



REAL FEDERACIÓN AERONÁUTICA ESPAÑOLA
COMISIÓN TÉCNICA NACIONAL DE VUELO A VELA

Reglamento Base para competiciones de carácter oficial y ámbito estatal

Normativa general para la especialidad de Vuelo a Vela

01.12.2006

Índice	1. OBJETIVO DE LAS COMPETICIONES
	2. ORGANIZADOR, AUTORIDAD DEL CAMPEONATO Y REQUERIMIENTOS GENERALES
	3. RESPONSABILIDADES DEL ORGANIZADOR
	4. CLASES
	5. INSCRIPCIONES Y NORMAS
	5.1. Veleros y equipamiento
	5.2. Matrícula o identificación de competición
	5.3. Seguros
	5.4. Calificaciones de los Pilotos
	5.5. El Capitán del Equipo y sus responsabilidades
	5.6. Inscripciones. Cuota de Inscripción
	6. AYUDA EXTERIOR A LOS PARTICIPANTES
	6.1. Radiotransmisores
	6.2. Aviones no participantes
	7. REUNIÓN DIARIA
	8. PRUEBAS
	9. SEGURIDAD EN VUELO
	9.1. Suspensión de los Vuelos
	9.2. Veleros accidentados
	10. COMISARIOS Y COMITE DE COMPETICIÓN
	10.1. Comisarios y Jueces
	10.2. Comité de Competición
	11. PENALIZACIONES, DESCALIFICACIONES Y PROTESTAS
	11.1. Penalizaciones y descalificaciones
	11.2. Protestas
	11.3. Tratamiento de las Protestas
	12. RESULTADOS Y PREMIOS
	12.1. Resultados o Clasificaciones
	12.2. Premios
	13. PROCEDIMIENTOS DE VUELO EN COMPETICIÓN
	13.1. Parrilla de Salida
	13.2. Lanzamientos y procedimiento de Remolque a Aéreo
	13.2.1. Número máximo de Lanzamientos
	13.2.2. Orden de los Lanzamientos

- 13.3. Salida**
- 13.4. Puntos de Viraje**
- 13.5. Cruce de la Línea de Llegada**
- 13.6. Aterrizaje**
- 13.7. Aterrizaje Fuera de Campo**
- 13.8. Documentación de Vuelo**
- 14. REGISTRADORES GPS**
 - 14.1. Descripción del Equipo**
- 15. SISTEMA DE PUNTUACION**
 - 15.1. Requerimientos Generales**
 - 15.2. Día de Competición**
 - 15.3. Puntos máximos del Día de Competición**
 - 15.4. Puntos or velocidad y puntos por distancia**
 - 15.5. Puntos de cada participante**
 - 15.6. Puntos totales de cada participante**

- ANEXO 1** DOCUMENTOS Y EQUIPOS A PROVEER POR LOS PARTICIPANTES
- ANEXO 2** FRECUENCIAS DE RADIO Y USO POR LOS PARTICIPANTES
- ANEXO 3** COEFICIENTES CORRECTORES DE LOS VELEROS
- ANEXO 4** PENALIZACIONES HABITUALES
- ANEXO 5** PRUEBAS DE DISTANCIA
- ANEXO 6** NORMAS PARA LA SELECCIÓN DEL EQUIPO DE ESPAÑA DE VUELO A VELA
- ANEXO 7** PROPUESTA ORGANIZATIVA ESPECÍFICA PARA CADA CAMPEONATO
- ANEXO 8** HOJA DE INSCRIPCION A LAS COMPETICIONES DE VUELO A VELA
- ANEXO 9** PROCEDIMIENTOS LOCALES [a incluir por el Organizador del Campeonato]

1. OBJETIVOS DE LAS COMPETICIONES

Reforzar los lazos de amistad y promover el intercambio de información entre los pilotos de Vuelo a Vela.
Estimular la imagen del Vuelo a Vela a nivel nacional.

Seleccionar *el campeón de España* en cada *Clase*, en base a los resultados obtenidos durante el desarrollo de las *Pruebas*.

- **Fomentar el desarrollo técnico del deporte de vuelo a vela.**
- **Fomentar la seguridad de los procedimientos operativos.**
- **Incrementar la participación y la competitividad.**

2. ORGANIZADOR, AUTORIDAD DEL CAMPEONATO Y REQUERIMIENTOS GENERALES

Las Competiciones a las que se refiere el presente *Reglamento*, y en concreto el *Campeonato de España de Vuelo Vela*, serán organizadas por uno de los clubes que estando inscritos en la *Real Federación Aeronáutica Española* (en adelante, RFAE) sea designado por la *Comisión Técnica Nacional de Vuelo a Vela* (en adelante, CTNVV) de acuerdo con las *Normas aplicables del Código Deportivo de la FAI*. y las específicas de la *Comisión Internacional de Vuelo a Vela* (IGC).

El *Campeonato* está abierto a todos los clubes de Vuelo a Vela de España, siendo la única condición para ser considerado como tal, estar reconocido por la RFAE.

El *Campeonato de España es un evento FAI de Categoría 2* y se permite la participación de pilotos de nacionalidad no española. Las normas de clasificación para estos pilotos serán las que determine el Consejo Superior de Deportes o, en su defecto, la RFAE. En el momento de aprobarse el presente *Reglamento*, la norma de RFAE en vigor determina que los pilotos de nacionalidad no española puntuarán en una *Clasificación General Abierta*, teniendo derecho a *Trofeos*, pero sin poder optar a las *Medallas de Oro, Plata y Bronce* del *Campeonato de España de Vuelo a Vela*.

En las *Competiciones* a las que se refiere el presente *Reglamento* debe existir la figura del *Director de Competición*, siendo competencia de la CTNVV aprobar la persona que vaya a actuar como tal.

REQUERIMIENTOS GENERALES

- a) Los *Campeonatos* se desarrollarán de acuerdo con el Código Deportivo FAI. Sección General y Sección 3, Clase D (Veleros y Motoveleros).
http://www.fai.org/sporting_code/sc3.asp
- a.1) Cualquier *competidor* o *capitán de Equipo* que viole o tolere la violación de las *Reglas* mencionadas, será suspendido o descalificado para el Campeonato.
- a.2) Para cualquier duda en la interpretación de este Reglamento, se usará como base el Anexo A del Código Deportivo de la FAI. Sección 3
http://www.fai.org/sporting_code/sc3.asp#sc3a
que trata sobre la Organización de Campeonatos de Vuelo a Vela.
- b) El *Campeón* de cada *Clase* será aquel que tenga la mejor *Puntuación Total*, obtenida sumando los *Puntos* diarios de cada *Piloto*.

- b.1) El ganador en cada *Clase* será proclamado *Campeón de España*, **tras haberse disputado al menos tres días de Competición.**
- b.2) Para que un *Día de Competición* sea válido, se dará la oportunidad de un *Lanzamiento* a cada *Competidor* de cada *Clase* de las que hayan llevado a cabo la *Prueba* el día en cuestión.
- c) El período total no excederá de diez (10) días, incluidas las jornadas de inauguración y clausura.
- d) Se establecen dos jornadas de *Entrenamiento Oficial*, previas a la celebración del *Campeonato*.

3. RESPONSABILIDADES DEL ORGANIZADOR

Los organizadores velarán por la seguridad y la imparcialidad en todos los aspectos del campeonato

Los organizadores podrán añadir reglas específicas que incrementen la seguridad especificadas en la sección de **Procedimientos Locales** que deberán ser aprobadas por la CTNVV y figurar como **Anexo 9** a este reglamento.

Proveer las facilidades necesarias para la operación satisfactoria del *Campeonato*.

Proveer a *Competidores* y *Capitanes de Equipo* de la información necesaria antes de la llegada al lugar de la Competición incluyendo un mapa de la zona y una base de datos electrónica de puntos de salida, viraje y de control.

Toda la información meteorológica a proporcionar durante el *Campeonato*, el acceso a la misma será posible tanto a *Competidores* como *Asistentes*, además de la establecida para la *Reunión Diaria*.

Datos meteorológicos, registros GPS y otros, son propiedad de los *Organizadores*. Tales datos serán confidenciales, y sólo pasarán a manos de personas y organizaciones aprobadas por RFAE.

En el caso de que RFAE no designe una persona para verificar el cumplimiento de todos los requisitos relativos a las *Licencias Deportivas* que se detallan en el **Anexo 1** de presente *Reglamento*, la obligación de verificar dichos requisitos, recaerá en el *Director de Competición*.

4. CLASES

Se establecen las seis (6) siguientes Clases de Veleros:

- **Clase Mundial**
- **Clase Club**
- **Clase Standard**
- **Clase 15 Metros**
- **Clase 18 Metros integrada**
- **Clase Libre**

El *número mínimo* de participantes por *Clase* es de *cuatro* (4).

El *numero máximo* de veleros participantes por clase y el total máximo, resultado de la suma de los veleros de las distintas clases, será fijado por el organizador en el apartado de **Procedimientos Locales**.

En la clase **Club**, no se admitirán veleros lastrados con agua, con independencia del año de fabricación. Si tienen bolsas o depósitos, éstos deben estar vacíos en el momento del despegue.

En los **veleros biplazas** participantes con dos pilotos, sólo el inscrito como **Comandante** aparecerá reflejado en los **Resultados**. La relación de copilotos y su **orden de vuelo** para cada día deberá ser comunicada a la **Organización** antes del **Campeonato** y su orden no podrá ser alterado sin permiso expreso de la organización. Si un piloto no puede volar en su turno, no podrá ser sustituido por otro. Todos los miembros de las tripulaciones de biplazas deberán cumplir los requisitos mínimos de poseer licencia federativa y de vuelo en vigor.

Los veleros motorizados participantes serán admitidos, previa puesta fuera de servicio del motor y posterior sellado del compartimiento del mismo, excepto en las clases **Libre** y **18 Metros integrada** de veleros y motoveleros.

El **Organizador** podrá agrupar las clases si el número mínimo de veleros no se consigue.

5. INSCRIPCIONES Y NORMAS

Cada Club nombrará su propio **Capitán de Equipo** e inscribirá a los **Pilotos Participantes** pertenecientes al mismo.

5.1. Veleros y equipamiento

Los veleros, remolques, vehículos de recuperación y resto del equipo necesario para la participación en el Campeonato, deberán ser provistos por los participantes o sus clubes y deben reunir la calidad suficiente para su uso correcto.

No están permitidos instrumentos para el vuelo sin referencias visuales del terreno. Se podrán llevar a bordo, pero inutilizados.

Cualquier otro equipo de navegación está permitido.

Se recomienda el uso de instrumentos acústicos.

5.1.1. Cada velero debe tener en vigor su **Certificado de Aeronavegabilidad** durante la duración de todo el **Campeonato** y volar dentro de los márgenes que se especifican en su **Hoja de Características**.

5.1.2. Un velero dañado puede ser reparado. Los siguientes elementos pueden ser reemplazados o reparados: superficies de control, estabilizador horizontal completo, aerofrenos, superficies del **flap**, "wing tips", cabina, rueda del tren de aterrizaje, compuertas y cualquier otro elemento no estructural del Velero.

5.2. Matrícula de competición

Validadas por el **Organizador**, serán visibles bajo el ala derecha, aproximadamente, a una distancia de 2,5 m de la línea central del velero, la altura será de, al menos, el 80% de la cuerda alar. Así mismo serán colocadas en ambas partes del empenaje vertical y/o el timón de dirección, siendo su altura de, al menos, 30 cm.

La matrícula o identificación de competición constará de no más de tres letras o números, o combinación de letras y números.

La matrícula o identificación de competición, será de un solo color, con el suficiente contraste respecto al color del velero.

5.3. Seguros

Cada *Club* y *Piloto Participante*, presentarán las pólizas necesarias para cubrir los seguros mínimos obligatorios, los riesgos personales y los posibles daños a terceros. La cobertura mínima de responsabilidad civil será de 300.000,00 €.

5.4. Calificaciones de los Pilotos

Para poder participar en las *Clases: Libre, 18 Metros, 15 Metros y Standard*, cada *Piloto* deberá estar en posesión, como mínimo, de:

- LICENCIA DE APTITUD en vigor.
- LICENCIAS FEDERATIVAS en vigor, según se indica en el **Anexo 1**.
- INSIGNIA DE PLATA de la FAI. para Vuelo a Vela.
- DIAMANTE DE DISTANCIA PREFIJADA de la FAI, para Vuelo a Vela.
- EXPERIENCIA de 200 horas de Vuelo en Velero, en función de *Comandante*

Para poder participar en las *Clases: Club y Mundial*, cada *Piloto* deberá estar en posesión, como mínimo, de:

- LICENCIA DE APTITUD en vigor.
- LICENCIAS FEDERATIVAS en vigor, según se indica en el Anexo 1.
- INSIGNIA DE PLATA de la FAI. para Vuelo a Vela.
- EXPERIENCIA de 100 horas de Vuelo en Velero, en función de *Comandante*.

El *Organizador* podrá añadir requisitos a los mínimos, en función de las características especiales del aérea de competición (zona de montaña, condiciones del aeródromo etc...)

5.5. Capitán del Equipo y sus responsabilidades

El Capitán de Equipo representa a su Club, será el intermediario entre el *Organizador* y los miembros de su Equipo. El Capitán de Equipo es igualmente responsable, del respeto por parte de los miembros de su Equipo, a las especificaciones de los Certificados de Aeronavegabilidad, o de las Normas limitativas de las Hojas de Características de sus Veleros respectivos.

5.6. Inscripciones

Con la antelación fijada por el organizador del campeonato en los **Procedimientos Locales**, cada *Jefe de Equipo* y sus *Pilotos* presentarán las inscripciones, según formulario del **Anexo 6**. Al comenzar el Campeonato, la Organización efectuará un control de los Documentos expresados en el **Anexo 1**.

Las *Cuotas de Inscripción* serán fijadas por el *Club Organizador*, con el visto bueno de la CTNVV.

La **Cuota de Inscripción** de cada **Velero** incluye:

- La participación en el **Campeonato**,
- Mapa de la zona y
- Fichero electrónico de los **Puntos de Viraje** del **Campeonato**.

El precio de los **Remolques** será fijado con el mismo procedimiento indicado para las **Cuotas de Inscripción**.

6. AYUDA EXTERIOR A LOS PARTICIPANTES

Se imponen las restricciones siguientes con el fin de que la **Competición** se desarrolle, en tanto sea posible, directa e individualmente entre **Pilotos**, sin control ni asistencia exterior.

6.1. Radios

Un transmisor está autorizado en cada **Velero** de **Competición** y en su vehículo de recuperación. Todo **Capitán de Equipo** está autorizado para utilizar un transmisor portátil. Estas estaciones de radio están destinadas a cubrir, solamente, las comunicaciones entre los **Participantes** y entre ellos y el **Organizador**.

6.2. Aviones no Participantes

Se prohíbe que los **Aviones** o **Veleros** no participantes en la **Competición**, indiquen la ruta o señalen las ascendenias a los Participantes.

7. REUNIÓN DIARIA

Durante los períodos de **Entrenamiento** y **Competición**, cada mañana se celebrará una **Reunión**, en la cual se dará toda la información meteorológica y operacional concerniente a la **Prueba** del día según el siguiente orden:

Fallos del **Comité de Competición** sobre las posibles **Reclamaciones** que se hubieran podido presentar y en su caso, sobre las esporádicas **Sanciones**.

Resultados No Oficiales de la jornada anterior. **Clasificación General No Oficial del Campeonato**.

Previsión meteorológica del día.

Comunicación oficial de la **Prueba** del día, por **Clases**.

Determinación de la **Parrilla de Salida**, de la hora del primer **Remolque** y pista en servicio.

Determinación de: las horas de apertura y cierre de la **puerta de Salida**, la hora de cierre de la **Línea de Llegada**, así como la ubicación de ambas.

Ruegos y preguntas.

8. PRUEBAS

Cada jornada se seleccionará la **Prueba** por **Clase** a realizar. Dichas **Pruebas** podrán ser de **Velocidad** a lo largo de un circuito cerrado o **Pruebas de Distancia** definidas en el **Anexo 3**.

Una **Prueba** podrá ser cancelada, en aplicación del párrafo correspondiente del **Punto 9** (Seguridad) de este **Reglamento**, o en el caso de que las condiciones meteorológicas se deteriorasen siendo imposible la realización de la **Prueba**.

A su discreción, el **Organizador** puede proponer **Pruebas alternativas** para cualquiera de las **Clases**.

9. SEGURIDAD EN VUELO

Cada *Piloto* participante debe volar su *Velero* dentro de las *Normas* que marca su *Manual de Vuelo* y su *Hoja de Características*.

Se evitarán todas las maniobras que sean peligrosas para los demás *Participantes*.

Queda **PROHIBIDA** cualquier maniobra acrobática.

Queda **PROHIBIDO** el vuelo en el interior de las nubes.

Se imponen unos *Pesos Máximos al Despegue* de:

- 750 kg para las Clases *Libre* y *18 Metros*.
- 525 kg para las Clases *15 Metros*, *Standard* y *Club*.
- 300 kg para la Clase *Mundial*.

En cualquier vuelo que realice, cada ocupante de un *Velero* inscrito en la *Competición* debe tener tanto los cinturones como el paracaídas en perfecto estado de uso y con las correspondientes revisiones en periodo de validez.

Como norma general, en un radio de 10 km alrededor del aeródromo de salida sólo está permitido el viraje en térmica con giros a izquierdas. Fuera de este área, cada *Velero* adoptará el mismo sentido de viraje que los *Veleros* que le preceden en la ascendencia, cualquiera que sea la altura que los separe.

En cada caso, los organizadores pueden establecer zonas alrededor del punto de despegue en las que no esté permitido el giro o imponer el sentido de giro en esa zona. Estas zonas deben estar claramente indicadas para todo el campeonato en la reunión diaria. Estas zonas quedarán claramente indicadas en la sección de **Procedimientos Locales**.

9.1. Suspensión de los vuelos

El *Organizador* puede suspender los vuelos después del comienzo de los *Lanzamientos* si estima que existe peligro de algún tipo en su continuación.

9.2. Veleros accidentados

Un *Competidor* que se vea envuelto en una colisión en el aire no continuará el vuelo si la integridad estructural del *Velero* pudiera estar comprometida.

Si un *Velero* sufre un accidente en el curso del *Campeonato*, el *Organizador* debe ser informado y podrá procederse a su reparación. Todo accidente causado en el aterrizaje será imputado, normalmente, al *Piloto*.

10. COMISARIOS Y JUECES DE LA COMPETICIÓN

10.1. Comisarios

El Organizador deberá nombrar Comisarios, encargados de asistir al Director de Competición en su tarea. Sus funciones principales son:

- a) Supervisar el desarrollo la *Competición* e informar de las irregularidades cometidas, de la no observancia de las *Reglas* o del comportamiento de los *Concursantes*, cuando éste sea susceptible de dañar al *Deporte del Vuelo a Vela*, amenazar la Seguridad de los demás *Concursantes* o del público.
- b) Informarse sobre las *Reclamaciones* y reunir los datos y los hechos concernientes a los casos de *Reclamación*.

10.2. Comité de Competición

En una reunión, previa al primer día de *Competición*, quedará nombrado el *Comité de Competición*. La función de dicho comité será la de asesorar al *Director de Competición* en los temas técnicos que él pudiera solicitar. El *Comité* también deliberará y fallará sobre las posibles *Reclamaciones*, si éstas se presentaran, en el transcurso del Campeonato.

El *Comité de Competición* estará formado por:

- a) Un *Presidente*, designado por el organizador y aprobado por RFAE/CTNVV, con anterioridad a la *Competición*.
- b) Todos los *Capitanes de los Equipos* participantes en el Campeonato en cuestión.
- c) El *Director de Competición* que, en tema de *Reclamaciones*, participará en las deliberaciones con voz, pero sin voto.

En caso de votación del *Comité de Competición*, con resultado de empate, el voto del *Presidente* será considerado de calidad.

11. PENALIZACIONES, DESCALIFICACIONES Y PROTESTAS

11.1. Penalizaciones y descalificaciones

El *Director de Competición* tiene la facultad de aplicar penalizaciones, bajo la forma de pérdida de puntos acumulados, suspender o descalificar a un Piloto Participante y, en algunos casos, a los *Capitanes de Equipos*, por no respetar los Reglamentos, de acuerdo a las normas aquí expuestas. En cualquier caso el *Piloto Participante* tiene derecho a apelar al *Comité de Competición*.

El criterio de falta de respeto a los *Reglamentos* se aplicará en tres casos principales:

- a) Cuando existan errores técnicos o inobservancia de las condiciones exigidas, tal como en la ejecución de los *Puntos de Viraje*, cruce inadecuado de la *Línea de Salida*, etc.
- b) Cuando un Piloto vuele de forma peligrosa, incluyendo la inobservancia de las normas de control del espacio aéreo y sobrepasar los límites especificados por el *Manual Operativo* de su velero.
- c) Trampas, falsificación de documentos, utilización de equipos prohibidos etc. En estos casos las Penalizaciones a aplicar se detallan en el **Anexo 3**.

Las disminuciones de *Puntos Acumulados* no serán hechas hasta la terminación de los cálculos de la jornada.

Las *Penalizaciones* serán registradas, señalándose sus motivos y haciéndola figurar en la *Lista de Resultados* correspondientes a la jornada en que la infracción ha tenido lugar.

11.2. Protestas

Cuando un *Competidor* no esté de acuerdo con una *Clasificación* o *Penalización*, su Jefe de Equipo presentará una *Protesta* al *Director de Competición*, en un período de tiempo no superior a 24 h. después de la publicación de la *Clasificación* o *Penalización*. Para ser examinada su *Protesta*, podrá ser necesario depositar un importe determinado, que se fijará y se comunicará a los participantes con anterioridad al campeonato. Dicho importe será devuelto solo si se admite la *Protesta*.

11.3. Tratamiento de las Protestas

Una vez presentada al *Director de Competición*, sin retraso, se presentará al *Comité de Competición*, el cual realizará una deliberación sobre la mencionada *Protesta*, en un tiempo no superior a 12 h. desde su presentación.

Para ser aprobada una *Protesta* y revisar, posteriormente, la penalización impuesta, es necesario que sea aceptada por 2/3 del *Comité de Competición*.

12. RESULTADOS Y PREMIOS

12.1. Resultados o clasificaciones

Los *Resultados* o *Clasificaciones* son de cuatro (4) tipos:

- a) *Pruebas*: con los *Resultados* expresados en *Distancia*, *Velocidad* y *Tiempo*.
- b) *Provisionales*: con los *Resultados* expresados en *Puntos*, antes de la *Verificación*.
- c) *No Oficiales*: con los *Resultados Provisionales*, después de la verificación de los registros GPS, indicando las penalizaciones.
- d) *Oficiales o Finales*: con los *Resultados No Oficiales*, después de expirar el plazo de presentación de *Protestas* o cuando todas las *Protestas* hayan sido resueltas.

Todos los *Resultados* se presentarán con el menor retraso posible, expresando claramente en ellos la fecha y la hora de su publicación.

La suma total de *Puntos* obtenidos en el *Campeonato* se presentará cuando el *Comité de Competición* cese en sus funciones, previamente a la ceremonia de entrega de premios.

12.2. Premios

En el caso del *Campeonato de España*, RFAE proveerá a los *Organizadores* de las correspondientes medallas de *Oro, Plata y Bronce* para los tres primeros clasificados en cada una de las *Clases*. Cualquier otra copa, premio, presente o diploma correrá a cargo de la *Organización*, que se ocupará de otorgarlos a aquellos pilotos participantes que se hayan destacado en alguna faceta de la *Competición*.

En el caso, de que existan inscripciones de pilotos extranjeros, el club organizador debe asegurar que existan trofeos para los tres primeros pilotos de la *Clasificación General Abierta*.

13. PROCEDIMIENTOS DE VUELO EN COMPETICIÓN

13.1. Parrilla de Salida

La *Parrilla de Salida* será preparada por la *Organización del Campeonato*, se sorteará el *Orden de Salida* en la jornada previa al inicio de la *Competición*, y las jornadas sucesivas de *Competición* será cíclica, pasando los primeros a ser los últimos sucesivamente, tanto las *Clases* como los participantes dentro de cada *Clase*. El *Director de Competición* podrá alterar esas rotaciones por razones operativas.

Cada mañana, lo más pronto posible, se publicará el *Orden de Salida* y sólo a aquellos *Veleros* que estén colocados en el momento de comenzar los *Lanzamientos*, se les respetará el *Orden de Salida* establecido en la *Parrilla* de la jornada que corresponda.

13.2. Lanzamientos y procedimiento de remolque aéreo

El número de lanzamientos autorizados para cada *Velero*, la altitud de suelta y la delimitación de la zona de remolque, serán determinados por el *Organizador* en la *Reunión Diaria*. Solo los *Veleros* que se encuentren en la *Parrilla de Salida*, listos para el Lanzamiento, en el momento de la *Salida*, tienen derecho a ser remolcados.

13.2.1. Número máximo de lanzamientos

Un *Participante* tiene derecho a *tres* (3) lanzamientos por jornada de vuelo, en caso de aterrizaje en el *Aeródromo de Salida* y será vuelto a remolcar al finalizar todos los *Lanzamientos de los Veleros* de su *Clase*. En el caso de que toda su *Clase* haya despegado, será colocado en la *Parrilla de Salida*, para ser lanzado lo antes posible, intercalado al final de la *Clase* que en ése momento se esté procediendo a lanzar.

Un despegue fallido por una avería del remolcador que dé como resultado una suelta anticipada del *Velero*, no contará a efectos del número de lanzamientos autorizados, a condición de que el *Piloto* aterrice inmediatamente y avise, lo antes posible, al *Organizador*.

La organización definirá un procedimiento de aterrizaje, y una zona de espera próxima a la parrilla de lanzamiento, para aquellos pilotos que efectúen un aterrizaje tras un remolque.

13.2.2. Orden de los lanzamientos

El *Orden de los Lanzamientos* será determinado por el *Organizador*, basado en la *Prueba* diaria de las diferentes *Clases*.

Un participante que aterrice fuera del *Aeródromo de Salida* no tendrá oportunidad de ser lanzado otra vez ese día.

El período de Lanzamientos será anunciado en la *Reunión Diaria*. El fin del período de *Lanzamientos* debe ser antes de la hora esperada para la llegada de los primeros *Participantes* que terminan la *Prueba*.

Si un *Velero* no está preparado por causas imputables al *Organizador del Campeonato*, los *Lanzamientos* no comenzarán.

13.3. Salida

El *Organizador* puede optar según el tipo de pruebas y de su criterio entre los diferentes tipos de *puertas de salida* definidas en el apartado Fai SC 7.4.2

13.3.1. El *Velero* comenzará la *Prueba* al atravesar la *Línea de Salida* designada por la *Organización*.

13.3.2. La *Línea de Salida* será determinada y controlada por registradores GPS.

13.3.3. Cada *Piloto* realizará, al menos, una *Salida Válida*.

13.3.4. El momento de la *Salida* será el correspondiente a la última *Salida válida*.

13.3. 5. La *Puerta de Salida* se abrirá, normalmente, 20 minutos después del *Despegue* del último *Velero* de la *Clase* que corresponda. Ésta será anunciada por radio, en la *Frecuencia de Competición*. Previamente a la apertura de la *Línea de Salida* de cada *Clase*, se anunciará, por radio, el tiempo que resta para la apertura de la misma, cada cinco minutos y un minuto antes de la apertura de la misma, del siguiente modo:

“LA PUERTA DE SALIDA DE LA CLASE [STANDARD] QUEDARÁ ABIERTA EN CINCO MINUTOS”

finalizando con el mensaje:

“QUEDA ABIERTA LA PUERTA DE SALIDA DE LA CLASE [STANDARD]”

En cualquier caso los mensajes se repetirán tres (3) veces seguidas, por la *Frecuencia de Competición*.

13.3.6. La hora de cierre de la *Puerta de Salida* será anunciada en la Reunión Diaria y por radio.

13.3.7. El Competidor que no tenga una *Salida válida*, puntuará CERO (0) en esa jornada.

13.3.8. Una nueva *Salida*, invalida cualquier resultado obtenido con anterioridad.

13.3.9. Las *Salidas* incorrectas serán penalizadas.

13.3.10. Cada *Jefe de Equipo* comunicará a la *Organización*, en un tiempo máximo de 30 minutos, las *Horas de Salida* de sus *Pilotos*, para que puedan ser hechas públicas.

El procedimiento radio de la línea de salida estará descrito en la sección de ***Procedimientos Locales***.

Una altura máxima podrá ser impuesta por la organización, esta figurara en la sección de ***Procedimientos Locales***, ajustándose a lo especificado en el apartado

14.3.11. Para que una *Salida* sea válida, al menos un punto debe quedar grabado por el registrador GPS, dentro de la *Zona de Observación*, y el siguiente punto debe estar de manera que la recta que los une, atraviese la línea de salida.

13.4. Puntos de viraje

13.4.1. El *Director de Competición* proveerá de los siguientes detalles concernientes a los *Puntos de Viraje*:

- Designación geográfica del lugar.
- Coordenadas geográficas del Punto.

13.4.2. Los *Puntos de Viraje* se deberán volar en la secuencia dada por la *Organización* en la *Reunión Diaria*.

14.5.1. El Registrador GPS grabará el paso por los *Puntos de Viraje*, siendo responsabilidad del *Piloto* asegurar que el *Velero* pasa por los designados para la *Prueba* del día.

14.5.2. La *Zona de Observación* para un *Punto de Viraje*, es la determinada por el Código FAI., con un radio de tres (3) km, combinada con un cilindro (*beer can*) de medio (0,5) km de radio, centrado en el *Punto de Viraje*. (FAI *Thistle*)

14.5.3. Para considerar como válido el paso por un *Punto de Viraje*, al menos un punto de la grabación del Registrador GPS, debe estar dentro de la *Zona de Observación*.

14.5.4. El *Piloto* que pasa correctamente a través de la *Línea de Salida*, los *Puntos de Viraje* designados en el orden correcto y la *Línea de Llegada*, completa la *Prueba* dada.

14.5.5. Si el registro de los datos revelase que se han incumplido los *Requisitos* para dar como válido el paso por alguno de los *Puntos* designados, el *Competidor* será penalizado o descalificado de acuerdo con la tabla de penalizaciones del **Anexo 3**.

13.5. Cruce de la Línea de Llegada

13.5.1. Para darse por completada la *Prueba*, el *Velero* debe cruzar la *Línea de Llegada*, sin asistencia alguna, en la dirección especificada en la *Reunión Diaria*.

13.5.2. La *Línea de Llegada* será determinada y controlada por Registradores GPS.

13.5.3. Las *Alturas Máxima y Mínima* para atravesar la *Línea de Llegada* en “pasada”, quedan establecidas en: 500 y 15 metros QFE, respectivamente. No obstante, también serán válidas las *Llegadas* en que el *Velero* atravesase la *Línea de Llegada* durante la carrera de aterrizaje.

13.5.4. Los *Participantes* deberán anunciar por radio su *Llegada* con cinco (5) y dos (2) minutos de antelación a la misma o en un *Punto de Control* designado por la *Organización*.

13.5.5. El *Organizador* anunciará la velocidad y dirección del viento, así como otros datos meteorológicos de interés en el *Aeródromo de Llegada*.

13.5.6. La puerta se cerrará:

- a) A una hora anunciada en la *Reunión Diaria*.
- b) En el ocaso.
- c) Cuando todos los *Participantes* hayan arribado.
- d) Cuando sea imposible obtener más puntos por *Velocidad*.

13.6. Aterrizaje

Los *Aterrizajes* se harán siguiendo las instrucciones de la torre de control y de acuerdo con los circuitos de tráfico en uso para el *Aeródromo de Competición* y los establecidos explícitamente para las Llegadas en el transcurso de la Competición.

Cualquier maniobra posterior al cruce de la *Línea de Llegada*, debe perseguir el *Aterrizaje* más rápido posible o las maniobras necesarias para facilitar la mejor operación del tráfico del aeródromo. De no ser así, el *Piloto* será sancionado.

13.7. Aterrizaje fuera de Campo

Las *Tomas de Tierra* fuera del *Aeródromo de Salida*, deberán ser comunicadas al *Organizador*, lo antes posible, por medio de la radio, teléfono o cualquier otro medio al alcance del *Piloto*. Indicando el lugar del aterrizaje, número de puntos de viraje alcanzados e incidentes si los hubiera.

El piloto debe entregar el *logger* al *Organizador*, inmediatamente al regreso del *Piloto* al *Aeródromo de Salida*.

La posición del *Velero*, después de una *Toma Fuera de Campo*, queda determinada por el último punto grabado por el Registrador GPS, cuando el *Velero* se detiene. Si el *Aterrizaje* ocurre después de la puesta del sol o del cierre de la *Línea de Llegada*, el *velero* se considerará aterrizado fuera de campo, en la posición correspondiente al último *Punto de Viraje válido*, antes de la puesta del sol o del cierre de la *Línea de Llegada*.

En caso de no regresar al aeródromo en el mismo día el piloto deberá comunicarlo a la organización.

13.8. Documentación de Vuelo

El registro GPS se debe entregar al *Organizador* lo antes posible, no más tarde de 45 minutos después de la llegada al *Aeródromo de Competición*.

14. REGISTRADORES GPS

Obligatoriamente, cada *Velero* dispondrá de un Registrador GPS aprobado por la FAI, instalado en un lugar seguro dentro del *Velero*, siendo responsable cada *Participante* del correcto funcionamiento y ubicación de dicha unidad. La grabación electrónica del *Registrador*, será la única prueba admitida en el *Campeonato*.

14.1-. Descripción del equipo

El *Registrador* debe figurar incluido en la última relación aprobada por la IGC, en cada momento.

15. SISTEMA DE PUNTUACIÓN

15.1. Requerimientos Generales

El sistema de puntuación debe ser claro, simple y razonablemente sencillo de comprender por los *Pilotos*, medios de comunicación y público, que facilite al *Organizador* la publicación de *Resultados* lo antes posible y anime a los *Competidores* bien clasificados.

15.2. Día de Competición

Un *Día de Competición* se define como aquel en el que, habiendo tenido todos los *Participantes* oportunidad de haber sido lanzados, al menos el 25 % de los competidores de una clase que han sido lanzados, realice un recorrido de al menos 100 Km corregidos.

15.3. Puntos máximos del Día de Competición

Se determinará la calidad del día y por tanto el número máximo de puntos posible por piloto de la siguiente manera:

$$P_m = 1000$$

$$P_m = (5 \times D_{cmax}) - 250$$

$$P_m = (400 \times D_{cmax}/V_{cmax}) - 200$$

dónde:

D_{cmax} = es la máxima distancia corregida en km del día.

V_{cmax} = la mejor velocidad corregida del día en km/h.

Además se establece un factor de día que se multiplicará a los resultados obtenidos:

$$\text{Factor de día} = 1,25 \times N_{pdmin} \times N_{pdsp}$$

donde:

N_{pdmin} = nº de pilotos que han realizado más de la distancia mínima corregida (100 km).

N_{pdsp} = nº de pilotos que han despegado.

Si el factor de día es mayor de 1 se redondea a 1.

15.4. Puntos por velocidad y puntos por distancia

Los puntos máximos se reparten para aplicarlos a valorar la distancia o la velocidad conseguida de la siguiente forma:

$$\text{Puntos máximos por distancia: } P_{md} = P_m - P_{mv}$$

$$\text{Puntos máximos por velocidad: } P_{mv} = 2/3 * (N_{pvacp} / N_{pdsp}) \times P_m$$

donde:

N_{pvacp} = nº de pilotos con velocidad corregida superior a $2/3V_{cmax}$.

Es decir, cuantos más pilotos superen 2/3 de la mejor velocidad, más puntos se asignarán a valorar la velocidad.

15.5. Puntos de cada participante

Llegados a este punto, estamos en disposición de valorar el vuelo de cada piloto. Los puntos obtenidos serán la suma de los puntos por distancia y puntos por velocidad obtenidos según las siguientes fórmulas:

$$\text{Puntos por distancia: } P_{di} = P_{md} \times D_{ci} / D_{cmax}$$

$$\text{Puntos por velocidad: } P_{vi} = P_{mv} \times (V_{ci} - 2/3V_{cmax}) / (1/3V_{cmax})$$

Notas:

Todos los pilotos que cierran tienen $P_{di}=P_{md}$ (esto no es exactamente así, para distancias inferiores a $2/3 \times D_{cmax}$ se establece una corrección, consultar FAI SC para más información).

Todos los pilotos que no cierran, no tienen puntos por velocidad ($P_{vi}=0$)

Las penalizaciones diarias se restan a la puntuación diaria obtenida.

15.6. Puntos totales de cada participante

Los puntos totales de cada participante son la suma de los puntos de obtenidos en todos y cada uno de los días de competición.

ANEXO1: DOCUMENTOS Y EQUIPOS A PROVEER POR LOS PARTICIPANTES

1. Documentos del piloto

- 1.1. Documento de identidad (DNI, Pasaporte, Tarjeta de Residencia...)
- 1.2. Licencia de Aptitud, en vigor.
- 1.3. Todos los *Pilotos* españoles deberán tener *Licencia Deportiva* RFAE, en vigor, con habilitación de ámbito estatal.

Los *Pilotos* extranjeros, en el caso de que no puedan acreditar que las coberturas de la *Licencia Deportiva* de su país sea igual o superior a los importes y condiciones de la *Licencia Deportiva* RFAE, deberán disponer de una Licencia española, con el fin de cubrir los requisitos legales exigidos en la vigente Ley del Deporte, y así mismo, estar en posesión de *Licencia* FAI, en vigor.

- 1.4. Documento acreditativo de estar en posesión de, al menos, la *Insignia de Plata* de la FAI para Vuelo a Vela o *Insignia de Plata* acompañada del *Diamante de Distancia Prefijada* de la FAI para Vuelo a Vela, dependiendo de la *Clase* en que se participe, de acuerdo a lo que estipula el **Punto 5.4.** del presente Reglamento.
- 1.5. *Libro de Vuelos*, debidamente totalizado, firmado y sellado (o Certificado expedido por Autoridad Aeronáutica), para poder acreditar los mínimos de experiencia que determina el **Punto 5.4.** del presente *Reglamento*.

2. Documentos del velero

- 2.1. *Certificado de Aeronavegabilidad*, en vigor.
- 2.2. *Licencia de Estación de Aeronave*, en vigor.
- 2.3. Libro de registro de horas de vuelo.
- 2.4. Póliza de Seguro, en vigor y su Recibo Anual.

3. Equipo

- 3.1. Conductor de automóvil y ayudante (Indicar nombres).
- 3.2. Automóvil (indicar matrícula), con dispositivo para el remolque.
- 3.3. Remolque debidamente documentado (indicar tipo).
- 3.4. El *Registrador GPS* estará homologado por la FAI. antes del 1 de Mayo del año en curso.

ANEXO 2: FRECUENCIAS DE RADIO Y USO POR LOS PARTICIPANTES

Será responsabilidad del *Organizador* indicar las frecuencias de trabajo así como las alternativas, que constarán en los **Procedimientos Locales**.

Se recomienda el uso de las siguientes frecuencias de referencia:

- 123.375 MHz como frecuencia principal de Vuelo a Vela.
- 122.475 Mhz como frecuencia alternativa para Vuelo a vela.
- 123.500 Mhz como frecuencia de trabajo.
- 122.600 Mhz como frecuencia alternativa de trabajo.

ANEXO 3: COEFICIENTES CORRECTORES DE LOS VELEROS

En cada momento, se utilizará la última *Tabla de Coeficientes Correctores* aprobada y publicada por la *Comisión Internacional de Vuelo a Vela* (IGC), de la FAI.

ANEXO 4: PENALIZACIONES HABITUALES

Primera falta / Sigüientes faltas /Máxima penalización
N = número de Faltas incluida la primera.

Sobrepeso

Sobrepeso = W (Kilogramos): $W \neq 2 / N \neq W \neq 2 / N \times W \times 2$

Línea de salida no registrada

Penalización por no pasar correctamente la Línea de Salida: Salida no válida.
Zona penalizada del Sector FAI, entre 45° y 90°, en un Punto de Viraje: 50 puntos.

Puntos de viraje no registrados

Penalización por no pasar correctamente el punto de viraje / aera
Punto de viraje no valido

Cualquier otra Zona fuera de Sector: Punto de Viraje no válido.
Un Punto marcado por el Registrador, entre los 45° y 90° : 50 puntos.
Ningún Punto del Registrador dentro de las Zonas no penalizadas: Punto de viraje no válido.

Información errónea, retrasada o pérdida

Documentación incompleta: sin remolque / sin remolque / sin remolque.

Transmisión de la Hora de Salida más de 30 minutos después de la Salida: aviso / N x10 / 50.

Declaración de la Hora de Salida diferente a la real en más de 4 minutos: 25 / 50 / 50.

Cambio de Registrador sin advertir al Comisario de las Clasificaciones: 25 / 50 / 50.

Ajuste incorrecto de intervalo de tiempo entre dos "Marcas" del Registrador ($t > 10$ s): Aviso / N x 10 / 50.

Retraso en la entrega de la documentación del Vuelo (Registrador, Certificado de Toma Fuera de Campo) (> 45 minutos después del aterrizaje): Aviso / 50 / 50.

Retraso en la entrega de la documentación empleada como copia de seguridad (> 30 min Después de ser requerida): Aviso / 50 / 50.

En el caso de no completar la Prueba o de realizarse Prueba de Distancia; error o pérdida de la información de los Puntos de Viraje sobrevolados: Aviso / N x 10 / 50.

No informar, de una toma fuera de campo a la Organización, antes de abandonar el Aeródromo de Competición para la recuperación: 25 / 50 / 50.

Vuelo peligroso o arriesgado

Vuelo en el interior de nubes: 100 / Descalificación día / Descalificación.

Virajes en sentido contrario al indicado en 10 km alrededor del aeropuerto de competición: Aviso / N x 25 / Descalif.

Virajes en la Zona de Salida: Aviso / N x 5 / Descalificación.

Línea de Llegada por debajo de 15 Metros QFE: Aviso / N x 25 / Descalificación.

Línea de Llegada por encima de 500 Metros QFE: Aviso / N x 25 / Descalificación.

Línea de Llegada: aproximación por pista incorrecta: Aviso / N x 25 / Descalificación.

Línea de Llegada: aproximación bajo la altitud del aeródromo: Aviso / N x 5 / Descalificación.

Aterrizaje: en pista incorrecta: Aviso / N x 25 / Descalificación.

Aterrizaje: circuito incorrecto: Aviso / N x 25 / Descalificación.

Aterrizaje: Sobrevolar áreas con público: Aviso / N x 25 / Descalificación.

Volar por encima de la altitud límite marcada en la Reunión:

Exceso < 100m: 1pt/m /

Exceso > 100m: Descalificación día/ Descalificación día/ Descalificación.

Salida por encima de la altitud límite: Salida no válida / Salida no válida / no salida.

Exceso < 100m: 1pt/m / Des. día / Descalificación.

Exceso > 100m: Descalificación día/ Descalificación día/ Descalificación.

Entrar en espacios aéreos restringidos o cerrados: 1 pts/m / N pts/m / Des. día.

Aterrizar después del ocaso: Descalificación día / Des. día / Des. día.

Trampas o falsificación de documentos

Trampas o falsificar documentos: Descalificación / Descalificación / Descalificación.

Intentar obtener ayuda externa para encontrar ascendencias desde un Velero no competidor:
Descalificación día / Descalificación / Descalificación.

Uso del teléfono móvil en vuelo: Descalificación día / Descalificación / Descalificación.

Otras violaciones

Volar bajo los efectos del alcohol o ingestión de drogas: Descalificación día / Descalificación / Descalificación.

Exceso de Envergadura en Clases 15 m y Standard: 1 pt/cm / 1 pt/cm / 1 pt/cm.

Notas:

Des. significa descalificación

Se puede descalificar a un *Piloto* en caso de volar repetidamente de modo peligroso y arriesgado.

ANEXO 5: PRUEBAS DE DISTANCIA

Pruebas de Distancia son aquellas en las que se da un Área determinada y un Tiempo limitado para realizar la Prueba.

Los límites del Área vienen definidos por una línea que engloba una serie de Puntos de Viraje, o por unos determinados Puntos de Viraje dados en la Reunión Diaria.

El Piloto puede elegir los Puntos de Viraje de dicha Área en el orden que desee. La Zona de Observación será de un ángulo de 90° opuesto al último tramo recorrido hasta alcanzar el Punto de Viraje.

No existe límite para el número de Puntos de Viraje sobrevolados. Se puede volver a sobrevolar un Punto de Viraje elegido, pero se han de intercalar, al menos, dos (2) Puntos de Viraje, entre cada ocasión que se sobrevuele.

El Piloto, al finalizar el Vuelo, declarará los Puntos de Viraje sobrevolados y su secuencia, incluso si ha sobrevolado en dos ocasiones el mismo Punto de Viraje.

Los procedimientos de Salida y de Llegada serán los habituales, excepto la Zona de Observación de la Salida, que tendrá tres (3) km. de radio y la Línea de Salida, perpendicular al primer tramo recorrido.

La Duración de la Prueba está definida por el intervalo de Tiempo entre la Salida y la Llegada o el de la Toma Fuera de Campo. Será al menos igual al mínimo nominal indicado en la Reunión Diaria. Este tiempo será como mínimo de una hora, entre la Salida y la Llegada.

La Distancia recorrida para los Puntos obtenidos, será la suma de los tramos recorridos de manera completa y correcta, entre el Punto de Salida y el Punto de Llegada (o Punto de Toma Fuera de Campo).

Si un Punto de Viraje no ha sido sobrevolado correctamente, el tramo recorrido a tomar en cuenta será desde el anterior Punto de Viraje válido, hasta el siguiente Punto de Viraje válido.

Si el último tramo es incompleto y se aterriza antes de finalizar el Tiempo establecido, la Distancia recorrida será tomada desde el último Punto de Viraje hasta el Lugar del Aterrizaje dentro del Área señalada para la Prueba. Si el Aterrizaje es fuera del Área, se tomará la Distancia desde el último Punto de Viraje válido hasta el punto de corte de la línea que lo une con el Lugar del Aterrizaje y la línea que define el Área de la Prueba.

Si un Competidor no atraviesa la Línea de Llegada antes del final de su tiempo establecido para la Prueba, se le considerará un Aterrizaje Fuera de Campo. Si éste ocurriera después del final de su Tiempo, el Velero se considerará, igualmente, aterrizado Fuera de Campo, en la posición correspondiente al último Punto de Viraje válido, antes del final del Tiempo o de alcanzar la Línea de Llegada (o si reporta su posición antes del final del tiempo mediante el Registrador, del mismo modo se considerará el final de la duración de la Prueba en el mencionado punto reportado).

Si el Velero aterriza en el Aeródromo de Competición, antes de finalizar su tiempo para realizar la Prueba se concederá una bonificación de 100 puntos.

ANEXO 6: NORMAS PARA LA SELECCIÓN DEL EQUIPO DE ESPAÑA DE VUELO A VELA.

Con objeto de normalizar el sistema de selección de los Volovelistas españoles que compongan el Equipo Nacional de Vuelo a Vela, para la asistencia a Competiciones de ámbito internacional, la RFAE y su CTNVV, designarán dicho Equipo, basándose en los siguientes antecedentes de los Pilotos aspirantes:

- 1.** Clasificación en Campeonatos Internacionales de Vuelo a Vela.
- 2.** Clasificación en Campeonatos de España de Vuelo a Vela.
- 3.** Posición en la Clasificación de España de Vuelo a Vela.
- 4.** Experiencia en Competiciones Internacionales.
- 5.** Estado de Entrenamiento.

ANEXO 7: PROPUESTA ORGANIZATIVA ESPECÍFICA PARA CADA CAMPEONATO DE VUELO A VELA

REAL FEDERACIÓN AERONÁUTICA ESPAÑOLA

Club Organizador:

Propuesta para organizar el Campeonato de:

Comité de Organización. Director de Competición:
Otros Jueces y Técnicos:

Presidente del Comité de Competición:

Lugar de celebración del Evento:

Sistema de Remolque previsto:

Fecha de Apertura y comprobación de Documentaciones:

Fechas de los Entrenamientos Oficiales:

Fechas de la Competición:

Fecha de entrega de trofeos y Clausura:

Precio de la Inscripción: ____ Euros.

(Dicha Inscripción incluye: ____ remolques, mapa de la zona y fichero de los Puntos de Viraje).

El Precio de la Inscripción es válido para las recibidas hasta Fecha:

(Las Inscripciones llegadas con posterioridad a dicha Fecha, se verán incrementadas con: ____ Euros).

Precio de cada Remolque Adicional: ____ Euros.

Otros posibles costes asociados:

Servicios y Documentos que la Organización aportará a los Participantes (aparte de los incluidos en el Reglamento de Competiciones):

Posibles propuestas de normativas complementarias al Reglamento, propias del lugar (Circuitos, Espacios restringidos, Procedimientos, Premios, Penalizaciones, etc.):

ANEXO 8: MODELO DE HOJA DE INSCRIPCIÓN EN LAS COMPETICIONES DE VUELO A VELA

PILOTO (Nombre y 2 apellidos)

DNI:

DOMICILIO:

Licencia Federativa N°:

Federación Autónoma de:

Licencia de Aptitud N°:

Válida hasta:

Club al que pertenece:

Horas totales de Vuelo a Vela:

INFORMACION DEL VELERO

FABRICANTE Y MODELO:

CLASE EN LA QUE PARTICIPA:

MATRICULA:

MATRICULA DE COMPETICION:

Próxima Revisión a las:

Horas totales, ó en Fecha:

Certificado de Aeronavegabilidad válido hasta:

SEGURO OBLIGATORIO.

Compañía Aseguradora:

Válido hasta Fecha:

Cobertura:

' Euros.

INFORMACION DEL EQUIPO

NOMBRE DEL CAPITAN DEL EQUIPO:

PERSONAL DE AYUDA:

MATRICULA COCHE:

SEGURO OBLIGATORIO.

Compañía Aseguradora:

Válido hasta:

cobertura:

El abajo firmante declara ciertos los datos arriba indicados, **que conoce y acepta** las **Normas de Competición**, así como su responsabilidad en caso de incumplimiento de las mismas.

En _____ a _____ de _____ de 2.0_____

Firma: