



## **Fly games Series**

### **Reglamento:**

#### **Introducción**

El Fly Games Paramotor, es un evento de competición aérea, que combina velocidad, técnica y precisión en la disciplina aeronáutica del paramotor. Pensado en base a la seguridad y el espectáculo.

Este evento llevará al gran público a disfrutar de uno de los deportes aéreos más modernos, cercanos y espectacular; el paramotor.

Gracias a su autonomía, en cuanto a mínimo espacio en despegue y aterrizajes, su bajo peso y estilo de vuelo; el paramotor es con diferencia a otros deportes, el que más se acerca a el viejo sueño del ser humano de volar como las aves.

Si a esto sumamos un reglamento de fácil entendimiento para el público, seguridad en las maniobras de vuelo y los mejores pilotos del panorama mundial, tendremos asegurado el espectáculo.

Como gran evento aéreo que se precie, tendrá además de las carreras y diferentes pruebas de habilidad, exhibiciones de parapente acrobático y free style de paramotor, así como algunas sorpresas en otras modalidades aeronáuticas.

Todo ello intercalado con eliminatorias de pilotos en cada bloque de mangas realizadas.

Tenemos la certeza de que el resultado serán 2 horas intensas de show y competición aérea por día, que dejarán al público asistente absortos e incrédulos ante la magia del Paramotor .

## 1 .Reglamento de competición

### 1.1Información general

Los objetivos principales de la competición, y por tanto del reglamento de la misma son: La seguridad y la vistosidad en las pruebas, tanto de cara al público como para pilotos. Además de obtener una clasificación con los mejores pilotos de los Fly Games Paramotor.

Como decíamos al comienzo, se combinarán la velocidad ,la técnica y la precisión.

Dependiendo del área disponible adaptaremos el diseño de los recorridos, teniendo como denominador común, el uso de pilonas inflables de 8 y 12 metros de alto y en forma cónica ,que delimitaran los circuitos. Además la novedad de que varios pilotos al mismo tiempo realizaran "Carreras en simultaneo".Estos slaloms están diseñados en base a los objetivos antes mencionados

### 1.2.Precisión

Además de las carreras, existirán maniobras de precisión Swoop ( pie en agua), inspirada en el paracaidismo; también el giro de la muerte, que consiste en tocar con la punta del ala la arena de la playa, el agua o el suelo dependiendo esto de la zona de competición. Estas maniobras se integrarán en las pruebas y otorgarán bonificaciones en la clasificación de cada piloto.

### 1.3 Tipos de slalom

- Slalom entre pilonas por parejas FG3: Los pilotos se batirán de dos en dos, realizando simultáneamente 2 circuitos paralelos, elegidos del catalogo de slalom previsto.
- Carreras de velocidad FG2: En grupos de 2 o 3 los pilotos tendrán que volar un mismo recorrido adaptado al lugar; es aconsejable que el tiempo en realizar una vuelta no sea superior a 3 minutos, deberá se muy simple y de fácil entendimiento.
- Carrera con habilidad FG1: de forma individual , con el mismo recorrido que el FG2 o similar y además con habilidades durante el mismo que lo harán más vistoso y técnico. Giro de la muerte, swooping, etc.

### 1.4 Presentación

Cada participante será presentado por el speaker y tendrá unos minutos para hacer una demostración de sus habilidades aéreas free style

## 2.Reglas locales

### 2.1Desarrollo del campeonato

Cada organizador tendrá la decisión de realizar el numero de mangas que le convenga, será importante que se estructure en un modelo de eliminatorias , parecido al ejemplo siguiente.

En el Fly Games Playa de Santos 2011 , realizaremos 3 tipos de pruebas: FG1, FG2 y FG3 (ver en catalogo de pruebas).

Inicialmente se realizarán 3 mangas el día 3/12 . De la clasificación de ese día se elegirán a los 10 mejores pilotos para continuar en la competición.

El día 4/12 se realizaran 1 manga de repesca con los pilotos descalificados del día anterior, de los cuales se extraerán a los 2 mejores. A continuación se realizarán 2 mangas de las que se extraerán a los 5 mejores pilotos que participaran en la final.

## 2.2 Final:

Los 5 mejores pilotos competirán en el FG1 individualmente; de la clasificación resultante se obtendrán el 5, 4 y 3 puesto. Los 2 pilotos restantes correrán en el FG2 para batirse piloto a piloto por el 1 y 2 puesto.

Para la entrega de premios, en el caso de no poder continuar con el campeonato por meteo adversa , se tomará el último bloque de clasificación, resultante de la fase eliminatoria en la que esté el campeonato.

Quedará a discreción de la organización el acortar las fases clasificatorias y el cambiar orden de pruebas.

Para dar el evento por valido, se necesitará al menos la realización de 3 mangas validas

## 2.3 Premiación:

Sera condición sine qua non el dotar de premios en metálico a los primeros clasificados, preferiblemente los 5 primeros. Este tipo de eventos requiere una patrocinio adecuado a nuestro deporte, solo así se podrá crecer hacia un desarrollo de nuestras cualidades tanto deportivas como mediáticas.

## 2.4 Cancelacion de mangas:

La organización se reserva el derecho de cancelar mangas en los siguientes casos: meteorología adversa, cambio de dirección de despegue (en este caso se comenzaría de nuevo a realizar la manga cancelada) . Otros

## 2.5 Comité de pilotos:

Los pilotos elegirán a dos representantes como interlocutores entre ellos y la organización. Su opinión se tendrá en cuenta para las decisiones en cambio de dirección de despegue y temas técnicos y de seguridad, tendrán voz pero no voto en las demás cuestiones

## 3.Puntuación:

Para realizar el ranking tanto de cada manga como de los generales de cada bloque clasificatorio, se usarán los tiempos de totales de cada piloto con las penalizaciones incluidas, de tal forma que el primer piloto será el que tenga menor tiempo acumulado y el peor el que más. Los tiempos se medirán en minutos, segundos y centésimas de segundo= 00:00,00

### 3.1 Penalizaciones de pruebas:

No tocar el suelo con el estabulo en la prueba FG1 = 3 segundos  
No realizar correctamente el swooping= 4 segundos.

Esto significa que el piloto tendrá que poner el pie en la piscina de agua antes de la primera marca y mantenerlo hasta la segunda y última.

### 3.2 Penalización por defecto.

- Significa tener el peor de los tiempos de todos los pilotos en esa manga
- Será penalizado en tiempo por defecto las siguientes acciones:
- No realizar correctamente el recorrido
- Fallar 2 veces el despegue en FG1
- Tardar en despegar más de el tiempo de que necesite tu pareja en hacer una vuelta en el recorrido(FG2 FG3)
- Cuando los 2 pilotos no despegan a la bajada de bandera, el tiempo seguirá corriendo, al pasar 30 segundos sin despegar, serán penalizados por defecto.

### 3.3 Penalizaciones a juicio del director de competición

- Vuelo peligroso sobre el público
- Invadir en vuelo la zona de seguridad.
- Falsa declaración
- Pilotaje agresivo y de riesgo en las pruebas de 2 pilotos
- Maniobras inapropiadas:
- Desacatar las ordenes de los jueces
- Insultos y demás injurias al jurado o al público
- Cualquier defecto derivado de una acción imprevista en los reglamentos y que sea claramente injusta.

### 3.4 Despegue nulo

Un despegue se dará por nulo en el FG1, cuando el piloto se detenga completamente durante más de 10 segundos.

## 4. Organización del deck, disciplina en el suelo y despegues:

La organización colocará varios decks en las diferentes direcciones de los vientos, de tal forma que varios pilotos estén preparados para las salidas, tanto en las pruebas en solitario como en las de a 2.

### 4.1 Líneas de salida

Las líneas de salida se posicionan de cara al viento y equidistantes al primer pilón. Hay suficiente tiempo para que los pilotos preparen su equipo en el despegue, Debe haber por lo menos 4 posiciones de salida marcadas en cada deck. Cada una de estas posiciones de salida estarán a la misma distancia del pilón y permitirán el despegue en varias direcciones. En las pruebas por parejas los pilotos deben comenzar siempre en posiciones relativas.

### 4.2 Despegue

Ningún piloto deberá despegar sin el permiso del Director o de un Marshall.

Se permitirá que un asistente autorizado ayude al piloto a colocar la vela pero el despegue deberá realizarse sin ningún tipo de ayuda. En caso de fallo de despegue, el piloto podrá pedir ayuda rápida al asistente, siempre que sea algo muy inmediato y que no supere los tiempos máximos permitidos.

Un despegue abortado no supone, en principio, ninguna penalización. Si la prueba ha comenzado, un despegue fallido no significa que el piloto tenga que retirarse tras la línea de salida, pero de todos modos el piloto debe despegar dentro del tiempo indicado. (ver 4.3)

#### 4.3 Instrucciones para las salidas.

Será obligación de los pilotos estar preparados para el despegue cuando su deck asignado este libre y sea su turno de colocarse.

El piloto tendrá un tiempo de cortesía para confirmar la bajada de bandera de 30 segundos.

En caso de salida nula en FG1, pasará el turno de el piloto y se dará salida al siguiente, el piloto que falló despegue pasa al último turno de su deck asignado para intentar por última vez.

En caso fallar despegue en FG2 y FG3 un piloto, tendrá opción de intentarlo de nuevo, y tendrá de tiempo, el que su compañero de carrera tarde en dar una vuelta al circuito.

En caso de fallar despegue en FG2 y FG3 los dos pilotos de la carrera, el juez de cronos les dará 30 segundos para intentarlo, mientras el tiempo total continua corriendo; si uno de los dos consigue despegar en ese tiempo, se aplicara la norma anterior.

#### 4.4 Procedimiento de salida

Para conseguir los objetivos básicos del evento, es necesario que los despegues se realicen de una forma organizada y práctica, para ello, se asignaran los deck por grupos de varios pilotos de tal forma que siempre tengamos varios pilotos preparados para la salida.

### 5. Equipo de vuelo

Es responsabilidad del piloto mantener su equipo de vuelo en buen funcionamiento y hacer revisiones de seguridad antes y después del vuelo; un equipo revisado por el director de competición que no pase el test de seguridad (de vuelo y para el público) estará sujeto a la restricción de uso. En caso de cambio de motor, el piloto deberá comunicarlo a la organización. Para cambio de vela, solo se dará permiso en caso de rotura y si no influye a favor del piloto.

El equipo obligatorio de vuelo es: vela, casco, camiseta evento, dorsal vela, dorsal casco y radio con equipo de comunicación.

### 6. Briefing y entrenamientos

Es responsabilidad del piloto participar de todos los briefings y entrenamientos, comprender el reglamento y organización técnica del campeonato.

### 7. Señales, Banderas y comunicación y puerta de cierre de tiempos

Para el buen entendimiento entre jueces de pista , jueces de crono y director de competición, así como para los pilotos, se usaran sistema de Banderas y radio.

#### 7.1 La bandera de cuadros.

Se usara para dar las salidas y será el punto de partida del crono

#### 7.2 La bandera roja.

Principalmente, se usará para indicar algún tipo de penalización en el recorrido del piloto y serán indicaciones entre jueces y para el público, el piloto deberá continuar con su carrera.

En casos excepcionales las banderas rojas se usaran para indicar cierre de pista, en este caso, varias banderas rojas se ondearan simultáneamente

#### 7.3 La bandera verde.

Indicará que se puede comenzar a preparar la salida y que todo personal está preparado

#### 7.4 Comunicación vía radio

Los pilotos y el director de competición, estarán comunicados por radio. El director dará las indicaciones a los pilotos, tanto para las salidas de prueba, como para la entradas en la presentación, así como cualquier otra indicación; los pilotos solo comunicaran por radio en caso de emergencia y fuerza mayor.

#### 7.5 Puerta de cierre de tiempos

Existirá una puerta de cierre de tiempos en los recorridos, esta consiste en dos células fotoeléctricas posicionadas de manera que el piloto o alguna parte de su equipo deberá pasar a menos de dos metros del suelo para cerrar tiempos. Por cortesía la organización hará un recordatorio por radio en FG-2 y 3, sabiendo que la responsabilidad de contar las vueltas y cerrar tiempo es del piloto.

El no cerrar tiempos supondrá una penalización por defecto.

#### 8.Tráfico

El director de competición explicará las normas de tráfico aéreo ,despegues, aterrizajes y de seguridad en pista; será responsabilidad del piloto acatarlas En la pista dispondremos de lugar de aterrizaje oficial.

Aterrizaje emergencia. Existirá un protocolo de emergencia, en caso de aterrizaje en pista : se activara en cuanto un piloto aterrice en cualquier lugar de la pista excepto los aterrizajes oficiales.

#### 9. Quejas y protestas.

Aquel competidor que no esté de acuerdo con su penalización o su tiempo, tiene la posibilidad de realizar una queja al Director.

El momento en presentar la queja será al terminar un bloque clasificatorio , en ningún caso mientras se esté realizando una manga

Las reclamaciones deberán ser realizadas y resueltas sin demora. El piloto tendrá que estar seguro de que tiene un fundamento de valor para realizarla.

El tiempo límite será : 10 minutos después del primer bloque clasificatorio e inmediato en los otros

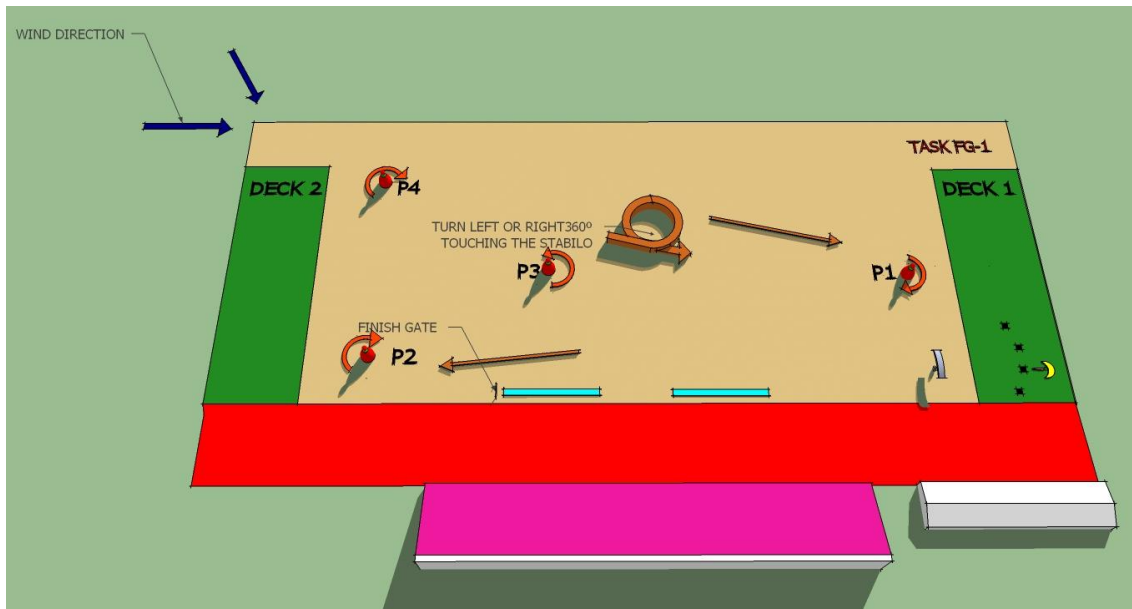
Para resolver la queja se tendrá en cuenta la opinión de los jueces involucrados , el director de competición decidirá de forma inmediata la solución de la misma.

10.Catálogo de pruebas

**Tasks catalogue:**

**Task catalogue:**

***TASK FG-1***



TASK : FLYGAMES 1 FG-1  
INDIVIDUAL

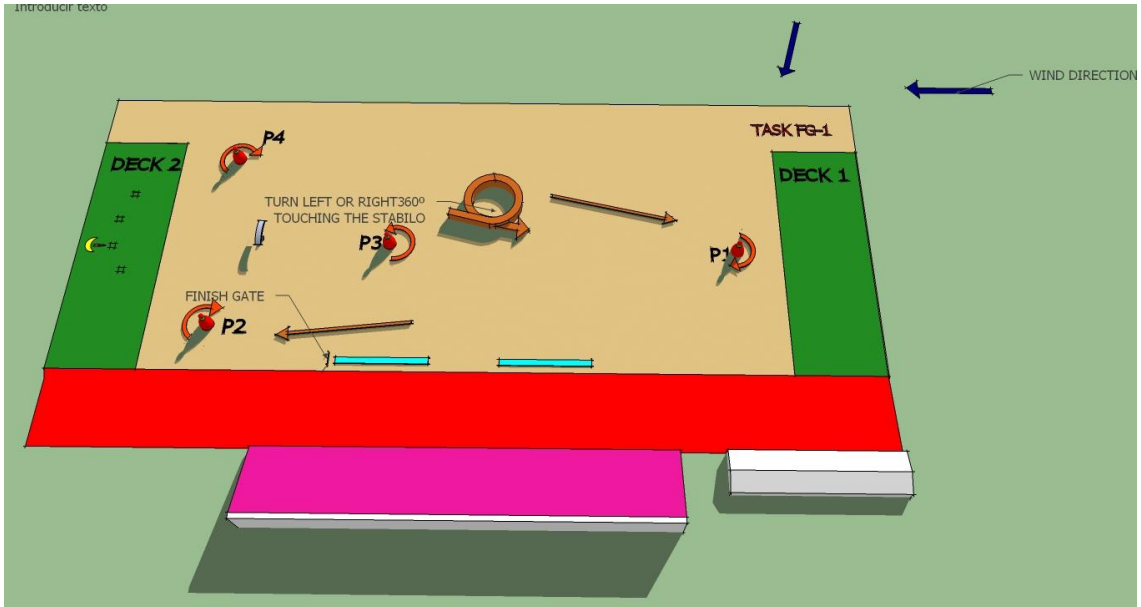
PILONS : 4

DESCRIPTION : FG-1 is a slalom task, where the pilot must to do a circuit around four pilons, and to do a 360° touching with the stabilo the ground and a swooping. The scoring of the task will be the time with the penalties

The pilot takes-off at the Marshal's signal. On the flag (or any other signal determined by the Competition Director), and timing commences at this point, the pilot enters the course as indicated in the diagram above, toward the P2 facing him, goes round it, the pilot flies toward the P3 pylon, He continues toward the P4 pylon and between the P4 and P1 the pilot will try to do a left or right 360° touching the ground with the stabile, then the pilot will go toward P1 and then to the swooping and he have to touch the water with the foot a determinate distance, at the end of the swooping cross the exit gate to close the time.

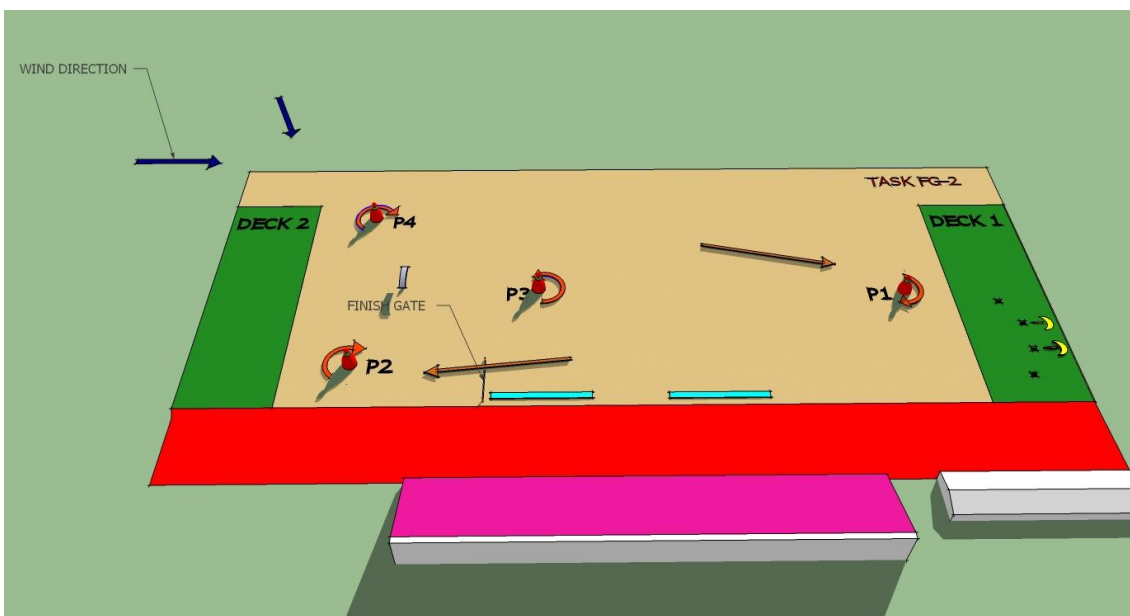
ESPECIALS RULES: In the case the wind direction change.

FG-1 SOUTH WIND



The pilots will have to take-off and enters the course as indicated in the diagram above, toward the P1 facing him, goes round it, where starts the 1<sup>st</sup> round and then they go toward to the P2 facing him, goes round it, the pilot flies toward the P3 pylon, He continues toward the P4 pylon and between the P4 and P1 the pilot will try to do a left or right 360° touching the ground with the stabile, then the pilot will go toward P1 and then to the swooping and he have to touch the water with the foot a determinate distance, at the end of the swooping cross the exit gate to close the time.

## TASK FG-2



TASK : FLYGAMES 2 FG-2

DOUBLE

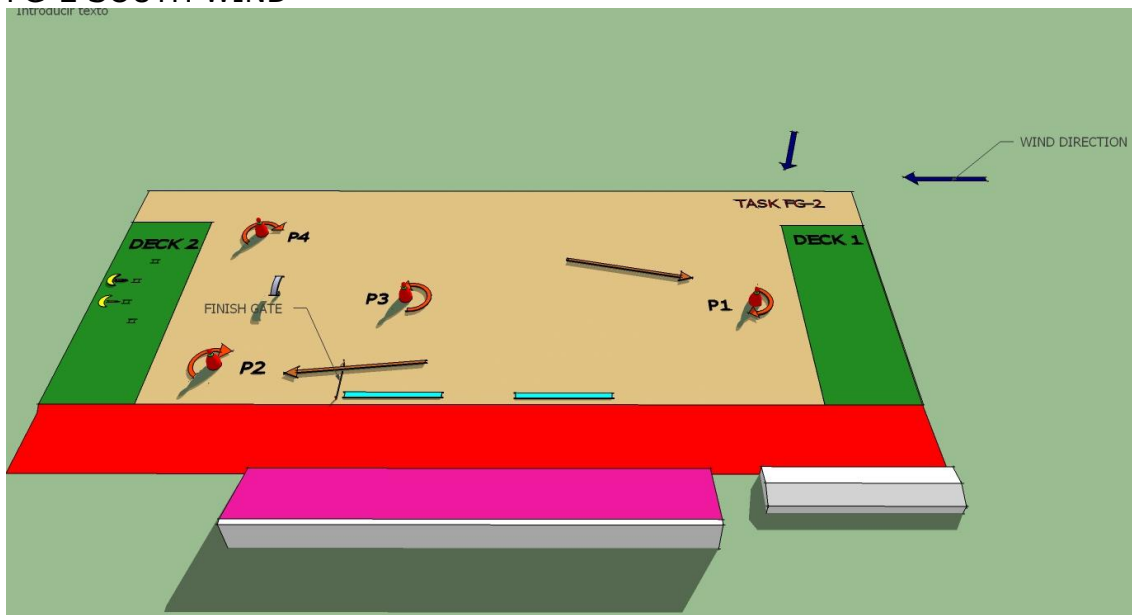
PILONS : 4

DESCRIPTION : FG-2 is a slalon task, where participate two pilots, they must to do a circuit around four pilons, and must run it three or four times. The scoring of the task will be the time.

The pilots takes-off at the Marshal's signal. On the flag (or any other signal determined by the Competition Director), and timing commences at this point, the pilots enters the course as indicated in the diagram above, toward to the P2 facing him, goes round it, the pilots flies toward the P3 pylon, He continues toward the P4 , then the pilots will go toward P1 round it, The circuit must be run three or four times and timing will cease at the passage through the the exit gate. The P1 open and close one round.

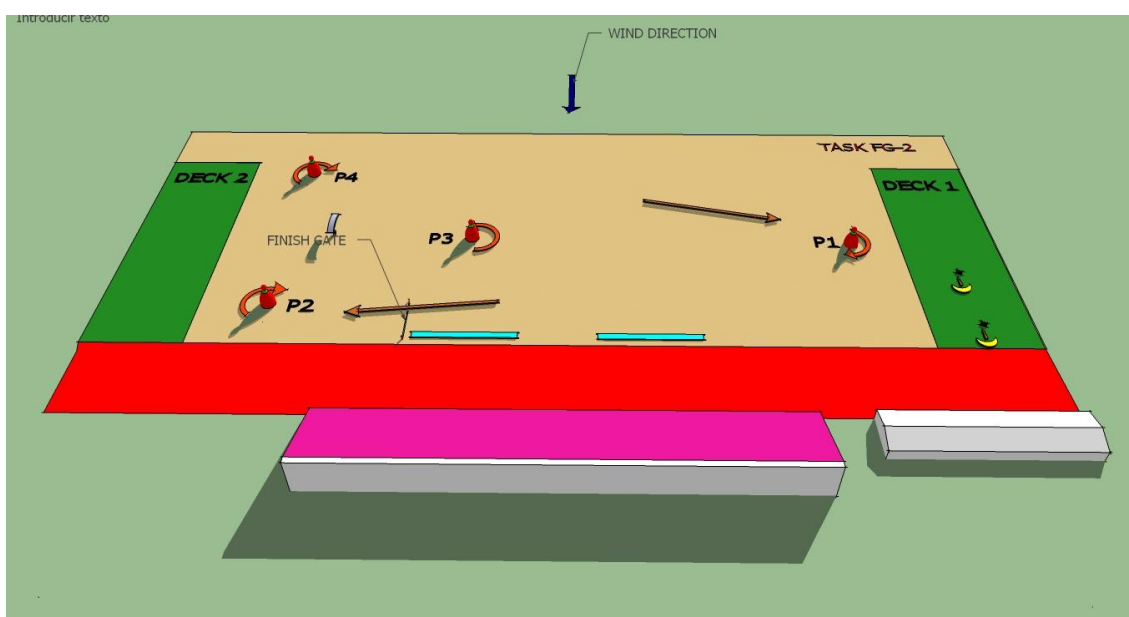
SPECIALS RULES: In the case the wind direction change.

### FG-2 SOUTH WIND



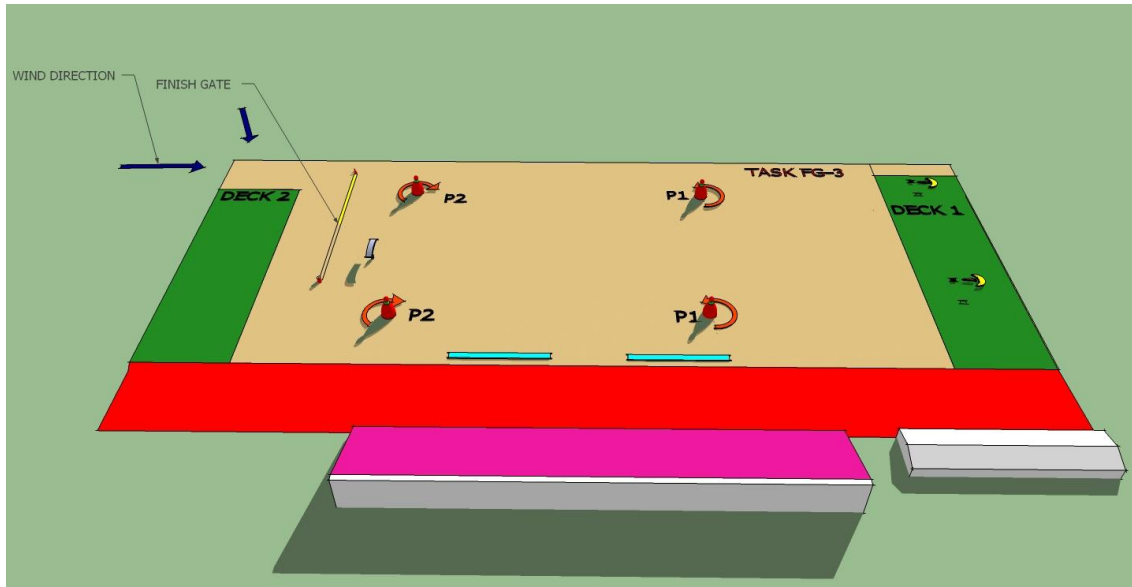
The pilots takes-off at the Marshal's signal on the flag (or any other signal determined by the Competition Director) and timing commences at this point, enters the course as indicated in the diagram above, toward the P1 facing him and round it, where starts the 1<sup>st</sup> round, the pilots go toward to the P2 facing him, goes round it, the pilots flies toward the P3 pylon, He continues toward the P4 , then the pilots will go toward P1 and again round it, this mean one round. The circuit must be run three or four times and timing will cease at the passage through the the exit gate. The P1 open and close one round.

### FG-2 EAST WIND



The pilots takes-off at the Marshal's signal on the flag (or any other signal determined by the Competition Director) and timing commences at this point, enters the course as indicated in the diagram above, toward the P4 facing him and round it, the pilots goes toward to the P1, where it starts the 1<sup>st</sup> round, facing him, goes round it, the pilots flies toward the P2 pylon, He continues toward the P3 , He continues toward the P4, then the pilots will go toward P1 and again round it this mean one round. The circuit must be run three or four times and timing will cease at the passage through the the exit gate. The P1 open and close one round.

### **TASK FG-3**



TASK : FLYGAMES 3 FG-3

DOUBLE

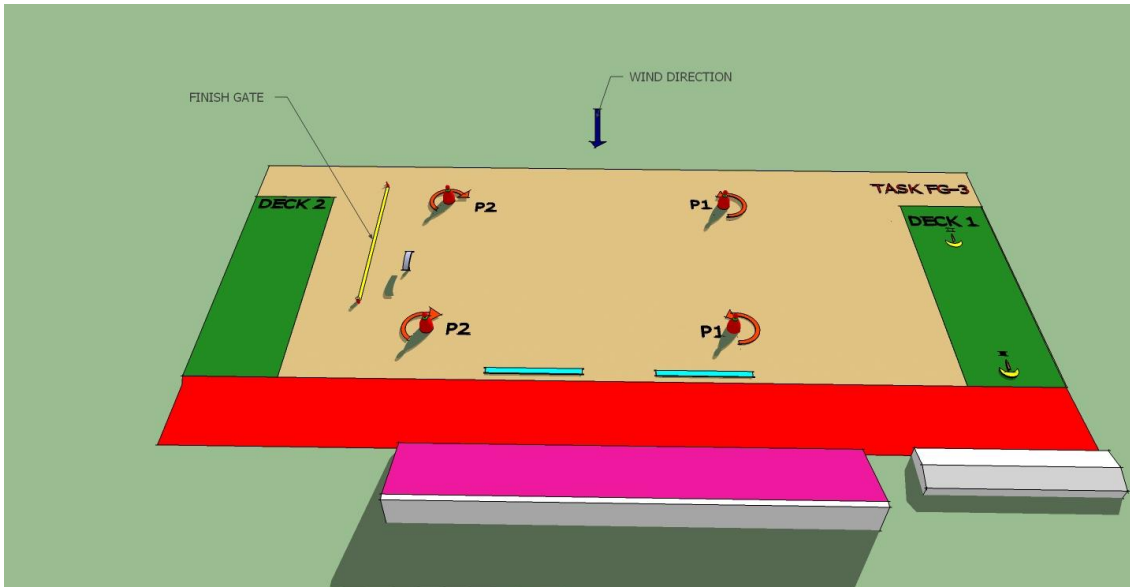
PILONS : 2

DESCRIPTION : FG-3 is a slalom task, where participate two pilots, they must to do a circuit around two pilons, and must run it twice. The scoring of the task will be the time. It will be two parallels courses, and it inspired with the FAI catalogue "the eight"

The pilots takes-off at the Marshal's signal. On the flag (or any other signal determined by the Competition Director), and timing commences at this point, the pilots enters the course as indicated in the diagram above, they must leave the P1 to the left, then toward to the P2 facing him, they go round it right, the pilots flies toward the P1 round it left, this mean one round, The circuit must be run twice, then the pilots go directly to the exit gate. The gate is the same for both and timing will cease at the passage through it.

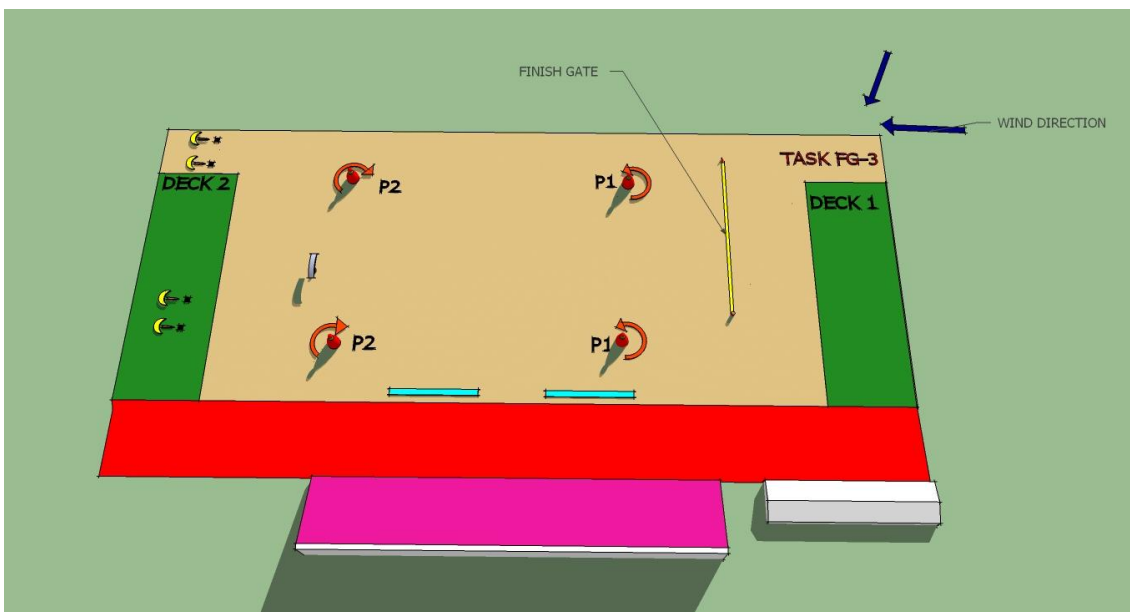
SPECIALS RULES: In the case the wind direction change.

FG-3 EAST WIND



In this case the pilots take-off and they must leave P1 to the left side, and the task will continued as the explanation FG-3 above.

#### FG-3 SOUTH WIND



The pilots takes-off at the Marshal's signal. On the flag (or any other signal determined by the Competition Director), and timing commences at this point, the pilots enters the course as indicated in the diagram above, leaving the P2 to his/her right, then toward to the P1 facing him, they go round it left, the pilots flies toward the P2 round it right, this mean one round, The circuit must be run twice, then the pilots go directly to the exit gate. The gate is the same for both and timing will cease at the passage through it.