

# REGLAS DE ORGANIZACIÓN DE LA LIGA CANARIA DE PARAPENTE 2017 – 2018

## PRÓLOGO

Se establecen las presentes Normas de Organización de la Liga Canaria de Parapente como norma base para toda competición oficial de parapente durante la temporada 2017-2018, en la modalidad de Cross Country que se celebre en Canarias. Si bien, se podrán elaborar unas normas adicionales para cada evento, pero en ningún caso podrán oponerse a él. Si existiera alguna contradicción, el Reglamento Técnico de Competición tendrá prioridad sobre cualquier otra norma adicional. El Reglamento de Competición de RFAE y el Código Deportivo (Secciones 7 y General) de la *Fédération Aéronautique Internationale* FAI será utilizado para resolver posibles vacíos y conflictos reglamentarios.

## CAPÍTULO PRIMERO. GENERALIDADES.

### Artículo 1. Condiciones para la participación

Todo participante deberá cumplir los siguientes requisitos:

1. Poseer el título de piloto de parapente para todos los pilotos con licencia *FECDA*.
2. Poseer licencia *FECDA* en vigor
3. En su defecto, poseer licencia *RFAE* o tener licencia *FAI* y/o estar en posesión de un Seguro de Accidentes y de Responsabilidad Civil con coberturas de igual o superior valor a la póliza que expide *FECDA* para la práctica del parapente en Canarias. Quedan excluidos de este requisito los pilotos con licencia en vigor de aquellas territoriales que mantengan el convenio de integración en *RFAE*. Posibles dudas sobre coberturas serán resueltas por Equipo Organizador junto con el Comité Local.
4. Los pilotos que no posean la licencia *FECDA* tendrán que disponer de la habilitación para la competición en Parapente por parte de la Comisión Técnica Nacional de Parapente o disponer de una tarjeta "*IPPI CARD*" de *FAI* con Nivel 4 ó 5, o el título de competición y/o licencia *FAI* para pilotos de otras nacionalidades. Los casos excepcionales sobre titulación serán estudiados por el Equipo Organizador junto con el Comité Local y aceptados por todos los pilotos participantes en la prueba (Se valorará especialmente haber participado en competiciones internacionales los últimos 5 años, debidamente justificado y el nivel de ranking correspondiente).
5. Haber leído y comprendido este reglamento y aceptar sin reservas todo lo que en él se dispone. Igualmente, 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.

### Artículo 2. Responsabilidad del piloto.

El participante en una prueba de competición en parapente despegue 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 puede volar si sufre alguna enfermedad o anomalía orgánica incompatible con la práctica del parapente. No puede participar 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.

#### **Artículo 4. Normas del Competición, Reglas Locales.**

Si el desarrollo del evento se realiza en diferentes fechas y zonas que requieran reglas especiales, el Equipo Organizador podrá incluir unas Reglas Locales para el evento concreto.

El Comité Local 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.

Las Normas de Competición y Reglas Locales estarán expuestas en la web de la liga [www.ligacanariaparapente.com](http://www.ligacanariaparapente.com)

Además de la copia expuesta en web, se pondrá a disposición de los pilotos en la zona de descarga de vuelos una copia para revisar individualmente en caso de existir una reclamación. Cualquier otra regla como sentido de giro, radio de baliza o algún matiz al reglamento que no esté en las reglas locales, se expondrá en el Panel de Tareas de forma clara y concisa.

#### **Artículo 5. Clasificación de Pilotos y Clubes.**

Cada participante compite individualmente o por clubes, en alguna de las clasificaciones oficiales

Individualmente:

- Se participará en la Clase GENERAL en todo momento y además en la categoría específica del parapente que ha utilizado, o FEMENINA si la hubiera.  
En grupo:
- Por el Club del que es miembro.

#### **Artículo 6. Ámbitos de aplicación.**

La liga se desarrollará dentro del ámbito de la Comunidad Autónoma de Canarias, en las islas con mejores condiciones para el vuelo y en zonas con un mínimo de infraestructuras sanitarias, alojamiento, transporte, comunicaciones, etc., como para poder disputar una competición.

Ámbito temporal:

La aplicación del presente proyecto será desde el 15 de Octubre de 2017 hasta el 1 de Junio de 2018 o una vez completado el máximo de mangas a realizar. (Con la posibilidad de extenderlo hasta el fin de junio si no se hubiesen realizado más de 6 mangas)

#### **Artículo 7. Equipo organizador:**

Estará formado por un grupo de trabajo para toda la Liga. Se dividen en:

**COMITÉ METEO:** Eduardo Ferrer Oliva, Francisco Hernández Bautista, Antonio Pérez Aserrador.  
Su cometido será elaborar una previsión meteo, sugiere la zona, o las zonas de vuelo, las fechas más adecuadas para cada manga y remitirá al equipo organizador.

Comunicará con un plazo máximo de 48 horas de antelación a la manga propuesta (máximo a las 21:30, de jueves para sábado e igualmente de viernes para domingo) al Equipo Organizador (EO) vía WhatsApp  
El EO podrá autorizar otra vía de comunicación.

Eventualmente, para pruebas en otras islas se podrá contar con otros miembros en el COMITÉ METEO

**WEB:** M. Monserrat Santana Dumpiérrez

**CLASIFICACIONES:** David Hernández Reyes

**COMITÉ DE PILOTOS:** Constara de 3 pilotos, experto, local y Novel elegidos en el briefing.

## DECISIÓN DE MANGAS

**COMITÉ DE SEGURIDAD:** Tres pilotos elegidos en el briefing, encargados además de los reportes. Estará conformado por:

- Un piloto SERIAL (Al menos 3 temporadas de LIGA CANARIA)
- Un piloto local
- Un piloto CLUB (Si no se diese el caso, un piloto de la categoría SPORT)

Las funciones principales del Equipo Organizador serán:

- Gestionar todo la documentación relativa a la Liga Canaria.
- Decidir los horarios y lugar de encuentro.
- Publicar las clasificaciones.
- Gestionar las reclamaciones.
- Enviar las clasificaciones a RFAE.

### Artículo 8. Comité de Pilotos

Suple la figura del Director de Competición. El Comité de pilotos, en adelante **CP**, estará formado por un:

- Un piloto SERIAL (Quien al menos habrá participado en 2 temporadas de LIGA CANARIA)
- Un piloto local. Si no se diese el caso, un piloto de la categoría SPORT y si tampoco hubiese alguno, de cualquier categoría.
- Un piloto CLUB. Si no se diese el caso, un piloto de la categoría más baja presente.

(En caso de requerirlo el CP se podían incluir 2 pilotos más, uno de ellos EXPERTO)

La participación será obligatoria. El Equipo Organizador admitirá voluntarios. En caso de no existir voluntarios estos se elegirán mediante sorteo. Si fuese la segunda participación consecutiva de un mismo piloto, podrá declinar su presencia y se elegirá otro miembro.

El mínimo de miembros serán 3 y el máximo 5.

En el **CP** deberá haber, siempre que sea posible, un piloto local que se haga cargo de la organización de las mangas que se disputen en su zona habitual de vuelo. Se pretende con esto involucrar a los pilotos locales, que son quienes mejor conocen el potencial de su zona, para que organicen la infraestructura, fechas y horarios y así aprovechar al máximo las condiciones del lugar.

Las funciones principales del **CP** serán:

- 1.- Decidir los horarios de remontes y recogidas.
- 2.- Decidir el despegue a utilizar.
- 3.- Asumir la dirección de la prueba, esto es:
  - Gestionar las firmas del acta de despegue.
  - Participar en el diseño de la prueba incluyendo horarios, ruta, re-despegues, etc.

- Decidir el lugar y los horarios de reportes y descarga de los tracks si se diese el caso
- Asumir las funciones del Comité de Seguridad en vuelo, parándose la manga Automáticamente si 2 miembros declaran NIVEL 3 (Excepcionalmente se podrá crear un COMITÉ DE SEGURIDAD aparte con los mismos requisitos de conformación)
- Dictaminar mediante los medios posibles si la manga debe ser parada a posteriori por motivos de seguridad.

### **Artículo 9. Descarga de vuelos.**

El sistema de descarga de vuelos será vía correo electrónico, con fecha límite de recepción el siguiente MARTES a las 23:59 horas. (Si la última manga se celebrara otro día distinto al fin de semana el plazo terminará a las 23:59 del día de la manga + 2 días) Si se constatase algún problema técnico en el archivo de track de algún piloto, el EO podrá extender un plazo prudencial para la resolución de dicho problema siempre que se hubiese cumplido con el plazo inicial.

Excepcionalmente, en algunas pruebas se podrá establecer descargas *in situ*, previa comunicación del CP en el *briefing* de despegue, informando de lugar y horarios.

El reporte obligatorio de seguridad seguirá siendo obligado:

Todo piloto está obligado a:

- a) Firmar en la Hoja de Firmas de despegue.
  - b) Firmar en la Hoja de Firmas de aterrizaje, o reportar el aterrizaje en los términos establecidos, según se determine en las Reglas de Organización.
- Por motivos de seguridad y control de los pilotos participantes, el incumplimiento injustificado del anterior Punto a) será penalizado con 500 puntos de la clasificación general de la temporada. Así mismo, el incumplimiento injustificado del anterior Punto b) será penalizado con la mejor manga de la temporada. En caso de que esta no exceda de 500 puntos, se aplicará la misma sanción que en la del Punto a)

El incumplimiento reiterado de estas obligaciones supondrá la desclasificación del piloto de la competición durante toda la temporada.

Así mismo en caso de necesidad se solicitará la colaboración de alguno de los Jueces de Competición de FECDA para resolver cualquier tipo de reclamación. Al no existir Director de Competición, todas sus funciones serán asumidas por el CP que organice la manga.

### **Artículo 10. Material**

El material que se usará será el que tiene la Comisión Técnica de Parapente (software, material de oficina etc.), el ordenador comprado por los pilotos y el que el Equipo Organizador adquiriera para el correcto desarrollo de la Liga Canaria.

## **CAPÍTULO SEGUNDO. INCRIPCIÓN Y PARTICIPACIÓN**

### **Artículo 11. Inscripciones**

11.1- Es obligatorio pagar una inscripción previa al comienzo de la temporada, así como rellenar un formulario en [www.ligacanariaparapante.com](http://www.ligacanariaparapante.com), para crear una base de datos actualizada, donde figurarán:

Dorsal:

Nombre y Apellidos:

**Clase en la que participa:**

**Parapente:** Marca, modelo, Color y talla.

**Licencia:** Club, Presidente del club, Número de licencia en vigor, Federación a la que pertenece.

**Seguridad:** Móvil, en caso de accidente familiar, usuario LOCTOME, Correo electrónico, grupo Sanguíneo, Alergia algún medicamento.

Firma del piloto **admitiendo conocer y respetar el reglamento de competición de la Liga Canaria de Parapente, y en su caso RFAE y FAI, reconociendo ser parte integrante del proyecto y eximiendo individualmente a la organización de la liga de cualquier incidente o accidente sufrido durante el desarrollo de la misma.**

11.2- **La cuota de inscripción**, única para toda la temporada, exceptuando pruebas especiales, será de **50 euros** por piloto. El pago se realizará en efectivo.

11.3- Los pilotos noveles, que participen por primera vez en la competición, no están obligados a pagar la cuota.

11.4- Los pilotos sin licencia Canaria, es decir, con licencia de otra autonomía, o licencia internacional, pagarán una cuota de 60 euros, con una bonificación del 50% el primer año. En años consecutivos la cuota será íntegra. Se admite la participación por mangas sueltas con un precio por manga de 10 euros.

11.5- Las mangas que formen parte de la Liga Nacional tendrán un coste del 50% de la inscripción por día para pilotos con licencia *FECDA*.

## **Artículo 12. Clasificaciones**

12.1- Existirán 6 categorías. Una por categoría de parapente, una CATEGORÍA B, una CATEGORÍA FEMENINA y una categoría GENERAL:

GENERAL – Puntuarán todas las categorías. Los parapentes con homologación CCC sólo participan en esta categoría

SERIAL – Puntuarán todos los pilotos participantes cuyos parapentes tengan homologación hasta LTF/DHV 2-3, ACPUL Performance o EN D y estén de acuerdo a los requisitos al respecto de la norma CTNP de RFAE

SPORT – Puntuarán todos los pilotos cuyos parapentes tengan homologación hasta LTF/DHV 2, ACPUL Performance o EN C (SPORT hasta 6,5 de alargamiento plano)

CLUB – Puntuarán todos los pilotos cuyos parapentes tengan homologación hasta LTF/DHV 1-2, ACPUL Standard o EN A y B.

CATEGORÍA B – Participarán pilotos NOVELES o que no hayan participado en competiciones oficiales. Siempre que sea posible, las pruebas B tendrán en común con la GENERAL la primera parte del recorrido.

FÉMINAS. Figurarán todas las participantes en la competición de sexo femenino.

Para las clasificaciones por CLASE, en el caso de estar homologado el parapente por más de un sistema de los propuestos anteriormente, se tomará siempre la homologación de más nivel. Entendiendo el orden de nivel de la siguiente manera; de menos a más: LTF/DHV 1, LTF/DHV 1-2, EN A, Standard, EN B, LTF/DHV 2, EN C, Performance, LTF/DHV 2-3, EN D

12.2- Si durante el transcurso de la temporada surge un cambio de homologación, este cambio afectará a la clasificación desde el inicio de la competición, recalculándose las clasificaciones a partir de la fecha de publicación de dicho cambio por parte de la entidad homologadora en su página WEB.

12.3- Cualquier piloto que participe en una sola manga con un parapente de homologación superior al grupo donde se inscribió inicialmente, perderá automáticamente su categoría y pasará a la que

corresponda a la vela que ha volado, no así en sentido descendente de categoría. Si un piloto volase con un parapente de categoría superior al que está inscrito, sus puntos de la manga valdrán para la categoría del parapente con el que vuela y la general. El resto de mangas realizadas se pasarán a la nueva categoría. Cualquier cambio en el tipo de parapente con el que se inscribió tendrá que ser comunicado previamente al CL y reflejado en la hoja de firmas del despegue. De lo contrario la manga de ese piloto será nula.

### **Artículo 13. Equipo mínimo**

Es obligatorio el uso del equipo mínimo de vuelo indicado en el reglamento de competición de parapente de RFAE, en las debidas condiciones de seguridad, incluyendo uso de radio, durante todas las partes de vuelo. El CL verificara aleatoriamente las emisoras en el despegue.

### **Artículo 14. Validez de la manga**

El sistema de validación del vuelo es mediante GPS y la aplicación **Loctome**. Las coordenadas UTM. Los días en que se determine limitación de altura, solo se admitirán tracks con registro de altitud (3D).

Una vez presentados y/o localizados todos los pilotos, se procederá a efectuar la descarga de los tracks y a completar el informe de incidentes de la manga. Si no hubiese ningún impedimento, esta será validada. Las clasificaciones se llevarán a cabo con el programa FS de FAI, con la fórmula en uso actual de las competiciones RFAE.

### **Artículo 15. Balizas**

Las coordenadas serán UTM y con el DATUMWGS 84. Las balizas estarán colgadas en la Web oficial: [www.ligacanariaparapente.com](http://www.ligacanariaparapente.com). Los pilotos procurarán descargar directamente de la Web las balizas de la zona elegida para cada manga.

### **Artículo 16. Tipos de tarea**

#### **1. Carrera a gol**

Los pilotos deben completar un circuito de balizas en el menor tiempo posible. Gana el primer piloto que llega al gol con el recorrido completo. Si el gol no es alcanzado por ningún piloto el ganador será el que alcance la mayor distancia realizada. También es posible hacer una carrera sin balizas previas (gol directo).

#### **2. Distancia Libre Ida y Vuelta**

Los pilotos saldrán a volar y se contará la distancia recorrida de Ida ó de Ida y Vuelta. Los pilotos que regresen al aterrizaje establecido, tendrán una bonificación del 20% de la distancia total recorrida.

La ventana se cerrará cuando termine la prueba y los pilotos participantes podrán hacer un máximo de 2 despegues en un mismo día de competición.

La distancia mínima exigible será de 5 Km. desde el punto de despegue.

#### **3. Distancia Libre**

Si el comité de pilotos lo decide, en determinadas condiciones meteorológicas, se podrá plantear una prueba de distancia libre con 1.000 puntos para el ganador en el caso de sobrepasar los 20 Km. Para distancias inferiores se aplicará la puntuación equivalente hasta un mínimo de 10 km y 500 puntos.

Los horarios serán establecidos por el comité de pilotos. Para calcular la distancia se tomarán como puntos, los dos más alejados del track.

#### **4. Recorrido Contra-reloj**

Los pilotos deben despegar y completar un circuito de balizas lo más rápidamente posible, considerando que la hora de inicio no es común a todos, sino que será individual, a elección del propio participante entre los márgenes establecidos. Gana el piloto que completa el recorrido y alcanza el gol en el menor tiempo. En el caso de que ningún piloto alcance el gol, la manga se validará como **Carrera a Gol**, con todos sus requisitos (Art. 17.c)

## 5. Acumulación táctica de balizas

Igualmente que en el apartado f), se podrá plantear una prueba de acumulación de balizas en las que cada piloto decida individualmente la prueba a realizar dentro de los horarios establecidos por el comité de pilotos. Se bonificará con un 10% de los puntos obtenidos a todos los pilotos que declaren su recorrido por escrito y lo entreguen al comité de pilotos u organizador de la prueba.

## 6. Desafío La Palma

Según las normas del mismo.

## Artículo 17. CLASIFICACIÓN FINAL VIRTUAL

17.1- Puntuarán para la clasificación final, el 50% con redondeo de las mejores clasificaciones de cada piloto de todas las mangas celebradas. Se realizará una clasificación virtual. A cada piloto se le añadirá una **manga virtual (MV)** que consistirá en el promedio de las mangas disputadas. Esta manga permanecerá en la clasificación hasta la finalización de la liga, aunque sufrirá variaciones de acuerdo a los nuevos resultados que vaya obteniendo el piloto. El objetivo es compensar a los pilotos de buen nivel que no pueden acudir a un número elevado de mangas. Para que una manga sea computable para la manga virtual requerirá que el primer clasificado obtenga un mínimo de 500 puntos.

17.2- Los descartes ordinarios se comenzarán a realizar a partir de la 4ª manga celebrada y se efectuarán de la siguiente manera:

Clasificación general:

- De 15 mangas es 7.5, puntúan las 8 mejores clasificaciones
- De 14 mangas es 7, puntúan las 7 mejores clasificaciones
- De 13 mangas es 6.5, puntúan las 7 mejores clasificaciones
- De 12 mangas es 6, puntúan las 6 mejores clasificaciones
- De 11 mangas es 5.5, puntúan las 6 mejores clasificaciones
- De 10 mangas es 5, puntúan las 5 mejores clasificaciones
- De 9 mangas es 4.5, puntúan las 5 mejores clasificaciones
- De 8 mangas es 4, puntúan las 4 mejores clasificaciones
- De 7 mangas es 3.5, puntúan las 4 mejores clasificaciones
- De 6 mangas es 3 puntúan las 3 mejores clasificaciones
- De 5 mangas es 2.5, puntúan las 3 mejores clasificaciones

Los pilotos que no tengan mangas suficientes no descartarán. Ej.: Si al ganador de la Liga se le contabilizan 6 mangas (+MV), contarán todas las mangas realizadas hasta completar o acercarse a 6 (incluyendo la MV). Si el ganador tiene 8 y otro piloto tiene 4, serán 4+1 (MV) = 5 mangas.

17.3- No hay obligatoriedad de disputar todas las mangas programadas, aunque se intentarán disputar el máximo posible hasta completar las de la temporada en curso, dejando las mangas flotantes y junio a tal efecto. El número mínimo de mangas disputadas para validar la competición será de cuatro. En caso de que sólo se pudiera validar 3 mangas durante toda la temporada, la competición será válida siempre que las 3 mangas cumplan los parámetros máximos, es decir, 1000 puntos.

## Artículo 18. Importación de Resultados

Cualquier piloto que participe en una competición de categoría nacional o FAI categoría 1, o FAI 2 disputada en países que se encuentren entre los 10 primeros puestos del ranking FAI en el momento de su celebración, en fechas coincidentes de Liga Canaria con Liga Nacional, o de 1 día de (ej.: *Manga en sábado valen eventos que se inicien o finalicen el viernes o domingo*) para internacionales FAI, calificados de acuerdo al factor 1 o superior de lo establecido en el reglamento del Ranking de Parapente RFAE, podrá importar:

- Su mejor resultado si en Liga Canaria se disputa una sola manga.
- Sus mejores resultados si en Liga Canaria se disputa más de una manga, en proporción de 1/1.

Por cada manga participada en Liga Canaria se podrá validar una manga importada. El número máximo de mangas a importar será de 5 durante toda la temporada, siempre que no superen el 50% de mangas disputadas en Liga Canaria (*Ej.* Si son 9 = 4 mangas importadas; 7 = 3; etc.)

Las mangas de PWC tendrán un FACTOR de bonificación de 1.1. La puntuación importada nunca podrá exceder de 1000 puntos. Tampoco podrá superar la conseguida por el ganador de la manga de la liga Canaria.

El objetivo es primar la participación de los pilotos canarios en competiciones de alto nivel, sin que eso suponga un perjuicio para su clasificación en la Liga Canaria.

## **CAPÍTULO TERCERO. ANEXOS**

La liga se rige bajo el REGLAMENTO TÉCNICO de COMPETICIÓN de FECDA, usándose el REGLAMENTO TÉCNICO de COMPETICIÓN de RFAE y de FAI (Secc. 7B) para las cuestiones que no estén claramente definidas, con los anexos al reglamento nacional que se detallan a continuación:

### **ANEXO 1. CALENDARIO**

El Calendario se publicará al inicio de la temporada en la página Web [www.ligacanariaparapente.com](http://www.ligacanariaparapente.com) con carácter provisional, reservándose la comisión de organización de la Liga posibles cambios que serán avisados con la suficiente antelación en la misma página Web.

- El número máximo de mangas a realizar al año será de 15. Se podrá desarrollar de forma excepcional un máximo de 2 pruebas / mangas en un mismo fin de semana, sólo en islas en función de la disponibilidad horaria del traslado.

Las pruebas se programarán en fin de semana y festivos coincidentes, en función de la meteorología y de acuerdo al siguiente criterio:

- Fechas fijas, con lugares flexibles y doble manga en islas en función de la disponibilidad horaria del traslado.
- Se elegirá el día con mejor previsión meteorológica.
- A igualdad de condiciones para ambos días, se optará por el domingo. El equipo organizador podrá elegir el sábado si lo considera oportuno para favorecer la participación.

Dependiendo de la previsión meteorológica, con 48 horas de antelación (de jueves para sábado y de viernes para domingo) se establecerá el lugar donde se celebrará la prueba. En caso de no celebrarse quedarán suspendidas, pudiendo recuperarse cualquier fin de semana de Junio, junto con el resto de mangas anuladas, si se requiriese. En este caso podrán celebrarse dos mangas el mismo fin de semana.

El sistema de comunicación a los pilotos será a través de la página Web, el Facebook o el Grupo de Telegram de la Liga, el plazo para avisar de la realización de la manga o su cancelación, estará abierto hasta las 22:00h del jueves o viernes previo. Se procurará siempre comunicar tanto la celebración como la cancelación, pero se entenderá por cancelada en el caso de que no se haya colgado noticia alguna después de las 23:00h.

### **ANEXO 2. ACTA DE PARTICIPACIÓN Y ACTA DE INCIDENCIAS**

Existirá en cada manga un ACTA de PARTICIPACIÓN. Se establece la obligatoriedad de firmar dicha acta en cada prueba en la que se pretenda participar, siendo deber y derecho de los pilotos solicitarlas al



equipo organizador. De no realizarse la firma de dicha inscripción, se considerará como no despegado al piloto, y su track como no válido.

Toda incidencia acaecida durante la celebración de la manga o sus preparativos será recogida en el ACTA de INCIDENCIAS de cada manga, con el fin de justificar cualquier protesta o reclamación posterior.

Cualquier reclamación, tendrá que ser presentada por escrito, y ser remitida mediante correo electrónico a la dirección que se detalla seguidamente, en el plazo máximo de una semana tras la publicación o remisión vía web de la clasificación por los organizadores.

Email:

[ligacanariaparapente@gmail.com](mailto:ligacanariaparapente@gmail.com)

Si la organización decide efectuar descargas, el Track del vuelo realizado por los pilotos en las diferentes mangas se deberá entregar en el mismo día de la manga, en el horario establecido al inicio de la prueba por el CP. En caso que por algún motivo relevante y justificado, (falta de cable, error de informática, tener que marcharse urgentemente, etc.), se podrá entregar a la organización en el plazo máximo de 48 HORAS enviándolo al mail citado anteriormente. Previa comunicación del piloto interesado, la Organización podrá aceptar asignarle distancia mínima en casos justificados.

### ANEXO 3. VALIDACIÓN EFECTIVA DE LAS MANGAS

Dadas las especificidades de nuestro deporte y las variables climáticas, ambientales y territoriales que nos afectan, así como el escaso apoyo institucional y dificultades logísticas, toda manga de Liga Canaria se convocará como un **entrenamiento** y con tal carácter permanecerá hasta que se cierre el **Acta de Incidencias** sin ningún impedimento para la validación de la misma. Cualquier accidente o incidente grave conllevará la **suspensión cautelar** de la manga hasta que sea validada por el Juez de Competición pertinente, tras lectura del Acta de Incidencias e informe del Comité Local.

### ANEXO 4. PARAMETROS DE VALIDACIÓN PARTICULARES PARA CANARIAS.

- 1 Un mínimo de 10 pilotos reportados, es decir, entrega de track.
- 2 Un mínimo de 10 pilotos, cubran una distancia mínima de 15 Km.
- 3 En el caso de que no se cumpla el parámetro nº 2, la prueba dejará de valer 1000 puntos y se verá afectada por un factor multiplicativo que se detalla a continuación:

Si 10 pilotos o más han superado los 15 Km. de distancia, los resultados se dejan tal cual los saca el FS. Por cada piloto menos que haya superado esa distancia se quita un 10 % de los puntos:

(Puntos FS x Nº Pilotos que han superado los 15 Km. / 10),

Ejemplos:

10 pilotos (o más) con más de 15 Km Puntos FS = 1000 x 1 = 1000 puntos

08 pilotos Puntos FS x 0,8 = 800 puntos

03 pilotos Puntos FS x 0,3 = 300 puntos

- 4 Por defecto, en ninguna manga se permitirá re-despegue. El re-despegue será válido sólo cuando sea acordado, por unanimidad, por el Comité Local y siempre antes de abrir la ventana. No siendo válido este si el piloto realiza el Start Point después del horario de apertura.
- 5 Siempre que las condiciones meteorológicas sean adecuadas, se intentará que las tareas a realizar en cada manga, faciliten la llegada a gol de al menos un 40 - 50% de los pilotos inscritos.

### ANEXO 5. SUBVENCION y EQUIPO CANARIO

La subvención que ofrece la Federación Canaria de Deportes Aéreos a través de la Comisión Técnica de Parapente para ayuda en el Campeonato de España de Parapente de Cross, se distribuirá a partes iguales entre los pilotos con **licencia canaria** que conforman el **Equipo Canario**.

El equipo estará formado por un total de **5 pilotos** seleccionados de acuerdo a la clasificación final de la Liga Canaria distribuidos de la siguiente manera:

Los 2 primeros en la CLASIFICACIÓN GENERAL de Liga Canaria de Parapente.

El primero de la CATEGORÍA SERIAL\*

El primero de la CATEGORÍA SPORT\*

El primero de la CATEGORÍA CLUB\*

\*En caso de que no acudiese al Campeonato de España el ganador de las Categorías SPORT o CLUB, dicha subvención pasaría al siguiente clasificado de la CLASIFICACIÓN GENERAL.

En caso de que no acudiesen 5 pilotos, la subvención se repartirá igualmente entre los pilotos presentes.

En caso de que el campeonato de España se celebre antes de la finalización de la liga Canaria se tomará la clasificación vigente a 3 días antes del inicio del campeonato de España.

## CALENDARIO PROVISIONAL DE LA LIGA CANARIA 2017-2018

MES	FIN DE SEMANA	LUGAR
Octubre	<b>21 y 22 Acampada DOBLE</b> 28 - 29	Taucho/Norte/Güimar/Islas Taucho/Norte/Güimar/Islas
Noviembre	18 - 19 25 - 26	Taucho/Norte/Güimar/Islas Taucho/Norte/Güimar/Islas
Diciembre	<b>8 y 9 DOBLE</b> 16 - 17	<b>La Palma</b> Taucho/Norte/Güimar/Islas
Enero	20 - 21	Taucho/Norte/Güimar/Islas
Febrero	<b>02 ,03 y 04 Acampada TRIPLE</b> 24 - 25	Taucho/Norte/Güimar/Islas Taucho/Norte/Güimar/Islas
Marzo	10 - 11 24 - 25 <b>29 , 30 y 31 TRIPLE</b>	Taucho/Norte/Güimar/Islas Taucho/Norte/Güimar/Islas <b>El Hierro</b>
Abril	14 - 15 28 - 29	Taucho/Norte/Güimar/Islas Taucho/Norte/Güimar/Islas
Mayo	12 - 13 26 - 27	Taucho/Norte/Güimar/Islas Taucho/Norte/Güimar/Islas
Junio	Pendiente para pruebas canceladas	Taucho/Norte/Güimar