

**VALIDA NACIONAL
ACCURACY PIRULO – LA GUAIRA 2021**

❖ **OBJETIVO.**

El objetivo de este evento es realizar un campeonato justo, seguro, divertido y satisfactorio para determinar los ganadores en la modalidad de Parapente precisión, así como iniciar la sumatoria de puntos del ranking nacional en este tipo de competencias necesarios para representar a la Republica Bolivariana de Venezuela fuera del territorio nacional.

Nombre del evento: Accuracy Pirulo La Guaira 2021

Fechas tentativas de celebración: Sábado 30 y domingo 31 de octubre de 2021

Fecha alterna: 13 y 14 de noviembre de 2021

Lugar: La Guaira, Caraballeda, Playa los Cocos

Costo: Monoplaza: 30\$, Tándem: 40\$

❖ **DIRECTOR Y JUECES Y ASISTENTES:**

Director de Competencia: Carlos Alvarez

Jueces de Despegue: Ronni Orozco

Jueces de Diana: Alejandro Marcano

Asistente de juez de Diana: José Luis Estela

❖ **ORGANIZADORES:**

Carlos Alvarez

Jorge Palacios

José Luis Estela

PROGRAMA:

SABADO 30 DE OCTUBRE 2021		
HORA	LUGAR	ACTIVIDAD
6:30 AM – 7: 30 AM	Playa Los Coquitos	Inscripción y registro de participantes
7:30 AM – 8:00 AM	Playa Los Coquitos	Briefing de seguridad
8:00 AM – 8:15 AM	Playa Los Coquitos	Primer traslado al despegue
8:45 AM – 10:15 AM	Despegue Pirulo	Competencia, 1era Ronda
10:30 AM – 10:45 AM	Playa Los Coquitos	Segundo traslado al despegue
11:15 AM – 12:45 PM	Despegue Pirulo	Competencia, 2da Ronda
14:45 PM – 15:00 PM	Playa Los Coquitos	Tercer traslado al despegue
15:30 PM - 16:45 PM	Despegue Pirulo	Competencia, 3era Ronda

DOMINGO 31 DE OCTUBRE 2021		
HORA	LUGAR	ACTIVIDAD
6:30 AM – 7: 30 AM	Playa Los Coquitos	Inscripción y registro de participantes
7:30 AM – 8:00 AM	Playa Los Coquitos	Briefing de seguridad
8:00 AM – 8:15 AM	Playa Los Coquitos	Primer traslado al despegue
8:45 AM – 10:05 AM	Despegue Pirulo	Competencia, 4ta Ronda
10:30 AM – 10:45 AM	Playa Los Coquitos	Segundo traslado al despegue
11:15 AM – 12:45 PM	Despegue Pirulo	Competencia, 5ta Ronda
13:30 AM – 2:30 AM	Playa Los Coquitos	Premiación

El programa estará sujeto a cambios por circunstancias meteorológicas u otras que considere el comité organizador.

❖ ENTRADA Y REGISTRO

1.1 Este evento está abierto a todos los pilotos hombres y mujeres de cualquier país que sea miembro FEDEVIP / FAI.

1.2 El objetivo para el máximo de competidores es de 40 pilotos.

1.3 La tarifa de inscripción para la competencia es de 30 USD/ monoplazas, 40\$ tándem.

1.4 Podrá participar en una de las categorías del evento Individual o Biplaza

1.4 Ultimo día de inscripción: 15 de octubre de 2021.

1.5 Todos deben contar con Licencia FEDEVIP valida.

1.6 Todos los pilotos deben contar con Póliza.

1.9 Enviar correo de solicitud de inscripción y adjuntar constancia de cuota de inscripción.

1.10 Todos los pilotos participantes deben llenar y firmar el Documento de descargo de responsabilidad.

1.11 Todos los pilotos participantes deben llenar el Formulario de Entrada para su registro en la competencia.

❖ INSCRIPCIÓN:

- Fecha inicial: 08 de septiembre de 2021
- Categorías y Cuota de inscripción: Categoría Individual 30 USD, Categoría Biplaza: 40 USD

La tarifa de inscripción se puede depositar a:

ZELLE:

Correo: hectorpal@gmail.com

Titular: Hector Palacios (**Colocar Vive Parapente** en el mensaje)

INCLUYE:

- Transporte del lugar de aterrizaje-lugar de despegue los días de competencia.
- Kit de bienvenida de los patrocinadores.
- Hidratación
- Rescatistas

❖ SEGURO

El evento no cuenta con seguro, de manera que cada participante actúa bajo su propia cuenta y riesgo. Sin embargo, el encargado de seguridad de la competencia estará a cargo de utilizar la información que cada participante provea a cerca de su Seguro, para manejar cualquier percance.

❖ EQUIPO

Los pilotos deberán tener en perfectas condiciones su equipo de vuelo conformado por:

- Parapente (vela).
- Silla (arnés).
- Paracaídas de emergencia (reserva).
- Casco.
- GPS personal y brújula (opcional).
- Radio de banda 2m

❖ TRANSPORTE

El transporte partirá hacia el área de despegue desde la zona de aterrizaje (Playa publica Los Coquitos) en los horarios determinados y publicados por los organizadores del evento.

Los pilotos abordarán los transportes según su orden de lanzamiento y número de grupo. Tomando en cuenta las medidas de bioseguridad permitidas en la localidad.

❖ COMITÉ DE SEGURIDAD

Este comité lo integran tres pilotos voluntarios que supervisarán el despegue y aterrizaje de los participantes. Los cuales se definirán en el Piloto meeting.

❖ SITIO DE DESPEGUE

La competencia se dará a cabo en el estado La Guaira, ciudad que se encuentra a 30 minutos de la ciudad capital, la diana será colocada en la Playa Los Coquitos, en caso de tener viento del oeste la diana será colocada en Playa Caleta. El área de despegue será en la rampa conocida como Pirulo. El vuelo en esta zona es mayormente térmico, la brisa marina proveniente del Mar Caribe provee de las condiciones exquisitas para la práctica del parapente durante los meses de invierno, específicamente los meses de septiembre, octubre y noviembre. Pueden volar pilotos de todos los niveles tomando en cuenta el criterio del comité de seguridad.

La rampa de despegue se encuentra a 430 msnm.

❖ RIESGOS:

El material de vuelo, accesorios y equipamiento, serán responsabilidad de los pilotos durante la competición. Al inscribirse, los participantes renuncian a cualquier reclamación producida por accidentes y/o daños en sus equipos y accesorios a través de una hoja de descargo de responsabilidad. Cada competidor participa en esta competición bajo su propia responsabilidad.

REGLAMENTO LOCAL

❖ COMPETENCIA.

- **NUMERACIÓN Y ORDEN DE DESPEGUE.**

Los pilotos despegarán el primer día en orden de salida determinado, mediante la lista de ingreso a la zona de despegue con el asistente del juez de despegue, o bien definido por el juez de despegue según su criterio, esto es válido durante todos los días de la competencia.

El orden del despegue en la última ronda se realizará de acuerdo con los resultados de las mangas previas, despegando primero los pilotos con la máxima puntuación (los peor clasificados) y de forma descendente en sus puntajes. Cada piloto deberá llevar su número de identificación (visible). Según lo defina la organización y entregados durante la inscripción.

- **DESPEGUE:**

Los competidores deben volar en el orden de vuelo publicado de acuerdo con sus números de competidores. El tiempo de despegue será de un máximo de 3 minutos en el lugar de despegue preferentemente en 5 minutos entre cada piloto, desde que se posiciona y recibe la orden de despegar de parte del Juez de despegue siempre y cuando el clima lo permita. Los pilotos que no cumplan con esto se irán al final de la fila.

Los competidores que no estén listos para volar en el orden de vuelo establecido cuando sean llamados hacia adelante por el Juez de Rampa o aquellos que lancen sin el permiso del Juez de Lanzamiento, serán sujetos a una penalización de puntuación máxima en lugar de su puntuación para esa ronda.

- **DESPEGUE FALLIDO:**

En el caso de un despegue fallido o un problema de seguridad después del despegue, que resulte en un aterrizaje en el despegue o lejos del objetivo, el piloto será elegible para un relanzamiento para esa ronda.

- **RE- DESPEGUES:**

Un competidor podrá pedir re-despegue, solicitando al Juez de Diana la no contabilización de la ronda por razones de fuerza mayor (seguridad, etc.). El competidor deberá solicitar el re-despegue al Juez de Diana antes de comunicarse con alguna otra persona (a excepción del Juez Jefe).

En el momento del re-despegue, la puntuación del vuelo cancelado será anulada. Los re-despegues se producirán al final de la ronda a que corresponda la cancelación.

Si el re-despegue NO es AUTORIZADO por los jueces y el piloto rehúsa firmar la puntuación obtenida, se considerará como sanción y el piloto será penalizado con la máxima puntuación.

El re-despegue podrá SER AUTORIZADO, solamente por las siguientes razones:

- ❖ La velocidad del viento en la Diana exceda 25 km/h durante más de 30 segundos.
- ❖ La Diana queda obstruida durante el planeo final por otro competidor u otro obstáculo momentáneo.

- ❖ El competidor cambia su plan de vuelo, por razones de seguridad para evitar a otro competidor en el aire y no puede volver a tiempo a la senda de planeo final a la Diana.

El piloto tendrá derecho a re-despegue a criterio del Juez Jefe. La solicitud deberá ser aceptada o denegada en el acto. Los jueces no podrán cambiar la puntuación de manera unilateral por razones técnicas (pérdida de control o descendencias que impidan a un piloto alcanzar la zona de Diana).

Si hubiese una importante distracción externa, con efectos demostrables en la aproximación a la Diana, que obligase a un piloto a modificar su planeo final, podrá ser solicitado el re-despegue siguiendo el criterio establecido anteriormente.

En el caso de un aterrizaje con la vela en pérdida o intentando el aterrizaje antes de llegar al suelo, **el re-despegue no será permitido y será penalizado con la máxima puntuación.**

- **SEPARACIÓN DE PILOTOS EN VUELO:**

Los pilotos en vuelo tienen que mantener permanentemente la suficiente distancia y separación de altura para garantizar la seguridad y no obstruir el aterrizaje en la Diana de su predecesor.

- **NÚMERO DE RONDAS.**

El máximo de rondas en la competencia son 3 por día para todas las categorías. Tratando de lograr todas las rondas posibles de acuerdo a las posibilidades climáticas y de grupo. En el caso de una interrupción en la ronda, los competidores deberán ser informados del resultado de la competición en el momento de la interrupción.

- **VALIDEZ RONDA.**

Para contar como una ronda del campeonato, todos los competidores deben haber tenido la oportunidad de tener un vuelo de competición en esa ronda. Es decir, todos los competidores han recibido su puntaje o una penalización. En caso de una interrupción en la competencia en el medio de la ronda, la competencia se reanudará desde donde se detuvo.

- **PREVUELO.**

Al comienzo de los vuelos de competición de cada día, los vuelos de evaluación serán realizados por al menos un pre-piloto que intentará aterrizar en el objetivo para demostrar a los oficiales y a los competidores que el objetivo se puede alcanzar fácilmente y que las condiciones ambientales son adecuadas y seguras. Los pre

pilotos deberán tener experiencia en vuelo de precisión y utilizar un parapente que tenga un rendimiento similar al de la mayoría de los parapentes en la competición. Los pre-pilotos no serán pilotos en la competición.

- **ZONA DE CONTROL DE RESULTADOS:**

La zona de control es un área donde son registrados los resultados y estará situada cerca de la Diana, pero suficientemente apartada para no interferir en la toma de medidas, zona que estará identificada por un círculo de seguridad de 10 metros de radio respecto del punto central de la Diana.

La zona de control estará preparada para permitir a los jueces definir el punto de contacto con el suelo (punto de aterrizaje). El jefe de Jueces y el juez de aterrizaje determinarán el área alrededor de la zona de control reservada a los miembros del jurado exclusivamente (al menos 20 metros de radio desde la Diana).

Cada piloto confirmará su resultado firmando sus registros en la lista de resultados inmediatamente después del aterrizaje

- **INDICACIÓN DE LA DIRECCIÓN DEL VIENTO**

Se colocará una manga de viento de grandes dimensiones, situada en las inmediaciones de la zona de Diana tan alta como sea posible, para orientación de los pilotos en vuelo, durante su aproximación al aterrizaje.

- **VELOCIDAD DEL VIENTO:**

La velocidad máxima permitida del viento, medida en el área objetivo durante los últimos 30 segundos del vuelo de un competidor, es de 6,0 metros por segundo (m/s) y será específica para la ubicación objetivo. La velocidad máxima del viento se puede elevar a 7 m/s si es seguro para el lugar de vuelo y se anuncia en las regulaciones locales.

Si se excede el límite, se le ofrecerá automáticamente un relanzamiento al piloto. Si la velocidad del viento excede el límite establecido en el área objetivo, consistentemente durante vuelos de competencia consecutivos, el director de la Competencia debe considerar detener la competencia hasta que el viento haya amainado lo suficiente.

La velocidad del viento será visible en la zona de aterrizaje. En el caso de que el viento superase esta velocidad durante una manga, ésta sería detenida hasta que el viento disminuya.

- **EVIDENCIA DE VIDEO:**

El organizador de la competición organizará una grabación de vídeo de los aterrizajes en el objetivo con una cámara fija y de seguimiento. La grabación de video oficial puede usarse como una fuente adicional de evidencia solo si: El Juez Jefe decide revisarla al recibir una queja o una solicitud del Juez del Evento, o el Jurado decide revisarla cuando se trata de una protesta. No existe la obligación de mostrar o proporcionar al competidor la evidencia del video.

- **COMUNICACIÓN:**

- La comunicación del evento se realizará a través de los siguientes medios:
- Los Pilotos Radio de Banda 2 metros Frecuencia 144.710 MHZ
- Grupo de WhatsApp del Evento para compartir eventualidades o variaciones en el cronograma del evento, resultados parciales del día.
- Los teléfonos celulares se utilizarán para situaciones de emergencia.

- **SEÑALES DE REFERENCIA:**

La señal oficial para que los pilotos en vuelo se alejen de la Diana (por razones de seguridad), es una bandera agitada en el campo de Control por los jueces.

- **DISPOSITIVO DE MEDICIÓN AUTOMÁTICO**

El centro del objetivo debe ser un dispositivo automático con un disco de "punto muerto" de 2 cm de diámetro en un color de contraste. El dispositivo de medición automática debe ser capaz de medir a una distancia mínima de 15 cm desde el borde del disco de "punto muerto" en incrementos de 1 cm. El dispositivo debe colocarse sobre una placa base sólida. Debe fijarse y mantenerse lo más plano posible al nivel del objetivo. Se debe utilizar el mismo diámetro del disco de centro muerto durante toda la competición. El Juez Jefe aprobará el dispositivo de medición automático.

- **FALTA DE VISIBILIDAD DE LA DIANA:**

El competidor debe tener visibilidad completa de la Diana, durante el planeo de aproximación final.

- **MÉTODO DE PUNTUACIÓN:**

1. Los competidores serán puntuados en distancia en centímetros, desde el punto de aterrizaje (Primer punto de contacto con el suelo) y el CENTRO de la Diana (zona de cero puntos).
2. Se tomará como referencia de contacto con el suelo, la parte más alejada de la toma de contacto (si aterrizase con los pies separados, el más alejado y la parte más alejada del pie).
3. La puntuación será de 0 puntos si la toma se produce dentro del disco CERO de la Diana. El aterrizaje tendrá que ser exclusivamente sobre los pies. En el caso de un piloto que aterriza tocando con varias partes de los pies simultáneamente, el punto más alejado sería la referencia para tomar.
4. Si un competidor aterrizara fuera del campo de medida (circulo de 5 m), tendría la máxima puntuación.
5. Si un competidor se cae en el momento de aterrizar, obtendrá la máxima puntuación.
6. Se considerará aterrizado cuando el piloto toque el suelo si se mantiene la posición sobre los pies al menos por 5 segundos (no así, caer por viento fuerte en la Diana).
7. La máxima puntuación obtenida será de 500 puntos. Cada cm de distancia alejándose de la Diana, tendrá un valor de 1 punto. •
8. Se entiende como caída, si cualquier parte del cuerpo o equipo excepto los posa pies y acelerador, toca el suelo antes de que la vela caiga por completo.

- **PUNTUACIÓN INDIVIDUAL:**

La puntuación individual será la acumulada de todas las puntuaciones conseguidas por el competidor. Si. Se hacen más de 4 mangas validas entonces se descartará la peor manga de cada piloto.

Un piloto que no voló se indica DNF en la hoja de puntuación y se le otorga la puntuación máxima. Un piloto que se retire por enfermedad o accidente se marcará como ausente y se le otorgará una puntuación máxima para todas las rondas posteriores no voladas.

A un piloto que sea descalificado para esa ronda se le indicará DSQ en la hoja de puntuación y se le otorgará la puntuación máxima. Un piloto que sea descalificado para el evento ya no se contará como un competidor a los efectos de la puntuación.

- **RESOLUCIÓN DE EMPATE A PUNTOS:**

En el caso (después de la manga final) de empate, para decidir cualquiera de los 3 primeros lugares, los pilotos implicados volverán a realizar otra manga suplementaria. Si esta situación volviera a repetirse, se realizarían manga tras manga de una en una, hasta que uno de los implicados lograra menor puntuación.

Si no fuera posible la realización de una nueva manga, se recurriría al resultado en centímetros de la última manga disputada. Si siguiera habiendo igualdad, se recurriría a las mangas inmediatamente anteriores hasta llegar al desempate.

- **VALIDACIÓN DE CLASIFICACIONES:**

Tan pronto como sea posible después del final de cada manga, las clasificaciones deberán ser publicadas indicando la fecha y hora claramente identificada en el tablón de anuncios con la indicación provisional. Cualquier reclamación sobre los resultados deberá ser interpuesta con 1 hora de margen después de la publicación.

Transcurrida una hora desde la publicación de los resultados provisionales, si no hubiese reclamación, éstos serán declarados DEFINITIVOS. •

- **PENALIDADES**

Hay 2 niveles de penalidad:

- a. *Ofensa*: Imposición de punteo máximo para la ronda
- b. *Infracción*: Descalificación

- **PENALIDADES ESPECÍFICAS**

Vuelo peligroso o agresivo

- 1ª infracción: Advertencia.
- 2ª infracción: Puntuación máxima de la ronda.
- 3ra infracción: Descalificación

Entrenamiento de radio

- 1ª infracción: Puntuación máxima de la ronda.
- 2ª infracción: Descalificación.

Abuso a los árbitros o desprestigio del deporte

- 1ª infracción: Amonestación.
- 2ª infracción: Descalificación. •

- **DESCALIFICACIÓN:**

Un piloto podrá ser descalificado por causa de cualquier violación de estas reglas de competencia.

Un piloto podrá ser descalificado en el caso de que su actitud (agresividad física o verbal) dañe el sano convivio deportivo. Además de las penalizaciones que acumule.

Un piloto podrá ser descalificado en el caso de que su comportamiento ponga en peligro su seguridad o la de otras personas. En este caso, la primera vez recibirá una fuerte amonestación. La segunda vez sería sancionado con la máxima puntuación y la tercera vez sería descalificado.

Motivo de descalificación como: actitudes antideportivas, faltas de respeto y/o deshonestidad. •

- **RECLAMACIONES Y SANCIONES.**

Las reclamaciones y sanciones serán resueltas de acuerdo con la Sección 7 y la Sección General del Código FAI. Los participantes en la competencia podrán entregar sus reclamaciones al Juez Jefe o al director de la Competencia.

Las reclamaciones serán efectuadas por escrito indicando las violaciones de reglas o cualquier demanda relativa a la competencia.

Si las calificaciones provisionales se publican más de 2 horas después de la puesta del sol y antes de las 6:00 am del día siguiente, la fecha límite para presentar una queja es las 8:00 am.

Al entregar la protesta, deberá depositarse la cantidad de 50\$ como depósito. Solo si la protesta es aceptada, el depósito será devuelto. La reclamación podrá efectuarse **hasta 1 hora después de la publicación de los resultados PROVISIONALES.**

Las quejas se tramitarán rápidamente. Los reglamentos locales pueden cambiar los plazos de las quejas.

Después de la resolución de las protestas o en el caso de no haberlas, los resultados serán considerados DEFINITIVOS 1 hora más tarde. Y no habrá reembolso del pago de protesta.

- **PREMIOS POR CATEGORIA:** •

Primer, Segundo y Tercer lugar en categoría Individual General •

- Trofeos

Primer, Segundo y Tercer lugar en categoría Biplaza •

- Trofeos •

- **CASOS NO PREVISTOS**

De presentarse casos no previstos en el presente Reglamento, se consultará el Código Deportivo FAI, Sección 7C y se delega al Comité Ejecutivo de la ADVLS a conocerlos y dar una resolución a los mismos.