



**REGLAMENTO
EQUIPO Y SELECCIÓN NACIONAL
DE
ALA DELTA
(ADL)**

**Período en vigor:
Desde el 1 de Enero de 2018**



1. PRINCIPIOS RECTORES

2. DISPOSICIONES GENERALES

- 2.1. Especialidad Deportiva Base
- 2.2. Definición de Ala Delta
- 2.3. Modalidades de Ala Delta / Subespecialidades – (Clases y Subclases)
- 2.4. Programa de Pruebas / Categorías
- 2.5. Objetivo del Reglamento Equipo y Selección de Ala Delta
- 2.6. Normativas de Referencia

3. EQUIPO Y SELECCIÓN NACIONAL DE ALA DELTA

- 3.1. Ranking Nacional de Ala Delta
- 3.2. Acceso Directo al Equipo Nacional
- 3.3. Constitución Selección Nacional
- 3.4. Orden de Participación
- 3.5. Participación en Campeonatos Abiertos
- 3.6. Factor de Corrección CCRCI
- 3.6.1. Factor de Corrección CCRCI a miembros selección ausentes en Internacionales
- 3.7. Expulsión de la Selección

4. CAMPEONATO DE ESPAÑA / SUBESPECIALIDADES (CLASES Y SUBCLASES)

- 4.1. Requisitos Subespecialidades
- 4.2. Excepciones

5. DISTRIBUCIÓN PRESUPUESTARIA

- 5.1. Asignación Presupuestaria
- 5.2. Calendario Nacional de Ala Delta
- 5.3. Asignación Nacional
- 5.4. Asignación Internacional
- 5.5. Distribución Presupuestaria según Subespecialidades
- 5.6. Distribución Presupuestaria con relación a la Participación
- 5.7. Modo de Empleo de la Asignación Internacional
- 5.8. Becas o Premios en Función de Resultados

6. ANEXOS.

- 6.1. Anexo 01. Modelo proyecto deportivo 20XX-YY
- 6.2. Anexo 02. Calendario XXXX_Ala Delta
- 6.3. Anexo 03. Plantilla presupuesto comisiones



1. PRINCIPIOS RECTORES.

Son principios rectores en los que se basa el presente Reglamento los siguientes:

- Definición del esquema disciplinar de la subespecialidad de ala delta, clases, subclases y programa de pruebas o categorías.
- Criterio a seguir a la hora de formar la selección nacional de Ala Delta que nos representará en las distintas competiciones internacionales, Campeonato del Mundo, Campeonato Europeo o similares.
- Criterio a seguir para formar selecciones por cada una de las modalidades o sub-especialidades deportivas contempladas en el reglamento deportivo de FAI – CIVL, sección 7.
- Criterio a seguir a la hora de distribuir el presupuesto asignado por la RFAE por sub-especialidades

2. DISPOSICIONES GENERALES.

2.1. Especialidad Deportiva Base.

La Especialidad Deportiva Base de este Deporte se denomina **Ala Delta**, y se establecen las siglas “**ADL**” para reverenciarla de manera abreviada.

2.2. Definición de Ala Delta.

El ala delta, es un aerodino que puede ser despegado desde una ladera aprovechando las corrientes ascendentes de carácter dinámica, termodinámica o térmica en su desplazamiento, pudiendo ser transportado, despegado y aterrizado a pie o con ruedas, empleando únicamente la propia energía del piloto. También puede ser despegado por mecanismos auxiliares como un torno fijo o de arrastre y por sistema de remolque aéreo o marítimo. Para las definiciones nos guiaremos siempre por la definición de clases o subespecialidades mas reciente recogidas en el código deportivo Sección 7A de la CIVL (Commission Internationale de Vol Libre) - FAI (Fédération Aéronautique Internationale).

En la clasificación de aeronaves de la FAI el ala delta figura encuadrado como aeronave de Clase 1,2, 4 y 5.

2.3. Modalidades de Ala Delta / Subespecialidades (Clases y Subclases).

Se definen como Modalidades de Ala Delta a aquellas que atienden a las diferentes clasificaciones de aeronaves, en adelante “clase”, definidas en el código deportivo Sección 7A de la FAI (Fédération Aéronautique Internationale) – CIVL (Commission Internationale de Vol Libre).

A continuación aparece la definición de cada una de estas clases, traducidas del documento mencionado anteriormente, pero siempre nos atenderemos a la definición mas reciente contemplada en este documento.

Así pues, estas son las distintas subespecialidades o clases contempladas y sobre las que aplicaremos todo lo reflejado en este reglamento.



Clase 1: Alas deltas con una estructura rígida primaria que emplean el desplazamiento del peso del piloto como único mecanismo de control, que a su vez sean capaces de demostrar de manera consistente que poseen la capacidad para despegar y aterrizar de manera seguras en condiciones de viento nulo. Todos los controles subsidiarios que afecten al trim y/o a la resistencia están permitidos, pero solo si actúan de manera simétrica.

Clase Sport: es una subclase o subespecialidad de la clase 1- Todas las alas pertenecientes a esta clase deben cumplir la definición mencionada anteriormente y además:

- Deben ser modelos de alas producidos que posean un certificado de aeronavegabilidad de tipo expedido por cualquiera de los organismos certificadores HGMA, BHPA o DHV
- Deben estar a la venta en la actualidad para el público general o haberlo estado por un periodo nunca inferior a un año.
- Debe estar construida por piezas originales, salvo los montantes y barra de velocidad que podrán ser de perfil aerodinámico suministrados por el fabricante.
- Deben tener mástil o king post, que debe ser una parte esencial del diseño y que a su vez soporte la mayor parte de la carga alar cuando el ala no se encuentre volando.
- Los dispositivos de estabilidad en cabeceo deben encontrarse entre los límites tolerados por el fabricante
- El piloto debe encontrarse entre el rango de pesos sugerido por el fabricante

Clase 2: Alas delta con estructura rígida primaria con superficies aerodinámicas móviles como principal método de control, y que tengan la suficiente capacidad para demostrar de manera consistente que pueden despegar y aterrizar en condiciones de viento nulo.

Clase3: Alas que no posean ninguna estructura rígida primaria (parapentes) y que tengan la suficiente capacidad para demostrar de manera consistente que pueden despegar y aterrizar en condiciones de viento nulo. Esta clase figura como una especialidad diferente dentro del esquema disciplinar de esta Federación y no es considerada como Ala Delta.

Clase 4: Alas delta que no sean capaces de demostrar tener suficiente capacidad para despegar y/o aterrizar de manera segura en condiciones de viento nulo, siempre y cuando sean capaces de despegar y aterrizar empleando las piernas del piloto.

Clase 5: Alas delta con estructura rígida primaria con superficies aerodinámicas móviles como principal método de control en el eje de alabeo y que tengan la suficiente capacidad para demostrar de manera consistente que pueden despegar y aterrizar en condiciones de viento nulo. No se permiten carenados del piloto, no se permiten estructuras que rodeen al piloto, salvo el arnés y el triangulo de control.

2.4. Programa de Pruebas /Categorías



Definimos a continuación el programa de pruebas deportivas posibles dentro del esquema disciplinar de la especialidad. Del esquema disciplinar arriba indicado, en la actualidad tan solo se disputan pruebas en dos clases, clase 1 y clase 5, pero el propósito es dejarlo abierto y trasladárselo a los técnicos del CSD para que aparezca dentro del programa de pruebas asociado a las modalidades y especialidades deportivas de la Real Federación Aeronáutica Española

Open: Categoría absoluta, mixta, hombres y mujeres. Serán las pruebas que se puntúen a nivel individual y de manera absoluta, aplicable a campeonatos nacionales y a campeonatos regionales y/o territoriales. Será aplicable a cada una de las clases mencionadas anteriormente. En la categoría Open para que un Campeonato de cualesquiera de las subespecialidades mencionadas anteriormente sea válido deberá tener al menos 6 deportistas. En el caso que este número no se complete no podrá adjudicarse el título de Campeón de España en esa subespecialidad, quedando este desierto.

Femenino: Categoría femenina, solo mujeres. Serán las pruebas que se puntúe a nivel individual aplicable a campeonatos nacionales y a campeonatos regionales y/o territoriales. Será aplicable a cada una de las clases mencionadas anteriormente, siempre y cuando haya una representación femenina de al menos 6 mujeres. En el caso que este número no se complete no podrá adjudicarse el título de Campeona de España en esa subespecialidad, quedando este desierto.

Equipos: Dentro de las pruebas por equipos se contemplan dos opciones dentro de las pruebas de carácter nacional y/o regional.

En las pruebas nacionales se computarán clasificaciones por **Clubes** federados y por **CCAA** (comunidades autónomas). Para ambas opciones se considerarán las puntuaciones de los 3 mejores clasificados por manga y día.

En las pruebas internacionales las clasificaciones por equipo son las clasificaciones por naciones, computándose de manera similar con las puntuaciones de los 3 mejores clasificados por manga y día. Esto siempre seguirá la regulación mas reciente en esta materia de la sección 7ª del código deportivo de la FAI – CIVL.

2.5. Objetivo del Reglamento Equipo y Selección de Ala Delta.

Este reglamento tiene como objetivo la regulación de:

- Las distintas subespecialidades dentro de esta especialidad deportiva.
- Criterios mediante los cuales se formará el o los equipos nacionales que nos representarán en las competiciones internacionales.
- Distribución de la asignación presupuestaria anual correspondiente a esta comisión

2.6. Normativas de referencia.

Todos los aspectos técnicos que no aparezcan regulados en el presente reglamento se guiarán por el Reglamento General de Ala Delta, por lo contemplado en la Sección 7A de la CIVL (Commission Internationale de Vol Libre), por la Sección General del código deportivo de FAI (Fédération Aéronautique Internationale) y por el Reglamento de Competición Local.

3. EQUIPO Y SELECCIÓN NACIONAL DE ALA DELTA.



El equipo o selección de Ala Delta se obtendrá a partir del ranking nacional de ala delta. Este ranking se realizará para todas las subespecialidades en la que se haya celebrado Campeonato de España.

3.1. Ranking Nacional de Ala Delta

El Ranking nacional será el sistema de computo de todos los pilotos que hayan competido en el Campeonato de España. Este ranking es el que seguiremos para formar la selección española o equipo nacional que nos representará en las competiciones internacionales. Se formará selección en cada una de las subespecialidades en las que haya habido Campeonato de España y por tanto habrá rankings diferenciados por subespecialidad. El Ranking Nacional de ala delta se realiza con las puntuaciones obtenidas en los dos últimos campeonatos de España celebrados.

Concretamente, con la suma del 60% de los puntos obtenidos en el último campeonato nacional, más el 40% de los puntos obtenidos en el penúltimo campeonato nacional. (Sin tenerse en cuenta si han contado con más de una fase o no).

Para el caso en el que un piloto haya asistido solamente al último nacional, se tomará como base de cálculo, el 85% de los puntos obtenidos en esa prueba, para integrarlo en el ranking oficial, pudiendo el resto de participantes, optar por la fórmula del 60 - 40, o el 100 % del último campeonato, para hacer frente a esta situación. (en caso de que resultase perjudicado). Una vez participe en el segundo campeonato de España consecutivo, el sistema de cálculo se equipará al del resto de los pilotos.

3.2. Acceso directo al Equipo Nacional

También se establece la regla por la que, el hecho de quedar clasificado entre:

Campeonato Mundial	Primer 15 %
Campeonato Europeo	Primer 10 %

permite al piloto, la inclusión directa en el Equipo Nacional para la próxima prueba FAI de ámbito internacional, a la que acuda la Selección, sin haber participado por ello en el/los Campeonatos Nacionales previos. Para el caso de participar en el Campeonato Nacional previo, solo con quedar entre los 12 primeros clasificados del ranking, bastará, para tener plaza en el Equipo Nacional.

El vigente campeón de España obtiene la inclusión directa en el Equipo Nacional para la próxima prueba FAI de ámbito internacional, a la que acuda la Selección, si se diese la situación que no estuviese entre los 12 primeros clasificados del ranking.

Los pilotos clasificados entre los 20 primeros del ranking FAI publicado con 2 meses de antelación a la celebración del correspondiente Campeonato internacional FAI de categoría 1 tendrán plaza directa.

3.3. Constitución Selección Nacional.

La selección o equipo nacional se formará a partir de los 12 primeros clasificados del ranking nacional. De estos 12 miembros se obtendrá el correspondiente número de pilotos para el evento FAI internacional, campeonato Europeo o Campeonato del Mundo. El número de miembros del equipo dependerá de número de pilotos permitido por equipo en la correspondiente competición. Por ejemplo, en competiciones donde el número de inscritos por país este limitado a cinco, en lógica la selección será de 5 y donde nos permitan más, en lógica será aumentado.



3.4. Orden de Participación.

El derecho a participar en una prueba concreta, como integrante de la Selección Nacional vendrá dado por las reglas expresadas anteriormente, habiendo un plazo de hasta 21 días naturales antes de la celebración de la prueba para confirmar la asistencia a la misma. Pasado este plazo, la plaza será adjudicada al piloto del puesto siguiente del ranking, según las reglas anteriormente expuestas, que esté dispuesto a participar y así sucesivamente. **Este plazo podrá ser modificado por la Comisión Técnica en caso justificado.**

La no-asistencia a una prueba, como integrante de la Selección Nacional, a la que se había confirmado la participación, supondrá la inhabilitación del piloto a nivel de Selección durante dos años, salvo causa de fuerza mayor.

3.5. Participación en Campeonatos Abiertos

La Representación Oficial Española en Competiciones Internacionales de carácter abierto, estará restringida a los doce pilotos integrantes de la selección. Cualquier otro piloto que participe en eventos internacionales, lo hará únicamente a título individual, contando eso sí, con las ayudas establecidas (si las hubiese), en el caso de obtener buenos resultados, en función de su clasificación dentro del ranking internacional de FAI-CIVL "WPRS ranking"

3.6. Factor de Corrección CCRCI

Para incentivar al máximo, el compromiso por parte de los pilotos integrantes de la Selección, en la lucha por la consecución de unos resultados, dignos y acordes a nuestro nivel deportivo, en el ámbito internacional, se crea el factor o coeficiente corrector del ranking, en adelante, CCRCI.

Este coeficiente, el CCRCI, que a continuación se desarrolla, y que hasta nuevo aviso, se aplicará a los pilotos, que pretendan ser integrantes de la Selección Nacional, en dos ediciones consecutivas.

CCRCI = Coeficiente Corrector del Ranking para Campeonatos Internacionales.

El CCRCI, es un coeficiente corrector, que se aplicará a los pilotos aspirantes a formar parte de la Selección, en la próxima Salida Internacional, si ya han sido integrantes de dicha Selección, en la salida inmediata anterior.

El CCRCI operará de la siguiente manera:

En virtud del resultado obtenido por un piloto, en su participación en el último evento internacional (Europeo o Mundial), se le aplicará la siguiente **TABLA DE CORRECCION**, sobre su puntuación en el Ranking Nacional de Pilotos, a la hora de elegir los integrantes de la Selección Nacional, para la próxima salida al Campeonato Internacional FAI (Europeo o Mundial), que corresponda.

TABLA DE CORRECCION	
Campeonato de Europa o Equivalente	Campeonato del Mundo o Equivalente



Puesto	CCRCI	Puesto	CCRCI
1 -4	+ 50 %	1 - 10	+ 50 %
5	+ 40 %	11 - 12	+ 40 %
6	+ 30 %	13 - 14	+ 30 %
7	+ 20 %	15 - 16	+ 20 %
8	+ 10 %	17 - 18	+ 10 %
9 - 12	+ 5 %	19 - 20	+ 8 %
13 -15	+ 3 %	21 - 22	+ 5 %
16 - 19	+ 2 %	23 - 25	+ 3 %
20 - 25	0 %	26 - 35	0 %
26 - 30	- 2 %	36 - 40	- 2 %
31 - 35	- 3 %	41 - 45	- 3 %
36 - 40	- 4 %	46 - 50	- 4 %
41 - 50	- 5 %	51 - 55	- 5 %
51 - 60	- 6 %	56 - 65	- 6 %
61 - 70	- 7 %	66 - 75	- 7 %
71 - 80	- 10 %	76 - 90	- 10 %
81 y posteriores	- 15 %	91 y posteriores	- 15 %

El CCRCI podrá ser revisado periódicamente, por la Comisión Técnica de Ala Delta, al objeto de ajustarlo a la realidad de nuestro equipo en las salidas internacionales, pero siempre antes de que dichas salidas, se hayan realizado.

Ejemplo:

Un piloto que haya acabado en el puesto 38 en el último Campeonato de Europa, y su puntuación de Ranking Nacional de Pilotos, sea de 7200 puntos, después de aplicar la regla, 40% + 60%, se considerará que su puntuación a la hora de valorar su entrada en la próxima Selección es de $7200 - 4\% = 6912$ puntos.

Por tanto el CCRCI, es un coeficiente corrector, que modificará el resultado obtenido con la regla del 40 % + 60 %, sobre la puntuación de los 2 últimos Nacionales, para establecer el Ranking Nacional de Pilotos.

Los pilotos integrantes de la Selección, que entiendan que una causa **externa**, ha actuado de manera negativa, sobre sus resultados, podrán solicitar la revisión de su CCRCI, a la Comisión Técnica de Ala Delta. Como veis la palabra **externa** viene en **negrita**, pues se atenderán exclusivamente razones de origen externo al piloto, para una posible solicitud de revisión;

por ejemplo:

Si un piloto pierde 2 mangas, porque en una mala toma, ha roto su ala, no estamos ante una causa externa. Si un piloto pierde 2 mangas, porque su ala, se ha roto en el transporte por avión, si es una causa externa.

3.6.1. Factor de Corrección CCRCI a miembros selección ausentes en Internacionales

En el caso en que un miembro de la selección decida no acudir a un evento internacional su puesto será asignado al próximo piloto en el ranking nacional, pero sin embargo, se le aplicará penalización CCRCI de cara al ranking del año siguiente.

La penalización CCRCI que se le aplique será la media de la obtenida por el equipo en el último evento internacional.



La media se calcula usando tan solo las penalizaciones CCRCI y no se considerarán los factores de corrección positivos.

3.7. Expulsión de la Selección

Se establece la expulsión por 2 años de la Selección, para aquellos pilotos que desatiendan sus compromisos deportivos con la Selección, antes de la finalización del Campeonato, de no contar con un motivo de fuerza mayor, que la Comisión Nacional de Ala Delta, entienda que lo justifique. La reincidencia en esta falta, comportará la expulsión definitiva de la Selección.

La indumentaria facilitada por la CTNAD a cada miembro de la selección será obligatoria de llevar en la presentación del equipo el día de la ceremonia de inauguración, así como en caso de necesidad para realizar foto del equipo. El no cumplimiento de esta norma, motivará una sanción al miembro del equipo y la posibilidad de la expulsión definitiva de la selección una vez la CTNAD haya valorado el caso.

4. CAMPEONATO DE ESPAÑA / SUBESPECIALIDADES (CLASES Y SUBCLASES).

4.1. Requisitos Subespecialidades.

Tal y como ha quedado definido en el apartado 2.3. Modalidades de Ala Delta / Subespecialidades – (Clases y Subclases) nos encontramos con las subespecialidades de Clase 1 (alas flexibles calvas), Clase 5 (alas rígidas sin carenado de piloto) y Clase 2 (alas rígidas con carenado de piloto), además de la subclase Sport (alas flexibles con kingpost). Por tanto se requiere establecer unos requisitos mínimos para que se pueda asignar el título de Campeón de España al vencedor dentro de alguna de estas modalidades y si se requiriese establecer los requisitos para determinar la selección o equipo nacional en cada una de ellas.

En la actualidad esta necesidad tan solo se ha presentado para la Clase 5 y puede que se llegue a necesitar para la Subclase Sport. Todavía no ha sido necesaria para la Clase 2 por el número reducido de pilotos que compiten en estas alas.

Así pues se establece:

1. Todos los Campeonatos de España estarán abiertos a las distintas subespecialidades antes mencionadas y se realizarán de manera conjunta, pudiendo volar las mismas pruebas o diferentes, disminuyendo la dificultad para la subclase Sport y aumentándola por ejemplo a la clase 5.
2. Sí en cualquiera de las clases mencionadas se inscribiesen 6 o más pilotos de una misma clase, sería necesario establecer el título de Campeón de España en dicha subespecialidad y si se requiriese la obtención de una selección o equipo nacional para participar en algún evento internacional, éste se obtendría con los criterios establecidos en el punto **3. Equipo y Selección Nacional de Ala Delta** para esta clase.
3. En el caso en que no hubiese el número mínimo de 6 pilotos, estos pilotos serían controlados en clasificación separada de los de clase 1, pero el título de Campeón de España no sería adjudicado y por tanto no se formaría equipo nacional en dicha subespecialidad.
4. A excepción de la subclase Sport. En esta subespecialidad los pilotos participantes si computasen conjuntamente con los de clase 1 (flexibles calvas) y tendrían por tanto acceso al título de Campeón de España y a ser miembros de la selección. Y por la anterior razón si llega a ver 6 o más participantes en esta subclase también podrá optar al campeonato de España en la subclase Sport.
5. Queda por tanto derogada la norma establecida hasta ahora, donde competían de manera conjunta ambas clases (clase 1 y clase 5), pero a estos últimos se les aplicaba una penalización o "handicap" del 15% de los puntos obtenidos por manga.



6. Se establecen por tanto las siguientes clasificaciones a obtener en cada Campeonato de España.

- Clasificación General Absoluta en Clase 1 (conjunta clase 1 + subclase sport)
- Clasificación General Femenina en Clase1 (solo mujeres) ⁽¹⁾ leer nota
- Clasificación General por Clubes en Clase1 (3 mejores clasificados por manga)
- Clasificación General por CCAA en Clase 1(3 mejores clasificados por manga)
- Clasificación General Absoluta en Clase 5 (solo clase 5) ⁽²⁾ leer nota
- Clasificación General Absoluta en subclase Sport (solo subclase Sport) ⁽²⁾ leer nota

⁽¹⁾ Nota: En el momento en que el número de mujeres participantes llegue a 6, se establecería el título de Campeona de España y daría opción a formar la selección nacional femenina con los mismo criterios expresados en el punto 3. **Equipo y Selección Nacional de Ala Delta.**

⁽²⁾ Nota: De momento no se establece la necesidad de obtener clasificación general por clubes o por CCAA en la clase 5, en el momento en que haya presencia de mas de 6 clubes o más de 3 CCAA en cualquiera de las clases, se producirían clasificaciones por estos conceptos con los tres mejores por club y 3 mejores por CCAA en cada manga.

7. Si el número de pilotos en alguna de estas subespecialidades aumentase de manera significativa, podría llegarse a tener que disputar los campeonatos de España de manera separada. Si llegase el caso, sería estudiado por la CTADL y si fuese necesario sería actualizado en este presente reglamento.
8. Pueden producirse casos en los que un piloto de clase 5 quiera competir en un campeonato del Mundo o campeonato de Europa de clase 1 o viceversa, para que esto pueda producirse, al menos mientras que se celebren los campeonatos de manera conjunta, el piloto estaría obligado a haber competido en el campeonato de España inmediatamente anterior a la competición internacional en la correspondiente clase, pudiendo optar por el 85% de la puntuación del ultimo campeonato de España, en el caso de no haber competido en el penúltimo campeonato de España, tal y como se detalla en el punto **3.1. Ranking Nacional de Ala Delta**

Con el fin de intentar conseguir la participación del mayor número de pilotos en los Campeonatos de España, tanto nacionales como internacionales, los campeonatos de España serán declarados eventos FAI de categoría 2 y se celebrarán, a ser posible, de Domingo a Sábado.

4.2. Excepciones

Para todos aquellos casos no contemplados en el presente reglamento, o que por defecto de forma puedan dañar los requisitos de un deportista, abrimos la vía de las excepciones, para que un piloto descontento pueda solicitar a la CTADL una revisión a su caso. Esta reclamación presentada por el deportista tendrá que ser por escrito y aportando toda la información acerca de su reclamación y documentación anexa si fuese precisa, remitida al Presidente de la CTADL. Éste a su vez enviará comunicado a todos los miembros de la comisión y se someterá a votación después de haber estudiado el tema.

Si la reclamación del deportista prospera, se podrá dictar una excepción que favorezca al deportista afectado.

5. DISTRIBUCIÓN PRESUPUESTARIA

5.1. Asignación Presupuestaria

La CTADL recibe anualmente una asignación desde la RFAE, procedente del CSD (Consejo Superior de Deportes). Esta asignación viene de una asignación fija por especialidad, mas otro importe que va en función del número de licencias de la especialidad y otra parte adicional que asigna el CSD en función de los resultados internacionales. Las medallas en campeonatos del Mundo y/o campeonatos Continentales aumentan nuestro presupuesto de una manera notable.

Esta asignación presupuestaria que recibe la CTADL no se puede distribuir de manera caprichosa.



Esta asignación sale de la asignación presupuestaria que el CSD entrega a la RFAE, y se elabora a partir de un presupuesto estimativo que ha de entregar el presidente de cada comisión dentro de la RFAE a finales de cada año sobre la base del calendario de competiciones tanto nacional como internacionales. Este presupuesto sirve de base para la distribución de la asignación, una vez asignada, pero siempre es por inferior importe, dependiendo de la asignación de CSD y de la distribución que haga la RFAE. **Consultar Anexo 03 Plantilla presupuesto comisiones**

5.2. Calendario Nacional de Ala Delta

Este calendario es presentado por la CTADL ante la asamblea de la RFAE y ha de ser aprobada por ésta. Ha de incluir todas aquellas pruebas o competiciones de interés tanto en el ámbito nacional como internacional, sobre todo las pruebas internacionales FAI de categoría 1. Este calendario se presenta conjuntamente con el Modelo proyecto deportivo que se entrega al CSD donde hay que ir marcando los objetivos y resultados deportivos conseguidos en nuestra subespecialidad en ciclos de cuatro años. **Consultar Anexo 01 Modelo proyecto deportivo 20XX-YY vacío** y con el **Anexo 03 Plantilla presupuesto comisiones**

5.4. Asignación Internacional

La asignación internacional sería por el resto del importe concedido por el CSD. Este importe depende de lo asignado por la RFAE a cada comisión, en función del fijo y del variable por el número de licencias y del extra en función de éxitos deportivos. Esta asignación también ha de ser distribuida en función de las pruebas asignadas en el calendario nacional y presentado en la plantilla presupuesto de comisiones.

5.5. Distribución Presupuestaria según Subespecialidades

La inclusión de nuevas subespecialidades en nuestro deporte nos obliga por tanto a reestructurar la distribución presupuestaria, al menos en lo que se refiere a la asignación internacional, siempre y cuando los campeonatos nacionales se continúen haciendo de manera conjunta. Desde el año 2009 se ha procedido a la diferenciación en dos campeonatos de España diferentes aunque coincidentes en lugar y fechas, en cuanto a clases se refiere. Clase 1 – alas flexibles y Clase 5 – alas rígidas. Esto supone que a partir de ahora habrá 2 selecciones nacionales, selección nacional de clase 1 y selección nacional de clase 5 y por tanto requerirá de una asignación presupuestaria.

La asignación internacional, de momento, solo le correspondería a la clase 1 y clase 5, ya que hasta el momento no se celebran eventos FAI de categoría 1 para la clase Sport. Esta asignación solo se adjudicará en caso de haberse celebrado Campeonato de España en dicha subespecialidad (mínimo de 6 participantes para que el campeonato sea oficial) dentro del año deportivo en curso. Puede darse el caso que el campeonato del mundo se celebre a primeros de año, con lo que el equipo nacional se habrá obtenido del nacional del año previo y anterior a este (60+40).

Los campeonatos del Mundo absolutos en clase 1 se celebran cada 2 años y suelen coincidir en los años impares, mientras que los campeonatos de Europa absolutos en clase 1 se celebran en los años pares, coincidiendo con los campeonatos del Mundo en clase 5 y el campeonato del Mundo femenino en clase 5. Éstos últimos se suelen celebrar incluso de manera conjunta (cto.mundo clase 1 femenino + cto.mundo clase 2 + clase 5).

Así nos encontraremos con años en los que coincidirán Camp. Europa clase 1 con Camp.Mundo clase 5 y otros años en los que tan solo habrá Camp. del Mundo en clase 1. De momento no hay campeonatos continentales en clase 5.

De esta manera se producirán casos en los que toda la asignación iría a Clase 1 (cuando no haya ninguna competición de selecciones de clase 5) y otros años en que esta asignación haya que distribuirla entre clase 1 y clase 5 (en los años en los que coincidan competiciones de selecciones en ambas categorías).



5.6. Distribución Presupuestaria con Relación a la Participación

Para realizar la distribución de la asignación internacional emplearemos el criterio de participación. Lo lógico parece ser distribuir la asignación en función de la participación en el inmediatamente anterior campeonato de España.

Tomemos por ejemplo este año 2009, Camp. de España Zujar

Participantes en Clase 1 47
Participantes en Clase 5 10

Total de pilotos 57

La distribución del presupuesto para actividad internacional del año 2010 se haría de la siguiente manera:

Asignación para Clase 1 82.46 % de la asignación internacional

Asignación para Clase 5 17.54 % de la asignación internacional

5.7. Modo de Empleo de la Asignación Internacional

El dinero que nos da el CSD es obviamente para la participación en eventos de Categoría 1, campeonatos de selecciones, llámese Campeonatos del Mundo, Campeonatos de Europa. Esto no quiere decir que no lo podamos emplear en otros eventos (eventos de categoría 2), pero el destino principal es subvencionar a la selección nacional.

Como es lógico hay campeonatos que resultarán mas caros que otros, campeonatos fuera del continente serán mas caros que aquellos celebrados en Europa o en España. Aquellos campeonatos que sean de arrastre son habitualmente mas caros.

Habrán miembros de la selección que quieran alojamientos de mas lujo, otros que quizás quieren mejor transporte, otros que querrán cenas más copiosas.

Todos estos factores, implican que establezcamos una distribución más coherente.

Con la asignación internacional correspondiente debemos establecer un orden en la distribución hasta que la asignación lo permita:

1. Pago de las inscripciones. Todos los miembros de la selección + jefe de equipo (sí así se requiere)
2. Desplazamientos al lugar del evento. Si son desplazamientos en avión y de manera conjunta, lógicamente el importe de los billetes y los importes por transportar el equipo deportivo.
3. Desplazamientos en furgón de alquiler. En campeonatos que se celebren en nuestro territorio o dentro del continente a distancias prudentes, se cubriría el alquiler del furgón y los gastos de desplazamiento de éste (combustibles, peajes, etc..)
4. Desplazamientos en lugar de destino. Los gastos de transporte, salario conductor y/o jefe de equipo, combustibles, dietas, serán cubiertos.
5. Si estos desplazamientos son individuales y se realizan en coche particular por ser campeonatos cercanos, se cubriría a razón del precio actual al que se pague el kilometraje
6. Alojamiento en destino. Si el alojamiento es conjunto y prudencialmente económico (casa de alquiler o similar) se cubriría. De no se así se asignaría un importe por pernoctación y que cada uno se aloje como mejor le parezca.



7. Manutención. Para la manutención se asignará un importe prudencial de manutención por día y a partir de ahí que cada uno se pague sus comidas
8. Gastos generales. Todos los demás gastos comunes necesarios

Como es lógico, se irán cubriendo estos gastos siempre en función de la asignación correspondiente y en función del orden indicado anteriormente.

Por la vía de las excepciones, consultar punto **4.2. Excepciones**, cualquier piloto o grupo de pilotos de cualquiera de las clases podrá realizar una reclamación a la CTADL ofreciendo una propuesta, la cual sería estudiada por la comisión y se le daría solución.

El importe de la subvención asignada al evento internacional FAI de categoría 1 correspondiente se repartirá equitativamente entre todos los miembros de la selección, siguiendo el orden de distribución anterior, siempre que estén clasificados dentro de los 12 preseleccionados del ranking nacional.

En el caso en que por cualquier circunstancia adicional acuda al evento FAI de categoría 1 algún piloto nacional que no pertenezca al grupo de los 12 preseleccionados del ranking nacional, tendrá que sufragarse todos los gastos por cuenta propia. No obstante, si el piloto en cuestión se encontrase clasificado dentro de los 20 primeros del ranking nacional, recibirá como subvención el importe de la inscripción a dicho evento.

5.8. Becas o Premios en Función de Resultados

Subvencionar a pilotos en función de los resultados conseguidos, es obviamente algo necesario y un acicate mas para que los pilotos se esfuercen en conseguir mejorar resultados.

Hasta ahora se ha venido realizando esto en distintas competiciones, siempre y cuando haya un sobrante del dinero antes mencionado.

Tengamos en cuenta que esta asignación en función de resultados es abierta, puede optar a ella cualquier piloto cualificado, sea o no, miembro de la selección. Hasta ahora esto también se había remitido a algunas competiciones concretas (eventos de categoría 2), el año pasado Pre-Europeo de Ager, Pre-Europeo de Greifenberg, Bassano, etc. Pruebas incluidas previamente en el Calendario de Ala Delta y en la Plantilla presupuesto Comisiones.

A partir de ahora, abriríamos esto aún más, tirando para ello del ranking internacional de la FAI CIVL.

El ranking FAI se elabora con los resultados de los pilotos en competiciones FAI de categoría 1 (mundial, camp. continentales) y eventos de categoría 2. Este ranking te otorga una serie de puntos en función de tu resultado frente a tus rivales. El ranking se actualiza con tus mejores cuatro competiciones de los últimos 3 años y tiene en cuenta los siguientes factores:

- Pp= posición actual en el Ranking
- Pq,Pn,Ta=ranking de la competición en cuestión en función de otras competiciones dentro del mismo ranking
- Td=El valor de la competición disminuye con el tiempo, de lo contrario tendríamos el mejor ranking en lugar del ranking actual.
- El ranking se actualiza con tus mejores cuatro competiciones de los últimos 3 años

Esta es la formula actual: **WPR=round(Pp*Pq*Pn*Ta*Td*100,1)**

Esta formula se revisa y actualiza con frecuencia por lo que siempre nos remitiremos al documento mas reciente publicado en la web de FAI CIVL <http://civlrankings.fai.org/?a=304&>

Para el reparto o asignación de premios en función de resultados siempre se tendrá en cuenta el ranking mas reciente publicado, previo al reparto de becas. Este se puede consultar en http://www.fai.org/hang_gliding/rankings y por lógica tanto para clase1 como para clase5. Teniendo en cuenta que el reparto de becas se realizará siempre con el sobrante después de cubrir los eventos de categoría 1 y con la asignación para cada una de las subespecialidades, en el caso de haber sobrante. Es decir, el sobrante



de clase1 se emplea en becas para pilotos de clase1 y el sobrante de clase 5 en becas para pilotos de clase5, no serían intercambiables.

Para tener derecho a las becas por resultados es requisito indispensable haber competido en al menos dos competiciones del calendario FAI-CIVL del año en curso

El pago de las becas, empleando el sobrante de la asignación internacional dentro de cada una de las especialidades se realizaría siempre siguiendo el ranking internacional WPRS a fecha 2 de Enero del siguiente año, para así poder recoger todos los eventos FAI del año, siguiendo esta tabla

Piloto clasificado entre los 150 primeros: 3%

Piloto clasificado entre los 100 primeros: 6%

Piloto clasificado entre los 75 primeros: 9 %

Piloto clasificado entre los 50 primeros: 12%

Piloto clasificado entre los 25 primeros: 20%

Piloto clasificado entre los 10 primeros: 30%

Piloto clasificado entre los 5 primeros: 40%

Piloto clasificado en el puesto 1: 50%

El importe a repartir nunca debe superar la asignación correspondiente. En el caso en que esto se produjese se recalcularía la anterior tabla realizando una reducción proporcional.

5.9. Reserva Presupuestaria Excepciones

Se establece a partir de ahora una reserva del 5% de la asignación internacional, para casos de excepción. Consultar apartado **4.2. Excepciones**. Todo piloto que considere que sus méritos deportivos o gastos generados por asistir a eventos internacionales no han sido debidamente cubiertos, podrá presentar una reclamación mediante la vía de las Excepciones a la CTADL. Siempre por escrito y aportando toda la documentación necesaria para respaldar dicha reclamación.

Esta excepción se debe presentar antes del cierre del año en curso y antes de que se proceda a la distribución de la asignación a Becas por Resultados. En el caso que no se produzcan excepciones o bien, que estas no sean aceptadas por la CTADL, este 5% se incorporará a la asignación de Becas por resultado.

5.10. Asignación Porcentual de la Asignación Presupuestaria

Se establece a partir de ahora la siguiente tabla de reparto de la asignación presupuestaria, tanto Nacional como Internacional

CONCEPTO	%	DESTINO
Asignación Nacional	100%	Campeonato de España
Asignación Internacional		
Evento de Categoría 1 (Cto. Mundo o Cto de Europa)	80%	Este porcentaje refleja lo destinado a Clase1 y Clase5, distribuido a su vez siguiendo lo establecido en el Apto. 5.5. Distribución Presupuestaria según Subespecialidades
Becas por resultado	15%	Se distribuirá a primeros de año siguiendo el ranking WPRS a 2 de Enero del año en curso siguiendo la tabla de distribución en 5.8. Becas o Premios en Función de Resultados
Reserva presupuestaria Excepciones	5%	De no haber excepciones o no ser aceptadas por la comisión se incorporaría a las becas por resultado.



En el caso de no repartirse todo del presupuesto, el sobrante se quedaría como remanente para el cubrir los gastos de la competición internacional del siguiente año. Importante seguir las normas marcadas por la RFAE en relacion con esta opcion de "remamnentes"

6. ANEXOS.

- 6.1. Anexo 01. Modelo proyecto deportivo 20XX-YY
- 6.2. Anexo 02 Calendario XXXX_Ala Delta
- 6.3. Anexo 03 Plantilla presupuesto comisiones