

# Regulamento CPP 2022

Campeonato Paranaense de Parapente



FEDERAÇÃO DE VOO LIVRE DO PARANÁ

## CONTROLE DE VERSÃO

Versão	Data	Autor(res)	Descrição
Rev. A	27/04/2017	- Hugo Lemes Silva	- Versão inicial do documento baseada no regulamento do Campeonato Brasileiro de Parapente, 2017 Rev M. (2017-02-17), publicado pela Liga Brasileira de Competidores de Parapente.
Rev. B	19/08/2017	- Adriano J. dos Santos - Eduardo Rossetto - Hugo Hildebrandt - Hugo Lemes Silva - Marcelo J. dos Santos - Rafael E. de Góes - Rafael Mattos - Ronnie Koerich	- Ajustes no texto para os itens opcionais (tracker etc.). - Ajustes de parâmetros de fórmula para ficar próximo ao Sul Brasileiro 2017. - Atualização de requisitos para etapa. - Correção nos links de referência a outros documentos.
Rev. C	11/01/2018	- Adriano J. dos Santos; - Claudio Hernandes - Edson Bittar - Estêvão Berri - Hugo Hildebrandt - Hugo Lemes Silva - Marcelo J. dos Santos - Ronnie Koerich	- Ajuste das categorias. - Inscrição/devolução Monetária. - Canal oficial FVLP. - Participação nas receitas Clube e FVLP.
Rev. D	07/02/2019	- Ericsson Beck - Estêvão Berri - Gil F. Piekarcz - Hilton Benke - Hugo Lemes Silva - Rafael E. de Góes - Rafael Wojcik - Raquel Canale - Raquel P. C. Venceslau - Sandro Bichibichi	- Definição de fórmula única de apuração. - Ajuste de categorias. - Padronização do score back em provas interrompidas. - Atualização de definição de CCC. - Detalhamento da paralisação de provas. - Sem FTV nas etapas, apenas no Ranking.
Rev. E	01/02/2020	- Aloysio Arthur Chaves Pinto - Hilton Benke - Rafael E. de Góes - Raquel P. C. Venceslau	- Adaptação com base no CBP20 e CSBP20 (inclusão de penalidades, remoção de limite de lastro etc.) e remoção de itens não aplicáveis ao estadual (numeração na vela, carteira FAI etc.).
Rev. E4	20/10/2020	- Rafael E. de Góes	- Ajustes pré-impressão, correção de categorias.

Rev. F	24/02/2021	- Rafael E. de Góes	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Versão baseada no regulamento do Campeonato Paranaense 2020 e sistema de pontuação do Campeonato Brasileiro 2021 Rev M. (2017-02-17), publicado pela Liga Brasileira de Competidores de Parapente.</li> <li>- Mais detalhes do histórico na rev.E4 de 2020</li> </ul>
Rev. F2	21/09/2021	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Aloysio Pinto</li> <li>- Deonir Spancerski</li> <li>- Estêvão Berri</li> <li>- Ronnie Koerich</li> <li>- Sandro Bichibichi</li> <li>- Raquel P. C. Venceslau</li> <li>- Rodrigo de Souza A. Fernandes</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Correções no texto.</li> <li>- Ajustes de acordo com o Regulamento do CBP 2021.</li> <li>- Reorganização dos tópicos e ajuste nos itens diversos.</li> </ul>
Rev. G1	04/02/2022	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Aloysio Pinto</li> <li>- Deonir Spancerski</li> <li>- Estêvão Berri</li> <li>- Ronnie Koerich</li> <li>- Sandro Bichibichi</li> <li>- Raquel P. C. Venceslau</li> <li>- Rodrigo de Souza A. Fernandes</li> <li>- Luiz André Motta de Moraes</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Adequações nas atribuições do juiz Geral, Diretoria Técnica e Comissão Técnica.</li> <li>- Ajustes de acordo com o Regulamento do CBP 2022.</li> </ul>

## SUMÁRIO

1.	PROPÓSITO	7
2.	OBRIGAÇÕES DO COMPETIDOR	7
2.1.	Critérios para participação	7
3.	INSCRIÇÕES	8
3.1.	Valor de Inscrições	8
3.2.	Devolução monetária	8
4.	CATEGORIAS DA COMPETIÇÃO	9
5.	CALENDÁRIO 2022	10
6.	ASPECTOS DA COMPETIÇÃO	10
6.1.	Check-in	10
6.2.	Briefing de Segurança	10
6.3.	Briefing Diário	11
6.4.	Lista de Presença	11
6.5.	Decolagem	11
6.6.	Sistema de decolagem	12
6.7.	Pilotos “Biruta” e Free Fly	13
6.8.	Pouso	13
6.9.	Report back	14
7.	PROVAS	14
7.1.	Tipos de prova	14
7.2.	Interrupção ou cancelamento da prova	15
7.3.	Alteração da prova	15
7.4.	Starting gate (SSS)	16
7.5.	Turnpoints (Pilões)	16

7.6. End of Speed Section (ESS)	16
7.7. Goal	16
7.8. Deadline da prova	17
7.9. Tempo de descanso	17
7.10. Ajuda externa a competidores	17
7.11. Apuração dos resultados	17
7.12. Distância voada	17
7.13. Comprovação de voo e objetivos	18
7.14. Rastreadores CBVL e Apuração dos Resultados	18
7.15. Pontuação	19
7.16. Critério desempate na pontuação da etapa e na competição	20
7.17. Divulgação dos Resultados	20
7.18. Descartes	21
<b>8. EQUIPAMENTOS</b>	<b>23</b>
8.1. Modelos de GPS aceitos	23
8.2. Pilões (waypoints) e arquivo de espaço aéreo	25
8.3. Uso do Live-Tracker	25
8.4. Checagem do Equipamento	25
<b>9. EQUIPE TÉCNICA DE CADA ETAPA</b>	<b>28</b>
9.1. Juiz Geral	28
9.2. Comissão Técnica de Prova	28
9.3. Comissão de Segurança	29
<b>10. REGRAS ADICIONAIS DE SEGURANÇA</b>	<b>29</b>
10.1. Tráfego aéreo	30
10.2. Espaço Aéreo Controlado	30
10.3. Comportamento perigoso / Voos Agressivos	30
10.4. Condições pessoais de voo	30
10.5. Nível técnico do piloto	31
10.6. Prevenção de Colisões	31

10.7.	Voos em nuvens	31
10.8.	Lastro	32
11.	RECLAMAÇÕES E PROTESTOS	32
11.1.	Reclamações	32
11.2.	Protestos	32
12.	PENALIDADES E COMPENSAÇÃO	33
12.1.	Penalidades Permitidas	33
12.2.	Aplicação das Penalidades	33
12.3.	Penalidade para o vencedor do dia	34
12.4.	Penalidades Específicas	34
12.5.	Pontos de Compensação	36
13.	INFRAESTRUTURA PARA REALIZAÇÃO DAS ETAPAS	36
13.1.	Regras locais	36
13.2.	Acesso à rampa	37
13.3.	Condições do gramado na rampa de decolagem	37
13.4.	Divisórias de separação da área de decolagens	37
13.5.	Abrigo para os pilotos e direção de prova	37
13.6.	Lanchonete	37
13.7.	Banheiros	37
13.8.	Sistema de som	38
13.9.	Segurança para Pilotos e Visitantes	38
13.10.	Veículos para o Transporte de Pilotos e Equipamentos	38
13.11.	Q.G.	39
13.12.	Comunicação	39
13.13.	Mapas	40
13.14.	Camisetas	40
13.15.	Fichas de controle	40
13.16.	Quadro de provas	40
14.	PREMIAÇÃO	40

15. PARTICIPAÇÃO DA RECEITA PARA OS CLUBES	42
16. DISPOSIÇÕES GERAIS	42
16.1. Termo de responsabilidade	43
16.2. Convenções, Acrônimos e Abreviações	43
16.3. Referências e Anexos	44

## **1. PROPÓSITO**

A Federação de Voo Livre do Paraná promove o Campeonato Paranaense de Parapente – CPP com o intuito de divulgar e desenvolver o esporte.

Além de fomentar o esporte, as competições movimentam a economia, aprimoram o nível técnico dos pilotos e promovem a confraternização e troca de experiências entre pilotos das diversas regiões do Paraná e de outros estados, pois estes são bem-vindos a participar das nossas etapas.

O Campeonato Paranaense de Parapente proclamará os campeões de cada etapa e comporá o Ranking anual para cada categoria, além de atribuir notas aos competidores participantes, que poderão ser utilizadas para a seleção dos pilotos que participarão do Campeonato Brasileiro de Parapente em 2023.

## **2. OBRIGAÇÕES DO COMPETIDOR**

Ler e tornar-se ciente de todas as regras contidas neste regulamento. Desta forma, não serão aceitas alegações de desconhecimento de quaisquer dos itens aqui previstos.

É de inteira responsabilidade do piloto inscrito no campeonato submeter-se às penalidades contidas neste regulamento uma vez não respeitadas quaisquer das normas e diretrizes abaixo determinadas.

Para uma situação ou caso não esteja explicitamente previsto neste regulamento, o Juiz Geral, com apoio da Diretoria Técnica da FVLP, tem o poder de aplicar ou enquadrar uma ou mais penalidades descritas no tópico 12: Penalidades. Se por alguma eventualidade, a Diretoria Técnica não estiver presente, o juiz poderá recorrer à Comissão Técnica do evento.

O piloto deverá obrigatoriamente portar sua carteira de habilitação desportiva válida, podendo ser impressa ou digital.

O certificado ANAC válido é obrigatório para a prática do voo livre.

### **2.1. Critérios para participação do Ranking**

Para validar os pontos para o Ranking estadual, o piloto deverá estar em dia com os pagamentos:

- a)** Clube membro da FVLP;
- b)** Anuidade FVLP;



### c) Anuidade CBVL.

Para que a pontuação seja válida para o Ranking Paranaense, a quitação dos pagamentos deverá ocorrer antes da realização da etapa em que o pagamento for validado.

Pilotos federados em outros estados podem participar das etapas e Ranking paranaense, mas não irão concorrer às vagas paranaenses destinadas ao Campeonato Brasileiro de Parapente, caso existam.

Pilotos de outros estados poderão se tornar membros da FVLP e concorrer às vagas paranaenses destinadas ao Campeonato Brasileiro, caso existam, desde que não estejam vinculados a qualquer Ranking de outras federações.

A escolha da federação pela qual o piloto irá pleitear a vaga para o Campeonato Brasileiro deverá ser feita por meio do sistema CBVL.

## **3. INSCRIÇÕES**

As inscrições para as etapas serão gerenciadas pelo sistema CBVL.

### **3.1. Valor de Inscrições**

O valor da inscrição de cada etapa será definido pela Comissão Organizadora, de acordo com a quantidade de competições e características do local de cada evento.

### **3.2. Devolução monetária**

#### **3.2.1. Cancelamento ou transferência pela FVLP / Organizador**

Em caso de cancelamento e/ou transferência da etapa por parte da FVLP, o piloto devidamente inscrito e com a inscrição paga terá o crédito da sua inscrição automaticamente transferido para a próxima etapa válida do CPP.

O piloto poderá optar pela devolução do valor da inscrição por meio do envio de e-mail para: [contato@fvlp.com.br](mailto:contato@fvlp.com.br) informando o nome completo e o PIX ou conta para devolução. O prazo para solicitação do reembolso é de até 15 dias corridos após o comunicado de cancelamento da etapa. Solicitações após este prazo não serão aceitas.

Os valores de reembolso poderão ser ajustados de acordo com os custos da etapa, mesmo quando não realizada.

### 3.2.2. **Cancelamento pelo piloto**

Em caso de desistência por parte do piloto, uma solicitação formal informando o nome completo do piloto e o motivo da desistência deverá ser encaminhada por e-mail para [contato@fvlp.com.br](mailto:contato@fvlp.com.br). O pedido de reembolso será avaliado pela organização da etapa, podendo ser acatado ou não.

Procedimento seguirá conforme abaixo descrito:

- Cancelamento do pagamento acima de 30 dias – 75% do valor
- Cancelamento do pagamento entre 30-15 dias – 50% do valor
- Cancelamento entre 15 e 7 dias do evento – 25% do valor

\*Casos especiais como acidentes e/ou condição médica com atestado deverão ser encaminhados por e-mail para secretaria FVLP, que decidirá qual o valor do reembolso é o mais adequado.

Cancelamentos efetuados a menos de 7 dias do evento sob qualquer situação não serão reembolsados.

### 3.3. **Validade das Etapas para a seleção de pilotos para o Campeonato Brasileiro**

De acordo com o Regulamento do Campeonato Brasileiro, as etapas somente serão válidas se atenderem os seguintes critérios:

- 3.3.1.** Reservar 25% das vagas para competidores de outros estados, independente do organizador ser particular, clube ou federação.
- 3.3.2.** As Etapas organizadas exclusivamente por federação poderão reservar até 75% das vagas para pilotos federados em seu estado. Quando houver mais de uma federação organizadora, o critério de 25% de vagas para competidores de outros estados deverá ser respeitado, conforme já citado no tópico 3.3.1.
- 3.3.3.** O cronograma com a(s) data(s) limite para liberação dos pilotos com preferência/demais pilotos deve constar na descrição do evento. Na condição do

não preenchimento de vagas ou perda da data de pagamento, as vagas serão disponibilizadas para os competidores que estejam na fila de espera.

- 3.3.4.** As etapas FAI2, que por determinação devem reservar 25% das vagas para estrangeiros, poderão compartilhar estas vagas com os pilotos de outros estados, adotando datas limite distintas para liberação dos pilotos que tenham preferência, considerando a primeira data limite para pilotos federados - caso seja uma etapa organizada por federação, na sequência a data de liberação para estrangeiros e por último a liberação para pilotos de outros estados.
- 3.3.5.** Etapas particulares, ou seja, que não envolvem diretamente uma federação na organização (ex: clubes membros), não poderão adotar a reserva de vagas além dos 25% para estrangeiros caso seja uma etapa FAI2, independente da pontuação ser válida para o ranking de uma ou mais federações.
- 3.3.6.** Para o ranking de distribuição de vagas para o Campeonato Brasileiro, considera-se a federação do piloto a que está registrada na carteira desportiva atualizada disponibilizada no sistema CBVL, conforme citado no tópico 2.1.
- 3.3.7.** Ser divulgadas no site CBVL com 2 meses de antecedência da primeira prova.
- 3.3.8.** Ter os resultados lançados no site da CBVL (FSDB e tabela html) em até 10 dias úteis à data de encerramento da etapa.

#### **4. CATEGORIAS DA COMPETIÇÃO**

O CPP é dividido em 5 categorias:

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

**SERIAL:** formada por pilotos que competem com parapentes homologados com classificação EN-D ou inferiores, desde que esses parapentes tenham alongamento (aspect ratio) inferior a 7.

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

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

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

Todas as velas que foram adaptadas pelas fábricas para atenderem as normas da categoria "CCC", devem obrigatoriamente ser atualizadas para competirem. As que não tiverem essa atualização não poderão competir, salvo as exceções das velas que não foram exigidas pela FAI que se façam tais correções, tal como discriminadas no [site da FAI](#), em:

[https://www.fai.org/sites/default/files/civil/documents/sporting\\_code\\_s7\\_g - ccc paraqliders requirements 2020 1.0 0.pdf](https://www.fai.org/sites/default/files/civil/documents/sporting_code_s7_g_-_ccc_paraqliders_requirements_2020_1.0_0.pdf)

A categoria para classificação final e premiação no campeonato é definida pela categoria mais alta utilizada nas provas.

## **5. CALENDÁRIO 2022**

O calendário online de etapas pode ser consultado no [Link](#).

O calendário não deve conflitar com as etapas dos Campeonatos Brasileiro de Parapente (CPB) e Campeonato Sul Brasileiro de Parapente (CSBP).

As etapas do Campeonato Sul Brasileiro de Parapente permanecem válidas para o Ranking anual paranaense.

## **6. ASPECTOS DA COMPETIÇÃO**

### **6.1. Check-in**

Todos os pilotos competidores deverão obrigatoriamente comparecer ao check-in na data e horário divulgados nas informações do evento. A não realização do check-in e assinatura do Termo de Responsabilidade anulará a participação do piloto na etapa. Quaisquer exceções ou atrasos não serão tolerados, evitando prejudicar o cronograma da etapa.

### **6.2. Briefing de Segurança**

Obrigatoriamente, antes do início da competição, será feito um briefing de segurança sobre as particularidades do local, limites do espaço aéreo, se houver.

Este briefing poderá ser realizado na noite de credenciamento ou na rampa, antes do briefing diário.

### **6.3. Briefing Diário**

Diariamente deverá ser feito o briefing pelo Juiz Geral. O Quadro de provas deverá estar fixado em local de fácil visualização e os detalhes da prova do dia, bem como parâmetros de sua validação e informações sobre horários e locais de marcação dos voos.

O briefing diário da prova deve conter, no mínimo:

- a) Vencedores de cada categoria da prova do dia anterior, quando houver;
- b) informações relevantes sobre o dia anterior (protestos, incidentes, infrações);
- c) 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.);
- d) Informações importantes sobre a prova do dia (waypoints, espaço aéreo restrito (se houver), áreas ruins de pouso, estradas para resgate etc.);
- e) 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).
- f) Divulgação dos nomes dos pilotos que compõem a Comissão de Prova e de Segurança da etapa.

O não comparecimento ao briefing diário poderá acarretar punição do piloto, de acordo com o tópico 12: Penalidades.

### **6.4. Lista de Presença**

Todos os pilotos inscritos na etapa têm a obrigação de assinar a lista de presença antes de decolar. Caso o piloto desista de decolar, ele deverá obrigatoriamente informar ao Juiz Geral e ajustar a informação na lista de presença.

Essa lista é utilizada na apuração da prova e no controle do resgate dos pilotos, garantindo assim que todos os pilotos que decolarem, sejam resgatados. Por isso é importante que o piloto atente para este item.

Pilotos que não assinarem a lista de presença serão considerados como DNF (did not fly) ou “não decolou”.

## **6.5. Decolagem**

Os pilotos não inscritos na etapa não poderão acessar a rampa de decolagem durante a janela de decolagem. Esses só poderão decolar, depois da janela, mediante autorização do Juiz Geral.

O Juiz somente poderá estender a abertura da janela, se a decisão for tomada, pela Comissão Técnica de Prova, antes do primeiro piloto inscrito decolar.

## **6.6. Sistema de decolagem**

O sistema adotado será o de "janela aberta", devendo obedecer aos critérios:

A janela só será aberta em condições seguras.

O Juiz Geral, com eventual apoio da Comissão Técnica da Prova, definirá o sistema de decolagem a ser adotado, podendo optar pela decolagem livre ou utilizar o sistema de prioridades, baseado no ranking geral da competição, em rampas onde a decolagem seja restrita.

Na primeira prova do ano, os 05 primeiros colocados no ranking CPP do ano anterior terão a preferência. Nas demais provas, terão a prioridade os 05 primeiros colocados no último ranking publicado.

Também terão prioridade na decolagem os membros da Comissão Técnica de Prova.

Os pilotos que não entrarem na área de decolagem pela prioridade de direito, poderão fazê-lo a qualquer momento posteriormente, desde que informado e autorizado pelo Juiz Geral.

Por motivos de segurança, o Juiz Geral poderá fechar a janela. O tempo de reabertura da janela será então estendido pelo tempo que esta ficou fechada, sem exceder o tempo limite adicional, de 30 minutos.

### **6.6.1. 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, que dará oportunidade para outro piloto decolar.

Por padrão, o tempo será de 3 minutos ou 3 (três) tentativas de decolagem por competidor, os quais serão contabilizados apenas em condições seguras para decolar.

### **6.6.2. Tempo mínimo de abertura da janela**

A prova do dia será válida 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 ( $100 \times 1/5 = 20$  minutos). Por padrão, será adotado o tempo de 45 minutos.

### **6.7. Pilotos "Biruta" e Free Fly**

Apenas serão aceitos pilotos biruta inscritos, com o pagamento da etapa em dia e previamente cadastrados junto ao juiz geral, que tem a autoridade de permitir ou não a decolagem antes da janela de decolagem.

Pilotos biruta deverão ter experiência comprovada. Eles poderão ser escolhidos pela Comissão técnica da etapa, devendo estar prontos para decolar antes da abertura da janela de decolagens e quando o Juiz Geral determinar.

Pilotos biruta não podem fornecer ajuda voluntária a competidores por razões de garantia de igualdade entre competidores.

O piloto biruta deve obrigatoriamente utilizar o rádio na frequência determinada, obedecendo a orientação de pouso no momento do Start ou no decorrer da prova.

Por ser pagante, o piloto biruta tem direito ao resgate, desde que ocorra no eixo da prova dos competidores, sem ultrapassar o horário limite da prova.

A modalidade “Free Fly” não será adotada, entretanto, após o encerramento da janela de decolagem, os pilotos não inscritos poderão decolar cientes de que, por não participarem do evento, não poderão utilizar-se do resgate ou qualquer outro benefício proporcionado pela organização.

### **6.8. Pouso**

Uma vez que o piloto tenha decolado ele não poderá pousar e decolar novamente no decorrer da prova. Caso haja a comprovação desse fato, o piloto será excluído do evento.

O piloto somente poderá pousar na rampa e decolar novamente caso constate problema ou pane em seu equipamento. Nesse caso, o piloto deverá comunicar a sua intenção de pouso na frequência de emergência, que será autorizada pelo Juiz Geral.

A autorização para uma nova decolagem será 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, um pedido de ajuda por parte do piloto.

### **6.9. Report back**

O piloto deve reportar sua situação pelos meios indicados pelo briefing da prova em no máximo 30 (trinta) minutos após o pouso. Caso não consiga se comunicar por nenhum dos meios indicados (whatsapp, telegram, frequência de resgate via rádio, SMS, ligação telefônica, rastreador via satélite etc.) deve fazê-lo imediatamente no QG da competição ao chegar na cidade.

Caso seja adotado na etapa, a entrega do rastreador da CBVL (Sistema Live-Tracker) ou GPS para a apuração, essa ação não caracteriza o report back.

O piloto perderá a pontuação do dia, caso não utilize os meios indicados, ou se atrase para fazer o report back sem a devida justificativa, a qual será avaliada pelo Juiz Geral.

Em caso de desnecessárias operações de resgate, busca e salvamento causadas por um piloto que realizou report back tarde ou que reportou falsamente que necessitava de assistência, a



penalidade pode ser até a desqualificação do evento e o pagamento de possíveis custos com a operação de resgate, busca e salvamento.

## **7. PROVAS**

### **7.1. Tipos de prova**

#### **7.1.1. Race to goal**

Modalidade de competição em que 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.

#### **7.1.2. Elapsed time**

Modalidade de competição em que 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 na última entrada do piloto no raio do start, deverá ser informada no briefing da prova. Serão computados pontos de liderança durante a prova.

Caso a comissão de provas opte em utilizar mais de um horário de start (múltiplos starts), os pontos de liderança não serão computados.

### **7.2. Interrupção ou cancelamento da prova**

Caso a condição meteorológica encontre-se desfavorável e nenhum piloto tenha decolado, o Juiz, com o auxílio da Comissão Técnica, pode CANCELAR a prova por questões de segurança.

Se já houve decolagens no dia e a Comissão de Segurança ou qualquer piloto reportar perigo na rota da prova, ela poderá ser INTERROMPIDA pelo Juiz geral.

Para isto, o Juiz Geral deve então fazer sua avaliação e concluir se as condições de segurança permitem que todas as categorias de velas realizem a prova em segurança.

### **Da pontuação do dia em casos de INTERRUPÇÃO:**

- Nas provas de "race to goal", se ao menos um piloto tiver chegado no Goal, ou pelo menos 1:00h de prova tiver sido transcorrida após a abertura do start gate, será contabilizado o tempo de prova até 5 minutos antes do momento da interrupção.

Ex.: se a interrupção se deu às 14:55h, a prova será apurada com a hora de interrupção às 14:50h).

Caso nenhum piloto tenha chegado no Goal ou o tempo de prova foi inferior a 1 hora a partir do horário do start, a prova não terá validade.

- Em provas de "elapsed time" a pontuação da prova será invalidada mesmo tendo pilotos no Goal e independente do tempo de início da prova.

Uma prova não pode ser INTERROMPIDA apenas pelo fechamento de janela de decolagem caso um ou mais piloto(s) já tenha(m) decolado e a rota da prova não ofereça riscos de segurança para os que estão em voo.

A validade da pontuação da prova será de acordo com a quantidade de pilotos que puderam decolar dentro do tempo em que a janela estava aberta, conforme fórmula de apuração.

### **7.3. Alteração da prova**

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

### **7.4. Starting gate (SSS)**

Para validar o seu início de prova, o competidor deverá cruzar o limite de um cilindro com raio pré-estipulado, com centro na coordenada informada no briefing, na direção indicada, após o horário de abertura do start gate (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.

### **7.5. 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 dele. O raio do turnpoint (pilão) poderá ser alterado diariamente pela comissão técnica da prova.

### **7.6. End of Speed Section (ESS)**

Os pilotos devem obrigatoriamente entrar no cilindro do último pilão (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: se 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.

Automaticamente o raio do End Of Speed Section, torna-se o raio do goal.

### **7.7. Goal**

Por padrão, um cilindro de raio de 2000 metros será utilizado para a tomada de tempo final (end of speed section - podendo chegar até 5000 metros por motivos de segurança), e o cilindro do último pilão ou faixa virtual será adotado como goal, seguindo por padrão, raio de 400m para o cilindro ou 200m para faixa virtual, sendo 100m para cada lado. O raio do pilão poderá ser alterado diariamente pela comissão de provas.

Não haverá juiz de pouso ou de goal, sendo a entrada no cilindro ou linha virtual comprovado somente através do tracklog do gps.

Quando da utilização de faixa virtual, caracteriza-se o gol pelo seu cruzamento em qualquer sentido de voo.

### **7.8. 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 7.15 deste regulamento.

### **7.9. Tempo de descanso**

Um tempo mínimo de descanso de 08:00 horas deve ser cumprido por pelo menos 90% dos Pilotos após a prova e o transporte para a prova do próximo dia.

### **7.10. Ajuda externa a competidores**

Qualquer tipo de ajuda na localização de térmicas, direção e intensidade do vento e navegação em geral, no decorrer da prova, por pilotos que não estejam participando da competição, é expressamente proibida. O piloto beneficiado será punido pela organização.

### **7.11. Apuração dos resultados**

Todos os pilotos devem enviar seus tracklogs em horário pré-estabelecido no briefing do dia. Quem não o fizer, perderá a pontuação da prova do dia. Caso comprovado que o não envio ocorreu por conta de operação de resgate ou qualquer outro motivo julgado pelo Juiz Geral, como coerente, o arquivo de tracklog poderá ser aceito.

Nas etapas em que não forem utilizados os trackers da CBVL, o piloto será o responsável por enviar, por seus próprios meios, o seu arquivo IGC do voo, no grupo da prova ou de apuração, até o horário limite informado no briefing da prova, renomeando o arquivo da seguinte forma: *data-nome.sobrenome.CIVLID.igc*.

A organização poderá auxiliar o piloto no envio do arquivo, mas terá caráter de facilitadora, não sendo responsável pelo processo de envio.

O não envio do tracklog acarretará a perda dos pontos do dia do piloto.

Casos em que o piloto comprove o atraso do envio do tracklog por motivos justificáveis, tais como: indisponibilidade de sinal de internet, problemas no equipamento ou por operação de resgate serão avaliados pelo Juiz Geral, que poderá contar com o apoio do Apurador e/ou Comissão Técnica.

### **7.12. 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 já configurado no software de apuração.

### **7.13. Comprovação de voo e objetivos**

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

### **7.14. Rastreadores CBVL e Apuração dos Resultados**

A FVLP poderá fornecer 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 a pontuação da prova do dia. Caso comprovado que o não envio ocorreu por conta de operação de resgate ou qualquer outro motivo julgado pelo Juiz Geral como coerente, o arquivo de tracklog poderá ser aceito.

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 permitida a utilização simultânea do GPS principal e backup.

É obrigação do piloto verificar se seu GPS está operacional, inclusive com relação à carga de pilhas.

### **7.15. Pontuação**

O cálculo dos pontos feito utilizando-se o software FSComp 2021 R1.2, 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

Notes:

FTV aplicado apenas ao Ranking CPP

Conforme documento:  
"FAI Sporting Code Section 7A - Clas O]  
Cross Country - Hang Gliders and Paragliders Classes 1 to 5  
2020 Edition Effective 1st May 2020"

No Item 5.2.5.1 nota de rodapé n. 13  
"Os Organizadores de competições Cat 2, estão livres para escolher se usam FTV para pontuação geral. Especialmente para competições curtas com menos de 4 provas, usar o método tradicional (somando a pontuação de todas as provas para cada piloto) pode ser mais adequado."

Figura 1 - Tela de Parâmetros do FSComp.

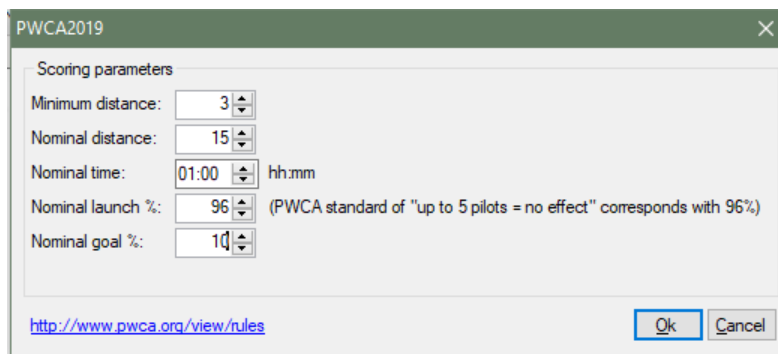


Figura 2 - Tela de Parâmetros do FSComp.

**Observações:** O campo "Offset from UTC at beginning of the competition:" deverá ser configurado em função do horário de verão vigente, podendo alternar entre -2 ou -3.

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 100 pontos, serão invalidadas.

### 7.15.1. Tolerância

A tolerância de 0,5% nas medidas de distância, já é pré-configurada na fórmula de apuração. 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).

### 7.16. Descartes

Os descartes para o Campeonato Paranaense de Parapente seguirão os critérios a seguir apresentados.

O descarte para o ranking será calculado a cada etapa onde serão descartados 25% (vinte e cinco por cento) sobre as provas em que 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 v 2.0.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 CPP, 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)

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 Paranaense.

#### **7.17. Critério desempate na pontuação da etapa e na competição**

Em caso de Goal, quem chegou mais vezes em melhor colocação.

Maior somatória de distância voada.

Havendo empate nos critérios acima, o desempate se dará por idade de voo, ou seja, ganhará aquele que tiver menos tempo na prática do voo livre.

#### **7.18. Divulgação dos Resultados**

Os resultados provisórios devem ser divulgados eletronicamente assim que possível, no canal oficial ou grupo de divulgação dos pilotos (site/whatsapp/telegram/ou outros).

Até às 10:00h do dia seguinte, as reclamações pertinentes aos resultados, deverão ser apresentadas, por escrito, ao Juiz Geral.



O prazo máximo para queixas, no último dia de competição, será de 30 minutos, após a divulgação dos resultados.

Nos casos de apresentação de reclamação ou protesto que demandem tempo para decisão, a organização poderá realizar a cerimônia de entrega de prêmios com os resultados considerados "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 grupo ou canal oficial ou grupo de comunicação do evento, conforme descrito no primeiro parágrafo item 7.17.

## **8. EQUIPAMENTOS**

### **8.1. Modelos de GPS aceitos**

Apenas serão aceitos gps que gravem o componente de altitude 3D no tracklog.

Os organizadores não fornecerão cabos para instrumentos. Os Pilotos deverão trazer seus próprios cabos na marcação de voo.

Modelos de GPS diferentes dos usuais, inclusive celulares, deverão ser apresentados previamente ao Apurador da competição no ato da inscrição, que poderá ou não permitir a sua utilização para comprovação de voo, pesquisando junto à lista de instrumentos e programas aceitos, publicada pela FAI:

[https://www.fai.org/news/approved-instruments-list-published-civil-website?fbclid=IwAR1pEG1C-hEciTAJxamKCEvD6mrIZUINrzZDhk-ssImW46\\_d7i-BWBWW8IU](https://www.fai.org/news/approved-instruments-list-published-civil-website?fbclid=IwAR1pEG1C-hEciTAJxamKCEvD6mrIZUINrzZDhk-ssImW46_d7i-BWBWW8IU)

#### **8.1.1. Validade dos dados**

Para ser considerado válido, o tracklog do gps deve satisfazer as condições:

- a. Deve conter o percurso completo do piloto na prova, sem interrupções maiores que 5 minutos;
- b. O piloto deve limpar o tracklog todos os dias, nos modelos de gps garmin e mlr, antes de decolar;

- c. Todos os pontos devem apresentar marcação de data e hora válidas e consistentes com os demais pontos. São considerados pontos contínuos aqueles que não tem mais do que 30 segundos de diferença ao seu antecessor.

O juiz geral deverá excluir da competição o(s) piloto(s) envolvido(s) em qualquer tipo de "manipulação de track log e/ou qualquer tipo de fraude".

### **8.1.2. Critério de checagem**

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

### **8.1.3. 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.

## **8.2. Pilões (waypoints) e arquivo de 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 comissão de provas não se responsabiliza pela exclusão de waypoints antigos no GPS do piloto.

É recomendado ao competidor que baixe os pontos oficiais em seus instrumentos antes da etapa. É de responsabilidade única do piloto, checar se todos os arquivos foram devidamente baixados e instalados em seus instrumentos de voo.

## **8.3. 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 o tópico 12 deste regulamento.

Se o piloto não devolver o Live-Tracker ao fim do dia de voo dentro do prazo estipulado no briefing, ele perderá a pontuação do dia. Caso o Juiz Geral constate que o piloto não entregou no prazo por motivo de resgate ou qualquer outra questão que o Juiz julgue coerente, a pontuação

poderá ser considerada. Outros sistemas de rastreamento podem ser recomendados durante o briefing de segurança de cada etapa.

Como forma de incentivo ao uso do livetrack24 por todos os pilotos para facilitar o resgate e apuração da prova, a organização de cada evento poderá conceder desconto na inscrição da etapa.

#### **8.4. Checagem do Equipamento**

Somente velas homologadas poderão participar do campeonato. 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 é permitida.

A cada etapa do Campeonato Paranaense de Parapente, a FVLP juntamente com Juiz Geral, poderão escalar uma comissão técnica composta de 03 pilotos para realizarem inspeção dos equipamentos dos pilotos de forma aleatória, na regularidade dos equipamentos e, caso necessário, impedi-los de voar por razões de segurança.

**Nota:** É de única e exclusiva responsabilidade do piloto verificar e certificar-se de 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.

##### **8.4.1. Itens que poderão ser checados:**

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

- a)** Não poderá haver modificações no sistema do acelerador.
- b)** Não poderá haver quaisquer modificações no parapente (estruturas homologadas junto ao conjunto da vela, ou seja, tirantes, trimmers etc.), exceto no comprimento da linha principal dos freios.
- c)** O piloto deve voar dentro dos limites de peso do equipamento;
- d)** Todos os 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>

- e)** Todos os pilotos devem voar com seletes homologadas conforme as determinações FAI (<https://www.fai.org/page/harnesses-and-back-protectors>). A selete deverá constar dentre as listadas no link.
- f)** Todos os pilotos devem carregar paraquedas de emergência, devendo ter certeza de que estão dentro do peso máximo homologado para aquele paraquedas.
- g)** O piloto que voar a vela do tipo "2 lines" (duas linhas) deverá, obrigatoriamente, voar com seletes homologadas com sistema para se usar 02 reservas, com comandos acessíveis para ambas as mãos.
- h)** 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 piloto que optar utilizar uma frequência pessoal deverá portar dois rádios, um para a frequência da prova e outro para a frequência pessoal. Pilotos que comprovadamente não utilizarem a frequência da prova poderão perder até 10% da pontuação do melhor resultado da etapa.
- i)** O uso de microfones com função de ativação automática (VOX) é proibido.
- j)** 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.
- k)** Todo piloto deve estar equipado com pelo menos um receptor GPS válido (ver item 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.
- l)** 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.
- m)** 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.
- n)** Caso não cumpra todos esses requisitos, o piloto pode ser impedido de decolar e ser penalizado.

#### **8.4.2. Denúncias de irregularidades dos equipamentos**

Se verificado por um ou mais competidores algum tipo de irregularidade nos equipamentos de outro competidor, e ele 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.

## **9. EQUIPE TÉCNICA DE CADA ETAPA**

O Juiz Geral, o Apurador, o coordenador de resgate e os membros técnicos nomeados para a Comissão Técnica de Prova e Comissão de Segurança deverão ser escolhidos e definidos pela organização, para cada etapa.

É obrigatório a presença de pelo menos um dos diretores técnicos de parapente da FVLP, ou pessoa por ele delegada durante a realização de todo o evento. Esta pessoa que se fará presente, terá o poder de decisão sobre os assuntos que porventura lhe sejam apresentados, devendo resolver as questões no evento.

### **9.1. Juiz Geral**

O Juiz Geral, escolhido pela FVLP, será o responsável pela coordenação técnica da competição. Deve ser uma pessoa experiente, com boa noção de regras esportivas e deve ater-se estritamente a este Regulamento para a etapa.

O Juiz Geral deverá realizar o briefing com os Pilotos antes de cada prova. O Juiz tem poder de decisão sobre os aspectos concernentes às provas, observando o presente regulamento.

### **9.2. Comissão Técnica de Prova**

A Comissão será nomeada pela organização antes do início da etapa, sendo composta por 03 pilotos experientes. Um desses pilotos deverá ser, obrigatoriamente, da categoria SPORT.

### **9.3. Comissão de Segurança**

A Comissão será nomeada pela organização antes do início da etapa, sendo composta por 03 pilotos experientes. Um desses pilotos deverá ser, obrigatoriamente, da categoria SPORT.

#### **9.3.1. Reporte de Segurança**

Todos os pilotos, não só os da Comissão de Segurança, têm a responsabilidade de monitorar as condições de voo e informar de forma rápida e precisa, ao Juiz Geral, ou à Comissão de

Segurança, quando as condições se tornarem inseguras na decolagem ou durante o percurso da prova.

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)

O Juiz Geral é o único que pode interromper ou cancelar a prova a qualquer momento. A paralisação da prova será comunicada na frequência de emergência, portanto todos os pilotos deverão voar nessa frequência e, ao receberem a mensagem de paralisação deverão, obrigatória e imediatamente, buscar um pouso seguro e pousar. Pilotos que seguirem executando a prova, após o recebimento do aviso de interrupção, poderão perder até 10% da pontuação do melhor resultado da etapa.

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 na decolagem e durante todo o percurso da prova, enquanto esta estiver em andamento.

## **10. REGRAS ADICIONAIS DE SEGURANÇA**

### **10.1. 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.

### **10.2. 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 permitido.

Tais áreas deverão ser evidenciadas no briefing do dia, podendo estar marcadas nos mapas publicados aos competidores, ou divulgados via upload de arquivos no formato openair.txt, para

exibição nos instrumentos de voo e verificação de pontuação. As invasões de espaço aéreo, vertical ou horizontal, serão punidas conforme tópico 12 deste Regulamento.

### **10.3. 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 denunciados 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 considerados antidesportivos.

O Juiz Geral pode penalizar competidores que não observem estas regras, ou até mesmo excluí-los da competição.

### **10.4. Condições pessoais de voo**

Qualquer lesão corporal 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.

### **10.5. 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.

### **10.6. 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.

### **10.7. Voos em nuvens**

O voo em nuvens é proibido, em qualquer parte do voo, desde o start até o pouso. 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 12 deste regulamento, mesmo que tenha demonstrado a não intenção de entrar na nuvem. Como argumento para protesto, o piloto que se sentir prejudicado poderá utilizar registro ou testemunhas.

### **10.8. 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. Caso o piloto adote lastro dispensável, o mesmo somente poderá ser composto 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.

O piloto é o responsável por providenciar o seu próprio lastro, sendo proibido utilizar suprimentos ou água fornecidos pela Organização para esta finalidade.

## **11. RECLAMAÇÕES E PROTESTOS**

Qualquer piloto participante do Campeonato Paranaense de Parapente 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 canal oficial ou grupo de comunicação do evento com a data e hora de recebimento para efeito de contagem de prazos.



### **11.1. Reclamações**

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

A reclamação deve ser apresentada no prazo máximo de uma hora após a publicação do resultado provisório, e num prazo máximo de 30 (trinta) minutos para o último dia de prova da competição.

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

O Juiz Geral lidará com as reclamações com rapidez.

### **11.2. Protestos**

Se o competidor não ficar satisfeito com o julgamento de sua reclamação, poderá apresentar um protesto, por escrito, ao Juiz Geral ou diretamente à Comissão de Protesto formada para o evento.

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.

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.

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.

A Comissão de Protestos será composta por três membros escolhidos pela Diretoria Técnica da FVLP, podendo ser formada por membros da Comissão Técnica da etapa que não estejam envolvidos no protesto ou membros e/ou pilotos experientes em campeonatos.

## **12. PENALIDADES E COMPENSAÇÃO**

### **12.1. 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 à Diretoria FVLP, Comissão Técnica de Prova ou 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:

- a) Advertência
- b) Desvantagem Operacional
- c) 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.
- d) Desqualificação

### **12.2. 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.

### **12.3. 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.

### **12.4. Penalidades Específicas**

**12.4.1. Não assinar o Termo de Responsabilidade e Check-in no prazo estabelecido:** A organização considerará que o piloto não compareceu ao evento, isentando-se de resgate, não considerando o envio do tracklog e demais atividades pertinentes a etapa.

**12.4.2. 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 implicam 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.

- 12.4.3. Peso total fora da faixa de pesos certificada:** pontuação do dia zerada, desqualificação da etapa em caso de reincidência.
- 12.4.4. Pouso na rampa sem autorização após abertura da janela:** 100 pontos, dobrado a cada reincidência.
- 12.4.5. Pouso e nova decolagem ao longo da prova:** pontuação do dia zerada, desqualificação da etapa em caso de reincidência.
- 12.4.6. Voo em nuvens:** pontuação do dia zerada, desqualificação da etapa em caso de reincidência.
- 12.4.7. Voo agressivo ou perigoso:** pontuação do dia zerada, desqualificação da etapa em caso de reincidência.
- 12.4.8. Giro na térmica para o lado contrário do estipulado para o dia até o start ou do já estabelecido por outro piloto no decorrer da prova:** advertência e, em caso de reincidência, 100 pontos, dobrados a cada nova reincidência.
- 12.4.9. Invasão de espaço aéreo, vertical ou horizontal:** 10 pontos por metro invadido até 50m; pontuação do dia zerada após 50 m.

**Nota:** O critério de medição de altitude deverá ser informado no briefing de segurança para cada etapa.

- 12.4.10. Invasão de espaço aéreo, vertical ou horizontal:** 10 pontos por metro invadido. Inexistência de tracklog no GPS ou tracklog não contínuo (faltando partes no meio do voo): pontuação do dia zerada.
- 12.4.11. 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.
- 12.4.12. Não realização do report back:** Perda da pontuação do dia do piloto.
- 12.4.13. Não realização de report back que motivem desnecessárias operações de busca e resgate:** Exclusão da competição e indenização dos custos do resgate.
- 12.4.14. 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, a pontuação do dia será zerada.
- 12.4.15. Não comparecimento ao Briefing:** 10% da melhor prova da etapa, depois dos descartes.
- 12.4.16. Voar sem assinar a lista de presença e/ou sem utilizar o Live Tracker quando disponibilizado:** será marcado no resultado como "não decolou".
- 12.4.17. 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.

**12.4.18. Atitudes Antidesportivas:** Uma atitude de qualquer um dos pilotos inscritos na competição que for considerada pelo Juiz Geral como "Antidesportiva", será julgada por este em conjunto com a comissão de pilotos formada por representantes da Diretoria Técnica da FVLP. O juiz geral em comum acordo com a comissão terá o poder para penalizar qualquer piloto sem a necessidade de protesto.

O comportamento anti-desportivo é a atitude de uma pessoa ou equipe que viola as regras desportivas geralmente aceitas no esporte. Exemplos típicos (mas não limitados) são: os competidores, seus líderes de equipe ou membros podem ser incomodados por decisões da organização que afetam adversamente um ou mais pilotos.

Embora seja razoável esperar desacordo ou discussão por parte desses indivíduos, linguagem abusiva ou provocadora, fala excessivamente alta, abuso físico, ameaças etc., não são aceitáveis.

As regras da competição exigem que os participantes cumpram certos requisitos, como "report back" após o pouso, retorno de rastreadores etc. O não cumprimento desses requisitos pode ser considerado comportamento antidesportivo. Outros exemplos típicos (mas não limitados) de má conduta que são considerados inaceitáveis: não seguir as regras obrigatórias, atividade abusiva nas redes sociais, falsas acusações, ameaças, desprezar o esporte, CBVL, CIVL ou a FAI.

### **12.5. Pontos de Compensação**

O piloto que pouso 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.

## **13. INFRAESTRUTURA PARA REALIZAÇÃO DAS ETAPAS**

Informações completas direcionadas para os Organizadores de Etapas deverão ser consultadas no:

## [Manual do Organizador Paranaense.](#)

### **13.1. Regras locais**

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

### **13.2. 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.

### **13.3. 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.

### **13.4. 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.

### **13.5. Abrigo para os pilotos e direção de prova**

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

### **13.6. Lanchonete**

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

### **13.7. Banheiros**

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

### **13.8. 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;

## **13.9. Segurança para Pilotos e Visitantes**

### **13.9.1. Bombeiros**

É obrigatória a presença de equipe de resgate na rampa de decolagem com equipamentos próprios para resgate em altura.

### **13.9.2. Ambulância**

É recomendada a presença da ambulância especializada em primeiros socorros nas proximidades da rampa. Caso o município não disponibilize veículo com socorristas destinados exclusivamente a atender a etapa, a equipe deverá estar de sobreaviso para breve acionamento. O contato para acionamento deverá ser divulgado e anotado por todos os envolvidos na organização do evento.

### **13.9.3. 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 aerodesportivas com um possível e iminente acionamento de emergência, se assim o precisar, para garantir a segurança dos participantes e turistas.

### **13.9.4. 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 aerodesportivas com um possível e iminente acionamento de emergência se assim o precisar.

### **13.10. Veículos para o Transporte de Pilotos e Equipamentos**

Quando utilizados na etapa, 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.

### **13.11. Q.G.**

O QG deverá fornecer energia elétrica e acesso à internet. A organização poderá mudar o local do QG e se ocorrer, esta mudança deverá ser anunciada no briefing no dia ou pelos canais de comunicação oficiais da etapa.

#### **13.11.1. 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:

#### **13.11.2. Condições Técnicas para Escolha do Local do Q.G.**

Sendo preferencialmente um hotel, restaurante ou uma casa com espaço e instalações com pontos de energia e acesso a internet, 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.

### **13.12. Comunicação**

É obrigatório e deverão estar disponibilizados pelos organizadores para a equipe que coordena o Resgate, rádios para fins de apoio e segurança do evento. Toda a equipe organizadora deverá portar rádios e celulares próprios com bateria carregada para comunicação durante a etapa.

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.

Podem ser pelo menos 2 (duas) frequências disponíveis: Prova / segurança e Resgate. Recomendamos a utilização de uma terceira frequência exclusiva para a organização da etapa.

Todos os veículos envolvidos no resgate deverão estar providos de equipamentos móveis ou fixos de comunicação (rádio e/ou celular).

### **13.13. Mapas**

É recomendado o fornecimento de mapa regional para consulta pelos pilotos inscritos no evento, constando a lista completa dos waypoints, frequências de rádio, números de emergência e report-back. Os mapas podem ser impressos ou em formato eletrônico.

### **13.14. Camisetas**

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

### **13.15. 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:

- a) Ficha de controle de check in.
- b) Ficha de controle de decolagens (lista de presença).
- c) Ficha de report-back.

### **13.16. Quadro de provas**

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

## **14. PREMIAÇÃO**

Para as Etapas, a premiação mínima será de troféu para o 1º colocado na Categoria OPEN e medalhas até o 3º colocado para as demais categorias, sendo permitido ao organizador de cada etapa aumentar esses prêmios, se assim o desejar.

O Ranking deverá ter no mínimo os seguintes prêmios:

### **Categoria OPEN**

1º colocado - troféu



2º colocado - medalha

3º colocado - medalha

### **Categoria SERIAL**

1º colocado - troféu

2º colocado - medalha

3º colocado - medalha

### **Categoria SPORT**

1º colocado - troféu

2º colocado - medalha

3º colocado - medalha

### **Categoria SPORT LIGHT**

1º colocado - troféu

2º colocado - medalha

3º colocado - medalha

### **Categoria FEMININO**

1º colocado - troféu

2º colocado - medalha

3º colocado - medalha

A Federação não se responsabilizará por armazenar troféus que não sejam retirados na data da premiação.

Um pódio com as três primeiras colocações da etapa poderá ser montado pela organização da etapa.

## **15. PARTICIPAÇÃO DA RECEITA PARA OS CLUBES / ORGANIZADORES PARTICULARES**

Fica acordado que o Clube ou Organizador Particular que se prestar a administrar e organizar integralmente alguma etapa do CPP ficará com 80% da receita líquida arrecadada, devendo o Clube organizador repassar 20% da receita líquida arrecadada para a FVLP.

Para administrar e organizar uma etapa, o Clube ou Organizador Particular deve cumprir os requisitos legais, bem como os requisitos mínimos exigidos pela FVLP, descritos no Manual do Organizador Paranaense (ver tópico REFERÊNCIAS E ANEXOS).

O Clube deverá manifestar sua vontade de administrar e organizar uma etapa apresentando a solicitação diretamente para a FVLP quando assim o desejar.

Caso a FVLP venha a administrar e organizar a etapa, a receita será distribuída da seguinte forma: 80% da receita líquida arrecadada ficará com a FVLP e 20% da receita líquida arrecadada irá para o Clube de voo local que sediar a etapa, caso este participe ativamente como parceiro na organização.

## **16. DISPOSIÇÕES GERAIS**

Dúvidas ou assuntos não abordados no regulamento serão analisados e julgados pelo Juiz Geral e Diretoria Técnica da FVLP.

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 de Técnica, de Segurança e Diretoria Técnica FVLP.

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

As etapas poderão ser canceladas por motivo de força maior pela FVLP. O comunicado de cancelamento deve ser publicado nos canais de comunicação oficial do evento, bem como no sistema CBVL.

### 16.1. 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 imperícia 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.

Os participantes também autorizam a filmagem e fotografia, inclusive em 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 e o que mais existir ficando autorizada e totalmente quitada a criação de todas as peças publicitárias relativas ao evento e sua consequente veiculação.

### 16.2. Convenções, Acrônimos e Abreviações

<b>Sigla</b>	<b>Descrição</b>
CBP	Campeonato Brasileiro de Parapente
CPP	Campeonato Paranaense de Parapente
FAI	Federação Aeronáutica Internacional
CIVL	Comissão de Parapente e Asa Delta da FAI
Comissão Técnica	Composta pelos membros da Comissão de Prova e de Segurança da etapa

### 16.3. Referências e Anexos

Referência/Anexo	Descrição	Versão
Manual do Organizador Paranaense	<a href="https://drive.google.com/file/d/1kZNOE845vw_0ITyctKUx97yer-UNxDDD/view?usp=sharing=sharing">https://drive.google.com/file/d/1kZNOE845vw_0ITyctKUx97yer-UNxDDD/view?usp=sharing=sharing</a>	1.0