

**III TROFEO HERMANOS IZQUIERDO**  
**CAMPEONATO DE CANTABRIA DE DISTANCIA 2023**  
**REGLAMENTO TÉCNICO DE COMPETICIÓN CROSS DE**  
**PARAPENTE**

**1 PRÓLOGO**

Se establece el presente Reglamento Técnico como norma base para la competición oficial de parapente, en la modalidad de distancia/Cross Country, que se celebra en Cantabria en el presente año 2023. Si bien, se podrán elaborar unas normas adicionales, pero en ningún caso podrán oponerse a él. Si existiera alguna contradicción, el Reglamento Técnico de Competición tendrá prioridad sobre cualquier otra norma adicional.

El Código Deportivo (Secciones 7 y General) de la Fédération Aéronautique Internationale será utilizado para resolver posibles vacíos y conflictos reglamentarios.

**CAPÍTULO PRIMERO. GENERALIDADES.**

**Artículo 1. Condiciones para la participación**

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

Estar en posesión de un Seguro de Accidentes y de Responsabilidad Civil con coberturas de igual o superior a las garantías que exige el real decreto 849/199.

Haber leído y comprendido este reglamento y aceptar sin reservas todo lo que en el se dispone.

Seguir los procesos de validación de vuelos establecidos correctamente, facilitando todos los datos y documentación exigidos por la organización.

## **Artículo 1.1 Competición de ámbito autonómico.**

El presente campeonato se establece para determinar el campeón de Cantabria de parapente en la modalidad de distancia/cross country en sus diferentes categorías enumeradas en el Artículo 6. Clasificaciones.

La clasificación final tendrá carácter oficial y será acreditada mediante diploma emitido por la Federación de Deportes Aéreos de Cantabria a los tres primeros clasificados de cada una de las categorías.

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

El participante en una prueba de competición en parapente despegar vuela y aterriza bajo su total responsabilidad. Debe evaluar en todo momento las condiciones meteorológicas y contrastarlas con sus capacidades y las del ala que utiliza.

Está obligado a volar con la mayor prudencia y respetar las normas de vuelo.

También está obligado a vigilar permanentemente la evolución del medio aéreo, y a aterrizar si, a su parecer, las condiciones meteorológicas lo aconsejan.

## **Artículo 3. Forma física.**

El piloto no debe volar si sufre alguna enfermedad o anomalía orgánica incompatible con la práctica del parapente.

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

No debe volar bajo los efectos de alcohol, drogas y todas aquellas sustancias o medicamentos que puedan alterar su capacidad de reacción. Tampoco lo hará en estado de

perturbación mental o importante desequilibrio emocional.

El Director de Competición anulará la participación de un piloto que no cumpla estas condiciones. Antes de volar el piloto debe informar al Director de Competición de cualquier lesión, herida, droga o medicación que pudiera afectar a su rendimiento durante la prueba. Las drogas destinadas a mejorar el rendimiento están prohibidas.

#### **Artículo 4. Normas de Competición y Normas del Director.**

La presente competición de parapente deberá ajustarse a la legislación vigente y, a lo redactado en este Reglamento. Si bien, podrán redactarse unas Normas de Competición que lo complementen y ayuden a un buen desarrollo de la misma.

El Director de Competición podrá dictar normas adicionales a este reglamento y a las normas de competición, pero en ningún caso se podrán oponer a los reglamentos citados. Estas normas nunca serán aplicadas retroactivamente.

Este Reglamento de Competición permanecerá publicado en la página web de la Federación de Deportes Aéreos de Cantabria ([fedacantabria.com](http://fedacantabria.com)) durante todos los días de competición, incluyendo los periodos de reclamaciones.

#### **Artículo 5. Participación individual**

Cada participante compite individualmente en la Clase OPEN en todo momento y además en la categoría específica y superiores del parapente que ha utilizado. (Artículo 6. Clasificaciones).

#### **Artículo 6. Clasificaciones**

El ganador del campeonato será el que acredite la mayor puntuación en 3 vuelos de distancia realizados en 3 zonas diferentes y cuya huella transcurra como mínimo en un 20% dentro de la Comunidad Autónoma de Cantabria tras la aplicación de la fórmula descrita en el (Artículo 7. Fórmula

puntuación) al finalizar el año 2023.

Será válido cualquier vuelo realizado entre el 1 de enero y el 31 de diciembre de 2023 que cumpla con las condiciones del presente reglamento.

Se podrán ofrecer los resultados en cinco clasificaciones según se detalla a continuación siempre que compitan al menos 3 pilotos en cada una de ellas:

CLASIFICACIÓN CATEGORÍA OPEN: Están todos los parapentes homologados incluidos los CCC.

CLASIFICACION CATEGORIA SERIAL : Homologados hasta EN D

CLASIFICACION CATEGORIA SPORT : Homologados hasta EN C

CLASIFICACION CATEGORÍA CLUB: Homologados hasta EN B

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

Se contempla igualmente un premio especial a la mejor distancia recorrida en un único vuelo en categoría Open con origen y/o destino en Cantabria según los criterios contemplados en el (Artículo 7. Fórmula puntuación)

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

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

Se publicará periódicamente en la página web de la Federación de Deportes Aéreos de Cantabria

(fedacantabria.com) la clasificación provisional para su consulta y la presentación de las reclamaciones que se estimen oportunas.

### **Artículo 7. Fórmula puntuación**

Para el cálculo de las clasificaciones se utilizará una única fórmula en el transcurso de toda la competición. El software que se utilizará para el cálculo de distancias y la aplicación de la fórmula será SeRiXCO y en ningún caso podrá ser cambiado hasta la finalización de la competición.

Los vuelos podrán ser de distancia libre con 3 puntos de giro, ida y vuelta, triángulo flat o triángulo FAI siendo el software oficial quien calcule las distancias realizadas. El factor de corrección será 1 para distancia libre, 1,2 para ida y vuelta, 1,4 para triángulo flat y 1,6 para triángulo FAI. El porcentaje de cierre será del 25%

### **Artículo 8. Respeto al medio natural**

Los organizadores y participantes están obligados a respetar el medio natural en el que se desarrolla la prueba, así como las normativas ambientales correspondientes, extremando el cuidado y la preservación del entorno inmediato a la zona de despegue y aterrizaje. El incumplimiento a esta norma, será motivo de sanción.

## **CAPÍTULO SEGUNDO. ORGANIZACIÓN.**

### **Artículo 9. Director de Competición**

Corresponde al Director de Competición cuidar de la correcta aplicación de las normas y reglamentos y recibir las reclamaciones presentadas por los competidores.

### **Artículo 10. Jurado**

Estará formado por un Juez Principal o Juez RFAE encargado

de definir la postura del Jurado en todas las funciones que le competen. Un técnico en descargas de GPS, que además será el encargado de elaborar las clasificaciones.

### **Corresponde a los miembros del Jurado:**

1. Vigilar el desarrollo de la prueba e informar de cualquier comportamiento antideportivo, incumplimiento de normas o reglamentos, o de cualquier comportamiento perjudicial para la seguridad de otros competidores o del público, o en algún modo perjudicial para el deporte.

2. Examinar las huellas del GPS presentadas por los pilotos y determinar su validez si hubiese una reclamación o protesta.

3. Asesorar al Director de Competición y a los demás organizadores en el cumplimiento de sus tareas.

4. Requerir a los organizadores, si es necesario, que se ciñan a lo dispuesto en éste y otros reglamentos y normas aplicables.

5. Interpretar las normas y reglamentos de la prueba.

6. Valorar las reclamaciones presentadas por los pilotos y decidir al respecto.

7. Acordar las sanciones por infracciones a la disciplina deportiva a que hubiera lugar.

8. Examinar los parapentes de los participantes y decidir si se ajustan a las especificaciones que corresponden a la CLASE por la que están inscritos.

### **Artículo 11. Comité de Pilotos**

Corresponde al Comité de Pilotos asesorar al Director Competición en cualquier cuestión sobre la que solicite consejo.

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

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

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

## **CAPÍTULO TERCERO. EQUIPO DE VUELO.**

### **Artículo 12. Equipo mínimo**

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

Casco, que deberá llevarse puesto y atado durante el vuelo.  
GPS, con registro de la traza y altura.

Paracaídas de seguridad.

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 de posición GPS que memorice el recorrido realizado, y posibilite una posterior comprobación y validación del mismo (en 3 dimensiones: latitud, longitud y altitud). El piloto será el único responsable del buen funcionamiento, mantenimiento y correcta calibración de su navegador GPS.

No todos los GPS son compatibles con los programas de validación; el piloto cuidará de informarse de la lista de modelos válidos.

La organización deberá facilitar los medios necesarios para la descarga y comprobación de los registros o tracks, facilitados por los pilotos.

El piloto hará constar en el e-mail de comunicación de vuelo el

número de serie de su/sus GPS. En caso de no hacerlo, podrá ser denegada la validación de los datos recogidos por su GPS, al no ofrecer fiabilidad suficiente.

Las unidades de medida son 1 metro y un segundo.

## **Artículo 14. Parapente**

El parapente deberá estar en condiciones de volar con seguridad.

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

No está permitido modificar el parapente salvo en el caso de reparaciones esenciales. En caso de reparación, cualquier recambio debe ajustarse exactamente a las especificaciones iniciales.

Los parapentes no pueden tener ninguna modificación en las medidas de los paños, cordinos, bandas y elementos de modificación de velocidad, con respecto a los planos originales de homologación. Cualquier tipo de cambio de estas características imposibilita la participación.

## **Artículo 15. Pesos**

### **15.1 Lastre**

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

### **15.2 Peso Total en Vuelo**

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



Peso Total en Vuelo = Peso Equipo de Vuelo + Peso Piloto. Se tendrá en cuenta el % de error de las básculas.

### **15.3 Equipo de Vuelo**

Se considerará como Equipo de Vuelo a todo el material que se utiliza para el vuelo (silla, paracaídas emergencia, casco, radios, GPS, lastre, velas y demás equipo que utilice el piloto).  
Peso Equipo en vuelo = Peso Total en Vuelo – Peso del Piloto.  
Se tendrá en cuenta el % de error de las básculas.

## **CAPÍTULO CUARTO. DESARROLLO DE LOS VUELOS.**

### **Artículo 16. Vuelo**

Los pilotos deben poner especial atención en respetar las normas de prioridad en vuelo y demás reglamentación aérea, vigilar constantemente otras aeronaves y volar con la mayor prudencia posible. Deberán respetar las directrices de circulación, 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 piloto o para el público. En particular, están prohibidas todas las maniobras que pongan el ala o parte de ella en pérdida (pérdida, barrena plana, pérdida con bandas B,...) y las que proporcionan descensos extremadamente rápidos, salvo que sea imprescindible su utilización para escapar de algún peligro inminente. Está terminantemente prohibido volar dentro de las nubes.

### **Artículo 17. Límite de Altitud /Espacio aéreo en Vuelo**

Todo piloto es personalmente responsable de no sobrepasar el límite de altura y/o espacio aéreo establecido por las normativas vigentes. Cada competición de CROSS de

parapente deberá ajustarse a la legislación vigente en lo relativo a espacios aéreos. Queda expresamente prohibido la invasión de los espacios aéreos CTR. El incumplimiento de esta norma supondrá la anulación del vuelo y la reincidencia se sancionará con la expulsión del campeonato.

Queda totalmente prohibido seguir girando ascendencias por encima del límite permitido. La infracción de esta norma supondrá la anulación del vuelo y la reincidencia se sancionará con la expulsión del campeonato.

La medición de la altura será estrictamente GPS. En caso de discrepancia entre los diferentes instrumentos utilizados para la medición, se considerará válido el que más beneficie al piloto.

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

### **Artículo 18. Ayuda a un piloto**

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

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

### **Artículo 19. Descarga del GPS**

Simultáneamente a la comunicación vía e-mail (trofeoizquierdo@gmail.com) de los datos del piloto (nombre y apellidos, núm de licencia, fecha, marca, modelo y talla del parapente utilizado) aportará a la organización la huella GPS en formato .igc o .gpx. En caso de no contar con medios para extraer la huella, aportará a la organización su GPS para proceder a la descarga del vuelo registrado.

La huella del vuelo servirá al Jurado para valorar los siguientes

parámetros:

Hora de despegue

Distancia recorrida

Control del vuelo en zonas restringidas o prohibidas, incluyendo la altitud.

Control del vuelo fuera de los horarios permitidos.

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

## **CAPÍTULO QUINTO. TAREAS Y PUNTUACIONES.**

### **Artículo 20. Verificación del vuelo**

No se admitirá ningún otro método de verificación del vuelo realizado por un piloto fuera del registro guardado en el GPS y aportado por el participante. Está permitido utilizar más de un GPS.

La huella GPS se enviará a la dirección de e-mail [trofeoizquierdo@gmail.com](mailto:trofeoizquierdo@gmail.com) en formato igc o gpx

### **Artículo 22. Distancia libre.**

Los pilotos deben volar alejándose tanto como sea posible de la zona de despegue. Gana el piloto que obtiene la mayor puntuación acumulada en 3 vuelos realizados en 3 zonas diferentes durante el año 2023 según el (Artículo 7.Fórmula puntuación).

La distancia conseguida es la distancia en línea recta entre los dos puntos más distantes incluyendo 3 puntos de giro intermedios registrados en la huella del vuelo por su GPS. Se contempla igualmente los vuelos de ida y vuelta y en triángulo flat/FAI con los factores de corrección descritos en el (Artículo

7.Fórmula puntuación)

El 20% de la huella aportada debe discurrir dentro de la Comunidad Autónoma de Cantabria.

## **CAPÍTULO SEXTO. INFRACCIONES Y SANCIONES.**

### **Artículo 23. Infracciones muy graves**

Son infracciones muy graves a las normas generales deportivas:

a.- Los quebrantamientos de sanciones impuestas, definitivas o cautelares.

b.- Las actuaciones dirigidas a predeterminar, mediante presión, intimidación o simples acuerdos el resultado de una prueba o competición.

c.- Los comportamientos, actitudes y gestos agresivos y antideportivos de participantes, cuando se dirijan al árbitro, a otros participantes o al público.

d.- Las declaraciones públicas que inciten a la violencia.

e.- Los actos notorios y públicos que atenten a la dignidad o decoro deportivos, cuando revistan una especial gravedad. Asimismo, se considerará falta muy grave la reincidencia en infracciones graves por hechos de esta naturaleza.

f.- La manipulación o alteración, ya sea personalmente o a través de persona interpuesta, del material o equipamiento deportivo contra las reglas técnicas del parapente (Artículo 14. Parapente) cuando puedan alterar la seguridad de la prueba o pongan en peligro la integridad de las personas.

g.- Son infracciones muy graves a este reglamento todas aquellas acciones contrarias a lo en él dispuesto que comprometan o puedan comprometer la seguridad de la prueba, incluyendo la inscripción o participación en una

competición o prueba incumpliendo cualquiera de los requisitos enumerados en el Artículo 1 (Artículo 1. Condiciones para la participación).

h.- Volar sufriendo alguna enfermedad o anomalía orgánica incompatible con la práctica del parapente, o en estado de drogadicción o alcoholismo. (Artículo 3 Forma física).

i.- Volar con un parapente deteriorado (Artículo 14. Parapente), sin llevar el casco puesto o sin paracaídas de seguridad (Artículo 12. Equipo mínimo) llevando lastre desechable que no cumpla lo ordenado por el (Artículo 15. Pesos) o, en general, el vuelo con cualquier carencia o defecto detectable en el equipo que pueda comprometer la seguridad de la prueba.

j.- El 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 16. Vuelo).

k.- El lance de lastre de modo que pueda afectar a otros pilotos (Artículo 15. Pesos).

l.- La solicitud innecesaria de auxilio o la tardanza injustificada en recoger el ala después del aterrizaje (Artículo 18. Ayuda a un piloto).

m.- La omisión de un socorro posible a un participante accidentado que solicita o necesita auxilio (Artículo 18. Ayuda a un piloto).

n.- La reincidencia en las infracciones graves al reglamento (Artículo 24. Infracciones graves).

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

### **Artículo 24. 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).
- d) Son infracciones graves a este reglamento todas aquellas acciones contrarias a lo en él dispuesto, de las que el infractor obtiene o puede obtener alguna ventaja para él o para sus intereses en general, y que no puedan comprometer la seguridad de la prueba, incluyendo:
  - e) El vuelo sin haber informado al Director de Competición de alguna lesión, herida, droga o medicación que hubiera podido afectar al rendimiento del piloto en el aire (Artículo 3. Forma física).
  - f) La utilización de drogas destinadas a mejorar el rendimiento (Artículo 3. Forma física).
  - g) La falta de cuidado en la preservación del medio natural (artículo 8. Respeto al medio natural), en casos de especial gravedad o si existe reincidencia en faltas leves de esta naturaleza.
  - h) La reincidencia en las infracciones leves tipificadas en los apartados d) hasta i) del (Artículo 25. Infracciones leves).
  - i) La participación en la CLASE SERIE, SPORT ó SERIAL con un parapente de un modelo homologado pero en el que hayan

sido modificados sus parámetros, sin informar de dichos cambios al Jurado de la Competición. (Artículo 6. Clasificaciones) y (Artículo 14. Parapente).

j) 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.

k) La presentación como propio de un GPS cuya identificación no concuerde con la declarada en la hoja de inscripción de la prueba. (me dejan un GPS en el despegue y aviso al Director)

l) Infringir el límite de altura establecido.

### **Artículo 25. 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.

d) 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).

e) 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: El descuido leve en la preservación del entorno natural (artículo 8. Respeto al medio natural).

### **Artículo 26. Sanciones a las infracciones muy graves**

A la comisión de las infracciones muy graves tipificadas en el Artículo 23. Infracciones muy graves, corresponderán las siguientes sanciones:

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

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

- a) Descalificación y prohibición de acceso a la zona de la prueba: ante las infracciones tipificadas en los apartados a), c)



y e) del Artículo 23. Infracciones muy graves, si la actuación del infractor impidiera, de otro modo, el desarrollo normal de la prueba.

b) Descalificación y prohibición de volar: ante las infracciones tipificadas en los apartados g), j) y p) del Artículo 23. Infracciones muy graves, si se considera necesario para garantizar la seguridad de la prueba.

c) Descalificación y prohibición de volar: ante las tipificadas en los apartados f), h), i) y p) del Artículo 23. Infracciones muy graves, si fuera necesario para garantizar la no reincidencia.

d) Descalificación: ante la reincidencia en las infracciones tipificadas en el apartado o) del Artículo 23. Infracciones muy graves.

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

### **Artículo 27. Sanciones a las infracciones graves**

A la comisión de las infracciones graves tipificadas en el Artículo 24. Infracciones graves, corresponderán las siguientes sanciones:

a) Amonestación pública, que se hará por escrito publicado junto a clasificaciones de la prueba u otro medio de similar difusión.

b) Pérdida de puntos en la clasificación. La sustracción se hará sobre los puntos de la manga donde se haya cometido la infracción una vez terminado el cálculo de puntos, sin que el resultado pueda ser negativo (será cero si la penalización supera los puntos obtenidos en la manga).

c) Descalificación y suspensión o privación de la licencia deportiva o de la habilitación de competidor, con carácter

temporal por un plazo de un mes a dos años, en adecuada proporción a la infracción cometida. La descalificación no dará derecho a la devolución del importe de la inscripción e impedirá recibir cualquier premio concedido en la prueba o competición.

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

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

Como excepción a lo anterior, el Jurado podrá acordar, mediante procedimiento disciplinario de urgencia, descalificar de manera cautelar a un piloto que cometa la infracción tipificada en el apartado a) del Artículo 24. Infracciones graves, y que impida con ello el desarrollo normal de la prueba.

La tabla del ANEXO 1, indica las sanciones a aplicar por la comisión de cada una de las infracciones tipificadas en el Artículo 24. Infracciones graves

### **Artículo 28. 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 25. Infracciones leves.

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

### **Artículo 29. Circunstancias atenuantes**

Se considerarán como circunstancias atenuantes:

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

Ante las infracciones muy graves (Artículo 23. Infracciones muy graves) se considerará también como circunstancia atenuante:

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

### **Artículo 30. Circunstancias agravantes**

Se considerarán como circunstancias agravantes:

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

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

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

### **Artículo 31. 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 32. Reclamaciones y protestas, trámite ordinario**

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

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

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

### **Artículo 33. 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 32. 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 34. 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 32. Reclamaciones y protestas, trámite ordinario, los siguientes:

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

#### **Artículo 35. 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 36. Procedimiento disciplinario de urgencia**

El procedimiento de urgencia se aplicará en aquellos casos en que el sentido de la resolución pueda afectar irreversiblemente el desarrollo de la prueba, incluyendo: a) La presunta comisión de infracciones en circunstancias en las que puedan ser sancionadas de forma cautelar con la descalificación según el Artículo 23. Infracciones muy graves, y el Artículo 24. Infracciones graves.

b) Las situaciones contempladas en el Artículo 33. 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 37. Recursos a las resoluciones del Jurado**

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

Contra las resoluciones dictadas en procedimiento de urgencia cabe presentar recurso ante el propio Jurado

mediante el trámite ordinario, iniciando así un procedimiento disciplinario ordinario.

### **Artículo 38. Conclusión del expediente**

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

a) El Comité de Disciplina Deportiva de RFAE dicte su resolución, a la que no cabrá recurso en la instancia federativa.

b) Expire cualquiera de los plazos de protesta o recurso contenidos en el procedimiento.

### **Artículo 39. Cambio de procedimiento disciplinario**

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

## **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.

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

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.

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 pero no a los jueces).

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.

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

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

## **REFERENCIAS**

**El presente reglamento está basado en el Reglamento**



**Técnico de Competición Cross de la CTNP de Noviembre  
de 2020 adaptado a las características específicas del  
Campeonato de Distancia de Cantabria 2023**