

**REGULAMENTO CAMPEONATO SUL  
BRASILEIRO DE PARAPENTE 2017**

## ÍNDICE

<b>ÍNDICE</b> .....	<b>2</b>
<b>ITEM I - CONSIDERAÇÕES GERAIS</b> .....	<b>4</b>
I.1 - OBJETIVOS .....	4
I.2 - LOCAL .....	4
I.3 - PROGRAMAÇÃO.....	4
I.4 – INSCRIÇÕES.....	4
I.5 – CATEGORIAS.....	5
I.6 – PREMIAÇÕES DA ETAPA.....	6
<b>ITEM II - CONFEÇÃO DO RANKING SUL-BRASILEIRO</b> .....	<b>8</b>
II.1 – DESCARTES .....	8
II.2 - VALIDADE DA ETAPA.....	9
II.3 - VALIDADE DO CAMPEONATO.....	9
II.4 - EMPATES .....	9
<b>ITEM III - ORGANIZAÇÃO DAS ETAPAS DO CSBP</b> .....	<b>10</b>
III.1 - ORGANOGRAMA .....	10
III.2 - ATRIBUIÇÕES.....	10
III.2.1 - ORGANIZAÇÃO GERAL.....	10
III.2.2 - JUIZ GERAL.....	11
III.2.3 - OBSERVADOR .....	11
III.2.4 - JÚRI PARA PROTESTOS .....	12
III.2.5 - ASSISTENTES TÉCNICOS .....	12
III.2.6 - COMPUTAÇÃO .....	12
III.2.7 - COMUNICAÇÕES .....	12
III.2.8 - METEOROLOGIA .....	13
III.2.9 - TRANSPORTE .....	13
III.2.10 - POLÍCIA .....	13
III.2.11 - SERVIÇO MÉDICO.....	13
III.2.12 - SALVAMENTO.....	14
III.3 ORGANIZAÇÃO DAS ETAPAS DO CSBP .....	14
<b>ITEM IV – PROVAS</b> .....	<b>16</b>
IV.1 -TIPOS .....	16
IV.1.1 CORRIDA PARA O GOL .....	16
IV.1.2 TEMPO INDIVIDUAL .....	16
IV.2 - ORIENTAÇÕES .....	17
IV.3 - SUGESTÕES .....	17
<b>ITEM V - DÍNAMICA DAS PROVAS</b> .....	<b>18</b>
V.1 - JANELA .....	18
V.2 - MONTAGEM DOS PARAPENTES .....	19
V.3 - SISTEMA DE DECOLAGEM .....	19

V.4 - TENTATIVAS DE DECOLAGEM.....	19
V.5 - SEGURANÇA NO VOO.....	20
V.6 - GOAL.....	21
V.7 - TOMADA DE TEMPOS.....	22
V.8 - MARCAÇÃO DO VOO.....	23
V.9 - CONFIRMAÇÃO DO VOO.....	23
V.10 – PORTÃO DE LARGADA.....	24
V.11- PILÕES.....	24
V.12 - ÁREA DE POUSO.....	24
V.13 – PARALISAÇÃO OU CANCELAMENTO DA PROVA.....	24
V.14 - PROTESTOS.....	25
V.15 - PENALIDADES.....	25
<b>ITEM VI - SISTEMA DE PONTUAÇÃO.....</b>	<b>27</b>
VI.1 - GENERALIDADES.....	27
VI.2 - PONTUAÇÃO DO ESTADO.....	27
VI.3 – PARÂMETROS DE APURAÇÃO.....	27
<b>ITEM VII - PARAPENTES E EQUIPAMENTOS.....</b>	<b>30</b>
VII.1 - PARAPENTE RESERVA.....	30
VII.2 - EQUIPAMENTOS DE SEGURANÇA.....	30
VII.3 - RÁDIOS.....	30
VII.4 - LASTRO.....	31
VII.5 - PROPULSÃO.....	31
<b>ITEM VIII - DISPOSIÇÕES FINAIS.....</b>	<b>32</b>
VIII.1 - REGULAMENTOS DE VOO.....	32
VIII.2 - TERMO DE RESPONSABILIDADE.....	32
VIII.3 - TERMO DE AUTORIZAÇÃO.....	32
VIII.4 - AUTORIDADES.....	33
VIII.5 - ADENDOS.....	33
VIII.6 - OBSERVAÇÕES.....	33



## **ITEM I - CONSIDERAÇÕES GERAIS**

### **I.1 - OBJETIVOS**

As Federações Paranaense, Catarinense e Gaúcha, promovem o Campeonato Sul-Brasileiro de Parapente – CSBP, para difundir o esporte entre os três Estados do Sul promovendo a troca de experiências e amizade entre os pilotos dos três Estados e pilotos visitantes de outros Estados também.

### **I.2 - LOCAL**

A escolha do local e data de realização dos eventos, fica a cargo de cada Federação e deverá ser em data que não conflita com as etapas dos Campeonatos Regionais.

### **I.3 - PROGRAMAÇÃO**

Caberá à organização de cada etapa a divulgação de um programa onde constem as datas para inscrições valores a serem cobrados pela inscrição, cerimônias de abertura e encerramento, dias de competição e, ainda, um regulamento local constando as regras adicionais. Estes documentos deverão ser enviados a Federação e Clubes com uma antecedência mínima de quinze dias.

### **I.4 – INSCRIÇÕES**

As inscrições para as etapas do CSBP devem ser feitas eletronicamente por meio do site de cada Federação, sendo obrigatório o piloto possuir registro CIVLID no



site da FAI (<http://civlrankings.fai.org/FL.aspx?a=308>). Cada piloto, no ato da confirmação da inscrição, no local das provas, terá que apresentar:

- Habilitação Desportiva emitida pela Associação Brasileira de Parapente – ABP ou Associação Brasileira de Voo Livre-ABVL. Carteira de Associado do Clube de Voo a que pertence, acompanhada do comprovante de pagamento da anuidade atualizada.

- Comprovante de quitação dada pelo clube que esta em dia com a Federação a qual é associado.

O valor da inscrição para o CSBP - é de responsabilidade de cada Federação que organiza a etapa, sendo o valor máximo estipulado (valor para pagamento antecipado) de R\$ 120,00 para etapa de 2 dias e R\$ 180,00 para etapa de 3 dias. Quem optar por pagamento no local, podem se inscrever se sobraem vagas, R\$ 150,00 para etapa de 2 dias e R\$ 200,00 para etapa de 3 dias,

Quem optar por pagamento adiantado, realizar depósito bancário com os respectivos centavos para identificar o piloto pagante.

É obrigação do Clube e Federação organizadora da etapa providenciar transporte para a decolagem, e resgate no sentido do eixo da prova até o Goal, e retorno ao local de apuração da prova.

É obrigação do promotor do evento (clubes) entregar ao piloto inscrito que realizaram o pagamento os kits e brindes (camiseta) previstos para aquela etapa, mesmo quando cancelada.

## **I.5 – CATEGORIAS**

O Sul Brasileiro contará com 5 (cinco) categorias distintas:

- **OPEN:** Será formada por todos os pilotos inscritos na competição. (Parapentes homologados LTF - DHV 2-3 ou inferior, afnor Performance ou inferior, EN D ou inferior); Todas as velas que foram adaptadas pelas fábricas para atenderem as normas da categoria "CCC", devem obrigatoriamente serem atualizadas para



competirem. As que não tiverem esta atualização não poderão competir. Salvo as exceções das velas que não foram exigidas pela FAI que se façam tais correções, tal como discriminadas no site da FAI, link: <http://www.fai.org/civl-our-sport/competition-class-paragliders>.

- **SERIAL:** Será formada por pilotos que competem com parapentes homologados EN D ou inferior, mas que não tenham mais que 7 de A.R. (Aspect Ratio / alongamento);
- **SPORT:** Será formada por pilotos que competem com parapentes homologados LTF - DHV 2 ou inferior, afnor Standard, EN C ou inferior;
- **SPORT LIGHT:** Será formada por pilotos que competem com parapentes homologados LTF - DHV 1, 1-2, EN A e B.
- **FEMININO:** pode ser com qualquer tipo de parapente homologado.

As categorias inferiores concorrem nas superiores ex – Open é DHV 3 + 3/2 + 2+ 1/ 2 e 1 Serial é DHV 2/3 + 2 + 1 /2 e 1 e Serial light é DHV 2 + 1/ 2 e 1 e o feminino concorre nele mesmo e em todas as outras categorias.

## **I.6 – PREMIAÇÕES DA ETAPA**

Ao final de cada etapa o promotor do evento terá que oferecer uma premiação aos 3 (três) melhores colocados de cada categoria.

A premiação terá que ter no mínimo, um troféu do 1º ao 3º colocados para as categorias: OPEN, SERIAL, SPORT, SPORT LIGHT. A premiação da categoria FEMININO, é opcional. Estes troféus deverão ter um padrão de qualidade, e sempre mencionando a etapa do CSBP bem como a logomarca das três Federações.

Solicita-se aos organizadores que providenciem junto aos promotores ou patrocinadores do evento prêmios escalonados do 1º ao 5º colocados, como forma de incentivo á participação no evento e desenvolvimento do esporte que, podem ser em bens ou valores monetários.



As camisetas que forem feitas para o evento, devem ter a logomarca das três Federações.

## **I.7 LISTA DE PRESENÇA**

É obrigatório todos os pilotos assinarem a lista de presença antes da decolagem. Em caso de desistência de decolagem, também é obrigatório o piloto informar na lista de presença essa desistência. Essa lista será utilizada na apuração da prova e também no controle do resgate dos pilotos, garantindo assim que todos os pilotos que decolaram, foram resgatados. Pilotos que não assinarem a lista de presença, e não informarem a desistência da decolagem, serão penalizados.



## ITEM II - CONFECCÃO DO RANKING SUL-BRASILEIRO

### II.1 – DESCARTES

Os descartes por etapa no Campeonato Sul-Brasileiro seguirão os critérios adotados de acordo com o **REGULAMENTO PWC 2015**.

Nos moldes atuais, o descarte será a cada prova, onde será descartado 25% (vinte e cinco por cento) a cada dia sobre a prova onde o piloto teve maior diferença de pontuação entre sua pontuação e a pontuação do primeiro colocado.

Exemplo: Se o piloto "x" no dia fez 435 pontos e o primeiro colocado fez 635 pontos, temos uma diferença de 200 pontos. No dia seguinte o mesmo piloto "x" fez 850 pontos e o primeiro colocado 950 pontos, temos uma diferença de 100 pontos, então serão descontados os 25% sobre a maior diferença de pontuação, ou seja, sobre os 200 pontos do primeiro dia. Supondo uma terceira prova onde o piloto "x" faça 680 pontos e o primeiro faça 980 pontos, teremos uma diferença de 300 pontos. Logo serão aplicados os 25% em cima dos 300 pontos, que se tornou a maior diferença de pontuação entre o piloto "x" e a pontuação do primeiro colocado.

Todo descarte é pessoal, sempre referente a diferença entre a "sua" pontuação e a pontuação e do primeiro colocado. O cálculo acima é feito automaticamente pelo programa usando a fórmula PWC2015.

(<http://pwca.org/sites/default/files/Attachement-page/PWCA%20Competition%20Rules%202015.pdf> - Appendix D: Fixed Total Validity (FTV) Pag. D1).





## **II.2 - VALIDADE DA ETAPA**

O número de participantes para que a etapa seja realizada é de no mínimo 20 pilotos de qualquer categoria. Cada etapa devera ter a previsão de no mínimo duas provas, podendo ter até três. Ocorrendo a realização de 1 (uma) única prova válida a etapa será validada.

## **II.3 - VALIDADE DO CAMPEONATO**

O titulo de Campeão SUL-BRASILEIRO poderá ser atribuído se tiver sido realizado ao final pelo menos 2 (dois) voos validos.

Será declarado o ESTADO vencedor, aquele que obtiver a maior soma de pontos com os 4 (quatro) melhores pilotos por dia de seu estado.

Cada Federação deverá reter 10 % do valor arrecadado nas inscrições, para que no final das etapas e no encerramento, se faça uma premiação aos 5 (cinco) primeiros colocados INDIVIDUAIS do ano nas diversas categorias, esta premiação deverá ser feita na ultima etapa do ano. O custo desta premiação será rateado entre as 3 (três) Federações.

## **II.4 - EMPATES**

Em caso de empates na classificação final, tanto para o Campeão da Etapa, como para o titulo de Campeão Geral, o desempate se fará pelo maior descarte, caso o empate persista, usa-se a comparação dos melhores resultados sucessivamente.



## **ITEM III - ORGANIZAÇÃO DAS ETAPAS DO CSBP**

A organização técnica de cada etapa, regulamentos e sistemas de pontuação não será delegada em nenhuma hipótese. Caberá as três Federações indicar os responsáveis por tais áreas e os custos deverão ser cobertos pelo que for arrecadado com as inscrições.

### **III.1 - ORGANOGRAMA**

A estrutura de organização da etapa deverá ter, no mínimo, o seguinte organograma:

FCVL – FVLP – FGVb / Organização Geral / Juiz geral / Salvamento / Transporte dos pilotos / Marcação do voo / Computação.

### **III.2 - ATRIBUIÇÕES**

#### **III.2.1 - ORGANIZAÇÃO GERAL.**

A organização geral, tendo obrigatoriamente pelo menos um membro da diretoria da Federação e Clube organizador, cabe as responsabilidades administrativas do evento, tais como material de competição, policiamento, assistência médica, alojamentos, alimentação, comunicações, transporte, promoção, divulgação e premiação.



### **III.2.2 - JUIZ GERAL**

O Juiz Geral do Evento será escolhido pelas FCVL, FVLP e FGVL a cada etapa, e será o responsável pela coordenação técnica da competição.

Deverá ser uma pessoa experiente, com boa noção de regras esportivas e ater se estritamente a esta Norma para a etapa.

Deverá realizar o briefing com os Pilotos antes de cada prova.

Ele não deverá ser questionado pelos pilotos durante a competição e poderá aplicar penalidade em pontos ou excluir competidores por condutas não condizentes com os regulamentos. A despesa deste Juiz Geral será coberta pelo promotor do evento.

Durante a competição se houver algum acidente, o juiz terá que preencher um relatório com todas as informações possíveis do acontecido, inclusive anexando testemunhas que viram o acidente, segue anexo um modelo que poderá ser usado para tal.

### **III.2.3 - OBSERVADOR**

Observadores serão os representantes da FCVL, FVLP e FGVL preferencialmente os membros de sua Diretoria Técnica, presentes ao evento para verificar o seu bom andamento. Eles são também conselheiros do Juiz Geral e devem:

- Reportar ao Juiz Geral quaisquer irregularidades ou transgressões ao regulamento ou comportamentos prejudiciais à segurança dos competidores, do público ou de alguma maneira prejudiciais ao esporte;

- Assessorar o Juiz Geral na tomada de decisões e na interpretação de regras e regulamentos;

- Reunir informações e fatos importantes a serem considerados no caso de protestos;

Uma etapa não poderá ser invalidada pela ausência dos observadores das Federações.



### **III.2.4 - JÚRI PARA PROTESTOS**

É o órgão que julga os protestos dos pilotos contra decisões do Juiz Geral. O Júri deverá ser formado por 3 (três) pessoas da organização do evento e/ou da Diretoria Técnica da FCVL, FVLP e FGVb e que não estejam entre os competidores.

O Júri deverá emitir sua decisão sempre baseado nesta Norma e nas regras ditadas pelos organismos normalizadores do esporte.

### **III.2.5 - ASSISTENTES TÉCNICOS**

Estes assistentes organizarão os trabalhos na decolagem e nas áreas de pouso.

Eles deverão checar se tudo está pronto para o começo da prova, de acordo com a orientação do Juiz Geral.

Na decolagem é sua obrigação:

- a) organizar a área de montagem dos parapentes;
- b) autorizar o acesso á rampa;
- c) anotar as ocorrências no pouso (crash, aproximações perigosas, etc.).

### **III.2.6 - COMPUTAÇÃO**

Um centro de computação de resultados deverá ser montado para processar e apresentar ao Juiz Geral todos os resultados e informações da competição.

### **III.2.7 - COMUNICAÇÕES**

Deverá ser criado um centro de comunicações por radio para comunicação entre os organizadores. Uma frequência de emergência deverá ser estabelecida para que os pilotos possam contatá-la no caso de algum acidente fora da área de decolagem.



### **III.2.8 - METEOROLOGIA**

A organização deverá providenciar e apresentar diariamente ao Juiz Geral uma planilha com todas as informações meteorológicas previstas para a região das provas, coletadas em serviço reconhecido pelo Departamento de Aviação Civil, para ajudá-lo na seleção da prova do dia.

### **III.2.9 - TRANSPORTE**

Deverá haver transporte oficial, sob a orientação do Juiz Geral, que transportará os pilotos para a decolagem e o seu resgate no eixo da prova em rodovias principais. Os pilotos devem por conta própria se deslocar até as rodovias principais e esperar pelo resgate.

Os organizadores determinarão ao resgate oficial, uma rota e horários predeterminados que sejam anunciados e afixados todos os dias na decolagem.

Nenhum desvio fora da rota anunciada poderá ser feito.

O transporte oficial para a decolagem deverá estar disponível somente para os Assistentes oficiais do Juiz Geral e para os pilotos inscritos.

Os pilotos devem carregar e descarregar seus equipamentos. Os pilotos são os únicos responsáveis por estarem prontos na decolagem, com seus equipamentos, para o início da prova. Pilotos que desejarem ir para a decolagem com o transporte oficial deverão estar na hora no local de saída do transporte oficial.

### **III.2.10 - POLÍCIA**

A Polícia local deverá ser contatada e estar pronta a resolver qualquer ocorrência durante o evento, coordenando o tráfego e o público para não criarem problemas para o bom andamento do evento.

### **III.2.11 - SERVIÇO MÉDICO**

Informações sobre atendimentos de emergência, ambulância, hospitais deverão ser disponibilizados durante o evento para as necessidades que puderem



ocorrer. As Federações sugerem que todos os pilotos tenham um seguro de acidentes pessoais para esses casos.

### **III.2.12 - SALVAMENTO**

O Corpo de Bombeiros da cidade deverá ser contatado para dar toda a assistência necessária para o salvamento de um piloto em situações de emergência. Eles são homens treinados e experientes em salvamentos e somente eles deverão estar autorizados a socorrer pilotos nesses casos, e deverão estar presentes na rampa antes de qualquer decolagem ser autorizada.

### **III.3 ORGANIZAÇÃO DAS ETAPAS DO CSBP.**

Os organizadores (Clube, associação, pessoa física ou jurídica) que venham a realizar um evento devem dispor:

- a) Transporte para a decolagem e resgate do Goal;
- b) Ambulância de plantão;
- c) Bombeiros ou equipe de resgate e salvamento;
- d) 1 cópia do regulamento atualizado;
- e) Mapas da região;
- f) auxiliares para decolagem e pouso;
- g) água e um kit lanche para cada dia de prova;
- h) camiseta do evento para os pilotos;
- i) um microcomputador com impressora compatível com o programa de apuração;
- j) Cada Federação deverá ter um programa para computação dos resultados compatível com este regulamento;



k) o organizador do evento deverá apresentar pessoa capacitada para utilização do programa de cálculos com o qual serão computados os resultados das provas, o custo desta computação deverá ser acertado entre as partes.



## **ITEM IV – PROVAS**

### **IV.1 -TIPOS**

A escolha da prova deverá estar sempre entre um dos tipos apresentados abaixo:

**CORRIDA PARA O GOL**

**TEMPO INDIVIDUAL**

#### **IV.1.1 CORRIDA PARA O GOL**

Esta prova consiste em percorrer uma distância pré-determinada com ou sem ponto de contorno (pilões), a partir de uma faixa virtual (GPS) aberta em horário pré-estabelecido. Será vencedor o piloto que primeiro cruzar a faixa do pouso, ou seja, que primeiro marcar um ponto no raio do gol. É obrigatória a comprovação através do GPS. Os pontos desta prova serão dados pela fórmula geral, exceto se nenhum competidor atingir o gol. Neste caso usa-se a fórmula de distância.

#### **IV.1.2 TEMPO INDIVIDUAL**

Esta prova consiste em percorrer determinada distância com ou sem ponto de contorno entre a decolagem e um portão real de uma área de pouso, no menor tempo possível. Os pontos desta prova serão dados pela fórmula geral, exceto se nenhum competidor atingir o gol. Neste caso usa-se a fórmula de distância. Para essa prova conta-se o tempo individual de cada piloto a partir do portão de entrada ou saída (start gate).





## **IV.2 - ORIENTAÇÕES**

A escolha dos pilotos da comissão técnica poderá ser feita escrevendo 3 nomes na ficha de inscrição, ou nomeada (pelo menos um piloto de cada estado - RS, SC, PR). Esta comissão ajuda o Juiz de prova a escolher a melhor rota para a prova.

Nenhuma prova do Circuito pode ter menos de 25 km.

Todas as provas válidas podem valer 1.000 pontos, como base na distância percorrida pelo primeiro piloto.

A prova será considerada válida caso atinja no mínimo a pontuação de 200 pontos.

O GOL deverá ser localizado preferencialmente, próximo a locais habitados e que permitam a afluência de público para assistir à chegada dos pilotos, de preferência na cidade patrocinadora.

Uma prova não poderá ser alterada se algum piloto já tiver decolado para a prova escolhida.

A prova não será validada se nenhum piloto decidir decolar.

## **IV.3 - SUGESTÕES**

Os organizadores deverão apresentar no regulamento adicional uma lista de sugestões de pilões e pousos e/ou provas.

Os responsáveis pela organização da infra-estrutura deverão providenciar a identificação desses pontos através de coordenadas geográficas.

As sugestões apresentadas não as tornam uma opção obrigatória. Elas poderão ser alteradas pelo Juiz Geral desde que permaneçam dentro dos tipos determinados.



## ITEM V - DÍNAMICA DAS PROVAS

### V.1 - JANELA

A janela da prova pode ser declarada aberta sem a obrigatoriedade de verificação da presença de todos os pilotos na decolagem. A janela não poderá ser declarada aberta antes de 15 (quinze) minutos após o término do briefing geral.

O juiz só poderá estender a abertura da janela, se a decisão for tomada antes do primeiro piloto decolar. A janela só pode ser aberta pelo juiz geral em condições supostamente seguras.

Para que a prova seja válida, a janela deve ficar aberta pelo tempo que der a fórmula: número de pilotos, vezes 1 (um) minuto, dividido pelo número de decolagens simultâneas da rampa. Ex. 80 pilotos inscritos X 1 min / nº. de 2 decolagens simultâneas = 40 min. (tempo mínimo de abertura da janela).

Os pilotos são os únicos responsáveis pelas suas presenças na hora correta, na decolagem, para o briefing diário, assim como, tomar ciência do que estiver afixado no quadro de avisos.

Os pilotos que usarem GPS devem limpar o Tracklog antes de decolar para as provas, facilitando a conferência e marcação do voo, se não o fizerem, podem vir a ser penalizados. Ex- último a decolar no próximo dia.

É responsabilidade de o piloto manter-se informado.



## **V.2 - MONTAGEM DOS PARAPENTES**

Deverá ser criado e respeitado um corredor de decolagem para cada rampa. O Juiz Geral e seus Auxiliares darão as instruções para o correto posicionamento dos parapentes, fora e dentro da área de decolagem.

O Juiz Geral tem autoridade para desclassificar ou penalizar em pontos pilotos que insistirem em permanecer no corredor de decolagem.

## **V.3 - SISTEMA DE DECOLAGEM**

Os pilotos só poderão decolar após o término do briefing geral.

Terão a preferência para decolar: Na primeira prova do ano, os 10 primeiros colocados no campeonato Sul Brasileiro do ano anterior e os 5 primeiros colocados de cada campeonato estadual. Nas demais provas, os 05 primeiros pilotos do ranking geral e 05 da prova válida anterior e os 5 primeiros colocados de cada campeonato estadual.

A decolagem só poderá ser autorizada pelo Juiz Geral em condições supostamente seguras.

O tempo mínimo entre a abertura da janela e a abertura do start é de 30 minutos. Sendo assim, o tempo mínimo entre o término do briefing e a abertura do start é de 45 minutos. O tempo entre a abertura do start e o término do briefing, deve ser superior ao tempo mínimo de janela aberta para validar prova (ITEM V.1). Ex.: 13:10 (término briefing) + 40 minutos (tempo mínimo de abertura da janela) = 13:50 (horário mínimo para abertura do start).

## **V.4 - TENTATIVAS DE DECOLAGEM**

Pilotos interessados em decolar deverão posicionar-se com seu equipamento no corredor de decolagem quando estiverem totalmente equipados. Chegando a sua vez, cada piloto terá três (três) minutos para decolar.

Pilotos que se apresentarem para decolar e não o fizerem no tempo estipulado, em condições supostamente seguras, e forem solicitados a sair da rampa por outros pilotos ou por assistentes de decolagem, devem sair da decolagem e reentrar na



fila, atrás dos outros pilotos que estiverem esperando a vez. Os pilotos que não respeitarem essa norma estarão sujeitos a receber uma penalidade de 10% em pontos da prova.

Um piloto que declarando sua intenção de decolar, force outro a sair da rampa, deverá decolar em seguida, sem demora e não poderá desistir de decolar para reentrar na fila em outra posição.

Não há limite para as tentativas de decolagem, mas cada piloto só poderá fazer um voo por prova. É considerado voo desde que o piloto fez uma aproximação para pousar ou mostrou qualquer intenção para ganhar altura.

Crash na decolagem ocasionado por interferência de outras pessoas e que, não seja por erro do piloto, não deve penalizá-lo. Nova tentativa de decolagem deverá ser permitida.

## **V.5 - SEGURANÇA NO VOO**

### **COMISSÃO DE SEGURANCA.**

Será formada pelos três primeiros pilotos da classificação geral até o momento do evento, e mais um piloto local tirado desta mesma classificação geral, totalizando quatro pilotos.

Estes pilotos vendo que durante a prova a condição se apresenta perigosa para prosseguir com a competição, reportam ao juiz geral a condição que esta vendo, em 3 (três) níveis de perigo.

Nível – 1 – a condição ainda esta boa;

Nível – 2 – atenção em algumas partes da prova;

Nível – 3 – situação crítica, pousar imediatamente.

O Juiz geral pode interromper a prova em qualquer momento. A paralisação da prova será comunicada na frequência de emergência.



Se dois dos quatro reportarem nível – 3, o diretor de prova analisa e pode paralisar a prova, comunica por rádio a sua decisão.

Se a comunicação entre os pilotos da comissão e o Juiz geral não pode ser estabelecida, os pilotos da comissão terão a responsabilidade de paralisar a prova, se pelo menos dois pilotos da comissão reportar Nível – 3.

Uma das responsabilidades dos pilotos é voar de forma segura, respeitando as normas de segurança e de tráfego aéreo. Pilotos que não respeitam as normas de tráfego aéreo ou envolvidos em colisões em voo serão penalizados. Em função da gravidade da falta à penalidade poderá ser em pontos perdidos, em desclassificação da prova ou em desclassificação da competição.

Por razões de segurança o Juiz Geral poderá especificar uma direção obrigatória de rotação das térmicas no espaço aéreo ao redor da decolagem, que deverá ser obedecida por todos os competidores (dias pares = direita, dias ímpares = esquerda).

Um parapente chegando a uma térmica deve entrar no mesmo sentido de rotação do primeiro parapente que ali chegou, independentemente da posição ou diferença de altura entre eles.

Voos dentro de nuvens são proibidos.

Acrobacias e rasantes durante as provas são proibidos. Só podem ser autorizados em voos de demonstração, para pilotos com experiência comprovada (Nível 4 - Avançado) e com equipamento apropriado.

Pilotos que se apresentem para decolar sem suas condições físicas normais, isto é, com lesões físicas e/ou sob efeito de medicamentos, drogas ou álcool devem ser proibidos de decolar para a prova e, no caso de reincidência, ser desclassificados da etapa.

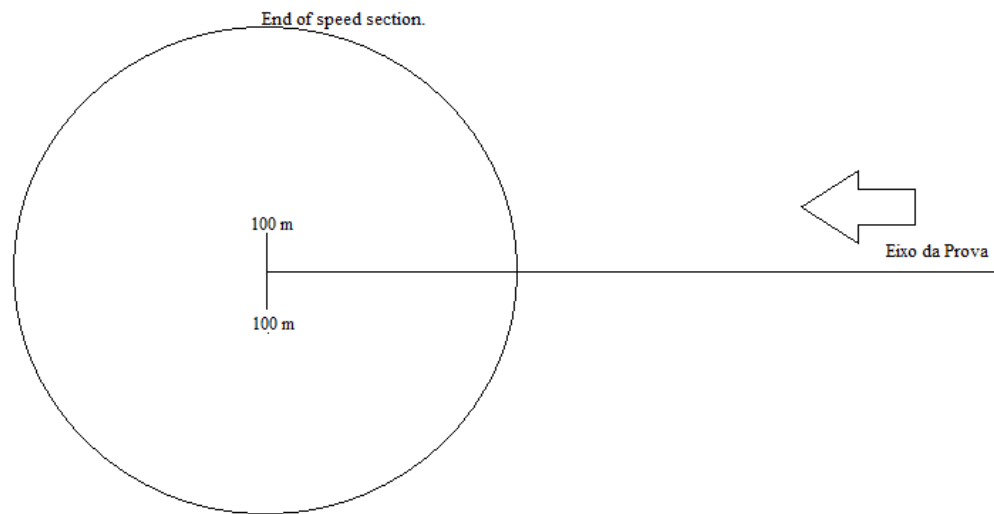
## **V.6 - GOAL**

Por padrão, haverá um cilindro (raio de velocidade) que será utilizado como tomada de tempo final (end of speed section), e outro cilindro como último raio do goal (gol cilindro). Pode ser utilizado também uma faixa virtual (gol linha), que fica no

waypoint final perpendicular ao eixo da prova e o piloto deve cruzar sobre essa linha virtual.

Seguindo por padrão, raio de 400m para o cilindro (raio do goal) ou Linha de 200m para o Gol Linha (sendo 100m para um lado do eixo de prova e 100m para o outro lado do eixo de prova). O raio do gol poderá ser alterado diariamente pela comissão técnica.

Exemplo de Gol Linha:



\* A diferença entre os raios do “end of speed section” e o do “goal” não pode ser menor que 1500 m, sendo aconselhável a distância de 2000 m.

Não haverá juiz de pouso ou de goal, sendo a entrada no cilindro virtual comprovado somente através do track log do gps.

Obs.: o piloto deverá ter um ponto de track log dentro do raio principal, não importando o tempo que o piloto leve para percorrer a distância do raio de velocidade até o raio do goal. Caso o piloto não atinga o raio goal, considera-se apenas a distância percorrida pelo piloto, considerando como não feito o GOAL.

## V.7 - TOMADA DE TEMPOS

À hora da partida deve ser tomada quando o piloto entrou ou saiu do portão virtual comprovado pelo GPS e for arredondada para a segundo mais próximo. A. hora



de chegada deve ser comprovada pelo GPS e ser arredondada para o segundo mais próximo.

O tempo de voo será a diferença entre a hora de chegada e a de partida.

## **V.8 - MARCAÇÃO DO VOO**

Só será aceito GPS, que não possam ter seu track log alterado externamente, gravando obrigatoriamente a altura no seu track log, e sejam compatíveis com o programa de apuração de resultados.

Os pilotos deverão se informar sobre a compatibilidade do seu GPS antes da prova, e caso o aparelho utilize cabos diferente de garmin e USB, trazer seu próprio cabo.

Exemplo de GPS aceito: Garmin: 60... 76... Brauniger: Compeo, Flytec 5030- 5020, Flymaster B1Nav, B1-live; LK8000 via cartão de memória ou outro meio digital conforme solicitado pelo apurador.

Todas as distâncias deverão ser calculadas utilizando-se o método de cálculo de distâncias através de coordenadas geográficas do Grande Círculo, considerando-se sempre a distância do objetivo menos quanto faltou para o piloto alcançá-la e arredondando-se o resultado para frações de 10 metros.

Os pilotos cujas marcações contiverem erros e forem feitas reclamações ou protestos deverão ser penalizados em pontos. A falsificação deliberada de detalhes do pouso deve levá-lo a uma desclassificação.

A marcação do voo só poderá ser feita no dia da prova, no local e hora determinados pela organização do evento. Pilotos que não comparecerem à marcação dos voos dentro do horário estipulado deverá ter seus resultados para aquela prova anulados.

## **V.9 - CONFIRMAÇÃO DO VOO**

Cada voo deverá ser comprovado por um GPS.



Os pilotos são os únicos responsáveis pela entrega do GPS no local de marcação.

Pilotos que não retornarem o GPS com dados da prova deverão ter seus resultados para aquela prova anulados.

## **V.10 – PORTÃO DE LARGADA**

No CSBP será adotado o sistema de “start” de entrada ou saída.

## **V.11- PILÕES**

O tamanho padrão de raio para os pilões é de 400m, podendo ser aumentados de acordo com a condição do dia da prova. Para o raio do Start Gate não há tamanho padrão, o mesmo pode variar de acordo com a condição do dia da prova.

Se um pilão for considerado inválido, o piloto deverá ser considerado como se não tivesse feito aquele pilão. Os pontos deverão ser atribuídos calculando-se até a distância que faltou para validar o pilão.

## **V.12 - ÁREA DE POUSO**

Com objetivo de proporcionar maior segurança, vai ser considerada a melhor posição do piloto em relação ao seu objetivo.

## **V.13 – PARALISAÇÃO OU CANCELAMENTO DA PROVA**

O Juiz Geral só tem o poder de paralisar ou cancelar uma prova por razões de segurança, mesmo depois de alguns ou todos os pilotos terem decolado.

Essa decisão poderá ser tomada somente em situações de emergência, tais como tempestades ou outras condições que possam colocar em risco a segurança dos pilotos.

A decisão deverá ser anunciada na decolagem, nas áreas de pouso e pela frequência de emergência. O Juiz Geral não tem a responsabilidade de informar pessoalmente a todos os pilotos sobre a paralisação ou cancelamento da prova.





Se depois de verificado que a prova já tem validade conforme artigo IV.2 ficam valendo a distância percorrida pelos pilotos até 5 minutos antes da decisão do juiz em paralisar a prova.

Se a condição do artigo IV.2 não for cumprida, então a prova será cancelada e nenhuma pontuação devesa ser calculada ou divulgada.

#### **V.14 - PROTESTOS**

Protestos serão apreciados pelo Júri. Portanto para serem considerados, devem ser apresentados em formulário e acompanhados de uma taxa de protesto de 2 (duas) vezes o valor da inscrição da etapa. Esta taxa devesa ser devolvida no caso de deferimento.

Os protestos devesa ser encaminhados ao Juiz Geral que devesa complementar-lo com sua opinião e serão julgados por Comissão composta por organizadores e/ou membros das Diretorias das Federações e que não estejam participando da competição como pilotos.

Reclamações e protestos somente serão considerados se feitos até 24 horas após a divulgação dos resultados, exceção feita á última prova, quando o prazo será reduzido para 12 horas.

Não cabem quaisquer reclamações ou protestos por desconhecimento da prova ou falta de comprovação do voo através do GPS.

Reclamações ou protestos sobre itens aqui estabelecidos não devem ser aceitos.

#### **V.15 - PENALIDADES**

O Juiz Geral tem o poder de desclassificar pilotos e/ou aplicar penalidade em pontos se eles não seguirem as normas aqui estabelecidas ou mostrarem atitudes anti-desportivas contra outros pilotos, Assistentes, Autoridades ou o público em geral.



O Juiz Geral também pode aplicar penalidades ou desclassificar pilotos por manobras perigosas em voo, voos não condizentes com o evento ou por demonstrada inabilidade técnica.

As penalidades aplicadas pelo Juiz Geral poderão ser advertência e exclusão da etapa.



## **ITEM VI - SISTEMA DE PONTUAÇÃO**

### **VI.1 - GENERALIDADES**

A fórmula usada será a PWC2015, com pontos de distância, tempo, pontos de liderança; a distância total da prova é contada desde o Start e tangenciando os cilindros dos pilões até o raio do Goal, ou seja, descontando os raios dos pilões, será permitido o uso de múltiplos starts. A distância nominal não poderá ser menor que 60% do total da prova otimizada.

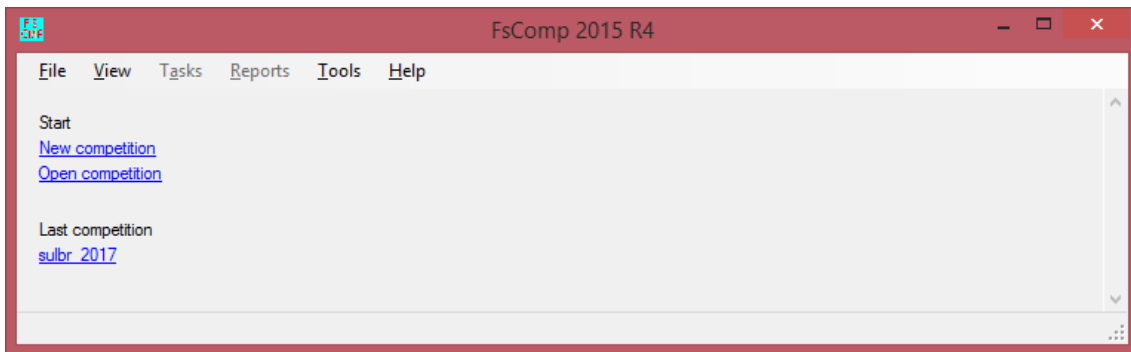
### **VI.2 - PONTUAÇÃO DO ESTADO**

No caso de pontuação por estrado ela deverá ser feita somando-se os resultados dos 4 (quatro) melhores resultados individuais diários dos pilotos que pertencem ao seu estado.

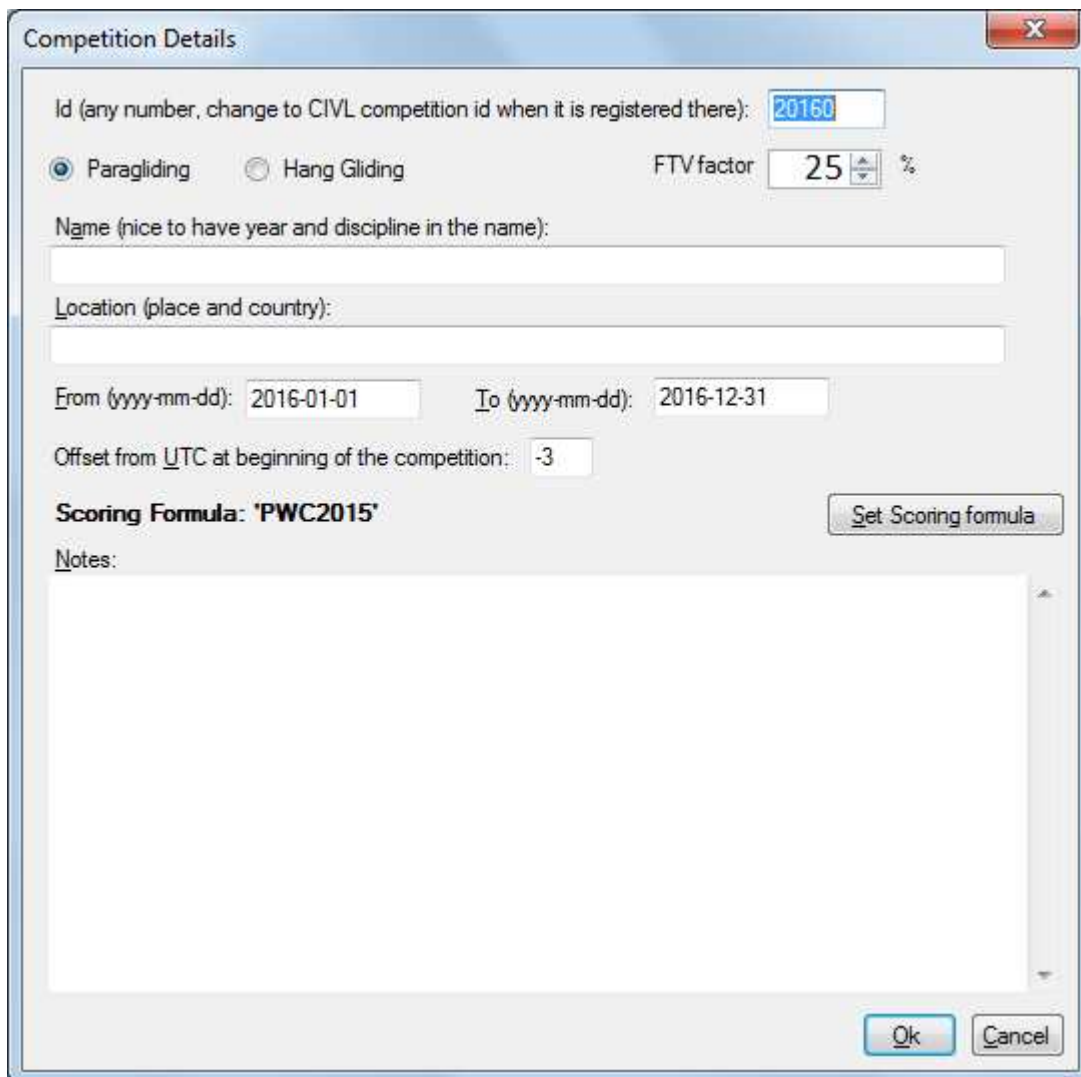
O estado que ao final apresentar a maior soma de pontos será o CAMPEÃO DA ETAPA. No final do ano será aferido o ESTADO CAMPEÃO DO CSBP conforme Art. – II.4.

### **VI.3 – PARÂMETROS DE APURAÇÃO**

A fórmula utilizada para o cálculo dos pontos será a PWC2015 (considerando a versão abaixo solicitada), sendo considerados os parâmetros conforme demonstrados:



Tela de parâmetros 01:





Tela de parâmetros 02:

The screenshot shows a dialog box titled "PWCA2015" with a close button (X) in the top right corner. The main area is labeled "Scoring parameters" and contains five rows of controls, each with a text label, a spin box, and a unit or note. The controls are: "Minimum distance:" with a spin box; "Nominal distance:" with a spin box; "Nominal time:" with a spin box and the unit "hh:mm"; "Nominal launch %:" with a spin box and the note "(PWCA standard of 'up to 5 pilots = no effect' corresponds with 96%)"; and "Nominal goal %:" with a spin box. At the bottom left, there is a blue hyperlink: <http://www.pwca.org/view/rules>. At the bottom right, there are two buttons: "Ok" and "Cancel".

Mesmo sendo alteráveis os parâmetros da tela 2, possuem valores mínimos:

DM (Distância Mínima): 3km

DN (Distância Nominal): 15km

TN (Tempo Nominal): 1 hora

NL (% Pilotos Decolaram): 96%

%GOAL (Percentual Pilotos no Goal): 10%



## **ITEM VII - PARAPENTES E EQUIPAMENTOS**

### **VII.1 - PARAPENTE RESERVA**

Os acidentes ocorridos com os parapentes durante a competição deverão ser comunicados ao Juiz Geral e imediatamente providenciado o seu conserto. Qualquer parte substituída deve apresentar as mesmas características originais de fabricação.

Os parapentes também poderão ser substituídos, desde que autorizado pelo Juiz Geral, por um de performance similar ou inferior.

### **VII.2 - EQUIPAMENTOS DE SEGURANÇA**

É obrigatório o uso, por parte de todos os pilotos e em todas as provas, de capacete e paraquedas de emergência. Pilotos que não se apresentarem com esses equipamentos serão desclassificados.

Recomenda-se o uso de capacete homologado (preferencialmente INTEGRAL) e selete homologada. É recomendado que pilotos que voem com parapentes EN CCC, utilizem 2 paraquedas de emergência.

### **VII.3 - RÁDIOS**

É obrigatório o uso do rádio pelo piloto. Todos devem ter conhecimento das normas e requisitos necessários para a operação desses rádios. Os equipamentos devem ser operados de acordo com os seus regulamentos e normas.



#### **VII.4 - LASTRO**

O lançamento de água ou areia que possam dispersar-se completamente antes de alcançar o solo serão tolerados e considerados como lastro ejetável. Por razões de segurança os organizadores proibem o uso de outros tipos de lastros não dispersáveis.

Não é permitido o piloto voar acima do peso do equipamento. Para cálculo desse peso, se pega o peso do piloto + 33kg de equipamentos e esse peso não pode ser superior ao peso máximo permitido para o equipamento. O organizador, junto com o juiz geral, pode solicitar a pesagem do piloto com o seu equipamento (levando assim uma balança para a rampa). A exceção para essa situação é que será permitido o piloto carregar lastro até o peso máximo de seu equipamento, quando o piloto já voa no menor tamanho de parapente oferecido pela fabrica. (ex.: enzo2 TAM S, 90-105kg. Mesmo o piloto pesando 70kg, será permitido ele chegar aos 105kg equipado).

#### **VII.5 - PROPULSÃO**

Artefatos destinados a dar propulsão ao parapente não serão permitidos.



## **ITEM VIII - DISPOSIÇÕES FINAIS**

### **VIII.1 - REGULAMENTOS DE VOO**

O evento deverá ser voado sob as normas de tráfego aéreo do AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL (ANAC). É indispensável ao piloto o conhecimento destas normas.

### **VIII.2 - TERMO DE RESPONSABILIDADE**

Ao assinarem a ficha de inscrição, os Pilotos assumem total responsabilidade por seus voos durante o evento e pelas conseqüências que deles possam advir, eximindo Patrocinadores, Organizadores, Associações, Empresas envolvidas, Autoridades, Observadores, Juízes e Assistentes de toda e qualquer responsabilidade civil ou criminal por imperícias ou acidentes de qualquer espécie que venham a sofrer ou causar a terceiros antes, durante e após treinos ou provas da competição. Os pilotos assumem seus próprios riscos e são os únicos responsáveis legais pelos atos por eles praticados.

### **VIII.3 - TERMO DE AUTORIZAÇÃO**

Os participantes expressamente autorizam a filmagem e fotografia de todos os seus voos, inclusive treinos e solenidades relacionados aos mesmos (cerimônias, celebrações, etc.) e a utilização dessas imagens, sejam elas estáticas ou eméticas, inclusive sua própria imagem e a de seus colaboradores, para a propaganda, promoção ou publicidade exclusiva do evento, através de mídia impressa (jornais, posters,





outdoors, etc.), eletrônica (vídeo, cinema, televisão, etc.) e o que mais existir ficando autorizada e totalmente quitada a criação de todas as peças publicitárias relativas ao evento e sua conseqüente veiculação.

#### **VIII.4 - AUTORIDADES**

Os representantes que por ventura se fizerem presentes da FEDERATION AERONAUTIQUE INTERNATIONALE (FAI), AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL (ANAC), ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE VOO LIVRE (ABVL), ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE PARAPENTE (ABP) e todos os Organizadores do Evento deverão ser considerados autoridades durante a competição.

#### **VIII.5 - ADENDOS**

É reservado aos organizadores o direito de fazer acréscimos à presente Norma através de Regulamento Adicional e antes do começo da competição, desde que não alterem o conteúdo aqui disposto. Se isso ocorrer ele deverá ser distribuído aos pilotos antes do começo da primeira prova e ser fixado no QG da competição passando a ser considerado como parte integrante do Regulamento da Etapa.

#### **VIII.6 - OBSERVAÇÕES**

Nos locais dessa Norma onde não estiver claramente expresso o contrário, valem todas as disposições contidas na Section 7 e na General Section do Sporting Code FAI.

Quando necessário, as interpretações dessas normas serão feitas pelo Juiz Geral em conjunto com os Observadores das Federações.

As Federações FCVL, FVLP e FCVL se reservam a si o direito de fazer mudanças nesta Norma sendo que toda e qualquer alteração não poderá ter efeito retroativo.

É MUITO IMPORTANTE QUE O PROMOTOR DE CADA ETAPA, SIGA RIGOROSAMENTE O QUE ESTÁ ESCRITO NESTE REGULAMENTO, PRINCIPALMENTE CUMPRIR AS NORMAS DE SEGURANÇA.



Regulamento atualizado em 24 de janeiro de 2017.

FEDERAÇÃO CATARINENSE DE VOO LIVRE – [www.fcvl.com.br](http://www.fcvl.com.br)

FEDERAÇÃO DE VOO LIVRE DO PARANÁ – [www.fvlp.esp.br](http://www.fvlp.esp.br)

FEDERAÇÃO GAUCHA DE VOO LIVRE – [www.fgvl.com.br](http://www.fgvl.com.br)