



Campeonato Sul Brasileiro de Parapente 2021



Revisão	Autor (es)	Mudanças
Rev. A6. 16/02/2020	FVLP: Rafael Eleodoro de Góes, Hilton Ronald Alice Benke; FCVL: Luiz Carlos Buzzarelo, José Luis Sudbrack Guimarães; FGVL: Luciano Horn, João Roberto Ferreira de Oliveira;	<ul style="list-style-type: none">• Versão baseada no regulamento do Campeonato Brasileiro 2020 Rev P04. (2020-01-08), publicado pela Liga Brasileira de Competidores de Parapente, com ajustes conforme condições regionais.
Rev. B1. 06/09/2021	FVLP: Rafael Eleodoro de Góes, Raquel Pereira Cândido Venceslau; FCVL: Luiz Carlos Buzzarelo, José Luis Sudbrack Guimarães...; FGVL: Luciano Horn, João Roberto Ferreira de Oliveira;	<ul style="list-style-type: none">• Versão atualizada para 2021• Nova fórmula, etapas, datas e ajustes gerais.



Sumário

1	Informações gerais.....	6
1.1.	Obrigações do Piloto Inscrito no Campeonato	6
1.1.2	Uso do <i>Live-Tracker</i>	7
1.1.3	Certificado de piloto aerodesportivo	7
1.2.	Regras locais.....	7
1.3.	Idioma oficial	7
1.4.	Diretoria Técnica de Parapente	7
1.5.	QG da Etapa	7
1.6.	Transportes para arampa	7
1.7.	Decolagem	8
1.7.1	Sistema de decolagens	8
1.7.2	Tempo por decolagens e tentativas	8
1.7.3	Birutas	8
1.8.	Pouso	8
1.8.1	<i>Report Back</i> obrigatório	8
1.9.	Briefing de Segurança.....	9
1.10.	Briefings Diário	9
1.11.	Tempo de descanso	9
1.12.	Ajuda externa a competidores	9
1.13.	Checagem do Equipamento	9
1.13.1	Acelerador	10
1.13.2	Vela	10
1.13.3	Peso	10
1.13.4	Capacetes	10
1.13.5	Seletes.....	10
1.13.6	Paraquedas reserva	10
1.13.7	Comunicação.....	10
1.13.8	GPS	10
1.14.	Denúncias de irregularidades.....	10
1.15.	Numeral	11
1.16.	Comissão de Protesto de Cada Etapa	11
2	Segurança.....	11
2.1.	Comissão de Segurança.....	11
2.2.	Reporte de Segurança	12
2.3.	Regras de tráfego aéreo.....	12
2.4.	Espaço Aéreo Controlado	12
2.5.	Comportamento perigoso / Voos Agressivos.....	12
2.6.	Condições pessoais de voo	12
2.7.	Nível técnico do piloto	12
2.8.	Prevenção de Colisões	12
2.9.	Voos em nuvens	13
2.10.	Lastro.....	13
3	Provas	13
3.1.	Tipos de prova	13
3.1.1	Race to goal.....	13
3.1.2	Elapsed time	13
3.2.	Interrupção ou cancelamento da prova	13



3.3. Alteração da prova	13
3.4. Comissão de Técnica	13
3.5. Sistema de decolagem	13
3.6. Tempo mínimo de abertura da janela.....	14
3.7. Starting gate	14
3.8. <i>Turnpoints</i> (Pilões).....	14
3.9. Goal	14
3.9.1 <i>End of Speed Section</i>	14
3.10. Deadline da prova.....	14
4 Protestos	15
5 Penalidades e Compensação	15
5.1. Penalidades Permitidas	15
5.2. Aplicação das Penalidades	15
5.3. Penalidade para o vencedor do dia	15
5.4. Penalidades Específicas	16
5.4.1 Modificações no parapente	16
5.4.2 Peso total.....	16
5.4.3 Pouso na rampa	16
5.4.4 Nova decolagem ao longo da prova.....	16
5.4.5 Voo em nuvens.....	16
5.4.6 Voo agressivo ou perigoso.....	16
5.4.7 Giro na térmica	16
5.4.8 Invasão de espaço aéreo	16
5.4.9 <i>Tracklog</i>	16
5.4.10 <i>Report Back</i>	16
5.4.11 Falta do Numeral	16
5.4.12 Mudança de Equipamento	17
5.4.13 Participação do Briefing	17
5.4.14 Lista de Presença.....	17
5.4.15 Comportamento.....	17
5.4.16 Atitudes Antidesportivas	17
5.5. Pontos de Compensação.....	17
6 Apuração dos resultados.....	17
6.1. Distância voada.....	17
6.2. Comprovação de voo e objetivos.....	17
6.3. Rastreadores CBVL e Apuração dos Resultados	17
6.4. Pontuação	18
6.5. Critério desempate na pontuação da etapa e na competição	20
6.6. Divulgação dos Resultados.....	20
7 Descartes	20
8 Utilização do GPS.....	21
8.1. Modelos aceitos	21
8.2. Validade dos dados	21
8.3. Critério de checagem	21
8.4. Cálculo de distância da prova.....	21
8.5. Download de <i>waypoints</i> e espaço aéreo	21
9 Ranking	21
10 Categorias na Competição	21
11 Grupo de Acesso ao Campeonato	22
12 Critérios para definição da equipe estadual	22
13 Infraestrutura para realização das etapas.....	22
13.1. Condições Técnicas da Rampa e Acessos	22
13.1.1 Acesso à rampa.....	22
13.1.2 Condições do gramado na rampa de decolagem.....	22
13.1.3 Divisórias de separação da área de decolagens	22



13.1.4	Abrigo para os pilotos e equipe técnica.....	22
13.1.5	Lanchonete.....	22
13.1.6	Banheiros.....	23
13.1.7	Sistema de som.....	23
13.2.	Segurança para Pilotos e Visitantes.....	23
13.2.1	Bombeiros.....	23
13.2.2	Ambulância.....	23
13.2.3	Polícia Militar.....	23
13.2.4	Helicóptero de Resgate.....	23
13.3.	Veículos para o Transporte de Pilotos e Equipamentos.....	23
13.4.	Q.G.....	23
13.4.1	Localização.....	23
13.4.2	Condições Técnicas para Escolha do Local do Q.G.....	23
13.5.	Comunicação.....	23
13.6.	Mapas.....	24
13.7.	Crachás de Identificação.....	24
13.8.	Camisetas.....	24
13.9.	Adesivos de identificação dos capacetes.....	24
13.10.	Fichas de controle.....	24
13.11.	Quadro de provas.....	24
13.12.	Juiz de Decolagem.....	24
14	Premiação do Campeonato.....	25
15	Disposições gerais.....	25
15.1.	Canal oficial.....	25
15.2.	Do cancelamento em virtude de condição meteorológica.....	25



1 Informações gerais

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

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

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

Calendário ficou assim convencionado entre as Federações:

- 1ª Etapa – Tangará -SC – 16 e 17 de outubro de 2021;
- 2ª Etapa - Igrejinha - RS – 30 e 31 de outubro e 1 de novembro de 2021 (dia 2, data reserva);
- 3ª Etapa – União da Vitória - PR – 13, 14 e 15 novembro de 2021

As inscrições para as etapas do CSBP devem ser feitas eletronicamente por meio do site da Confederação Brasileira de Voo Livre (CBVL), sendo obrigatório para participar do ranking do Campeonato Sul Brasileiro de Parapente o piloto possuir Habilitação desportiva CBVL válida e registro CIVLID no site da FAI (<http://civlrankings.fai.org/FL.aspx?a=306>).

O valor da inscrição para o CSBP é de responsabilidade de cada Federação que organiza a etapa, sendo o valor máximo estipulado:

PARA EVENTO COM DOIS (02) DIAS:

- Com pagamento antecipado até 14 dias antes do evento: R\$ 140,00;
- Com pagamento antecipado até 07 dias antes do evento: R\$ 160,00;
- Com pagamento no dia do evento: R\$ 180,00.

PARA EVENTO COM TRÊS (03) DIAS:

- Com pagamento antecipado até 14 dias antes do evento: R\$ 180,00;
- Com pagamento antecipado até 07 dias antes do evento: R\$ 200,00;
- Com pagamento no dia do evento: R\$ 220,00.

O organizador da etapa (clube e/ou Federação) deverá providenciar e arcar com o custo da inclusão do evento no calendário esportivo da FAI como Evento categoria FAI 2. Desta forma irá trazer mais prestígio aos pilotos, que pontuarão para o ranking mundial, e ao Campeonato Sul Brasileiro de Parapente.

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

1.1. Obrigações do Piloto Inscrito no Campeonato

Ler e ficar ciente de todas as regras contidas neste regulamento. É de inteira responsabilidade do piloto inscrito no campeonato submeter-se às penalidades contidas neste regulamento. Uma vez não respeitada qualquer uma das normas e diretrizes abaixo previamente determinada, ou mesmo para uma situação ou caso, a qual não esteja explicitamente determinada no regulamento, o Juiz Geral tem o poder de aplicar ou enquadrar a penalidade que julgar pertinente.



1.1.1 Estar devidamente credenciado à CBVL

Torna-se válido e obrigatório que o piloto para participar do campeonato Sul Brasileiro de Parapente, esteja devidamente inscrito e adimplente com uma das Federações locais (FVLP/FCVL/FGVL), bem como com a Confederação Brasileira de Voo Livre (CBVL). O piloto deverá portar sua carteira de habilitação de voo (física ou digital) no ato da inscrição. Não serão aceitas quaisquer justificativas do piloto alegando o desconhecimento deste item obrigatório como competidor.

1.1.2 Uso do *Live-Tracker*

No caso de a competição utilizar os *Live-Tracker* fornecidos pela CBVL, todos os pilotos deverão obrigatoriamente utilizar esse equipamento. Os pilotos que não retirarem seus rastreadores junto à organização, serão penalizados conforme a seção 5 deste regulamento.

Se o piloto não devolver o *Live-Tracker* ao fim do dia de voo, o mesmo não terá seu nome na pontuação do dia até que devolva o rastreador. Outros sistemas de rastreamento podem ser recomendados durante o briefing de segurança de cada etapa.

1.1.3 Certificado de piloto aerodesportivo

Obrigatório para pilotos brasileiros portar o certificado de piloto aerodesportivo válido, conforme RBAC103 (prova ANAC).

1.2. Regras locais

Se houver necessidade de aplicação de regras locais pelos organizadores da etapa, estas devem ser informadas à diretoria técnica das federações FVLP/FCVL/FGVL para aprovação, com um mês de antecedência ao início do evento, para que as novas regras possam ser disponibilizadas no *website* do evento.

1.3. Idioma oficial

O idioma oficial das etapas do Campeonato Sul Brasileiro de Parapente será o Português.

1.4. Diretoria Técnica de Parapente

É obrigatório a presença do diretor técnico de parapente de cada federação (FVLP/FCVL/FGVL), ou pessoa por elas delegada durante a realização de todo o evento. Esta pessoa que se fará presente e terá o poder de decisão para os assuntos que por ventura lhe sejam apresentadas, não necessitando ir para conselho interno de diretoria pós campeonato. Deverá resolver as questões no evento.

1.5. QG da Etapa

Deverá preferencialmente ser no mesmo local, onde deverão constar todas as informações relativas à competição, tais como, programação e previsão meteorológica etc. A organização poderá mudar o local do QG e esta mudança deverá ser anunciada no briefing no dia. O QG deverá dispor de rede elétrica e conexão com internet para a apuração das provas.

1.6. Transportes para a rampa

Os locais e horários de saída dos veículos de transporte de pilotos e equipamentos, quando houver, serão informados no briefing geral da competição e/ou nos locais de marcação dos voos.

O piloto deve cumprir rigorosamente o horário e local de saída dos veículos, que serão informados pela organização do evento no site oficial da competição em até 3 dias antes do início do campeonato, no briefing geral da competição e/ou no QG.

O piloto deve facilitar a ação de resgate, dobrando rapidamente seu equipamento após o pouso, se dirigindo às estradas principais e/ou pontos ao longo do percurso da prova indicados no briefing diário.

Durante a competição os transportes e resgates oficiais somente poderão ser utilizados pelos pilotos inscritos. É obrigatória a apresentação de identificação para seu acesso.



1.7. Decolagem

É obrigatório estar inscrito na competição para entrar na área de decolagem. Os pilotos não inscritos não poderão acessar a rampa de decolagem e só poderão decolar após o fim da janela de decolagem da competição com autorização do Juiz Geral.

1.7.1 Sistema de decolagens

Se necessário, os organizadores da competição poderão utilizar o método de prioridade de decolagens, onde todos os pilotos entrarão pelo portão de acesso à decolagem em fila ordenados de acordo com o último ranking válido. Obedecendo a ordem dos primeiros 10, 20, 30, e assim por diante. A cada grupo, um a um se necessário.

Terão a preferência para decolar (sem repasse em caso de sobreposição): Na primeira prova do ano, os 10 primeiros colocados no campeonato Sul Brasileiro do ano anterior. Nas demais provas, os 5 primeiros pilotos do ranking geral e os 5 primeiros do resultado parcial da etapa, calculada a cada prova. Também terão acesso as prioridades de decolagens os membros da comissão técnica e de segurança.

1.7.2 Tempo por decolagens e tentativas

Todos os pilotos devem ser capazes de realizar uma decolagem segura e controlada. Se o piloto não conseguir decolar num tempo razoável, poderá ser retirado da decolagem pelo Juiz Geral ou seus delegados, que dará oportunidade para outro piloto decolar. Por padrão, o tempo será de 1 minuto por competidor e/ou 2 (duas) tentativas, podendo ser alterado pela Comissão técnica e informado no briefing diário.

1.7.3 Birutas

Pilotos birutas serão escolhidos pela equipe técnica da etapa, devendo ser pilotos de experiência notória no local, e devem estar prontos para decolar antes da abertura da janela de decolagens quando o Juiz Geral determinar. Pilotos birutas não podem fornecer ajuda voluntária a competidores por razões de garantia de igualdade entre competidores.

1.8. Pouso

Pousos e decolagens no decorrer da prova são terminantemente proibidos. Caso haja a comprovação deste fato, o piloto será excluído do evento. 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.

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.

1.8.1 Report Back obrigatório

É obrigatório reportar a posição do piloto meios indicados pelo briefing da prova em no máximo 30 (trinta) minutos após o pouso. Caso não consiga se comunicar por rádio, o piloto deverá comunicar sua posição por outros dispositivos informados previamente no *briefing* do dia, tais como mensagens WhatsApp, SMS, telefone da organização, lista no resgate, ou no QG da competição imediatamente após chegar à cidade. Ver seção 5, referente às penalidades.

Em caso de operações de busca e resgate desnecessárias por pilotos que não reportarem suas posições, estes poderão ser punidos com a exclusão da competição.

O piloto pode ser penalizado caso não utilize dos meios indicados, demore muito ou se atrase para fazer o *report back*.

Nota: A entrega do rastreador da CBVL, Sistema *Live-Tacker*, ou o envio do GPS para a apuração



não caracteriza o *report back*.

1.9. Briefing de Segurança

Obrigatoriamente, antes do início da competição, será feito um briefing de segurança sobre as particularidades do local, limites do espaço aéreo (onde deverá ser informado o critério de medição de altura – GPS ou QNH ou outros), áreas perigosas, proibidas e restritas, condições climáticas previstas, parâmetros de pontuação, apresentação da equipe etc.

Este briefing poderá ser realizado na noite de credenciamento ou na rampa, antes do briefing diário, devendo ser devidamente avisado para todos os pilotos até 1 semana antes do início da etapa, com horário e local determinados. O não comparecimento do piloto acarretará penalização na forma do item 5.4.13.

1.10. Briefings Diário

Diariamente deverá ser feito um *briefing* pelo Juiz Geral, ocasião em que deverá haver um quadro de avisos na rampa com detalhes da prova do dia, parâmetros de sua validação e informações sobre horários e locais de marcação dos Voos. É de inteira responsabilidade do piloto o seu conhecimento. Um tempo mínimo de 15 minutos entre o término do *briefing* e a abertura da janela deverá ser obedecido.

A participação neste briefing é obrigatória para todos os pilotos. Para evitar o estresse e garantir uma boa e justa preparação para todos os pilotos, a prova do dia deve ser apresentada o mais breve possível.

O briefing de prova deve conter, no mínimo, nessa ordem:

- Informações relevantes sobre o dia anterior (protestos, incidentes, infrações);
- Vencedores da prova do dia anterior;
- Previsões meteorológicas para o dia (ventos em diferentes altitudes, base e cobertura de nuvens prevista, potencial térmico, qualidade do dia, previsão para os próximos dias, etc);
- Informações importantes sobre a prova do dia (*waypoints*, espaço aéreo restrito (se houver), áreas ruins de pouso, estradas para resgate, etc);
- Configurações da prova do dia (pilões, raios, horários, tipo de goal, distância da prova, meios de *report back*, sentido de giro na termal antes do start).

1.11. Tempo de descanso

Um tempo mínimo de descanso de 8 horas deve ser cumprido por pelo menos 90% dos Pilotos após a prova e o transporte para prova do próximo dia.

1.12. Ajuda externa a competidores

Qualquer tipo de ajuda na localização de térmicas, direção e intensidade do vento no decorrer da prova e navegação em geral, por pilotos que não estejam participando da competição, é extremamente proibido, podendo o piloto beneficiado ser punido pela organização. Os pilotos "birutas" devem pousar o mais breve possível, assim que o *start* da prova for iniciado.

1.13. Checagem do Equipamento

Somente velas homologadas poderão participar do campeonato e cada parapente deverá ser voado dentro das limitações de sua homologação e daquelas publicadas pelo fabricante, usando o mesmo padrão de componentes usados no primeiro dia. Qualquer modificação no parapente que o tirem de sua homologação não são permitidas.

A cada etapa do Campeonato Sul Brasileiro de Parapente, o Juiz Geral, poderá eleger uma comissão verificação composta de 03 pilotos para inspeção dos equipamentos dos pilotos de forma aleatória.

Nota: É de única e exclusiva responsabilidade do piloto verificar e certificar-se que seu equipamento se encontra dentro das normas e condições exigidas neste regulamento.

Caso não cumpra todos esses requisitos, o piloto pode ser impedido de decolar e ser penalizado.



Nota: É de única e exclusiva responsabilidade do piloto verificar e certificar-se que seu equipamento se encontra dentro das normas e condições exigidas neste regulamento;

Itens que poderão ser checados:

1.13.1 Acelerador

Não poderá haver modificações no sistema do acelerador;

1.13.2 Vela

Não poderá haver qualquer modificação nas estruturas homologadas junto ao conjunto da vela, ou seja: tirantes, trimmers, etc., exceto no comprimento da linha principal dos freios. Caso o piloto deseje trocar de parapente fora dos padrões previstos para o caso de danos, deverá solicitar, por escrito, ao Juiz Geral, no dia anterior ao que pretender voar com o novo equipamento, devendo aguardar a publicação da resposta formal, sendo que, independentemente do novo parapente escolhido, o competidor será enquadrado sempre na categoria mais alta entre os equipamentos voados naquela etapa.

1.13.3 Peso

O piloto deve voar dentro dos limites de peso do equipamento;

1.13.4 Capacetes

Todos pilotos devem usar capacetes homologados pelas normas EN966 (HPG), EN1077-A e -B (Esportes na Neve), ASTM 2040 (Esportes na Neve) ou Snell RS-98, durante todo o voo, conforme previsto em <http://www.fai.org/page/helmets-paragliding>.

1.13.5 Seletes

Seletes devem ser homologadas conforme as determinações FAI (<http://www.fai.org/civil-our-sport/safety/161-civil/31644-paraglidingharnesses-and-back-protectors>).

1.13.6 Paraquedas reserva

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

É obrigatório que piloto que voar com parapente do tipo "2 lines" (duas linhas) utilizar seletes equipadas com 02 reservas, com comandos acessíveis para ambas as mãos.

1.13.7 Comunicação

Todos os pilotos devem carregar rádios capazes de receber e transmitir na frequência de segurança. A frequência oficial durante o campeonato e a frequência de segurança serão anunciadas, no máximo, até o briefing de segurança.

O uso de microfones com função de ativação automática (VOX) é proibido.

Todo piloto deve levar um telefone celular ativo em todos os voos, com bateria suficiente para todo o dia, devendo registrar o número de telefone em sua ficha de inscrição, como item de segurança pessoal, e instalar programa de *report back* caso exigido pela organização.

1.13.8 GPS

Todo piloto deve estar equipado com pelo menos um receptor GPS válido (ver item 9) capaz de gravar altitudes 3D no seu *tracklog*, sendo de sua inteira responsabilidade verificar que está funcionando e que foi configurado com os parâmetros corretos.

Caso entenda que houve algum problema na apuração feita através do sistema *Live Tracker* da CBVL, deverá utilizar este receptor GPS para baixar seu voo.

1.14. Denúncias de irregularidades

Se verificado por um ou mais competidores algum tipo de irregularidade nos equipamentos de outro competidor, e o mesmo ainda não tenha sido convocado pela comissão de verificação de equipamentos, a denúncia deverá ser formalizada à comissão por escrito. Sendo assim, denúncias anônimas não serão aceitas.



1.15. Numeral

Não se aplica.

1.16. Comissão de Protesto de Cada Etapa e Juiz Geral

É o órgão que julga os protestos dos pilotos contra decisões do Juiz Geral. O Júri deverá ser formado por 3 (três) pessoas da organização do evento e/ou da Diretoria Técnica da FCVL, FVLP e FGVL e que não estejam entre os competidores. O Júri deverá emitir sua decisão sempre baseado nesta Norma e nas regras ditadas pelos organismos normalizadores do esporte.

O Juiz Geral do Evento será escolhido pelas federações organizadoras de cada etapa, e será o responsável pela coordenação técnica da competição. Deverá ser uma pessoa experiente, com boa noção de regras esportivas e ater-se estritamente a este Regulamento para a etapa.

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

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

2 Segurança

2.1. Comissão de Segurança

É obrigatória a formação de uma Comissão de Segurança antes do início de cada etapa da competição.

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 está 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 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 paralisação 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 terão a responsabilidade de paralisar a prova. Se pelo menos dois pilotos da comissão reportarem 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, se dominar a técnica, fazer orelha para sinalizar a interrupção da prova ou desviar sua trajetória em 90 graus 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.

2.2. Reporte de Segurança

Todos os pilotos, não só os da Comissão de Segurança, têm a responsabilidade de monitorar as condições de voo e informar ao Juiz Geral, ou Coordenador de Segurança, diretamente, quando as condições se tornarem inseguras.

De forma objetiva e para evitar confusão, isso deve ser feito usando as frases:

- a) Nível 1 (seguro);
- b) Nível 2 (requer atenção);
- c) Nível 3 (perigo).

2.3. Regras de tráfego aéreo

Todos os competidores devem estar familiarizados e obedecerem às normas de uso do espaço aéreo e regras do ar vigentes no Brasil, em especial a Lei 7.565/86, RBAC 103, ICA 100-3, ICA 100-12.

2.4. Espaço Aéreo Controlado

Os organizadores deverão especificar na sua Regulamentação Local e no briefing de segurança espaços aéreos controlados ou outras áreas onde o voo é proibido ou restrito.

Tais áreas deverão ser evidenciadas também no briefing do dia, marcadas nos mapas publicados e fornecidos aos competidores, quando do upload, bem como em arquivos de formato **openair.txt**, para exibição nos instrumentos de voo e verificação de pontuação. As invasões de espaço aéreo, vertical ou horizontal, serão punidas conforme o item 5.4.8 deste Regulamento.

2.5. Comportamento perigoso / Voos Agressivos

É responsabilidade de todo piloto voar de maneira a manter a sua segurança pessoal e a de outros. Estes voos agressivos, embora subjetivos em algumas situações, podem ser identificáveis pelos *tracklogs* e devem ser denunciadas pelos demais pilotos ao Juiz Geral através do preenchimento e assinatura de um formulário fornecido. Sendo assim, denúncias anônimas não serão aceitas.

Qualquer piloto envolvido em uma colisão que viole as regras de Prevenção de Colisão será automaticamente considerado responsável pela colisão.

Atos de agressividade coletiva, como no caso de um grupo de pilotos voar diretamente para um piloto já estabelecido sozinho em uma térmica, “atropelando-o”, de forma a prejudicar sua subida, são extremamente antidesportivos.

O Juiz Geral pode penalizar competidores que não observem estas regras, ou até mesmo excluí-los da competição, conforme contido no item 5 deste Regulamento.

2.6. Condições pessoais de voo

Qualquer lesão e/ou ingestão de medicamentos, álcool ou substâncias ilícitas que possam afetar a decolagem, o voo ou o pouso do piloto devem ser comunicados ao Juiz Geral ou à comissão de segurança da competição. Ambos têm o poder de excluir da competição quem não estiver em condições para tal. O consumo de drogas é proibido. A decolagem sob o efeito de drogas será punida com a expulsão do piloto da etapa.

2.7. Nível técnico do piloto

Pilotos que não apresentarem nível técnico adequado, colocando em risco a si e a outros pilotos poderão ser excluídos da competição pelo Juiz geral e/ou comissão de segurança.

2.8. Prevenção de Colisões

O circuito, sentido de giro e padrões de pouso informados no briefing devem ser obrigatoriamente cumpridos. Por padrão, o sentido de giro nos dias pares é para a direita, e nos dias ímpares para a esquerda.

Um parapente que se una a outro em uma térmica deve girar no mesmo sentido já estabelecido por aquele que chegou primeiro na térmica, independente da diferença de altura.

Um parapente que se una a outro em uma térmica na mesma altura deve entrar na térmica por fora, e não deve nunca tentar girar por dentro do parapente já presente na térmica, com curvas mais fechadas. Nunca voe pelo meio de uma térmica.



Um competidor que se envolver numa colisão no ar não deve dar continuidade ao voo se houver dúvidas acerca da integridade estrutural do parapente.

2.9. Voos em nuvens

O voo em nuvens é extremamente proibido. Este é caracterizado quando o piloto ou qualquer parte do seu equipamento desaparecer da vista dos pilotos próximos. O piloto que o fizer, sofrerá as penalidades previstas no item 5.4 deste regulamento, mesmo que tenha demonstrado a não intenção de entrar na nuvem. Como argumento para protesto, o piloto que se sentir prejudicado poderá anotar as coordenadas do local em que o tubo ocorreu através de um “*mark-enter*” (armazenamento da coordenada atual) em seu GPS, para que esta coordenada seja utilizada para verificação.

2.10. Lastro

Os pilotos devem cumprir as limitações de peso definidas para o seu parapente. O peso pode ser medido na decolagem ou no pouso a pedido dos organizadores. Os pilotos podem transportar lastro dispensável somente na forma de areia fina ou água. Um piloto deve evitar soltar lastro a qualquer momento ou de uma maneira que possa afetar outros competidores ou o público em geral.

3 Provas

3.1. Tipos de prova

3.1.1 Race to goal

Modalidade de competição onde o objetivo é ser o primeiro a chegar ao *goal*. O tempo de abertura do *start* e a rota são os mesmos para todos os pilotos.

3.1.2 Elapsed time

Modalidade de competição onde o objetivo é voar a rota no menor tempo possível. A rota é a mesma para todos os pilotos, porém o tempo de abertura do *start* é individual. A opção de abertura do tempo individual, podendo ser na primeira ou última entrada do piloto no raio do *start*, deverá ser informada no *briefing* da prova. Serão computados pontos de liderança durante a prova.

3.2. Interrupção ou cancelamento da prova

O Juiz Geral pode interromper ou cancelar uma prova por questões de segurança. Em provas de “*race to goal*”, se ao menos um piloto tiver chegado ao *goal*, ou pelo menos 1:00 h de prova tiver sido voada após a abertura do *start gate*, a prova será interrompida e sua pontuação apurada verificando-se o *tracklog* do competidor até os 5 minutos que antecederam o momento da interrupção (ex.: se a interrupção se deu às 14:55 h, a prova será apurada com a hora de interrupção às 14:50 h).

Em provas de “*elapsed time*” a prova será cancelada.

A Comissão de Segurança, poderá auxiliá-lo no que se diz respeito à segurança em voo.

3.3. Alteração da prova

Tendo decolado um só piloto dentro da janela válida, não mais serão aceitas alterações na prova.

3.4. Comissão de Técnica

É obrigatória a formação de uma Comissão Técnica no início de cada etapa da competição. Esta será formada pela organização, que irá escolher de 03 a 05 pilotos experientes com conhecimento do local. Havendo no mínimo um piloto de cada federação um desses pilotos deverá ser obrigatoriamente da categoria SPORT. As provas serão formuladas e apresentadas ao Juiz Geral para que o mesmo decida qual será a prova do dia.

3.5. Sistema de decolagem

Será o de “janela aberta” e deverão ser obedecidos os seguintes critérios:

- A janela só será aberta em condições consideradas seguras para a decolagem;



- O Juiz Geral definirá o sistema de decolagem a ser adotado, podendo optar que a decolagem transcorra livremente ou utilizar o sistema de prioridade baseado no ranking geral da competição, em rampas onde a decolagem seja restrita, de acordo com o item 1.7.1 deste regulamento;
- Caberá ao Juiz Geral junto a comissão técnica estipular a hora de abertura da janela e a hora limite para que esta seja fechada;
- Por motivos de segurança, o Juiz Geral poderá fechar a janela a qualquer momento. O tempo de abertura da janela será então estendido pelo tempo que esta ficou fechada, sem exceder o tempo limite de extensão de 30 minutos.

3.6. Tempo mínimo de abertura da janela

A prova do dia somente será validada se um tempo mínimo de abertura de janela for atendido. Este tempo deverá ser calculado multiplicando-se o número de competidores por 1 minuto (tempo mínimo para uma decolagem segura por piloto), e dividindo este total pelo número de decolagens simultâneas suportadas pelo local.

Por exemplo: em uma competição com 100 pilotos, em uma rampa que suporta 5 decolagens simultâneas, o tempo mínimo de abertura de janela para validação será de 20 minutos, conforme a fórmula ($100 \times 1 / 5 = 20$ minutos). Por padrão, será adotado o tempo de 30 minutos.

3.7. Starting gate

Para validar o seu início de prova, o competidor deverá cruzar, após o horário de abertura do *start gate*, o limite de um cilindro com raio pré-estipulado, com centro na coordenada informada no *briefing*, na direção indicada (saindo ou entrando do *starting gate*). Para comprovar que o piloto estava dentro deste cilindro, o *tracklog* do seu GPS deve mostrar pelo menos um ponto dentro deste círculo. O raio do *start* poderá ser alterado diariamente pela comissão técnica, sendo este informado sempre no *briefing* do dia.

3.8. Turnpoints (Pilões)

Para comprovar que o piloto completou um *turnpoint* (pilão), o *tracklog* do seu GPS deve mostrar pelo menos um ponto dentro do cilindro do *turnpoint* (pilão) seja qual for o raio do mesmo. O raio do *turnpoint* (pilão) poderá ser alterado diariamente pela comissão técnica. Por padrão este raio é de 400 metros.

3.9. Goal

Por sugestão, um cilindro com raio de 2.000 (mil) metros será utilizado para a tomada de tempo final. Esse cilindro é chamado de *end of speed section*, podendo chegar até 5.000 (cinco mil) metros por motivos de segurança. Já o cilindro do último *turnpoint* (pilão) ou faixa virtual será adotado como *goal*, seguindo por sugestão, um raio de 400 (quatrocentos) metros para o cilindro ou 200 (duzentos) metros para a faixa virtual. O raio do *turnpoint* (pilão) do *goal* poderá ser alterado diariamente pela comissão técnica.

Não haverá juiz de pouso ou de *goal*, sendo a entrada no cilindro virtual comprovada somente através do *tracklog* do GPS.

Quando da utilização de faixa virtual, caracteriza-se o *goal* pelo seu cruzamento no sentido da prova. Caso o piloto entre na zona de controle da meta (semicírculo atrás da linha de gol) de qualquer direção será equivalente a cruzar a linha do gol.

3.9.1 End of Speed Section

Os pilotos devem obrigatoriamente entrar no cilindro do último *turnpoint* (pilão) declarado como *goal*. Aquele que não cruzar o raio do *goal* pré-estabelecido perderá todos os seus pontos de tempo. A penalidade apenas será aplicada se pelo menos 01 (um) piloto atingir o raio do último pilão (*goal*). Ex: Para a situação de nenhum piloto atingir o raio do último pilão (*goal*), mas pelo menos um piloto atingir o raio do *End Of Speed Section*, nenhuma penalidade será aplicada. Nesses casos, automaticamente o raio do *End Of Speed Section* torna-se o raio do *goal*.

3.10. Deadline da prova

Se necessário, um horário limite para o término da prova do dia poderá ser estipulado pelo Juiz Geral. Se não indicado pelo Juiz Geral, o tempo limite será o horário do pôr do sol local. Caso o



tempo de prova atinja o “*deadline*” estipulado, a apuração se dará aplicando-se os fatores de validação descritos no item 3.2 deste regulamento.

4 Protestos

Em caso de protestos, uma comissão composta por 03 (três) pilotos será formada pelo Juiz Geral. Esta comissão será soberana e decidirá pela execução ou não do objeto protestado.

Para formar a Comissão de Protesto, serão escolhidas pessoas entre os membros que compõe a equipe Técnica da competição (apurador, coordenador de resgate, comissão de segurança), membros das diretorias das federações e/ou pilotos experientes presentes ao evento e que não estejam participando da competição.

Pilotos que julgarem terem sido prejudicados por outros pilotos, bem como pelo regulamento vigente, poderão apresentar seus protestos à comissão, mediante pagamento da taxa de protesto no valor R\$ 150,00 (cento e cinquenta reais) em dinheiro, em um prazo máximo de até 20 (vinte) horas após a divulgação do resultado oficial durante as etapas e 1 (uma) hora para o último dia de prova da competição. Se o reclamante ou qualquer participante do evento impactado por uma reclamação não estiver satisfeito com o seu resultado dado pelo Juiz Geral, terá o direito de protestar, desde que efetuado por escrito e acompanhado da taxa de protesto.

O Juiz Geral deverá complementar o protesto com sua opinião e o mesmo será julgado pela Comissão de Protestos. Esta Comissão também decidirá pelo possível reembolso da taxa de protesto. **Nota:** É considerado como resultado oficial aquele publicado no site ou grupo de *Whatsapp* oficial da competição e/ou no QG da etapa. Ver seção 6.6.

5 Penalidades e Compensação

5.1. 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 deverá recorrer às comissões técnica e de segurança que terão o poder de classificar a penalidade devida e assim repassar ao Juiz Geral para que possa tomar as medidas cabíveis. 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

5.2. 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.

5.3. 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.

5.4. Penalidades Específicas

5.4.1 Modificações no parapente

Penalização se aplica a etapa relacionada, ou seja, serão zerados todos os pontos das provas anteriores até a data da comprovação da modificação. Por exemplo, se a medição da vela ocorrer somente na segunda etapa do campeonato na terceira prova, e for comprovado modificações que implicaram em vantagens ao competidor, as notas da segunda etapa serão zeradas desde sua primeira prova até a terceira, e desqualificação da etapa em caso de reincidência.

5.4.2 Peso total

Peso total fora da faixa de pesos certificada implica na pontuação do dia zerada, desqualificação da etapa em caso de reincidência.

5.4.3 Pousos na rampa

Pouso na sem autorização após abertura da janela 100 pontos, dobrado a cada reincidência.

5.4.4 Nova decolagem ao longo da prova

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

5.4.5 Voo em nuvens

Pontuação do dia zerada, desqualificação da etapa em caso de reincidência.

5.4.6 Voo agressivo ou perigoso

Pontuação do dia zerada, desqualificação da etapa em caso de reincidência.

5.4.7 Giro na térmica

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 resulta em advertência e, em caso de reincidência, 100 pontos, dobrados a cada nova reincidência.

5.4.8 Invasão de espaço aéreo

Invasão de espaço aéreo, vertical ou horizontal implica na perda de 10 pontos por metro invadido até 50m; pontuação do dia zerada após 50 m.

Nota: O critério de medição de altura deverá ser informado no briefing de segurança para cada etapa, seja GPS / altura AGL/MSL /QNH, e outros.

5.4.9 Tracklog

Inexistência de tracklog no GPS ou tracklog não contínuo (faltando partes no meio do voo) implica pontuação do dia zerada. O piloto que decolar e voar sem enviar seus *tracklogs* não pontuará na prova do dia e será considerado como DNF (*did not fly*) ou seja: “não decolou”, caso tenha assinado a lista de presença.

5.4.10 Report Back

Não realizar ou demorar muito para realizar o report back: de advertência até a desqualificação do evento 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.

5.4.11 Falta do Numeral

Não se aplica ao Campeonato Sul Brasileiro de Parapente (mantida a citação apenas para relacionar



ao CBP).

5.4.12 Mudança de Equipamento

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

5.4.13 Participação do Briefing

Não comparecimento ao Briefing de Segurança recebe punição de 10% da melhor prova da etapa, depois dos descartes

5.4.14 Lista de Presença

Voar sem assinar a lista de presença e/ou sem utilizar o Live Tracker, quando disponível, será marcado no resultado como “não decolou” (DNF – *Did Not Fly*).

5.4.15 Comportamento

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

5.4.16 Atitudes Antidesportivas

Uma atitude de qualquer um dos pilotos inscritos na competição que for considerado pelo Juiz Geral como "Antidesportiva", será julgada por este em conjunto com a comissão técnica. O Juiz Geral em comum acordo com as comissões Técnica e de Segurança terão o poder para penalizar qualquer piloto sem a necessidade de protesto

5.5. 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.

6 Apuração dos resultados

Todos os pilotos devem enviar seus *tracklogs* em horário e formas pré-estabelecidos no *briefing* do dia. Quem não o fizer, a cada omissão de marcação, perderá 10% de seus pontos com maior pontuação na etapa.

6.1. Distância voada

A marcação da distância voada será sempre estipulada em função da distância do próximo objetivo, subtraída de quanto faltou ao piloto para chegar a esse objetivo.

O sistema de medição de distâncias utilizado será o Elipsoide WGS84, com tolerância de 0,5%, já pré-configurado na fórmula de apuração.

6.2. Comprovação de voo e objetivos

A comprovação do voo e dos objetivos executados será feita por GPS e/ou *Live-Tracker*.

6.3. Rastreadores CBVL e Apuração dos Resultados

(Estarão disponíveis em algumas etapas com solicitação prévia da à CBVL)

- Poderão estar disponíveis em algumas etapas um rastreador, que é o *Live-Tracker* CBVL, para cada competidor possibilitando o acompanhamento ao vivo do seu voo.



- A comprovação do voo e dos objetivos executados será feita pelo sistema *Live-Tracker* CBVL ou por GPS, em horário e local pré-estabelecido no *briefing* do dia.
- Quem não o fizer, a cada omissão de marcação, perderá 10% (dez por cento) de seus pontos com maior pontuação na etapa.
- Em caso de uso, cada competidor deverá retirar junto à Organização o seu Rastreador *Live-Tracker* na decolagem, e deverá mantê-lo durante o voo e enquanto é resgatado em local que possibilite a conexão por satélite.
- Na apuração dos voos, em se tratando do uso do Sistema *Live-Tracker* da CBVL, o envio dos dados será automático e a apuração será feita à distância, tendo o piloto a única e exclusiva obrigação de devolver o equipamento ao final do dia de prova, onde serão informados da confirmação ou rejeição do voo através do Sistema *Live-Tracker*.
- Em caso de rejeição ou dúvidas quanto ao voo registrado, ou mesmo a apuração feita por GPS, o piloto deverá entregar seu GPS para análise, o qual será prontamente devolvido.
- Caso necessário, o piloto poderá apresentar o GPS de backup para confirmação.
- Para comprovação do voo é permitido a utilização simultânea do GPS principal e backup.
- É obrigação do piloto verificar que seu GPS está operacional, inclusive com relação à carga de pilhas.
- Em hipótese alguma o “*mark+enter*” (armazenamento da coordenada atual) poderá validar um ponto de contorno.

6.4. Pontuação

O cálculo dos pontos feito utilizando-se o software **FSComp 2020 R1.10**, com tolerância padrão de 0,5% e com a fórmula **PWC2019**, sendo considerados os parâmetros conforme demonstrados nas Figuras 1 e 2:



Competition Details

FAI sanctioning: CIVL competition ID:

Paragliding Hang Gliding FTV factor: %

Name (nice to have year and discipline in the name):

Location (place and country):

From (yyyy-mm-dd): To (yyyy-mm-dd):

Offset from UTC at beginning of the competition:

Scoring Formula:

Category scoring
 Filter (traditional) Separate scoring

Notes:
FTV Aplicado apenas ao Ranking do CSBP21
Conforme Documento:
"FAI Sporting Code Section 7A - Class O
Cross Country - Hang Gliders and Paragliders Classes 1 to 5
2018 Edition Effective 1st May 2018
No item 5.2.2 nota 13:
"Organizadores de competições Cat2 estão livres para escolher se usam FTV para a pontuação geral.
Especificamente para competições curtas com menos de 4 dias, usar o método tradicional (apenas somando todas as provas para cada piloto pode ser mais adequado."

Figura 1 - Tela de Parâmetros do FSComp.

PWCA2019

Scoring parameters

Minimum distance:

Nominal distance:

Nominal time: hh:mm

Nominal launch %: (PWCA standard of "up to 5 pilots = no effect" corresponds with 96%)

Nominal goal %:

<http://www.pwca.org/view/rules>

Figura 2 - Tela de parâmetros da Fórmula PWC2019.

Obs: Os parâmetros nominais (Min. Dist., Nom. Dist. Nom. Time e Nom. Goal%), mesmo sendo alteráveis, possuem os valores mínimos apresentados na Figura 2, acima. A distância nominal não poderá ser menor que 60% do total da prova otimizada.
As provas com pontuações máximas inferiores a 200 pontos, serão invalidadas.



6.4.1 Tolerância

No FSComp deverá estar configurado para a tolerância de pilões "*Turnpoint radius error margin*" o limite máximo de 0,5%, seguindo orientações para eventos FAI 2. Essa configuração deve ser feita pelo apurador diretamente na base de dados. No FSComp a altitude para verificação deverá ser por GPS (*scoring_altitude="GPS"*), e não barômetro (QNH). Essa configuração deve ser feita pelo apurador diretamente na base de dados (Arquivo .FSDB).

6.5. Critério desempate na pontuação da etapa e na competição

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

6.6. Divulgação dos Resultados

As folhas de resultado devem ser rotuladas como “Provisórias” e Oficiais”, conforme apropriado, e marcadas como a data e hora de emissão.

Os resultados provisórios devem ser colocados no quadro de resultados oficiais e no website assim que possível. Pequenos erros devem ser submetidos o mais breve possível ao apurador para correção. Se não houver reclamações ou protestos não resolvidos, as folhas de resultado devem ser rotuladas como “Oficial” diariamente antes do briefing da prova do dia.

6.6.1 Horários de divulgação dos resultados

- Dentro de duas horas após o encerramento do download dos GPS, e, no caso de apuração via Live Tracker, após a confirmação de que todos os pilotos já foram resgatados e estão a caminho do QG: divulgação dos resultados provisórios;
- Até as 10:00h do dia seguinte: divulgação do resultado das reclamações apresentadas por escrito ao Juiz Geral.
- Os resultados oficiais serão divulgados após todas as reclamações terem sido tratadas.
- O prazo máximo para queixas no último dia de competição será 30 minutos após a divulgação dos resultados provisórios.
- Nos casos de apresentação de reclamação ou protesto que demandem tempo para decisão, a organização tem o direito de realizar a cerimônia de entrega prêmios com os resultados provisórios.
- Para efeitos de contagem de prazos para apresentação de Reclamações e Protestos, será utilizado como início da contagem a hora de divulgação dos resultados no link de divulgação oficial do evento ou de impressão dos resultados no QG.

7 Descartes

Os descartes para o Campeonato Sul Brasileiro de Parapente 2021 seguirão os critérios a seguir apresentados.

O descarte para o ranking será calculado a cada etapa onde será descartado 25% (vinte e cinco por cento) a sobre as provas onde o piloto teve maior diferença de pontuação entre sua pontuação e a pontuação do primeiro colocado conforme o código esportivo FAI, seção 7F, disponível em:

[https://www.fai.org/sites/default/files/civl/documents/sporting_code_s7_f - xc_scoring_2020_v2.0.pdf](https://www.fai.org/sites/default/files/civl/documents/sporting_code_s7_f-xc_scoring_2020_v2.0.pdf)

O cálculo acima, *Fixed Task Validity* (FTV) de 25%, é feito automaticamente pelo programa de apuração. Para mais detalhes, um exemplo detalhado encontra-se em:

<https://pwca.org/storage/2500/PWCA-Competition-Rules-2021.pdf>

De acordo com o código esportivo FAI, Seção 7A, aplicável a competições de Cross Country, para a premiação das etapas do CPP2021, não serão utilizados descartes. Mais detalhes em:

[https://www.fai.org/sites/default/files/civl/documents/sporting_code_s7 a - cross_country_2020.pdf](https://www.fai.org/sites/default/files/civl/documents/sporting_code_s7_a - cross_country_2020.pdf)



8 Utilização do GPS

8.1. Modelos aceitos

Serão aceitos os modelos de GPS das marcas Garmin, Brauniger, Flytec, Flymaster que não necessitam trazer seus cabos de comunicação. Pilotos que tenham outros modelos deverão trazer seus cabos para *download* de *waypoints* e marcação de voo.

Quaisquer outros modelos, incluindo aplicativos de celular que gerem um *tracklog* no formato IGC com assinatura digital, deverão ser apresentados previamente ao apurador da competição no ato da inscrição, que poderá ou não permitir a sua utilização para comprovação de voo.

8.2. Validade dos dados

Para ser considerado válido, o *tracklog* do GPS deve satisfazer as seguintes condições:

- Deve conter o percurso completo do piloto na prova, sem interrupções maiores que 900 segundos;
- O piloto deve limpar o *tracklog* todos os dias nos modelos de GPS Garmin e MLR antes de decolar;
- Todos os pontos devem apresentar marcação de data e hora válidas e consistentes com os demais pontos. São considerados pontos contínuos aqueles que não têm mais do que 30 segundos de diferença ao seu antecessor.
- Em qualquer tipo de manipulação de *tracklog* ou qualquer tipo de fraude envolvendo qualquer piloto inscrito no campeonato, o Juiz Geral é soberano e deverá excluir o(s) piloto(s) envolvido(s) da competição;

8.3. Critério de checagem

O *tracklog* deve mostrar, para cada *turnpoint* (pilão) e para o *startgate*, pelo menos um ponto dentro de um cilindro.

8.4. Cálculo de distância da prova

Observar-se as novas diretrizes da FAI (Federação Aeronáutica Internacional) que estabelece: Distância da prova é o menor caminho entre a decolagem e *goal*, considerando-se tangenciar os raios dos demais *turnpoints* (pilões) das provas.

8.5. Download de *waypoints* e espaço aéreo

Para fazer o download dos *waypoints* e espaço aéreo da competição, o piloto deve entregar seu GPS sem *waypoints* (sejam particulares ou de competições anteriores) para inserção da identificação do piloto e dos *waypoints* oficiais da competição. A organização não se responsabiliza pela exclusão de *waypoints* antigos no GPS do piloto. É recomendado ao atleta que baixe os pontos oficiais em seus instrumentos antes da etapa. É de responsabilidade do piloto checar se todos os arquivos foram devidamente baixados e instalados em seus instrumentos de voo.

9 Ranking

O ranking será de pontos corridos, considerando a fórmula de descartes. Ao final de todas as etapas previstas a somatória das notas não descartadas na competição definirá o Campeão Sul Brasileiro 2021.

O título de Campeão Sul Brasileiro poderá ser atribuído se tiver sido realizado ao final pelo menos 2 (dois) voos válidos.

Será declarado o ESTADO vencedor, aquele que obtiver a maior soma de pontos com os 5 (cinco) melhores pilotos por prova de seu estado.

10 Categorias na Competição

O campeonato Sul Brasileiro será dividido em 5 categorias:

Categoria **OPEN**: Será formada por pilotos que competem com parapentes homologados.



Categoria **SERIAL**: Será formada por pilotos que competem com parapentes homologados com classificação EN-D ou inferiores, desde que esses parapentes tenham menos que 7 de A.R. (*Aspect Ratio*/Alongamento).

Categoria **SPORT**: Será formada por pilotos que competem com parapentes homologados com classificação EN-C ou inferiores.

Categoria **SPORT LIGHT**: Será formada por pilotos que competem com parapentes homologados com classificação EN-B ou inferiores.

Categoria **FEMININO**: Será formada exclusivamente por pilotos do sexo feminino, não havendo distinção entre equipamentos (OPEN, SERIAL, SPORT e SPORT LIGHT) dentro nessa categoria.

Nota: a categoria para colocação final no campeonato é definida pela categoria mais alta utilizada nas provas.

Todos os parapentes que foram adaptados pelas fábricas para atenderem as normas da categoria "CCC", devem obrigatoriamente ser atualizados para competirem. Os parapentes que não tiverem esta atualização não poderão competir. A definição da FAI a CIVL Competition Class (CCC) está disponível em:

Paragliders permitted in FAI Category 1 Cross-Country events 2018 Edition Revision 1.9

https://www.fai.org/sites/default/files/civil/documents/ccc_paragliders_requirements_2018_v1.9.pdf

Nas etapas, a premiação **mínima** será de troféu para o 3 primeiros colocados de cada Categoria, sendo permitido ao organizador de cada etapa aumentar esses prêmios, se assim o desejar. Estes troféus deverão ter um padrão de qualidade, e sempre mencionando a etapa do CSBP bem como a logomarca das três Federações.

11 Grupo de Acesso ao Campeonato

Não se aplica ao CSBP

12 Critérios para definição da equipe estadual

Não se aplica ao CSBP.

13 Infraestrutura para realização das etapas

13.1. Condições Técnicas da Rampa e Acessos

13.1.1 Acesso à rampa

Se possível, todo o percurso realizado pelas vans para o transporte dos pilotos, turistas e demais convidados entre o QG até a rampa, deverá estar sinalizado com placas indicativas e com as condições de rodagem e acesso em perfeito estado de conservação que permitam a fácil e segura locomoção.

13.1.2 Condições do gramado na rampa de decolagem

O gramado de toda extensão da rampa deverá estar livre de galhos, pedras e qualquer outro obstáculo que impeça o *check* e inflagens seguras dos parapentes.

13.1.3 Divisórias de separação da área de decolagens

A área de decolagem e *check* de equipamentos deverão estar devidamente separadas e protegidas do acesso aos turistas e visitantes, sendo o seu acesso restrito somente aos pilotos inscritos no evento.

13.1.4 Abrigo para os pilotos e equipe técnica

É recomendado estar à disposição dos pilotos e equipe técnica do evento, tendas de abrigo para proteção e descanso.

13.1.5 Lanchonete



Serão permitidas desde que observadas e seguidas às leis de Vigilância Sanitária do município sede da etapa.

13.1.6 Banheiros

É recomendado a locação de sanitários químicos na ausência de banheiros na rampa.

13.1.7 Sistema de som

É recomendado sistema de som, com microfone, cobrindo toda área de decolagem para auxiliar o briefing diário e durante o decorrer da prova.

13.2. Segurança para Pilotos e Visitantes

13.2.1 Bombeiros

É obrigatório a presença de equipe de resgate no entorno da rampa de decolagens com equipamentos de rapel e socorro em altura.

13.2.2 Ambulância

É recomendada a presença da ambulância especializada em primeiros socorros nas proximidades da rampa.

13.2.3 Polícia Militar

Não é obrigatório, porém a equipe organizadora da etapa deverá estar com memorando protocolado na unidade militar mais próxima da cidade do evento, alertando e informando das atividades aero desportivas com um possível e iminente acionamento de emergência se assim o precisar para garantir a segurança dos participantes e turistas.

13.2.4 Helicóptero de Resgate

Não é obrigatório, porém a equipe organizadora da etapa deverá estar com memorando protocolado na unidade de resgate aéreo militar mais próximo da cidade do evento, alertando e informando das atividades aero desportivas com um possível e iminente acionamento de emergência se assim o precisar.

13.3. Veículos para o Transporte de Pilotos e Equipamentos

É obrigatório e não será permitido o transporte de pilotos bem como equipamentos em veículo sem segurança, tão somente se fará em veículos “apropriados” e para tal fim. Não será permitido o excesso de lotação.

13.4. Q.G.

Deverá preferencialmente ser no mesmo local, onde deverão constar todas as informações relativas à competição, tais como, programação e previsão meteorológica etc. o QG deverá fornecer energia elétrica e acesso à internet para a apuração das provas. A organização poderá mudar o local do QG e se ocorrer, esta mudança deverá ser anunciada no *briefing* no dia.

13.4.1 Localização

Deverá ser escolhido um local de fácil acesso e de preferência na área central da cidade sede da etapa. Caso seja escolhido outro local mesmo que distante da área central, deverão ser observados os critérios seguintes:

13.4.2 Condições Técnicas para Escolha do Local do Q.G.

- Sendo preferencialmente um hotel, restaurante ou uma casa com espaço e instalações que permitam as refeições dos pilotos, bem como a existência de sanitários;
- Espaço reservado para a equipe técnica de apuração, com rede de energia elétrica e acesso à internet para apuração dos resultados;

13.5. Comunicação

É obrigatório e deverão estar disponibilizados pelos organizadores para a equipe técnica os rádios e celulares para fins de apoio e segurança do evento.

As frequências e números de emergência deverão ser informados antecipadamente e afixadas nos



mapas dos pilotos e quadro de avisos, bem como anunciadas todos os dias antes do início da prova no serviço de som ou durante o *briefing*.

Pode ser pelo menos 3 (três) frequências disponíveis: organização da prova, segurança e resgate.

Todos os veículos envolvidos no resgate deverão estar providos de equipamentos móveis ou fixos de comunicação.

13.6. Mapas

É recomendado o fornecimento de um mapa regional para cada piloto inscrito no evento, constando a lista completa dos *waypoints*, frequências de rádio, números de emergência e *report-back*. Os mapas podem ser impressos ou em eletrônico.

13.7. Crachás de Identificação

Não se aplica.

13.8. Camisetas

É facultativa a distribuição de camisetas do evento. Neste caso, pelo menos uma unidade para cada um dos pilotos inscritos no evento.

13.9. Adesivos de identificação dos capacetes

Não se aplica.

13.10. Fichas de controle

É obrigatório o uso de fichas de controle as quais deverão conter a relação de todos os pilotos inscritos com seus respectivos números e serão usadas em 3 situações distintas e obrigatórias a seguir listadas:

- Ficha de controle de *checkin*;
- Ficha de controle de decolagens (lista de presença);
- Ficha de *report-back*.

13.11. Quadro de provas

É obrigatório o quadro de provas nas medidas de 1,50 x 1,00 onde deverão constar todas as informações pertinentes a cada prova do dia.

13.12. Juiz de Decolagem

Não se aplica.



14 Premiação do Campeonato

A entrega da premiação do ranking final do Campeonato Sul Brasileiro de Parapente 2021 deverá ter **no mínimo** os seguintes prêmios:

Categoria **OPEN**

- 1° ao 5° colocado - troféu

Categoria **SERIAL**

- 1° ao 5° colocado - troféu

Categoria **SPORT**

- 1° ao 5° colocado - troféu

Categoria **SPORT LIGHT**

- 1° ao 5° colocado - troféu

Categoria **FEMININO**

- 1° ao 3° colocado - troféu

Nota 1: Terá direito à premiação, somente o atleta que estiver presente na cerimônia de encerramento na hora e local marcados pelos organizadores. Portanto o atleta que não estiver no local da entrega da premiação não terá direito a reclamar seu prêmio posteriormente.

Nota 2: Um pódio com as 03 (três) primeiras colocações da etapa deverão ser montadas pela organização da etapa.

Nota 3: A responsabilidade de fornecer os troféus do ranking para a última etapa é da Federação/Clube organizador de acordo com a negociação de calendário entre as federações (FVLP/FCVL/FGVL).

15 Disposições gerais

Dúvidas ou assuntos não abordados neste regulamento serão analisados e julgados pelo Juiz Geral, respaldado pela Comissão Técnica das Federações (FVLP/FCVL/FGVL).

Assuntos relacionados especificamente ao evento serão julgados pela Comissão de Protesto ou pelo Juiz Geral que, de acordo com a matéria, deverá ter o respaldo das Comissões Técnica e de Segurança da etapa.

O número mínimo para validar uma etapa é de 15 pilotos presentes na decolagem (*DF (did fly)* + *DNF (did not fly)*) na apuração).

15.1. Canal oficial

As informações oficiais e válidas que representam as entidades serão sempre publicadas no website oficial da Confederação. Qualquer informação proveniente de outras fontes não representa a Entidades e nem qualquer um de seus membros.

15.2. Do cancelamento em virtude de condição meteorológica

A etapa poderá ser cancelada antecipadamente, desde que a decisão seja colegiada e integre direção das 3 federações e direção do Clube organizador, quando a previsão meteorológica evidenciar chuva em todos os dias de provas, impossibilitando a realização do evento.

O cancelamento deve ser proferido e amplamente divulgado até às 12h do dia anterior ao início do evento, e, sua decretação implicará na obrigação de restituir 50% dos valores de inscrições pagos antecipadamente. Os reembolsos serão efetuados em até 7 (sete) dias após o encerramento do evento, subtraindo-se as taxas de facilidades bancárias.

A Etapa cancelada não estará sujeita a reagendamento ou realização futura.