

Regulamento Brasileiro

Liga Brasileira de Competidores de Parapente



Sumário

1. INFORMAÇÕES GERAIS

- 1.1. OBRIGAÇÕES DO PILOTO INSCRITO NO CAMPEONATO
- 1.2. REGRAS LOCAIS
- 1.3. IDIOMA OFICIAL
- 1.4. QG
- 1.5. TRANSPORTES PARA A RAMP A E RESGATE
- 1.6. DECOLAGEM
- 1.7. POUSO
- 1.7.1. REPORT BACK OBRIGATÓRIO
- 1.8. BRIEFING DE SEGURANÇA
- 1.9. BRIEFING DIÁRIO
- 1.10. TEMPO DE DESCANSO
- 1.11. AJUDA EXTERNA A COMPETIDORES
- 1.12. CHECAGEM DO EQUIPAMENTO
- 1.13. DENÚNCIAS DE IRREGULARIDADES
- 1.14. NUMERAL NO VELAME
- 1.15. VALOR DE INSCRIÇÕES
- 1.16. EQUIPE TÉCNICA DE CADA ETAPA DO BRASILEIRO
- 1.17. REUNIÃO COM APURADOR E JUIZ

2. SEGURANÇA

- 2.1. COMISSÃO DE SEGURANÇA
- 2.2. REPORT DE SEGURANÇA
- 2.3. REGRAS DE TRÁFEGO AÉREO
- 2.4. ESPAÇO AÉREO CONTROLADO
- 2.5. VOOS AGRESSIVOS
- 2.6. CONDIÇÕES PESSOAIS DE VOO
- 2.7. NÍVEL TÉCNICO DO PILOTO
- 2.8. PREVENÇÃO DE COLISÕES
- 2.9. VOOS EM NUVENS
- 2.10. LASTRO

3. PROVAS

- 3.1. TIPOS DE PROVA
 - 3.1.1. RACE TO GOAL
 - 3.1.2. ELAPSED TIME
- 3.2. INTERRUPÇÃO OU CANCELAMENTO DA PROVA
- 3.3. ALTERAÇÃO DA PROVA
- 3.4. COMISSÃO DE PROVA
- 3.5. SISTEMA DE DECOLAGEM
- 3.6. TEMPO MÍNIMO DE ABERTURA DA JANELA
- 3.7. STARTING GATE
- 3.8. PILÕES

3.9. GOAL

3.9.1. END OF SPEED SECTION

3.10. DEADLINE DA PROVA

4. RECLAMAÇÕES E PROTESTOS

4.1. RECLAMAÇÕES

4.2. PROTESTOS

4.3. APELAÇÕES

5. PENALIDADES E COMPENSAÇÃO

5.1. PENALIDADES PERMITIDAS:

5.2. APLICAÇÃO DAS PENALIDADES

5.3. PENALIDADE PARA O VENCEDOR DO DIA

5.4. PENALIDADES ESPECÍFICAS

5.5. PONTOS DE COMPENSAÇÃO

6. RASTREADORES CBVL E APURAÇÃO DOS RESULTADOS

6.1. LIVE TRACKING CBVL

6.2. APURAÇÃO

6.3. DISTÂNCIA VOADA

6.4. PARÂMETROS

6.5. CRITÉRIO DESEMPATE NA PONTUAÇÃO DA ETAPA E NA COMPETIÇÃO

6.6. DIVULGAÇÃO DOS RESULTADOS

7. DESCARTES

8. CATEGORIAS NA COMPETIÇÃO

9. UTILIZAÇÃO DO GPS

9.1. MODELOS ACEITOS

9.2. VALIDADE DOS DADOS

9.3. CRITÉRIO DE CHEGAGEM

9.4. CÁLCULO DE DISTÂNCIA DA PROVA

9.5. PILÕES (WAYPOINTS) E ARQUIVO DE ESPAÇO AÉREO:

10. RANKING CBVL

11. SELEÇÃO DE PILOTOS PARA O CAMPEONATO BRASILEIRO "LETRAS"

11.1. DISTRIBUIÇÃO DAS 125 VAGAS DO CBP OPEN PRIMEIRA ETAPA

11.2. CRITÉRIO DE DESEMPATE

11.3. DISTRIBUIÇÃO DAS 125 VAGAS DO CBP OPEN SEGUNDA ETAPA:

11.3. PILOTOS ESTRANGEIROS

TODA SISTEMÁTICA E OUTROS DETALHES SOBRE O SELEÇÃO LETRAS ESTÃO NO ARQUIVO LBCP SELEÇÃO LETRAS

12. CRITÉRIOS PARA FORMAÇÃO DA EQUIPE DO MUNDIAL

13. CRITÉRIOS PARA COMPOSIÇÃO DO RANKING LBCP

14. PREMIAÇÃO

LBCP



REGULAMENTO DO CAMPEONATO
BRASILEIRO DE PARAPENTE

15. DISPOSIÇÕES GERAIS

~~16. COVID~~

1. Informações gerais

O Campeonato Brasileiro de Parapente 2023 será um evento em duas etapas, cada uma delas consistindo em um dia de treinamento e confirmação de inscrição, geralmente no sábado, seguido por 07 (sete) dias de competição, de domingo a sábado.

1.1. Obrigações do Piloto Inscrito no Campeonato

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 que não esteja explicitamente previsto no regulamento, o Juiz Geral tem o poder de aplicar ou enquadrar a penalidade que julgar pertinente.

1.1.1. Uso do SPOT ou qualquer sistema similar de localização via satélite

Não é obrigatório o uso de dispositivo de localização via satélite para o campeonato brasileiro de parapente, porém, sugerimos sua utilização como item de segurança pessoal. Caso o piloto utilize um sistema de localização via satélite, no momento do credenciamento este receberá as instruções para configuração de seu dispositivo, contendo o número de celular e e-mail que devem ser cadastrados para TODOS os botões de report do dispositivo (OK, SOS, etc.).

1.1.2. Estar devidamente credenciado à FAI bem como portá-la no ato da inscrição

Torna-se válido e obrigatório que o piloto para participar do campeonato brasileiro de parapente, esteja devidamente inscrito e em dia com sua identidade FAI.

Esta obrigatoriedade segue resolução CBVL conforme ANEXO 1 deste regulamento. Não serão aceitas colocações por parte do piloto o desconhecimento deste item obrigatório como competidor.

1.1.3. Certificado de piloto aero desportivo

Obrigatório para pilotos brasileiros (PROVA ANAC).

1.1.4. Carteira de habilitação desportiva CBVL

Para participar do campeonato brasileiro de parapente o piloto deverá portar a carteira de habilitação desportiva emitida pela CBVL, estando adimplente com:

- a) Clube membro;
- b) Anuidade Federação;
- c) Anuidade CBVL.

1.2. Regras locais

Se houver necessidade de aplicação de regras locais pelos organizadores da etapa, estas devem ser informadas à Diretoria Técnica de Competições da CBVL para aprovação, com um

mês de antecedência ao início do evento, para que as novas regras possam ser disponibilizadas no website.

1.3. Idioma oficial

Se o evento for sancionado como FAI 2 e houver a presença de pilotos estrangeiros deverá haver um tradutor presente (que poderá ser um piloto voluntário), o idioma oficial será o português. No entanto, o regulamento do campeonato deverá estar disponível em inglês, conforme requisitos mínimos CIVL (Anexo S7 ítem 12 aprovado em 2020).

1.4. QG

O Quartel General da competição deverá, preferencialmente, funcionar sempre no mesmo local onde deverão constar todas as informações relativas à competição, tais como: programação, resultados, previsão meteorológica, regulamento (geral e do local), etc. A organização poderá mudar o local do QG em caso de necessidade justificada, e esta mudança deverá ser anunciada no briefing do dia.

1.5. Transportes para a rampa e resgate

É obrigatória a apresentação de identificação para acesso aos transportes de pilotos e equipamentos e resgates oficiais, que somente poderão ser utilizados pelos pilotos competidores inscritos.

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.

1.6. Decolagem

1.6.1. A organização e a equipe técnica da etapa presumem que todos os competidores voarão cada prova. Caso o piloto não retirar seu rastreador será considerado como “não decolou”. Caso tenha retirado o rastreador e decidir não decolar, deverá devolvê-lo a equipe técnica o mais rápido possível, se assim não proceder, será penalizado na forma do item 4.4.14.

1.6.2. Sistema de decolagens

Caso necessário, poderá ser utilizado sistema 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 top's 10, 20, 30, etc., um a um se necessário. Isso será definido pela Comissão de Provas em conjunto com o Juiz Geral, e será indicado no quadro de provas.

Se a etapa em questão for o primeiro dia válido da primeira etapa do evento, a ordem de decolagem obedecerá ao ranking brasileiro CBVL do ano anterior. A partir da segunda etapa, a ordem se dará pelo ranking atual da competição.

Também terão acesso às prioridades de decolagem os membros das Comissões de Provas e Segurança.

Os pilotos que não entrarem na área de decolagem pela prioridade que teriam, mantêm o direito de entrar a qualquer momento posteriormente, segundo autorização do Juiz Geral.

1.6.3. 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 Juiz de Decolagem, 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 de Provas e informado no briefing diário.

1.6.4. Birutas

1.7.4.1 Pilotos birutas serão escolhidos pela equipe técnica da etapa, devendo ser pilotos de experiência comprovada em campeonatos, e devem estar prontos para decolar antes da abertura da janela de decolagens quando o Juiz Geral determinar.

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

1.7. Pousos

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.

1.7.1. Report back obrigatório

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 (sistema automatizado de resgate, rastreador via satélite, SMS, Telegram, WhatsApp, lista no resgate) deve o fazer imediatamente no QG da competição ao chegar na cidade.

No caso de uso de sistema automatizado de resgate, via mensagens eletrônicas, é obrigação do piloto a comprovação de registro no sistema, conforme orientação passada no briefing de segurança, sob pena de punição.

A entrega do rastreador da CBVL (Sistema Live-Tracker) ou GPS para a apuração não caracteriza o report back.

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

Em caso de desnecessárias operações de busca e salvamento causadas por um piloto que realizou report back tarde ou que reportou falsamente que necessita de assistência, a penalidade pode ser de até desqualificação do evento e reembolso de possíveis custos com a operação de busca e salvamento.

1.8. 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. Os pilotos deverão ser informados da importância de compreenderem as regras de pontuação e o efeito de não decolar para a prova, afetando a pontuação geral.

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.

1.9. Briefing Diário

Diariamente, na área de decolagem, deverá ser feito um briefing pelo Juiz Geral e deverá haver um quadro de provas onde serão registrados os detalhes da prova do dia, parâmetros de sua validação e informações sobre horários e locais de marcação dos voos.

1.9.1. 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.

1.9.2. Um tempo mínimo de 15 (quinze) minutos entre o término do briefing e a abertura da janela deverá ser obedecido, no entanto se a comissão de provas julgar que existem condições de abrir antes a janela, poderá ser feito.

1.9.3. 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).

1.10. Tempo de descanso

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

1.11. 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.

1.12. 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. Somente serão permitidas violações a essa regra nos casos de reparos essenciais.

A cada etapa do campeonato brasileiro a Diretoria Técnica de Competições da CBVL, em conjunto com o Juiz Geral, elegerá uma comissão técnica para inspeção da regularidade dos equipamentos, e, caso necessário, impedi-los de voar por razões de segurança. Cada piloto deverá obrigatoriamente apresentar à esta comissão a ficha técnica de seu equipamento com os dados referentes ao mapa de linhas e o projeto dos tirantes. Itens que serão checados conforme critérios adotados pela FAI/PWC:

1.12.1. Não poderá haver modificações no sistema do acelerador.

1.12.2. 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.

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

1.12.4. 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>

1.12.5. 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 acima.**

1.12.6. Todos os pilotos devem carregar paraquedas de emergência, devendo ter certeza de que estão dentro do peso máximo homologado para aquele paraquedas. Com velas 2 linhas, **parapentes com homologação En-D e CCC**, o uso de 2 paraquedas reserva é obrigatório..

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

1.12.8. 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.

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

1.12.9. 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.

1.12.10. 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.

1.12.11. 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.

1.12.12. 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.

1.12.13. 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;

1.13. Denúncias de irregularidades

Se verificado por um ou mais competidores algum tipo de irregularidade nos equipamentos de um outro competidor e ele ainda não tenha sido convocado pela comissão de verificação de equipamentos, a denúncia deverá ser formalizada à comissão, através do preenchimento e assinatura de um formulário fornecido pelo Juiz Geral. Sendo assim, denúncias anônimas não serão aceitas.

1.14. Numeral no Velame

Será obrigatório que cada piloto inscrito no campeonato tenha seu numeral destacado no velame. Os adesivos serão fornecidos pelo organizador da etapa.

O número será atribuído ao piloto quando da confirmação de sua inscrição, determinado pelo ranking do ano anterior. Caso queira um número diferente, deverá solicitar à CBVL em até 15 dias antes do início da etapa.

Após voar a primeira etapa, o número não poderá mais ser modificado.

1.15. Valor de Inscrições

As inscrições para cada etapa do Campeonato Brasileiro terão o valor de referência de R\$ 1.200,00. Possíveis variações são conforme propostas apresentadas quando dos Editais de Concorrência ao calendário competitivo.

1.16. Equipe Técnica de Cada Etapa do Brasileiro

A equipe técnica que atuará em cada etapa do brasileiro deve ter pelo menos a estrutura de pessoal prevista no Manual Geral Para Organizadores de Etapas. O juiz geral e apurador, serão escolhidos pelo Diretor Técnico de Competições CBVL e preferencialmente deverão ser os mesmos para as etapas do ano. Os demais membros da Comissão Técnica, indicados no manual geral para organizadores, (Coordenador de Resgate, Coordenador de Segurança, Juízes de Decolagem (01 (um) juiz de decolagem para cada 40 pilotos inscritos)), contratados pelo organizador para trabalhar na etapa, deverão ter seus nomes submetidos à apreciação do Diretor Técnico de Competições CBVL.

1.17. Reunião Apurador e Juiz

A Diretoria Técnica de Competições da CBVL, Apurador e Juiz da etapa deverão necessariamente reunir-se antes da primeira prova para que sejam colocadas considerações gerais, tais como conduta ética, penalizações, alterações de regulamento e outros assuntos.

2. Segurança

2.1. Comissão de Segurança

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

Esta será formada pelo Juiz Geral, que escolherá 03 (três) pilotos experientes indicados pela Diretoria Técnica de Competições da CBVL, apresentados durante o briefing de segurança.

2.2. Report 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 permitido.

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 4.4.8 deste Regulamento.

2.5. Voo Agressivo

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 extremamente antidesportivos.

O Juiz Geral pode penalizar competidores que não observarem 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 que possam afetar a decolagem, o voo ou o pouso do piloto, inclusive os que possam configurar doping, devem ser comunicados ao Juiz Geral e ao diretor 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 competição.

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 diretor 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 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 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.

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. 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. Lastros que não podem ser alijados de outros materiais são aceitos.

2.11. Trackers

A organização deve ser proativa na orientação para que os pilotos não esqueçam de levar o tracker em voo, usar sistema de alto falante chamando os últimos que ainda não retiraram, por exemplo. Mas a responsabilidade sempre é do competidor.

3. Provas

3.1. Tipos de prova

3.1.1. Race to goal

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

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.

3.2. Interrupção ou cancelamento da prova

O diretor de prova pode interromper ou cancelar uma prova por questões de segurança. A prova será interrompida e sua pontuação apurada, verificando-se o tracklog do competidor até os 5 minutos que antecedem o momento da interrupção (ex. Se a interrupção se deu às 14:55 hs, a prova será apurada com a hora de interrupção às 14:50 hs). Para compensação de diferenças de altura o piloto receberá pontuação bônus de distância que será calculada da altura que estiver em relação ao goal com um planeio de 1:4.

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

A comissão de segurança eleita pelo Juiz Geral poderá auxiliá-lo no que se diz respeito à segurança em voo.

3.3. Alteração da prova

Tendo decolado um só piloto, não mais serão aceitas alterações na prova.

3.4. Comissão de provas

É obrigatória a formação de uma Comissão de Prova no início de cada etapa da competição. Esta será formada por 03 (três) pilotos experientes, escolhidos entre possíveis candidatos e indicados pelo Juiz Geral e Diretoria Técnica de Competições da CBVL, divulgada no briefing de segurança.

As provas serão formuladas e apresentadas ao Juiz Geral para que ele decida qual será a prova do dia, de acordo com aspectos de segurança, meteorologia, técnico e esportivo.

3.5. Sistema de decolagem

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

- A janela só será aberta em condições supostamente seguras.
- O Juiz Geral em conjunto com a Comissão de Provas 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 1.7.2 deste regulamento.
- Caberá ao Juiz Geral 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. 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 ($100 \cdot 1/5 = 20$ minutos). Por padrão, será adotado o tempo de 45 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). 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 de provas, sendo este informado no briefing do dia.

3.8. Pilões

Para comprovar que o piloto completou um pilão, o tracklog do seu gps deve mostrar pelo menos um ponto dentro do cilindro do pilão seja qual for o raio dele. O raio do pilão será indicado no briefing do dia e registrado no quadro de provas.

3.9. 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 a faixa virtual. 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.

3.9.1. End of Speed Section

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: 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.

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.

4. Reclamações e Protestos

Qualquer piloto participante do Campeonato Brasileiro 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 quadro oficial de informações e no grupo eletrônico com o respectivo documento oficial (pdf), com data e hora de recebimento e/ou publicação, claramente registrado pela Organização em cada documento, para efeito de contagem de prazos.

4.1. Reclamações

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

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.

O Juiz Geral lidará com as reclamações com rapidez.

4.2. Protestos

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

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 03 (três) membros titulares que não estarão presentes na competição. Esta comissão será composta e consolidada no prazo máximo de 01 (uma) semana que antecede a competição. Os protestos serão encaminhados de forma a se criar uma rastreabilidade formal de cada assunto, podendo ser comprovada via e-mail. A comissão será acionada remotamente pelo juiz geral da competição. Serão pilotos experientes e que tenham bom conhecimento de campeonatos. Após o término da competição os membros desta comissão deverão ser informados à CBVL através do então juiz geral.

4.3. Apelações

Qualquer piloto que participe da competição, havendo insatisfação com o resultado do protesto, poderá apresentar uma apelação junto ao sistema jurídico da CBVL, abrindo um Processo Administrativo Ético Disciplinar (PAED).

A apelação deverá ser feita por escrito, enviada ao escritório da CBVL, num prazo de 07 (sete) dias após o encerramento da etapa, juntamente com o comprovante de depósito no valor de R\$ 500 (quinhentos reais) na conta corrente da CBVL, acompanhada dos documentos relevantes ao caso.

O processo de apelação será encaminhado à Comissão Disciplinar da CBVL e um Relator será sorteado, dando o seu parecer, que entrará em votação proferindo a Decisão de 1ª Instância. Havendo insatisfação pelo resultado, pode haver recurso ao Pleno do Superior Tribunal de Justiça Desportiva (STJD), da CBVL, composto por 5 Auditores, seguindo o mesmo rito, sendo esta a última instância para a discussão do mérito.

5. Penalidades e Compensação

5.1. Penalidades:

O Juiz Geral deverá aplicar penalidades por violação ou não cumprimento de qualquer regra. Para uma situação ou caso que não esteja explicitamente previsto no regulamento, o Juiz Geral deverá recorrer à comissão de pilotos formada pela Diretoria Técnica de Competições da CBVL. 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 fora da faixa de pesos certificada: pontuação do dia zerada, desqualificação da etapa em caso de reincidência.

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

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

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

5.4.5. Voo agressivo ou perigoso: advertência e, em caso de reincidência, 100 pontos, dobrados a cada nova reincidência.

5.4.6. 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.

5.4.7. 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 altura deverá ser informado no briefing de segurança para cada etapa, seja GPS / altura AGL/MSL /QNH, e outros.

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

5.4.9. 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.

5.4.10. Falta do numeral na vela ou numeral errado: advertência na primeira vez, em seguida 100 pontos por prova voada nessas condições.

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

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

5.4.13. Voar sem assinar a lista de presença e/ou sem utilizar o Live Tracker: receberá 100% de penalidade da pontuação do dia

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

5.4.15. 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 Diretoria de Competições da CBVL. O Juiz terá o poder para penalizar qualquer piloto sem a necessidade de protesto.

5.4.16. Colisão em voo - se houver protesto formal o piloto culpado receberá 100% de penalidade da pontuação do dia

5.4.17. Ingerência de protestos - piloto que tiver protesto em julgamento (tanto acusador como acusado) não poderá entrar em contato com os julgadores da comissão de protesto, se caso o fizer terá a pontuação da prova do dia zerada.

O comportamento anti-desportivo é considerado um comportamento por uma pessoa ou equipe que viola as regras desportivas geralmente aceitas do esporte. Exemplos típicos (mas não limitados) são: Os competidores, seus líderes de equipe ou membros podem ser incomodados por decisões ou outras decisões 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 podem exigir 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.

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. Rastreadores CBVL e Apuração dos resultados

6.1. Live Tracking CBVL

6.1.1. A CBVL fornecerá um Rastreador, Sistema Live Tracking CBVL, para cada competidor possibilitando o acompanhamento ao vivo do voo.

6.1.2. Diariamente na rampa, cada competidor deverá retirar seu Rastreador junto à Organização já ligado. Ao ser ligado, acenderá um led amarelo indicando que o aparelho está ligado. Após cerca de um minuto começará a piscar o led verde com a indicação que o satélite já foi encontrado. Em seguida acenderá o led azul. Com isso seu aparelho está funcionando perfeitamente para gravar e transmitir a sua posição.

6.1.3. Qualquer competidor que não levar seu Rastreador em voo será considerado como “não decolou” naquele dia e não marcará nenhum ponto, mesmo mediante a apresentação do GPS (ver seção Penalidades).

6.1.4. O aparelho deverá ser colocado em seu equipamento, em local que possibilite a comunicação via satélite e via rede de celulares, podendo o mesmo ser instalado dentro da selete, desde que não fique muito “escondido”.

6.1.5. Cada piloto poderá checar antes da decolagem através da página oficial do evento, se seu Tracker está transmitindo corretamente ou não.

6.1.6. O aparelho deverá permanecer ligado até sua entrega no QG, transportado em local que possibilite sua conexão, via satélite e celular, para que a organização possa se certificar da posição de todos os pilotos da competição.

6.1.7. O piloto que decidir não voar deve devolver seu Live Tracker à organização no mesmo local que o retirou. Caso não o faça, os procedimentos de devolução no QG devem ser feitos normalmente.

6.1.8. Imediatamente quando da chegada a cidade o piloto deve se dirigir ao local indicado como o QG do dia para a devolução do seu Tracker.

OBSERVAÇÕES:

- Em alguns pontos do voo, a cobertura de telefonia celular é deficiente. Nestes locais, a posição dos pilotos fica congelada, porém seu track-log continua sendo armazenado no equipamento, sendo transferido INTEGRALMENTE no primeiro sinal de celular captado pelo aparelho.
- Enquanto de posse do piloto, o rastreador deverá permanecer ligado, mesmo após o voo, até sua entrega no QG, onde será carregado pela organização para uso no dia seguinte. Esta medida, permite a organização a se atualizar a todo momento, sobre a posição de cada piloto, confirmando se ele está Ok e se já foi resgatado.
- O Live Tracking da CBVL, não substitui o SPOT ou rastreador via satélite, pois não possui envio de dados via satélite, mas sim via celular GSM, podendo não funcionar em determinados locais sem a cobertura de celular.

ATENÇÃO: O botão SOS do Tracker NÃO ESTÁ EM USO. Em caso de emergência, o piloto deverá UTILIZAR O BOTÃO SOS do SPOT (ou qualquer outro sistema de rastreamento via satélite), e/ou usar a Frequência de Emergência e outros meios indicados pela organização.

6.2. Apuração

6.2.1. A comprovação do voo e dos objetivos executados será feita pelo sistema Live Tracking CBVL e/ou por GPS, em horário e local pré-estabelecido no briefing do dia.

6.2.2. Quem não fizer a marcação do voo no intervalo de horário estabelecido no briefing do dia, a cada atraso não justificado ou omissão de marcação, será penalizado (ver seção Penalidades).

6.2.3. Na apuração dos voos, em se tratando do uso do Sistema Live Tracking 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 Tracking.

6.2.4. Um piloto que não retornar o rastreador pode não ter seu nome exibido na pontuação do dia até que faça a devolução dele. A mesma penalidade será feita ao piloto que não comparecer no QG para entrega de seu Live Tracker. A entrega pessoal do Live Tracker é a garantia da organização de que o piloto voltou em segurança, e a garantia de que este teve a oportunidade de sanar quaisquer dúvidas e erros acerca do registro de seu voo.

6.2.5. Em caso de rejeição, dúvidas quanto ao voo registrado no Live Tracking, ou mesmo a apuração feita por GPS, o piloto deverá entregar seu GPS para análise, que será prontamente devolvido.

6.2.6. É obrigação do piloto verificar se o seu aparelho GPS pessoal está operacional com relação à carga de pilhas, recepção de sinal, entre outros, inclusive mediante a possível falha do sistema Live Tracking.

6.2.7. Caso necessário, o piloto poderá apresentar o GPS pessoal de backup para confirmação.

6.2.8. Para comprovação do voo é permitido a utilização simultânea do GPS principal e backup.

6.2.9. Em hipótese alguma o Mark+Enter poderá validar um ponto de contorno.

6.3. Distância voada

A marcação da distância voada será sempre estipulada em função da distância do próximo objetivo, menos quanto faltou ao piloto para chegar lá.

O sistema de medição de distâncias utilizado será o WGS84 Elipsoide, com tolerância de 0,2% nos cilindros.

6.4. Parâmetros

O programa utilizado será o FS 2021 R1.2 (released 2022-08-18), disponível no <http://fs.fai.org/trac/wiki/FS2022R1.8> maiores detalhes no <http://fs.fai.org/>. A critério da Diretoria Técnica de Competições da CBVL o Airscore poderá ser o programa obrigatório, em substituição ao FSComp.

A fórmula de pontuação utilizada é a PWC 2019.

Os Parâmetros serão definidos obrigatoriamente junto com a comissão de Provas de cada etapa e deverão ser informadas durante o Briefing de Segurança.

Por exemplo:

Nominal launch: (default value = 96%). • Nominal distance: 60 km • Minimum distance: 3 km 9 • Nominal goal: 30% • Nominal time: 1:30 a.m.

Tolerância de Raio: 0,2%

Obs: O campo "**Offset from UTC at beginning of the competition:**" deverá ser configurado em função da região (Brasil -3).

OBS: Os parâmetros das provas deverão ser configurados antes do início da competição e não mais poderão ser alterados, salvo por extrema necessidade (Min. Dist., Nom. Dist. Nom. Time e Nom. Goal%).

6.5. Critério desempate na pontuação da etapa e na competição

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

6.5.2. Maior somatória de distância voada.

6.5.3. 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.

6.6. Divulgação dos Resultados

Os resultados provisórios devem ser divulgados eletronicamente assim que possível, no website da CBVL além de terem a divulgação informada no grupo de divulgação dos pilotos (whatsapp/telegram/ou outros).

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

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

6.6.3. Nos casos de apresentação de reclamação ou protesto que demandem tempo para decisão, a organização tem o direito de realizar a cerimônia de entrega de prêmios com os resultados considerados "provisórios".

6.6.4. 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, conforme descrito no primeiro parágrafo item 6.6.

7. Descartes

Os descartes **por etapa** no Campeonato Brasileiro seguirão os critérios adotados de acordo com o regulamento PWC, usando a sistemática FTV com fator de 0,25.

Nos moldes atuais, o descarte será a cada prova, onde será descartado 25% (vinte e cinco por cento) a cada dia sobre a prova onde o piloto teve maior diferença de pontuação entre sua pontuação e a pontuação do primeiro colocado.

Exemplo: Se o piloto "x" no dia fez 435 pontos e o primeiro colocado fez 635 pontos, temos uma diferença de 200 pontos. No dia seguinte o mesmo piloto "x" fez 850 pontos e o primeiro colocado 950 pontos, temos uma diferença de 100 pontos, então serão descontados os 25% sobre a maior diferença de pontuação, ou seja, sobre os 200 pontos do primeiro dia. Supondo uma terceira prova onde o piloto "x" faça 680 pontos e o primeiro faça 980 pontos, teremos uma diferença de 300 pontos. Logo serão aplicados os 25% em cima dos 300 pontos, que se tornou a maior diferença de pontuação entre o piloto "x" e a pontuação do primeiro colocado.

Todo descarte é pessoal, sempre referente a diferença entre a "sua" pontuação e a pontuação e do primeiro colocado.

O cálculo acima é feito automaticamente pelo programa usando a fórmula PWC.

8. Categorias na Competição

O campeonato seguirá conforme decisão da FAI, onde serão somente permitidas velas homologadas.

O campeonato poderá ser dividido em 02 categorias, onde a categoria "PRO", abrange todas as velas HOMOLOGADAS e "ASPIRANTE" abrange todas as velas homologadas abaixo da classe "CCC" e desde que seu A.R. (Aspect Ratio/alongamento) não seja superior a 7.

~~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 esta atualização não poderão competir, salvo as exceções das velas que não foram exigidas pela FAI que se façam tais correções, tal como discriminadas no site da FAI, link:~~

~~<https://www.fai.org/civl-documents>~~

Categoria "por equipes" serão consideradas desde que os critérios a baixos sejam atendidos:

- Cada equipe deverá ser composta por no máximo 05 (cinco) integrantes;
- A pontuação das equipes consistirá da somatório dos resultados de cada prova, apenas do segundo melhor colocado de cada dia;

Texto original:

https://www.fai.org/sites/default/files/civil/documents/sporting_code_s7_g_-_ccc_paragliders_requirements_2020_1.0_0.pdf

9. Utilização do gps

9.1. Modelos aceitos

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

Os organizadores fornecerão apenas cabos para instrumentos com entrada USB. Pilotos que tenham outros modelos deverão trazer seus 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-sslmW46_d7i-BWBWW8IU

9.2. Validade dos dados

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

- Deve conter o percurso completo do piloto na prova, sem interrupções maiores que 5 minutos;
- 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.

Qualquer tipo de “manipulação de track log e qualquer tipo de fraude” envolvendo qualquer piloto inscrito no campeonato, o juiz geral deverá excluir o(s) piloto(s) envolvido(s) da competição;

O Tracklog dos pilotos é público e deve obrigatoriamente ser disponibilizado junto com os resultados diários.

9.3. Critério de checagem

O tracklog deve mostrar, para cada pilão e para o start gate, pelo menos um ponto dentro de um cilindro.

9.4. 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 pilões das provas.

9.5. Pilões (waypoints) e arquivo de espaço aéreo:

O piloto deve entregar seu gps sem pilões e arquivos de espaço aéreo (particulares ou de competições anteriores) para inserção da identificação do piloto e dos arquivos oficiais da competição.

É de responsabilidade do piloto checar se todos os arquivos foram devidamente baixados e instalados em seus instrumentos de voo.

10. Ranking CBVL

Pontos corridos. Será definido pela somatória das notas não descartadas na competição. Definirá o campeão brasileiro do ano.

11. Seleção de pilotos para o Campeonato Brasileiro

A partir de 2023, com a pontuação da temporada de 2022, a seleção dos pilotos para o CBP Open será feita levando-se em consideração a tabela qualificatória definida pelo Sistema de Seleção de Letras de norma própria descrito no documento **LBCP23-01-SLT-001-R0**.

11.1. Distribuição das 125 vagas do CBP Open Primeira Etapa à partir de 2023

- 11.1.1. Oitenta e cinco (85) vagas serão distribuídas de acordo com os critérios do Sistema de Seleção de Letras seguindo a ordem decrescente da tabela qualificatória definida ao final do ano anterior.
- 11.1.2. Trinta (30) vagas para estrangeiros (25% das vagas eventos categoria FAI 2) – caso não utilizadas serão revertidas para o Sistema de Seleção de Letras.
- 11.1.3. Cinco (5) wildcards a serem distribuídos a pilotos com histórico bem definido, aprovado pela Diretoria Técnica de Competições da CBVL.
- 11.1.4. Cinco (5) wildcards a título de incentivo às Federações com menor número de pilotos, fora das regiões Sul e Sudeste. A solicitação de interesse deve ser feita à DT da CBVL por e-mail (90 dias antes) do CBP, que irá avaliar. Deve ter havido pelo menos 1 campeonato no Estado de filiação do solicitante ou o piloto requisitante ter participado de no mínimo em 1 evento no ano anterior.
- 11.1.5. Vagas femininas serão cinco (5), selecionadas através da sequência do Sistema de Seleção de Letras (nota mínima LXX), caso houver mais pilotos deverão seguir o padrão do item 11.1.1
- 11.1.6. Apenas pilotos filiados a CBVL e com registro FAI como Brasileiro participam deste sistema de seleção para o CBP.

11.1.7. Considera-se a federação do piloto aquela que está registrada na carteira desportiva atualizada disponibilizada no sistema CBVL, conforme citado neste regulamento.

11.2. Critério desempate para distribuição de vagas no item 11.1.1

Caso haja empate na distribuição das vagas pela tabela qualificatória, o seguinte critério será adotado: serão obtidas as letras subsequentes de outros eventos além das 3 primeiras letras.

11.3. Distribuição das vagas para a 2ª Etapa

- 90 primeiros classificados na 1ª Etapa do ano vigente;
- 03 vagas femininas segundo ranking de competidoras da 1ª Etapa do ano vigente;
- 02 Wildcards CBVL (a critério da Diretoria Técnica de Competições CBVL);
- 30 Vagas para estrangeiros – caso não sejam revertidas para os seguintes da 1ª Etapa (96º em diante).

11.4. Pilotos Estrangeiros

Serão selecionados pelo ranking FAI (WPRS) de modo a garantir nível técnico dos participantes da competição e não colocar em risco a segurança do campeonato. Serão aceitos os pilotos ranqueados até posição 1000 do ranking WPRS, sendo obrigatória a apresentação da carteira FAI. Diretoria Técnica de Competições da CBVL julgará as exceções.

12. Critérios para Formação da Equipe do Mundial

O ranking que determina os pilotos que comporão a equipe que voará o mundial, é feito por uma composição de resultados e fatores que seguirão alguns critérios.

Os critérios são:

12.1. O ranking será fechado até 60 dias antes do mundial.

12.2. 80% das notas serão em função da quantidade de provas válidas do campeonato brasileiro realizado anteriormente ao prazo previsto no item 12.1;

12.3. 50% das notas utilizadas no Ranking poderão ser de outros eventos permitidos (obrigatoriamente o número mínimo de 50% das notas deverá ser das provas dos brasileiros);

12.4. Os eventos permitidos são os abaixo listados, com seus devidos fatores de ajuste:

- Super Final PWC - 1,05
- PWC - 1,03
- PAN - 1,00
- Brasileiro - 1,00

Nota: O limite máximo de pontuação para os eventos acima com fatores acima de 1,0 será 1050 pontos.

12.5. Para eventos internacionais somente poderão ser usadas notas de 2 etapas para compor o ranking.

12.6. Será aplicado os critérios de desempate somente às 10 primeiras colocações do ranking, e será feito conforme abaixo:

12.6.1. A posição do piloto no último ranking do campeonato brasileiro, de acordo com a melhor colocação;

12.6.2. Permanecendo o empate, serão somadas as notas dos demais eventos permitidos com as notas do campeonato brasileiro, no formato base original, antes da aplicação dos fatores;

12.6.3. Ainda permanecendo o empate, será utilizado o critério de idade de voo. O piloto com menor tempo de voo terá a preferência pela melhor colocação. Será considerado o tempo de voo ininterruptos do piloto, por exemplo, um piloto que iniciou no voo em 1999 e parou em 2001, retornando ao voo em 2003 (adotando ano base atual da etapa), será considerado seu tempo de voo de 16 anos;

Nota: A partir da décima primeira posição do ranking, empates serão permitidos.

12.7. Critério para disposição de notas conforme número de provas válidas.

- Faremos como exemplo: 14 notas (é o número máximo possível em relação ao brasileiro) x 80% = 14 x 0,8 = 11,2 notas, arredonda pra 11 (se a casa decimal após o fator de 80% estivesse maior ou igual 0,5 arredondaria para cima).
- Aplicando o critério de notas dos outros eventos permitidos, que podem compor até 50% das notas utilizadas para o ranking, teríamos um número de 5,5. Arredondando para cima teremos, 6 notas de brasileiro e 5 notas de eventos permitidos.
- Para a condição de número ímpar de provas no ranking e após aplicado o critério de utilização (50%), cuja soma não seja possível entre as duas partes por exceder o número inicial, a prioridade de arredondamento será para as provas dos brasileiros. Por exemplo, 7 provas após critério seriam 3,5 provas para brasileiro e 3,5 provas para eventos extras. Logo teremos, 4 provas para brasileiro e 3 provas para eventos extras.

12.8. Este ranking poderá ser revisado se forem detectadas quaisquer inconsistências ou alguma situação dúbia que possa gerar problemas, ou algo imprevisto que possa ser acrescentado ou subtraído.

Tais modificações somente serão efetivas se aprovadas pela maioria da comissão (50% dos votos + 1).

13. Critérios para Composição do Ranking LBCP

Para formação do ranking da liga (LBCP), de onde sairá o campeão do ANO, deverão ser seguidos os seguintes critérios:

13.1. O ranking será definido anualmente com os voos realizados no período de janeiro a dezembro;

13.2. 80% das notas serão em função da quantidade de provas válidas do brasileiro, tendo como premissa o número mínimo de 6 provas;

13.3. 50% das notas utilizadas no Ranking poderão ser de outros eventos permitidos (obrigatoriamente o número mínimo de 50% das notas deverá ser das provas dos brasileiros);

13.4. Os eventos permitidos são os abaixo listados, com seus devidos fatores de ajuste:

- Super Final PWC - 1,05
- PWC - 1,03
- PAN - 1,00
- Brasileiro - 1,00
- A partir de 2023 serão aceitas etapas internacionais, sendo corrigidas conforme fator descrito no item 13.9

Nota: O limite máximo de pontuação para os eventos acima com fatores acima de 1,0 será 1050 pontos.

13.5. Para eventos internacionais somente poderão ser usadas notas de 2 etapas para compor o ranking.

13.6. Será aplicado os critérios de desempate somente às 10 primeiras colocações do ranking, e será feito conforme abaixo:

13.7. Será aplicado os critérios de desempate somente às 10 primeiras colocações do ranking, e será feito conforme abaixo:

13.7.1. A posição do piloto no último ranking do campeonato brasileiro, de acordo com a melhor colocação;

13.7.2. Permanecendo o empate, serão somadas as notas dos demais eventos permitidos com as notas do campeonato brasileiro, no formato base original, antes da aplicação dos fatores;

13.7.3. Ainda permanecendo o empate, será utilizado o critério de idade de voo. O piloto com menor tempo de voo terá a preferência pela melhor colocação;

Nota: A partir da décima primeira posição do ranking, empates serão permitidos.

13.8. Critério para disposição de notas conforme número de provas válidas.

- Faremos como exemplo: 14 notas (é o número máximo possível em relação ao brasileiro) x 80% = 14 x 0,8 = 11,2 notas, arredonda para 11 (se a casa decimal após o fator de 80% estivesse maior ou igual 0,5 arredondaria para cima).

- Aplicando o critério de notas dos outros eventos permitidos, que podem compor até 50% das notas utilizadas para o ranking, teríamos um número de 5,5. Arredondando para cima teremos, 6 notas de brasileiro e 5 notas de eventos permitidos.

- Para a condição de número ímpar de provas no ranking e após aplicado o critério de utilização (50%), cuja a soma não seja possível entre as duas partes por exceder o número inicial, a prioridade de arredondamento será para as provas dos brasileiros. Por exemplo, 7 provas após critério seriam 3,5 provas para brasileiro e 3,5 provas para eventos extras. Logo teremos, 4 provas para brasileiro e 3 provas para eventos extras.

13.9. Além dos PWCs e Cat 1, etapas internacionais serão aceitas para o ranking da Liga, com correção do fator de ajuste:

13.9.1. É feita média da pontuação WPRS do primeiro colocado das 2 etapas do Brasileiro;

13.9.2. O piloto que correr um evento internacional, terá sua nota valorizada ao máximo em 1,03 a exemplo de PWCs;

13.9.3. O fator de ajuste será feito dividindo o resultado do primeiro colocado da etapa internacional com a média descrita no item 13.9.1

13.9.4. Exemplo: média wprs dos primeiros colocados dos Nacionais 2022 Brasileiro Ilha do ar 72.8, GV 68.1 , = 70.5 .

13.9.4.1. Exemplo 1: Piloto voo Nacional Francês wprs vencedor: 98.1; $98.1/70.5 = +39\%$ mais forte que o Brasileiro, fator de ajuste será 1,03;

13.9.4.2. Exemplo 2 Piloto voou campeonato Suiço com wprs vencedor de 56 -> $56/70.5 = -21\%$, portanto o evento tem fator de ajuste de 0.79

13.10. Este ranking poderá ser revisado se forem detectadas quaisquer inconsistências ou alguma situação dúbia que possa gerar problemas, ou algo imprevisto que possa ser acrescentado ou subtraído.

Tais modificações somente serão efetivas se aprovadas pela maioria da comissão (50% dos votos + 1).

14. Premiação

Para o campeonato brasileiro o padrão da premiação mínima a ser atendida (R\$ 7.000,00), segue abaixo demonstrado e deve-se atender a porcentagem de distribuição entre os rankings. Ficando, 70% para a categoria PRO, 15% para ASPIRANTE e 15 % será destinado ao campeão geral do ano.

Premiação por etapa deverá seguir os moldes abaixo.

Categoria Pro

- ✓ 1° colocado - troféu + R\$ 2.200,00
- ✓ 2° colocado - troféu + R\$ 1.600,00
- ✓ 3° colocado - troféu + R\$ 1.100,00
- ✓ 4° colocado - troféu
- ✓ 5° colocado - troféu

Categoria Aspirante

- ✓ 1° colocado - troféu + R\$ 505,00
- ✓ 2° colocado - troféu + R\$ 358,00
- ✓ 3° colocado - troféu + R\$ 187,00

Ranking Feminino

- ✓ 1° colocado - troféu
- ✓ 2° colocado - troféu
- ✓ 3° colocado – troféu

Ranking Equipes

- ✓ 1° colocados – 05 Medalhas
- ✓ 2° colocados – 05 Medalhas
- ✓ 3° colocados – 05 Medalhas

Premiações aos campeões do ano deverão seguir os moldes abaixo.

Categoria Pro

- ✓ 1° colocado - troféu + R\$ 2.100,00
- ✓ 2° colocado - troféu
- ✓ 3° colocado - troféu
- ✓ 4° colocado - troféu
- ✓ 5° colocado - troféu
- ✓ 6° colocado - troféu
- ✓ 7° colocado - troféu
- ✓ 8° colocado - troféu
- ✓ 9° colocado - troféu
- ✓ 10° colocado - troféu

OBSERVAÇÃO: O valor em dinheiro premiado para o campeão geral da etapa é a soma retida dos 15% da premiação da primeira e da segunda etapa do campeonato brasileiro. A fim de simplificar a reserva deste percentual (15% de R\$ 7.000,00) para a premiação final, fica a CBVL autorizada a reter o valor quando da transferência dos valores das inscrições ao organizador.

Nota1: 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.

Nota2: Um pódio com as 03 (três) primeiras colocações da etapa deverão ser montadas pela organização da etapa.

Nota3: A premiação em dinheiro não será acumulativa por piloto, ou seja, se o piloto ganhar na categoria "PRO", sendo da categoria inferior, este piloto levará apenas a premiação de

maior valor. O valor da lacuna que ficará desta premiação, passará para o próximo piloto do ranking do evento.

Nota4: Se o organizador de determinada etapa aumentar o valor ofertado para premiação, a porcentagem descrita para cada categoria deverá ser mantida entre os premiados, ou seja, 70% da premiação destina-se a categoria PRO, 15% para categoria ASPIRANTE e os 15% restantes, que deverão ser acumulados para a premiação do campeão geral do ano.

15. Disposições gerais

Dúvidas ou assuntos não abordados neste regulamento serão analisados e julgados pela comissão de pilotos formada por representantes da CBVL, respaldados pela Diretoria Técnica de Competição da CBVL.

Assuntos relacionados especificamente ao evento e considerados infrações de regras consideradas graves deste regulamento e passíveis de desclassificação do campeonato, serão julgados pela comissão de pilotos formada por representantes da CBVL, Comissão Técnica da CBVL e pelo Juiz Geral.

O campeonato brasileiro de parapente é um evento sob a coordenação geral da CBVL.

~~16. COVID~~

~~Em virtude da Pandemia: O Campeonato poderá ser cancelado a qualquer momento, seguindo as regras do poder público. Neste caso será devolvido o valor de inscrição menos os custos já incorridos pela organização. Todos os pilotos deverão seguir a legislação vigente, portanto, usar máscaras durante os momentos de aglomeração, como nos briefings, entrega/recolhimento de trackers, ou seja em qualquer contato com a organização do evento.~~

~~O piloto que apresentar documentação comprovando estar na fase de transmissão de COVID ou sem condições de saúde por consequência da mesma terá sua inscrição devolvida menos os custos já incorridos pela organização no limite de 50%.~~