



**CAMPEONATO PAULISTA DE  
PARAPENTE  
POUSO DE PRECISÃO (MOSCA)**

**REGULAMENTO TÉCNICO**



ADAPTADO DO ANEXO 7C FAI – SPORTING CODE 7C  
ACCURACY (Edição MAIO 2017)



# CAMPEONATO PAULISTA DE PARAPENTE

## POUSO DE PRECISÃO (MOSCA)

### 1. DEFINIÇÕES

#### 1.1. Decolagem

É o ponto e/ou o momento onde todas as partes do parapente ou seus tripulantes deixam de estar em contato ou conectados com o solo ou a água.

#### 1.2. Um voo

Um voo de parapente iniciando na decolagem (1.1) e encerrando no pouso (1.8.1).

#### 1.3. Voo livre

A parte do voo na qual o parapente não é rebocado, carregado ou auxiliado por outra aeronave ou outra fonte de energia externa separada ou descartável.

#### 1.4. Pilão

Um ponto claramente definido na superfície, ou através de coordenadas GPS, especificado com precisão antes da decolagem.

#### 1.5. Completando o Pilão

Um pilão é completado quando todo o parapente é visto ultrapassando a projeção vertical do ponto na superfície ou quando fica comprovado que entrou no setor designado.

#### 1.6. Setor do Pilão

O cilindro de um pilão pode ser especificado por coordenadas GPS e raios. A distância registrada será a menor distância possível de voar ao entrar nos setores especificados.

#### 1.7. Sequência Estabelecida

A ordem em que os pilões devem ser completados.



## 1.8. Final do voo

### 1.8.1. Pouso

Ponto onde qualquer parte do piloto do parapente, seu equipamento (excluindo barra do acelerador, estribo ou fivela do guincho), ou sua vela tocar no solo pela primeira vez.

### 1.8.2. Alvo

Raio de até 10 metros no máximo, medido da borda do círculo do centro do disco no dispositivo de medição automática e delineada por círculos concêntricos. O alvo é a área dentro da qual o primeiro ponto de contato do pé do piloto é medido, em centímetros, da borda do círculo do centro do disco.

### 1.8.3. Dispositivo de Medição Automática

O tapete eletrônico, como especificado em 5.4.2.

### 1.8.4. Área alvo

A área ao redor e incluindo o alvo. Dentro da área alvo estarão indicadores de vento, mesa de jurados, tripé de vídeo, ambulância, área de espectadores, etc.

## 2. **ACESSO E INSCRIÇÃO**

### 2.1. Acesso

A regulamentação local deve conter:

- O número de pilotos que podem ser aceitos no campeonato.
- O número de pilotos de cada sexo que devem se classificar por um campeonato nacional (se requerido).

### 2.2. Elegibilidade para Competir

É obrigatório que o piloto esteja devidamente inscrito e em dia com sua licença CBVL,

### 2.3. Regras de acesso ao Campeonato

2.3.1. Qualquer piloto de parapente que tenha completado Nível 1

2.3.2. N/A



2.3.3. N/A

#### 2.4. Inscrição

O competidor deverá apresentar:

- Prova da identidade.
- Prova satisfatória da aeronavegabilidade de seu equipamento.
- Prova de seguro de vida e plano de saúde válidos.
- Prova de experiência em voo rebocado, caso necessário.

O competidor será solicitado a assinar:

- Declaração de assunção de toda responsabilidade, isentando organizador, clube local, federação e confederação, patrocinadores, etc.
- Declaração de que voa em equipamento homologado.
- Formulário de inscrição.

### 3. **BATERIAS**

#### 3.1. Área de decolagem

As decolagens principais do local devem ser precisamente descritas no site da competição.

As regras locais devem dar referências GPS destas decolagens.

O site da competição deve incluir, no mínimo:

- Decolagens de montanhas: lista com nome dos locais, localizações, altitudes, tamanho das decolagens/áreas de check, distância e altitude em relação à área de pouso, áreas de pouso opcionais ou de emergência, direções de ventos, etc.
- Decolagens rebocadas: lista com nome dos locais/aeroportos, localizações, tamanho, layout, número/tipo de reboques ou guinchos e equipamentos auxiliares (sistema quick release, tensiômetros, elos fracos, etc.), altitude mínima/comum de reboque, tamanho do alvo e opções de locais, direções de ventos.
- Mapas, etc., se for necessário.

#### 3.2. Início da Bateria



### 3.2.1. Intervalos de decolagem

Os pilotos decolarão em intervalos cronometrados para assegurar uma separação adequada durante a aproximação final e pouso, de acordo com as condições. O intervalo entre as decolagens será de 1.5 minutos entre pilotos (a menos que especificadas de outra maneira nas regras locais) devendo aguardar a liberação pelo Juiz de Decolagens.

### 3.2.2. Lista de ordem de decolagens/voos

Os pilotos decolarão em ordens pré-estabelecidas. No início do campeonato cada piloto receberá um número e será feito um sorteio dos números para determinar a ordem de decolagens.

### 3.2.3. Bateria Final

Quando o Juiz Geral chamar a Bateria Final (que pode ser a Bateria 12 ou anterior se, devido a restrições de tempo, o Juiz Geral declarar antecipadamente que esta será a última bateria da competição), os pilotos devem decolar na ordem inversa de sua posição estabelecida no sorteio.

#### 3.2.3.1. Ordem Inversa

O Juiz Geral pode escolher iniciar qualquer bateria, depois da primeira bateria, com os pilotos decolando na ordem inversa de suas posições estabelecidas no sorteio, contanto que anuncie a todos os pilotos com tempo suficiente para que todos cheguem na área de decolagem e se preparem para decolagem.

### 3.2.4. Maximizando os voos

O Juiz Geral deve maximizar o número de voos por dia e pode decidir iniciar uma nova bateria mesmo que não seja possível terminar aquela bateria no mesmo dia.

### 3.2.5. Validade da Bateria

Para contar como uma bateria válida, todos os competidores devem ter tido a oportunidade de voar pelo menos uma vez naquela bateria. Os resultados obtidos em qualquer bateria irão ser contabilizados nos resultados individuais e de times somente quando uma bateria terminar (ou seja, quando todos os competidores receberem pontuação ou penalidades). Caso a competição seja interrompida no



meio de uma bateria, a competição será retomada exatamente do ponto onde parou.

### 3.3. Voando a Bateria

Os pilotos devem seguir as recomendações de curso (rota, caminho) de voo fornecidas no briefing e não atrasar sua aproximação para pouso desnecessariamente. Contudo, os competidores devem manter uma boa separação entre pilotos (veja 3.3.5) sem comprometer as chances de chegar à área de pouso com altura suficiente para fazer uma boa aproximação para o alvo.

#### 3.3.1. Decolagens

Os competidores devem decolar na ordem de decolagens publicada de acordo com seus números atribuídos, a menos que tenham permissão prévia do Juiz de Decolagens ou do Juiz Geral. Tais permissões podem ser dadas, por exemplo, quando um novo voo de um determinado piloto deve ser feito para completar uma bateria anterior. O Juiz de Decolagens pode entender que a ordem de decolagens deve ser temporariamente ajustada dependendo de condições locais e/ou performance individual dos equipamentos.

Competidores que não estiverem prontos para decolar na ordem estabelecida quando chamados para decolar pelo Juiz de Decolagens, ou aqueles que decolarem sem a permissão do Juiz de Decolagens, estarão sujeitos a penalidade de pontuação máxima, em vez de sua pontuação, naquela bateria.

#### 3.3.2. Suspensão ou Interrupção de uma Bateria

O Juiz Geral pode suspender as decolagens caso as condições se tornem inadequadas ou inseguras. Quando a decolagem for reaberta, a bateria continuará de onde parou. Após um período significativo de rampa fechada (conforme especificado nas regras locais), um piloto-biruta decolará primeiro.

#### 3.3.3. Decolagens Malsucedidas

Em caso de uma tentativa malsucedida de decolagem ou um problema de segurança imediatamente após a decolagem que resultar em pouso na área de decolagem ou longe do alvo, o piloto poderá decolar novamente para aquela bateria.



#### 3.3.4. Incapacidade de decolagem

À critério do Juiz de Decolagem ou do Juiz Geral, um piloto pode ser temporariamente ou permanentemente retirado da competição caso ele aparente estar incapaz de decolar com segurança em condições de vento e meteorológicas que se enquadrem dentro dos limites operacionais.

#### 3.3.5. Separação entre pilotos

Os pilotos devem manter separação entre si em altura e distância para assegurar um pouso seguro e desobstruído no alvo. Ultrapassagens a baixa altitude acima do alvo (AGL) não são permitidas e podem levar à penalidade de pontuação máxima; isso poderá ser considerado como voo perigoso.

### 3.4. Pouso no Alvo

Decolagem por reboque: os pilotos devem garantir que se liberem em um ponto em que tenham altura suficiente para alcançar a área alvo diretamente após a liberação do reboque, fazendo uma boa aproximação final para o alvo.

Decolagem de montanha: os pilotos devem ter tempo suficiente durante o voo para alcançar a área alvo diretamente da decolagem, fazendo uma boa aproximação final para o alvo.

#### 3.4.1. Aproximação Final

Considera-se que o competidor iniciou a aproximação final quando, tendo virado em direção ao alvo, o Jurado de Evento considera que o competidor assumiu seu compromisso final de fazer a aproximação final e não espera ter que fazer mudanças significativas de direção. Quaisquer outras manobras realizadas pelo competidor a partir deste momento não prejudicarão o fator acima.

#### 3.4.2. Obstrução do Alvo

O competidor tem direito a uma visibilidade desobstruída do alvo durante a aproximação final.

#### 3.4.3. Referência de Sinalização





O sinal oficial para os pilotos no ar voarem para longe do alvo por razões de segurança será uma ou mais pessoas no alvo agitando claramente uma bandeira vermelha de sinalização.

#### 3.4.4. Limitações da velocidade do vento

A velocidade máxima de vento, medida na área alvo durante os 30 segundos finais de um voo de um competidor, serão estabelecidas nas regras locais e serão específicas para a localização do alvo. Se o limite for ultrapassado, será oferecida automaticamente a oportunidade de uma nova decolagem para aquele piloto. Se o limite for ultrapassado consistentemente durante voos consecutivos, o Juiz Geral deve avaliar se deve paralisar a competição até que o vento diminua suficientemente. Os ventos verticais, que não são mensuráveis, não são levados em consideração, exceto por questões de segurança de voo.

#### 3.4.5. Pousos fora da área

O piloto que pousar fora da área alvo deve reportar aos Jurados assim que possível. Se não o fizer pode ter invalidado qualquer pedido de nova decolagem.

#### 3.4.6. Limites de Voo

O Organizador pode especificar, no regulamento local ou nos briefings, espaços aéreos controlados/condicionados ou outras áreas onde os voos são proibidos ou restritos. Tais áreas devem ser marcadas precisamente nos mapas publicados.

### 3.5. Nova Decolagem

Um competidor somente pode solicitar nova decolagem na bateria para o Jurado de Evento na área alvo antes de assinar a sua pontuação. O competidor deve registrar seu pedido de nova decolagem com o Jurado de Registro antes de se comunicar com qualquer outra pessoa (exceto os Jurados Chefe e de Evento). O Jurado de Evento pode postergar uma decisão sobre um pedido de nova decolagem em até 15 minutos para poder consultar o time de jurados e (se o Jurado Chefe decidir) evidências de vídeo. Caso seja concedida nova decolagem, os pontos do competidor relativos ao voo já realizado naquela bateria serão cancelados. As novas decolagens serão feitas ao final daquela bateria disputada, ou, a critério do Juiz Geral, durante aquela ou da próxima bateria. Se a nova decolagem não for



concedida e o piloto se recusar a assinar sua pontuação, tal atitude será considerada uma reclamação e o momento que a reclamação surgir será registrado e notificado ao piloto.

Uma nova decolagem somente poderá ser concedida pelas seguintes razões:

#### 3.5.1. Velocidade do vento

Se a velocidade do vento exceder o limite especificado durante o período de 30 segundos antes do pouso do competidor, será automaticamente oferecida nova decolagem a este. O competidor pode escolher entre aceitar sua pontuação ou realizar nova decolagem. Tal decisão deve ser feita imediatamente para o Jurado de Registro.

#### 3.5.2. Alvo obstruído

Se o alvo estiver obstruído durante a aproximação final do competidor e o piloto, por essa razão, não tentar pousar no alvo, o competidor pode indicar (apontar ou falar) a obstrução enquanto pousa.

#### 3.5.3. Desacordo entre Jurados

Se os jurados não conseguirem concordar com uma pontuação precisa, por qualquer motivo.

#### 3.5.4. Razões de segurança

Se o competidor mudar seus planos de voo por questões de segurança e não tentar pousar no alvo.

#### 3.5.5. Distrações

Se houver alguma distração externa significativa que afete comprovadamente a aproximação do competidor para o alvo.

#### 3.5.6. Critério dos jurados

A critério dos jurados, com base em problemas técnicos ou condições anormais. Poderá ser uma falha no equipamento (ex: uma linha de freio partida ou uma gravata grande durante o voo) que não seja resultado de um cheque pré-voo mal feito, ou um afundamento muito grande que faça com que o piloto não consiga



atingir o alvo ou chegue com altura insuficiente para fazer uma aproximação final razoável. Uma nova decolagem pode ser autorizada contanto que o piloto não tente voar para o alvo e/ou faça um sinal que deve ser descrito no regulamento local.

### 3.6. Provas de Vídeo

O Organizador deve providenciar gravações de vídeo dos pousos no alvo com uma câmera fixa ou de rastreamento. A gravação de vídeo pode ser usada como fonte adicional de evidências somente se:

- O Júri decidir rever as imagens quando lidar com um protesto, ou
- O Jurado Chefe decidir rever as imagens quando receber uma Reclamação ou um pedido do Jurado do Evento.

#### 3.6.1. Provas com Vídeo Amador

O Organizador deve declarar no regulamento local a política quanto ao uso de vídeos amadores no caso de Reclamações e Protestos, no que diz respeito ao Time de Jurados e ao Juiz Geral.

#### 3.6.2. Decisão do Júri

O Júri pode escolher em aceitar a prova de vídeo como um auxílio na tomada de decisões. Tal aceitação não criará um precedente para protestos subsequentes. Se a gravação de vídeo do organizador não estiver disponível ou for inconclusiva, isto não deve justificar a concessão de nova decolagem. O piloto que estiver protestando deve contar com outras provas, como declarações de testemunhas.

### 3.7. Dia de descanso

O Juiz Geral pode determinar um dia de descanso, ou meio dia de descanso, após quatro dias consecutivos de voo, a menos que este seja o último dia da competição, e desde que um mínimo de seis baterias tenha sido realizado. Um dia de descanso programado somente pode ser realizado se as condições acima forem atendidas. O dia de descanso programado pode ser alterado devido a condições climáticas adversas previstas.

Em dias de descanso, nenhuma obrigação pode ser imposta pelos organizadores para os pilotos.



## **4. ALVO**

### **4.1. Localização – guia para decolagens de montanha**

O local do alvo deve permitir pousos em qualquer direção. O posicionamento do alvo será a critério do Juiz Geral após o aconselhamento do Comitê de Segurança. O alvo pode ser reposicionado entre baterias, mas nunca enquanto uma bateria estiver em progresso.

A razão entre a distância projetada e o desnível (decolagem – alvo) deve ser na razão máxima de planeio de 5:1.

### **4.2. Localização – guia para decolagens rebocadas/quinchadas**

O alvo deve ser posicionado de forma que possa ser facilmente atingível caso os pilotos liberem o reboque em qualquer velocidade de vento até o máximo especificado para a competição. Se a direção ou intensidade do vento mudarem, o ponto de decolagem pode ser movido a qualquer tempo para compensar, a critério do Juiz Geral.

### **4.3. Dispositivo de Medição Automática**

O centro do alvo deve ser um dispositivo automático com um disco central de 2cm de diâmetro numa cor contrastante. O dispositivo de medição automática deve ser capaz de medir a uma distância mínima de 15cm em incrementos não superiores a 1cm. O dispositivo deve ser posicionado em uma placa de base sólida e deve ser afixado e mantido o mais plano possível no mesmo nível do alvo. O mesmo diâmetro do disco central deve ser usado durante toda a competição.

### **4.4. O Alvo**

O alvo deve ser uma área plana onde a pontuação dos competidores será medida. Ele é representado por um círculo visivelmente marcado com o dispositivo de medição automática no centro. Os círculos visuais devem ser marcados em raios de 0.5m, 2.5m, 5m e 10m, concêntricos ao disco central do dispositivo automático. A marcação dos círculos é indicativa e não está destinada para pontuação.

#### **4.4.1. Tamanho do Alvo**



O raio mínimo do alvo deverá ser 5 metros, e deve ser indicado no regulamento local.

#### 4.4.2. Composição

O alvo deve ser de um material (grama, areia, carpete, etc.) que possibilite aos jurados definirem o ponto de pouso de um piloto. O alvo deve estar à mesma altitude da área de pouso em que está situada, nem elevada nem afundada.

#### 4.4.3. Limitações no acesso

O Jurado Chefe ou do Evento determinará a área ao redor do alvo que será restrita apenas a pessoas à serviço da competição. Esta área deve ser no mínimo 10m ao redor da borda do alvo. A borda da área restrita deve ser marcada.

#### 4.5. Indicação de Direção de Vento

Uma biruta e um indicador de vento de alta visibilidade serão posicionados na área alvo a um mínimo de 5m acima do nível do solo. A biruta deve ter no mínimo 2.5m de comprimento e ser projetada para voar horizontalmente em ventos de 25km/h. Deve estar livre para voar, sem obstruções. Deve ser bicolorida em cores brilhantes como laranja, rosa ou verde, em contraste com a área alvo, e de modo que uma cor escura esteja na extremidade cônica e uma cor clara esteja mais próxima do poste. Um indicador de direção de ventos leves também deve ser posicionado na área alvo, feito de um composto que indique a direção do vento em ventos de menos de 4km/h. Deve ser de cores semelhantes à biruta.

#### 4.6. Registro de Velocidade do Vento

O vento será registrado dentro de um raio de 50m do alvo com o sensor de medição posicionado entre 5m e 7m acima do nível do solo. No caso de defeito no equipamento de medição automática de vento, os jurados podem reverter para o uso de instrumentação mecânica, que será posicionada a um mínimo de 2m acima do nível do solo para a realização da competição.

### 5. PONTUAÇÃO

#### 5.1. Validade da Competição



Para a competição ser válida, deve ser realizada pelo menos uma bateria válida. O máximo de baterias permitido é 12. O regulamento local deve informar se menos de 12 baterias estão programadas.

## 5.2. Apuração

Um sistema de apuração que tenha sido aprovado pelo CIVL será usado para pontuação da competição.

Uma pontuação atribuída a um competidor deve ser expressa em centímetros, arredondando para o número inteiro mais próximo.

Um sistema de apuração deve estar ligado a uma instalação de “apuração ao vivo”, preferencialmente online, devendo também ser exibido para os espectadores na área de pouso.

## 5.3. Registro das Pontuações

### 5.3.1. DNF, DSQ, Absent

Um piloto que não voou será indicado com DNF no resultado e será concedida a pontuação máxima.

Um piloto desqualificado naquela bateria será indicado com DSQ no resultado e será concedida a pontuação máxima.

Um piloto que se retirar por doença ou acidente deve ser marcado como ausente e será concedida a pontuação máxima para todas as baterias subsequentes não voadas.

Um piloto que for desqualificado do evento não deverá ser computado como competidor nos resultados para o propósito de apuração.

### 5.3.2. Resultados

Os resultados devem ser rotulados como Provisórios e Oficiais, conforme apropriado, e marcados com a data e hora de emissão.

## 5.4. Método de apuração

### 5.4.1. Pontuação dos Pilotos

Os competidores receberão pontuação pela distância em centímetros entre o ponto de pouso (o ponto de primeiro contato com o solo) e a borda do disco de centro. A



pontuação será de 0cm se o ponto de pouso for no disco de centro. Se o competidor pousar fora do alvo, receberá a pontuação máxima, que é o raio do alvo.

O pouso deve ser feito em pé. Se o competidor cair no pouso, receberá a pontuação máxima. Uma queda significa se qualquer parte do corpo ou equipamento (excluindo a barra do acelerador, estribo ou fivela do guincho) tocar o solo antes da vela ou antes que o competidor saia do alvo.

Se um competidor pousar com os dois pés juntos, ou pousar de uma maneira que o primeiro ponto de contato do pé não puder ser definido (calcanhar, ponta do pé), então o ponto mais distante da pegada será medido.

#### 5.4.2. Dispositivo de Medição Automática

Pontuações até o mínimo de 15cm são medidas pelo dispositivo automático. Uma certa pressão deve ser aplicada pelo competidor no dispositivo automático para que ele registre a pontuação. Se um dispositivo automático estiver defeituoso, ou não reiniciar, e o primeiro ponto de contato tenha sido dele, os jurados podem medir a pontuação daquele piloto manualmente contanto que eles sejam capazes de fazê-lo com consistência e certeza.

#### 5.4.3. Pontuações Individuais

A pontuação individual de um competidor deve ser o agregado de todas as pontuações alcançadas por esse competidor. Quando cinco ou mais baterias válidas forem completadas, a pior pontuação individual será descartada. Todo competidor deve voar pelo menos uma vez durante a competição para ter direito à pontuação válida.

#### 5.4.4. Pontuações dos Times

A pontuação do time será calculada pelo agregado dos pontos dos quatro melhores pontuadores do time. Caso algum time tenha menos de 4 competidores, então uma pontuação máxima será concedida ao time para cada bateria que não tiver competidor.

Não haverá descarte na pontuação de times.

#### 5.4.5. Empates

##### 5.4.5.1. Times



Caso haja empate entre os três primeiros times no final da competição, todos os membros de cada time terão um voo adicional, se as circunstâncias permitirem. Se algum time permanecer empatado, essa providência será repetida conforme necessário até cessar o empate. No caso de tempo insuficiente, conforme determinado pelo Jurado Chefe, o voo de desempate será entre um piloto escolhido em cada time.

#### 5.4.5.2. Individuais

Caso haja empate entre os três primeiros competidores, estes terão um voo adicional de desempate. Se, em razão de condições meteorológicas ou limitações de tempo, o voo de desempate não possa ser realizado, o piloto com o maior número de pontuações de 0cm será declarado vencedor do desempate. Se o número for o mesmo, o maior número de pontuações de 1cm será considerado, ou de 2cm, ou de 3cm, e assim por diante.

#### 5.4.6. Validação dos Resultados

Assim que possível, após o final de uma bateria, o apurador deverá divulgar as pontuações da bateria (com a data e horário claramente identificados) no quadro principal de briefing com a indicação de Provisório. Qualquer protesto quanto às pontuações deve ser registrado dentro do tempo especificado no regulamento local a partir da hora que o resultado for divulgado. Ao final deste tempo o resultado da bateria será declarado como Oficial. Se resultados provisórios forem divulgados mais de 2 horas depois do por do sol a antes das 06:00h do próximo dia, então o limite para uma reclamação será 08:00.

#### 5.5. Assistência ao piloto ferido

Um competidor que pousar ou limitar seu voo especificamente para ajudar um piloto ferido, não poderá sofrer desvantagens por esta ação. Contudo, conceder uma nova decolagem está a critério do Juiz Geral, que deverá levar em conta todas as circunstâncias do ocorrido antes de concedê-la.

## 6. PENALIDADES

### 6.1. Penalidades Permitidas





O Juiz Geral deverá aplicar penalidades por violação ou não cumprimento de qualquer regra ou regulamento local. A gravidade das penalidades pode variar de, no mínimo, uma simples advertência, até uma desqualificação, conforme apropriado. Exceto onde indicado de outra forma neste regulamento ou no regulamento local para determinado evento, as penalidades aplicadas pelo Juiz Geral serão a seu critério, podendo ser:

- Advertência
- Desvantagem operacional
- Imposição de pontuação máxima para a bateria
- Desqualificação

#### 6.2. Aplicação das Penalidades

O Juiz Geral deve ser coerente na aplicação das penalidades, mas pode aumentar estas penalidades em caso de reincidência da mesma violação por um ou mais competidores. Quando um piloto infringir mais de uma regra em um mesmo voo, e quando sanções progressivas são previstas para aquela infração, o Juiz Geral poderá aplicar mais de uma penalidade.

#### 6.3. Penalidades Específicas

- Voo perigoso ou agressivo

1ª infração: advertência

2ª infração: pontuação máxima na bateria

- Auxílio externo via rádio

1ª infração: pontuação máxima na bateria

2ª infração: desqualificação

### **7. RECLAMAÇÕES E PROTESTOS**

O Organizador deverá manter guardados os arquivos de vídeo e demais provas dos voos pelo prazo mínimo de 90 dias após o encerramento do evento, ou até que se encerre o julgamento de algum recurso.

#### 7.1. Reclamações



Uma reclamação pode ser feita ao Juiz Geral, por escrito, para solicitar uma correção. A reclamação deve ser apresentada no prazo máximo de duas horas após a publicação do resultado provisório.

Se um resultado provisório for publicado mais de duas horas após o pôr do sol e antes das 06:00h do dia seguinte, o prazo para uma reclamação será às 08:00h.

No último dia da competição, as reclamações devem ser apresentadas no prazo máximo de uma hora após a publicação dos resultados provisórios.

As reclamações serão tratadas com rapidez.

O regulamento local poderá mudar os prazos para reclamação.

## 7.2. Protestos

Se o competidor não ficar satisfeito com o julgamento de sua reclamação, poderá apresentar um protesto ao Juiz Geral, por escrito.

Os protestos devem ser apresentados no prazo máximo de duas horas após a notificação do resultado da reclamação pelo Juiz Geral.

No último dia da competição, os protestos devem ser apresentados no prazo máximo de uma hora após a notificação do resultado da reclamação pelo Juiz Geral.

A taxa de protesto será definida no regulamento local, devendo ser no máximo 2 vezes o valor da inscrição no evento. Caso o protesto seja julgado procedente, a taxa será devolvida ao protestante.

O regulamento local poderá mudar os prazos para protesto.

## **8. AERONAVEGABILIDADE DO EQUIPAMENTO E PADRÕES DE SEGURANÇA**

### 8.1. Parapentes

#### 8.1.1. Homologações

Somente velas homologadas poderão participar dos campeonatos.

#### 8.1.2. Padrões de Aeronavegabilidade

Cada parapente deverá ser voado dentro das limitações de sua homologação e daquelas publicadas pelo fabricante.

#### 8.1.3. Parapentes Homologados



Um parapente deve voar todo o campeonato como uma estrutura única usando o mesmo padrão de componentes usados no primeiro dia.

Qualquer modificação no parapente que o tirem de sua homologação não são permitidas. Somente serão permitidas violações a essa regra nos casos de reparos essenciais.

Qualquer dano grave a um equipamento deve ser informado ao Juiz Geral sem demora, e o equipamento pode ser então reparado. Quaisquer substituições devem obedecer rigorosamente às especificações originais. Caso o Juiz Geral permita que o equipamento seja substituído (temporariamente ou permanentemente) em caso de danos, perda ou roubo, poderá ser feito por um parapente de marca e modelo iguais ao original, ou um parapente de performance igual ou inferior, da mesma classe ou de classe inferior.

#### 8.1.4. Cheque de Aeronavegabilidade

A qualquer momento durante o campeonato os organizadores e equipe técnica tem o direito de inspecionar quaisquer parapentes dos competidores, e, caso necessário, impedi-los de voar por razões de segurança. Os organizadores também podem aplicar quaisquer outras penalidades previstas neste regulamento e no regulamento local por não cumprimento dos padrões de classe ou aeronavegabilidade. Todos competidores devem cooperar com os organizadores e equipe técnica.

#### 8.2. Radio

A organização pode exigir que os pilotos voem com rádios capazes de receber e transmitir na frequência de segurança. As frequências permitidas serão informadas no regulamento local. A frequência oficial durante o campeonato e a frequência de segurança serão anunciadas, no máximo, até o briefing de segurança.

#### 8.3. Outros Equipamentos

##### 8.3.1. Selete

Todos pilotos devem voar com seletes com protetor de coluna testado pela LTF09. A lista indicativa pode ser encontrada em <http://www.fai.org/civil-our-sport/safety/161-civil/31644-paraglidingharnesses-and-back-protectors>.



### 8.3.2. Capacetes

Todos pilotos devem usar capacetes homologados pelas normas EN966 (HPG), EN1077-A e –B (Esportes na Neve), ASTM 2040 (Esportes na Neve) ou Snell RS-98, durante todo o voo.

### 8.3.3. Paraquedas de Emergência

Todos pilotos devem carregar paraquedas de emergência, devendo ter certeza de que estão dentro do peso máximo homologado para aquele paraquedas.