



**REGULAMENTO CAMPEONATO PAULISTA DE  
PARAPENTE 2018 - RACE TO GOAL**

06/01/2018 v1

## ÍNDICE

- 1. CONSIDERAÇÕES GERAIS**
  - 1.1 OBJETIVO
  - 1.2 PARTICIPANTES
  - 1.3 CATEGORIAS DA COMPETIÇÃO
  - 1.4 PROGRAMAÇÃO
  - 1.5 DESCARTE
  - 1.6 JUIZ GERAL
  - 1.7 COMISSÃO TÉCNICA
  - 1.8 COMISSÃO DE SEGURANÇA
  - 1.9 JÚRI DE PROTESTOS
  - 1.10 PENALIDADES E  
COMPENSAÇÃO
  - 1.11 EMERGÊNCIAS
  - 1.12 CLUBES SEDE DA ETAPA
  - 1.13 LISTA DE PRESENÇA
  - 1.14 CONSIDERAÇÕES  
SOBRE SEGURANÇA
- 2. ASPECTOS DA COMPETIÇÃO**
  - 2.1 BRIEFINGS
  - 2.2 ABERTURA DA JANELA
  - 2.3 VALIDADE DA PROVA
  - 2.4 VALIDADE DA COMPETIÇÃO
  - 2.5 PARALISAÇÃO E  
CANCELAMENTO DA PROVA
  - 2.6 DISTÂNCIA MÍNIMA
  - 2.7 COMPROVAÇÃO DO VÔO
  - 2.8 GPS
  - 2.9 RAIOS DOS PILÕES
  - 2.10 RAIOS DO GOL
  - 2.11 LASTRO
  - 2.12 PARAPENTE RESERVA
  - 2.13 EQUIPAMENTOS ACEITOS
  - 2.14 PREMIAÇÃO DA ETAPA
  - 2.15 TERMO DE  
RESPONSABILIDADE
- 2.16 TERMO DE AUTORIZAÇÃO
- 3. PROVAS**
  - 3.1 RACE TO GOAL (CORRIDA  
PARA O GOL)
  - 3.2 DISTÂNCIA LIVRE
  - 3.3 ELAPSED TIME  
(TEMPO INDIVIDUAL)
  - 3.4 RECLAMAÇÕES E PROTESTOS
- 4. PONTUAÇÃO**
  - 4.1 GENERALIDADES
  - 4.2 PARÂMETROS DE APURAÇÃO
- 5. CONSIDERAÇÕES FINAIS**
  - 5.1 REGULAMENTAÇÃO  
SUBSIDIÁRIA
  - 5.2 REGULAMENTO FEDERAL DE  
VOO
  - 5.3 RESERVA DE MUDANÇA
  - 5.4 REMUNERAÇÃO DE  
ORGANIZADORES
  - 5.5 TAXA PARA COMPUTAÇÃO
  - 5.6 TAXA OBRIGATÓRIA A  
SER REPASSADA PARA A  
FPVL
  - 5.7 DIVULGAÇÃO DO  
CAMPEONATO PAULISTA
  - 5.8 RANKING

# 1. CONSIDERAÇÕES GERAIS

## 1.1 OBJETIVO

A Federação Paulista de Voo Livre - FPVL, através do Campeonato Paulista de Parapente, tem como objetivo a busca do desenvolvimento técnico e segurança do esporte, promover a troca de experiência e confraternização entre os pilotos dos diversos Clubes de voo do Estado e demais federações, bem como proclamar o Campeão Paulista de Parapente e os representantes de nosso Estado em competições nacionais.

## 1.2 PARTICIPANTES

Somente pilotos habilitados e associados a algum dos clubes membros da FPVL fazem parte do Ranking do Campeonato Paulista de Parapente. Pilotos filiados a clubes de outros estados também podem participar das etapas.

O piloto deverá estar com a mensalidade em dia com seu clube.

As inscrições para as etapas, serão gerenciadas pelo site da CBVL.

## 1.3 CATEGORIAS DA COMPETIÇÃO

Haverá cinco categorias na competição:

- OPEN: Será formada por todos os pilotos inscritos na competição. Desde a categoria CCC até as EN-A. Velas não homologadas não serão aceitas. Em caso de dúvidas verificar nas normas do Campeonato Brasileiro
- SERIAL: Será formada por velas EN-D com alongamento igual ou menor que 7.
- SPORT: Será formada por pilotos que competem com parapentes homologados EN C ou inferior;
- ACESSO: Será formada por pilotos que competem com parapentes homologados EN A e B, até nível II (dois), desde que não tenha conseguido pontuação superior a 50% da Classe SPORT em etapa de Campeonato Brasileiro nos últimos 3 anos. A FPVL reserva-se no direito de mudar o piloto para classe SPORT no caso de ele inscrever-se inadvertidamente nesta classe.
- FEMININO

Obs.: Para todas categorias, as provas serão as mesmas, inclusive a pontuação, separando apenas por categoria com os pilotos que nela competem.

## 1.4 PROGRAMAÇÃO DE 2018

Etapa	Data	Provas	Vagas
Pico do Gavião – Andradas	28 abril a 1 de Maio	4	120
Ilha do Ar - Sto Antônio da Alegria	07 a 09 de Julho	3	120
São Pedro	07 a 09 de Setembro	3	80

No caso de meteorologia ruim, não sendo possível validar nenhuma prova, será aberta a possibilidade de voar no final de semana seguinte.

## 1.5 DESCARTE

Os descartes por etapa no Campeonato Paulista seguirão os critérios adotados de acordo com Campeonato Brasileiro, que por sua vez segue os critérios adotados de acordo com o REGULAMENTO PWC. 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 do 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 PWC utilizada na última etapa válida do Campeonato Brasileiro de Parapente.

## 1.6 JUIZ GERAL

O Juiz Geral de cada etapa será o responsável por toda a coordenação técnica da competição, tem o poder de decisão sobre todos os aspectos concernentes às provas, observando o presente regulamento e, será indicado pela FPVL.

## 1.7 COMISSÃO TÉCNICA

A comissão técnica de cada etapa será composta preferencialmente pelos pilotos mais bem qualificados no último Brasileiro. Será composta de 3 pilotos, 1 de cada classe: OPEN/SERIAL, SPORT e ACESSO. O Juiz Geral definirá a prova do dia, utilizando-se das sugestões da comissão de prova.

## **1.8 COMISSÃO DE SEGURANÇA**

O Juiz Geral definirá a comissão de segurança que será responsável por avaliar as condições de cada dia de prova. Essa comissão é formada por 3 pilotos experientes.

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

Nível – 1 – a condição ainda está boa;

Nível – 2 – atenção em algumas partes da prova;

Nível – 3 – situação crítica, pousar imediatamente.

O Juiz geral pode interromper a prova a qualquer momento. A paralisação da prova será comunicada na frequência de segurança. Se dois dos três reportarem nível - 3, o Juiz Geral analisa e pode paralisar a prova, comunica por rádio a sua decisão, e todos os pilotos que receberem a mensagem de paralisação deverão fazer orelha, (se possível) para sinalizar a interrupção da PROVA.

Se a comunicação entre os pilotos da comissão de segurança e o Juiz geral não puder ser estabelecida, os pilotos da comissão de segurança e da comissão técnica terão a responsabilidade de paralisar a prova. Se pelo menos quatro pilotos da comissão reportar nível - 3, a prova será paralisada e comunicada na frequência de emergência.

## **1.9 JÚRI DE PROTESTOS**

O Júri de Protestos será composto de 3 pilotos experientes indicados pelo Juiz Geral e terá a atribuição de julgar os protestos levados pelos pilotos ao Juiz Geral da competição. Esse Júri poderá ser composto assim que surgir um protesto a ser julgado.

## **1.10 PENALIDADES E COMPENSAÇÃO**

### **1.10.1. Penalidades permitidas:**

O Juiz Geral deverá aplicar penalidades por violação ou não cumprimento de qualquer regra. Para uma situação ou caso que não esteja explicitamente previsto no regulamento, o Juiz Geral tem o poder de aplicar ou enquadrar a penalidade que julgar pertinente. 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, as penalidades aplicadas pelo Juiz Geral serão a seu critério, podendo ser:

- Advertência
- Desvantagem Operacional
- Dedução de Pontos. Este pode ser um número finito de pontos ou uma porcentagem da

pontuação do vencedor. Um número finito pode ser até a pontuação total de um piloto para esse dia.

· Desqualificação

### **1.10.2. 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.

### **1.10.3. Penalidade para o vencedor do dia**

Quando um piloto tem sua pontuação do dia zerada e esse piloto é o vencedor do dia, ele deve ser marcado como ausente (ABS) e listado como penalizado. Se, uma vez que o vencedor do dia for marcado como ABS, o próximo piloto que seria o vencedor do dia também terá sua pontuação do dia zerada, ele também será marcado como ausente (ABS), até que haja um dia de vencedor sem uma penalidade de pontuação do dia zerada. A intenção desta regra é remover a influência deste piloto da pontuação do dia.

### **1.10.4. Penalidades Específicas**

**1.10.4.1. Modificações no parapente:** pontuação do dia zerada, desqualificação da etapa em caso de reincidência.

**1.10.4.2. Peso total fora da faixa de pesos certificada:** pontuação do dia zerada, desqualificação da etapa em caso de reincidência.

**1.10.4.3. Equipamento total excede os 33 kg (incluindo o lastro) e o peso total é maior que 95 kg:** pontuação do dia zerada, desqualificação da etapa em caso de reincidência.

**1.10.4.4. Pousos na rampa sem autorização após abertura da janela:** 100 pontos, dobrado a cada reincidência.

**1.10.4.5. Pousos e nova decolagem ao longo da prova:** pontuação do dia zerada, desqualificação da etapa em caso de reincidência.

**1.10.4.6. Voo em nuvens:** pontuação do dia zerada, desqualificação da etapa em caso de reincidência.

**1.10.4.7. Voo agressivo ou perigoso:** pontuação do dia zerada, desqualificação da

etapa em caso de reincidência.

**1.10.4.8. Giro na térmica para o lado contrário do estipulado para o dia até o start ou do já estabelecido por outro piloto no decorrer da prova:** advertência e, em caso de reincidência, 100 pontos, dobrados a cada nova reincidência.

**1.10.4.9. Invasão de espaço aéreo, vertical ou horizontal:** 10 pontos por metro invadido até 50m; pontuação do dia zerada após 50 m.

Nota: Será utilizado altitude GPS para comprovação da infração.

**1.10.4.10. Inexistência de tracklog no GPS ou tracklog não contínuo (faltando partes no meio do voo):** pontuação do dia zerada.

**1.10.4.11. Não realizar ou demorar muito para realizar o report back:** de advertência até a desqualificação do evento, a critério do Juiz Geral, e possível reembolso de custos com busca e salvamento.

- Primeiro atraso na realização do report back: Advertência;
- Reincidência ou não realização do report back - Perda de 300 pontos da melhor pontuação do piloto na competição;
- Não realização de report back que motivem desnecessárias operações de busca e resgate: Exclusão da competição.

**1.10.4.12. Mudança de equipamentos durante a competição fora dos padrões permitidos neste regulamento:** o correspondente a 2% da pontuação do vencedor da prova a cada dia voado com o novo equipamento. Se o Juiz Geral não for notificado da mudança de equipamento, pontuação do dia zerada.

**1.10.4.13. Não comparecimento ao Briefing de Segurança:** 10% da melhor prova da etapa, depois dos descartes.

**1.10.4.14. Voar sem assinar a lista de presença e/ou sem utilizar o Live Tracker, caso disponibilizado:** será marcado no resultado como “não decolou”.

**1.10.4.15. Não seguir instruções da equipe técnica ou da organização do evento, comportamento abusivo contra qualquer membro da equipe técnica ou da organização, uso de VOX, etc.:** penalidades a critério do Juiz Geral.

**1.10.4.16. Atitudes Antidesportivas:** Uma atitude de qualquer um dos pilotos inscritos na competição que for considerado pelo juiz geral como "Antidesportiva", esta será julgada pelo juiz geral junto a comissão de protesto.

O juiz geral terá o poder soberano para penalizar qualquer piloto sem a necessidade de protesto.

#### **1.10.5. Pontos de Compensação**

O piloto que aterrisse ou limite seu voo especificamente para ajudar um piloto ferido ou supostamente ferido receberá pontos de compensação.

Essa compensação será avaliada pelo Juiz Geral de acordo com a posição do piloto no momento do pouso ou da limitação do voo e quais os resultados que ele poderia ter obtido na prova do dia.

Caso essa avaliação não seja possível, por exemplo, se a ação se deu no início da prova, será levado em consideração o ranking do piloto nas provas anteriores (ou, eventualmente, nas próximas provas). Em qualquer caso, o piloto não deve perder nenhuma classificação por causa de sua ação de resgate.

#### **1.11 EMERGÊNCIAS**

A organização de cada evento deverá providenciar o apoio do Corpo de Bombeiros e de um serviço médico. Esta atribuição será transferida para os clubes onde serão realizadas as etapas. No caso da equipe não estar presente nas decolagens, a janela deverá ser fechada.

#### **1.12 CLUBES SEDE DA ETAPA**

Os clubes que serão sedes de etapa da competição comprometem-se a:

- Providenciar os troféus, dos 3 (três) primeiros colocados de cada categoria, que serão entregues no fim de cada etapa;
- Transporte para rampa (desejável mas OPCIONAL);
- Camiseta do evento (OPCIONAL);
- Resgate no eixo da prova (desejável mas OPCIONAL);
- Enviar para a FPVL ou CBVL os dados bancários (para abertura da inscrição), cronograma do evento (datas, horas e locais previstos para a realização de cada procedimento, subida do transporte, carga waypoints, telefones e email para programação de SPOT, dados para camping quando houver, dados da rede hoteleira (nome/telefone/site), local para apuração, local da entrega dos resultados, patrocinadores, até 10 dias antes do evento, conforme modelo constante no Anexo “A”.

#### **1.13 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.

## **1.14 CONSIDERAÇÕES SOBRE SEGURANÇA**

Uma das responsabilidades dos pilotos é voar de forma segura, respeitando as regras de segurança e de tráfego aéreo. O sentido de giro nas térmicas deve ser o mesmo para todos os pilotos até a abertura da janela da prova (início da corrida) que deve ser obedecida por todos os competidores: dias pares = giro para direita e dias ímpares = giro para esquerda. O sentido do giro do dia deve ser enfatizado no briefing da prova.

Durante a prova: 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.

Todos os pilotos devem dobrar seus parapentes imediatamente após o pouso. Um parapente aberto ao chão é, por convenção, definido como um pedido de ajuda por parte do piloto.

Cada piloto só poderá fazer um voo por prova. Logo após a decolagem o piloto que constatar qualquer problema ou pane em seu equipamento, poderá pousar, mesmo que na própria rampa, após a comunicação pela frequência de emergência e autorizado pelo Juiz Geral. A autorização para uma nova decolagem deverá ser avaliada pelo Juiz Geral, que se baseará em fatos e provas da necessidade do pouso. A prioridade será sempre a segurança dos pilotos lembrando que um piloto em risco não pode tentar garantir sua segurança em detrimento da segurança dos demais.

A janela para decolagem estará automaticamente fechada caso o vento na rampa se tornar incompatível com decolagens seguras.

## **2. ASPECTOS DA COMPETIÇÃO**

### **2.1 BRIEFINGS**

O Juiz Geral deverá reunir-se com a comissão técnica da etapa para a definição da prova. Diariamente, será feito um Briefing pelo Juiz Geral e deverá haver um quadro de avisos na rampa com detalhes da prova do dia. Caso o Juiz Geral não esteja presente na rampa até o horário programado para o Briefing, sua função será desempenhada, subsidiariamente, pelo

Diretor Técnico de Parapente da FPVL ou por representante do clube que esteja sediando a etapa.

OBS: Só será aceito biruta previamente cadastrado junto ao juiz geral, que tem a autoridade de permitir ou não decolagens antes ou depois da janela.

## **2.2 ABERTURA DA JANELA**

A abertura da janela para o início da prova deve ser no mínimo 15 minutos após o briefing do Juiz Geral. A janela da prova pode ser declarada aberta sem a obrigatoriedade de verificação da presença de todos os pilotos na decolagem. 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.

## **2.3 VALIDADE DA PROVA**

A prova não será válida se não houver, no mínimo, 20 pilotos inscritos e/ou se nenhum piloto decolar. O tempo mínimo de janela aberta para a prova ser validada será dado pela fórmula  $P/N \times 1$  minuto, onde P = número de pilotos inscritos e N = número de decolagens simultâneas. A prova será considerada válida caso atinja no mínimo a pontuação de 200 pontos.

## **2.4 VALIDADE DA COMPETIÇÃO**

Havendo no mínimo 2 provas válidas, o Campeonato Paulista será considerado válido.

## **2.5 PARALISAÇÃO E CANCELAMENTO DA PROVA**

No caso de necessidade de cancelar a prova, a mesma só pode ser cancelada se ainda nenhum piloto decolou, ou se o start ainda não abriu. Em provas de “race to goal”, se ao menos um piloto tiver chegado ao goal, ou pelo menos 1 hora de prova tiver sido voada após a abertura do start gate, a prova será paralisada e sua pontuação apurada verificando-se o track log do competidor até os 5 minutos que antecedem o momento da interrupção (ex. Se a interrupção se deu às 14h55min, a prova será apurada com a hora de interrupção às 14h50min). Caso nenhum piloto atingiu o gol ou não ocorreu uma hora de prova voada após a abertura do start até o cancelamento, a prova está automaticamente cancelada. Em provas de “elapsed time” a prova será cancelada.

## **2.6 DISTÂNCIA MÍNIMA**

Será definida conforme a realidade do sítio de voo, qualidade técnica dos competidores e das previsões meteorológicas.

## **2.7 COMPROVAÇÃO DO VÔO**

Visando uma adequação ao sistema adotado nas competições nacionais e internacionais, o Campeonato Paulista utiliza a comprovação do voo através de GPS. O horário limite para comprovação do voo será definido pelo Juiz Geral e informado no briefing, salvo situações em que o piloto estiver envolvido em resgates (outras situações serão avaliadas pelo Juiz Geral). O piloto que decolar e não comprovar o voo receberá a pontuação equivalente à distância mínima.

Caso disponível, será utilizado o sistema Live Tracker da CBVL, devendo ser observadas as previsões do Regulamento do Campeonato Brasileiro de Parapente.

## **2.8 GPS**

A marcação de voo por GPS se dará através do tracklog do aparelho, de forma que é responsabilidade do piloto a correta configuração de seu GPS para que grave os pontos adequadamente. Para comprovar o percurso, o tracklog do piloto deverá conter, no mínimo, um ponto dentro do setor estipulado.

Só serão aceitos GPS, que não possam ter seu tracklog alterado externamente, gravando obrigatoriamente a altura no seu tracklog, e sejam compatíveis com o programa de apuração de resultados. Os pilotos deverão se informar sobre a compatibilidade do seu GPS antes da prova, se o piloto tiver um GPS que use cabo diferente de Mini-USB como usado no Flymaster, deverá levar o seu próprio cabo.

## **2.9 RAIOS DOS PILÕES**

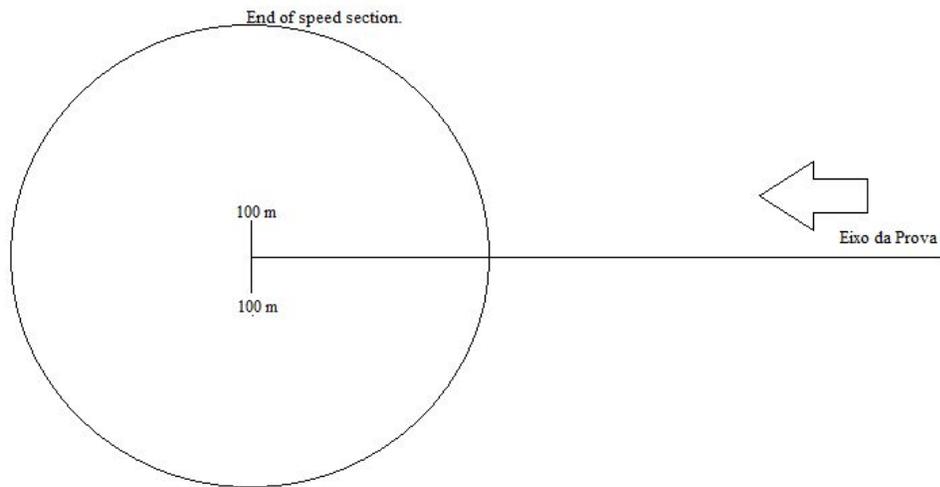
O tamanho padrão de raio para os pilões é de 400m, podendo ser aumentados de acordo com a condição do dia da prova. Para o raio do Start Gate não há tamanho padrão, o mesmo pode variar de acordo com a condição do dia da prova.

## **2.10 RAIOS DO GOL**

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 gol (gol cilindro). Pode ser utilizada 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 tracklog do gps.

Obs.: o piloto deverá ter um ponto de tracklog 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 atinja o raio goal, considera-se apenas a distância percorrida pelo piloto, considerando como não feito o GOAL.

## 2.11 LASTRO

Por questões de segurança, é sugerido aos pilotos utilizarem apenas lastros com água.

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. A FPVL, junto com o juiz geral, pode solicitar a pesagem do piloto com o seu equipamento (levando assim uma balança para a rampa).

## 2.12 AVARIA EM EQUIPAMENTO

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.

## **2.13 EQUIPAMENTOS ACEITOS**

O piloto que voar a vela do tipo "2 lines" (duas linhas), deverá obrigatoriamente voar com seletes homologadas com sistema para se usar 02 reservas, com comandos acessíveis para ambas as mãos.

Não poderá haver modificações no sistema do acelerador;

Não poderá haver modificações nas estruturas homologadas junto ao conjunto da vela, ou seja, tirantes, trimmers, etc.;

Capacetes devem ser certificados de acordo com a norma EN966, ASTM 2040, SNEL RS98. Foi aberta exceção para usar o modelo CE 1077 este ano, porém ano que vem só serão aceitos os equipamentos discriminados no regulamento do campeonato brasileiro;

Seletes devem ser homologadas conforme as determinações FAI (<http://www.fai.org/civl-our-sport/safety/161-civl/31644-paraglidingharnesses-and-back-protectors>) - A selete deverá constar dentre as listadas no link acima da FAI;

Reservas devem ser homologados;

## **2.14 PREMIAÇÃO DA ETAPA**

O organizador deverá providenciar troféu para os 3 primeiros colocados de cada classe, poderá também oferecer prêmios adicionais como premiação em dinheiro ou similar.

## **2.15 TERMO DE RESPONSABILIDADE**

Ao assinarem a ficha de inscrição, os Pilotos assumem total responsabilidade por seus voos durante o evento e pelas consequências 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.

## **2.16 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 consequente veiculação.

### **3. PROVAS**

O Juiz Geral só poderá propor provas de triangulação com distância mínima de 20 km reais (descontando os raios). Todas as provas válidas podem valer 1.000 pontos, como base na distância percorrida pelo primeiro piloto.

#### **3.1 RACE TO GOAL (CORRIDA PARA O GOL)**

Esta prova consiste em percorrer determinada distância entre a decolagem e um portão real ou virtual de raio estipulado pela comissão de prova, de uma área de pouso, contornando ou não pilões, no menor tempo possível. Os pontos dessa prova serão dados pela fórmula geral, exceto se nenhum competidor atingir o gol. Neste caso usa-se a fórmula de distância.

#### **3.2 DISTÂNCIA LIVRE**

Não serão utilizadas provas de distância livre no campeonato Paulista.

#### **3.3 ELAPSED TIME (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 dessa 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).

#### **3.4 RECLAMAÇÕES E PROTESTOS**

Qualquer piloto participante do Campeonato Paulista pode fazer uma Reclamação ou mesmo um Protesto à decisão do fato reclamado.

Reclamações, Protestos e as decisões relacionadas devem ser publicadas pela organização no quadro oficial de informações, data e hora de recebimento e/ou publicação, claramente registrado pela Organização em cada documento, para efeito de contagem de prazos.

##### **3.4.1. Reclamações**

Uma reclamação pode ser feita ao Juiz Geral, por escrito, para solicitar uma correção, ou relatar fatos ocorridos durante o dia, solicitando providências.

3.4.1.1. A reclamação deve ser apresentada no prazo máximo de uma hora após a

publicação do resultado provisório, e num prazo máximo de 20 (vinte) minutos para o último dia de prova da competição.

3.4.1.2. Se um resultado provisório for publicado após as 22:00h, o prazo para uma reclamação será às 10:00h.

3.4.1.3. O Juiz Geral lidará com as reclamações com rapidez.

### **3.4.2. Protestos**

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

3.4.2.2. Os protestos devem ser apresentados no prazo máximo de uma hora após a notificação do resultado da reclamação pelo Juiz Geral, mediante pagamento da taxa de R\$ 150,00.

3.4.2.3. No último dia da competição, os protestos devem ser apresentados no prazo máximo de 20 (vinte) minutos após a notificação do resultado da reclamação pelo Juiz Geral.

3.4.2.4. O Juiz Geral encaminhará o protesto com o histórico da queixa e sua decisão para a Comissão de Protestos, que lidará com o caso de forma soberana, podendo decidir pelo reembolso da taxa.

## **4. PONTUAÇÃO**

### **4.1 GENERALIDADES**

A fórmula usada será igual do Brasileiro, com pontos de distância, tempo, pontos de liderança e pontos de tempo de chegada; 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 sem descontar os raios.

O piloto com maior pontuação ao final da competição será declarado campeão Paulista. Em caso de empate, se pega o maior descarte de cada piloto, se ainda permanecer o empate, se pega a 2ª maior pontuação de descarte.

A pontuação por clube será a média dos pontos dos 2 primeiros colocados de cada classe, como forma de incentivar os pilotos da classe ACESSO. O clube campeão será premiado no final do campeonato, porém apenas os integrantes que participarem no mínimo em 50% das provas válidas receberá medalha

### **4.2 PARÂMETROS DE APURAÇÃO**

A fórmula utilizada para o cálculo dos pontos será a mesma do Campeonato Brasileiro do ano corrente, aplicando o FTV de 25%, sendo considerados os parâmetros mínimos conforme demonstrados:

DM (Distância Mínima): 3km  
DN (Distância Nominal): 15km  
TN (Tempo Nominal): 1hora  
NL (% Pilotos Decolaram): 96%  
%GOAL (Percentual Pilotos no Goal): 10%

## **5. CONSIDERAÇÕES FINAIS**

### **5.1 REGULAMENTAÇÃO SUBSIDIÁRIA**

No que o presente Regulamento for omissivo ou conflitante com o regulamento do Campeonato Brasileiro, será utilizado, subsidiariamente, o Regulamento do Campeonato Brasileiro de Parapente, desde que não afrontem algum dispositivo do presente Regulamento (como por exemplo premiação, ACESSO, etc.)

### **– 5.2 ESPAÇO AÉREO**

O Campeonato será voado sob condições visuais – VFR , seguindo o CBAer, ICA 100-12 (ambos disponíveis no site AISWEB) bem como das diretrizes da CBVL.

### **5.3 RESERVA DE MUDANÇA**

A diretoria da FPVL reserva-se o direito de fazer mudanças no presente Regulamento, mesmo durante o Campeonato, sendo que nunca retroativamente.

### **5.4 NÃO HAVERÁ REMUNERAÇÃO AOS ORGANIZADORES**

### **5.5 TAXA PARA APURAÇÃO DOS VOOS & PONTUAÇÃO**

O clube sede da etapa deve negociar com o APURADOR o valor de remuneração que deverá ser pago independente da prova ser validada.

### **5.6 TAXA OBRIGATÓRIA A SER REPASSADA PARA A FPVL**

O clube sede da etapa deve repassar para a FPVL valor referente a 12% de arrecadação das inscrições.

### **5.7 DIVULGAÇÃO DO CAMPEONATO PAULISTA**

Os clubes devem acrescentar o logotipo da Federação Paulista de Voo Livre em

todos os meios em que a etapa está sendo divulgada (camisetas, banners, etc.). O logotipo deve ser solicitado junto a FPVL.

## **5.8 Ranking**

O Ranking final do Campeonato Paulista de Parapente, que será divulgado pela FPVL, será definido conforme tabela abaixo, por exemplo no caso de 6 provas válidas serão consideradas as 5 melhores do competidor. O uso do sistema de descarte parcial FTV continuará sendo usado, seguindo as normas do Brasileiro.

<b>Provas Válidas</b>	<b>Ranking</b>
<b>4 ou menos</b>	<b>Todas</b>
<b>5</b>	<b>4</b>
<b>6</b>	<b>5</b>
<b>7</b>	<b>5</b>
<b>8</b>	<b>6</b>
<b>9</b>	<b>6</b>

O ranking definirá o Campeão Paulista e também será utilizado para classificação do Campeonato Brasileiro de Parapente, conforme norma regulamentar da Confederação Brasileira de Voo Livre.