplegado en el suelo significa: "Necesito ayuda".
2. El piloto que vea un accidente deberá reportarlo inmediatamente a la Organización utilizando la frecuencia oficial de seguridad, identificándose e informando -si fuera posible- tipo de accidente, localización de la/s víctima/s (en lo posible coordenadas exactas), identificación, tipo y color del equipo de vuelo, rutas de acceso al sitio, etc.
3. Un piloto que abandone, temporal o definitivamente, la prueba por asistir a un compañero accidentado, podrá recibir una compensación a criterio del Juez General, acorde a la posición del piloto al momento de acudir en ayuda del piloto accidentado.
4. En caso que no sea posible considerar la posición del piloto, por ejemplo porque el accidente ocurrió al principio de la competencia, se podrá utilizar otros criterios como por ejemplo la posición de la prueba anterior o el promedio del piloto calculado como la relación diaria promediada entre su puntaje y el del ganador de cada día, considerando todas las pruebas disputadas hasta el momento o calculándolo al finalizar el evento considerando el total de las pruebas de la fecha.

X.- PENALIZACIONES

10.1. GENERAL

Si algún piloto es sorprendido intentando engañar a la organización respecto del cumplimiento de la prueba, tendrá cero puntos en esa prueba y el Juez General tendrá el derecho de descalificar al piloto del Campeonato.

10.2. ATERRIZAJE PREMATURO

Al piloto que tome contacto con el suelo o ladera, con cualquier parte de su cuerpo o silla, se le considerará hasta ese punto su prueba. Un piloto solo podrá despegar después de aterrizar con fines de acercarse al rescate.

10.3. PENALIZACIÓN POR VOLAR DENTRO DE LAS NUBES.

Si un piloto entra en una nube y no se esfuerza por descender rápidamente y continua su trayectoria hacia la siguiente baliza, dentro de la nube, estará expuesto a una penalización dictada por el Juez General. Mínima penalización: descuento de 100 puntos en la prueba. Si el caso fue reiterado y en

una misma prueba entró varias veces en la nube o si ya tenía sanciones en pruebas anteriores se podrá aplicar la máxima sanción equivalente a cero puntos en la prueba. Como medio de prueba se utilizará el testimonio de 2 testigos, o bien la información provista por el GPS.

10.4. PENALIZACIÓN POR DECLARACIONES FALSAS.

En el caso de una declaración falsa sobre el lugar de aterrizaje, la penalización será una reducción de la distancia de 10 veces la distancia adicional reclamada. Si se prueba que el error es un intento de engaño, el Juez General tendrá el derecho de descalificar al piloto del día de competencia o del Campeonato.

10.5. PENALIZACIÓN POR ATERRIZAR DESPUÉS DE LA HORA LÍMITE DE ATERRIZAJE.

En el caso de que un piloto aterrice después de la hora límite de aterrizaje indicada, se le computará su prueba hasta donde llegó a la hora límite de aterrizaje, menos 100 puntos cuando se exceda de 15 minutos del cierre de la prueba.

10.6. PUNTOS DE PENALIZACIÓN/BONIFICACIÓN

Todas las penalizaciones/bonificaciones aparte de las de tipo "cero puntos en la prueba" se calculan como suma/resta de los puntos obtenidos en la prueba.

XI.- CATEGORÍAS Y PUNTUACION DEL CAMPEONATO

11.1. VALIDACION DE UNA PRUEBA

La prueba será válida cuando el puntaje máximo que arroja el sistema de cálculo supera los 200 puntos.

11.2. LISTA DE PILOTOS

El organizador deberá publicar el listado de todos los pilotos inscritos, mencionando el nombre, lugar de residencia y la marca del parapente que vuela.

11.3. CATEGORÍAS

1. Se llevará una puntuación separada para las categorías Promocional, Sport, Serial, Open, Campeonato Nacional y Femenino. Los pilotos serán incluidos en las categorías según el certificado de homologación de la vela utilizada, debiéndose tomar la más elevada para aquellas velas que presenten más de una homologación.
2. Será obligación del piloto declarar durante la inscripción al evento, las modificaciones y/o reparaciones realizadas sobre su equipamiento que alteren las características originales del mismo como por ejemplo (re-trimado del ala, cambio de bandas por las de otro modelo de ala, agregado de trims, agregado de refuerzos en el perfil, cambio del tipo de sustentaje, etc.). Quienes no lo declaren podrán ser penalizados con quita de puntos en las mangas ya puntuadas y re categorizados según corresponda.
3. Categoría Promocional
Es una categoría de iniciación a la competencia, creada con la intención de que los pilotos novatos se puedan medir frente a parapentes de similares características y prestaciones, sirviendo como una inducción adecuada al mundo de las competencias con la idea de proyectarse a futuro a categorías mayores.

La misma estará integrada por velas bajo las siguientes homologaciones.

- DHV: 1 y 1-2
- EN: A y B
- LTF: 1 y 1-2

Adicionalmente el piloto que vuele en esta categoría, no podrá haber participado en competencia de nivel PWC y FAI 1, ni en mas de 2 FAI2.

4. Categoría Sport: La categoría sport fue creada para contener a los pilotos que utilizan equipamiento de nivel intermedio y permitirles diferenciarse de los pilotos con mayor experiencia y con equipos de mayor rendimiento. La misma estará integrada por velas bajo las siguientes homologaciones.
 - DHV: 1, 1-2 y 2
 - EN: A, B y C
 - LTF: 1, 1-2 y 2
5. Categoría Serial: Estará integrada por velas bajo las siguientes homologaciones.
 - DHV: 1,1-2, 2, y 2-3
 - EN: A, B, C y D
 - LTF: 1,1-2, 2, y 2-3
6. Categoría Open: Estará integrada por velas bajo las siguientes homologaciones.
 - DHV: 1,1-2, 2, y 2-3
 - EN: A, B, C y D
 - LTF: 1,1-2, 2, y 2-3
 - Clase CCC (CIVL Competition Class)
7. Campeonato Nacional: Solo pilotos chilenos, en una categoría unica.
8. Categoría femenina (se habilitará si existen 5 o mas participantes inscritas)

11.4. CLASIFICACION OFICIAL

La lista de clasificación deberá publicarse oficialmente al finalizar el campeonato .

11.5. PUNTAJE

1. La verificación del vuelo y del cumplimiento de balizas se realizará con la información descargada del GPS.
2. Para la verificación de vuelos y puntuación se utilizará el programa FS u otro aprobado como sistema de puntuación por la CIVL/FAI que soporte la fórmula de puntuación y parámetros definidos en este reglamento con las restricciones de uso y configuración que se expresan en los puntos siguientes.
3. Todos los vuelos deben ser analizados con el mismo programa, formula y parámetros, los cuales serán definidos y anunciados en el Briefing general por el Juez General de la competencia en forma conjunta con el comité de pilotos y luego no podrán cambiarse durante toda la competencia.
4. A falta de una notificación expresa por parte del Juez General sobre los parámetros a utilizar en todas las pruebas de la competencia, se utilizarán los siguientes:
 - a. Parámetros de las pruebas
 - Distancia Nominal: 40 km
 - Tiempo Nominal: 1.5 horas (hora y media)
 - Porcentaje de Pilotos en gol: 20%
 - Distancia Mínima: 5 km
 - b. Variables que obtienen puntaje:
 - Distancia
 - Tiempo
 - Liderazgo
 - c. Parámetros del software:

- Day quality override: 0,0
 - Jump the gun factor: 0
 - Max Jump the gun: 0 segundos
 - Puntos por tiempo entregado si cruza ESS pero no gol: 0%
 - Bono por planeo en caso de detención: 4:1
 - Factor FTV: 25%
5. El resultado final de la competencia se obtendrá sumando los puntajes diarios de cada competidor y realizando los descuentos pertinentes del esquema de descartes Fixed Total Validity (factor FTV). Con todo lo anterior, el ganador será el que tenga el puntaje más alto.

11.6. ERRORES DE CLASIFICACION Y PROTESTAS

Todas las quejas que tengan lugar después de la publicación de la lista de clasificación y del tiempo establecido para presentar protestas, deberán enviarse por escrito a la organización.

11.7. CEREMONIA DE ENTREGA DE PREMIOS DE LA COMPETENCIA

La presencia en la ceremonia es obligatoria para todos aquellos pilotos que hayan clasificado en las posiciones que otorgan premios.

.....
.....
"Una vez hayas probado el vuelo siempre caminarás por la Tierra con la vista mirando al Cielo, porque ya has estado allí y allí siempre desearás volver." — Leonardo da Vinci