

Catálogo de Pruebas

PARA EL

**CAMPEONATO DE ESPAÑA DE PARAMOTOR
DE PRECISIÓN**

REVISIÓN	DESCRIPCIÓN	FECHA
1	PRIMERA REVISIÓN	08/12/2022
∅	VERSIÓN INICIAL	15/11/202

AUTORIDAD

Este catálogo de tareas debe utilizarse junto con las normas locales. Este Catálogo de tareas y el sistema de puntuación descritos para este campeonato han sido seleccionados y publicados de acuerdo con los estándares del Anexo 4 de la Sección 10 del Código FAI, 2020.

Este catálogo describe las tareas que normalmente se llevan a cabo en los Campeonatos Mundiales y Continentales FAI, con adaptaciones locales. Ciertos aspectos de la puntuación se han incluido en las descripciones de las tareas, en particular, un calendario de penalizaciones. Sin embargo, la puntuación específica para marcadores, puntos de giro, etc. que se usarán en la competencia se informará antes de que se realice la prueba.

La Sección General y la Sección 10 del Código Deportivo FAI tienen prioridad sobre la redacción del Reglamento Local y el Catálogo de Tareas si hay ambigüedad.

ACLARACIÓN

Clase PF1, PF1f, PL1 son "Paramotores".

RPF1Tm - Control de parapente / Despegue a pie / Volado solo / Motor térmico / Macho PF1

RPF1Tf - Control de parapente / Despegue a pie / Suelo volado / Motor térmico / Hembra

PF1f

RPL1T - Control de parapente / Landplane / Motor térmico / Volado solo

PL1

Se realizarán tareas de Navegación, Precisión y Economía.

La competencia femenina se realizará junto con la categoría PF1, con puntaje para las categorías PF1 y PF1f.

Índice

1. PRINCIPIOS.....	4
2. TIPOS DE TAREAS	5
3. CRITERIOS GENERALES DE PUNTUACIÓN	6
4. SEÑALIZACIÓN	7
5. PRECISIÓN	8

1. PRINCIPIOS

Los principios de este campeonato se basan en las pautas y principios de las reglas de la FAI. El propósito de las tareas definidas en el Competition Classic es simular situaciones de vuelo del mundo real, comparando las habilidades de los pilotos entre sí de una manera que se pueda medir de manera simple y justa, evitando generar un peligro excesivo para los pilotos. Volar tales tareas debería ser una experiencia agradable. Así, los principios básicos del Campeonato 2022 se pueden caracterizar por cuatro palabras clave:

SEGURO - DIVERTIDO - SENCILLO - JUSTO

SEGURO

No hay Tareas de Slalom para este Evento. Esta es una Competencia Clásica que debe brindar una alternativa a los eventos de deportes extremos, manteniéndose fiel al espíritu de cooperación e integración de pilotos para el cual fueron diseñados, brindando una mezcla de “navegación, economía y tareas de precisión”. Nuestra prioridad es que todos los pilotos regresen a sus casas caminando sobre sus propios pies!!!

DIVERTIDO

Volamos en paramotor porque nos da placer y es divertido. De ello se deduce que a medida que se vuelan más tareas en una competencia, más agradable se vuelve para todos los pilotos y se les da más oportunidad de demostrar plenamente sus habilidades y obtener buenos resultados. El Director de la Competición definirá tareas que sean adecuadamente complejas para desafiar a los mejores pilotos sin ralentizar la competición. Las tareas para diferentes clases se pueden realizar de forma independiente para utilizar el espacio aéreo de manera más efectiva y maximizar las oportunidades de vuelo. Estas tareas serán lo suficientemente desafiantes para las habilidades del piloto al tener que volar en una ubicación nueva y diferente.

SIMPLE

Las tareas de competición deben ser sencillas, sin ser fáciles. Hay muchas pruebas enumeradas en el Anexo 4 de la FAI, muchas de las cuales fueron pocas utilizadas en las competiciones clásicas FAI. Para simplificar la competencia, solo se seleccionaron algunas tareas de navegación, precisión y economía en base a las últimas competencias mundiales y las indicaciones de las reglas FAI de 2020. Esto permitirá sesiones informativas más cortas y reducirá el riesgo de error (especialmente cuando es la primera vez que los pilotos tener contacto con estas tareas), además de perder el tiempo con la planificación de problemas demasiado largos y largas demoras para la publicación de partituras.

JUSTO

Ser justo es otro principio fundamental de la competición. Las tareas deben diseñarse principalmente para medir la habilidad del piloto y minimizar la posibilidad de elementos aleatorios que afecten la puntuación. Las competiciones clásicas deberían premiar a los pilotos por tener un conjunto equilibrado de habilidades y un equipo equilibrado. Esto orienta el desarrollo de equipos y pilotos, ya que las competiciones clásicas fomentan el entrenamiento de muchas habilidades y el desarrollo de paramotores cada vez más bien diseñados.

2. TAREA TIPOS

La competición tendrá 1 categoría:

Precisión: Precisión en diana.

El Director de competición puede colocar más de una prueba en el mismo vuelo, sin embargo para la validez de un campeonato (S10 4.3.3) declarará solo una prueba en este vuelo para validación (navegación, economía, precisión), la más relevante con puntuación superior al 50% de la puntuación total de la tarea.

La proporción de cada tarea a utilizar se establece en S10, 4.29.3

Cada prueba tendrá una puntuación máxima de 250 puntos y los resultados normalmente tienen puntuación normalizada por el piloto de mayor rendimiento que recibe la máxima puntuación, y los demás competidores tendrán puntuación en proporción a la mejor actuación.

Cualquier tarea se puede configurar más de una vez, ya sea de forma idéntica o con variaciones.

El Director de Competición podrá establecer un período para la finalización de la tarea teniendo en cuenta el último período de aterrizaje durante el día (Puesta del Sol).

3. GENERAL CRITERIOS DE PUNTUACIÓN

La puntuación máxima puede ser de hasta 250 puntos por prueba.

Los resultados de las tareas serán estandarizados para el mejor desempeño de acuerdo a la siguiente fórmula:

$$P = (Q / Q_{max}) \times 250$$

Donde: Q = Puntaje del piloto, Q_{max} = Mejor puntaje de la prueba, P = Puntaje final del piloto las puntuaciones Q y Q_{max} se consideran después de las penalizaciones aplicadas.

Algunas pruebas pueden tener una sola categoría o combinarse con otras categorías de pruebas, siempre que la prueba se declare válida para la categoría más relevante (> 50%) y su resultado sea específicamente

Como criterio de moderación, si menos del 50 % de los pilotos de la clase comienzan una prueba, después de que se hayan aplicado todas las penalizaciones, la puntuación de cada piloto para la prueba se reducirá de forma "prorrataada" de acuerdo con la formulación a continuación.

Puntuación Final Tarea Piloto = Ps x @MINIMO (1, (Ts / Tc) x 2))

Dónde:

Ps = Puntuación de la tarea piloto después de aplicar todas las penalizaciones.

Ts = Total iniciado. Número total de pilotos en clase que comenzaron la tarea (más allá de la regla de 5 minutos); Tc = Clase total. Número total de pilotos en Clase.

La puntuación otorgada a un competidor se expresará al número entero más próximo, redondeando hacia arriba 0,5 (S10 4.34.15) (Ej.: 600,25 = 600; 892,50 = 893; 783,68 = 784). Este criterio se aplicará para puntuar cada tarea.

La puntuación final del Piloto/Tripulación/Nación en la prueba se definirá como "puntuación ordenada" (LR 3.4.2):

- Luego, los pilotos reciben puntos de competencia (CP): el primero en la tarea recibe 1 CP, el segundo en la tarea recibe 2 CP, el tercero en la tarea recibe 3 CP, etc.
- Antes de la primera tarea, un CP máximo (MCP) se anuncia cada clase. MCP es igual al número de pilotos/tripulaciones registrados en esa clase.
- El piloto/tripulación que no vuela en la tarea, o que es descalificado, recibe MCP+2 CP
- Para cada piloto/tripulación que falta en la fórmula de la puntuación de la nación dada en S10 4.34.12.(b), se agrega un CP MCP+2 a la puntuación de la nación.

4. SEÑALIZACIÓN

Bandera en el palo mayor Mostrará:

Sin bandera en exhibición	La ventana del campeonato está cerrada.
Bandera verde	Ventana abierta para vuelo Autorizado ingreso a cuarentena y vuelo para atender faena.
bandera roja	Ventana Cerrada Temporalmente para Vuelo. Los pilotos no pueden despegar. Sin embargo, los que están en el aire deben continuar con la tarea.
Bandera Negra	Ventana cerrada para vuelo. Los pilotos deben aterrizar inmediatamente y no pueden despegar. Aplica para todos los pilotos.

Banderas de comisarios.

Los comisarios llevan banderas en las manos que se utilizarán para autorizar el despegue o la parada, en función del tráfico de paramotor o de las malas condiciones meteorológicas. En algunas tareas de precisión las banderas (flags) pueden ser utilizadas para señalar la apertura de la puerta o lugar de aterrizaje, además de indicar la validez o penalización al piloto poco tiempo después de su ejecución.

BANDERAS COMISARIOS	EN DECK	EL SITIO DE LA TAREA
Bandera verde	despegue autorizado	Señala que la puerta, el lugar de aterrizaje y el relanzamiento están autorizados y el piloto debe continuar en la tarea. Iniciada la tarea por el competidor, la bandera verde levantada por los Mariscales indica que el competidor cumple con la tarea y está siendo debidamente juzgado.
bandera roja	despegue no autorizado, y el piloto debe esperar.	Señales de que la Puerta, lugar de aterrizaje o relanzamiento está impedida/cerrada y el piloto debe esperar en vuelo (o sin autorización para relanzamiento). Iniciada la prueba por el competidor, la bandera roja levantada por el juez indica que se acabó el tiempo y/o se detectó un problema en el circuito. El piloto debe abandonar el rumbo de tarea.
Bandera Negra	la ventana estaba cerrada. El piloto debe abandonar el área de lanzamiento.	Señales de que la puerta o lugar de aterrizaje está cerrado y el piloto debe aterrizar inmediatamente.

5. PRUEBAS

5.1. PRECISIÓN

P1. PRECISIÓN EN DIANA

Objetivo

Aterriza con el motor apagado lo más cerca posible del objetivo.

Descripción

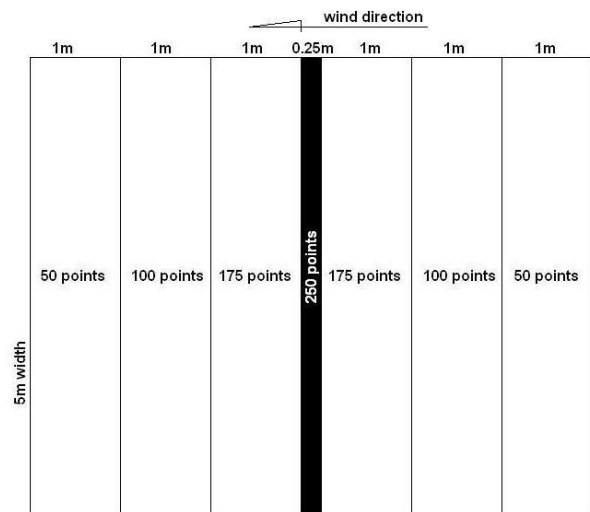
El piloto entrará al circuito designado tan pronto como lo autoricen los comisarios o juez alcanzando al menos 150 m de altura. Una bandera verde indicará que el objetivo está liberado para la tarea.

En unos 60 segundos después de la bandera verde se debe apagar el motor y el piloto va a realizar su primer toque en el centro de la diana.

El punto de toque se considerará el pie del piloto o la primera rueda. Dos ruedas PL1 o piernas PF1 a la vez se considerarán las más próximas a favor del piloto. Los PL1 solo será válido el toque de la rueda, no siendo posible puntuar con los pies

El piloto debe abandonar rápidamente el área objetivo hacia un lugar seguro. Si así se le informa, el piloto ya conoce su puntuación y firma la hoja de puntuación/aplicación del juez.

Si durante el vuelo del piloto se levanta la bandera roja, el piloto debe abandonar el procedimiento y esperar el vuelo a nuevas instrucciones. Si el piloto se aproxima con el motor apagado debe aterrizar fuera del objetivo, dejando precisión.



Outside rectangle; zero landing score

Sanciones

- Apagar el motor en menos de 45 segundos antes del primer toque en el suelo incurre en una penalización del 100%;
- El primer toque antes del objetivo da como resultado 0 puntos;
- Caer durante el aterrizaje o dos rodillas en el suelo (PF) o volcarse (PL) borra la tarea;
- No hay penalización si alguna parte del paramotor toca el suelo antes del primer toque válido, ya que el aterrizaje se considera "BUEN"

Puntuación

$$PP_{\text{Plot score}} P = (N_p / N_{p\text{max}}) \times 250$$

En donde

N_p = Calificación del piloto
 $N_{p\text{máx}}$ = Máxima puntuación obtenida por un piloto