



CICO

CIRCUITO CENTRO OESTE DE PARAPENTE

Sumário

1	Informações gerais	3
1.1	Obrigações do Piloto Inscrito no Campeonato	4
1.1.2	Uso do <i>Live-Tracker</i>	4
1.1.3	Certificado de piloto aerodesportivo	4
1.2	Regras locais	5
1.3	Idioma oficial	5
1.4	Diretoria Técnica de Parapente	5
1.5	QG da Etapa	5
1.6	Transportes para a rampa	5
1.7	Decolagem	5
1.7.1	Sistema de decolagens	5
1.7.2	Tempo por decolagens e tentativas	5
1.7.3	Birutas	6
1.8	Pouso	6
1.8.1	<i>Report Back</i> obrigatório	6
1.9	Briefing de Segurança	6
1.10	Briefings Diário	6
1.11	Tempo de descanso	7
1.12	Ajuda externa a competidores	7
1.13	Checagem do Equipamento	7
1.13.1	Acelerador	7
1.13.2	Vela	7
1.13.3	Peso	7
1.13.4	Capacetes	7
1.13.5	Seletes	8
1.13.6	Paraquedas reserva	8
1.13.7	Comunicação	8
1.13.8	GPS	8
1.14	Denúncias de irregularidades	8
1.15	Numeral	8
1.16	Equipe Técnica de Cada Etapa	8
2	Segurança	9
2.1	Comissão de Segurança	9
2.2	Report de Segurança	10
2.3	Regras de tráfego aéreo	10
2.4	Espaço Aéreo Controlado	10
2.5	Comportamento perigoso / Voos Agressivos	10
2.6	Condições pessoais de voo	10
2.7	Nível técnico do piloto	10
2.8	Prevenção de Colisões	11
2.9	Voos em nuvens	11
2.10	Lastro	11
3	Provas	11



3.1. Tipos de prova.....	11
3.1.1 Race to goal.....	11
3.1.2 Elapsed time	11
3.2. Interrupção ou cancelamento da prova.....	11
3.3. Alteração da prova	12
3.4. Comissão de prova.....	12
3.5. Sistema de decolagem.....	12
3.6. Tempo mínimo de abertura da janela	12
3.7. Starting gate	12
3.8. Turnpoints (Pilões)	12
3.9. Goal.....	12
3.9.1 End of Speed Section	13
3.10. Deadline da prova	13
4 Protestos.....	13
5 Penalidades e Compensação.....	13
5.1. Penalidades Permitidas.....	13
5.2. Aplicação das Penalidades	14
5.3. Penalidades Específicas	14
5.4. Penalidades Específicas	14
5.4.1 Modificações no parapente.....	14
5.4.2 Peso total.....	14
5.4.3 Pouso na rampa	14
5.4.4 Nova decolagem ao longo da prova	14
5.4.5 Voo em nuvens.....	14
5.4.6 Voo agressivo ou perigoso	14
5.4.7 Giro na térmica	14
5.4.8 Invasão de espaço aéreo	14
5.4.9 Tracklog.....	15
5.4.10 Report Back.....	15
5.4.11 Falta do Numeral	15
5.4.12 Mudança de Equipamento.....	15
5.4.13 Participação do Briefing.....	15
5.4.14 Lista de Presença	15
5.4.15 Comportamento.....	15
5.4.16 Atitudes Antidesportivas	15
5.5. Pontos de Compensação	15
6 Apuração dos resultados.....	16
6.1. Distância voada	16
6.2. Comprovação de voo e objetivos	16
6.3. Apuração dos Resultados	16
6.4. Pontuação	16
6.5. Critério desempate na pontuação da etapa e na competição.....	18
6.6. Divulgação dos Resultados.....	18
6.6.1 Horários de divulgação dos resultados	18
7 Descartes.....	19
8 Utilização do GPS	19
8.1. Modelos aceitos.....	19
8.2. Validade dos dados.....	19
8.3. Critério de checagem	19
8.4. Cálculo de distância da prova	19
8.5. Download de waypoints e espaço aéreo.....	19
9 Ranking.....	20
10 Categorias na Competição	20
11 Grupo de Acesso ao Campeonato	20
12 Critérios para definição da equipe estadual	20
13 Infraestrutura para realização das etapas.....	21
13.1. Condições Técnicas da Rampa e Acessos.....	21



13.1.1 Acesso à rampa.....	21
13.1.2 Condições do gramado na rampa de decolagem	21
13.1.3 Divisórias de separação da área de decolagens	21
13.1.4 Abrigo para os pilotos e direção de prova	21
13.1.5 Lanchonete.....	21
13.1.6 Banheiros.....	21
13.1.7 Sistema de som.....	21
13.2. Segurança para Pilotos e Visitantes	21
13.2.1 Bombeiros.....	21
13.2.2 Ambulância.....	21
13.2.3 Polícia Militar	21
13.2.4 Helicóptero de Resgate	21
13.3. Veículos para o Transporte de Pilotos e Equipamentos	22
13.4. Q.G	22
13.4.1 Localização.....	22
13.4.2 Condições Técnicas para Escolha do Local do Q.G.....	22
13.5. Comunicação.....	22
13.6. Mapas.....	22
13.7. Crachás de Identificação	22
13.8. Camisetas.....	22
13.9. Adesivos de identificação dos capacetes.....	22
13.10. Fichas de controle	23
13.11. Quadro de provas.....	23
13.12. Juiz de Decolagem.....	23
13.13. Juiz Geral	23
13.14. Apuração	23
13.15. Divulgação.....	23
14 Premiação do Campeonato.....	23
15 Disposições gerais	23
15.1. Canal oficial	24
15.2. Do cancelamento em virtude de condição meteorológica.....	24

1 Informações gerais

A Federação Goiana em parceria com a Cia do Vento, promovem o CICO – Circuito Centro Oeste de Parapente, para difundir o esporte nos Estados de GO, TO e DF promovendo a troca de experiências e amizade entre os pilotos e pilotos visitantes de outros Estados também.

A escolha do local e data de realização dos eventos, fica a cargo da Federação e dos clubes do Estado.

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

Calendário ficou assim convencionado:

- 1ª Etapa – Jandaia/GO – 20 a 23 de Abril de 2023;
- 2ª Etapa – Formosa/GO – 07 e 11 de Junho de 2022



Nota: Não há número mínimo de provas realizadas para a data reserva ser utilizada. Só poderá ser utilizada se, ocorreu cancelamento antecipado de uma etapa anterior, proferida por decisão colegiada que integre direção da FeGVL, direção Técnica de Parapente da FeGVL e direção do Clube organizador, quando previsão meteorológica evidenciar chuva em todos os dias de provas, impossibilitando a realização do evento. Quando houver mais de um etapa cancelada antecipadamente, pelas razões citadas no parágrafo anterior, e interessadas em sediar seu evento em data reserva, será ele escolhida através de eleição, pelo voto individual dos 20 primeiros pilotos do Ranking atual da categoria Open.

As inscrições para as etapas do CICO devem ser feitas eletronicamente por meio do site do CICO (www.cicoparapente.esp.br), sendo obrigatório para participar do ranking da Federação Goiana de Parapente o piloto possuir Habilitação desportiva CBVL válida e registro CIVLID no site da FAI (<http://civlrankings.fai.org/FL.aspx?a=306>).

O valor da inscrição para o CICO é de responsabilidade da Federação, sendo o valor máximo estipulado:

- 1ª Etapa – Jandaia/GO – a definir
- 2ª Etapa – Formosa/GO – a definir

1.1. Obrigações do Piloto Inscrito no Campeonato

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

Os participantes autorizam expressamente que as filmagens e fotografias de todos os seus voos, inclusive treinos e solenidades relacionadas ao evento (cerimônias, celebrações, etc.) e a utilização dessas imagens, sejam elas estáticas ou eméticas, inclusive sua própria imagem e a de seus colaboradores, para a propaganda, promoção ou publicidade exclusiva do evento, através de mídia impressa (jornais, posters, outdoors, etc.), eletrônica (vídeo, cinema, televisão, etc.) e o que mais existir ficando autorizada e totalmente quitada a criação de todas as peças publicitárias relativas ao evento e sua consequente veiculação.

1.1.1 Estar devidamente credenciado à CBVL

Torna-se válido e obrigatório que o piloto para participar do CICO, esteja devidamente inscrito e adimplente com a Federação local (FeGVL), bem como com a Confederação Brasileira de Voo Livre (CBVL). O piloto deverá portar sua carteira de habilitação de voo (física ou digital) no ato da inscrição conforme já determinado no item **Erro! Fonte de referência não encontrada.** Não serão aceitas quaisquer justificativas do piloto alegando o desconhecimento deste item obrigatório como competidor.

1.1.2 Uso do Live-Tracker

Não se aplica

1.1.3 Certificado de piloto aerodesportivo

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



1.2. Regras locais

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

1.3. Idioma oficial

O idioma oficial das etapas do CICO será o Português.

1.4. Diretoria Técnica de Parapente

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

1.5. QG da Etapa

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

1.6. Transportes para a rampa

Os locais e horários de saída dos veículos de transporte de pilotos e equipamentos, quando houver, serão informados na programação do evento no *website*.

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.

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

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

1.7. Decolagem

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

1.7.1 Sistema de decolagens

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

Terão a preferência para decolar (sem repasse em caso de sobreposição): Na primeira prova do ano, os 10 primeiros colocados no CICO do ano anterior. Nas demais provas, os 3 primeiros pilotos do ranking geral de cada categoria e os 3 primeiros de cada categoria do resultado parcial da etapa, calculada a cada prova.

1.7.2 Tempo por decolagens e tentativas

Todos os pilotos devem ser capazes de realizar uma decolagem segura e controlada. Se o piloto não conseguir decolar num tempo razoável, poderá ser retirado da decolagem pelo Juiz Geral ou 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.

1.7.3 Birutas

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

1.8. Pouso

Pousos e decolagens no decorrer da prova são terminantemente proibidos. Caso haja a comprovação deste fato, o piloto será excluído do evento. Logo após a decolagem o piloto que constatar qualquer problema ou pane em seu equipamento, poderá pousar, mesmo que na própria rampa, após a comunicação pela frequência de emergência e autorizado pelo Juiz Geral.

A autorização para uma nova decolagem deverá ser avaliada pelo Juiz Geral, que se baseará em fatos e provas da necessidade do pouso. A prioridade será sempre a segurança dos pilotos, lembrando que um piloto em risco não pode tentar garantir sua segurança em detrimento da segurança dos demais.

Todos os pilotos devem dobrar seus parapentes imediatamente após o pouso. Um parapente aberto ao chão é, por convenção, definido como um pedido de ajuda por parte do piloto.

1.8.1 Report Back obrigatório

É obrigatório reportar a posição do piloto meios indicados pelo briefing da prova em no máximo 30 (trinta) minutos após o pouso. Caso não consiga se comunicar por rádio, o piloto deverá comunicar sua posição por outros dispositivos informados previamente no *briefing* do dia, tais como mensagens SMS, telefone da organização, lista no resgate, ou no QG da competição imediatamente após chegar à cidade. Ver capítulo 6, referente às penalidades.

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

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

1.9. Briefing de Segurança

Não se aplica.

1.10. Briefings Diário

Diariamente deverá ser feito um *briefing* pelo diretor de provas, na ocasião em deverá haver um quadro de avisos na rampa com detalhes da prova do dia, parâmetros de sua validação e informações sobre horários e locais de marcação dos Voos. É de inteira responsabilidade do piloto o seu conhecimento. Um tempo mínimo de 10 minutos entre o término do *briefing* e a abertura da janela deverá ser obedecido.

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

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

- Informações relevantes sobre o dia anterior (protestos, incidentes, infrações);
- Vencedores da prova do dia anterior;



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

1.11. Tempo de descanso

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

1.12. Ajuda externa a competidores

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

1.13. Checagem do Equipamento

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

A cada etapa do Campeonato Gaúcho de Parapente, o juiz geral, poderá eleger uma comissão técnica composta de 03 pilotos para inspeção dos equipamentos dos pilotos de forma aleatória.

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

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

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

1.13.1 Acelerador

Não poderá haver modificações no sistema do acelerador;

1.13.2 Vela

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

1.13.3 Peso

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

1.13.4 Capacetes

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



1.13.5 Seletes

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

1.13.6 Paraquedas reserva

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

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

1.13.7 Comunicação

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

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

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

1.13.8 GPS

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

1.14. Denúncias de irregularidades

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

1.15. Numeral

Não se aplica.

1.16. Equipe Técnica de Cada Etapa

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

O Juiz Geral do Evento será escolhido pelo organizador de cada etapa, e será o responsável pela coordenação técnica da competição.

Deverá ser uma pessoa experiente, com boa noção de regras esportivas e ater se estritamente a este Regulamento para a etapa.

Deverá realizar o briefing com os Pilotos antes de cada prova.

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

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

2 Segurança

2.1. Comissão de Segurança

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

Estes pilotos vendo que durante a prova a condição se apresenta insegura para prosseguir com a competição, reportam ao juiz geral a condição que estão vendo, em 3(três) níveis de perigo:

Nível – 1 – a condição está boa;

Nível – 2 – atenção em algumas partes da prova;

Nível – 3 – situação crítica, pousar imediatamente.

O Juiz geral pode interromper a prova em qualquer momento. A paralisação da prova será comunicada na frequência de emergência. Se dois dos três reportarem nível - 3, o diretor de prova analisa e pode paralisar a prova, comunica por rádio a sua decisão, e todos os pilotos que receberem a mensagem de paralisação deverão fazer orelha, (se possível) para sinalizar a paralisação da PROVA.

Se a comunicação entre os pilotos da comissão de segurança e o Juiz geral não pode ser estabelecida, os pilotos da comissão de segurança terão a responsabilidade de paralisar a prova. Se pelo menos dois pilotos da comissão reportar nível - 3, a prova será paralisada e comunicada na frequência de emergência.

O Juiz Geral é o único que pode interromper a prova em qualquer momento. A paralisação da prova será comunicada na frequência de emergência pelo Juiz Geral, portanto todos os pilotos deverão voar nessa frequência e, ao receberem a mensagem de paralisação deverão, se dominar a técnica, fazer orelha para sinalizar a interrupção da prova ou desviar sua trajetória em 90 graus da linha da prova em direção a um pouso seguro. Na eventualidade da comunicação entre os pilotos da comissão de segurança e o Juiz Geral não puder ser estabelecida, os pilotos da comissão de segurança assumem a responsabilidade de paralisar a prova, se pelo menos 2 pilotos da comissão reportarem Nível - 3.

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

2.2. 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) Nível 2 (requer atenção) 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 os espaços aéreos controlados ou outras áreas onde o voo é proibido ou restrito. Tais áreas deverão ser evidenciadas também no briefing do dia, marcadas nos mapas publicados e fornecidos aos competidores, quando do upload, bem como em arquivos de formato openair.txt, para exibição nos instrumentos de voo e verificação de pontuação. As invasões de espaço aéreo, vertical ou horizontal, serão punidas conforme o item 5.4.8 deste Regulamento.

2.5. Comportamento perigoso / Voos Agressivos

É responsabilidade de todo piloto voar de maneira a manter a sua segurança pessoal e a de outros.

Estes voos agressivos, embora subjetivos em algumas situações, podem ser identificáveis pelos tracklogs e devem ser denunciadas pelos demais pilotos ao Juiz Geral através do preenchimento e assinatura de um formulário fornecido. Sendo assim, denúncias anônimas não serão aceitas.

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

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

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

2.6. Condições pessoais de voo

Qualquer lesão e/ou ingestão de medicamentos, álcool ou substâncias ilícitas que possam afetar a decolagem, o voo ou o pouso do piloto devem ser comunicados ao juiz geral 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 etapa.

2.7. Nível técnico do piloto

Pilotos que não apresentarem nível técnico adequado, colocando em risco a si e a outros pilotos poderão ser excluídos da competição pelo juiz geral e/ou 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 extremamente proibido. Este é caracterizado quando o piloto ou qualquer parte do seu equipamento desaparecer da vista dos pilotos próximos. O piloto que o fizer, sofrerá as penalidades previstas no item 5.4 deste regulamento, mesmo que tenha demonstrado a não intenção de entrar na nuvem. Como argumento para protesto, o piloto que se sentir prejudicado poderá anotar as coordenadas do local em que o tubo ocorreu através de um “*mark-enter*” (armazenamento da coordenada atual) em seu GPS, para que esta coordenada seja utilizada para comprovação.

2.10. Lastro

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

3 Provas

3.1. Tipos de prova

3.1.1 Race to goal

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

3.1.2 Elapsed time

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

3.2. Interrupção ou cancelamento da prova

O diretor de prova pode interromper ou cancelar uma prova por questões de segurança. Em provas de “*race to goal*”, se ao menos um piloto tiver chegado ao *goal*, ou pelo menos 45 minutos de prova tiver sido voada após a abertura do *start gate*, a prova será interrompida e sua pontuação apurada verificando-se o *tracklog* do competidor até os 5 minutos que antecederam o momento da interrupção (ex.: se a interrupção se deu às 14:55 hs, a prova será apurada com a hora de interrupção às 14:50 hs).

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

A comissão de segurança, definida pelo DP (diretor de prova), poderá auxiliá-lo no que se diz respeito à segurança em voo.

3.3. Alteração da prova

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

3.4. Comissão de prova

É obrigatória a formação de uma comissão de prova no início de cada etapa da competição. Esta será formada pelos 3 primeiros pilotos do ranking atual da categoria Open, e o primeiro colocado do ranking atual das demais categorias. As provas serão formuladas e apresentadas ao diretor de prova para que o mesmo decida qual será a prova do dia.

3.5. Sistema de decolagem

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

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

3.6. Tempo mínimo de abertura da janela

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

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

3.7. Starting gate

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

3.8. Turnpoints (Pilões)

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

3.9. Goal

Por sugestão, um cilindro com raio de 2.000 (mil) metros será utilizado para a tomada de tempo final. Esse cilindro é chamado de *end of speed section*. Já o cilindro do último *turnpoint* (pilão) ou faixa virtual será adotado como *goal*, seguindo por padrão um raio de 400 (quatrocentos) metros

para o cilindro ou 200 (duzentos) metros para a faixa virtual. O raio do *turnpoint* (pilão) e do *goal* poderão ser alterados diariamente pela comissão técnica.

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

Quando da utilização de faixa virtual, caracteriza-se o *goal* pelo seu cruzamento no sentido da prova.

3.9.1 End of Speed Section

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

3.10. Deadline da prova

Se necessário, um horário limite para o término da prova do dia poderá ser estipulado pelo diretor de prova. Se não indicado pelo Juiz Geral, o tempo limite será o horário do pôr do sol local. Caso o tempo de prova atinja o “*deadline*” estipulado, a apuração se dará aplicando-se os fatores de validação descritos no item 3.2 deste regulamento.

4 Protestos

Em caso de protestos, uma comissão composta por 03 (três) pessoas será formada pelo Juiz Geral. Esta comissão será soberana e decidirá pela execução ou não do objeto protestado. Para formar a Comissão de Protesto, serão escolhidas pessoas entre os membros que compõe o *Staff* técnico da competição (apurador, coordenador de segurança, coordenador de resgate, coordenador de decolagem), membros da diretoria da federação e/ou pilotos experientes presentes ao evento e que não estejam participando da competição.

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

O Juiz Geral deverá complementar o protesto com sua opinião e o mesmo será julgado pela Comissão de Protestos.

Esta Comissão também decidirá pelo possível reembolso da taxa de protesto.

Nota: É considerado como resultado oficial aquele publicado no site ou grupo de *Whatsapp* oficial da competição e/ou no QG da etapa. Ver item 6.6.

5 Penalidades e Compensação

5.1. Penalidades Permitidas

O Juiz Geral deverá aplicar penalidades por violação ou não cumprimento de qualquer regra. Para uma situação ou caso que não esteja explicitamente previsto no regulamento, o Juiz Geral deverá recorrer à comissão de pilotos formada por representantes da CBVL que juntamente com a Comissão Técnica da LBCP, terão o poder de classificar a penalidade devida e assim repassar ao juiz geral para que possa tomar as medidas cabíveis. A gravidade das penalidades pode variar de, no mínimo,

uma simples advertência, até uma desqualificação, conforme apropriado. Exceto onde indicado de outra forma neste regulamento, as penalidades aplicadas pelo Juiz Geral serão a seu critério, podendo ser:

- Advertência
- Desvantagem Operacional
- Dedução de Pontos. Este pode ser um número finito de pontos ou uma porcentagem da pontuação do vencedor. Um número finito pode ser até a pontuação total de um piloto para esse dia.
- Desqualificação

5.2. Aplicação das Penalidades

O Juiz Geral deve ser coerente na aplicação das penalidades, mas pode aumentar estas penalidades em caso de reincidência da mesma violação por um ou mais competidores. Quando um piloto infringir mais de uma regra em um mesmo voo, e quando sanções progressivas são previstas para aquela infração, o Juiz Geral poderá aplicar mais de uma penalidade.

5.3. Penalidades Específicas

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.

5.4. Penalidades Específicas

5.4.1 Modificações no parapente

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

5.4.2 Peso total

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

5.4.3 Pousos na rampa

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

5.4.4 Nova decolagem ao longo da prova

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

5.4.5 Voo em nuvens

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

5.4.6 Voo agressivo ou perigoso

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

5.4.7 Giro na térmica

Giro na térmica para o lado contrário do estipulado para o dia até o start ou do já estabelecido por outro piloto no decorrer da prova resulta em advertência e, em caso de reincidência, 100 pontos, dobrados a cada nova reincidência.

5.4.8 Invasão de espaço aéreo

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

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

5.4.9 Tracklog

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

5.4.10 Report Back

Não realizar ou demorar muito para realizar o report back: de advertência até a desqualificação do evento e possível reembolso de custos com busca e salvamento.

- Primeiro atraso na realização do report back: Advertência;
- Reincidência ou não realização do report back - Perda de 300 pontos da melhor pontuação do piloto na competição;

Não realização de report back que motivem desnecessárias operações de busca e resgate: Exclusão da competição.

5.4.11 Falta do Numeral

Não se aplica.

5.4.12 Mudança de Equipamento

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

5.4.13 Participação do Briefing

Não se aplica.

5.4.14 Lista de Presença

Perda de 10% dos pontos da prova.

5.4.15 Comportamento

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

5.4.16 Atitudes Antidesportivas

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

5.5. Pontos de Compensação

O piloto que aterrisse ou limite seu voo especificamente para ajudar um piloto ferido ou supostamente ferido receberá pontos de compensação.

Essa compensação será avaliada pelo Juiz Geral de acordo com a posição do piloto no momento do pouso ou da limitação do voo e quais os resultados que ele poderia ter obtido na prova do dia. Caso essa avaliação não seja possível, por exemplo, se a ação se deu no início da prova, será levado em consideração o ranking do piloto nas provas anteriores (ou, eventualmente, nas próximas provas). Em qualquer caso, o piloto não deve perder nenhuma classificação por causa de sua ação de resgate.

6 Apuração dos resultados

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

6.1. Distância voada

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

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

6.2. Comprovação de voo e objetivos

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

6.3. Apuração dos Resultados

- Para comprovação do voo é permitido a utilização simultânea do GPS principal e backup.
- É obrigação do piloto verificar que seu GPS está operacional, inclusive com relação à carga de pilhas.
- Em hipótese alguma o “*mark+enter*” (armazenamento da coordenada atual) poderá validar um ponto de contorno.

6.4. Pontuação

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

Competition Details

FAI sanctioning: CIVL competition ID:

Paragliding Hang Gliding FTV factor %

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

Location (place and country):

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

Offset from UTC at beginning of the competition:

Scoring Formula:

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

Figura 1 - Tela de Parâmetros do FSComp.

Obs: 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.

Figura 2 - Tela de parâmetros da Fórmula PWC2016.

OBS: Os parâmetros nominais (Mín. 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.

No FSComp deverá estar configurado no campo " Turnpoint radius error margin " o limite máximo de 0,5%, seguindo orientações para eventos FAI 2. Essa configuração deve ser feita pelo apurador diretamente na base de dados.

As provas com pontuações máximas inferiores a 200 pontos, serão invalidadas.

6.5. Critério desempate na pontuação da etapa e na competição

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

6.6. Divulgação dos Resultados

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

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

6.6.1 Horários de divulgação dos resultados

Dentro de duas horas após o encerramento do download dos GPS, divulgação dos resultados provisórios. Até as 10:00h do dia seguinte: divulgação do resultado das reclamações apresentadas por escrito ao Juiz Geral.

Os resultados oficiais serão divulgados após todas as reclamações terem sido tratadas. O prazo máximo para queixas no último dia de competição será 30 minutos após a divulgação dos resultados provisórios.

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

Para efeitos de contagem de prazos para apresentação de Reclamações e Protestos, será utilizado como início da contagem a hora de divulgação dos resultados no link de divulgação oficial do evento ou de impressão dos resultados no QG.

7 Descartes

Os descartes para o CICO 2022 seguirão os critérios a seguir apresentados:

O descarte para o ranking será calculado a cada etapa onde será descartado 25% (vinte e cinco por cento) a sobre as provas onde o piloto teve maior diferença de pontuação entre sua pontuação e a pontuação do primeiro colocado.

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

<http://pwca.org/rules/PWCA%20Competition%20Rules%202017.pdf>

De acordo com o código esportivo FAI, Seção 7A, aplicável a competições de Cross Country, para a premiação das etapas do CGP 2021, não serão utilizados descartes. Mais detalhes em:

https://www.fai.org/sites/default/files/civil/documents/sporting_code_s7a-cross_country_2018_v2.pdf

8 Utilização do GPS

8.1. Modelos aceitos

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

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

8.2. Validade dos dados

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

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

8.3. Critério de checagem

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

8.4. Cálculo de distância da prova

Observar-se as novas diretrizes da FAI (Federação Aeronáutica Internacional) que estabelece:

Distância da prova é o menor caminho entre a decolagem e *goal*, considerando-se tangenciar os raios dos demais *turnpoints* (pilões) das provas.

8.5. Download de waypoints e espaço aéreo

Para fazer o download dos *waypoints* e espaço aéreo da competição, o piloto deve entregar seu GPS sem waypoints (sejam particulares ou de competições anteriores) para inserção da identificação do piloto e dos *waypoints* oficiais da competição ou carregar do link disponibilizado no *website*. A comissão de provas não se responsabiliza pela exclusão de *waypoints* antigos no GPS do piloto. É recomendado ao atleta que baixe os pontos oficiais em seus instrumentos antes da etapa. É de

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

9 Ranking

O ranking será de pontos corridos, considerando a fórmula de descartes. Ao final de todas as etapas previstas a somatória das notas não descartadas na competição definirá o Campeão do CICO 2022. Apenas pilotos federados a FeGVL poderão receber o título de Campeão do CICO.

O título de Campeão do CICO poderá ser atribuído se tiver sido realizado ao final pelo menos 3 (três) voos válidos.

10 Categorias na Competição

O Campeonato do CICO será dividido em 5 categorias:

- Categoria **OPEN**: Será formada por pilotos que competem com parapentes homologados.
- Categoria **SERIAL**: Será formada por pilotos que competem com parapentes homologados com classificação EN-D ou inferiores, desde que esses parapentes tenham menos que 7 de A.R. (*Aspect Ratio*/Alongamento).
- Categoria **SPORT**: Será formada por pilotos que competem com parapentes homologados com classificação EN-C ou inferiores.
- Categoria **SPORT LIGHT**: Será formada por pilotos que competem com parapentes homologados com classificação EN-B ou inferiores.
- Categoria **SPORT FEMININO**: Será formada por pilotos (mulheres) que competem com parapentes homologados em todas as categorias.

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

Nas etapas, a premiação **mínima** será de troféu para os 3 primeiros colocados de cada categoria, sendo permitido ao organizador de cada etapa aumentar esses prêmios, se assim o desejar.

Garantir aos 3 primeiros colocados de cada categoria, da etapa imediatamente anterior, o desconto de 50% no valor da inscrição. Para tanto, o piloto beneficiado deverá pagar o valor antecipado de 50% e o restante será ônus do clube organizador, sendo este incentivo intransferível e não cumulativo. Para a 1ª etapa de 2021 segue-se o resultado da última etapa de 2020.

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

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

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

11 Grupo de Acesso ao Campeonato

Não se aplica.

12 Critérios para definição da equipe estadual

Não se aplica.

13 Infraestrutura para realização das etapas

13.1. Condições Técnicas da Rampa e Acessos

13.1.1 Acesso à rampa

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

13.1.2 Condições do gramado na rampa de decolagem

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

13.1.3 Divisórias de separação da área de decolagens

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

13.1.4 Abrigo para os pilotos e direção de prova

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

13.1.5 Lanchonete

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

13.1.6 Banheiros

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

13.1.7 Sistema de som

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

13.2. Segurança para Pilotos e Visitantes

13.2.1 Bombeiros

É obrigatório a presença de pelo menos dois homens e viatura de apoio no entorno da rampa de decolagens com equipamentos de rapel e socorro em altura.

13.2.2 Ambulância

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

13.2.3 Polícia Militar

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

13.2.4 Helicóptero de Resgate

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

13.3. Veículos para o Transporte de Pilotos e Equipamentos

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

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

13.4. Q.G.

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

13.4.1 Localização

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

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

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

13.5. Comunicação

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

As frequências e números de emergência deverão ser informados antecipadamente e afixadas no quadro de avisos, bem como anunciadas todos os dias antes do início da prova no serviço de som ou durante o *briefing*.

Pode ser pelo menos 3 (três) frequências disponíveis: organização da prova, emergência e resgate. Todos os veículos envolvidos no resgate deverão estar providos de equipamentos móveis ou fixos de comunicação.

13.6. Mapas

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

13.7. Crachás de Identificação

Não se aplica.

13.8. Camisetas

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

13.9. Adesivos de identificação dos capacetes

Não se aplica.

13.10. Fichas de controle

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

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

13.11. Quadro de provas

É obrigatório o quadro de provas nas medidas de 1,20 x 1,00 onde deverão constar todas as informações pertinentes a cada prova do dia.

13.12. Juiz de Decolagem

Não se aplica.

13.13. Juiz Geral

Repassar para o juiz geral o valor mínimo de R\$ 400,00 para remuneração desta atividade.

13.14. Apuração

Repassar para o responsável pela computação valor mínimo de R\$ 125,00 por dia de prova.

13.15. Divulgação

Deve acrescentar o logotipo da Federação Gaúcha de Voo Livre em todos os Troféus e materiais e meios publicitários em que a etapa está sendo divulgada (banners, sites, publicações, etc.). O logotipo deve ser solicitado junto a FGVL.

14 Premiação do Campeonato

A entrega da premiação do ranking final do CICO 2022 deverá ter **no mínimo** os seguintes prêmios: TROFÉU aos 3 PRIMEIROS colocados de cada categoria.

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

15 Disposições gerais

Dúvidas ou assuntos não abordados nesse regulamento serão analisados e julgados pelo Juiz Geral, respaldado pela Comissão Técnica da Federação (FeGVL).

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 Provas e de Segurança e Diretores de Prova e de Segurança.

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

No que o presente Regulamento for omissivo, se utilizarão, subsidiariamente, o Regulamento do Campeonato Brasileiro de Parapente, desde que o dispositivo não afronte o presente Regulamento. O Campeonato será disputado sob a estrutura da Regulamentação Federal de Voo do Brasil e sob as normas de voo e tráfego aéreo da CBVL, ANAC, e da FAI, as quais os pilotos não podem desconhecer.

A diretoria da FeGVL reserva-se o direito de fazer mudanças no presente Regulamento, mesmo durante o Campeonato, sendo que nunca retroativamente.

15.1. Canal oficial

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

15.2. Do cancelamento em virtude de condição meteorológica

Só poderá ser cancelada antecipadamente se for proferida por decisão colegiada que integre direção da FeGVL, direção Técnica de Parapente da FeGVL e direção do Clube organizador, quando previsão meteorológica evidenciar chuva em todos os dias de provas, impossibilitando a realização do evento.