



# REGLAMENTO NACIONAL DE HIKE AND FLY DE PARAPENTE

Válido a partir del 01/01/2023

Aprobado por la Comisión Técnica Nacional de Parapente.

El presente Reglamento ha sido elaborado y aprobado por la Subcomisión de Hike and Fly

## **CAPÍTULO PRIMERO. GENERALIDADES.**

La modalidad de Parapente Hike and Fly combina el vuelo con caminar y/o correr. Consiste en llegar a una zona de despegue caminando 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 en un tiempo determinado por el organizador de la competición. El crecimiento actual de esta disciplina de vuelo, lleva a la Comisión Técnica Nacional de Parapente a regular la competición mediante el presente reglamento que se actualizará en la web de [www.parapentectnp.com](http://www.parapentectnp.com) según se añadan o revisen apartados. El tipo de prueba será seleccionada por el organizador según las condiciones de cada día, y deberá estar definida en las Reglas Locales que complementan al presente Reglamento.

### **Artículo 1. Condiciones para la participación**

Todo participante de una competición de parapente 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 RFAE para la práctica del parapente en España.

2.-Poseer licencia "Única" en vigor, en el caso de pilotos españoles o residentes en España. Para el resto de nacionalidades se podrá suplir esta licencia única, por una licencia en vigor de la Federación Aérea Internacional (FAI). En ningún caso, un piloto podrá inscribirse a una competición como piloto exclusivamente FAI si posee licencia única.

3.-Haber leído y comprendido el Reglamento General de Parapente, el Reglamento Técnico de Parapente de Competición 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.-Tener la habilitación para la competición en Parapente por parte de la Comisión Técnica Nacional de Parapente.

La habilitación de la Comisión Técnica Nacional se dispondrá a aquellos pilotos que justifiquen la capacidad de vuelo necesaria para la participación en competiciones de parapente mediante al menos, uno de los siguientes medios: Estar en posesión del título de piloto de competición nacional o regional. Disponer de una tarjeta "IPPI CARD" de FAI con Nivel 4 o 5.

5. Certificación de la Federación Territorial correspondiente de poseer los conocimientos y aptitudes necesarias para la práctica del parapente de competición. Justificación de la participación en competiciones nacionales o internacionales a través del organizador o de las clasificaciones de ese evento.

### **Artículo 2. Responsabilidad del piloto.**

El participante en una prueba de competición en parapente despega, 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 obligado a volar con la mayor prudencia y respetar las normas de vuelo. También está obligado 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 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 Director de Competición anulará la participación de un piloto que no cumpla estas condiciones. Antes de volar el piloto debe informar al Director 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.**

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, el organizador podrá incluir unas Reglas Locales para el evento concreto. El Director 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**

A todos los pilotos previamente se les proporcionará un listado o archivo de balizas en todos los formatos compatibles y un listado de archivos GPX de tracks o recorridos. Estos deberán ser cargados en sus GPS para la posterior programación de la manga. En cada manga se deberá informar a los pilotos mediante un panel de tareas la ruta a realizar mediante balizas, estas deberán indicar 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 lo 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.**

La duración de una manga debe quedar establecida en el panel de tareas, esta puede ser de horas o de días, 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**

Se utilizará una fórmula similar (no exactamente igual) a la academia Suiza de H&F

[\(https://xalpsacademy.com/swiss-cup/\)](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 de la siguiente manera: el factor de las pruebas regionales será 0.8 (resultado final\*0.8) mientras que la Liga Nacional y Cto. de España será factor 1.

#### **Artículo 8. Categorías.**

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

#### **Artículo 9. Respeto al medio Natural.**

Los organizadores y participantes están obligados 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 de Competición.**

Corresponde al Director 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 Piloto o conocedor 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 los competidores. Para la realización de estas tareas el Director de Competición puede nombrar uno o más ayudantes. Los ayudantes deberán estar representados en las Reglas Locales.

#### **Artículo 11. Juez de Competición**

Corresponde al Juez 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 otros competidores o del público, o en algún modo perjudicial para el deporte. 2. Examinar las huellas del GPS presentadas por los pilotos y determinar su validez si hubiese una reclamación o protesta. 3. Asesorar al Director de Competición y a los demás organizadores en el cumplimiento de sus tareas. 4. Requerir a los organizadores, si es necesario, que se ciñan a lo dispuesto en éste y otros reglamentos y normas aplicables. Por seguridad el juez 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 los 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.-Todos los participantes podrán informar de la situación en el segmento aéreo. 2.-Deberan dirigirse al Director indicando nombre o dorsal, situación, altitud y nivel de seguridad. 3.-Sera obligación de todos los pilotos a responder al requerimiento de Director 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 de reporta nivel 2 o nivel 3, se debe decir también el lugar y la altura para que el director de competición y los jueces, se hagan una idea más exacta de la situación. Ejemplo: Dorsal 3 a 2500 en Sant Alis o a 3km de la baliza X nivel 3. Repito nivel 3.

## **CAPITULO TERCERO. EQUIPO DE VUELO**

### **Artículo 13. Equipo Mínimo**

Equipo mínimo obligatorio: el competidor 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 adsorbedor 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.
- 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 o juez se reservan el derecho a revisar el equipo del 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 piloto será el 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 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 los pilotos. En caso de pruebas con limitaciones de Altura en Vuelo, el Director de Competición establecerá la altura del despegue antes del comienzo de la prueba, dato que servirá como referencia para los participantes. El piloto deberá calibrar su aparato con la altura indicada, si fuera necesario. El 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, el organizador podrá solicitar que los 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 Director 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 Director de Competición sin tardanza y antes de proceder a su reparación. El Director 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 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**

Todos los pilotos deberán disponer de un transmisor/receptor de radio, en perfecto estado y deberán conocer su funcionamiento. Todos los pilotos deberán sintonizar la frecuencia de seguridad facilitada por la organización antes y durante el vuelo. Podrá ser autorizada por parte del Director de Competición, si lo estima conveniente, la utilización de otras frecuencias durante el vuelo. El piloto, en cualquier caso, deberá justificar los medios que utilizará para estar permanentemente informado de las órdenes transmitidas por el Director 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 Director 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 piloto estar en regla y conforme con la legislación que regula la utilización del transmisor de radio.

#### ***CAPÍTULO CUARTO. DESSARROLLO 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 los 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 Juez, o persona por él delegada, obtendrá una fotografía de dicho panel.

Cualquier modificación deberá ser nuevamente fotografiada y todas las tomas quedarán a disposición de los 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 todos los participantes.

##### **Artículo 19. Cancelación o parada segmento aéreo**

El director 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 todos los 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 los pilotos la parada del segmento aéreo y cuál es la hora límite para aterrizar, mínimo 5 min después del aviso, todos los 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 se usará los trackers aportados por la organización. En caso que alguno fallara el piloto deberá aportar sus GPS para ser comprobados. La organización no se hará responsable si algún tracker falla y el GPS que aportará el piloto también lo hace. En ese caso el piloto puede ser sancionado 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 (<https://www.parapentectnp.com/club/normativa>). Solo aquellas que modifiquen algunas de las existentes quedaran anuladas, también son modificables temporalmente por la particularidad del formato a través de Reglas Locales.

Antonio Lope Morales González  
Presidente Comisión Técnica Nacional de Parapente