



REGLAMENTO NACIONAL DE VUELO ACROBATICO

REGLAMENTO - CAMPEONATO de ESPAÑA de VUELO ACROBATICO **(CEVA)**

Elaborado por la Comisión Técnica Nacional de Vuelo Acrobático de la Real Federación Aeronáutica Española y la Sección de Vuelo Acrobático del Real Aero Club de España.

Real Federación Aeronáutica Española
Ctra. de la Fortuna, s/n
28044 – Madrid

Reglamento vigente desde:
19 de diciembre de 2.009

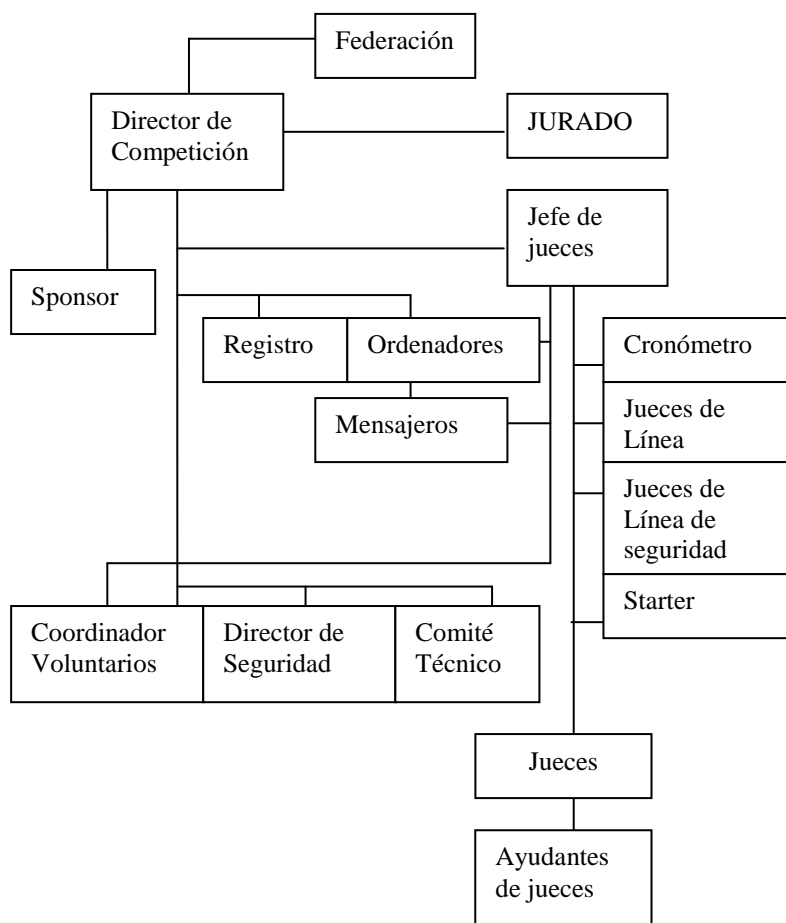
INDICE

<u>REVISIONES</u>	3
<u>ORGANIGRAMA de COMPETICIONES CEVA</u>	6
1.2. Categorías y su clasificación	6
1.3. Lista de figuras.....	6
<u>CALIFICACIONES</u>	6
2.1. Calificaciones para optar a Jueces, Instructores, etc.	8
<u>REGLAMENTO CEVA (CAMPEONATO de ESPAÑA de VUELO ACROVATICO)</u>	8
3.1. Seguro de competición	8
3.2. Número de Jueces.....	9
3.3. Competidores por categorías	9
3.4. Cambio de categoría.....	9
3.5. Trofeos.....	9
3.6. Cancelación de una competición	9
3.7. Entradas.....	10
3.8. Entry Forms	10
3.9. Vuelos de entrenamiento.....	10
3.10. Protestas.....	10
3.11. Documentación.....	10
<u>PROCEDIMIENTOS OPERATIVOS CEVA</u>	10
4.1. Tripulaciones de línea.....	11
4.2. Descalificación de Competidores	11
4.3. Uso de radio.....	11
4.4. Uso de paracaídas.....	11
4.5. Combustible y Aceite	11
4.6. Orden de vuelos.....	11
4.7. Reunión previa al vuelo	11
4.8. Procedimientos de puesta en marcha	11
4.9. Sentido del vuelo	12
4.10. Zona Acrobática.....	12
4.11. Señalización.....	12
4.12. Infracciones en la línea de seguridad	12
4.13. Límites de altura.....	13
4.14. Penalizaciones por altitud, sobrepasar los límites de la Caja y por interrupciones	13
4.15. Señalización de principio y fin de un programa	13
4.16. Defectos mecánicos.....	13
4.17. Condiciones meteorológicas.....	13
<u>PROGRAMAS DE VUELO CEVA</u>	13
5.2. Vuelos de calificación	14
5.3. Programa Conocido	14
5.4. Programa Libre	14
5.5. Programas Desconocidos	15
5.6. CEVA-Freestyle	15
5.7. Categoría Elemental	14
<u>PROGRAMA LIBRE</u>	14
6.3. Versatilidad	15
6.4. Documentación	16
6.5. Repetición	16
<u>PUNTUACIONES Y CRITERIO PARA JUZGAR LAS MANIOBRAS ACROBATICAS</u>	16
<u>DISPOSICIONES FINALES</u>	16

REVISIONES

FECHA	Detalles de Revisión	Páginas Cambiadas
Dic - 2011	Revisión general	General

ORGANIGRAMA DE COMPETICIONES CEVA



Supervisión _____

Coordinación _____

Introducción.

1.- Los presentes Reglamentos están formulados con objeto de promover y avanzar en el deporte del Vuelo Acrobático. Es un hecho, que mucha gente que practique, o pueda practicar el deporte, no desee adentrarse en la competición, pero sí desee por otro lado un reconocimiento de sus habilidades alcanzadas. Por ello, estos reglamentos nos ofrecen los mecanismos necesarios para que tanto un piloto de competición como otro que no, puedan trabajar en la obtención de los distintos niveles de destreza.

2.- Los presentes reglamentos suponen una base de trabajo para el futuro piloto acrobático, con un trabajo específico, que debe ser realizado dentro de cada nivel. Creemos que de esta manera, una mayor cantidad de deportistas se podrán adentrar en esta disciplina, al contar con el incentivo de tener no solamente el programa específico a seguir, sino también el ser éste de unas estrictas condiciones de control, seguimiento y seguridad.

3.- Estos Reglamentos están basados en el **ARESTI AEROBATIC CATALOGO (CONDENSED) actualizado** y la Reglamentación del IAC. Será trabajo de todos ir incorporando todas aquellas ampliaciones, correcciones y modificaciones que vayan haciéndose necesarias y que permitan un más rápido y seguro desarrollo del Vuelo Acrobático en nuestro país.

4.- Este Reglamento ha sido elaborado conjuntamente por la Comisión Técnica Nacional de Vuelo Acrobático de la Real Federación Aeronáutica Española y la Sección de Vuelo Acrobático del Real Aero Club de España.

1.2. Categorías y su clasificación

1.2.1. Hay 5 niveles de destreza que pueden ser alcanzados. Estos suponen un paso progresivo y gradual, para ir completando las series de figuras
Estas 5 categorías son:

- A. Elemental.
- B. Deportivo.
- C. Intermedio.
- D. Avanzado.
- E. Ilimitado / Freestyle

1.2.2. A cada categoría corresponden una serie de figuras, que deben ser completadas bajo los siguientes criterios:

1.- Las figuras requeridas, pueden ser completadas en un (1) vuelo individualmente en distintos días. (Ver excepciones). De cualquier manera, para obtener la calificación, todas las figuras han debido ser completadas.

2.- Un instructor calificado como tal, o un juez, debe certificar la realización de cada figura dentro de cada categoría. El Instructor o Juez deberá remitir la calificación de cada piloto y su categoría a la RFAE.

Una nota mínima de 5 (en una escala del 0 al 10) es considerada el Mínimo necesario para cada figura a volar. Los Criterios para juzgar estas, serán los mismos que se contemplan en el **ARESTI AEROBATIC CATALOGO (CONDENSED) actualizado**.

1.2.3. Las altitudes mínimas para cada categoría prevalecerán en todo tiempo. Bajar de los mínimos de altura, supondrá un cero (0) por cada figura realizada por debajo del límite inferior.

Estas altitudes mínimas son:

A.- Elemental	450 m.	1.500 ' AGL
B.- Deportivo	400 m.	1.300 ' AGL
C.- Intermedio	300 m.	1.000 ' AGL
D.- Avanzado	200 m.	650 ' AGL
E.- Ilimitado	100 m.	330 ' AGL
F.- Freestyle	100 m.	330 ' AGL

En caso de que una misma figura esté duplicada para otra categoría superior, ésta deberá ser volada de nuevo. Al menos todas las figuras listadas dentro de cada categoría, deben ser voladas con el objeto de obtener cada calificación.

1.2.4. El piloto que intente obtener **la categoría de Avanzado ó Ilimitado**, debe ser el único ocupante del avión mientras esté siendo calificado para tal.

1.3. Lista de figuras

La siguiente lista de figuras, constituye la guía para el aspirante a subir de categoría. También esta lista de figuras servirá de guía para la creación por parte de la CTNVA de los programas conocidos para el CEVA de las categorías de Elemental, Deportivo e Intermedio. Las rotaciones que a continuación se describen indican el máximo de grados en rotación, aplicables para la obtención de una categoría, pudiéndose elegir cualquier combinación inferior de acuerdo con el **ARESTI AEROBATIC CATALOGO (CONDENSED) actualizado**. Estas listas de figuras incluyen las figuras MINIMAS para cada categoría.

1.3.1 Elemental

01.- Perdidas (por derecho sin motor y virando dcha. e izda. con motor).

02.- Barrenas, izda. y dcha. (max. 1 y ½ vuelta)

03.- Recuperación de posiciones anormales.

Estos tres tipos de maniobras deben ser realizados con Instructor y certificados por el, antes de proseguir con las siguientes maniobras de esta categoría.

04.- Tonel, izda. y dcha. (max. 360° de rotación)

05.- Looping.

1.3.2. Deportivo

01.- Pérdidas.

02.- Barrena positiva, izda. y dcha. (max. 1 y ½ vuelta).

03.- Tonel, línea horizontal, izda. y dcha. (max. 360° de rotación).

04.- Looping.

05.- Imperial Tombé.

06.- Tonel 2 tiempos, izda. y dcha.

07.- Imperial.

08.- Inversión a 45°.

09.- Tonel rápido positivo línea horizontal, izda. y dcha. (max. 360° de rotación).

10.- Caída de ala.

1.3.3. Intermedio

01.- Barrena positiva, entrada desde positivo (max. 2 vueltas).

02.- Barrena negativa, entrada desde invertido (max. 1 y ½ vuelta).

03.- Imperial Tombé.

04.- Tonel, línea de 45° subiendo, desde positivo y desde invertido (max. 540° de rotación).

05.- Tonel, línea de 45° bajando, desde positivo y desde invertido (max. 360° de rotación).

06.- Inversión a 45°.

07.- Caída de ala, con 1/4 tonel subiendo y bajando.

08.- Tonel, línea horizontal, izda. y dcha. entrada desde positivo y desde invertido (max. 540° de rotación).

09.- Imperial Tombé con un tonel.

10.- Tonel 4 tiempos, línea horizontal, izda. y dcha. desde positivo y desde invertido (max. 360° de rotación).

11.- Tonel 8 tiempos, línea horizontal, izda. y dcha. desde positivo y desde invertido (max. 360° de rotación).

12.- Looping cuadrado.

13.- Looping con tonel rápido.

14.- Tonel rápido positivo, línea horizontal, desde positivo (max 540°) y desde invertido (max. 360°).

15.- Tonel rápido positivo, subiendo a 45° desde positivo y desde invertido (max. 360°).

16.- Tonel rápido positivo, bajando a 45° desde positivo (max. 360°).

17.- Vuelo invertido y virajes en invertido, 180° izda. y dcha.

18.- Humpty bumps, palanca atrás y palanca adelante, entrando en positivo.

19.- Toneles, línea vertical, subiendo (max. 180° de rotación) y bajando (max. 270° de rotación).

1.3.4. Avanzado

01.- Barrena positiva, izda. y dcha. salida en negativo.

02.- Imperial Tombé negativa.

03.- Imperial negativa.

04.- Looping cuadrado.

05.- Tonel rápido bajando a 45°

06.- Tonel rápido subiendo a 45°

07.- Tonel 4 tiempos subiendo a 45° desde invertido.

08.- Tonel 4 tiempos bajando a 45° desde invertido.

09.- Looping exterior.

10.- Ocho, interior y exterior.

11.- Caída de ala, con ½ tonel subiendo y ½ tonel bajando.

12.- Rueda de toneles, interior y exterior.

13.- Humpty Bumps, con ½ tonel subiendo palanca adelante, entrada y salida en invertido.

14.- Barrena negativa, 1 vuelta desde invertido.

15.- Looping, con ½ tonel rápido.

1.3.5. Ilimitado.

- 01.- Barrera negativa 1 y ½ vuelta entrada en negativo.
- 02.- Rueda toneles exterior e interior desde positivo y desde invertido (num. de toneles opcional, máxima 4).
- 03.- Resbales de cola, entrada en invertido y positivo.
- 04.- 8 cubano, todo negativo.
- 05.- Tonel rápido negativo, **línea horizontal.**
- 06.- Tonel rápido negativo, línea de 45º bajando, **desde invertido.**
- 07.- Tonel rápido negativo, línea de 45º subiendo, **desde invertido.**
- 08.- Tonel rápido negativo bajando **a la vertical.**
- 10.- Tonel y medio rápido negativo, línea de 45º bajando, desde invertido.
- 09.- Tonel rápido positivo, línea vertical subiendo, entrada desde positivo.
- 11.- Tonel rápido positivo, línea vertical bajando.
- 12.- Humpty Bump, 1 tonel subiendo, palanca adelante y salida en invertido.
- 12.- Looping octagonal.

1.3.6. Para optar a la calificación de Instructor, de una categoría determinada, al MENOS se debe ser piloto de 2 categorías superiores.

Para ser Ayudante de Instructor, al MENOS se debe ser piloto de una categoría superior, y la Instrucción SOLAMENTE SERA personalizada para cada alumno, según las directrices que establezca el INSTRUCTOR.

Para poder optar a INSTRUCTOR ILIMITADO, el piloto deberá ser capaz de realizar un programa libre de 9 figuras y 420 K y ser certificado por al menos 2 Instructores Ilimitados.

CALIFICACIONES

2.1. Calificaciones para optar a Jueces, Instructores, etc.

2.1.1. Las normas para la obtención de calificaciones de Jueces, Instructores, etc., y los nombramientos o designaciones para Jefe de Jueces, Directores de Competición, Jefe de Equipo, etc., serán elaborados por la CTNVA.

2.1.2. En cada momento se publicarán las reglamentaciones y requisitos que permitan un mejor desarrollo, control y seguridad del Vuelo Acrobático.

REGLAMENTO CAMPEONATO de ESPAÑA de VUELO ACROBATICO (CEVA)

3.1. General.

3.1.1. Las pruebas del CEVA en España son de la categoría OPEN pudiendo participar un piloto de cualquier nacionalidad que certifique su nivel a través de un NAC de la FAI y disponga de licencia FAI ó RFAE. Todos los pilotos competirán por el pódium OPEN pero solo los que tengan la condición de español, bien de nacimiento, bien nacionalizado Y RESIDENTES podrán quedar clasificados por el pódium Nacional.

El número de pruebas CEVA podrá variar entre un mínimo de 1 y un máximo de 3, dependiendo de las distintas coyunturas nacionales. Para determinar el pódium final del CEVA y en caso de 2 pruebas se cojera la puntuación de la mejor, en caso de 3 pruebas se cojera la media de las 2 mejores.

Los porcentajes obtenidos, de cada programa válido de competición y de cada prueba CEVA, se dividirá por el número de programas válidos volados en cada prueba CEVA, dando el porcentaje final a utilizar, tanto en la clasificación de esa Prueba CEVA, como para el pódium final del CEVA de ese año.

3.1.2. Seguridad. La organización de una prueba CEVA cumplirá y hará cumplir el Real Decreto 1919/2009 de 11 de diciembre, por el que se regula la seguridad aeronáutica en las demostraciones aéreas civiles y que en su artículo 2, *Ámbito de aplicación*, este dice:

Lo dispuesto en este real decreto será de aplicación a toda demostración aérea civil en la que se ofrezca una exhibición o espectáculo en el curso de un acontecimiento anunciado públicamente y abierto al público en general o de acceso restringido.

Asimismo, están incluidos en el ámbito de aplicación de este real decreto, los vuelos realizados fuera del programa de la demostración aérea en los que se realicen exhibiciones de vuelo o acrobacias con objeto de promocionar la demostración.

2. Quedan excluidos del ámbito de aplicación de este real decreto:

a) Los vuelos publicitarios, realizados durante la demostración aérea siempre que no formen parte de ella, se desarrollen fuera del programa de la demostración y no realicen acrobacias o exhibiciones.

b) Las competiciones deportivas de carácter oficial, cualquiera que sea su ámbito territorial, que se realicen con sujeción a lo dispuesto en la Ley 10/1990, de 15 de octubre, del Deporte o legislación autonómica que resulte de aplicación.

c) Las reuniones aeronáuticas sin exhibición de vuelo.

d) Las evoluciones de aeronaves realizadas de acuerdo con el Reglamento de la Circulación Aérea aprobado por el Real Decreto 57/2002, de 18 de enero, aun cuando por su espectacularidad puedan atraer la atención del público, siempre que su objetivo no sea el de ofrecer un espectáculo de las evoluciones.

No obstante, cuando en las actividades contempladas en este apartado se prevea la asistencia de público o éstas se desarrollen en lugares en que tal presencia sea previsible, se respetará lo dispuesto en el capítulo II, sección 3.ª, en relación con los límites de la zona donde se realicen los vuelos y la zona o zonas de afluencia o congregación de posibles espectadores.

3.1.3. Seguro de competición. Toda competición que se realice al amparo de las Normas Federativas, debe poseer un Seguro de Responsabilidad Civil que cubra cualquier eventualidad durante la celebración de una competición.

3.2. Número de Jueces

El Standard para una competición, será de 5 Jueces. De cualquier manera, un mínimo de 3 Jueces será permitido cuando no haya posibilidad de encontrar 5 Jueces.

El uso de más de 5 Jueces es aceptado preferentemente utilizando un número impar.

3.3. Competidores por categorías

Para que exista competición debe haber un mínimo de 2 participantes.

3.4. Cambio de categoría

El competidor que gane una vez una competición con más de 5 competidores o dos veces consecutivas con más de tres competidores deberá pasar a la categoría superior, siempre y cuando el avión que utilice se lo permita.

3.5. Trofeos

En toda competición que se rija según la reglamentación Federativa, deberán entregarse trofeos, según el siguiente diagrama:

<u>Categorías</u>	<u>Número de competidores</u>	<u>Trofeos</u>
TODAS	Mínimo 2	1º, 2º y 3º lugar

3.6. Cancelación de una competición

Ninguna competición será suspendida a menos que concurren circunstancias que se escapan claramente al control de los organizadores. En tal caso, se deberán realizar todos los esfuerzos posibles, para avisar a los participantes con la suficiente antelación.

3.7. Inscripciones

El precio a cobrar a cada participante, en concepto de **inscripción**, será determinado por el Organizador y comunicado al Director de Competición, y recolectado por el "Registro" de entrada.

3.8. Entry Forms

3.8.1. El participante, deberán haber abonado las inscripciones correspondientes por transferencia bancaria con 15 días de antelación a la fecha de comienzo de la competición.

3.8.2. El participante entregará tantas formas A, B y C como requiera el Organizador. (Los tipos de Formas están especificados en el ARESTI AEROBATIC CATALOGO (CONDENSED) actualizado.

3.8.3. El participante firmará el descargo de responsabilidades a los organizadores si estos así lo requieren.

3.8.4. La aeronave. El participante entregara copia de:

- Certificado de Matricula.
- Certificado de Aeronavegabilidad.
- Seguro de Responsabilidad Civil.

3.8.5. El piloto. El participante entregara copia de:

- Licencia de Vuelo.
- Certificado Médico.

3.9. Vuelos de entrenamiento

3.9.1. Los vuelos de entrenamiento estarán prohibidos una vez que comience la competición. Esta regla puede ser anulada por el JURADO cuando existan condiciones muy especiales que así lo aconsejen.

3.9.2. Se RECOMIENDA que cada participante pueda volar sobre la "Caja" en un período no superior a 15'.

3.10. Protestas

Tanto los competidores como los Jueces, pueden elevar protestas.

Las protestas se presentarán al Director de Competición.

Las protestas irán acompañadas de la cantidad de **100€**, que serán devueltas en caso de que ésta prospere.

Las protestas deberán presentarse no más tarde de dos horas desde el término de los vuelos para todos los participantes del programa sujeto a protesta.

Las protestas serán atendidas lo antes posible.

El Jurado, junto con el Director de Competición, evaluarán y tomarán la decisión por mayoría SIMPLE. Un mínimo de 3 Jueces debe estar presente y los resultados serán comunicados al interesado lo antes posible.

3.11. Documentación

La documentación y resultado de la Competición deberán entregarse a la Federación y el Organizador los mantendrá un mínimo de un año.

PROCEDIMIENTOS OPERATIVOS - CEVA

4.1. Tripulaciones de línea

Cada competidor será responsable del comportamiento de su equipo de línea, pudiendo ser descalificado si el comportamiento de su tripulación de línea así lo sugiere.

4.2. Descalificación de Competidores

4.2.1. Cualquier violación de las normas de seguridad, tanto de este reglamento como de las normativas que establezcan en cada caso los organizadores o el Director de Competición, será motivo de DESCALIFICACION INMEDIATA.

Si un participante no se presenta a la llamada de Salida, puede ser descalificado para ese programa.

Efectuar cualquier maniobra del programa desconocido, significará la descalificación para ese vuelo.

Ningún piloto podrá volar sin haber recibido en la reunión previa al vuelo la información completa.

4.2.2. Vuelos INSEGUROS. El Jurado descalificará y no permitirá que un participante vuele (excepto para desplazar su avión a su localidad) en caso de realizar vuelos que atenten de ALGUNA MANERA CONTRA LA SEGURIDAD.

4.3. Uso de radio

El uso de radio está **prohibido** durante la competición, excepto cuando sea aprobado por el Jefe de Jueces. De cualquier manera, si un piloto recibe información de tierra de las evoluciones de su programa durante la competición, será AUTOMATICAMENTE DESCALIFICADO.

Se aconseja el "frenar" la frecuencia de radio de las aeronaves durante la competición.

4.4. Uso de paracaídas

Todo competidor deberá utilizar un paracaídas certificado y en regla durante los vuelos de entrenamiento y competición.

4.5. Combustible y Aceite

El participante será RESPONSABLE de que su aeronave lleve la cantidad necesaria de combustible y aceite para rodaje, despegue, competición, aterrizaje y rodaje.

4.6. Orden de vuelos

El orden **para el primer programa de cada categoría** se hará mediante sorteo SECRETO. A partir del 1º programa el orden de inicio será inverso a la clasificación general. No obstante y para agilizar la competición el Jefe de Jueces podrá cambiar en cualquier momento el orden vuelo. (Ejem. dos pilotos consecutivos volando el mismo avión).

4.7. Briefing previo al vuelo

4.7.1. **El briefing** diario previo al vuelo es obligatorio en cualquier competición.

4.7.2. **El briefing** previo al vuelo será dado por el Director de Competición o por su representado.

4.7.3. Es obligatorio **un briefing meteorológico**, que se incluirá en **el briefing** diario previo al vuelo.

4.7.4. El Director de Competición o su representante, explicará la zona de vuelo, procedimientos de rodaje, despegue, esperas, aterrizajes, etc., al igual que cualquier procedimiento adicional requerido para la zona a volar.

4.7.5. En **el briefing** diario previo al vuelo, siempre que sea posible, se adjudicarán los vuelos de comprobación de límites de caja a las altitudes mínimas para cada categoría.

4.7.6. Es recomendable un mínimo de 1 vuelo diario de comprobación.

4.8. Procedimientos de puesta en marcha

4.8.1. Todo participante estará cerca de su avión y listo para el vuelo con la suficiente antelación a su turno, como para no provocar ninguna demora.

4.8.2. Al recibir instrucciones del "Starter", cada piloto rodará a la línea de salida.

4.8.3. Si el participante no obedece las órdenes del "Starter", podrá ser descalificado para ese vuelo.

4.9. Sentido del vuelo

4.9.1. El sentido de vuelo será comunicado por el Jefe de Jueces al Director de Competición.

4.9.2. Los competidores anotarán en su programa libre Formas B y C, la dirección en que deciden iniciar su secuencia.

4.10. Zona Acrobática

4.10.1. La zona de vuelo será un área de 1.000 m cuyo punto central sea la intersección de sus ejes X e Y, y estará claramente señalizado. Los Jueces se encontrarán aproximadamente a 750 m. del punto central y en la prolongación del eje Y siempre que se cuente o disponga de los paineles o marcas en el suelo de la caja.

4.10.2. La línea de seguridad estará a un mínimo de 150 m. del borde de la "caja", aunque esto podrá ser variado por los organizadores.

4.10.3. Los Jueces de Línea estarán a 50 m. aprox. del borde de la "caja".

4.10.4. La "caja" deberá estar cerca de un área de aterrizaje apropiada.

4.11. Señalización

Será misión de los organizadores y del Director de Competición, poner los medios necesarios para avisar a los competidores de que abandonen la zona de vuelo, o de que aterricen (por ejemplo uso de radio, luces o bengalas).

4.12. Infracciones en la línea de seguridad

4.12.1. La SEGURIDAD de los espectadores, debe ser la consideración primaria en una competición. La línea de seguridad será determinada por el Director de Competición, atendiendo a esta premisa **y siempre cumpliendo como mínimo con el Real Decreto 1919/2009 de 11 de diciembre.**

4.12.2. Si cualquier figura o porción de figura es volada fuera de esta línea, la figura será calificada con un cero.

Si al sobrepasar la línea de seguridad, tanto el tipo de maniobra, como la altura de vuelo del competidor, hacen peligrar la SEGURIDAD de los espectadores, el participante será DESCALIFICADO, y solamente será autorizado a volar su aeronave para desplazarse a su lugar de origen.

4.13. Límites de altura

	LIMITE SUPERIOR	LIMITE INFERIOR	DESCALIFICACION
Elemental	1.200m. (3.900')	450m. (1.500')	300m. (1.000')
Deportivo	1.200m. (3.900')	400m. (1.300')	200m. (650')
intermedio	1.200m. (3.900')	300m. (1.000')	150m. (500')
Avanzado	1.100m. (3.600')	200m. (650')	100m. (330')
Ilimitado	1.000m. (3.300')	100m. (330')	050m. (165')
Freestyle	1.000m. (3.300')	100m. (330')	050m. (165')

4.14. Penalizaciones por altitud y sobrepasar los límites de la Caja.

Penalizaciones por interrupciones.

	Elemental	Deportivo	Intermedio	Avanzado	Ilimitado	Freestyle
Por sobrepasar límite superior	5	10	20	30	50	
Por sobrepasar límite inferior	0 en todo el programa	150	150	200	250	

Por sobrepasar límites laterales	Sin penalización	10	15	20	30	
Por interrupción del programa	Sin penalización	30	50	100	150	

Posicionamiento cuando no hay jueces de línea:

Elemental	Deportivo	Intermedio	Avanzado	Ilimitado	Freestyle
K = 10	K = 20	K = 30	K = 40	K = 60	

4.14.1. La categoría Elemental no está sujeta a límites laterales, al igual que interrupciones.

4.14.2. En orden de penalizar a un participante, la infracción debe ser observada por una mayoría simple de los Jueces. Para descalificación, por dos tercios de los jueces.

4.14.3. Los Jueces deberán dejar constancia claramente en la forma A de la figura en que ha ocurrido la infracción.

4.14.4. Las salidas laterales serán apuntadas por los Jueces de Línea, especificando en qué nº de figura ha ocurrido.

4.14.5. Cualquier figura volada fuera de los límites, estará sujeta a penalización.

4.15. Señalización de principio y fin de un programa

4.15.1. Todo competidor avisará del inicio de su programa alabeando claramente con más de 45° tres veces consecutivas.

4.15.2. La misma señal será utilizada para indicar el fin del programa, por parte de cada participante.

4.16. Defectos mecánicos

4.16.1. En caso de problemas mecánicos antes del inicio del vuelo, el competidor avisará al "Starter" y permanecerá con su aeronave hasta que sea realizada una inspección por parte del Comité Técnico.

4.16.2. El Jefe de Jueces podrá autorizar en el caso anterior el uso de otra aeronave por parte del participante, o retrasar el vuelo de éste si su aeronave puede ser reparada en un tiempo prudencial.

4.16.3. En caso de problemas técnicos durante el vuelo, el competidor aterrizará y se mantendrá en una zona separada, designada a tal efecto, a esperar la inspección de Comité Técnico.

4.16.4. Si el comité técnico juzga que el problema es ajeno al competidor y no causado por negligencia de éste, será autorizado a repetir el vuelo desde el principio, pero sólo serán juzgadas aquellas maniobras posteriores al momento del fallo.

4.17. Condiciones meteorológicas

4.17.1. Las condiciones mínimas serán determinadas por cada categoría por el Jefe de Jueces.

4.17.2. El viento máximo permitido en superficie será de 12m/seg.

El viento máximo cruzado con respecto al eje de vuelo será de 6m/seg.

A 500 metros el viento máximo en el eje será de 12m/seg. y el máximo cruzado será de 8m/seg.

El viento máximo en cola hasta los 500 metros será de 3m/seg.

4.17.3. Si así se estima oportuno, los vuelos podrán realizarse con una interrupción sin que se penalice a los participantes por esta interrupción.

	1 interrupción si techo inferior a:	No se vuela si techo inferior a:
Elemental	1250 m.	950 m.
Deportivo	1250 m.	950 m.
Intermedio	1250 m.	950 m.

Avanzado	1150 m.	800 m.
Ilimitado	1050 m.	800 m
Freestyle		800 m

4.17.4. La visibilidad mínima será de 5 km.

4.17.5. El Jefe de Jueces designará el punto de interrupción para los programas CONOCIDO y DESCONOCIDO.

4.17.6. El competidor elegirá el punto de interrupción para su programa libre y así la hará constar en su FORMA B y C.

4.17.7. Si las condiciones meteorológicas se deterioran durante el vuelo, el competidor podrá parar la ejecución de su programa y reportarlo en el aterrizaje al Jefe de Salida.

4.17.8. En este caso, el Jefe de Salida notificará al Jefe de Jueces las razones de la interrupción del vuelo.

4.17.9. Si los Jueces estiman que el juicio del piloto no ha sido correcto, este no será autorizado a repetir su vuelo.

PROGRAMAS DE VUELO CEVA

	Conocido	Libre	Desconocido
Elemental	SI	SI (Ver 5.1.1)	NO
Deportivo	SI	SI (Ver 5.1.2)	NO
Intermedio	SI	SI	SI
Avanzado	SI (Ver 5.1.4)	SI	SI
Ilimitado	SI (Ver 5.1.4)	SI	SI

5.1.1. La categoría elemental es el primer paso de los deportistas en la competición.

Solamente se volará el programa Conocido y estará compuesto por 3 maniobras. Las figuras serán 1 Barrena, 1 Looping positivo y 1 Tonel volado. **El programa Libre será el mismo que el programa Conocido.**

5.1.2. La categoría Deportivo, tiene la opción de repetir el programa Conocido en lugar del programa Libre.

5.1.3. Los resultados finales serán la suma de las calificaciones de los 3 programas. Si no se pudiesen realizar las tres pruebas, los resultados válidos serán los de aquella o aquellas pruebas en las que TODOS los participantes hayan volado.

5.1.4. En las categorías Avanzado e Ilimitado el programa Conocido es un programa de entrenamiento para los pilotos, el cual se califica por parte de los Jueces y se utiliza en la clasificación final si no ha sido posible volar el programa Libre ó Desconocido.

5.2. Vuelos de calificación

El primer programa conocido se considera asimismo Vuelo de Calificación. Si a juicio de la mayoría de jueces, un piloto demuestra poca habilidad o peligrosidad, éste será descalificado.

5.3. Programa Conocido

5.3.1. Las figuras serán sacadas del **ARESTI AEROBATIC CATALOGO (CONDENSED) actualizado.**

5.3.2. Cualquier participante podrá optar a NO volar una figura o grupo de figuras del programa Conocido, siempre que así lo indique en la Forma A, recibiendo un cero por cada figura que no vuele.

5.4. Programa Libre

Ver 6.1.

5.5. Programas Desconocidos

5.5.1. El jefe de Jueces confeccionará los programas Desconocidos.

5.5.2. El nº de figuras por programa será de 10 y sólo podrán ser aquellas que figuren en la Sección 6 del Código Deportivo de la FAI.

5.5.3. Para las distintas categorías el mínimo y máximo de K será:

	Minimo K	Maximo K
Intermedio	15	25
Avanzado	15	40
Ilimitado	22	Sin limite

5.6. Programa CEVA-Freestyle

El CEVA-Freestyle solo será volado por pilotos con categoría Ilimitada

El CEVA-Freestyle lo podrá volar cualquier piloto aunque no haya volado la categoría Ilimitada en el CEVA, pero no obstante estos pilotos deberán de cumplir con todos los requisitos de CEVA.

Para el CEVA-Freestyle se aplicará la normativa de la FAI, Sección 6.10.

PROGRAMA LIBRE

6.1. El programa Libre permite que cada competidor exprese sus conocimientos y maestría en el desarrollo de una secuencia de vuelo. Asimismo el programa libre supone la visión personal de cada piloto, diseñando él, su vuelo, de acuerdo a la normativa establecida en el **ARESTI AEROBATIC CATALOGO (CONDENSED) actualizado.**

6.2. Límites de figuras y de coeficientes K.

	Nº MAXIMO de FIGURAS	Nº MAXIMO de K
Deportivo	No limite	Mismo nº K que el programa Conocido
Intermedio	12	225
Avanzado	12	300
Ilimitado	9	420

6.3. Versatilidad

Cada programa Libre deberá tener al menos una (1) figura de las siguientes familias del **ARESTI AEROBATIC CATALOGO (CONDENSED) actualizado.**

6.3.1. Deportivo

Barrenas	9.11.4	a	9.11.6
Looping y ochos	7.2	a	7.8
Líneas, ángulos y looping	8.4	a	8.10
Toneles	9.1	a	9.8

6.3.2. Intermedio

Barrenas	9.11	ó	9.12.1 a 9.12.6
Caídas de ala	5.2	a	5.4
Looping y ochos	7.2	a	7.8
Líneas, ángulos y looping	8.4	a	8.10
Toneles	9.1	a	9.8

Toneles rápidos 9.9 a 9.10

6.3.3. Avanzado e Ilimitado

Se utilizara los requisitos actualizados que existan en cada momento según el FAI Sporting Code Section 6, Part 1 Powered Aircraft.

NOTA: Ningún piloto volará ninguna maniobra en su programa Libre, que NO TENGA certificada con una nota superior a 5 sobre 10, por un instructor cualificado.

6.4. Documentación

Cada maniobra a volar en el programa Libre, estará especificada en la Forma A según el **ARESTI AEROBATIC CATALOGO (CONDENSED) actualizado**, incluyendo:

- 1º.- su dibujo.
- 2º.- el nº parcial y total de K.
- 3º.- el nº del catalogo.

6.5. Repetición

No se permite la repetición de NINGUNA figura con el mismo nº de catálogo.

6.6. Normativa

La normativa para la construcción de un programa Libre y el criterio para juzgarla, es el que figura en el **ARESTI AEROBATIC CATALOGO (CONDENSED) actualizado**.

PUNTUACIONES Y CRITERIO PARA JUZGAR LAS MANIOBRAS ACROBATICAS

Los sistemas de juicio, puntuaciones, penalizaciones y criterio de juicio, serán los especificados en el [FAI Sporting Code Section 6, Part 1 Powered Aircraft](#).

DISPOSICIONES FINALES CEVA

Cálculo de Puntuaciones:

El cálculo de puntuaciones se hará de acuerdo con el METODO CIVA Fair Play System, especificado, en el **ARESTI AEROBATIC CATALOGO (CONDENSED) actualizado**.

Figuras permitidas en los programas Desconocidos:

En las categorías Deportivo e Intermedio, ningún piloto volara una figura que no la tenga certificada con una nota superior a 5 por un instructor cualificado.

Piloto de Seguridad:

En las categorías Elemental y Deportiva, y siempre que sea aprobado por el Director de Competición y Jefe de Jueces, un piloto instructor de esa categoría puede actuar como piloto de seguridad, si la poca experiencia o conocimiento de la aeronave así lo aconseja y siempre con el ánimo de potenciar el nº de practicantes de Vuelo Acrobático en España, manteniendo un ALTO NIVEL de SEGURIDAD.

Yak 52:

De existir más de 6 competidores de la categoría Intermedio, se podrá dividir esta categoría en 2 competiciones diferentes (Intermedio + Yak-52) aunque volando las dos categorías los mismos programas Conocido y Desconocido. No obstante esta división se hará siempre y cuando ninguna de las categorías se quede con menos de 3 participantes.