

Introducción:

El presente Reglamento dicta las normas y procedimientos aplicables a las actividades de competición de nivel nacional celebradas por las instituciones que componen la Federación Cubana de Vuelo Libre (FCVL) y sus asociados, en todo el ámbito de la República de Cuba.

El siguiente reglamento tendrá validez para las competencias nacionales, regionales ó locales que se celebren bajo el auspicio de la Federación Cubana de Vuelo Libre (FCVL). Es obligatorio para los pilotos y directores de equipos leer y comprender el presente reglamento.

Cualquier duda será aclarada por los organizadores del evento, y al participar en estos campeonatos los pilotos aceptan sin reservas estas reglas. No se admitirán protestas fundadas en el desconocimiento de este reglamento.

Objetivos:

Estandarizar las normas y pautas que regirán la realización de eventos competitivos en todo el país.

Estimular la mejora de las destrezas deportivas de los pilotos y la adquisición de conocimientos y experiencias, a través de la participación responsable y organizada en competiciones deportivas justas y en un ambiente seguro.

Determinar los campeones nacionales y/o regionales de cada clase y disciplina.

Proveer los medios para determinar el ranking nacional.

Promover la promoción del deporte y su progreso.

Estas normas se complementan con las dictadas por la FAI, Sección 7(CIVL) y sección general.

Siempre que lo considere necesario la Comisión técnica (CTNVL) puede corregir o reformar este reglamento.

INDICE

Capítulo 1. Normas organizativas

1.1-Duración y validez de un evento-----	4
1.2-El Club sede: Requisitos y obligaciones-----	4
1.3-Normas particulares-----	4
1.4-Reglas para los pilotos-----	4
1.5-Condiciones de admisión de participantes-----	5
-Derechos de la inscripción-----	5
1.6-Número de participantes-----	5
1.7-Equipos-----	5
1.8-Título de campeón nacional/regional-----	6
1.9-Título de equipo campeón nacional/regional--	6

Capítulo 2. Equipamiento

2.1-Definición de Parapente-----	6
2.1.1-Definición de Ala Delta-----	6
2.2-Sustitución de Parapente/Ala Delta-----	6
2.3-Otro material-----	6
2.4-Lastre-----	6
2.5-Instrumentos de vuelo-----	6
2.6-Publicidad-----	6

Capítulo 3. Administración

3.1-Comité de pilotos-----	7
3.2-Funciones del comité de pilotos-----	7
3.3-Jurado-----	7
3.3.1-Funciones del jurado -----	7
3.4-Director técnico-----	7
3.5-Asistentes-----	8

3.6-Pilotos Invitados-----	8
3.7-Vigilancia de la manga-----	8
3.7.1-Anulación de la manga-----	8
3.7.2-Cancelación de manga iniciada-----	8
3.8-Reunión de pilotos (briefing)-----	9
3.8.1-Briefing del día-----	9
3.8.2-Briefing de prueba-----	9
3.9-Responsabilidad del piloto-----	9

Capítulo 4. Despegue

4.1-Vuelo de prueba-----	9
4.1.1-Cámara y GPS-----	9
4.2-Zona de despegue-----	10
4.3-Acceso a la zona de despegue-----	10
4.4-Ventana de salida-----	10
4.5-Prolongación de la ventana-----	10
4.6-Segundos despegues-----	10
4.7-Tipos de salida-----	11
1-Salida terrestre-----	11
2.1-Salida aérea simultánea-----	11
2.2-Salida aérea opcional-----	11
4.8-Sentido de giro en el despegue-----	11

Capítulo 5. Aterrizajes

5.1-Llegada a gol-----	11
5.2-Hora límite de control preliminar-----	11

Capítulo 6. Tipos de pruebas

6.1.1-Distancia libre-----	12
6.1.2-Carrera a gol con balizas-----	12
6.1.3-Gol directo-----	12
6.1.4-Triangulación-----	12
6.1.5-Menú de balizas-----	12

6.2-Puntuacion de las pruebas-----	12
6.3- Sector FAI-----	13
6.4-Validacion de la manga-----	13
<u>Capítulo 7. Seguridad</u>	
7.1-Respeto de las reglas aéreas-----	14
7.2-Vuelo en nubes-----	14
7.3-Interrupción de la manga-----	14
7.4-Asistencia de un piloto accidentado-----	14
<u>Capítulo 8. Resultados</u>	
Cálculo del ranking nacional-----	14
8.2-Reclamaciones-----	15
<u>Capitulo 9. Infracciones y sanciones</u>	
9.1-Infracciones leves-----	15
9.2-Infracciones graves-----	15
9.3-Infracciones muy graves-----	16
9.4-Sanciones a infracciones leves-----	16
9.4-Sanciones a infracciones graves-----	17
9.4-Sanciones a infracciones muy graves-----	17
<u>Capítulo 10. Procedimiento disciplinario y reclamaciones</u>	
10.1-Trámite de reclamaciones y protestas-----	17
10.2-Procedimiento disciplinario-----	17
10.3-Recurso a las decisiones del jurado-----	18
10.4-Definiciones-----	19

Capítulo 1. Normas organizativas

1.1-Duración y validez de un evento:

Un campeonato de la FCVL debe prever la realización de al menos 2 mangas competitivas. Para ser considerado válido, se debe haber desarrollado al menos una manga válida.

Una manga será válida solo si participaron al menos 10 pilotos.

1.2-El Club sede: Requisitos y obligaciones:

El Club sede debe estar actualizado con sus obligaciones ante la FCVL y no debe estar impedido de desarrollar la fecha por razones disciplinarias. Al momento de solicitar a la FCVL el otorgamiento de la fecha de campeonato debe informar el cronograma completo de actividades programado, detalles de la cuota de inscripción prevista y los servicios para los pilotos que esa cuota cubra.

Debe informar a la directiva de la FCVL detalle completo de los resultados de la prueba, junto con un informe general sobre su desarrollo en un plazo máximo de 5 días hábiles desde la finalización de la fecha de campeonato.

1.3-Normas particulares:

El organizador puede redactar normas particulares para ser aplicadas a una fecha de campeonato, para cubrir aquellos aspectos locales o especiales del evento o de la zona de vuelos.

Las normas particulares son complementarias al reglamento de competición de la FCVL, y no pueden oponerse en todo o en parte a lo establecido por este.

Las normas particulares deben ser colegiadas con la CTNVL.

1.4-Reglas para los pilotos:

Es obligación de los pilotos mantenerse informados de todas las novedades, cambios o noticias anunciadas por los organizadores.

El piloto está en la obligación durante la inscripción en el evento de informar las características descriptivas de su equipo, esto incluye: colores característicos, número, logos, marca y modelo, u otros que permitan al jurado identificar la vela en vuelo.

El piloto debe evitar o suspender la participación en un evento deportivo en caso de enfermedad o lesión que pueda afectar su capacidad para intervenir en forma segura y debe informar a los organizadores sobre toda medicación o condición médica (alergias, lesiones, padecimientos, etc.) que puedan ser relevantes ante una situación de emergencia.

Los pilotos que se encuentren cumpliendo medidas disciplinarias derivadas de comportamiento antideportivo no podrán bajo ningún concepto participar en campeonatos nacionales y/o regionales o representar al país en eventos internacionales.

1.5-Condición de admisión de participantes:

Todos los pilotos competidores deben tener la licencia de vuelo del CAC y de la FCVL actualizada. Deben poseer categorías P3, P4 o P5.

Es posible la participación de pilotos extranjeros siempre que posean la licencia FAI actualizada; estos no serán tenidos en cuenta para la clasificación dentro del ranking nacional.

Si el evento es validado como FAI categoría 2, todos los pilotos deben presentar licencia deportiva FAI (Según normativa de la CIVL-FAI)

El organizador es el responsable de la recepción de las inscripciones y de verificar el cumplimiento de los requisitos. La inscripción solo queda confirmada al verificarse el cumplimiento de los requisitos y al recibirse el pago de la cuota de inscripción.

El organizador debe informar la fecha límite para la inscripción. Si existiera un cupo máximo de plazas y estas se completan, debe avisarlo inmediatamente a la FCVL.

Los pilotos participantes firmarán un acta de exoneración de responsabilidad a los organizadores del evento.

La inscripción da derecho a:

Transporte de pilotos y equipos hacia y desde la zona de vuelo, para todas las pruebas.

Mapa de la zona de vuelo donde se indiquen claramente las zonas de despegue y todo punto relevante para el vuelo.

Servicio de urgencias o rescate.

Acceso a las normas particulares (si las hubiera) así como toda la documentación reglamentada para el evento.

1.6-Número de participantes.

El límite en el cupo de participantes estará determinado por la Comisión organizadora del evento. Cada provincia debe presentar un miembro para integrar el jurado.

1.7-Equipos.

Cualquier grupo de hasta 5 pilotos de una misma delegación provincial podrá formar parte de un equipo. Un piloto que deje de formar parte de un equipo no podrá formar parte de otro durante la competición; no habrá gasto por concepto de inscripción de equipos.

En caso de existir un gran número de integrantes de una misma provincia, se podrán conformar más de un equipo de la misma (ej. Isla de la Juventud A y B), pero para los resultados por equipos puntuará solamente el equipo (uno solamente) que se declare previamente al jurado.

1.8-Título de campeón nacional/regional.

Se dará al primer clasificado teniendo en cuenta para ello la suma de los puntos obtenidos por el piloto en todas las mangas válidas.

1.9-Título de equipo campeón nacional/regional.

Se dará al equipo que obtenga la mayor cantidad de puntos acorde con la puntuación de los 3 (tres) mejores pilotos del equipo en cada manga.

Capítulo 2. Equipamiento:

2.1-Definición de Parapente: Planeador ultraligero flexible cuyo volumen se alcanza por la presión aerodinámica causada por el viento relativo y que no consta de ninguna estructura primaria rígida. Se permite una estructura secundaria eventual como sables.

2.1.1-Definición de Ala Delta: Planeador ultraligero flexible que consta de una estructura primaria rígida de aleaciones de aluminio o materiales compuestos.

2.2-Sustitucion de Parapente/Ala Delta: Está prohibido el cambio de parapente/ala delta por el piloto durante la competición, en caso de deterioro del ala inicial, se remplazara por otra de iguales prestaciones y características, o por otra de menor rendimiento.

Este cambio debe ser aprobado por el Director de la Competencia, y se informará al resto de los pilotos.

2.3-Otro material: El casco de vuelo y el paracaídas de reserva son de uso obligatorio. Se empleará como sistema de verificación de balizas la cámara fotográfica y/o GPS.

El piloto es responsable del uso correcto de su GPS y/o cámara fotográfica de forma que permita a la organización contar con la información suficiente y adecuada a los efectos de la validación de su vuelo.

Es de carácter obligatorio poseer las interfaces (cables, tarjetas y software) que faciliten la descarga de datos hacia una PC para validar la prueba del piloto.

2.4-Lastre: Se autoriza la utilización de lastre, solamente agua, tierra suelta o arena. Los pilotos no pueden tirar lastre de modo que pueda afectar a otras personas.

Está prohibido el uso de lastre solido, excepto si es solidario con el piloto y no pueda ser liberado en vuelo.

2.5-Instrumentos de vuelo: Se podrán usar alti-varios, altímetros, brújulas, GPS, radiotransmisores autorizados, anemómetros u otros.

2.6-Publicidad: Se autoriza en los parapentes y alas delta siempre que no tengan carácter abusivo y/o contradigan la legislación vigente.

Capítulo 3. Administración:

3.1-Comité de pilotos: Estará formado por tres o más participantes elegidos democráticamente entre los candidatos que se presenten voluntariamente. Si no hubiese candidatos, el director de competición los designará a su consideración. Estos deben ser pilotos de experiencia en competiciones.

3.2-Funciones del comité de pilotos:

Conformar cada manga competitiva.

Definir hora de apertura y cierre de la ventana.

Definir la hora de cierre de la manga.

Asesorar al Director Técnico en cualquier otra cuestión de decisión técnica-deportiva que le sea solicitada.

3.3-Jurado: La competencia estará bajo la observación de un jurado que se seleccionará el primer día de llegada de los equipos y se conforma por un integrante de cada provincia participante.

3.3.1-Funciones del jurado: El jurado estará presente en las pruebas, garantizando el respeto del espíritu deportivo y la aplicación del reglamento.

Supervisara la elaboración de las listas de resultados.

Interpretará las normas y reglamentos de las pruebas y valorará las reclamaciones de los pilotos y decidirá al respecto.

Acordará las sanciones de acuerdo con infracciones al reglamento y a la disciplina deportiva a que diera lugar.

3.4-Director técnico: Es el encargado general de los aspectos deportivos del evento. Sus funciones son:

Hacer el briefing general y los de cada prueba.

Determinar la prueba de cada día junto al Comité de pilotos.

Coordinar la actividad en el área de despegue.

Decidir la anulación o cancelación de una manga debido a condiciones peligrosas.

Designar a los jueces.

Recibir y garantizar que se le dé respuesta a las reclamaciones de pilotos.

Conocerá ampliamente las características de la zona de vuelo y la influencia de las condiciones meteorológicas para la elección de las pruebas.

Cuida la correcta aplicación de las normas y reglamentos para desarrollar una competencia justa y segura para pilotos y terceros.

Recibirá las protestas de los pilotos y tramitará con el jurado su solución.

Aplicará las penalizaciones y/o sanciones deportivas a los participantes que así lo requieran según las normas aplicables aquí descritas.

Coordinará las funciones de los jueces de despegue y de GOL.

Para la realización de estas tareas el Director técnico podrá apoyarse en el comité de pilotos y el jurado para la toma de decisiones.

3.5-Asistentes

Se puede disponer de un grupo de asistentes técnicos que realizarán labores técnico-deportivas de apoyo en las diferentes posiciones del evento. Por ejemplo: asistentes de despegue, asistentes de jueces de balizas y gol, encargado de cómputo de datos de puntuación, comunicadores, choferes, etc.

3.6-Pilotos Invitados

Los pilotos que asisten al Campeonato en carácter de pilotos invitados se deben regir de igual forma por este Reglamento. La condición de piloto invitado a los efectos del evento significa que sus vuelos no puntuarán para la competencia.

3.7-Vigilancia de la manga: Durante el desarrollo de la manga el Director y el jurado mantendrán una especial atención a la seguridad de las condiciones de vuelo, lo que permitirá en caso necesario la suspensión de la manga por condiciones anómalas. Esta decisión será comunicada a los pilotos mediante señales acordadas en el briefing.

También mantendrá una atenta vigilancia respecto al vuelo en nubes.

3.7.1-Anulación de la manga

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

3.7.2-Cancelación de manga iniciada

Una vez que ha despegado algún piloto, el Director técnico 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 las señales indicadas 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.

3.8-Reunión de pilotos (briefing): Reunión con los pilotos para informar acerca de la competencia.

3.8.1-Briefing del día: Es la reunión diaria del Director técnico con los jefes de equipos, comité de pilotos y jurado para informar de manera general sobre el transporte, previsión meteo, prueba del día, resultados de la manga anterior, reclamaciones, etc.

3.8.2-Briefing de prueba: Tendrá lugar en el despegue en presencia de los pilotos. Brindará información acerca de la prueba del día, recorrido, horarios, etc. Los datos técnicos expuestos en el briefing aparecerán en el panel de prueba según lo establecido.

La apertura de la ventana de salida no se realizara hasta al menos 15 minutos después de finalizado el briefing.

3.9-Responsabilidad del piloto: Es responsabilidad del piloto mantenerse informado de todo lo que se haga público en el briefing.

El piloto está obligado a respetar las reglas expuestas en este reglamento, así como las reglas generales de la FAI.

Capítulo 4. Despegue:

4.1-Vuelo de prueba: Ningún piloto podrá despegar de la zona de vuelo en un día de competición sin permiso del director técnico. El director puede excepcionalmente autorizar para un vuelo de prueba a un piloto antes de la apertura de la ventana de salida. Si el piloto está en competencia en este caso está en la obligación de aterrizar para volver a despegar dentro de la ventana de salida para su vuelo puntuable.

4.1.1-Cámara y GPS: La cámara y/o GPS usada para validar las pruebas debe tener la memoria limpia de forma obligatoria cada día antes del briefing. El piloto es totalmente responsable del correcto funcionamiento de estos equipos (baterías, etc.) y de la calidad de las imágenes capturadas en vuelo.

Para los pilotos que validaran su vuelo usando cámaras fotográficas, luego del briefing y en presencia del juez de despegue y /o el director técnico, harán una foto del panel de prueba donde se observen claramente los datos del día. Esta foto será tomada por el juez de salida y en ella se incluirá el rostro del piloto, así como el identificador de equipo, además el juez chequeará que la cámara tiene solo esta foto en su contenido.

Para los pilotos que validaran su vuelo con el uso de GPS, el juez de salida certificará que se encuentra limpio de tracks.

El juez de salida recogerá en todos los casos los datos del equipamiento usado por el piloto (tipo de cámara, tipo de GPS, y otros).

4.2-Zona de despegue: La zona de despegue al igual que la zona de preparación se señalarán por el juez de salida. Solo se autoriza a entrar a la zona de despegue a los pilotos preparados para despegar.

Estar listo para despegar implica que el piloto ha revisado su equipo, pre inflado su vela, está anclado y con todos los accesorios colocados y la vela recogida en coliflor formando la fila para acceder a la zona de despegue.

En caso de condiciones aerológicas difíciles, se autorizara la entrada en la zona de asistentes de despegue por el director técnico.

4.3- Acceso a la zona de despegue: El piloto que desee despegar por el orden de la fila anunciara su intención de entrar a la zona de despegue al juez de salida, este último anotara la hora de salida en caso de salida terrestre al momento del despegue. En caso de indecisión el piloto deberá situarse nuevamente al final de la fila garantizando con esto que no se detenga el flujo de despegue.

Los pilotos tendrán un tiempo máximo definido por el director técnico, para el despegue. En caso de intentos fallidos el juez puede retirarlo de la zona y enviarlo al final de la fila.

4.4-Ventana de salida: El tiempo de apertura de la ventana se precisara por parte del director de prueba en el briefing y se colocara en el panel de despegue. Este comenzará en un término mínimo de 15 minutos, después de finalizar el briefing de prueba.

El tiempo de apertura de la ventana debe permitir el despegue de todos los pilotos inscritos en el evento.

4.5-Prolongacion de la ventana: Por motivos de seguridad el director técnico podrá cerrar la ventana momentáneamente e interrumpir la manga. En este caso el cierre de la ventana se prolongara el tiempo que ha estado interrumpida sin rebasar la hora límite de prórroga.

Hora límite de prórroga: Es la hora posterior al cierre de la ventana acordado en el briefing, y generalmente es 15 minutos antes de la apertura del punto de inicio (Start point).

4.6-Segundos despegues: En caso de presentarse un problema importante a un piloto después del despegue obligándolo a tomar tierra en los alrededores, este tiene derecho de solicitarle al director de competencia la autorización de despegar por segunda vez. En caso de ser autorizado el piloto deberá despegar antes de la hora límite de prórroga y su tiempo contara a partir del primer despegue en caso de salida terrestre.

4.7-Tipos de salida: En función del tipo de prueba se harán dos tipos de salida:

1-Salida terrestre: El tiempo se toma a partir del despegue del piloto.

2.1-Salida aérea simultánea: El tiempo de inicio de la prueba es el mismo para todos los pilotos. Previamente estos deben haber despegado dentro de la ventana de salida y permanecer volando dentro del área establecida en el briefing. A la hora acordada se hará una señal, previamente informada en el briefing, en el Start point que anuncia el inicio de la prueba, a partir de esta los pilotos pueden abandonar el área delimitada y sobrevolar el Start point para realizar la foto, en la que debe aparecer claramente la señal visible antes mencionada como prueba fehaciente de que el piloto paso por este punto en el horario establecido.

2.2-Salida aérea opcional: El piloto despegue y se mantiene volando dentro del área delimitada acordada en el briefing. A partir de la hora establecida se hará la primera señal en el Start point y luego se harán señales posteriores a intervalos de 15 minutos, que diferencian el tiempo entre un piloto y otro. El competidor escoge la hora en que desea comenzar la prueba, para ello sobrevuela el Start point y realiza la foto en la que saldrá la señal visible específica que declara su hora de inicio.

4.8-Sentido de giro en el despegue: El director técnico marcará en el briefing el sentido de giro de la térmica en el despegue siendo este indicado en el panel de prueba.

Capítulo 5. Aterrizajes:

5.1-Llegada a gol: El terreno de aterrizaje donde se instale el gol contara de dos zonas, la línea de llegada trazada en el suelo, y la zona de aterrizaje propiamente dicha. Para el control del tiempo el piloto deberá obligatoriamente traspasar la línea de llegada en el sentido definido en el briefing de prueba a menos de 300 metros de altura.

El juez de gol señalará la llegada con el movimiento de una bandera, luego de esto el piloto deberá aterrizar en la zona definida y verificará inmediatamente el registro de su llegada.

La línea de llegada deberá tener 50 metros como mínimo y ser fácilmente visible.

En el gol se pondrá una manga de viento que facilitará la información para el aterrizaje.

El piloto podrá hacer uso de la cámara digital para tomar una foto opcional en el momento de cruzar la línea de gol siempre que no comprometa su seguridad, de manera que esta pueda ser usada en caso de alguna reclamación por desacuerdo con el juez de gol en cuanto a la altura con que se cruza la línea de gol.

5.2-Hora límite de control preliminar: Cuando un piloto debe aterrizar fuera de la zona oficial de aterrizaje deberá hacerlo saber a la organización de la manera más rápida posible, preferiblemente por teléfono o radiotransmisor; esto deberá hacerse antes de la hora límite preliminar, momento a partir del cual comenzaran las operaciones de búsqueda.

Esta hora será anunciada todos los días en el briefing antes de comenzar la prueba.

Capítulo 6. Tipos de pruebas:

6.1.1-Distancia libre: En esta prueba los pilotos trataran de volar la mayor distancia posible en cualquier dirección, esta se medirá desde el despegue hasta el aterrizaje, también se podrá imponer un eje de giro y las distancias se medirán ortogonalmente a ese eje.

Gana el piloto que mayor distancia recorra.

6.1.2-Carrera a gol con balizas: Consiste en sobrevolar una serie de balizas con un valor pre asignado y en el orden establecido por el comité de la prueba, gana el piloto que llega a gol con el recorrido completo en el menor tiempo.

6.1.3-Gol directo

Prueba sin balizas de paso. Sólo se contempla la hora de despegue y la hora de aterrizaje en el gol. Los pilotos que no lleguen a gol tendrán puntuación cero. Gana el piloto que llega al gol haciendo el menor tiempo.

6.1.4-Triangulación

Se establece un recorrido con dos balizas intermedias y los puntos de inicio y gol se disponen muy próximos entre sí o pueden tener incluso la misma ubicación. El ganador es el piloto que cumpla todo el recorrido en el tiempo menor.

6.1.5-Menú de balizas

Se plantea un listado de balizas pero el piloto elige el orden de paso por ellas. Gana el piloto que cumplimente el recorrido por todas las balizas en el menor tiempo.

6.2-Puntuacion de las pruebas: Se emplea un sistema de puntuación que valora el resultado del piloto acorde a su desempeño en vuelo.

Para ello se tienen dos coeficientes fundamentales:

-Coeficiente de distancia: $PD=1000*C-PV$

D=La distancia mayor conseguida por algún piloto.

C=1 si D es mayor o igual que 20 km, $C=D/20$ si D es menor que 20km.

-Coeficiente de velocidad: $PV=600*C*v(n/N)$

N=Numero de pilotos despegados.

n=Numero de pilotos que han hecho gol con el recorrido completo.

T=Tiempo conseguido por el ganador.

Puntuación para distancia libre:

$$P_n = 1000 * C * (D_n/D)$$

P_n=Puntuación del piloto.

D_n=Distancia volada por el piloto.

D=Distancia del ganador.

Puntuación para carrera a gol:

$$P_{ng} = PD + PV * (T/T_n)^3 \quad \text{-esta se aplica a pilotos en gol con el recorrido completo.}$$

$$P_n = PD * (D_n/D) \quad \text{-esta se aplica para pilotos con recorrido incompleto.}$$

T=Tiempo del ganador.

T_n=Tiempo del piloto.

D=Distancia del ganador.

D_n=Distancia del piloto

-El software **CompeVL** que se aplicara para el cálculo de la puntuación está diseñado en base a estas expresiones.

6.3- Sector FAI: Es el sector que debe sobrevolar el piloto en el sentido acordado en el briefing y sobre el cual debe realizar la foto tomando como objetivo la baliza.

El mismo es un sector circular con vértice en la baliza, radio de 1 kilómetro y ángulos de 90º diametralmente opuestos al ángulo formado por la trayectoria de entrada y salida (segmentos que unen a la baliza con los puntos de paso anterior y siguiente).

6.4-Validación de la manga: Para que una manga sea válida en las competiciones regidas por este reglamento se deben cumplir las siguientes condiciones:

1-Que al menos un 25% de los pilotos participantes en la manga haya despegado y se entiende como pilotos participantes a los inscritos menos los pilotos retirados o descalificados. Esta información debe darse en el briefing.

Capítulo 7. Seguridad:

7.1-Respeto de las reglas aéreas: Los pilotos que vuelen en competición deberán cumplir las reglas aéreas y las reglas de prioridad en el aire, según la reglamentación FAI vigente.

7.2-Vuelo en nubes: El vuelo dentro de las nubes está absolutamente prohibido.

7.3-Interrupción de la manga: En caso de deterioro de las condiciones atmosféricas el director técnico, con asesoramiento de los pilotos si están presentes, puede tomar la decisión de anular la manga, esto se hará público en el despegue y aterrizaje oficial para información de jefes de equipo y asistentes de los pilotos a través de las señales acordadas en el briefing.

Todos los pilotos tienen la obligación de aterrizar lo antes posible después de esta señal.

7.4-Asistencia de un piloto accidentado: En cuanto aterrice cada piloto debe recoger su parapente inmediatamente. Un parapente extendido en el suelo sin plegar durante más de 5 minutos será interpretado como una petición de ayuda. El comportamiento negligente de los pilotos en este punto será sancionado con la descalificación de la prueba.

Todo piloto que sea testigo de un accidente debe tratar de notificar a la organización del evento lo antes posible. El piloto que ayude a un participante herido su posición en la competencia hasta el momento, no será afectado.

Capítulo 8. Resultados:

8.1-Publicación de los resultados: El organizador publicará los resultados de las mangas realizadas, así como el acumulado de las mismas todos los días siempre antes de comenzar el briefing del día, a partir del cual se podrán hacer las reclamaciones. En caso de reclamaciones validas se publicara una segunda lista con los resultados corregidos.

En esta publicación aparecerán todos los datos identificativos del piloto, de los equipos y sus desempeños durante la competencia, además de todos los acumulados.

Cálculo del ranking nacional.

El objetivo de los rankings de la FCVL es suministrar una lista actualizada de los pilotos participantes en competencias deportivas ordenadas según desempeño, y servir de mecanismo para determinar la conformación del equipo nacional.

La FCVL calcula rankings separados para las disciplinas de parapente y ala delta.

Puntos del ranking = (Puntuación del campeonato nacional) X 0,7 + (Puntuación del campeonato regional) X 0,2 + (5 mejores mangas de otros eventos) X 0,1

La actualización del ranking nacional se hará anualmente y se publicara en el foro de discusión de la FCVL.

8.2-Reclamaciones: Tras la publicación de los resultados se podrá hacer una reclamación siempre antes del comienzo del briefing del día. Este se hará por escrito y se presentara ante la organización de la prueba y no necesitan fianza.

Si la reclamación no prosperase entonces el piloto podrá presentar una reclamación por escrito al jurado de la competición que se acompañara de una fianza de 20.00 cup que solo se devolverán si se falla a favor del piloto.

Capitulo 9. Infracciones y sanciones

9.1-Infracciones leves

Son aquellas infracciones técnicas que se realizan sin mala fé, en forma inadvertida, por error o por desconocimiento de las reglas, que no se realizan para obtener una ventaja y que no perjudican a otros (piloto o público) o ponen en peligro su seguridad.

Estas puede ser:

- Trato moderadamente irrespetuoso a alguno de los miembros de la organización del evento (Director Técnico, miembros del jurado y asistentes)
- Trato moderadamente irrespetuoso a otros compañeros de vuelo o personas del público.
- Mostrar actitud pasiva ante el cumplimiento de instrucciones u órdenes recibidas de algunos de los miembros de la organización en cumplimiento de sus funciones.
- La negativa de un miembro del Comité de pilotos a acudir a una consulta convocada por el Director Técnico.
- Despegar desde la zona de despegue de la manga competitiva en un día de competición sin el permiso del Director Técnico o del juez de salida.
- Aterrizaje en zona inadecuada.
- Mal uso de frecuencia de radio.
- Retraso moderado en aterrizar luego del cierre de la manga.

9.2-Infracciones graves

Son las acciones contrarias a lo que este Reglamento dispone, en las que el infractor obtiene o puede obtener ventaja para él o para su equipo o para sus intereses en general. Son también infracciones graves:

- Incumplimiento reiterado de instrucciones u órdenes recibidas de algunos de los miembros de la organización en cumplimiento de sus funciones.
- Volar sin el número de identificación del parapente.
- No realizar como se estipula en este Reglamento el procedimiento de paso válido por las balizas.
- Realización de otros despegues sin la autorización del Director Técnico o juez de salida.
- La tardanza injustificada en aterrizar después de cancelarse la manga por algún peligro inevitable.

- Retraso prolongado (después de dos horas de cierre de la manga) e injustificado en informar a los organizadores del aterrizaje fuera del gol o en cualquier zona imprevista.
- Volar sin informar al Director técnico de alguna herida, lesión, medicamento o sustancia que pueda afectar la capacidad de reacción.
- Vuelo sobre áreas o instalaciones prohibidas.
- Tardanza injustificada en recoger el ala después del aterrizaje.

9.3-Infracciones muy graves

Son acciones en las que ha existido mala fe, actitudes antideportivas o acciones que hayan afectado gravemente la seguridad de las personas, tanto pilotos como público. Son infracciones muy graves todas aquellas acciones contrarias a lo dispuesto en este Reglamento que comprometan o puedan comprometer la seguridad de la prueba, incluyendo:

- La inscripción o participación en el evento o alguna manga incumpliendo cualquiera de los requisitos enumerados en el Artículo 1.5. Condiciones de admisión de participantes.
- Volar conciente de alguna anomalía orgánica producto de enfermedad o volar en estado de embriaguéz.
- El vuelo con un parapente deteriorado, sin paracaídas de emergencia o sin llevar el casco puesto, llevando lastre desechable o, en general, el vuelo con cualquier carencia o defecto detectable en el equipo que pueda comprometer la seguridad de la manga.
- El vuelo peligroso, incumpliendo normas o reglas de circulación, hacer maniobras peligrosas, o volar dentro de las nubes.
- El lanzamiento de lastre de modo que pueda afectar a otros competidores o público.
- La omisión de socorro posible a un piloto accidentado que solicita o necesita auxilio.

Otras infracciones muy graves son:

- Actitudes agresivas hacia alguno de los miembros de la organización, a otros pilotos o al público general.
- Quebrantamiento de sanciones impuestas.
- Declaraciones públicas que inciten a la violencia.
- Reincidencia en infracciones graves.

9.4-Sanciones a infracciones leves

Las sanciones a infracciones leves pueden ser:

- Amonestación pública.
- Penalización de puntos (a criterio del jurado) de la manga donde se cometió la infracción.

9.4-Sanciones a infracciones graves

A las infracciones graves corresponderán las siguientes sanciones:

Amonestación pública por escrita y publicada en el panel informativo u otro medio público.

Pérdida de los puntos de la manga en la que se cometió la infracción (puntuación cero).

9.4-Sanciones a infracciones muy graves

A las infracciones muy graves corresponderán las siguientes sanciones:

Pérdida de puntos o puestos en la clasificación general del evento.

Descalificación del evento.

Pérdida de puntos o puestos en el ranking nacional (ver nota)

Prohibición de participar en otros eventos competitivos por un período determinado de tiempo. (ver nota)

En caso de reincidencia en infracciones de extraordinaria gravedad y de modo excepcional, la privación de participar por tiempo indefinido en eventos competitivos (ver nota)

Suspensión de la licencia deportiva. (ver nota)

Nota: El análisis y la imposición de esta sanción quedará en responsabilidad de una comisión disciplinaria de la Federación Cubana de Vuelo Libre.

Capítulo 10. Procedimiento disciplinario y reclamaciones

10.1-Trámite de reclamaciones y protestas

Un competidor tiene derecho a protestar cuando no se encuentre satisfecho con una decisión, penalización, o respuesta a una queja. La misma deberá ser presentada por escrito como máximo dos horas después de la decisión que origina la protesta al Director Técnico o a su delegado. El Director Técnico o su delegado deberán presentar la protesta al jurado de inmediato. El presidente del jurado llamará a reunión al jurado dentro de las dos horas posteriores al recibimiento de la protesta.

El jurado escuchará los dos lados querellantes, aplicando el Reglamento del evento y pronunciará una decisión. El presidente del jurado informará esta decisión por escrito al Director Técnico quién la hará conocer públicamente. Las decisiones del jurado no tienen apelación.

10.2-Procedimiento disciplinario

El procedimiento para aplicación de sanciones comienza por iniciativa propia del jurado o a solicitud del interesado en base a denuncia o protesta presentada por escrito.

El presidente del jurado llamará a reunión al jurado dentro de las dos horas posteriores al recibimiento de la denuncia o protesta. El jurado analizará la situación y evaluará la magnitud, las circunstancias y los antecedentes de la infracción aplicando el Reglamento del evento y

pronunciará una decisión que determinará la sanción correspondiente. Toda penalización debe ser proporcional a la gravedad de la infracción.

El presidente del jurado, en un plazo máximo de 24 horas, informará esta decisión por escrito al Director técnico quién la hará conocer públicamente. Las decisiones del jurado no tienen apelación.

10.3-Recurso a las decisiones del jurado

Contra las resoluciones o sanciones dictaminadas por el jurado del evento se puede presentar recurso ante la dirección de la Federación Cubana de Vuelo Libre que pondrá el caso en responsabilidad de una comisión disciplinaria. Este recurso de presentará en el plazo de 10 días hábiles contados a partir del último día del evento.

10.4-Definiciones

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

Aterrizaje: Momento o lugar en que se 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 descalificado.

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: Sistema de posicionamiento Global, instrumento utilizado por los pilotos de vuelo libre para seguir y marcar el recorrido realizado durante el vuelo.

Cámara Digital: Medio fotográfico para plasmar fotos durante el vuelo para validar su recorrido durante una manga.

Hacer Gol: Llegar 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 durante la competencia.

Manga: Cada una de las pugnas que componen las competiciones de Parapente y Ala Delta, celebradas normalmente a una por día.

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

Briefing: Reunión que se efectúa antes de comenzar la manga del día para informar todos los detalles a los competidores.

Parapente: Planeador ultraligero flexible cuyo volumen se alcanza por la presión aerodinámica causada por el viento relativo y que no consta de ninguna estructura primaria rígida. Se permite una estructura secundaria eventual como sables.

Ala Delta: Planeador ultraligero flexible que consta de una estructura primaria rígida de aleaciones de aluminio o materiales compuestos.

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 comienza a contar el tiempo de carrera.

Baliza (Waypoint ó punto de paso): Punto definido por un nombre y unas coordenadas que se introduce en un GPS para construir una ruta a seguir.

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

Ventana de Salida: Periodo de tiempo (no necesariamente continuo) durante la celebración de una manga en el que esta permitido despegar para realizar un vuelo puntuable.

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