

- **REGLAMENTO TÉCNICO DE
COMPETICIÓN CROSS**
- **DE PARAPENTE**

Official Paragliding



Comisión Técnica Nacional de Parapente
28 de Abril de 2021

1 PRÓLOGO	Página
CAPÍTULO PRIMERO. GENERALIDADES.....	4
Artículo 1. Condiciones para la participación.....	4
Artículo 2. Responsabilidad del piloto.....	5
Artículo 3. Forma física.	5
Artículo 4. Normas del Competición, Reglas Locales y Normas del Director.	6
Artículo 5. Clubes, Autonomías, Equipos y Marcas.....	6
Artículo 6. Clasificaciones.....	6
Artículo 6.1 Fórmula puntuación	8
Artículo 7. Respeto al medio natural	8
CAPÍTULO SEGUNDO. ORGANIZACIÓN.	8
Artículo 8. Director de Competición	8
Artículo 9. Jurado.....	8
Artículo 10. Jefe de Gol	1-1
Artículo 11. Comité de Pilotos.....	1-1
Artículo 12. Comité de Seguridad	1-1
CAPÍTULO TERCERO. EQUIPO DE VUELO.	1-2
Artículo 13. Equipo mínimo	1-2
Artículo 14. GPS	1-2
Artículo 15. Parapente	1-3
Artículo 16. Transmisores de radio.....	1-3
Artículo 17. Pesos	1-3
CAPÍTULO CUARTO. DESARROLLO DE LAS MANGAS.....	1-4
Artículo 18. Reunión de pilotos y Panel de Tareas.....	1-4
Artículo 19. Ventana de salida.....	1-4
Artículo 20. Vuelos de prueba	1-5
Artículo 21. Número de despegues	1-5
Artículo 22. Despegue	1-5
Artículo 23. Vuelo	1-6
Artículo 23.1 Límite de Altitud en Vuelo	
Artículo 24. Ayuda a un piloto	1-7
Artículo 25. Cancelación de la manga	1-7
Artículo 26. Parada de una manga iniciada.....	
Artículo 27. Llegada a gol y aterrizaje.....	1-8
Artículo 28. Constatación de vuelo.....	1-8
Artículo 29. Descarga del GPS	1-8
CAPÍTULO QUINTO. TAREAS Y PUNTUACIONES.	1-9
Artículo 30. Validez de la manga	1-9
Artículo 31. Verificación del vuelo	1-9
Artículo 32. Balizas	1-9
Artículo 33. Baliza de inicio, fin de carrera y Gol	1-10
Artículo 34. Baliza de inicio de recorrido contra-reloj	1-10
Artículo 35. Medida de la distancia y del tiempo	1-10
Artículo 36. Tipos de tarea.....	1-10
Artículo 37. Carrera a gol	1-11
Artículo 38. Recorrido contra-reloj.....	1-12

Artículo 39. Distancia libre.....	1-12
Artículo 40. Distancia sobre eje.	1-12
CAPÍTULO SEXTO. INFRACCIONES Y SANCIONES.	1-12
Artículo 41. Infracciones muy graves	1-12
Artículo 42. Infracciones graves	1-13
Artículo 43. Infracciones leves	1-15
Artículo 44. Sanciones a las infracciones muy graves.....	1-15
Artículo 45. Sanciones a las infracciones graves	1-16
Artículo 46. Sanciones a las infracciones leves	1-16
Artículo 47. Circunstancias atenuantes	1-17
Artículo 48. Circunstancias agravantes.....	1-17
Artículo 49. Retroactividad normativa	1-17
CAPÍTULO SÉPTIMO. PROCEDIMIENTO DISCIPLINARIO Y RECLAMACIONES.	1-17
Artículo 50. Reclamaciones y protestas, trámite ordinario	1-17
Artículo 51. Reclamaciones y protestas, trámite urgente	1-18
Artículo 52. Reclamaciones y protestas. Trámite por correo.....	1-18
Artículo 53. Procedimiento disciplinario ordinario	1-18
Artículo 54. Procedimiento disciplinario de urgencia	1-19
Artículo 55. Recursos a las resoluciones del Jurado.....	1-19
Artículo 56. Conclusión del expediente.....	1-19
Artículo 57. Cambio de procedimiento disciplinario.....	1-19
ANEXO 1	1-19
INFRACCIÓN (Artículo 42. Infracciones graves) SANCIÓN	1-19
APÉNDICE 1. DEFINICIONES.	1-20

1 PRÓLOGO

Se establece el presente Reglamento Técnico como norma base para toda competición oficial de parapente, en la modalidad de Cross Country, que se celebre en España. 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 Código Deportivo (Secciones 7 y General) de la Fédération Aéronautique Internationale será utilizado para resolver posibles vacíos y conflictos reglamentarios.

CAPÍTULO PRIMERO. GENERALIDADES.

Artículo 1. Condiciones para la participación

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

1. Estar en posesión de un Seguro de Accidentes y de Responsabilidad Civil con coberturas de igual o superior a las garantías que exige el real decreto 849/199.
2. Poseer licencia RFAE, en el caso de pilotos españoles o residentes en España. Para el resto de nacionalidades se podrá suplir esta licencia RFAE, por una licencia en vigor de la Federación Aérea Internacional (FAI).
3. Haber leído y comprendido este reglamento y aceptar sin reservas todo lo que en el se dispone.
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. *

* HABILITACIÓN 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 ó 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 1.1 Competiciones Categoría 2ª Nacional

Se consideraran competiciones de esta categoría todas las que hayan solicitado su inclusión con la presentación de su calendario a la CTNP ocho días antes de la celebración de la Asamblea General Anual de RFAE para ser aprobadas por la misma y todas las condiciones que deben cumplir para ser aceptadas en dicha categoría son las siguientes:

- 1- Que no sean puntuables para la liga de ninguna federación autonómica
- 2- Que estén organizadas por un club que tenga pagada la cuota en vigor de RFAE
- 3- Todos los pilotos participantes deben tener la licencia autonómica única en vigor además del título de piloto de competición o tarjeta ippicard nivel 4 como mínimo
- 4- Que usen el reglamento de competición de RFAE así como las Normas de la Liga Nacional vigente
- 5- Para ser aceptadas en dicho ranking deberán enviar en un plazo máximo de 15 días después de su realización el archivo .fsdb así como todos los tracks de dicha prueba

Artículo 2. Responsabilidad del piloto.

El participante en una prueba de competición en parapente despegar, volar y aterrizar 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.

Todo piloto ha de ser completamente autónomo para despegar, así como para poder caminar con su parapente a la espalda cuando su aterrizaje se realice lejos de caminos transitables.

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 drogas 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.

Las Normas de Competición y Reglas Locales estarán expuestas en la sede de la organización junto al Reglamento de Competición durante todos los días de competición, incluyendo los periodos de reclamaciones. Además de la copia expuesta, se pondrá a disposición de los pilotos una segunda 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 18.)

Artículo 5. Clubes, Autonomías y Equipos

Cada participante compite individualmente o en grupo, en alguna de las clasificaciones oficiales (Artículo 6),

Individualmente:

Se participará en la Clase SERIAL-GENERAL en todo momento y además en la categoría específica del parapente que ha utilizado si la hubiera.

En grupo:

Por el Club del que es miembro.

Por la Autonomía en donde ha sido expedida su licencia.

Por el Equipo en donde ha sido inscrito siguiendo las siguientes reglas:

1. No estará compuesto por más de 5 pilotos en ningún caso.
2. Deberán satisfacer la cuota de inscripción si la hubiera.
3. La composición del equipo será fija a lo largo de toda la competición.
4. Ningún piloto puede formar parte de dos equipos distintos en una misma competición.
5. No se podrá registrar un equipo una vez comenzada la competición.
6. La lista de equipos registrados deberá ser pública y visible para todos los participantes antes del inicio de la competición. De no ser así no se elaborará la citada Clasificación.

Artículo 6. Clasificaciones

La puntuación de un piloto en la clasificación individual de una prueba se obtiene sumando los puntos que haya obtenido en cada manga válida de la competición, según se describe en el capítulo quinto. El ganador de la prueba es el que tiene la mayor puntuación total tras la aplicación de la fórmula oportuna.

En las pruebas establecidas en el calendario oficial RFAE se podrán ofrecer los resultados individuales en cinco clasificaciones y en los grupos en tres categorías más, según se detalla a continuación

CLASIFICACIÓN CATEGORÍA GENERAL :

Están todos los parapentes homologados incluidos los CCC.

CLASIFICACION CATEGORIA SERIAL :

Homologados hasta EN D

CLASIFICACION CATEGORIA SPORT :

Homologados hasta EN C

CLASIFICACIONES CATEGORÍA CLUB

Homologadas EN B

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

CLASIFICACIÓN POR CLUBES. Consistirá en la suma de los puntos obtenidos por los 3 mejores pilotos participantes del mismo Club, en cada manga válida de la competición. La puntuación de un club en una prueba se obtiene sumando, para cada manga válida de la prueba, las puntuaciones obtenidas por los tres pilotos de ese club mejor clasificados en la Clasificación General de cada manga. El club ganador es el que tiene la mayor puntuación total.

CLASIFICACIONES POR AUTONOMÍAS. Consistirá en la suma de los puntos obtenidos por los 3 mejores pilotos participantes de la misma Autonomía, en cada manga válida de la competición.

CLASIFICACIONES POR EQUIPOS Consistirá en la suma de los puntos obtenidos por los 3 mejores pilotos participantes de un Equipo inscrito, en cada manga válida de la competición.

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 EN A, Standard, 1-2, EN B, LTF/DHV 2, EN C, Performance, LTF/DHV 2-3, EN D.

Siempre se atenderá la homologación referente a la talla utilizada, no al modelo de parapente.

En el Cto de España, desaparece la categoría Club, ya que esta categoría cuenta con su propio campeonato .

En las demás pruebas de la liga nacional se mantiene la clase Club

Artículo 6.1 Fórmula puntuación

Artículo 6.1 Fórmula puntuación

Para el cálculo de las clasificaciones se utilizará una única fórmula en el transcurso de toda la competición. Esta fórmula deberá exponerse de forma clara y concisa en las normas de competición y siempre antes del inicio del evento. De igual manera se informará del software que se utilizará para la aplicación de la fórmula y en ningún caso podrá ser cambiado hasta la finalización de la competición.

La fórmula y el software a utilizar estará publicado en el reglamento de las normas de la liga nacional vigente. Dicho reglamento podrá ser modificado por la Comisión Técnica Nacional de

Parapente en cualquier momento antes del inicio de una competición pero nunca dentro del desarrollo de la misma y a su vez dichas modificaciones no serán con carácter retroactivo sobre las competiciones ya efectuadas.

Artículo 7. 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 a esta norma, será motivo de sanción.

CAPÍTULO SEGUNDO. ORGANIZACIÓN.

Artículo 8. Director de Competición

Corresponde al Director de Competición:

1. Cuidar de la correcta aplicación de las normas y reglamentos.
2. Decidir la tarea a realizar en cada manga, con el asesoramiento del Comité de Pilotos y de los organizadores a cargo de la recogida.
3. Decidir la apertura o cierre de la ventana de salida en función de las condiciones meteorológicas.
4. Coordinar y organizar las actividades en el área de despegue.
5. Autorizar y registrar el despegue de los competidores, pudiendo delegar esa responsabilidad en el jefe de despegue.
6. Decidir la anulación o cancelación de la manga en caso de que las condiciones meteorológicas amenacen con hacer peligroso el vuelo. A este efecto procurará realizar el seguimiento de la prueba en tierra para tener comunicación con el comité de seguridad.
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 9. Jurado

Estará formado por un Juez Principal o Juez RFAE encargado de definir la postura del Jurado en todas las funciones que le competen. Un técnico en descargas de GPS, que además será el encargado de elaborar las clasificaciones.

Corresponde a los miembros del Jurado:

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. Si los organizadores no se ajustan a sus instrucciones, el Juez Principal tiene potestad para detener la prueba hasta que el Jurado se haya reunido y considerado la situación pudiendo relanzarla mas tarde y siempre que no se haya abierto el start point. Por seguridad el juez principal puede parar la manga después de iniciada la carrera (inicio start point) 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.
8. Examinar los parapentes de los participantes y decidir si se ajustan a las especificaciones que corresponden a la CLASE por la que están inscritos.

Artículo 10. Jefe de Gol

Su labor será verificar el estado del aterrizaje y orientar a los pilotos hacia el aterrizaje más seguro

También se encargará de coordinar las recogidas de los pilotos que lleguen a gol

El director de competición podrá prescindir de esta figura si lo considera oportuno.

Artículo 11. Comité de Pilotos

Corresponde al Comité de Pilotos asesorar al Director Competición en la elección de la zona de despegue y de la tarea a realizar en cada manga, así como cualquier otra cuestión sobre la que el Director de Competición solicite consejo.

El Comité de Pilotos estará formado por 3 pilotos que serán elegido mediante votación entre los participantes.

El director de competición podrá designar un piloto de su confianza que se sumará al comité de pilotos.

Si no se hubiera realizado votación por causa de fuerza mayor, el Director de Competición designará a pilotos a su discreción.

El Comité de Pilotos dispondrá obligatoriamente de información meteorológica actualizada, en caso contrario podrá rehusar de sus obligaciones y deberes.

Artículo 12. Comité de Seguridad

Los miembros del Comité de Seguridad serán elegidos mediante votación entre los participantes y estará compuesto por 3 pilotos.

Corresponde al Comité de Seguridad establecer y aprobar los límites de seguridad en despegue y ruta a seguir. Asesorar y prevenir al Director de Competición de cuantos riesgos puedan presentarse, antes y durante el desarrollo de la manga, y acordar cuando y como se cancelará o anulará la manga si existe riesgo evidente de ello.

El Comité de seguridad podrá aconsejar al director y jueces de la prueba en todos los casos de seguridad, pero nunca tendrá competencias para decidir, aplazar o suspender la manga.

Para calificar el nivel de seguridad de vuelo, los miembros del Comité de Seguridad deberán dirigirse al Director de Competición o en su defecto al Juez RFAE, indicando su dorsal, posición en el momento de la comunicación y Nivel a su juicio, según 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 el Puerto de Villatoro nivel 3. Repito nivel 3 a 2500 en

el Puerto de Villatoro, dorsal 3.

CAPÍTULO TERCERO. EQUIPO DE VUELO. Artículo 13. Equipo mínimo

El piloto deberá de disponer un equipo de vuelo en perfecto estado con al menos los siguientes elementos:

- Casco, que deberá llevarse puesto y atado durante el vuelo.
- GPS, con registro de la traza y altura.
- Paracaídas de seguridad.
- Emisor-receptor de radio VHF/ 2 m.
- Teléfono móvil

El Director de Competición o los Jueces podrán en cualquier momento revisar el equipo de un piloto, e impedirle volar si no cumple estos mínimos.

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. Parapente

El parapente deberá estar en condiciones de volar con seguridad.

En cualquier momento de la competición, el Director de Competición o el Jurado, podrá inspeccionarlo y, si lo considerara oportuno podrá impedir la participación con ese parapente por razones de seguridad.

No está permitido cambiar o modificar el parapente 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 el parapente 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 parapente deteriorado por otro. Si el parapente sustituto corresponde a una Clase superior en homologación, automáticamente el piloto pasará a la clasificación pertinente con los puntos obtenidos hasta el momento, si el parapente sustituido es de homologación inferior, debe seguir en la categoría con la vela de homologación inferior.

Los parapentes 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. Transmisores 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.

Puede ser prohibido por el Director en una competición por motivos de seguridad el uso de cualquier PTT y/o accesorio de comunicación externo a la propia emisora de radio

Es responsabilidad del piloto estar en regla y conforme con la legislación que regula la utilización del transmisor de radio.

Artículo 17. Pesos

17.1 Lastre

Está permitido el uso de lastre únicamente en las formas de agua o arena fina. Los pilotos en ningún caso, podrán arrojar el lastre utilizado de modo que pueda afectar a otros competidores.

17.2 Peso Total en Vuelo

El Peso Total en Vuelo (PTV) debe estar estrictamente dentro del rango de peso con el que fue homologado cada modelo de vela y sus tallas correspondientes.

$\text{Peso Total en Vuelo} = \text{Peso Equipo de Vuelo} + \text{Peso Piloto}$

Se tendrá en cuenta el % de error de las básculas.

17.3 Equipo de Vuelo

Se considerará como Equipo de Vuelo a todo el material que se utiliza para el vuelo (silla, paracaídas emergencia, casco, radios, GPS, lastre, velas y demás equipo que utilice el piloto). $\text{Peso Equipo en vuelo} = \text{Peso Total en Vuelo} - \text{Peso del Piloto}$.

Se tendrá en cuenta el % de error de las básculas.

CAPÍTULO CUARTO. DESARROLLO DE LAS MANGAS.

Artículo 18. Reunión de pilotos y Panel de Tareas

El Director de Competición convocará al menos, una reunión de pilotos. Se celebrará antes de cada prueba a realizar y se facilitará la información necesaria para el buen desarrollo de la misma. Es responsabilidad de los pilotos mantenerse informados de las convocatorias y asistir a las reuniones convocadas.

El Director de Competición podrá posponer o convocar una nueva reunión de pilotos en caso de no disponer de todos los elementos necesarios para el buen desarrollo de la misma. Estando en la zona de despegue y si todavía no ha salido ningún piloto, el Director de Competición puede, en cualquier momento, convocar reunión de pilotos y añadir o modificar informaciones, modificando incluso la tarea elegida, si la meteorología lo requiere.

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 la zona de despegue. 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 19. Ventana de salida

Sólo está permitido despegar, para la realización de un vuelo puntuable, entre las horas de apertura y cierre de la ventana de salida. Esta ventana será indicada en la reunión de pilotos y expuesta en el Panel de Tareas. El tiempo entre apertura y cierre nunca será inferior a 30 segundos por piloto participante.

Por razones de seguridad el Director de Competición, podrá cerrar la ventana de salida momentáneamente, impidiendo así el despegue de cualquier piloto participante. En ese caso, la hora de cierre de la ventana de salida se retrasará por el tiempo en que haya permanecido cerrada, sin sobrepasar la hora límite de prórroga.

La manga será NULA si el tiempo total de apertura de la ventana de salida no basta para 2/3 de los pilotos tengan la oportunidad de despegar al menos una vez, utilizando la norma de 30 segundos por piloto

Podrá ser requerida la colocación del dorsal del piloto en el centro de la vela y en el casco de forma visible para su identificación durante el despegue.

Artículo 20. Vuelos de prueba

Ningún competidor puede despegar en un día de competición desde la zona de despegue elegida para competir sin el permiso del Director de Competición.

El Director de Competición puede dar permiso para un vuelo de prueba si es solicitado por algún piloto, pero, en cualquier caso, deberá despegar antes del horario de la ventana de salida.

Artículo 21. Número de despegues

Salvo que el Director de Competición indique lo contrario en la reunión de pilotos, cada piloto puede efectuar un único despegue por manga. En casos excepcionales, y por razones de seguridad, el Director de Competición puede autorizar un segundo despegue, después de verificar la existencia de algún problema.

Si en una manga se permite hacer múltiples despegues, en la reunión de pilotos se indicará esta circunstancia y además el punto de recogida y horarios de los transportes que la organización dispondrá para volver a la zona de despegue. No podrán re-despegar si ya han realizado la primera baliza del recorrido sea esta una baliza o la del inicio de la carrera. Si

re- despegar deberá mantener los vuelos anteriores para confirmar que no había comenzado la carrera (start point) o primera baliza o límites establecidos de despegue.

Artículo 22. Despegue

Los pilotos deben colaborar con el Director de Competición y sus Ayudantes para facilitar los despegues.

Los pilotos sólo pueden entrar en la zona señalada para el despegue estando totalmente equipados, el casco atado, los instrumentos de vuelo encendidos y con permiso del Director de Competición o alguno de sus ayudantes.

Si por razones de seguridad se estableciera un orden de despegue, el piloto deberá incorporarse a la fila, si la hubiera, totalmente equipado. La fila se formará siguiendo las instrucciones del Director de Competición y de sus Ayudantes.

Cada piloto debe revisar concienzudamente su equipo antes de despegar, y no debe volar si no está en perfectas condiciones.

Antes de despegar el piloto debe comprobar que su GPS ha adquirido cobertura y borrar cualquier huella anterior de la memoria. (si re-despegar no debe borrar el track para una posible comprobación de que no ha iniciado la prueba con anterioridad)

Ningún piloto despegará sin la autorización del Director de Competición o Jefe de despegue si lo hubiera.

Un despegue fallido no supone penalización, pero el piloto debe ajustarse a las indicaciones del Director de Competición, que decidirá permitirle un nuevo intento u obligarle a salir de la zona de despegue.

Se considera que un piloto ha despegado cuando sus pies pierden contacto con el suelo y permanece en el aire durante unos segundos con el ala correctamente conformada.

El Director de Competición o persona delegada por éste, deberá establecer un registro de los participantes que inician el vuelo. A fin de establecer este registro correctamente se facilitará una hoja de firma obligatoria para los pilotos. Los pilotos que se hayan registrado en la hoja de firmas y que finalmente no despegan, deben solicitar al Director de Competición o a sus ayudantes dicha hoja y escribir junto a su firma, y de su puño y letra, "NO DESPEGADO".

Artículo 23. Vuelo

Los pilotos deben poner especial atención en respetar las normas de prioridad en vuelo y demás reglamentación aérea, vigilar constantemente otras posibles aeronaves y volar con la mayor prudencia posible. Deberán respetar las directrices de circulación dadas en la reunión de pilotos, particularmente el sentido de giro en térmica cerca del despegue.

Los parapentes deben ser volados dentro de los límites impuestos por su fabricante. Está prohibida cualquier maniobra peligrosa para otro competidor o para el público. En particular, están prohibidas todas las maniobras que pongan el ala o parte de ella en pérdida (pérdida, barrena plana, pérdida con bandas B,...) y las que proporcionan descensos extremadamente rápidos, salvo que sea imprescindible su utilización para escapar de algún peligro inminente. Está terminantemente prohibido volar dentro de las nubes. Los pilotos deben procurarse un medio de recibir correctamente, durante el vuelo, las informaciones difundidas por la frecuencia de seguridad (Artículo 16. Transmisores de radio).

Artículo 23.1 Límite de Altitud /Espacio aéreo en Vuelo

Todo piloto es personalmente responsable de no sobrepasar el límite de altura y/o espacio aéreo establecido por las normativas vigentes. Cada competición de CROSS de parapente deberá ajustarse a la legislación vigente en lo relativo a espacios aéreos.

En la competición que se haya publicado unas restricciones específicas tanto en alturas como espacios aéreos, deberán estar presentes en el panel de tareas diario.

Aunque no se puede pasar la altura máxima permitida, para primar la seguridad en fuertes y amplias ascendencias, se admitirán tracks que hayan superado el límite de altura siempre y cuando se actúe de la siguiente manera:

-Si en un momento dado de la manga sobrepasamos la altura límite, nos fijaremos en la distancia que nos queda a la siguiente baliza o al gol. Procederemos a perder altura de la forma más segura, y una vez por debajo del límite de altura, reanudamos la carrera con más distancia de la que teníamos antes de superar el límite.

-Esta maniobra se podrá realizar las veces que sean necesarias

-Es posible que, al realizar las maniobras de pérdida de altura, no seamos capaces de valorar todos los parámetros y no perdamos toda la altura necesaria o no se retroceda la distancia suficiente.

-A tal efecto **y si obtenemos ventaja**, se penalizará con **1 punto por cada 10 metros** de distancia horizontal (se calculará como: la distancia al siguiente punto cuando se supero el límite, menos la distancia a la baliza cuando se baja del límite)

Para poder acogernos a esta penalización, el límite para reanudar la carrera a de ser inferior a 150 mts sumados a la altura permitida en ese punto. A partir de ahí se puntuará cero en la manga.

-Cuando el límite de altura se encuentre en la espera del Start Point no se podrá seguir girando en la ascendencia por encima del límite permitido. Superado este límite volaremos en línea recta, y se procurará perder esa altura lo más rápido posible.

-Queda totalmente prohibido seguir girando ascendencias por encima del límite permitido.

La infracción de esta norma supondrá **un Cero** en la manga del día, y la reincidencia se sancionará con la expulsión del campeonato.

- Se usará la altitud barométrica QNE o ISA (atmósfera estándar 1013,25mb), en caso de algún problema con la altitud QNE, se podrá aportar la GNSS.

-En caso de discrepancia entre los diferentes instrumentos utilizados para la medición, se considerará válido el que más beneficie al piloto.

El jurado será el competente para definir estas sanciones, siempre tras el estudio de la exposición de los tracks y demás medios probatorios.

Artículo 24. Ayuda a un piloto

Todo piloto aterrizado deberá, en el menor tiempo posible, recoger su parapente. Dejar un parapente abierto querrá decir que el piloto necesita ayuda.

Los pilotos deberán socorrer, en todo lo que les sea posible, a un compañero accidentado que solicita o necesita auxilio.

Para advertir a la organización de un accidente, debe seguirse el siguiente procedimiento por la frecuencia de seguridad:

«MAYDAY, MAYDAY, MAYDAY»

Número del piloto que informa.

Naturaleza y localización del accidente.

Posición de la víctima y coordenadas mediante mark en el GPS.
Descripción del parapente accidentado u otros detalles de importancia.

Un piloto que aterrice, interrumpiendo su vuelo de competición para ayudar a un piloto accidentado será bonificado, a criterio del Jurado. Nunca resultará perjudicado en su clasificación por este hecho. Se ACONSEJA que, como mínimo, esa bonificación consista en la media de las 2 primeras mangas realizadas en la competición excluyendo la del incidente. En el caso que se hayan realizado más de dos mangas será la media de todas sus mangas. También se puede tener en cuenta la media de las puntuaciones que obtuvieron los pilotos del grupo en el que estaba en el momento del accidente siempre que se hayan superado 2/3 de la manga.

Artículo 25. Cancelación de la manga

El Director de Competición en acuerdo con el Comité de Pilotos y por razones de fuerza mayor podrá anular la manga mientras no haya despegado ningún piloto.

Artículo 26. Parada de una manga iniciada

Una vez que ha despegado algún piloto, el Director de Competición puede parar la manga en caso de emergencia resultante de un peligro meteorológico o de otra índole, que no pueda ser evitado por los pilotos y que amenace su seguridad.

La parada de la manga se comunicará a los pilotos a través de la frecuencia de seguridad indicada en la reunión de pilotos, y se hará pública en las zonas de despegue y de gol. Todos los pilotos deberán de aterrizar inmediatamente.

La no “parada” de la manga no exime a los pilotos de la obligación de aterrizar ante un peligro meteorológico.

Una manga PARADA podrá ser válida y puntuable si cumple los requisitos expuestos en el Artículo 30. Validez de una manga.

La distancia puntuable de cada piloto será determinada por el último punto (más próximo a la siguiente baliza o gol) grabado en la huella de su GPS 5 minutos antes del momento exacto

en que fue detenida la manga.

Artículo 27. Llegada a gol y aterrizaje.

Un piloto aterriza la primera vez que toca el suelo después del despegue, salvo que siga volando inmediatamente utilizando solamente la energía gravitatoria, y no la suya propia. Un piloto llega a gol cuando, no habiendo aterrizado todavía, su huella de GPS (track) registra un punto dentro del cilindro indicado por el Director de Competición como gol. (Apéndice 1. El Gol).

Una vez aterrizado, el piloto debe acudir al Jefe de Gol para verificar el registro de su llegada. Este registro no exime al piloto de la obligación de descargar su GPS y presentar su parte de vuelo si fuese requerido.

Un piloto que aterrice sin llegar al gol debe:

Recoger el parapente inmediatamente y apartarse a plegar en donde no molesta el aterrizaje de otros pilotos.

Informar del aterrizaje a los organizadores (en persona, por teléfono o por radio) con la mayor brevedad, solicitando recogida o informando de que no es necesaria. Este informe no exime al piloto de la obligación de presentar su parte de vuelo.

Todos los pilotos deben estar aterrizados antes de la hora límite de vuelo y los organizadores informados de su aterrizaje antes de la hora límite de reporte, indicadas en la reunión de pilotos. El programa no computará los puntos del track posteriores, y el director de competición podría sancionar al que vuele más tarde de la hora de cierre de manga.

Cierre de Gol: Es la hora límite para considerar que un piloto aterrizado en la zona de gol ha hecho gol y por lo tanto después de cerrar no obtendrá puntos de tiempo.

Cierre de Competición: Es la hora límite para el registro de datos de vuelo de un piloto.

Límite de vuelo: Es la hora límite para permanecer en vuelo y tras la cual todo piloto deberá haber aterrizado.

Artículo 28. Constatación de vuelo.

Todos los pilotos, estarán obligados a firmar un registro de "entrega de vuelos". Esta firma servirá como constatación de la entrega del GPS del piloto y posterior descarga de su track. Cada piloto deberá firmar por sí mismo, no pudiendo delegar esta tarea.

Artículo 29. Descarga del GPS

Simultáneamente a la entrega del parte de vuelo el piloto facilitará a la organización su GPS para proceder a la descarga de la huella del vuelo registrado en su GPS.

Todo piloto despegado deberá hacer personalmente el trámite de la entrega de parte de vuelo y la descarga del GPS independientemente de su resultado.

La huella del vuelo servirá al Jurado para valorar los siguientes

parámetros: Hora de despegue o Start Point.

Re-despegues no autorizados.

Hora y validez del punto de inicio.

Validez del correcto paso de las balizas.

En caso de no ser validada una baliza, el punto volado más cercano a ésta que marcará la distancia puntuable.

Hora y validez de cruce de la línea de gol si fuera necesario.

Distancia recorrida en caso de cancelación.

Control del vuelo en zonas restringidas o prohibidas, incluyendo la altitud. Control del vuelo fuera de los horarios permitidos.

La huella podrá tener algún tramo discontinuo siempre que éste no sea esencial para validar el vuelo y que su falta no sirva para conseguir una ventaja u ocultar alguna acción no permitida.

CAPÍTULO QUINTO. TAREAS Y PUNTUACIONES.

Artículo 30. Validez de la manga

Una manga es válida, a todos los efectos, si y sólo si, se cumplen las siguientes condiciones: Existen, como mínimo, 30 huellas de vuelo (tracks) de pilotos.

El tiempo total de apertura de la ventana de salida basta para que 2/3 de los pilotos tengan la oportunidad de despegar al menos una vez, con un tiempo por piloto de 30 segundos.

La manga no ha sido CANCELADA en aplicación de lo dispuesto en el Artículo 25. (Cancelación de la manga).

Una manga del tipo contra-reloj NO será válida ni puntuable si, una vez cancelada en vuelo no ha conseguido alcanzar ningún piloto el gol propuesto en el momento exacto de la hora de paro oficial establecida por el Director de Competición.

Artículo 31. Verificación del vuelo

No se admitirá ningún otro método de verificación del vuelo realizado por un piloto fuera del registro guardado en el GPS y aportado por el participante, o las anotaciones del Director de Competición, ayudantes o registros del Jefe de Gol. Está permitido utilizar más de un GPS siempre que estén registrados sus números de serie en la hoja de inscripción.

Artículo 32. Balizas

Una baliza es un punto de paso obligado entre el despegue y el gol en las tareas de carrera y recorrido contra-reloj. El organizador es responsable de facilitar las coordenadas en grados minutos y segundos o en UTM, preferentemente en el Datum WGS 84, así como la descarga

de estas, ya sea vía Internet o en directo antes de empezar la competición, siendo su responsabilidad que para todos los participantes sean las mismas coordenadas.

Se considerará correcto el paso de un participante por una baliza cuando, al menos uno de los puntos registrados en la huella de su GPS se encuentre dentro de un radio determinado en la tarea a realizar definida por el Director de Competición y en caso de no hacerlo, por defecto será de 400 metros. El margen de error estipulado es de 0.5% del radio de la baliza, en ningún caso este valor superará los 2 metros.

Artículo 33. Baliza de inicio, fin de carrera y Gol

Una baliza de inicio o Start Point, es el punto desde el que comienza la parte cronometrada del vuelo. El radio de esta baliza podrá ser definido por el organizador, definido en el Artículo 32. (Balizas).

Una baliza de fin de carrera, es el punto en el que se detiene el tiempo de vuelo del piloto. El radio de esta baliza podrá ser definido por el organizador, siendo, por defecto, de 1000 metros respecto a la última baliza de carrera, la meta o Gol.

El Gol es la meta de la carrera. Es de forma circular y tiene un radio por defecto de 400 metros, definido en el Artículo 32. (Balizas).

Un piloto efectúa la baliza de inicio o fin de carrera en el horario correcto, cuando, al menos, uno de los puntos registrados en la huella de su GPS, se encuentra a su paso por ella, dentro del horario especificado en la reunión de pilotos.

La baliza de inicio, puede ser de entrada o de salida:

Se considerara de entrada, cuando la siguiente baliza a la de inicio este dentro de esta y tenga un radio menor.

Se considera de salida, cuando la siguiente baliza a la de inicio este fuera de esta.

Artículo 34. Baliza de inicio de recorrido contra-reloj

Una baliza de inicio en las carreras contra-reloj es el punto desde el que comienza la parte cronometrada individual del vuelo de cada piloto. Su paso tendrá la misma limitación espacial descrita para las demás balizas en el Artículo 32. (Balizas).

Se marcará para cada participante, como hora de comienzo de su carrera, el del último punto dentro o fuera del sector de la baliza (según se defina como inicio de carrera de entrada o salida) que se encuentre registrado en la huella del GPS.

Artículo 35. Medida de la distancia y del tiempo

Las distancias se medirán en línea recta con una precisión de 100 m. o mejor.
Los tiempos se medirán con precisión de un segundo, y se darán en horas, minutos y segundos.

Artículo 36. Tipos de tarea

La tarea a realizar debe ser de uno de los siguientes tipos:
Carrera a gol
Recorrido contrarreloj
Distancia libre
Distancia sobre eje

Artículo 37. 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).

Carrera: inicio

El inicio de la carrera podrá ser de dos tipos:

- Desde el suelo. El inicio de la carrera es la hora de apertura de la ventana.
- Desde el aire. El inicio de la carrera se efectúa a partir de una baliza y una hora especificadas en la reunión de pilotos.

Carrera: hacer gol.

Un piloto hace Gol, si después de haber realizado correctamente la tarea requerida en su orden y horarios establecidos, también realiza la baliza fin de carrera según se explica en el Artículo 27. Llegada a gol y aterrizaje.

Carrera: medida de la distancia.

Se llamarán tramos de carrera a las distancias parciales en la secuencia formada entre el despegue, las balizas y el gol. Para que un tramo pueda ser considerado como completado por un piloto debe terminar con el paso correcto por la baliza o la línea de gol correspondiente.

La distancia conseguida por un piloto que hace gol es la total del recorrido propuesto. La distancia de un piloto que no hace gol será la suma de la distancia válida del primer tramo que se encuentre incompleto más los tramos completados que le preceden, si los hay.

La distancia válida de un tramo incompleto será la que quede al descontar del tramo entero, la distancia desde el gol o baliza no alcanzado, o pasado incorrectamente, hasta el punto de huella más cercano a éstos.

Podrán ser descontados los radios de las balizas a efectos de medición de distancias, por la utilización de software de medición más apropiado.

Carrera: medida del tiempo.

El tiempo conseguido por un piloto que hace gol es el transcurrido entre la hora de inicio de la carrera y la hora de su llegada a gol, medidas ambas en segundos.

Artículo 38. 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.

Recorrido contra-reloj: Medida del tiempo

El tiempo conseguido por un piloto que hace gol es el transcurrido entre la hora de su inicio y la hora de su llegada a gol, medidas ambas en segundos.

Los artículos 37.3 al 37.4 son igualmente aplicables a los recorridos contrarreloj.

Artículo 39. Distancia libre.

Los pilotos deben volar alejándose tanto como sea posible de la zona de despegue. Gana el piloto que vuela más lejos.

La distancia conseguida es la distancia en línea recta entre la zona de salida y el punto más lejano a ésta registrado en la huella del vuelo por su GPS.

Artículo 40. Distancia sobre eje.

Los pilotos deben volar tan lejos como sea posible en una dirección determinada. Gana el piloto que avanza más lejos en esa dirección.

Para el cálculo de la distancia conseguida por un piloto debe proyectarse ortogonalmente el punto de aterrizaje sobre el eje (semirrecta que parte de la salida en la dirección especificada). La distancia conseguida es la que separa el punto proyectado de la zona de salida. Si dicha proyección, por haber volado el piloto en el sentido opuesto, no existe, la distancia conseguida será cero.

CAPÍTULO SEXTO. INFRACCIONES Y SANCIONES.

Artículo 41. Infracciones muy graves

Son infracciones muy graves a las normas generales deportivas:

- a) Los quebrantamientos de sanciones impuestas, definitivas o cautelares.
- b) Las actuaciones dirigidas a predeterminar, mediante presión, intimidación o simples acuerdos el resultado de una prueba o competición.
- c) Los comportamientos, actitudes y gestos agresivos y antideportivos de participantes, cuando se dirijan al árbitro, a otros participantes o al público.
- d) Las declaraciones públicas que inciten a la violencia.
- e) Los actos notorios y públicos que atenten a la dignidad o decoro deportivos, cuando revistan una especial gravedad. Asimismo, se considerará falta muy grave la reincidencia en infracciones graves por hechos de esta naturaleza.

- f) La manipulación o alteración, ya sea personalmente o a través de persona interpuesta, del material o equipamiento deportivo contra las reglas técnicas del parapente (Artículo 15 Parapente) cuando puedan alterar la seguridad de la prueba o pongan en peligro la integridad de las personas.
- g) Son infracciones muy graves a este reglamento todas aquellas acciones contrarias a lo en él dispuesto que comprometan o puedan comprometer la seguridad de la prueba, incluyendo la inscripción o participación en una competición o prueba incumpliendo cualquiera de los requisitos enumerados en el Artículo 1 (Artículo 1. Condiciones para la participación).(giro en sentido contrario de la térmica)?
- h) Volar sufriendo alguna enfermedad o anomalía orgánica incompatible con la práctica del parapente, o en estado de drogadicción o alcoholismo. (Artículo 3 Forma física).
- i) Volar con un parapente deteriorado (Artículo 15. Parapente. Parapente y Artículo 23. Vuelo), sin llevar el casco puesto o sin paracaídas de seguridad (Artículo 13. Equipo mínimo) sin medio seguro de recibir las informaciones que se difundan por la frecuencia de seguridad o utilizando vox en esa frecuencia (Artículo 16. Transmisores de radio) llevando lastre desechable que no cumpla lo ordenado por el Artículo 17. Pesos o, en general, el vuelo con cualquier carencia o defecto detectable en el equipo que pueda comprometer la seguridad de la prueba.
- j) El uso de la frecuencia de seguridad para cuestiones ajenas a la seguridad de la prueba (Artículo 16. Transmisores de radio).
- k) El vuelo peligroso, incumpliendo normas o directrices de circulación, llevando al parapente fuera de los límites impuestos por su fabricante, realizando maniobras peligrosas o dentro de las nubes. (Artículo 23. Vuelo). El lance de lastre de modo que pueda afectar a otros competidores (Artículo 17. Pesos).
- l) La solicitud innecesaria de auxilio o la tardanza injustificada en recoger el ala después del aterrizaje (Artículo 24. Ayuda a un piloto accidentado y Artículo 27. Llegada a gol y aterrizaje).
- m) La omisión de un socorro posible a un participante accidentado que solicita o necesita auxilio (Artículo 24. Ayuda a un piloto accidentado).
- n) La tardanza en aterrizar después de cancelarse la manga por algún peligro inevitable (Artículo 26. Detención de una manga iniciada).
- o) El retraso prolongado (después de la hora de cierre de la manga) e injustificado en informar a la organización del aterrizaje (Artículo 27. Llegada a gol y aterrizaje) o en la presentación del parte de vuelo (Artículo 28. Constatación de vuelo).
- p) La violación de cualquiera de las normas adicionales que el Director de Competición, por la facultad que le otorga el Artículo 18. Reunión de pilotos, haya dictado en una reunión de pilotos y que hayan sido escritas o indicadas en el panel de tarea, cuando pueda comprometer la seguridad de la prueba.
- q) La reincidencia en las infracciones graves al reglamento tipificadas en los apartados d) hasta f), i), j), m), p), q) y r) del Artículo 42. Infracciones graves.

SENTIDO COMÚN, HAY SITUACIONES QUE SE PUEDEN INTERPRETAR YA QUE LA APLICACIÓN ESTRICTA DE ESTE REGLAMENTO PUEDE RESULTAR INJUSTO E INNECESARIO

Artículo 42. Infracciones graves

Son infracciones graves a las normas generales deportivas:

- a) El incumplimiento reiterado de órdenes e instrucciones emanadas de los órganos deportivos competentes. En tales órganos se encuentran comprendidos el Director de Competición, los miembros del jurado y todos los organizadores.
- b) Los actos notorios y públicos que atenten a la dignidad o decoro deportivos.
- c) La manipulación o alteración, ya sea personalmente o a través de persona interpuesta, del material o equipamiento deportivo contra las reglas técnicas del parapente (Artículo 15. Parapente).
- d) Son infracciones graves a este reglamento todas aquellas acciones contrarias a lo en él dispuesto, de las que el infractor obtiene o puede obtener alguna ventaja para él, para su equipo o para sus intereses en general, y que no puedan comprometer la seguridad de la prueba, incluyendo:
 - e) El vuelo sin haber informado al Director de Competición de alguna lesión, herida, droga o medicación que hubiera podido afectar al rendimiento del piloto en el aire (Artículo 3. Forma física).
 - f) La utilización de drogas destinadas a mejorar el rendimiento (Artículo 3. Forma física).
 - g) La sustitución del parapente sin cumplir por lo dispuesto en el Artículo 14. Parapente.
 - h) La ausencia del número de competidor en los lugares indicados en el Artículo 15. Números de competidor.
 - i) La realización de segundos despegues sin autorización del Director de Competición (Artículo 21. Número de despegues).(o ayudantes)
 - j) La utilización entre dos despegues de competición de transportes distintos a los previstos según el Artículo 21. Número de despegues.
 - k) La falta de cuidado en la preservación del medio natural (artículo 7. Respeto al medio natural), en casos de especial gravedad o si existe reincidencia en faltas leves de esta naturaleza.
 - l) El retraso moderado (antes de la hora de cierre de la manga) injustificado en informar a la organización del aterrizaje (Artículo 27. Llegada a gol y aterrizaje) o en la presentación del parte de vuelo (Artículo 28. Constatación del vuelo).
- m) La violación de cualquiera de las normas adicionales, que el Director de Competición por la facultad que le otorga el Artículo 4, que haya dictado en una reunión de pilotos y sido escritas o indicadas en el Panel de Tareas. Cuando puedan resultar en alguna ventaja para el infractor para su equipo o para sus intereses en general, y que no puedan comprometer la seguridad de la prueba.
- n) La reincidencia en las infracciones leves tipificadas en los apartados d) hasta i) del Artículo 43. Infracciones leves.
- o) La participación en la CLASE SERIE, SPORT ó SERIAL con un parapente de un modelo homologado pero en el que hayan sido modificados sus parámetros, sin informar de dichos cambios al Jurado de la Competición. Artículo 6. Clasificaciones y Artículo 15. Parapente.
- p) La manipulación, variación, copia e incluso borrado de la huella memorizada por el GPS, efectuado por el piloto o por persona interpuesta para conseguir una ventaja.
- q) La presentación como propio de un GPS cuya identificación no concuerde con la declarada en la hoja de inscripción de la prueba. (me dejan un GPS en el despegue y aviso al Director)
- r) Volar con una frecuencia distinta a la establecida como frecuencia de seguridad sin autorización. Artículo 16.
- s) Infringir el límite de altura establecido. Artículo 23.1

Artículo 43. Infracciones leves

Son infracciones leves a las normas generales deportivas:

- a) Las observaciones formuladas a los jueces, técnicos, directivos y demás autoridades deportivas en el ejercicio de sus funciones de manera que signifiquen una ligera incorrección. Entre tales autoridades se encuentran comprendidos el Director de Competición, los miembros del jurado y todos los organizadores.
- b) La ligera incorrección con el público o los compañeros.
- c) La actitud pasiva en el cumplimiento de las órdenes e instrucciones recibidas de jueces, árbitros y autoridades deportivas en el ejercicio de sus funciones. Son infracciones leves a este reglamento todas aquellas acciones contrarias a lo en él dispuesto, cometidas por descuido o error, de las que el infractor no obtiene ni puede obtener ninguna ventaja y que no comprometen la seguridad de la prueba. Entre ellas:
- d) El descuido leve en la preservación del entorno natural (artículo 7. Respeto al medio natural).
- e) La negativa de un miembro del Comité de pilotos a acudir a una consulta convocada por el Director de Competición (Artículo 11. Comité de Pilotos).
- f) El despegue desde la zona de despegue de la prueba en un día de competición sin el permiso del Director de Competición (Artículo 20. Vuelos de prueba).
- g) La violación, por descuido o error, de cualquiera de las normas adicionales que el Director de Competición, por la facultad que le otorga el Artículo 4. y haya dictado en una reunión de pilotos y escritas o indicadas en el Panel de Tareas. Siempre que no pueda resultar en ninguna ventaja para el infractor ni comprometer la seguridad de la prueba.

Artículo 44. Sanciones a las infracciones muy graves

A la comisión de las infracciones muy graves tipificadas en el Artículo 41. Infracciones muy graves, corresponderán las siguientes sanciones:

- a) Pérdida de puntos o puestos en la clasificación de la competición.
- b) Pérdida de puntos o puestos en la Clasificación Nacional Permanente (ranking nacional de pilotos).
- c) Prohibición de acceso a los lugares de desarrollo de competiciones durante la celebración de estas, por tiempo no superior a cinco años.
- d) La suspensión o privación de la habilitación de competidor o de la licencia federativa, con carácter temporal por un plazo de dos a cinco años, en adecuada proporción a la infracción cometida.
- e) En caso de reincidencia en infracciones de extraordinaria gravedad y de modo excepcional, la privación a perpetuidad de la habilitación de competidor o de la licencia federativa.

La imposición de estas sanciones corresponderá al Comité de Disciplina Deportiva de RFAE (o, en las pruebas de ámbito autonómico, al Comité de Disciplina Deportiva de la Federación Autonómica del infractor si lo hubiera) mediante procedimiento disciplinario extraordinario iniciado a solicitud del Jurado. No obstante, y para asegurar el desarrollo normal y seguro de la prueba, el Jurado podrá acordar, mediante procedimiento disciplinario de urgencia, la aplicación provisional de las siguientes medidas:

- a) Descalificación y prohibición de acceso a la zona de la prueba: ante las infracciones tipificadas en los apartados a), c) y e) del Artículo 41. Infracciones muy graves, si la actuación del infractor impidiera, de otro modo, el desarrollo normal de la prueba.
- b) Descalificación y prohibición de volar: ante las infracciones tipificadas en los apartados g), j) y p) del Artículo 41. Infracciones muy graves, si se considera necesario para garantizar la seguridad de la prueba.
- c) Descalificación y prohibición de volar: ante las tipificadas en los apartados f), h), i) y p) del Artículo 41. Infracciones muy graves, si fuera necesario para garantizar la no reincidencia.
- d) Descalificación: ante la reincidencia en las infracciones tipificadas en el apartado o) del Artículo 41. Infracciones muy graves.

El Jurado podrá siempre, mediante procedimiento disciplinario ordinario o de urgencia, acordar la desclasificación cautelar al infractor, permitiéndole volar en competición y registrando sus resultados, pero excluyéndole de las clasificaciones.

Artículo 45. Sanciones a las infracciones graves

A la comisión de las infracciones graves tipificadas en el Artículo 42. Infracciones graves, corresponderán las siguientes sanciones:

- a) Amonestación pública, que se hará por escrito publicado junto a clasificaciones de la prueba u otro medio de similar difusión.
- b) Pérdida de puntos en la clasificación. La sustracción se hará sobre los puntos de la manga donde se haya cometido la infracción una vez terminado el cálculo de puntos, sin que el resultado pueda ser negativo (será cero si la penalización supera los puntos obtenidos en la manga).
- c) Descalificación y suspensión o privación de la licencia deportiva o de la habilitación de competidor, con carácter temporal por un plazo de un mes a dos años, en adecuada proporción a la infracción cometida. La descalificación no dará derecho a la devolución del importe de la inscripción e impedirá recibir cualquier premio concedido en la prueba o competición.

El Jurado podrá resolver, mediante el procedimiento ordinario, la aplicación provisional de las sanciones indicadas en los apartados a) y b).

La sanción indicada en el apartado c) solo podrá ser aplicada a la conclusión del expediente disciplinario, pudiendo el Jurado, en su lugar, resolver desclasificar provisionalmente al infractor, permitiéndole volar en competición y registrando sus resultados, pero excluyéndole de las clasificaciones.

Como excepción a lo anterior, el Jurado podrá acordar, mediante procedimiento disciplinario de urgencia, descalificar de manera cautelar a un piloto que cometa la infracción tipificada en el apartado a) del Artículo 41. Infracciones graves, y que impida con ello el desarrollo normal de la prueba.

La tabla del ANEXO 1, indica las sanciones a aplicar por la comisión de cada una de las infracciones tipificadas en el Artículo 42. Infracciones graves:

Artículo 46. Sanciones a las infracciones leves

Por la comisión de las infracciones leves tipificadas en Artículo 43. Infracciones leves, podrá acordarse la imposición de las siguientes sanciones:

- a) Apercibimiento, que se dará públicamente.
- b) Suspensión (prohibición de participar) de una a tres mangas de esa misma competición, en adecuada proporción a la infracción cometida.

Esta segunda sanción se acordará únicamente en caso de reincidencia en las infracciones leves a las normas generales deportivas tipificadas en los apartados a) hasta c) del Artículo 43. Infracciones leves.

La reincidencia en las demás infracciones leves d) hasta g) tiene consideración de falta grave.

Artículo 47. Circunstancias atenuantes

Se considerarán como circunstancias atenuantes:

- a) El arrepentimiento espontáneo.
- b) El haber precedido, inmediatamente a la infracción, provocación suficiente.

Ante las infracciones muy graves (Artículo 41. Infracciones muy graves) se considerará también como circunstancia atenuante:

La de no haber sido sancionado anteriormente por ninguna infracción en el transcurso de la vida deportiva.

Artículo 48. Circunstancias agravantes

Se considerarán como circunstancias agravantes:

- a) La reincidencia en faltas de la misma naturaleza.
- b) El haber causado, por cometer la infracción, una situación de peligro en vuelo.

Existirá reincidencia cuando el autor hubiera sido sancionado anteriormente por cualquier infracción de igual o mayor gravedad, o por dos infracciones o más, de inferior gravedad de la que en este supuesto se trate.

La reincidencia se entenderá producida en el transcurso de un año, contado a partir del momento en el que se haya cometido la infracción.

Artículo 49. Retroactividad normativa

En caso de modificación de este reglamento o de las normativas aplicables (Artículo 4. Reglamento), se aplicarán retroactivamente todos los efectos que sean favorables al infractor. Por el contrario no será posible sancionar por infracciones no tipificadas en el momento de su comisión.

CAPÍTULO SÉPTIMO. PROCEDIMIENTO DISCIPLINARIO Y RECLAMACIONES.

Artículo 50. Reclamaciones y protestas, trámite ordinario

Un participante puede elevar una reclamación al Director de Competición tan pronto como perciba que algo es incorrecto. Esta reclamación deberá efectuarse directamente al Director de Competición con la mayor prontitud. Si es a una clasificación, antes de la hora límite que figure en ésta.

El Director de Competición deberá atender las reclamaciones con prontitud, resolviendo al respecto en el plazo máximo de 12 horas y notificando dicha resolución directamente al interesado.

Si el participante no está satisfecho con la resolución de una reclamación u otra decisión del Director de Competición, puede presentar una protesta. Esta protesta deberá presentarse por escrito y entregada en mano, junto con una fianza de 30 €. (Será devuelta si la protesta se resuelve favorablemente), al Director de Competición con la mayor prontitud, en cualquier caso menos de 12 horas desde la notificación de la resolución o la expiración del plazo de resolución. El Director de Competición hará llegar la protesta, en el plazo máximo de 12 horas, al Presidente del Jurado, que iniciará un procedimiento disciplinario ordinario para resolverla.

Artículo 51. Reclamaciones y protestas, trámite urgente

En los casos de reclamaciones contra la decisión del Director de Competición de prohibir volar a un competidor, o contra cualquier otra cuestión que necesite una resolución inmediata para evitar que afecte irreversiblemente al desarrollo de la competición, regirán, en lugar de los plazos indicados en el Artículo 50. Reclamaciones y protestas, trámite ordinario, los siguientes:

- a) Para la resolución de la reclamación. 15 minutos.
- b) Para la presentación de la protesta, que podrá presentarse en ese caso verbalmente y no deberá acompañarse de fianza: 15 minutos.
- c) Para la tramitación de la protesta al Jurado: 5 minutos. El Jurado iniciará entonces procedimiento disciplinario de urgencia.

Artículo 52. Reclamaciones y protestas. Trámite por correo

Para las reclamaciones a clasificaciones publicadas y difundidas por correo, así como para las publicadas en Internet o/y difundidas por correo electrónico regirán, en lugar de los plazos indicados en el Artículo 50. Reclamaciones y protestas, trámite ordinario, los siguientes:

- a) Para el envío de la reclamación: 15 días.
- b) Para la resolución de la reclamación y su notificación al interesado, posiblemente por correo electrónico, 8 días.
- c) Para la presentación de la protesta, acompañada de cheque conformado u otro efecto bancario a nombre de RFAE o de quien esta designe: 15 días.
- d) Para la tramitación de la protesta al Jurado: 8 días. El Jurado iniciará entonces procedimiento disciplinario ordinario.

Artículo 53. Procedimiento disciplinario ordinario

El procedimiento ordinario se aplicará para la imposición de sanciones por infracción de las reglas de competición, en todos los casos en que no sea aplicable el procedimiento de urgencia.

El procedimiento se iniciará por iniciativa del Jurado, a solicitud del interesado o en virtud de denuncia motivada o protesta presentada mediante el trámite ordinario o por correo.

La resolución deberá dictarse en un plazo máximo de 24 horas desde la iniciación del procedimiento, salvo si se trata de una protesta tramitada por correo, en cuyo caso el plazo será de 30 días.

Artículo 54. Procedimiento disciplinario de urgencia

El procedimiento de urgencia se aplicará en aquellos casos en que el sentido de la resolución pueda afectar irreversiblemente el desarrollo de la prueba, incluyendo:

- a) La presunta comisión de infracciones en circunstancias en las que puedan ser sancionadas de forma cautelar con la descalificación según el Artículo 41. Infracciones muy graves, y el Artículo 42. Infracciones graves.
- b) Las situaciones contempladas en el Artículo 51. Reclamaciones y protestas, trámite urgente.

El procedimiento se iniciará por iniciativa del Jurado, a solicitud del interesado o en virtud de denuncia motivada o protesta presentada mediante el trámite urgente.

La resolución deberá dictarse en un plazo máximo de 30 minutos desde la iniciación del procedimiento.

Artículo 55. Recursos a las resoluciones del Jurado

Contra las resoluciones dictadas en procedimiento ordinario cabe presentar recurso ante el Comité de Disciplina Deportiva de RFAE, en el plazo de 10 días hábiles contados desde el siguiente al último de la prueba.

Contra las resoluciones dictadas en procedimiento de urgencia cabe presentar recurso ante el propio Jurado mediante el trámite ordinario, iniciando así un procedimiento disciplinario ordinario.

Artículo 56. Conclusión del expediente

El expediente disciplinario tendrá fin, haciéndose ejecutivas las sanciones acordadas, cuando:

- a) El Comité de Disciplina Deportiva de RFAE dicte su resolución, a la que no cabrá recurso en la instancia federativa.
- b) Expire cualquiera de los plazos de protesta o recurso contenidos en el procedimiento.

Artículo 57. Cambio de procedimiento disciplinario

Iniciado el procedimiento ordinario o de urgencia, el Jurado podrá resolver, si aprecia que no concurren las circunstancias que motivaron la elección de uno u otro procedimiento (por haber cambiado o haber sido mal apreciadas dichas circunstancias), resolver pasar el trámite a otro procedimiento. Igualmente puede resolver, si aprecia que la infracción no es a las reglas de competición sino a las normas generales deportivas, pasar el expediente al Comité de Disciplina Deportiva de RFAE, para su tramitación por el procedimiento extraordinario.

ANEXO 1

INFRACCIÓN (Artículo 42. Infracciones graves) SANCIÓN

- a) Incumplimiento reiterado de órdenes o instrucciones:
- b) Descalificación y retirada de la habilitación de competidor (1 mes a 2 años).

- c) Actos notorios y públicos contra la dignidad y el decoro deportivos: Descalificación y retirada de la habilitación de competidor (1 mes a 2 años)
- d) Manipulación del equipo contra las reglas técnicas:
- e) Descalificación y retirada de la habilitación de competidor (1 mes a 2 años)
- f) No informar de una dolencia o medicación antes de volar:
- g) Descalificación y retirada de la habilitación de competidor (1 mes a 2 años). La reincidencia es infracción muy grave.
- h) Dopaje:
- i) Descalificación y retirada de la habilitación de competidor (1 mes a 2 años). La reincidencia es infracción muy grave.
- j) Sustitución del parapente sin permiso expreso:
- k) Pérdida de todos los puntos obtenidos en las mangas voladas con el parapente cambiado sin permiso si es de la misma talla y modelo o de iguales o inferiores prestaciones. Descalificación y retirada de la habilitación de competidor (1 mes a 2 años) en caso contrario. Será circunstancia agravante la intención de ocultar el cambio. La reincidencia es infracción muy grave.
- l) La ausencia del número de competidor en los lugares indicados Pérdida de los puntos de la manga si hubo intención de ocultar su identificación.
- m) Segundos despegues sin permiso expreso:
- n) Pérdida de los puntos de la manga si no hubo intento de ocultarlo. Descalificación y retirada de la habilitación de competidor (1 mes a 2 años) si hubo esa intención. La reincidencia en este último caso es infracción muy grave
- o) Atentado grave contra el medio natural
- p) Descalificación y retirada de la habilitación de competidor (1 mes a 2 años).
- q) Retraso moderado injustificado en informar del aterrizaje o presentar el parte:
Amonestación Pública. Pérdida de 100 puntos en caso de reincidencia. r) Violación normas adicionales dadas en la reunión de pilotos:
- s) Pérdida de 100 a 1000 puntos dependiendo de la naturaleza de la norma infringida. Descalificación y retirada de la habilitación de competidor (1 mes a 2 años) por reincidencia en infracciones a la misma o similar norma.
- t) Reincidencia en infracciones leves al reglamento:
- u) Descalificación y retirada de la habilitación de competidor (1 mes a 2 años).
- v) Participación en una categoría con un parapente sin la homologación adecuada o manipulado: Descalificación y retirada de la habilitación de competidor (1 mes a 2 años).
- w) Manipulación de la huella del GPS:
- x) Descalificación y retirada de la habilitación de competidor (2 años)
- y) Presentar otro GPS distinto al registrado:
- z) Descalificación y retirada de la habilitación de competidor (2 años)
- aa) Volar con una frecuencia distinta a la establecida como frecuencia de seguridad sin autorización: Pérdida de los puntos de la manga
- bb) Infringir el límite de altura establecido:
- cc) Pérdida de los puntos en la manga. La reincidencia en un mismo evento, tendrá la consideración de infracción muy grave y llevará aparejada la descalificación de la competición donde se cometieron las infracciones.

APÉNDICE 1. DEFINICIONES.

Para la interpretación de este reglamento, se considerarán las siguientes definiciones:

Aterrizaje. Momento o lugar en que el piloto toca el suelo por primera vez después del despegue, salvo que siga volando inmediatamente utilizado solamente la energía gravitatoria, y no la suya propia.

Baliza. Waypoint. Punto definido por un nombre y unas coordenadas que se introduce en el GPS para construir una ruta a seguir.

Competición. Conjunto de mangas destinadas a contribuir a una misma clasificación.

Competidor. Persona inscrita en una competición y que no se ha retirado ni ha sido descalificada.

Despegue. Punto o momento en el que los pies del piloto dejan de tocar el suelo, permaneciendo después el piloto en el aire con la vela correctamente conformada durante unos segundos.

Gol. Meta, llegada. Consistirá en un primer cilindro de 1000 metros respecto a la baliza, en el que acabará la sección de velocidad y un segundo sector circular de 400 mts. (o menos, por motivos organizativos o promocionales, siempre y cuando se justifique su viabilidad) en el que termina la sección de distancia. El objetivo de dicho tipo de gol es que los pilotos no apuren acelerando para hacer el gol y necesiten una altura extra (sin contar ya el tiempo) para finalizar la prueba.

GPS. Sistema de posicionamiento Global y también el aparato electrónico que lo utiliza.

Hacer gol. Llegar a la meta gol después de haber completado la tarea requerida en esa manga.

Huella. Track. Registro en la memoria del GPS de un recorrido efectuado, mediante una secuencia de puntos definidos por sus coordenadas y hora de paso.

Línea de gol. Línea marcada en el suelo que los pilotos deben cruzar para completar con éxito ciertas tareas (puede ser una línea imaginaria)

Manga. Cada una de las pugnadas que componen las competiciones de parapente, celebradas normalmente a una por día.

Organización. Club o entidad encargada de organizar una prueba o fase.

Organizador. Cada una de las personas designadas por la Organización de una prueba para realizar las correspondientes tareas (incluyendo el Director y el Jefe de Gol, pero no a los jueces).

Panel de tarea. Panel, tablón o pizarra donde quedarán expuestas las principales informaciones dadas en la reunión de pilotos.

Parapente. Planeador sin estructura rígida primaria que puede ser transportado, despegado y aterrizado a pie gracias solamente a la energía y el uso de las piernas del piloto. También se denomina así al deporte del vuelo en parapente.

Participante. Competidor presente en una prueba o fase.

Piloto. Competidor, participante.

Prueba o fase. Conjunto de mangas de una competición a ser celebradas en días contiguos por los mismos participantes.

Punto de huella. Cada uno de los puntos definidos por sus coordenadas y hora de paso que conforman la huella.

Punto de inicio. Start Point. Baliza o despegue desde donde empieza a contar el tiempo de carrera.

Punto de paso. Waypoint. Punto definido por un nombre y unas coordenadas que se introduce en el GPS para construir una ruta a seguir. Ver Baliza, Waypoint

Tarea. Reto u objetivo propuesto a los participantes en una manga.

Ventana de salida. Período de tiempo (no necesariamente continuo) durante la celebración de una manga en el que está permitido despegar para realizar un vuelo puntuable.

Vuelo. Período o acción entre el despegue y el aterrizaje.

A handwritten signature in blue ink, consisting of several fluid, overlapping strokes that form a stylized name.

José Javier Álvarez Castillejo
Pte. En funciones de la CTNP

