



REGLAMENTO MADRILEÑO DE
COMPETICIÓN PARAPENTE HIKE AND FLY
2025

CAPÍTULO PRIMERO. GENERALIDADES.

La modalidad Parapente Hike and Fly combina el vuelo con caminar y/o correr. Consiste en llegar (generalmente a pie) a una zona de despegue a través de un recorrido prefijado o no, para despegar y completar un circuito de balizas, ya sea volando o a pie, o un recorrido establecido para el que en ocasiones se puede establecer el parámetro de realizarlo en un tiempo determinado. El tipo de prueba es seleccionada por el organizador según las condiciones de cada día o idiosincrasia de la prueba, y queda definida en las Reglas Locales que acostumbran a complementar al presente Reglamento.

Artículo 1. Condiciones para la participación

Todo participante de una competición de parapente h&f que se rija por este reglamento deberá cumplir los siguientes requisitos:

- 1.-Estar en posesión de un Seguro de Accidentes y de Responsabilidad Civil con coberturas de igual o superior valor a la póliza que expide FAM para la práctica del parapente.
- 2.-Poseer licencia FAM para la participación en pruebas federativas como Liga Madrileña o/y Campeonato de Madrid.
- 3.-Haber leído y comprendido este reglamento, así como los que competan al tipo de competición en la que se inscribe, y aceptar sin reservas todo lo que se dispone tanto en ellos como en el presente.
- 4.-Seguir los procesos de inscripción establecidos correctamente, facilitando y cumplimentando la documentación exigida por la organización. Así como abonar la cuota de inscripción en su totalidad en los plazos oficiales.
- 5.-Para puntuar en el circuito/ranking nacional el/la piloto deberá contar, además con extensión RFAE en vigor.

Artículo 2. Responsabilidad del/de la piloto.

El/la participante en una prueba de competición en parapente h&f camina, corre, despegar, vuela y aterriza bajo su total responsabilidad. Debe evaluar en todo momento las condiciones meteorológicas y contrastarlas con sus capacidades y las del ala que utiliza. Está obligad@ a volar con la mayor prudencia y respetar las normas de vuelo. También está obligad@ a vigilar permanentemente la evolución del medio aéreo, y a aterrizar si, a su parecer, las condiciones meteorológicas lo aconsejan.

Artículo 3. Forma física.

El/la piloto no debe volar si sufre alguna enfermedad o anomalía orgánica incompatible con la práctica del parapente. No debe volar bajo los efectos de alcohol, drogas y todas aquellas sustancias o medicamentos que puedan alterar su capacidad de reacción. Tampoco lo hará en estado de perturbación mental o importante desequilibrio emocional. El/la Director/a de Competición anulará la participación de un/una piloto que no cumpla estas condiciones. Antes de volar el/la piloto debe informar al/a la directora/a de Competición de cualquier lesión, herida, droga o medicación que pudiera afectar a su rendimiento durante la prueba.

Las sustancias destinadas a mejorar el rendimiento están prohibidas.

Artículo 4. Normas del Competición, Reglas Locales y Normas del Director/a.

Cada competición de parapente deberá ajustarse a la legislación vigente y, a lo redactado en el presente Reglamento. Si bien podrán redactarse unas Normas de Competición que lo complementen y ayuden a un buen desarrollo de la misma. Si el desarrollo del evento se realiza en diferentes fechas y zonas que requieran reglas especiales, la organización podrá incluir unas Reglas Locales para el evento concreto. El/la directora/a de Competición podrá dictar, en las reuniones de pilotos, normas adicionales a este reglamento y a las normas de competición, pero en ningún caso se podrán oponer a los reglamentos citados. Estas normas nunca serán aplicadas retroactivamente.

Artículo 5. Sistema de competición

Se podrán realizar múltiples estilos de competición a criterio del organizador, adaptándose así a diferentes requerimientos o/y a las características singulares de cada zona:

- Manga de varios días: prueba con una única manga de varios días de competición, que podrán ser consecutivos o alternos.
- Manga diaria: competición de una manga por cada día de competición.
- Vertical race: subida cronometrada -o no- y bajada neutralizada -o no-. Posible aterrizaje de precisión en diana.

Previamente, a tod@s los pilotos se les proporcionara un listado o archivo de balizas en los formatos compatibles y un listado de recorridos o/y archivos GPX de tracks o recorridos. Estos deberán ser cargados o/y seguidos en sus GPS para la posterior programación de la manga. En cada manga se deberá informar a l@s pilotos mediante un panel de tareas la ruta a realizar mediante balizas. Se indicará si las balizas son de paso libre (aéreo o por tierra) u obligatoriamente de paso por tierra, es decir: en caso de estar volando será necesario aterrizar. Opcionalmente en las balizas de paso terrestre podrá imponerse la obligatoriedad de firmar un control de paso. Este deberá estar bien señalizado y los más cercano al centro de la baliza posible. En dicho panel también deberá especificarse si el recorrido entre balizas es libre o mediante ruta establecida (archivo GPX).

Artículo 6. Duración de una manga.

Excepto que la prueba sea de una índole que no lo permita, la duración de una manga debe quedar establecida en el panel de tareas. Esta puede ser de horas o de días consecutivos o alternos. En caso de realizarse durante varios días seguidos se deberá especificar en el panel de tareas, así como los horarios de autorización del vuelo o periodos de descanso obligatorio, que en ningún caso se podrá usar la noche para volar en parapente, horarios establecidos por las normas aéreas vigentes en vuelos VFR.

Artículo 7. Puntuación de las mangas y clasificación

Sin perjuicio de que cada competición tenga una puntuación diferente, para establecer clasificaciones valederas para un ránking autonómico o nacional se utilizará una fórmula similar (no exactamente igual) a la academia Suiza de H&F (<https://xalpsacademy.com/swiss-cup/>)

El número de puntos al primer clasificado será el mismo que el número de participantes en la prueba (ej. 30 participantes: 30 puntos el primero, 29 el segundo, 28 el tercero, así hasta 1 punto el 30º clasificado). Este resultado se multiplicará por el número de días de la prueba/manga, es decir, si la competición es por mangas diarias, cada manga multiplicará *1. Si es una manga de varios días, multiplicará por los días que dure (ej. Liga Nacional de 3 días y 3 mangas: factor 1 cada manga. Una manga que utilice los tres días: factor 3 el resultado final. Formato conjunto (mangas de varios días y mangas diarias) mismo criterio.

Los puntos de cada prueba se sumarán al Ranking Nacional con el factor establecido para pruebas regionales será 0.8 (resultado final*0.8).

Artículo 8. Categorías.

Al finalizar la competición se realizará una clasificación GENERAL y otra de la categoría FEMENINA. Si existieran otras clasificaciones por categorías (HOMOLOGACIÓN PARAPENTE, EDAD, PESO, EQUIPOS etc.) se deberán especificar en las reglas locales e informar previamente al@s participantes.

Artículo 9. Respeto al medio Natural.

L@s organizadores y participantes están obligad@s a respetar el medio natural en el que se desarrolla la prueba, así como las normativas ambientales correspondientes, extremando el cuidado y la preservación del entorno inmediato a la zona de despegue y aterrizaje. El incumplimiento de esta norma será motivo de sanción.

CAPÍTULO SEGUNDO. ORGANIZACIÓN.

Artículo 10. Director/a de Competición.

Corresponde al/a la directora/a de Competición: 1. Cuidar de la correcta aplicación de las normas y reglamentos. 2. Decidir la tarea y horarios a realizar en cada manga. Se puede asesorar para dicha realización de algún/a piloto o conocedor/a de las zonas donde se podrían realizar recorridos terrestres. 6. Decidir la parada de segmento de vuelo o cancelación de la prueba. 7. Recibir las reclamaciones presentadas por l@s competidor@s. Para la realización de estas tareas el/la directora/a de Competición puede nombrar un@ o más ayudantes. L@s ayudantes deberán estar representad@s en las Reglas Locales.

Artículo 11. Juez/a de Competición

Corresponde al Juez/a de Competición: 1. Vigilar el desarrollo de la prueba e informar de cualquier comportamiento antideportivo, incumplimiento de normas o reglamentos, o de cualquier comportamiento perjudicial para la seguridad de otr@s competidor@s o del público, o en algún modo perjudicial para el deporte. 2. Examinar las huellas del GPS presentadas por l@s pilotos y determinar su validez si hubiese una reclamación o protesta. 3. Asesorar al/a la Director/a de Competición y al resto de la organización en el cumplimiento de sus tareas. 4. Requerir al@s organizador@s, si es necesario, que se ciñan a lo dispuesto en éste y otros reglamentos y normas aplicables. Por seguridad /la juez/a principal puede parar la manga después de iniciada la carrera, considerándose la manga parada. 5. Interpretar las normas y reglamentos de la prueba. 6. Valorar las reclamaciones presentadas por l@s pilotos y decidir al respecto. 7. Acordar las sanciones por infracciones a la disciplina deportiva a que hubiera lugar.

Artículo 12. Comité de Seguridad segmento aéreo

1.-En competiciones multitudinarias todos los participantes podrán informar de la situación en el segmento aéreo. 2.-Deberán dirigirse al/a la directora/a indicando nombre o dorsal, situación, altitud y nivel de seguridad. 3.-Será obligación de todos los pilotos a responder al requerimiento del/de la directora/a de Competición sobre el nivel de seguridad en vuelo, siguiendo la siguiente escala: NIVEL 1: Condiciones óptimas para el vuelo NIVEL 2: Condiciones puntualmente peligrosas o con posibilidad de convertirse en muy peligrosas, pero aptas para continuar volando. NIVEL 3: Condiciones muy peligrosas para el vuelo y no aptas para seguir con la prueba planteada. Cuando se reporta nivel 2 o nivel 3, se debe decir también el lugar y la altitud para que el/la directora/a de competición y los jueces/juezas, se hagan una idea más exacta de la situación. Ejemplo: Dorsal 7 a 2300 en Arcones o a 4km de la baliza X nivel 3. Repito: nivel 3.

CAPITULO TERCERO. EQUIPO DE VUELO

Artículo 13. Equipo Mínimo

Equipo mínimo obligatorio: el/la competidor/a debe usar y cargar en todos los segmentos, excepto aquellos en que se indique lo contrario, el equipo mínimo obligatorio. Este estará compuesto por los siguientes elementos:

- ALA: Certificación EN 926-2 o/y 926-1 o/y LTF 91/09 obligatoria, buen estado y dentro de su vida útil.
- CASCO: certificado EN 966 (Deportes aéreos) en buen estado y dentro de su vida útil.
- ARNÉS certificado EN 1651 o/y LTF 91-09 con protección en buen estado y dentro de su vida útil. No se admitirán arneses ultraligeros sin protección.
- PROTECCIÓN DEL ARNÉS: cada participante deberá llevar consigo este elemento si es que la homologación del arnés ha sido efectuada incluyéndolo.

En el caso de emplear protecciones inflables, estas deben estar conformadas antes de salir a volar. Está prohibido el vuelo sin hinchar el elemento absorbedor de impactos.

- GPS: con registro de traza y altitud. Con la finalidad de registrar tanto el segmento aéreo como el terrestre se podrán utilizar dos aparatos diferentes si fuese necesario.
- TRACKER o RASTREADOR: sistema de localización en directo, aportado por la organización o sugerido por la misma a través de una aplicación y un dispositivo electrónico (smartphone, por ejemplo).
- PARACAÍDAS DE EMERGENCIA: certificado EN/LTF en buen estado y dentro de su vida útil. Que haya sido plegado y aireado por última vez en un plazo no superior a 12 meses.
- EMISORA DE RADIO: cargada y encendida durante los segmentos aéreos y en la frecuencia de seguridad indicada por la organización.
- TELÉFONO MÓVIL: con las aplicaciones marcadas por la organización.

El/ director/a o juez/a se reservan el derecho a revisar el equipo del/de la piloto en cualquier momento.

Equipo recomendable:

Con la finalidad de complementar el material obligatorio, y contar con elementos de seguridad extra, se recomienda el uso de guantes además de incorporar, a ser posible protegidos en fundas

o bolsas impermeables, un chaleco reflectante en caso de transitar por carreteras, una linterna frontal con pilas o baterías cargadas (apoyada, si se desea, con una luz de posición), alguna prenda impermeable, gorra, brújula, navaja, cremas de protección solar, un contenedor para hidratación y algunos alimentos de asimilación rápida. Una manta térmica, un silbato, un pequeño botiquín y bastones telescópicos o plegables también son elementos de interés.

Artículo 14. GPS

Cada piloto portará, al menos, un navegador de posición GPS que memorice el recorrido realizado, y posibilite una posterior comprobación y validación del mismo (en 3 dimensiones: latitud, longitud y altitud). El/la piloto será único responsable del buen funcionamiento, mantenimiento y correcta calibración de su navegador GPS. No todos los GPS son compatibles con los programas de validación; el/la piloto cuidará de informarse de la lista de modelos válidos. La organización deberá facilitar los medios necesarios para la descarga y comprobación de los registros o tracks, facilitados por l@s pilotos. En caso de pruebas con limitaciones de Altitud en Vuelo, el/la directora/a de Competición establecerá la altitud del despegue antes del comienzo de la prueba, dato que servirá como referencia para l@s participantes. El/la piloto deberá calibrar su aparato con la altitud indicada, si fuera necesario. El/la piloto hará constar en la hoja de inscripción de cada competición el número de serie de su/sus GPS. En caso de no hacerlo, podrá ser denegada la descarga de los datos recogidos por su GPS, al no ofrecer fiabilidad suficiente. Para facilitar el reconocimiento por el programa de validación, la organización podrá solicitar que l@s pilotos introduzcan un nuevo punto de paso (baliza) en su GPS con un nombre que coincida con el formato que requiera el programa de clasificaciones. Las unidades de medida son 1 metro y un segundo.

Artículo 15. Ala

El ala o vela deberá estar en condiciones de volar con seguridad. En cualquier momento de la competición el/la director/a de Competición o el Jurado podrá inspeccionarla y, si lo considerara oportuno podrá impedir la participación con ella por razones de seguridad. No está permitido cambiar o modificar el ala durante una prueba, salvo en el caso de reparaciones esenciales. En caso de reparación, cualquier recambio debe ajustarse exactamente a las especificaciones iniciales. Cualquier deterioro en la vela debe ser comunicado al/a la directora/a de Competición sin tardanza y antes de proceder a su reparación. El/la directora/a de Competición podrá dar permiso para sustituir un ala deteriorada por otra. Si la vela de sustitución corresponde a una clase superior en homologación, el/la piloto pasará automáticamente a la clasificación pertinente con los puntos obtenidos hasta el momento. Si es sustituida por otra de homologación inferior, seguirá en la categoría con la vela de homologación superior. Las velas no pueden tener ninguna modificación en las medidas de los paños, cordinos, bandas y elementos de modificación de velocidad, con respecto a los planos originales de homologación. Cualquier tipo de cambio de estas características imposibilita la participación. Podrá ser requerida la colocación del dorsal del piloto en el centro de la vela para su identificación durante el vuelo. Deberá indicarse la forma y el tamaño en las normas de competición o reglas locales, en caso contrario, se entenderá que no es obligatorio.

Artículo 16. Emisoras de radio

Tod@s l@s pilotos deberán disponer de un transmisor/receptor de radio, en perfecto estado y deberán conocer su funcionamiento. Tod@s l@s pilotos deberán sintonizar la frecuencia de

seguridad facilitada por la organización antes y durante el vuelo. Podrá ser autorizada por parte del/de la Directora de Competición, si lo estima conveniente, la utilización de otras frecuencias durante el vuelo. El/la piloto, en cualquier caso, deberá justificar los medios que utilizará para estar permanentemente informad@ de las órdenes transmitidas por el/la directora/a de Competición a través la frecuencia de seguridad. El uso de 'vox' (control de la transmisión por la voz) en la frecuencia de seguridad indicada por el/la directora/a de Competición está prohibido. También está prohibido hacer uso de esta frecuencia para cuestiones no relacionadas con la seguridad de la prueba. Es responsabilidad del/de la piloto estar en regla y conforme con la legislación que regula la utilización del transmisor de radio.

CAPÍTULO CUARTO. DESARROLLO DE LAS MANGAS.

Artículo 17. Panel de Tareas.

Toda la información relativa a la prueba será recogida en el Panel de Tareas y expuesta en todas las reuniones de l@s pilotos realizadas. En dicho panel deberá indicar el recorrido mediante balizas, que tipo de balizas son (libres o terrestres), e indicar si el recorrido entre balizas es libre o siguiendo traza o track GPX, horarios y limitaciones de altura existentes. En cada reunión de pilotos el/la Juez/a, o persona por él/ella delegada, obtendrá una fotografía de dicho panel.

Cualquier modificación deberá ser nuevamente fotografiada y todas las tomas quedarán a disposición de l@s pilotos hasta el final del periodo de reclamaciones. Todas las fotografías tomadas al Panel de Tareas serán adjuntadas en el informe de la competición que se hará llegar a la CTNP tras la finalización del evento. Se recomienda publicar la fotografía del último panel junto a las clasificaciones diarias.

Artículo 18. Asistencia

La asistencia está prohibida, excepto que las reglas particulares de la competición lo permitan. Sí se permitirá la asistencia por parte de la organización, ya sea como avituallamiento o a la preparación de material, siempre que dicha ayuda sea igual para tod@s los participantes.

Artículo 19. Cancelación o parada segmento aéreo

El/la directora/a de competición podrá cancelar o parar todas las pruebas por cualquier circunstancia. Para cancelarla deberá anunciarlo por la emisora y a través de mensaje a tod@s l@s pilotos, indicando la hora exacta de la parada de la prueba. También podrá parar el segmento aéreo por tema meteorológico o por accidente, aunque la prueba podrá seguir de manera terrestre, se deberá avisar por emisora y por mensaje a l@s pilotos la parada del segmento aéreo y cuál es la hora límite para aterrizar, mínimo 5 min después del aviso, tod@s l@s pilotos deberán haber aterrizado en dicho tiempo, en caso de no haber aterrizado sin ninguna circunstancia que lo impidiera, este será sancionado.

Artículo 20. Descarga GPS

Para la comprobación de la realización de toda la tarea podrán usarse trackers aportados por la organización o las aplicaciones indicadas por la misma. En caso de que alguno de ellos fallara el/la piloto deberá aportar sus GPS para ser comprobados. La organización no se hará responsable si algún tracker falla y el GPS que aporte el piloto también lo haga. En ese caso el/la piloto puede ser sancionad@ como si no hubiera pasado por las balizas.

CAPITULO QUINTO.

Sanciones y Reclamaciones

Las sanciones y reclamaciones se utilizarán de base el mismo sistema y procedimientos que las descritas en el Reglamento Técnico de Competición Cross de Parapente de la misma Real Federación Aeronáutica Española. Solo aquellas que modifiquen algunas de las existentes quedaran anuladas, también son modificables temporalmente por la particularidad del formato a través de Reglas Locales.

**NOTA: Este reglamento ha sido elaborado atendiendo también al aprobado en la FAI pero, evidentemente, adaptado a los requerimientos de la FAM. Algunos de los apartados han sido modificados para conservar los derechos de los deportistas y evitar posibles problemas de coberturas de seguros derivados de la utilización de elementos no certificados para deportes aéreos.*