



REAL FEDERACIÓN AERONÁUTICA ESPAÑOLA

Comisión Técnica Nacional de Parapente

**REGLAMENTO TÉCNICO DE
COMPETICIÓN DE PARAPENTE**

23 de abril de 2002

Elaborado por el Área de Jueces y Reglamentación

Aprobado por la Asamblea General de la FAE en Comisión Delegada el 26/04/2002

(Ref.:RegCompePP14.doc)

CAPÍTULO PRIMERO. GENERALIDADES.

Artículo 1. Condiciones para la participación

Para poderse inscribir en una competición o prueba, el piloto debe cumplir los siguientes requisitos:

- a) Tener una licencia federativa vigente, válida para el vuelo en parapente.
- b) Tener el Título de Piloto con la habilitación de competidor o cumplir las condiciones necesarias para su obtención, certificadas por su club o por su Federación Autonómica.
- c) Haber leído y comprendido este reglamento y aceptar sin reservas todo lo que en él se dispone, comprometiéndose al inscribirse a atenerse a él.
- d) Entregar el impreso de inscripción exigido por la organización correctamente cumplimentado y abonar la cuota de inscripción en su totalidad antes del cierre de inscripciones.

Los pilotos extranjeros no residentes en España pueden participar, a discreción de la Organización, y en la clasificación OPEN (Artículo 6. Clasificaciones), si poseen licencia federativa de su país de origen o de residencia, tienen una cobertura aseguradora suficiente, demuestran un nivel de pilotaje equivalente al exigido por el punto b), y cumplen lo dispuesto en los puntos c) y d).

Artículo 2. Responsabilidad del piloto

El participante despegar y vuela bajo su sola responsabilidad. Es en todo momento libre de escoger despegar o no, y está obligado a evaluar las condiciones meteorológicas, contrastándolas con sus capacidades y las de su ala, antes de tomar dicha decisión. Está obligado también a volar con la mayor prudencia, vigilando permanentemente la evolución del medio aéreo, y a aterrizar si, a su parecer, las condiciones meteorológicas lo aconsejan.

Artículo 3. Forma física

El piloto no debe volar si sufre alguna enfermedad o anomalía orgánica incompatible con la práctica del parapente. No debe volar tampoco si se encuentra en estado de drogadicción, alcoholismo o perturbación mental. El Director de Competición apartará de la competición a 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. Reglamento

Las pruebas se rigen por la legislación vigente aplicable, por este Reglamento Técnico de Parapente y por el Reglamento de Organización de Competiciones de Parapente de la FAE. Si hubiera contradicción, el Reglamento Técnico de Competición tendrá prioridad sobre el Reglamento de Organización. El Código Deportivo (Secciones 7 y General) de la Fédération Aéronautique Internationale será utilizado para resolver posibles vacíos y conflictos reglamentarios.

El Director de Competición puede dictar, en las reuniones pilotos, normas adicionales a este reglamento, pero nunca que se opongan a él. Estas normas no pueden ser aplicadas retroactivamente.

Las variaciones a este reglamento que los organizadores de una prueba quieran introducir, para adecuarlo a su zona o por otra razón, deberán proponerse a la CTNP en el momento de su propuesta al calendario oficial. Si son aceptadas, se facilitará a cada participante en el momento de su inscripción un reglamento interno de la prueba que las detalle.

Artículo 5. Clubes, autonomías, equipos

Cada participante compite por el club y por la autonomía por cuya Federación Autonómica de Deportes Aéreos le ha sido expedido la licencia.

Cualquier grupo de cinco pilotos puede formar e inscribir un equipo, con la única condición de satisfacer la cuota de inscripción de equipos fijada por la organización de la prueba, si la hubiera. La composición del equipo será fija a lo largo de toda la competición. Ningún piloto puede formar parte de dos equipos distintos en una misma competición.

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 prueba, según se describe en el capítulo quinto. El ganador de la prueba es el que tiene la mayor puntuación total.

En las pruebas organizadas por la FAE se darán los resultados individuales en tres clasificaciones:

- a) CLASIFICACIÓN DE LA CLASE SERIE. Limitada a parapentes cuya homologación AENOR sea *Standard* o *DHV 2*. A los parapentes que no reúnan los requisitos anteriores se les denominará CLASE LIBRE.
- b) CLASIFICACIÓN GENERAL. En la que aparecerán los que participan con parapentes de la CLASE SERIE y CLASE LIBRE, salvo los OPEN.
- c) CLASIFICACIÓN DEL OPEN. En la que figurarán todos los participantes, incluidos los extranjeros o los que no disponen de licencia FAE.

Las puntuaciones válidas para el Ranking Nacional serán extraídas de las Clasificaciones Generales. En los Campeonatos de España y Liga Nacional se proclamarán campeones de la Clase Serie y de la Clasificación General.

CLASIFICACIÓN POR CLUBES. La puntuación de un club de 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.

Las CLASIFICACIONES POR AUTONOMÍAS Y POR EQUIPOS se obtienen de modo análogo a la clasificación por clubes.

Los pilotos "Open" no participarán en las Clasificaciones colectivas por Clubes, Equipos y Autonomías.

Artículo 7. Respeto al medio natural

Los participantes deben respetar el medio natural en el que se desarrolla la prueba, y ser suficientemente cuidadosos en su preservación.

CAPÍTULO SEGUNDO. ORGANIZACIÓN.

Artículo 8. Director de Competición

Corresponde al Director de Competición:

- a) Cuidar de la correcta aplicación de las normas y reglamentos.
- b) Decidir la tarea a realizar en cada manga, con el asesoramiento del Comité de Pilotos y de los organizadores a cargo de la recogida.
- c) Decidir la apertura o cierre de la ventana de salida en función de las condiciones meteorológicas.
- d) Coordinar y organizar las actividades en el área de despegue.
- e) Autorizar y registrar el despegue de los competidores.
- f) Decidir la anulación o cancelación de la manga en caso de que las condiciones meteorológicas amenacen con hacer peligroso el vuelo.
- g) Recibir las reclamaciones presentadas por los competidores.

Para la realización de estas tareas el Director de Competición puede nombrar uno o más Ayudantes.

Artículo 9. Jurado

Corresponde a los miembros del Jurado:

- a) 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.
- b) Examinar las huellas del GPS presentadas por los pilotos y determinar su validez.
- c) Asesorar al Director de Competición y a los demás organizadores en el cumplimiento de sus tareas.
- d) Requerir a los organizadores, si es necesario, que se ciñan a lo dispuesto en este 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. El Jurado puede en este caso decidir cancelar o anular la prueba.
- e) Interpretar las normas y reglamentos de la prueba.
- f) Valorar las reclamaciones presentadas por los pilotos y decidir al respecto.
- g) Acordar las sanciones por infracciones a la disciplina deportiva a que hubiera lugar.
- h) 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

Corresponde al Jefe de Gol testificar la hora de llegada al gol de los pilotos que lo alcancen.

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 en cualquier otra cuestión sobre la que el Director de Competición le solicite consejo. El Comité de Pilotos estará formado por tres pilotos elegidos por votación entre los candidatos que se presenten voluntariamente. Si no hubiera tres candidatos, el Director de Competición designará a pilotos de su elección hasta alcanzar este número.

CAPÍTULO TERCERO. EQUIPO DE VUELO.**Artículo 12. Equipo mínimo**

El equipo del piloto durante el vuelo debe incluir:

- Parapente.
- Casco, que debe llevarse puesto y atado durante el vuelo.
- GPS.
- Paracaídas de seguridad.
- Emisor-receptor de radio VHF/ 2 m.

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 13. GPS

Cada piloto portará, al menos un navegador portátil del sistema GPS en la función de memorización del recorrido para su posterior comprobación y validación del vuelo efectuado. No todos los GPS son compatibles con los programas de validación; el piloto cuidará de informarse de la lista de modelos válidos.

El piloto es el único responsable del buen funcionamiento, mantenimiento y correcta configuración de su aparato.

El piloto hará constar en la hoja de inscripción de cada competición el número de serie de su/sus GPS. En caso de que no sea visible el número de serie del aparato, se tendrá que grabar de manera indeleble en la parte posterior de la carcasa del aparato el DNI del participante, de manera que en todo momento se pueda reconocer a quien corresponde cada aparato.

Para facilitar el reconocimiento por el programa de validación, el piloto introducirá un nuevo punto de paso en su GPS que denominará "N-x". N*Guión*Número de dorsal. Sin espacios vacíos.

Artículo 14. Parapente

El parapente debe estar en condiciones de volar con seguridad. En cualquier momento durante la prueba el Director de Competición o el Jurado puede inspeccionarlo y, si es necesario, impedir volarlo 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 antes de proceder a su reparación. El Director de Competición puede dar permiso para sustituir el parapente por uno de igual marca, modelo y talla, o por otro de prestaciones iguales o inferiores, por causa de deterioro, pérdida, o robo fuera del control del piloto.

Los parapentes de los pilotos inscritos en la CLASE SERIE 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.

Artículo 15. Números de competidor

El número de competidor asignado por la organización debe ser colocado normalmente bajo el centro del ala, con la parte superior de los números hacia el borde de ataque.

Las cifras del número en el ala deben medir al menos 35x20 cm. La organización puede exigir que se utilicen los números incluyendo publicidad por ella proporcionados o, alternativamente, se reserve un espacio junto a los números para la colocación de adhesivo identificativo o publicitario.

Artículo 16. Transmisores de radio

Es obligatorio durante el vuelo sintonizar en la emisora la frecuencia de seguridad indicada en la reunión de pilotos o asegurarse otro medio de estar permanentemente informado de las órdenes dadas por el Director de Competición a través de la frecuencia de seguridad. Se podrá hacer uso de otras frecuencias para recibir ayudas de otros pilotos o desde el suelo.

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.

Artículo 17. Lastre

Se permite el uso de lastre desechable solo en forma de agua o arena fina. Los pilotos no deben tirar lastre de modo que pueda afectar a otros competidores.

CAPÍTULO CUARTO. DESARROLLO DE LAS MANGAS.

Artículo 18. Reunión de pilotos

El Director de Competición convocará al menos una reunión de pilotos antes de cada manga, en la que se dará la información referente a ésta. Es responsabilidad de los pilotos mantenerse informados de las convocatorias de reunión y asistir a ellas.

El Director de Competición puede posponer o convocar una nueva reunión de pilotos para más tarde si todavía no se ha decidido la tarea para esa manga.

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.

Artículo 19. Ventana de salida

Sólo está permitido despegar para un vuelo puntuable entre las horas de apertura y cierre de la ventana de salida indicadas en la reunión de pilotos.

Por razones de seguridad el Director de Competición puede cerrar la ventana de salida momentáneamente, impidiendo así despegar para un vuelo puntuable. En este 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 es nula si el tiempo total de apertura de la ventana de salida no basta para que todos los pilotos tengan la oportunidad de despegar al menos una vez.

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. Una vez efectuado, el piloto debe aterrizar y hacer un despegue de competición dentro de la ventana de salida para hacer su vuelo puntuable.

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 verificar la existencia del problema.

Si en una manga se permite hacer múltiples despegues, en la reunión de pilotos se indicará también el punto de recogida y horarios de los transportes que la organización dispondrá para volver a la zona de despegue. Los pilotos no deben utilizar transporte o ayuda distintos de estos entre dos despegues de competición.

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 para el despegue y con permiso del Director de Competición o alguno de sus ayudantes. Para incorporarse a la cola para el despegue, si la hay, es necesaria la presencia física del piloto totalmente equipado. La cola se formará siguiendo las instrucciones del Director de Competición y 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.

Ningún piloto debe despegar sin la autorización del Director de Competición o de alguno de sus Ayudantes, garantizándose así que registra su despegue.

En la reunión de pilotos se pueden dar normas adicionales para este registro, como por ejemplo: efectuar una firma. 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". Si no lo hacen así, deberán rellenar en la sede de la Organización, lo antes posible, un parte de vuelo.

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 obligarlo 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.

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. Deben 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 (barrena), salvo que sea imprescindible descender rápidamente para escapar de algún peligro.

Está terminantemente prohibido volar dentro de las nubes.

Un ala desplegada en el suelo durante más de dos minutos es síntoma de accidente. El piloto que observe una, o a quien alguien solicite ayuda, debe notificarlo rápidamente a la organización y proceder, si puede y si la organización se lo permite, a prestar socorro al accidentado.

Los pilotos deben procurarse un medio de recibir, durante el vuelo, las informaciones difundidas por la frecuencia de seguridad (Artículo 16. Transmisores de radio).

Artículo 24. Ayuda a un piloto accidentado

Los pilotos deben 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»
- Naturaleza y localización del accidente.
- Posición de la víctima.
- Nombre del piloto que informa.
- Descripción del parapente accidentado.

Un piloto que aterrice, interrumpiendo su vuelo de competición para ayudar a un piloto accidentado será bonificado, a criterio subjetivo del Jurado, de modo que no resulte perjudicado en su clasificación. Si le es posible despegar de nuevo desde la zona donde aterrizó, podrá hacerlo y proseguir normalmente su vuelo de competición cuando su ayuda ya no sea necesaria.

Artículo 25. Anulación de la manga

El Director de Competición puede anular la manga mientras no haya despegado ningún piloto si el tiempo evoluciona desfavorablemente.

Artículo 26. Cancelación de una manga iniciada

Una vez que ha despegado algún piloto, el Director de Competición puede cancelar la manga sólo 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 cancelación 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 deben aterrizar inmediatamente.

La no cancelación de la manga no exime a los pilotos de la obligación de aterrizar ante un peligro meteorológico. El Jurado puede cancelar la prueba posteriormente si un piloto aterrizado en estas circunstancias presenta pruebas o testimonios fehacientes de la realidad e inevitabilidad de la amenaza, y de que todavía se encontraba en vuelo cuando ésta apareció.

Una manga cancelada podrá ser válida y puntuable si, en el momento en que el Director de Competición comunica su cancelación ha habido el tiempo de apertura de ventana suficiente para que despeguen todos los pilotos.

La distancia puntuable de cada piloto será determinada por el último punto grabado en la huella de su GPS antes del momento exacto en que fue cancelada 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 al gol cuando, no habiendo aterrizado todavía, uno de sus pies cruza el plano vertical proyectado por la línea de gol en la dirección opuesta a la última baliza, o en la dirección especificada en la reunión de pilotos.

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 presentar su parte de vuelo.

Un piloto que aterrice sin llegar al gol debe:

- Recoger el parapente inmediatamente (antes de dos minutos).
- Determinar correctamente la posición del punto de aterrizaje (para poder presentar más tarde un parte de vuelo exacto y para facilitar la recogida).
- Guardar (mark) un punto de paso (waypoint) con las coordenadas del aterrizaje en su GPS.
- 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 y los organizadores informados de su aterrizaje antes de la hora de cierre de la manga indicada en la reunión de pilotos.

Artículo 28. Parte de vuelo

Todos los pilotos deben cumplimentar y firmar un parte de vuelo y entregarlo a los organizadores tan pronto como hayan sido recogidos. Los organizadores verificarán que el parte de vuelo está correctamente cumplimentado antes de aceptarlo, entregando un recibo a cambio si el piloto lo exige.

Cada piloto es responsable de la exactitud de los datos que indica en su parte de vuelo.

El parte de vuelo solicitará los siguientes datos: Nombre del piloto. Dorsal. Número de manga. Número de serie de su GPS. Balizas alcanzadas. Gol. Posición UTM del aterrizaje. Hora de entrega del parte. Firma.

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.
- Redespegues 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.
- 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:

- a) Hay más de 25 participantes.
- b) El tiempo total de apertura de la ventana de salida basta para que todos los pilotos tengan la oportunidad de despegar al menos una vez.
- c) La manga no ha sido anulada en aplicación de lo dispuesto en el Artículo 25. Anulación de la manga.
- d) Cumple los requisitos del Artículo 26. Cancelación de una manga iniciada, en caso de haber sido cancelada.
- e) El Jurado no ha anulado la prueba por la potestad que le confiere el apartado d) del Artículo 9. Jurado.

Artículo 31. Verificación del vuelo

No se admitirá ningún otro método de verificación del parte de vuelo más que el registro de la huella del vuelo en el GPS aportado por el piloto y las anotaciones del Director de Competición, de sus Ayudantes o 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 facilitará sus coordenadas UTM, preferentemente en el Datum European 50. Si es posible, el organizador facilitará la descarga de las balizas por cable desde un mismo ordenador a los GPSs de los participantes.

Las balizas tendrán, preferentemente, referencias visibles fácilmente reconocibles. En caso de haber discordancia entre la referencia visual y las coordenadas facilitadas, prevalecerán las 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 de 400 metros de su proyección vertical.

Artículo 33. Baliza de inicio de carrera

Una baliza de inicio es el punto desde el que comienza la parte cronometrada del vuelo. Su paso tendrá la misma limitación espacial descrita para las demás balizas en el Artículo 32. Balizas.

Un piloto efectúa la baliza de inicio 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.

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 del sector de la baliza 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:

- a) Carrera a gol
- b) Recorrido contra-reloj
- c) Distancia libre
- d) Distancia sobre eje

Artículo 37. Carrera

Los pilotos deben completar un circuito de balizas empezando la cuenta del tiempo en la hora que se fije en la reunión de pilotos. 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.

También es posible hacer una carrera sin balizas previas (gol directo).

1. Carrera: inicio

El inicio de la carrera podrá ser de dos tipos:

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

2. Carrera: hacer gol

Un piloto hace gol si cruza la línea de gol (Artículo 27. Llegada a gol y aterrizaje) después de haber efectuado correctamente el inicio y todas las balizas, si las hay, en el orden convenido.

3. 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.

4. 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.

5. Carrera: puntuación

Será la resultante tras aplicar la fórmula GAP.

Artículo 38. Recorrido contra-reloj

Los pilotos deben despegar y completar un circuito de balizas lo más rápidamente posible. Gana el piloto que completa el recorrido y alcanza el gol en el menor tiempo. La hora de inicio no es común a todos.

También es posible hacer una tarea de recorrido contra-reloj sin balizas previas (gol directo contra-reloj).

1. Recorrido contra-reloj: inicio

El inicio de un recorrido contra-reloj podrá ser de dos tipos:

- a) Desde el suelo. El piloto elegirá el momento de despegar dentro del horario de la ventana de salida. Su hora de comienzo será el del último punto registrado en su huella dentro de un radio de 400 m del despegue.
- b) Desde el aire. El inicio de la carrera se efectúa a partir de una baliza. (Artículo 34. Baliza de inicio de recorrido contra-reloj)

2. 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 36.3 al 36.6 son igualmente aplicables a los recorridos contra-reloj.

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.

1. Distancia libre: medida de la distancia

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.

2. Distancia libre: puntuación

Será la resultante tras aplicar la fórmula GAP.

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.

1. Distancia sobre eje: medida de la distancia

Para el cálculo de la distancia conseguida por un piloto debe proyectarse ortogonalmente el punto de aterrizaje sobre el eje (semirecta 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.

2. Distancia sobre eje: puntuación

Será la resultante tras aplicar la fórmula GAP.

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 precio, 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 14. Parapente) cuando puedan alterar la seguridad de la prueba o pongan en peligro la integridad de las personas.

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:

- g) La inscripción o participación en una competición o prueba incumpliendo cualquiera de los requisitos enumerados en el Artículo 1. Condiciones para la participación.
- h) El vuelo sufriendo alguna enfermedad o anomalía orgánica incompatible con la práctica del parapente, o en estado de drogadicción o alcoholismo (Artículo 3. Forma física).
- i) El vuelo con un parapente deteriorado (Artículo 14. Parapente y Artículo 23. Vuelo), sin llevar el casco puesto o sin paracaídas de seguridad (Artículo 12. 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. Lastre 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. Lastre).
- 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. Cancelación 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. Parte de vuelo).

Son también infracciones muy graves a este reglamento:

- 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) y q) del Artículo 42. Infracciones graves.

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 14. Parapente).

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:

- d) 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).
- e) La utilización de drogas destinadas a mejorar el rendimiento (Artículo 3. Forma física)
- f) La sustitución del parapente sin cumplir por lo dispuesto en el Artículo 14. Parapente.
- g) La ausencia del número de competidor en los lugares indicados en el Artículo 15. Números de competidor.
- h) La realización de segundos despegues sin autorización del Director de Competición (Artículo 21. Número de despegues).
- i) La utilización entre dos despegues de competición de transportes distintos a los previstos según el Artículo 21. Número de despegues.
- j) 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.
- k) 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. Parte de vuelo).
- l) 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 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.
- m) La reincidencia en las infracciones leves tipificadas en los apartados d) hasta i) del Artículo 43. Infracciones leves.
- n) La inscripción en la CLASE SERIE de un parapente sin la homologación adecuada a esta clase, así como la participación en la CLASE SERIE con un parapente de un modelo homologado pero en el que hayan sido modificados sus parámetros Artículo 6. Clasificaciones y Artículo 14. Parapente.
- o) 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.
- p) La presentación como propio de un GPS cuya identificación no concuerde con la declarada en la hoja de inscripción de la prueba.

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 (rtículo 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).

Es también infracción leve a este reglamento:

- 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 18. Reunión de pilotos, haya dictado en una reunión de pilotos y que hayan sido escritas o indicadas en el panel de tarea, 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 FAE (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:

- f) 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.
- g) 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.
- h) 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.
- i) 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 desclasificar cautelarmente 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 cautelarmente a un piloto que cometa la infracción tipificada en el apartado a) del Artículo 42. Infracciones graves, y que impida con ello el desarrollo normal de la prueba.

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

Infracción (ap. del Artículo 42. Infracciones graves)	Sanción
a) Incumplimiento reiterado de órdenes o instrucciones	Descalificación y retirada de la habilitación de competidor (1 mes a 2 años).
b) Actos notorios y públicos contra la dignidad y el decoro deportivos	Descalificación y retirada de la habilitación de competidor (1 mes a 2 años).
c) Manipulación del equipo contra las reglas técnicas	Descalificación y retirada de la habilitación de competidor (1 mes a 2 años)
d) No informar de una dolencia o medicación antes de volar	Descalificación y retirada de la habilitación de competidor (1 mes a 2 años). La reincidencia es infracción muy grave.
e) Dopaje	Descalificación y retirada de la habilitación de competidor (1 mes a 2 años). La reincidencia es infracción muy grave.
f) Sustitución del parapente sin permiso expreso	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.
g) La ausencia del número de competidor en los lugares indicados	Pérdida de los puntos de la manga si hubo intención de ocultar su identificación.
h) Segundos despegues sin permiso expreso	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.
i) Uso de transporte no autorizado entre dos despegues de competición.	Descalificación y retirada de la habilitación de competidor (1 mes a 2 años). La reincidencia es infracción muy grave.
j) Atentado grave contra el medio natural	Descalificación y retirada de la habilitación de competidor (1 mes a 2 años).
k) Retraso moderado injustificado en informar del aterrizaje o presentar el parte	Amonestación Pública. Pérdida de 100 puntos en caso de reincidencia.
l) Violación normas adicionales dadas en la reunión de pilotos	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.
m) Reincidencia en infracciones leves al reglamento	Descalificación y retirada de la habilitación de competidor (1 mes a 2 años).
n) Participación en la clase SERIE con un parapente sin la homologación adecuada o manipulado.	Descalificación y retirada de la habilitación de competidor (1 mes a 2 años).
o) Manipulación de la huella del GPS.	Descalificación y retirada de la habilitación de competidor (2 años).

p) Presentar otro GPS distinto al registrado.	Descalificación y retirada de la habilitación de competidor (2 años).
---	---

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) La del arrepentimiento espontáneo.
- b) La de haber precedido, inmediatamente a la infracción, provocación suficiente.

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

- c) 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.

- c) 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 5.000 ptas. (que 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): 8 días.
- c) Para la presentación de la protesta, acompañada de cheque conformado u otro efecto bancario a nombre de FAE o de la Federación Autonómica que organiza o respalda la prueba: 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 cautelarmente 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 FAE, 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 FAE 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 FAE, para su tramitación por el procedimiento extraordinario.

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 utilizando solamente la energía gravitatoria, y no la suya propia.

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.

GPS. *Global Positioning System.* También el aparato electrónico que lo utiliza.

Hacer gol. Llegar a 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.

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.

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.

ÍNDICE

CAPÍTULO PRIMERO GENERALIDADES.....	2
<i>Artículo 1. Condiciones para la participación</i>	2
<i>Artículo 2. Responsabilidad del piloto</i>	2
<i>Artículo 3. Forma física</i>	2
<i>Artículo 4. Reglamento</i>	2
<i>Artículo 5. Clubes, autonomías, equipos</i>	2
<i>Artículo 6. Clasificaciones.....</i>	3
<i>Artículo 7. Respeto al medio natural.....</i>	3
CAPÍTULO SEGUNDO. ORGANIZACIÓN.	3
<i>Artículo 8. Director de Competición</i>	3
<i>Artículo 9. Jurado</i>	4
<i>Artículo 10. Jefe de Gol.....</i>	4
<i>Artículo 11. Comité de Pilotos.....</i>	4
CAPÍTULO TERCERO. EQUIPO DE VUELO.	4
<i>Artículo 12. Equipo mínimo</i>	4
<i>Artículo 13. GPS.....</i>	4
<i>Artículo 14. Parapente</i>	5
<i>Artículo 15. Números de competidor</i>	5
<i>Artículo 16. Transmisores de radio.....</i>	5
<i>Artículo 17. Lastre.....</i>	5
CAPÍTULO CUARTO. DESARROLLO DE LAS MANGAS.	5
<i>Artículo 18. Reunión de pilotos.....</i>	5
<i>Artículo 19. Ventana de salida</i>	6
<i>Artículo 20. Vuelos de prueba.....</i>	6
<i>Artículo 21. Número de despegues</i>	6
<i>Artículo 22. Despegue</i>	6
<i>Artículo 23. Vuelo.....</i>	7
<i>Artículo 24. Ayuda a un piloto accidentado</i>	7
<i>Artículo 25. Anulación de la manga.....</i>	7
<i>Artículo 26. Cancelación de una manga iniciada</i>	7
<i>Artículo 27. Llegada a gol y aterrizaje</i>	8
<i>Artículo 28. Parte de vuelo.....</i>	8
<i>Artículo 29. Descarga del GPS</i>	8
CAPÍTULO QUINTO. TAREAS Y PUNTUACIONES.	9
<i>Artículo 30. Validez de la manga.....</i>	9
<i>Artículo 31. Verificación del vuelo</i>	9
<i>Artículo 32. Balizas.....</i>	9
<i>Artículo 33. Baliza de inicio de carrera.....</i>	9
<i>Artículo 34. Baliza de inicio de recorrido contra-reloj</i>	10
<i>Artículo 35. Medida de la distancia y del tiempo.....</i>	10
<i>Artículo 36. Tipos de tarea.....</i>	10
<i>Artículo 37. Carrera</i>	10
<i>Artículo 38. Recorrido contra-reloj</i>	11

<i>Artículo 39. Distancia libre.</i>	11
<i>Artículo 40. Distancia sobre eje.</i>	11
CAPÍTULO SEXTO. INFRACCIONES Y SANCIONES.	11
<i>Artículo 41. Infracciones muy graves</i>	11
<i>Artículo 42. Infracciones graves.</i>	12
<i>Artículo 43. Infracciones leves</i>	13
<i>Artículo 44. Sanciones a las infracciones muy graves.</i>	14
<i>Artículo 45. Sanciones a las infracciones graves</i>	14
<i>Artículo 46. Sanciones a las infracciones leves</i>	16
<i>Artículo 47. Circunstancias atenuantes</i>	16
<i>Artículo 48. Circunstancias agravantes</i>	16
<i>Artículo 49. Retroactividad normativa</i>	16
CAPÍTULO SÉPTIMO. PROCEDIMIENTO DISCIPLINARIO Y RECLAMACIONES.....	16
<i>Artículo 50. Reclamaciones y protestas, trámite ordinario</i>	16
<i>Artículo 51. Reclamaciones y protestas, trámite urgente</i>	17
<i>Artículo 52. Reclamaciones y protestas. trámite por correo</i>	17
<i>Artículo 53. Procedimiento disciplinario ordinario</i>	17
<i>Artículo 54. Procedimiento disciplinario de urgencia</i>	17
<i>Artículo 55. Recursos a las resoluciones del Jurado</i>	18
<i>Artículo 56. Conclusión del expediente</i>	18
<i>Artículo 57. Cambio de procedimiento disciplinario</i>	18
APÉNDICE 1. DEFINICIONES.....	19