



REGLAMENTO LOCAL

LIGA NACIONAL PORTUGUESA DE PARAMOTOR

Chaves del 16 al 19 de marzo de 2023



1	Contenido	
2	MICROLIGHT / PARAMOTOR	3
2.1	INTRUSIÓN	3
2.2	FECHAS Y PROGRAMA	3
2.3	FUNCIÓNARIOS	3
2.4	ENTRADA	3
3	REEMBOLSO DE LAS ENTRADAS	4
3.1	CANCELACIÓN DEL EVENTO	4
3.2	RETIRADA DEL EVENTO	4
3.3	SEGURO	5
3.4	IDIOMA	5
3.5	TROFEOS	5
3.6	CLASES DE LIGA	5
3.7	VIABILIDAD DE CLASE	5
3.8	VALIDEZ DEL CAMPEONATO	6
4	NORMAS GENERALES DEL CONCURSO	6
4.1	REGISTRO	6
4.2	CUALIFICACIONES DE PILOTO	6
4.3	AERONAVES Y EQUIPO ASOCIADO	6
4.4	RESPONSABILIDADES DEL PILOTO	7
4.5	SITUACIÓN DE LAS NORMAS Y REGLAMENTOS	7
4.6	DÍAS DE PRÁCTICA Y DESCANSO	7
4.7	QUEJAS	7
4.8	PROTESTAS	7
5	NORMAS DE VUELO Y SEGURIDAD	8
5.1	SESIÓN INFORMATIVA	8
5.2	CUMPLIMIENTO DE LA LEY	8
5.3	PREPARACIÓN PARA EL VUELO	8
5.4	LIMITACIONES DE VUELO	8
5.5	DAÑOS A UNA AERONAVE COMPETIDORA	8
5.6	PRUEBA Y OTROS VUELOS	9
5.7	APTITUD	9
5.8	DISCIPLINA EN AERÓDROMOS	9
5.9	PREVENCIÓN DE COLISIONES	9
5.10	VUELO EN LA NUBE	9
5.11	EQUIPO	9
5.12	EQUIPO ELECTRÓNICO	10
5.13	AYUDA EXTERIOR A LOS COMPETIDORES	10
6	TAREAS DEL CAMPEONATO	10
6.1	GENERAL	10
6.2	PERÍODO DE LA TAREA	10
6.3	SUSPENSIÓN O CANCELACIÓN DE TAREAS	11
6.4	TIPOS DE TAREAS	11
6.5	VOLAR LAS TAREAS	11
6.6	ATERIZAJE FUERA DE RECINTO	11
6.7	LÍMITES DE VUELO	12
6.8	EMERGENCIAS	12
6.9	EL ÁREA SEGURA	12
7	CONTROL DE VUELOS DE TAREAS	12
7.1	CRONOMETRAJE	12
7.2	REABASTECIMIENTO	12
7.3	EXACTITUD	12

2 MICROLIGHT / PARAMOTOR

2.1 INTRUSIÓN

Los procedimientos de esta Competición se regirán por los requisitos de la Sección General y la Sección 10 del Código Deportivo FAI con respecto a los eventos de Categoría 2, por las Reglas de Competencia de la Federación Portuguesa de Vuelo Libre (FPVL) y las regulaciones específicas que son objeto de este documento. La inscripción del piloto en la competición supone la aceptación de todas las bases a las que se refiere este reglamento.

Todos los pilotos vuelan bajo su propia responsabilidad y riesgo. El propósito de la organización es lograr una competencia justa y segura para todos los pilotos, así como promover el parapente al público.

Datos personales y derechos de imagen. Al registrarse al evento, el piloto es explícitamente:

Dar su permiso para el uso de sus datos personales para todos los fines relacionados con la competición, así como en cualquier acción de promoción del deporte, como publicidad de resultados, etc.

Ceder todos los derechos de imagen a la organización para su uso en actividades promocionales relacionadas con el evento, el deporte y la actividad federativa.

Este Reglamento Local combina la Sección General y la Sección 10 del Código Deportivo de la FAI con las regulaciones y requisitos específicos de este campeonato. El Código Deportivo de la FAI prevalecerá sobre la redacción del Reglamento Local si hay omisión o ambigüedad.

2.2 FECHAS Y PROGRAMA

Recepción, inspección de aeronaves, registro:	16/03/2023 – 8:00 a 12:00
Sesión informativa de seguridad obligatoria:	16/03/2023 – 12:00 a 14:00
El concurso comienza el	16/03/2023 – 14:30 a 18:00
Jornadas de vuelo del	16 al 19 – 8:00 a 18:00
Ceremonia de clausura, entrega de premios	19/03/2023 – 14:00

2.3 FUNCIONARIOS

Director de prueba:	Joaquim Lopes
Director:	Paulo Ferreira
Jurado:	presidente, Por definir
Stewards:	Por definir
Representación de los pilotos	se definirá en la sesión informativa sobre seguridad

2.4 ENTRADA

La Liga Portuguesa está abierta a todos los pilotos con una licencia válida para la clase Open, para la categoría FAI solo los pilotos con una licencia FAI puntuarán para el ranking FAI.

Pilotos de Paramotor masculinos y femeninos para las clases PF y PL, y piloto en silla de ruedas en la clase PL1.

- Class RPF1m y RPF1f
 - R** – categoría FAI, **P** – paramotor, **F** - despegue de pie, **1** – un piloto, **m / f** - masculino o femenino
- Class RPL1 m y RPL1f
 - R** – categoría FAI, **P** – paramotor, **L** – Trike, **1** – un piloto, **m/f** - masculino o femenino
- Class RPL2
 - R** – categoría FAI, **P** – paramotor, **L** – Trike, **2** – dos pilotos, **m/f** - masculino o femenino

Las inscripciones deben hacerse en el formulario de inscripción oficial.
(Sitio web: <https://landforadventures.com/>)

Si las solicitudes, con las tasas pagadas, no se reciben antes del 28 de febrero de 2023, la inscripción puede ser rechazada.

El precio de la inscripción es:

- 60 € (sesenta euros) para piloto y copiloto en cada clase
- 40 € (cuarenta euros) para Jefe de equipo, Asistente, Mecánico, Invitado.

El precio de la entrada incluye:

- Operaciones de competencia (configuración, control y evaluación de las tareas),
- Todos los materiales de competición (mapas, descripciones de tareas, atlas de puntos de control, pilones, pegatinas, etc.),
- Uso gratuito del aeródromo y entrada gratuita a todos los eventos oficiales,
- Lugar para cada equipo con agua,
- Precios preferenciales para comer.
- Camiseta del evento,
- Almuerzo en la ceremonia de clausura

Detalles de pago:

Para: Anabela Melo
IBAN: PT50 0035 086000007742300 71
SWIFT/BIC: CGDIPTPL

3 REEMBOLSO DE LAS ENTRADAS

3.1 CANCELACIÓN DEL EVENTO

Si el evento se cancela o no se lleva a cabo, se devolverán todas las tarifas de inscripción que se hayan pagado.

Si el evento se detiene por decisión del jurado o por fuerza mayor, las cuotas de inscripción se devolverán con menos 15 € para cubrir los costos con la organización.

3.2 RETIRADA DEL EVENTO

Los participantes que se retiren de la Liga Nacional Portuguesa antes del inicio del período oficial de

práctica tendrán derecho a un reembolso de parte de sus cuotas de inscripción de acuerdo con la escala a continuación.

30 días (o más) antes = 100%

29 días (o menos) antes = 50%

Los participantes que se retiren después del inicio del período de práctica oficial no recibirán ningún reembolso.

3.3 SEGURO

El seguro a terceros y el seguro de accidentes personales son obligatorios, el seguro contra daños a la aeronave es muy recomendable.

La prueba documental del seguro debe presentarse a los organizadores en el momento de la administración.

3.4 IDIOMA

El idioma oficial de los Campeonatos es el portugués, pero las sesiones informativas también pueden ser en español o inglés.

3.5 TROFEOS

Hasta al tercer lugar en cada clase, si hay un mínimo de tres participantes.

Las clasificaciones son:

- **Open** (todos los participantes)
 - Masculino
 - Femenino

- **Liga Nacional Portuguesa** (pilotos con licencia portuguesa)
 - Masculino
 - Femenino

- **Equipos** (los tres mejores pilotos de cada equipo)
- **Clubes** (los tres mejores pilotos de cada club)

3.6 CLASES DE LIGA

La Liga Nacional Portuguesa se llevará a cabo en las siguientes clases:

RPF1m + RPF1f, RPL1 y RPL2

3.7 VIABILIDAD DE CLASE

Para que una clase sea válida debe haber competidores de no menos de 3 pilotos en una clase, listos para volar la primera tarea, y debe comenzar un mínimo de una tarea.

3.8 VALIDEZ DEL CAMPEONATO

El título de Campeón se otorgará solo si ha habido al menos 3 tareas separadas.

4 NORMAS GENERALES DEL CONCURSO

4.1 REGISTRO

A su llegada, los pilotos deberán presentarse en la Oficina de Registro para que se verifiquen sus documentos y reciban reglamentos e información complementarios. Se requieren los siguientes documentos:

- Licencia deportiva FAI o licencia nacional de piloto + tarjeta IPPI
- Formulario de solicitud firmado
- Firmado Liberación de responsabilidad, Renuncia a derechos legales
- Pasaporte o DNI
- Prueba de un seguro válido (seguro de accidentes personales y de terceros)
- Certificado de aeronavegabilidad de la aeronave o permiso para volar.

La Oficina de Registro estará abierta como se indica en el sitio web y el grupo oficial de telegram.

4.2 CUALIFICACIONES DE PILOTO

Un piloto competidor deberá tener un nivel suficiente para satisfacer las demandas de una competencia internacional y poseer una licencia de piloto válida o un certificado equivalente. Tanto el piloto como el navegante deben tener una licencia emitida por su propio NAC.

4.3 AERONAVES Y EQUIPO ASOCIADO

Las aeronaves y el equipo proporcionado por el competidor deben tener un rendimiento y un estándar adecuados para el evento.

La aeronave siempre debe cumplir con la definición FAI de un Microlight o Paramotor.

La aeronave volará durante todo el campeonato como una sola entidad estructural utilizando el mismo conjunto de componentes que se utilizó el primer día, excepto que las hélices pueden cambiarse siempre que no se exceda el límite de peso y no se invalide el Certificado de aeronavegabilidad o permiso de vuelo.

Todas las aeronaves deben estar disponibles durante el período de registro para una verificación de aceptación en la configuración en la que volarán. Los organizadores tienen derecho a inspeccionar la conformidad de la clase y la aeronavegabilidad y, si es necesario, dejar en tierra cualquier aeronave por razones de seguridad en cualquier momento durante el evento.

Todas las aeronaves deben estar equipadas con un método simple de sellado del tanque de

combustible.

4.4 RESPONSABILIDADES DEL PILOTO

Los pilotos son responsables de una conducta adecuada, de garantizar que no volarán si sufre alguna discapacidad que pueda poner en peligro la seguridad de los demás y que han leído y entendido las normas.

Aser responsable de su propio vuelo y de la decisión de volar, independientemente de los recursos de seguridad puestos a disposición por la organización.

4.5 SITUACIÓN DE LAS NORMAS Y REGLAMENTOS

Una vez que haya comenzado la competición de vuelo el primer día:

No se pueden cambiar las reglas o regulaciones. Cualquier requisito adicional dentro de las reglas necesarias durante el evento no será retroactivo.

Los competidores no pueden ser sustituidos, cambiar a otra clase ni cambiar sus equipos.

4.6 DÍAS DE PRÁCTICA Y DESCANSO

No hay un día oficial de práctica anterior a la apertura del Campeonato.

Los días de descanso solo se llevarán a cabo por mal tiempo o emergencia imprevista.

4.7 QUEJAS

Un competidor que no esté satisfecho en cualquier asunto puede presentar una queja por escrito al director.

Las quejas se presentarán sin demora, pero en cualquier caso deben presentarse a más tardar 1 hora después de que se haya publicado la hoja de puntuación provisional respectiva, excepto para las tareas del último día de la competencia, o para las hojas de puntuación provisional publicadas en o después del último día de la competencia, cuando el límite de tiempo es de 15 minutos.

Una queja que pueda afectar el resultado de una tarea debe ser tratada y respondida por escrito antes de que se emita cualquier hoja de puntuación oficial.

4.8 PROTESTAS

Si el competidor no está satisfecho con la decisión sobre su Queja, puede hacer una protesta al presidente del Jurado por escrito y acompañada de la tarifa de protesta de 50 €.

La tasa es reembolsable si la protesta se mantiene o se retira antes del inicio del procedimiento. Sólo se podrá protestar contra una decisión del director del concurso.

Una protesta debe presentarse a más tardar 1 hora después de que se haya publicado la respectiva hoja de puntuación oficial, excepto para las tareas del último día de competencia, o para las hojas de puntuación oficiales publicadas en o después del último día de competencia, cuando el límite de tiempo es de 15 minutos.

5 NORMAS DE VUELO Y SEGURIDAD

5.1 SESIÓN INFORMATIVA

Las sesiones informativas se llevarán a cabo en cada día de vuelo. La hora y el lugar para las reuniones informativas y cualquier aplazamiento serán informados por el grupo oficial de telegram. Todas las sesiones informativas serán en portugués, español e inglés y serán grabadas por grabadora o video.

Se proporcionará una descripción completa de la tarea, información meteorológica, requisitos de seguridad de vuelo, sanciones y detalles de cualquier área de vuelo prohibida o restringida.

Los procedimientos para la preparación del vuelo, el despegue, el vuelo de la tarea, el aterrizaje y la puntuación, junto con cualquier penalización, se especificarán en la descripción de cada tarea.

Todos los pilotos deben volar en el espacio aéreo definido para el evento y respetar la legislación aeronáutica, es decir, con respecto al vuelo VFR. La altitud máxima se comunicará al inicio del evento, nunca superando los 1500 m. En eventos de distancia donde no se define una altitud de vuelo, también se debe considerar una altitud mínima de 150 m (que puede ser modificada por el director de carrera, en un briefing).

Los requisitos de seguridad de vuelo dados en la sesión informativa tienen el estatus de regulaciones.

5.2 CUMPLIMIENTO DE LA LEY

Cada competidor debe cumplir con las leyes y las reglas del aire del país en el que se celebran los campeonatos.

5.3 PREPARACIÓN PARA EL VUELO

Cada aeronave será sometida a una verificación previa al vuelo por su piloto y no podrá volar a menos que esté en servicio.

5.4 LIMITACIONES DE VUELO

Cada aeronave se volará dentro de las limitaciones de su Certificado de Aeronavegabilidad o Permiso de Vuelo. Se evitará cualquier maniobra peligrosa para otros competidores o para el público. Las acrobacias aéreas no autorizadas están prohibidas.

5.5 DAÑOS A UNA AERONAVE COMPETIDORA

Cualquier daño será reportado a los organizadores sin demora y la aeronave podrá ser reparada. Cualquier pieza de repuesto debe ser reemplazada por una pieza idéntica, excepto que las partes principales, como un ala para una aeronave controlada por parapente, pueden ser reemplazadas por un modelo similar o uno de menor rendimiento.

Nota: El cambio de piezas principales puede incurrir en una penalización.

Una aeronave puede ser reemplazada con permiso del Director si el daño ha resultado por causas ajenas al piloto. La sustitución sólo podrá efectuarse por una marca o modelo idénticos o por una aeronave de prestaciones similares o inferiores y que pueda volar en la misma clase.

5.6 PRUEBA Y OTROS VUELOS

Ningún competidor puede despegar en un día de competencia desde el sitio del concurso sin el permiso del director. Se puede dar permiso para un vuelo de prueba, pero si la tarea para esa clase ha comenzado, el piloto debe aterrizar y hacer un despegue de competencia en la tarea. No se permite practicar antes de una tarea.

5.7 APTITUD

Un piloto no puede volar a menos que esté en forma. Cualquier lesión, drogas o medicamentos tomados, que puedan afectar el rendimiento del piloto en el aire, debe ser reportado al director antes de volar.

Cada nación tiene la plena responsabilidad de luchar contra el dopaje. El control antidopaje puede llevarse a cabo en cualquier competidor en cualquier momento.

La decisión de imponer controles antidopaje podrá ser adoptada por la FAI, el organizador o la autoridad nacional del organizador.

Toda la información relevante se puede encontrar en el sitio web de [FAI: www.fai.org/medical](http://www.fai.org/medical)

5.8 DISCIPLINA EN AERÓDROMOS

Las señales de clasificación y los patrones de circuito y aterrizaje se darán en la sesión informativa y deben cumplirse. El incumplimiento será sancionado.

5.9 PREVENCIÓN DE COLISIONES

Se debe mantener una vigilancia adecuada en todo momento.

Un competidor involucrado en una colisión en el aire no debe continuar el vuelo si la integridad estructural de la aeronave está en duda.

Durante una navegación a lo largo de una etapa, los competidores no deben retroceder a lo largo de la línea de la pista contra la dirección de la tarea.

5.10 VUELO EN LA NUBE

El vuelo en la nube está prohibido y las aeronaves no deben llevar instrumentos giroscópicos o otros equipos que permitan volar sin referencia visual al suelo.

5.11 EQUIPO

Es obligatorio utilizar:

- Casco
- Paracaídas
- Botas
- Radio

5.12 EQUIPO ELECTRÓNICO

Los registradores de vuelo GNSS aprobados por CIMA y los ELT sin capacidad de transmisión de voz están permitidos y pueden transportarse. Los teléfonos móviles sellados, pueden ser transportados para su uso después del aterrizaje o en caso de emergencia, el director debe ser informado inmediatamente si el sello está roto.

Todos los demás dispositivos electrónicos con capacidades reales o potenciales de comunicación o navegación deben ser declarados y aprobados para su transporte por el director del Campeonato.

Un documento que describe el dispositivo será firmado por el competidor cuando se esté sellando, y el documento será retenido por la organización. Después de la tarea, siempre que el sello no esté roto, los documentos serán devueltos a cada competidor cuando llegue el momento de desprecintar el dispositivo. Si un documento aún está en posesión de la organización en el momento de emitir los puntajes, el competidor recibirá una penalización del 100% por tarea. Antes de cada tarea, el director pedirá a los alguaciles que verifiquen si hay infracciones. La penalización es la descalificación de la competición.

Las pistas descargadas del sistema de seguimiento en vivo serán la fuente principal de verificación y puntuación de vuelo GPS. Sólo en caso de errores o dudas será necesario descargar una pista alternativa desde el propio GPS de los pilotos. Solo se pueden usar dispositivos aprobados por CIMA y es responsabilidad del piloto suministrar el GPS y el cable para conectar su GPS a la computadora de la organización.

5.13 AYUDA EXTERIOR A LOS COMPETIDORES

Queda prohibida toda ayuda a la navegación por aeronaves no competidoras, incluidas las aeronaves competidoras que no lleven a cabo la tarea de su propia clase. Se trata de garantizar en la medida de lo posible que la competencia sea entre competidores individuales no ayudados ni controlados por ayudas externas.

6 TAREAS DEL CAMPEONATO

6.1 GENERAL

Para contar como una tarea válida del campeonato, todos los competidores de la clase en cuestión tendrán la oportunidad de tener al menos un vuelo de concurso con tiempo para llevar a cabo la tarea. Una tarea para cada clase puede ser diferente y se puede establecer una tarea para todas las clases. A un competidor generalmente se le permitirá solo un despegue para cada tarea y la tarea se puede volar una sola vez. Un competidor puede regresar al aeródromo dentro de los 5 minutos posteriores al despegue por razones de seguridad o en caso de falla de un registrador de vuelo GNSS. En este caso, en principio, se puede realizar una nueva salida sin penalización, pero tampoco el competidor debe beneficiarse en modo alguno de la reanudación. Las excepciones y penalizaciones se especificarán en la Descripción de la tarea.

Las tareas de precisión pueden combinarse con otras tareas o establecerse por separado.

6.2 PERÍODO DE LA TAREA

Los tiempos de despegue, cierre de ventanas de despegue, puntos de giro y último aterrizaje se mostrarán por escrito. Si el inicio se retrasa, los tiempos dados se retrasarán correspondientemente a menos que se indique específicamente lo contrario.

6.3 SUSPENSIÓN O CANCELACIÓN DE TAREAS

El director puede suspender el vuelo después de que hayan comenzado los despegues, si continuar es peligroso. Si el período de suspensión es lo suficientemente largo como para dar una ventaja injusta a cualquier competidor, la tarea será cancelada. Una vez que todos los competidores de una clase hayan despegado o hayan tenido la oportunidad de hacerlo, la tarea no se cancelará excepto por razones de fuerza mayor.

6.4 TIPOS DE TAREAS

N - Planificación de vuelo, tiempo estimado de navegación y velocidad. Sin limitación de combustible.

N1, N2, N3 y N4

E - Ahorro de combustible, rango de velocidad, duración, con combustible limitado.

E1 y E2

P - Precisión

P1, P 2, P 3, P4, P5, P6 y P7

Un catálogo de tareas (y sus sistemas de puntuación) que se implementarán durante el campeonato se adjunta a estas reglas locales.

6.5 VOLAR LAS TAREAS

Cualquier parte de una tarea de competición puede ser volada:

- a lo largo de un rumbo establecido en la dirección especificada en la sesión informativa,
- a lo largo de un curso decidido en vuelo en la dirección seleccionada por el piloto,
- de acuerdo con un patrón local especificado en la sesión informativa.

La tarea completa resultante es la combinación de lo anterior.

El orden de despegue puede ser:

- una orden de despegue programada, votada por el Organizador,
- abrir ventana,
- Campeonato actual o orden de campeonato inverso

El orden de despegue programado real se adjunta a la descripción de la tarea correspondiente. Si se requiere un toque y avance para separar partes de una tarea, los detalles se darán en la Descripción de la tarea y en la sesión informativa.

6.6 ATERRIZAGE FUERA DE RECINTO

Los aterrizajes de salida se puntuarán con cero, a menos que se indique específicamente en la sesión informativa. Si un piloto aterriza lejos del campo de meta o de la base, debe informar a los organizadores por teléfono, con el mínimo de retraso y, a más tardar, a la hora de cierre de la tarea. Puede romper el sello del tanque de combustible y volar a casa o regresar por carretera. La evidencia del lugar de aterrizaje debe obtenerse de la evidencia del registrador de vuelo GNSS. A su regreso a la base debe ir inmediatamente a Control con su evidencia. El incumplimiento de este procedimiento sin una buena razón puede resultar en que el piloto no sea calificado para la tarea o cobrado por cualquier servicio de rescate que haya sido llamado, o la descalificación.

6.7 LÍMITES DE VUELO

Los vuelos que terminen más allá de los límites del organizador obtendrán una puntuación de "0" en la tarea.

6.8 EMERGENCIAS

Un competidor que aterrice para ayudar a un piloto lesionado no perderá puntos y se beneficiará con puntos de acuerdo con la decisión del director.

6.9 EL ÁREA SEGURA

Esta es un área claramente marcada donde la aeronave debe colocarse de vez en cuando según las instrucciones del director. Una vez en el Área Segura y sin el permiso expreso del director, ninguna aeronave puede ser tocada por ningún motivo que no sea retirarla del Área Segura. Los competidores que no respeten las reglas del Área Segura pueden ser sancionados.

7 CONTROL DE VUELOS DE TAREAS.

7.1 CRONOMETRAJE

Todos los tiempos se dan, toman y calculan en hora local o tiempo transcurrido simple, redondeados a la precisión más precisa permitida.

7.2 REABASTECIMIENTO

El combustible se medirá por volumen para cualquier sesión de reabastecimiento de combustible. Las cantidades de combustible medidas incluyen el aceite cuando se mezcle con gasolina deberá estar dentro de ± 10 °C de la temperatura ambiente.

El repostaje se realizará en el orden y de acuerdo con las instrucciones dadas en la sesión informativa. El hecho de que la aeronave no esté presente a tiempo puede resultar en una penalización para el piloto.

Un observador oficial o un piloto rival debe controlar el abastecimiento de combustible.

7.3 EXACTITUD

La precisión del aterrizaje será verificada por cámaras de video.