

<p style="text-align: center;">NORMAS LOCALES I CAMPEONATO DE ANDALUCÍA DE PARAMOTOR "SLALOMANÍA" Santa Cruz (Córdoba), 26 y 27 de octubre de 2013</p>
--

1. ESPECIALIDADES:

- Despegue a Pie (DAP) monoplaza
- Despegue Mecánico (DMC) monoplaza.

2. CATEGORÍAS:

- Open Internacional: Absoluta.
- Campeonato de Andalucía:
 - Absoluta.
 - Iniciación.

3. VALIDACIÓN DEL CAMPEONATO: Para la validación del campeonato será requisito la realización de un mínimo de tres pruebas.

4. EQUIPO DE VUELO: El equipo de vuelo constará de un paramotor y un parapente. Éstos deberán ser declarados y detallados en marca y modelo antes del comienzo de la competición. El paracaídas de emergencia será obligatorio durante la competición. Ante la necesidad de realizar cualquier cambio de pieza o material, deberá comunicarlo al director de competición y si la causa es justificada él podrá autorizar el cambio. Siempre se tendrá en cuenta que sean de iguales características que el material repuesto y que no pueda perjudicar al resto de los pilotos en competición.

5. RECLAMACIONES Y PROTESTAS: En caso de reclamaciones y protestas, se seguirá lo determinado en la normas generales de la RFAE

6. LIMITACIONES DE VUELO: Quedará totalmente prohibido sobrevolar la zona de público, así como cualquier maniobra que pueda resultar peligrosa para el público, construcciones o la zona de competición. Siempre se seguirán las indicaciones del director de competición.

7. EQUIPOS ELECTRÓNICOS: no estarán permitidos los equipos de radio durante la competición.

8. PRUEBAS DEL CAMPEONATO:

8.1 General:

Una manga puede ser diferente para cada clase o también la misma para todas las clases.

Un competidor solo podrá realizar un despegue para cada prueba y la prueba solo puede ser volada una vez. Excepto si el director de competición se lo permite por causas justificadas. Cada piloto podrá realizar un máximo de 3 intentos de despegue en cada prueba.

Un competidor podrá regresar a la zona de aterrizaje después del vuelo por razones de seguridad, excepto si ya ha iniciado la prueba.(apertura del tiempo).

8.2 Suspensión o cancelación de pruebas:

El director podrá suspender el vuelo durante la competición, después de haber iniciado el despegue, por razones de seguridad. Si el periodo de suspensión es suficientemente largo como para dar ventaja a otros

competidores, la prueba será cancelada. Una vez que todos los competidores en una clase hubieran despegado o tuviesen la oportunidad de hacerlo, la prueba no será cancelada, salvo por razones de fuerza mayor.

8.3 Volar las pruebas:

Las pruebas de slalom serán voladas según un circuito definido en el catálogo de pruebas y completado en el briefing.

El orden de despegue podrá ser:

- por sorteo realizado por la organización
- por orden de clasificación ascendente o descendente.

8.4 Aterrizaje fuera de campo:

El aterrizaje fuera de los límites de campo marcados por la organización será penalizado con la peor puntuación de la prueba.

9. NÚMERO DE PILOTO: El parapente llevara un número de orden e identificación en la parte central delantera del intrados.

10. EQUIPOS DE PROTECCIÓN: El casco será obligatorio y será recomendable llevar protecciones corporales.

11. DESARROLLO DE LAS PRUEBAS DE SLALOM: El primer día del campeonato se realizarán el mayor número de pruebas posibles en el periodo de tiempo definido en el programa. El segundo día tendrá lugar una semifinal y una final. Los cortes para la semifinal y final serán en función del número de pilotos inscritos. Se pretende realizar varias pruebas en la semifinal y varias en la final, siempre y cuando el programa y la meteorología lo permitan.

Si las condiciones meteorológicas no lo permiten y no se pudiera desarrollar al completo el campeonato, partiendo de 3 mangas mínimo para la validación del mismo, se tomará el ranking que en ese momento exista, que será la suma de los puntos que cada piloto haya obtenido, los tres de menos puntuación serán los ganadores.

12. PUNTUACIÓN: Las pruebas serán medidas en tiempo.

- **Cronometraje:** será medido con precisión mediante las células electrónicas de paso, el resultado podría tener penalizaciones añadidas, según descrito en el apartado de penalizaciones.
- **Puntuación:** el tiempo del piloto será traducido a ranking, el ranking en puntos.

Un piloto que no vuele tendrá la máxima puntuación de la prueba + 5 puntos y será marcado con DNF "Did Not Fly" en la hoja de clasificaciones. Un piloto que sea descalificado puntuará máxima puntuación de la prueba + 5 puntos y se indicará como DSQ "Disqualified".

Las hojas de clasificaciones deberán indicar la fecha de la prueba y la hora de cuando la hoja se ha anunciado, número de prueba, clases participantes, nombre de los competidores, país, nombre de la competición y puntuación.

La hoja de clasificación deberá indicar si es provisional u oficial, si hay alguna reclamación o protesta en curso. Las clasificaciones solamente podrán ser oficiales después de que todas las reclamaciones hayan sido respondidas por el Director de la competición.

13. RANKING: El ranking se formará mediante la suma de las puntuaciones de cada prueba

- Ganador de la prueba = 1 punto
- Segundo en la prueba = 2 puntos
- Etc.....

El ganador del campeonato será aquél que obtenga la menor puntuación. En caso de mal tiempo y que no se pudiese pasar a semifinales el campeón será el de más baja puntuación, así como, el segundo, tercero, etc. Al pasar a semifinales las puntuación se pondrán a cero, así como en la final y de las puntuaciones resultantes se obtendrá el ranking.

En caso de empate entre los pilotos a pódium, el Director podrá realizar una prueba de desempate para obtener el ganador.

14. PENALIZACIONES:

Un piloto que infrinja las normas de seguridad en vuelo así como las normas de las pruebas podrá ser penalizado con 15 puntos o descalificado.

Términos para la descalificación:

- Vuelos no autorizados durante la competición.
- Utilizar equipos o material no autorizado o no adecuados.
- Declaración falsa.
- Infringir repetidamente las instrucciones del director de la competición.
- Interrumpir repetidamente durante los briefing.
- Usar sustancias ilegales en contradicción con la normas del Anti-doping.
- Razones de salud (estar bajo tratamiento médico, síntomas de enfermedad, etc.)

Específico:

- Circuito erróneo: máxima puntuación o tiempo realizado en la prueba + 5 puntos
- No abrir la puerta de tiempos o cerrarla se penalizará con la máxima puntuación o tiempo de la prueba.

15. SISTEMAS Y EQUIPOS USADOS PARA LOS CIRCUITOS Y EL CRONOMETRAJE:

- Pilonas inflables que podrán ser de 8 a 12 metros de altura, con sopladores de aire térmicos o eléctricos.
- Células de infrarrojos para las puertas de entrada y salida del circuito.
- Cronómetro para el control de los tiempos de pilotos conectado al sistema de células para abrir y cerrar el tiempo.
- Puertas de entrada y salida al circuito que podrán tener un ancho de 6 a 14 metros, a cada lado irán las células de infrarrojos montadas en un trípode. La puerta tendrá dos células, montadas a 0,80 mts. y 1,80 mts. de altura sobre el suelo.

CATÁLOGO DE PRUEBAS



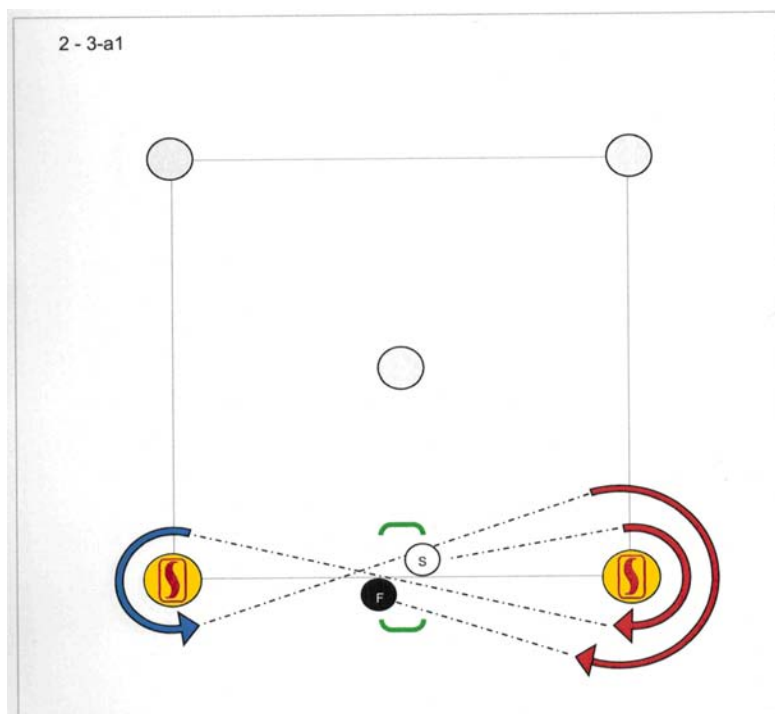
GENERAL:

El diseño del circuito será responsabilidad del director de competición.

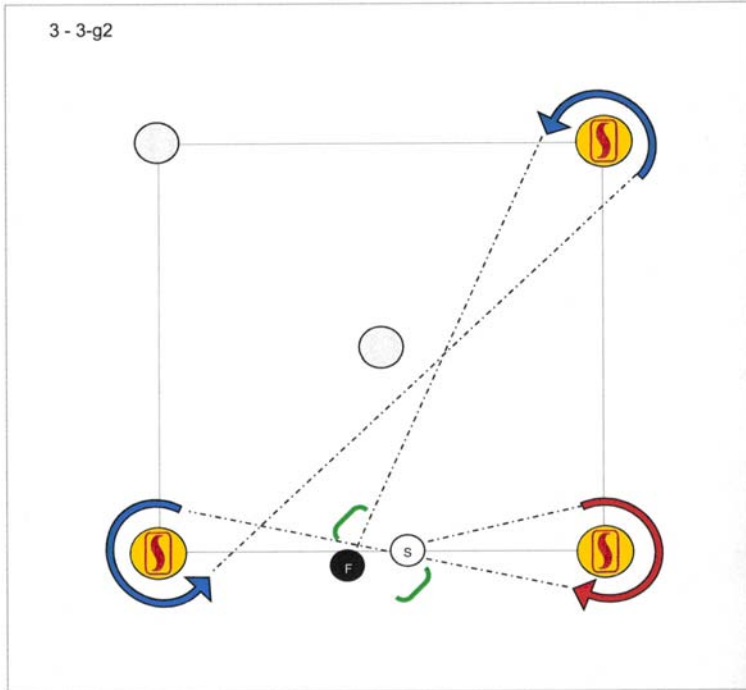
Existirán tres circuitos standard que servirán de base para el diseño de los circuitos. El ocho, el triángulo y la Y. El circuito contará de 5 pilonas sobre las que se montarán los diferentes circuitos para las pruebas.

El orden de entrada al circuito lo determinará el director de competición al menos 15 minutos antes de la prueba.

Las pruebas más abajo mostradas son **ejemplos**. Un número determinado de pruebas de 2, 3, 4 y 5 pilonas, se publicarán previamente antes del campeonato.



3 - 3-g2



4 - 4-f2

