



REGULAMENTO CAMPEONATO PAULISTA DE PARAPENTE 2021 - RACE TO GOAL

REGULAMENTO LOCAL

Inscrições & valores & critérios

Limitado no máximo a 145 participantes

Resgate individual, por conta dos participantes

Evento Categoria 2 FAI - pontua no Ranking Mundial WPRS

Categoria 2 FAI – seguira o regulamento da FAI

Camisetas e frutas serão fornecidas a todos inscritos

Licença ANAC obrigatória e deverá ser apresentada na inscrição

Trackers - em virtude de coincidência de datas com outros campeonatos, pode ocorrer da CBVL não disponibilizar trackers para todos os pilotos

Inscrições:

Pagamentos serão feitos via PagSeguro, sistema CBVL:

Não serão aceitas inscrições na rampa.

Caso de cancelamento, será devolvido o valor da inscrição deduzindo os custos já incorridos pela organização.

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. EMERGENCIAS
- 1.12. LISTA DE PRESENÇA
- 1.13. 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.DIVULGAÇÃO DO CAMPEONATO PAULISTA
- 5.5.ANAC
- 5.6.RASTREADORES (Trackers)
- 5.7.COVID

1. CONSIDERAÇÕES GERAIS

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.

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.

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 parapentes com homologação EN-D ou inferior, 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:** Será formada por pilotas, desde que tenha no mínimo 5 participantes.

4. PROGRAMAÇÃO DE 2021

Etapa	Datas	Provas	Vagas
1 Etapa em Rampa da Bela vista – Bela vista	25 a 26 de Setembro	2	125
2 Etapa em Pico do Gavião – Andradas	09 a 12 de Outubro	4	125
3 Etapa no Rampa do Macaco – Poços de Caldas	13 a 15 de Novembro	3	125

Se na data do primeiro final de semana + feriado, não tivermos prova ou as provas realizadas não somarem 1000 pontos para o primeiro colocado, o segundo final de semana poderá ser automaticamente adicionado. Na semana antecedente será informado se o evento irá ocorrer, baseado na previsão meteorológica, ou se adiaremos para a semana seguinte.

5. DESCARTE

Será utilizado o sistema FTV, igual do CBP.

Para o resultado do ano serão somadas as pontuações de todas as provas e aplicado o sistema FTV.

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. Para redução de despesas a Diretoria da FPVL poderá delegar as funções de Juiz Geral para 3 pilotos experientes.

7. COMISSÃO TÉCNICA

A comissão técnica de cada etapa será composta preferencialmente pelos 3 pilotos mais bem qualificados no último Brasileiro. O Juiz Geral definirá a prova do dia, utilizando-se das sugestões desta comissão.

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 pilotos desta comissão 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 dois pilotos da comissão reportar nível - 3, a prova será paralisada e comunicada na frequência de emergência.

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.

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. 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 deverá recorrer à comissão técnica da FPVL que terá poder de classificar a penalidade devida e assim repassar ao juiz geral para que possa tomar as medidas cabíveis.

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 tiver a sua pontuação do dia zerada, ele também será marcado como ausente (ABS), e assim sucessivamente, até que haja um vencedor do dia 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. Pouso na rampa sem autorização após abertura da janela: 100 pontos, dobrado a cada reincidência.

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

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

1.10.4.6. Voo agressivo ou perigoso: pontuação do dia zerada, desqualificação da etapa em caso de reincidência.

1.10.4.7. 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.

1.10.4.8. 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.

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

1.10.4.10. 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.

1.10.4.11. 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.

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

1.10.4.13. Voar sem assinar a lista de presença e/ou sem utilizar o Live Tracker, caso disponibilizado: a) Primeira vez - uma advertência. b) Segunda vez - será considerado como não decolado.

1.10.4.14. 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.

1.10.4.15. 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.

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 de a equipe não estar presente nas decolagens, a janela deverá ser fechada

12. 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. A assinatura da retirada do tracker, quando existir, equivale a assinatura da lista de presença

13. 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

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. 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.

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.

4. VALIDADE DA COMPETIÇÃO

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

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 tracklog 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 tenha chegado ao 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.

6. DISTÂNCIA MÍNIMA

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

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 da FAI, uma vez que é um evento categoria 2 da FAI.

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 altitude 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.

Para cálculo de distâncias será usado o sistema WGS84 - Elipsoide, e para altitude será usado ajuste de GPS.

9. RAIOS DOS PILÕES

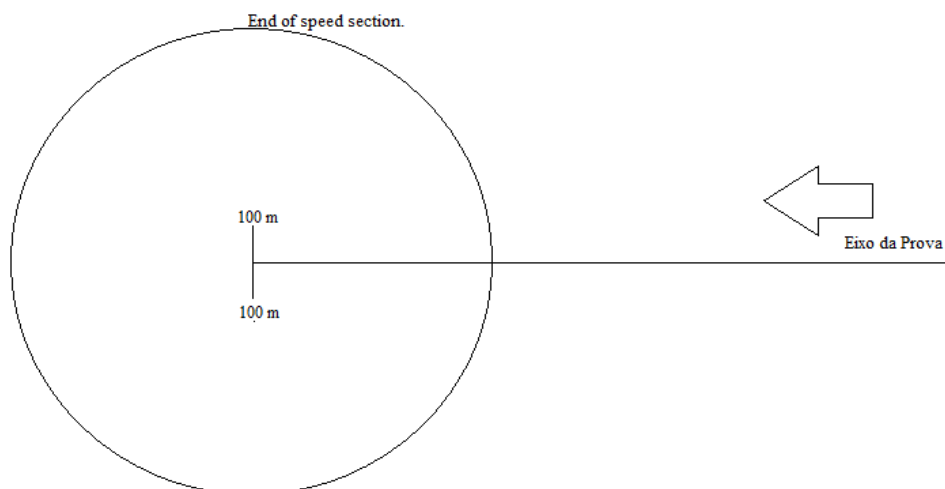
O tamanho padrão de raio para os pilões é de 400m, podendo ser aumentados de acordo com a condição do dia da prova. Para o raio do Start Gate não há tamanho padrão, o mesmo pode variar de acordo com a condição do dia da prova. Será usada tolerância de 0,2% .

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 goal (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.

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 máximo de decolagem da vela. Para cálculo desse peso, se pega o peso do piloto junto com todo seu equipamento, lastro e água para beber. No entanto o piloto deve demonstrar clara habilidade em se locomover, sem colocar em risco sua decolagem/pouso com excesso de peso. A FPVL, junto com o juiz geral, pode solicitar a pesagem do piloto com o seu equipamento (levando assim uma balança para a rampa).

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.

13. EQUIPAMENTOS ACEITOS

O piloto que voar 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 aberto 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;

Reservas devem ser homologados;

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 brindes (por exemplo ao matador da prova).

Pilotos que vencerem as categorias superiores às suas acumularão troféus das categorias que ganhar. Por exemplo o piloto que ganhar a Sport e ficar em segundo na Serial levará ambos os troféus.

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.

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

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.

2. DISTÂNCIA LIVRE

Não serão utilizadas provas de distância livre no campeonato Paulista.

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).

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.

3.4.1.3.0 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

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.

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.

2. PARÂMETROS DE APURAÇÃO

A comissão de provas junto com o juiz geral deverá informar os parâmetros no briefing da primeira prova e escrever no quadro. Estes parâmetros não poderão ser alterados dentro da etapa.

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

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 (disponível no site da CBVL), desde que não afrontem algum dispositivo do presente Regulamento (como por exemplo premiação, ACESSO, etc.)

2. REGULAMENTO FEDERAL DE VOO

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.

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.

4. 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. ANAC

Será exigida a prova de regulamento de espaço aéreo (ANAC).

6. Rastreadores (Trackers)

Os pilotos são responsáveis de entregar ao apurador o seu instrumento, devendo indicar qual é o principal e o secundário em sua ficha de inscrição. Serão aceitos todos os modelos previstos no Campeonato Brasileiro de Parapente, inclusive de telefones. Em caso de baixa disponibilidade de trackers, serão entregues preferencialmente para os pilotos paulistas na sequência de inscrições pagas.

7. COVID

Em virtude da Pandemia, o campeonato poderá ser cancelado a qualquer momento, seguindo as regras do poder público. Neste caso será devolvido o valor de inscrição menos os custos já incorridos pela organização.

Todos os pilotos deverão seguir a legislação vigente, portanto usar máscaras durante os momentos de aglomeração, como nos briefings, entrega/recolhimento de trackers, ou seja, em qualquer contato com a organização do evento.