REGULAMENTO OFICIAL – CCP 2019

ITEM I - CONSIDERAÇÕES GERAIS

I.1 - OBJETIVOS

A FCVL, através de Campeonato Catarinense de Parapente (CCP), tem como prioridade difundir o esporte em nível Estadual e promover a troca de experiência e amizade entre os pilotos das diversas cidades Catarinenses e do país.
A presente norma visa padronizar a realização das etapas do Campeonato Catarinense de Parapente que contarão pontos para o Ranking Estadual Anual e para o Campeonato Estadual, estabelecendo critérios que as regerão, contribuindo assim para uma justa escolha dos Campeões Estaduais de Parapente e também através do Ranking Estadual Anual, elegendo através deste os pilotos que participarão em competições nacionais representando oficialmente o estado de Santa Catarina.

I.2 - LOCAL

A FCVL fará a escolha e a aprovação dos locais de realização dos eventos, através de critérios técnicos e estruturais dos clubes solicitantes.
A FCVL divulgará com a devida antecedência os locais e datas escolhidos para a realização das etapas que irão compor o Campeonato Catarinense de Parapente.

I.3 - PROGRAMAÇÃO

Caberá à organização de cada etapa a divulgação de um programa onde constem as datas para inscrições, cerimônias de abertura e encerramento, dias de competição, e ainda, um regulamento local constando as regras adicionais, se houverem. Estes documentos deverão ser enviados a Federação e Clubes com antecedência mínima de 35 (trinta e cinco) dias antes do evento.

I.4 – INSCRIÇÕES

As inscrições para as etapas do Campeonato Catarinense de Parapente serão comunicadas pela FCVL e clube organizador, sendo que em 2019 as inscrições serão realizadas via site da CBVL, e os clubes organizadores devem fornecer uma conta bancária com acesso a boleto pra facilitar o processo, o valor do boleto pode ser acrescido da inscrição.
É obrigatório o piloto possuir 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 Confederação Brasileira de Voo Livre – CBVL ou ABP (Associação Brasileira de Parapente);
- Carteira de Associado do Clube de Voo a que pertence, acompanhada do comprovante de pagamento da anuidade atualizada.

Em 2019, para pilotos associados somente à ABP (Associação Brasileira de Parapente), a inscrição será realizada somente no dia do evento, sem direito a inscrição antecipada com desconto no valor.

A FCVL vai considerar pra efeito de resultados os pilotos em dia com a anuidade 2019, sobre pena de não validar os pontos do piloto inadimplente para o resultado da etapa e Ranking 2019.

Para a temporada 2019 a FCVL determina que o valor mínimo das inscrições a serem cobradas dos participantes será de R$ 120,00 por evento de 2 dias com um adicional de R$ 60,00 pra eventos de 3 dias.
A inscrição na data e local do evento será determinada pelo clube organizador.

I.5 – CATEGORIAS

O CCP contará em 2019 com 4 (quatro) 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: Parapente LTF – DHV 2 ou inferior, EN C ou inferior.

START: Parapente LTF - DHV 1-2 ou inferior, Afnor Standard , EN B ou inferior.

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 – PREMIAÇÃO DA ETAPA

Ao final de cada etapa o Clube organizador terá que oferecer uma premiação aos 3 (três) melhores colocados de cada categoria do campeonato, e a entrega deverá ser feita em até uma hora após a publicação do resultado oficial da etapa.
A premiação terá que ter no mínimo, um troféu do 1º ao 3º colocado para as categorias:
OPEN, SERIAL, SPORT, START.
Estes troféus deverão seguir um padrão de qualidade e sempre mencionando a etapa do CCP bem como a logomarca da FCVL.
A premiação pra categoria FEMININA estará condicionada ao mínimo de 3 inscrições pagas antecipadas.

O Clube organizador da etapa deverá repassar o limite mínimo de 10 % do valor arrecadado nas inscrições para a Federação Catarinense de Voo Livre - FCVL - , para que no encerramento do CCP se faça uma premiação aos primeiros colocados nas diversas categorias.

Solicita-se aos organizadores que quando possível providenciem junto aos promotores ou patrocinadores do evento prêmios escalonados do 1º ao 3º 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 obrigatoriamente ter a logomarca da FCVL e o logotipo do Campeonato Catarinense 2019.

ITEM II - CONFECÇÃO DO RANKING ESTADUAL

II.1 – DESCARTES

Para a confecção do Ranking Estadual Anual de 2019 a FCVL utilizará como padrão as regras do Brasileiro 2019.

Os descartes por etapa no Campeonato Catarinense seguirão os critérios adotados de acordo com o REGULAMENTO DO BRASILEIRO 2019. 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
PWC2016.

(http://pwca.org/sites/default/files/Attachement-page/PWCA%20Competition%20Rules%202016.pdf - Appendix D: Fixed Total Validity (FTV) Pag. D1).

Será confeccionado um Ranking Estadual Geral, com a inclusão dos pilotos das categorias Open; Serial; Sport e Start, para estabelecer o Campeão Estadual Geral.

Somente pilotos federados à FCVL e confederados à CBVL (com as respectivas anuidades em dia) poderão participar do Ranking Catarinense de Parapente. Caso contrário pontua somente na etapa em que participar, tendo seus nomes ocultados do Ranking do Campeonato Catarinense.

II.2 - VALIDADE DA ETAPA

O número de participantes para que a etapa seja validada é de no mínimo 15 (quinze) pilotos inscritos e presentes no dia do evento, pertencentes a qualquer uma das três categorias.
Cada etapa do Estadual deverá ter a previsão de no mínimo duas provas. Ocorrendo a realização de uma única prova válida a etapa será validada.

II.3 - VALIDADE DO CAMPEONATO

O título de Campeão Estadual só poderá ser atribuído se tiverem sido realizados ao final do ano pelo menos 2 (duas) provas válidas.

II.4 - EMPATES

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

ITEM III - ORGANIZAÇÃO DAS ETAPAS DO CATARINENSE

A organização da infraestrutura, a promoção e a divulgação do evento poderá ser transferida no todo ou em parte a um dos Clubes do Estado, porém, sempre com a aprovação e supervisão da FCVL e com prazo de antecedência de no mínimo 30 dias. A organização técnica de cada etapa regulamentos e sistemas de pontuação não será delegada em nenhuma hipótese, caberá a FCVL indicar os responsáveis por tais áreas e os custos deverão ser cobertos pelo clube organizador.

III.1 - ORGANOGRAMA

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

- FCVL
- Organização Geral
- Juiz geral
- Equipe de resgate e salvamento na decolagem;
- 02 cópias atualizadas disponíveis do regulamento do CCP
- Transporte para a decolagem e resgate do goal
- Marcação dos voos
- Computação
- Mapas da região;
- Auxiliares para decolagem e pouso;

O Clube 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.
Lista de presença: O clube deverá disponibilizar na rampa uma lista de presença que obrigatoriamente deverá ser assinada pelos pilotos mesmo em caso de desistência de decolar, essa lista será utilizada no resgate e apuração dos voos, o piloto que não assinar será penalizado.

III.2 - ATRIBUIÇÕES

III.2.1 - ORGANIZAÇÃO GERAL.

A organização geral, tendo obrigatoriamente pelo menos um membro da diretoria da Associação ou Clube organizador, cabe a responsabilidade administrativa do evento, a exemplo: material de competição, policiamento, assistência médica, alojamentos, alimentação, comunicações, transporte pra rampa e resgate no eixo das provas, promoção, divulgação e premiação.

III.2.2 - JUIZ GERAL

O Juiz Geral do Evento será escolhido pela FCVL para todas as etapas, salvo se o mesmo por motivo de força maior não puder comparecer, será escolhido outro com antecedência de 24 horas, e este 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 realização das etapas. Deverá realizar o briefings com os pilotos antes de cada prova.
O Juiz Geral não deverá ser questionado pelos pilotos durante a competição e poderá aplicar penalizações em pontos ou excluir competidores por condutas não condizentes com a ética e os valores defendidos por essa Federação.
As despesas deste Juiz Geral serão cobertas pelo clube organizador da etapa sendo estas: diária mínima de R$ 150,00 mais custos de deslocamento, alimentação e hospedagem do Juiz Geral.

III.2.3 - OBSERVADOR

Observadores serão os representantes da FCVL, 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 da FCVL.

III.2.4 - JURI 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 e/ou das Associações Estaduais.
O Júri deverá emitir sua decisão sempre baseado nesta norma e nas regras ditadas pelos organismos normalizadores do esporte.

III.2.5 - ASSISTENTES TECNICOS

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 à 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.
Os resultados deverão ser obrigatoriamente divulgados em local adequado para a visualização dos competidores antes da realização da próxima prova.

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 contata-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, 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 horário pré determinados que serão 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 e no local de saída do transporte oficial.

III.2.10 - POLICIA

A Policia 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 – EQUIPE DE RESGATE E SALVAMENTO

Obrigatoriamente deverá estar de prontidão na rampa de decolagem nos dias do evento uma equipe de apoio especializada em primeiros socorros (mínimo duas pessoas), com equipamentos de rapel e socorro em altura, rádio de comunicação e/ou telefone celular para contato rápido com equipe de resgate (SAMU/Bombeiros). Nenhuma decolagem deverá ser autorizada enquanto esta equipe não estiver presente, mesmo sendo “freefly”.
O Corpo de Bombeiros local deverá ser contatado/notificado para estar pronto a resolver qualquer ocorrência durante o evento, informando os horários de realização, o local de decolagem, pouso oficial e região onde ocorrerão as provas. Solicitar manter de prontidão, para acesso rápido à rampa de decolagem e pouso, uma ambulância com UTI embarcada e um médico especializado em primeiros socorros.
Complementarmente, se disponível na região, contatar/notificar o GRAER (Grupamento de Radiopatrulhamento Aéreo) para estar de sobreaviso caso necessidade de resgate de maior gravidade/urgência, repassando as informações de local, horário e coordenadas de decolagem e pouso.

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 goal.
É obrigatória a comprovação através do GPS.
Os pontos desta prova serão dados pela fórmula geral, exceto se nenhum competidor atingir o goal, neste caso usa-se a fórmula de distância livre.

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 goal, neste caso usa-se a fórmula de distância livre.
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 será definida no início do campeonato, antes de iniciar a primeira prova, onde cada clube responsável pela organização das etapas do ano, devendo indicar um piloto representante e um suplente. A mesma comissão deverá ser mantida ao longo de todas as etapas do ano, podendo ser alterado com autorização/anuência do juiz geral do campeonato.
Nenhuma prova do Circuito Catarinense pode ter menos de 20 km (distância percorrendo os pilões das provas) exceto para a categoria Start cuja prova pode ser um trecho da prova das categoria Serial e cuja distância mínimo é de 10km.
A prova será considerada válida caso na apuração a pontuação máxima do melhor piloto atinja 200 pontos.

Os parâmetros, distância mínima e distância nominal deverão ser definidos da seguinte forma:
- distância mínima, leva-se em consideração o LD x a altura da rampa; -
distancia nominal, recomenda-se 60% do valor da prova.
O GOAL deverá ser localizado 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, identificados inicialmente por P e G respectivamente.
Os responsáveis pela organização da infraestrutura deverão providenciar a identificação desses pontos através de coordenadas geográficas, com aferição cuidadosa da altitude dos pontos propostos.
As sugestões apresentadas não são obrigatórias, poderão ser alteradas pelo Juiz Geral desde que permaneçam dentro dos tipos determinados.

ITEM V - DINÂMICA DAS PROVAS

V.1 - A janela da prova pode ser declarada aberta sem a obrigatoriedade de verificação da presença de todos os pilotos na decolagem.
Os pilotos são os únicos responsáveis pelas suas presenças na hora correta de 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, facilitando a conferencia e marcação do vôo, podendo a critério do Juiz Geral serem descontados 10% dos pontos da prova.
É responsabilidade do piloto manter-se informado das eventuais mudanças que possam ocorrer na prova do dia cujas possíveis alterações constarão no quadro de provas.

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.
Na primeira prova do ano, terão preferência/prioridade para decolagem os 10 primeiros pilotos do ranking geral (open) do Campeonato do ano anterior.
Para primeira prova de cada etapa, terão preferência/prioridade para decolagem os 05 primeiros pilotos do ranking geral (open) do Campeonato, seguido pelos 05 primeiros pilotos da etapa anterior cumulativos.
Para as demais provas de cada etapa, terão preferência/prioridade para decolagem os 05 primeiros pilotos do ranking geral (open) do Campeonato, seguido pelos 05 primeiros pilotos da prova anterior cumulativos.
Ao se posicionar para decolagem, cada piloto não poderá exceder a 3 tentativas ou 3 minutos de espera na posição de decolagem.
A decolagem só poderá ser autorizada pelo Juiz Geral em condições supostamente seguras.
Para tempo de janela o Juiz Geral deverá observar a seguinte equação:
P/N X 1 min onde P = Número de pilotos inscritos, N = numero de decolagens simultâneas = tempo de janela.
O resultado indicará o tempo entre o briefing e o início da prova (abertura do start) e não poderá ser inferior a 30 minutos.

V.4 - TENTATIVAS DE DECOLAGEM

Pilotos interessados em decolar deverão posicionar-se com seu equipamento no corredor de decolagem quando estiverem totalmente equipados, ao chegar sua vez, cada piloto terá 3(três) minutos para decolar.
Pilotos que se apresentarem pra 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, exceto para os pilotos que componentes da lista de preferência do dia, estes podem posicionar-se em qualquer momento para a decolagem. Os pilotos que não respeitarem essa norma estarão sujeitos a receber uma penalização 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 vôo 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 VÔO

COMISSÃO DE SEGURANCA.

Será formada por 3 pilotos escolhidos pelo Juiz Geral em conjunto com a comissão de prova. Os pilotos da comissão de segurança informarão, durante a prova, se as condições meteorológicas apresentam-se condizentes com níveis de segurança aceitáveis para o prosseguimento da competição, reportando-se ao Juiz Geral em 3 níveis de perigo:

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 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 três reportarem nível - 3, o diretor de prova 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 pode ser estabelecida, os pilotos da comissão de segurança(3) e da comissão técnica(4), 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.

O Juiz Geral é o único que pode interromper a prova em qualquer momento. A paralisação da prova será comunicada na frequência de emergência pelo Juiz Geral, portanto todos os pilotos deverão voar nessa frequência e ao receberem a mensagem de paralisação deverão fazer orelha para sinalizar a interrupção da prova ou quebrarem sua trajetória em 90^0 da linha da prova em direção a um pouso seguro. Na eventualidade da comunicação entre os pilotos da comissão de segurança e o Juiz Geral não puder ser estabelecida, os pilotos da comissão de segurança assumem a

responsabilidade de paralisar a prova, se pelo menos 2 pilotos da comissão reportarem Nível - 3.

As condições de segurança devem ser observadas em todo o percurso da prova enquanto esta estiver em andamento.

Uma das responsabilidades dos pilotos é voar de forma segura, respeitando as normas de segurança e de tráfego aéreo. Pilotos que não respeitem as normas de tráfego aéreo ou envolvidos em colisões em voo serão penalizados.

Em função da gravidade da falta a penalidade poderá ser em pontos perdidos, em desclassificação da prova ou em desclassificação da competição, à critério do Juiz Geral.

Por razões de segurança o Juiz Geral poderá especificar uma direção obrigatória de rotação das térmicas antes do Start, que deverá ser obedecida por todos os competidores (dias pares = direita, dias ímpares = esquerda).

Após o Start, 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 e invalidam a pontuação da prova do dia. Os pilotos denunciados serão investigados pelo Juiz Geral. O piloto que inadvertidamente deixar-se sugar total ou parcialmente por uma nuvem e ao sair dessa condição, voar no sentido contrário a prova não se beneficiando da altura ganha no interior da nuvem, estará sujeito a penalidade ou somente advertência, conforme entendimento do Juiz Geral.

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 não respeitem estas normas de tráfego aéreo ou envolvidos em colisões em voo deverão ser penalizados. 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, serem desclassificados da etapa.

Não é permitido pouso da rampa de decolagem, salvo real necessidade em emergência comprovada e aceita pelo Juiz Geral, devendo ser paralisada qualquer tentativa de decolagem nesta condição, no entanto, não será validada nova decolagem para a prova.

V.6 – GOAL

Por padrão, haverá um cilindro (raio de velocidade) para ser utilizado como tomada de tempo final (end of speed section), e um outro cilindro como último raio do goal. Pode ser utilizado também uma faixa virtual seguindo por padrão um raio de 400 mts para o

cilindro (raio do Goal) ou 200 mts para a faixa virtual. O raio do pilão poderá ser alterado diariamente pela comissão técnica de prova.
Não haverá Juiz de pouso ou de Goal, sendo a entrada no cilindro virtual comprovada 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

A hora da partida deve ser tomada quando o piloto entrou no portão virtual comprovado pelo GPS e ser 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 vôo será a diferença entre a hora de chegada e a de partida.

V.8 - MARCAÇÃO DO VÔO

Só será aceito 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. Todas as distâncias deverão ser calculadas utilizando-se o método de cálculo de distâncias através de coordenadas geográficas do grande circulo, 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.
Pilotos que pousarem na seção correta do GPS (pilão virtual) deverão receber a distância do pilão.
O calculo da distância da prova para computação é até a borda do raio e não ao centro do pilão, ou seja, desconta-se os raios dos pilões nos cálculos da distância total. Os pilotos cujas marcações contiverem erros e forem feitas reclamações ou protestos deverão ser penalizados em pontos. A falsificação deliberada de detalhes do pouso devem levá-lo a uma desclassificação.
A marcação do vôo só poderá ser feita no dia da prova, no local e hora determinados pela organização do evento. Pilotos que não comparecerem à marcação do vôo serão penalizados em 10 % dos seus pontos na melhor prova da próxima etapa.

V.9 - CONFIRMAÇÃO DO VÔO

Cada vôo deverá ser comprovado por um GPS.
Os pilotos são os únicos responsáveis pela entrega do GPS no local de marcação.

V.10 – PORTÃO DE LARGADA

No Campeonato Catarinense de Parapente deverá ser adotado o sistema de "start" de entrada ou saída. O piloto deverá ter um ponto marcado "pelo GPS" fora do raio de aproximação depois do horário de abertura do start, e um ponto marcado dentro do raio antes do fechamento do start de entrada, e o inverso no start de saída.

V.11- PILÕES

Por padrão todos os pilões terão raio de 400 m, salvo por razões de segurança em que esse raio poderá ser alterado pela comissão de prova do dia.

V.12 – PARALISAÇÃO OU CANCELAMENTO DA PROVA

Somente o Juiz Geral 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 freqüência de emergência. O Juiz Geral e seu staff não tem a responsabilidade de informar pessoalmente a cada piloto sobre a paralisação ou cancelamento da prova. O Juiz Geral deverá informar ao apurador o horário de paralisação da prova, o apurador deverá descontar 5 minutos desse horário para fins de apuração da prova.

V.13 – RECLAMAÇÕES E PROTESTOS

Reclamações e Protestos serão apreciados pela Comissão de Protestos instituída pelo Juiz Geral. Para serem considerados, devem ser apresentados em formulário próprio, descrevendo claramente o ocorrido, com a identificação obrigatória dos pilotos envolvidos (nome do piloto e identificação do equipamento - número ou cor/modelo do parapente).
Toda reclamação ou protesto deve ser acompanhado de uma taxa de protesto no valor de R$ 100,00. Esta taxa deverá ser devolvida no caso de deferimento.

Reclamações e protestos somente serão considerados se feitos até 02 horas após a divulgação dos resultados, exceção feita à última prova, quando o prazo será reduzido para 30 minutos.
Se o resultado provisório for publicado após as 22:00h, o prazo para uma reclamação será às 10:00h do dia seguinte.
Não cabem quaisquer reclamações ou protestos por desconhecimento do regulamento, da prova ou falta de comprovação do voo através do GPS.
Reclamações ou protestos sobre itens aqui estabelecidos não devem ser aceitos.

V.14 - PENALIDADES

O Juiz Geral tem o poder de desclassificar pilotos e/ou aplicar penalizações em pontos se eles não seguirem as normas aqui estabelecidas ou mostrarem atitudes antiesportivas contra outros pilotos, assistentes, autoridades ou o público em geral. O Juiz Geral também pode aplicar penalizações ou desclassificar pilotos por manobras perigosas em vôo, por vôos não condizentes com o evento ou por demonstrada inabilidade técnica.
As penalidades aplicadas pelo Juiz Geral poderão ser advertência e exclusão da etapa.
Pilotos que não baixarem o GPS ou não reportarem que não decolaram (did not fly) terão uma penalização de 100 pontos de sua melhor prova na etapa.

ITEM VI - SISTEMA DE PONTUAÇÃO

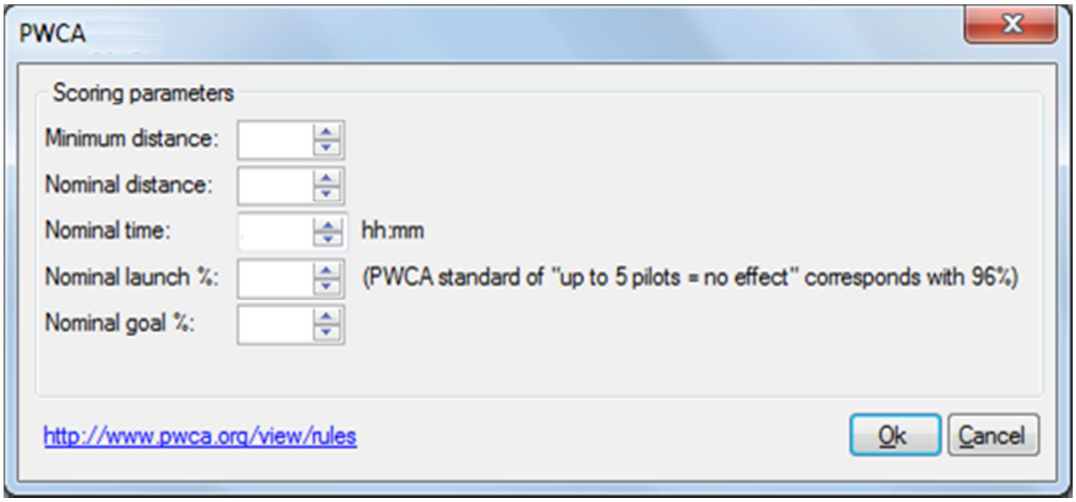
VI.1 – GENERALIDADES

Pilotos que não se apresentarem para decolar num vôo considerado válido receberão zero pontos nesta prova.
O piloto com maior somatório de pontos ao final da competição deverá ser declarado CAMPEÃO DA ETAPA.
Para o Campeonato Catarinense será utilizada a mesma fórmula utilizada pelo Campeonato Brasileiro 2019, utilizada para padronização dos eventos FAI.
Pilotos que não comparecerem pra efetuar a marcação do GPS deverá ser penalizado em 100 pontos de sua melhor prova na etapa e ou campeonato.

VI.1.2 – PARÂMETROS DE APURAÇÃO

A fórmula utilizada para o cálculo dos pontos será a PWC2016 (mesma utilizada para Campeonato Brasileiro 2019 definida pela Liga Brasileira de Competidores de Parapente), sendo considerados os parâmetros conforme demonstrados:

Tela de parâmetros:



Mesmo sendo alteráveis os parâmetros deverão possuir 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 danos 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

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

VII.3 - LASTRO

O lançamento de água ou areia, materiais que possam dispersar-se completamente antes de alcançar o solo serão tolerados e considerados como lastro ejetáveis. Por razões de segurança a FCVL proíbe o uso de outros tipos de lastros não dispersíveis.

VII.4 - PROPULSÃO

Artefatos destinados a dar propulsão ao parapente não serão permitidos.

ITEM VIII - DISPOSIÇÕES FINAIS

VIII.1 - REGULAMENTOS DE VÔO

O Campeonato será voado sob a estrutura da Regulamentação Federal de Vôo do Brasil e sob as normas de voo e tráfego aéreo da CBVL, ANAC, e da FAI, as quais os pilotos não podem desconhecer.

VIII.2 - 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.

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 consequente veiculação.

VIII.4 - AUTORIDADES.

Os representantes que por ventura se fizerem presentes da FEDERATION AERONAUTIQUE INTERNATIONALE (FAI), DEPARTAMENTO DE AVIAÇÃO CIVIL (DAC), CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE PARAPENTE (CBVL), ASSOCIAÇÀO 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 da FCVL.
A Diretoria Técnica da FCVL reserva 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, e atribuições do Clube que está organizando e etapa, “item III – organização das etapas do Catarinense”, sob pena de ser impedido de se candidatar a organização de uma próxima etapa do CCP.

VIII.7 – RESERVA DE MUDANÇA

A diretoria da FCVL reserva-se o direito de fazer mudanças no presente regulamento, mesmo durante o campeonato, sendo que nunca retroativamente.

FEDERAÇÃO CATARINENSE DE VOO LIVRE