



**REGULAMENTO CAMPEONATO PAULISTA
DE PARAPENTE 2017**

ÍNDICE

1. CONSIDERAÇÕES GERAIS

- 1.1 OBJETIVO
- 1.2 PARTICIPANTES
- 1.3 CATEGORIAS DA COMPETIÇÃO
- 1.4 PROGRAMAÇÃO
- 1.5 DESCARTE
- 1.6 JUIZ GERAL
- 1.7 COMISSÃO TÉCNICA
- 1.8 COMISSÃO DE SEGURANÇA
- 1.9 JURI DE PROTESTOS
- 1.10 PENALIDADES
- 1.11 EMERGÊNCIAS
- 1.12 CLUBES SEDE DA ETAPA
- 1.13 LISTA DE PRESENÇA
- 1.14 CONSIDERAÇÕES SOBRE SEGURANÇA

2. ASPECTOS DA COMPETIÇÃO

- 2.1 BRIEFINGS
- 2.2 ABERTURA DA JANELA
- 2.3 VALIDADE DA PROVA
- 2.4 VALIDADE DA COMPETIÇÃO
- 2.5 PARALISAÇÃO E CANCELAMENTO DA PROVA
- 2.6 DISTÂNCIA MÍNIMA
- 2.7 COMPROVAÇÃO DO VÔO
- 2.8 GPS
- 2.9 RAIOS DOS PILÕES
- 2.10 RAIOS DO GOL
- 2.11 LASTRO

- 2.12 PARAPENTE RESERVA
- 2.13 EQUIPAMENTOS DE SEGURANÇA
- 2.14 PREMIAÇÃO DA ETAPA
- 2.15 TERMO DE RESPONSABILIDADE
- 2.16 TERMO DE AUTORIZAÇÃO

3. PROVAS

- 3.1 RACE TO GOAL (CORRIDA PARA O GOL)
- 3.2 DISTÂNCIA LIVRE
- 3.3 ELAPSED TIME (TEMPO INDIVIDUAL)
- 3.4 PROTESTOS

4. PONTUAÇÃO

- 4.1 GENERALIDADES
- 4.2 PARÂMETROS DE APURAÇÃO

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

- 5.1 REGULAMENTAÇÃO SUBSIDIÁRIA
- 5.2 REGULAMENTO FEDERAL DE VOO
- 5.3 RESERVA DE MUDANÇA
- 5.4 TAXA DE PARA PAGAMENTO DE JUIZ GERAL
- 5.5 TAXA PARA COMPUTAÇÃO
- 5.6 TAXA OBRIGATÓRIA A SER REPASSADA PARA A FPVL
- 5.7 DIVULGAÇÃO DO CAMPEONATO PAULISTA

1. CONSIDERAÇÕES GERAIS

1.1 OBJETIVO

A Federação Paulista de Voo Livre - FPVL, através do Campeonato Paulista de Parapente, tem como objetivo a busca do desenvolvimento técnico e segurança do esporte, promover a troca de experiência e confraternização entre os pilotos dos diversos Clubes de voo do Estado e demais federações, bem como proclamar o Campeão Paulista de Parapente e os representantes de nosso Estado em competições nacionais.

1.2 PARTICIPANTES

Somente pilotos habilitados e associados a algum dos clubes membros da FPVL e da CBVL fazem parte do Ranking do Campeonato Paulista de Parapente. Pilotos filiados a CBVL de clubes de outros estados também podem participar das etapas.

O piloto deverá estar com a mensalidade em dia com seu clube.

As inscrições para as etapas, serão gerenciadas pelo site da CBVL, login => área do piloto.

1.3 CATEGORIAS DA COMPETIÇÃO

Haverá quatro categorias na competição:

- OPEN: Será formada por todos os pilotos inscritos na competição. Desde a categoria CCC até as EN-A. Velas não homologadas não serão aceitas. Em caso de dúvidas verificar nas normas do Campeonato Brasileiro

- SERIAL: Será formada por velas EN-D com alongamento igual ou menor que 7.
- SPORT: Será formada por pilotos que competem com parapentes homologados EN C ou inferior;
- ACESSO: Será formada por pilotos que competem com parapentes homologados EN A e B, devidamente registrados na CBVL até nível II (dois), desde que não tenha conseguido pontuação superior a 50% da Classe SPORT em etapa de Campeonato Brasileiro nos últimos 3 anos. A FPVL reserva-se no direito de mudar o piloto para classe SPORT no caso de ele inscrever-se inadvertidamente nesta classe.
- FEMININO

Obs.: Para todas categorias, as provas serão as mesmas, inclusive a pontuação, separando apenas por categoria com os pilotos que nela competem.

1.4 PROGRAMAÇÃO DE 2017

Etapa – Local	Data	Provas	Vagas
Pico do Gavião – Andradas	20 e 21 de Maio	2	130
Ilha do Ar – Santo Antonio da Alegria	8 e 9 de Julho	2	100
Pico da Cascavel - Socorro	16 e 17 Setembro	2	80

No caso de meteorologia ruim, não sendo possível validar nenhuma prova, será aberta a possibilidade de voar no final de semana seguinte nas etapas de Socorro e Andradas. Se mesmo assim não houverem provas válidas a etapa será .

1.5 DESCARTE

Com o objetivo de valorizar as etapas, ao termino da competição serão apuradas apenas as 3 melhores provas do competidor, eliminando as 3 piores. Entretanto será usado o fator de descarte FTV de 25% nas provas de cada etapa.

1.6 JUIZ GERAL

O Juiz Geral de cada etapa será o responsável por toda a coordenação técnica da competição, tem o poder de decisão sobre todos os aspectos concernentes às provas, observando o presente regulamento e, será indicado pela FPVL.

1.7 COMISSÃO TÉCNICA

A comissão técnica de cada etapa será composta preferencialmente pelos pilotos mais bem qualificados no ultimo Brasileiro. Será composta de 3 pilotos, 1 de cada classe: OPEN/SERIAL, SPORT e ACESSO. O Juiz Geral definirá a prova do dia, utilizando-se das sugestões da comissão de prova.

1.8 COMISSÃO DE SEGURANÇA

O Juiz Geral definirá a comissão de segurança que será responsável por avaliar as condições de cada dia de prova. Essa comissão é formada por 3 pilotos experientes.

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

Nível – 1 – a condição ainda esta boa;

Nível – 2 – atenção em algumas partes da prova;

Nível – 3 – situação crítica, pousar imediatamente.

O Juiz geral pode interromper a prova a qualquer momento. A paralisação da prova será comunicada na frequência de segurança. Se dois dos três 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 interrupção da PROVA.

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

1.9 JURI DE PROTESTOS

O Júri de Protestos será composto de 3 pilotos experientes indicados pelo Juiz Geral e terá a atribuição de julgar os protestos levados pelos pilotos ao Juiz Geral da competição. Esse Júri poderá ser composto assim que surgir um protesto a ser julgado.

1.10 PENALIDADES

O Juiz Geral tem poder para desclassificar ou penalizar em pontos os pilotos que não se sujeitarem a este regulamento ou tenham atitudes antiesportivas com outros pilotos, juízes, autoridades ou com o público. O Juiz Geral também tem poder para penalizar ou desclassificar os pilotos por manobras ou voos considerados perigosos e não condizentes com o evento. As penalidades podem ser: punição verbal, em pontos ou desclassificação.

1.11 EMERGÊNCIAS

A organização de cada evento deverá providenciar o apoio do Corpo de Bombeiros e de um serviço médico. Esta atribuição será transferida para os clubes onde serão realizadas as etapas. No caso da equipe não estar presente nas decolagens, a janela deverá ser fechada.

1.12 CLUBES SEDE DA ETAPA

Os clubes que serão sedes de etapa da competição comprometem-se a:

- Cobrar valor **máximo** de inscrição por etapa de R\$ 100,00, antecipado. Valor de inscrição no dia do evento poderá ser de até 30% a mais.
- Providenciar os troféus, dos 3 (três) primeiros colocados de cada categoria, que serão entregues no fim de cada etapa;
- Transporte para rampa (desejável mas OPCIONAL);
- Camiseta do evento (OPCIONAL);
- Resgate no eixo da prova (desejável mas OPCIONAL);
- Enviar para a FPVL ou CBVL os dados bancários (para abertura da inscrição), cronograma do evento (datas, horas e locais previstos para a realização de cada procedimento, subida do transporte, carga waypoints, telefones e email para programação de SPOT, dados para camping quando houver, dados da rede hoteleira (nome/telefone/site), local para apuração, local da entrega dos resultados, patrocinadores, até 10 dias antes do evento, conforme modelo constante no Anexo “A”.

1.13 LISTA DE PRESENÇA

É obrigatório todos os pilotos assinarem a lista de presença antes da decolagem. Em caso de desistência de decolagem, também é obrigatório o piloto informar na lista de presença essa desistência. Essa lista será utilizada na apuração da prova e também no controle do resgate dos pilotos, garantindo assim que todos os pilotos que decolaram, foram resgatados. Pilotos que não assinarem a lista de presença, e não informarem a desistência da decolagem, serão penalizados.

1.14 CONSIDERAÇÕES SOBRE SEGURANÇA

Uma das responsabilidades dos pilotos é voar de forma segura, respeitando as regras de segurança e de tráfego aéreo. O sentido de giro nas térmicas deve ser o mesmo para todos os pilotos até a abertura da janela da prova (início da corrida) que deve ser obedecida por todos os competidores: dias pares = giro para direita e dias ímpares = giro para esquerda. O sentido do giro do dia deve ser enfatizado no briefing da prova.

Durante a prova: um parapente chegando a uma térmica deve entrar no mesmo sentido de rotação do primeiro parapente que ali chegou, independentemente da posição ou diferença de altura entre eles.

Voos dentro de nuvens são proibidos.

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

Cada piloto só poderá fazer um voo por prova. Logo após a decolagem o piloto que constatar qualquer problema ou pane em seu equipamento, poderá pousar, mesmo que na própria rampa, após a comunicação pela frequência de emergência e autorizado pelo Juiz Geral. A autorização para uma nova decolagem deverá ser avaliada pelo Juiz Geral, que se baseará em fatos e provas da necessidade do pouso. A prioridade será sempre a segurança dos pilotos lembrando que um piloto em risco não pode tentar garantir sua segurança em detrimento da segurança dos demais.

A janela para decolagem estará automaticamente fechada caso o vento na rampa de decolagem seja igual ou superior a 28 Km/h. Esta medida deve ser obtida com "*windmeter*" por no mínimo 45 segundos exposto ao vento, na parte mais frontal da rampa de decolagem a uma altura de pelo menos 1,60 m.

2. ASPECTOS DA COMPETIÇÃO

2.1 BRIEFINGS

O Juiz Geral deverá reunir-se com a comissão técnica da etapa para a definição da prova. Diariamente, será feito um Briefing pelo Juiz Geral e deverá haver um quadro de avisos na rampa com detalhes da prova do dia. Caso o Juiz Geral não esteja presente na rampa até o horário programado para o Briefing, sua função será desempenhada, subsidiariamente, pelo Diretor Técnico de Parapente da FPVL ou por representante do clube que esteja sediando a etapa.

2.2 ABERTURA DA JANELA

A abertura da janela para o início da prova deve ser no mínimo 15 minutos após o briefing do Juiz Geral. A janela da prova pode ser declarada aberta sem a obrigatoriedade de verificação da presença de todos os pilotos na decolagem. O juiz só poderá estender a abertura da janela, se a decisão for tomada antes do primeiro piloto decolar. A janela só pode ser aberta pelo juiz geral em condições supostamente seguras.

2.3 VALIDADE DA PROVA

A prova não será válida se não houver, no mínimo, 20 pilotos inscritos e/ou se nenhum piloto decolar. O tempo mínimo de janela aberta para a prova ser validada será dado pela fórmula $P/N \times 1$ minuto, onde P = número de pilotos inscritos e N = número de decolagens simultâneas. A prova será considerada válida caso atinja no mínimo a pontuação de 200 pontos.

2.4 VALIDADE DA COMPETIÇÃO

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

2.5 PARALISAÇÃO E CANCELAMENTO DA PROVA

No caso de necessidade de cancelar a prova, a mesma só pode ser cancelada se ainda nenhum piloto decolou, ou se o start ainda não abriu. Em provas de “race to goal”, se ao menos um piloto tiver chegado ao goal, ou pelo menos 1 hora de prova tiver sido voada após a abertura do start gate, a prova será paralisada e sua pontuação apurada verificando-se o track log do competidor até os 5 minutos que antecedem o momento da interrupção (ex. Se a interrupção se deu às 14h55min, a prova será apurada com a hora de interrupção às 14h50min). Caso nenhum piloto atingiu o gol ou não ocorreu uma hora de prova voada após a abertura do start até o cancelamento, a prova está automaticamente cancelada. Em provas de “elapsed time” a prova será cancelada.

2.6 DISTÂNCIA MÍNIMA

Será adotado como distância mínima das provas, a distância de 3 quilômetros.

2.7 COMPROVAÇÃO DO VÔO

Visando uma adequação ao sistema adotado nas competições nacionais e internacionais, o Campeonato Paulista utiliza a comprovação do voo através de GPS. O horário limite para comprovação do voo será definido pelo Juiz Geral e informado no briefing, salvo situações em que o piloto estiver envolvido em resgates (outras situações serão avaliadas pelo Juiz Geral). O piloto que decolar e não comprovar o voo receberá a pontuação equivalente à distância mínima.

2.8 GPS

A marcação de voo por GPS se dará através do track log do aparelho, de forma que é responsabilidade do piloto a correta configuração de seu GPS para que grave os pontos adequadamente. Para comprovar o percurso, o track log do piloto deverá conter, no mínimo, um ponto dentro do setor estipulado.

Só serão aceitos GPS, que não possam ter seu tracklog alterado externamente, gravando obrigatoriamente a altura no seu tracklog, e sejam compatíveis com o programa de apuração de resultados. Os pilotos deverão se informar sobre a compatibilidade do seu GPS antes da prova, se o piloto tiver um GPS que use cabo diferente de Mini-USB como usado no Flymaster, deverá levar o seu próprio cabo.

2.9 RAIOS DOS PILÕES

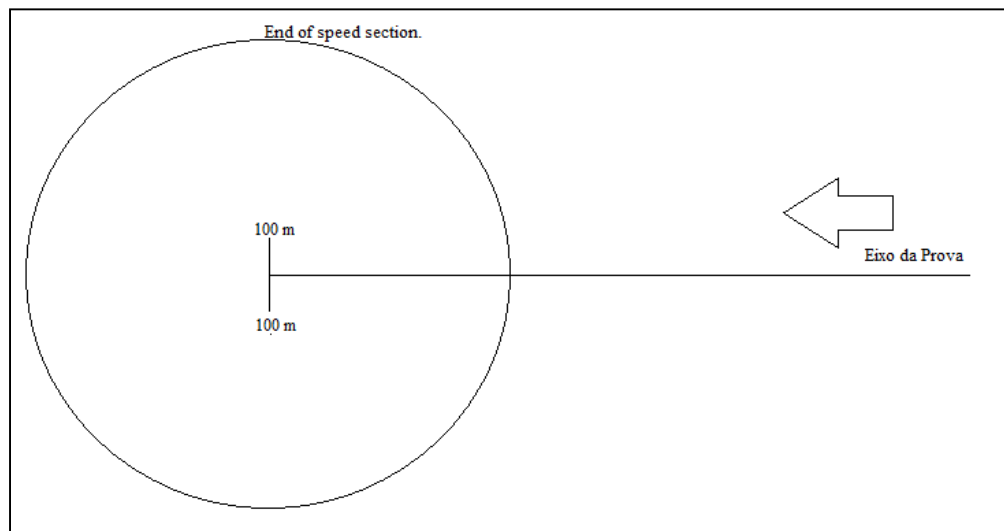
O tamanho padrão de raio para os pilões é de 400m, podendo ser aumentados de acordo com a condição do dia da prova. Para o raio do Start Gate não há tamanho padrão, o mesmo pode variar de acordo com a condição do dia da prova.

2.10 RAIOS DO GOL

Por padrão, haverá um cilindro (raio de velocidade) que será utilizado como tomada de tempo final (end of speed section), e outro cilindro como último raio do goal (gol cilindro). Pode ser utilizado também uma faixa virtual (gol linha), que fica no waypoint final perpendicular ao eixo da prova e o piloto deve cruzar sobre essa linha virtual.

Seguindo por padrão, raio de 400m para o cilindro (raio do goal) ou Linha de 200m para o Gol Linha (sendo 100m para um lado do eixo de prova e 100m para o outro lado do eixo de prova). O raio do gol poderá ser alterado diariamente pela comissão técnica.

Exemplo de Gol Linha:



* A diferença entre os raios do “end of speed section” e o do “goal” não pode ser menor que 1500 m, sendo aconselhável a distância de 2000 m.

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

Obs.: o piloto deverá ter um ponto de tracklog dentro do raio principal, não importando o tempo que o piloto leve para percorrer a distância do raio de velocidade até o raio do goal. Caso o piloto não atinja o raio goal, considera-se apenas a distância percorrida pelo piloto, considerando como não feito o GOAL.

2.11 LASTRO

Por questões de segurança, é sugerido aos pilotos utilizarem apenas lastros com água.

Não é permitido o piloto voar acima do peso do equipamento. Para cálculo desse peso, se pega o peso do piloto + 33kg de equipamentos e esse peso não pode ser superior ao peso máximo permitido para o equipamento, o valor de tolerância é de + ou - 2 kg. A FPVL, junto com o juiz geral, pode solicitar a pesagem do piloto com o seu equipamento (levando assim uma balança para a rampa).

2.12 AVARIA EM EQUIPAMENTO

Os acidentes ocorridos com os parapentes durante a competição deverão ser comunicados ao Juiz Geral e imediatamente providenciado o seu conserto. Qualquer parte substituída deve apresentar as mesmas características originais de fabricação .Os parapentes também poderão ser substituídos, desde que autorizado pelo Juiz Geral, por um de performance similar ou inferior.

2.13 EQUIPAMENTOS DE SEGURANÇA

É obrigatório o uso, por parte de todos os pilotos e em todas as provas, de capacete e paraquedas de emergência. Recomenda-se o uso de capacete homologado (preferencialmente INTEGRAL) e selete homologada. Parapentes de 2 linhas devem obrigatoriamente usar 2 paraquedas de reserva.

2.14 PREMIAÇÃO DA ETAPA

O organizador deverá providenciar troféu para os 3 primeiros colocados de cada classe, poderá também oferecer prêmios adicionais como premiação em dinheiro ou similar.

2.15 TERMO DE RESPONSABILIDADE

Ao assinarem a ficha de inscrição, os Pilotos assumem total responsabilidade por seus voos durante o evento e pelas consequências que deles possam advir, eximindo Patrocinadores, Organizadores, Associações, Empresas envolvidas, Autoridades, Observadores, Juizes e Assistentes de toda e qualquer responsabilidade civil ou criminal por imperícias ou acidentes de qualquer espécie que venham a sofrer ou causar a terceiros antes, durante e após treinos ou provas da competição. Os pilotos assumem seus próprios riscos e são os únicos responsáveis legais pelos atos por eles praticados.

2.16 TERMO DE AUTORIZAÇÃO

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

3. PROVAS

O Juiz Geral só poderá propor provas de triangulação com distância mínima de 20 km reais (descontando os raios). Todas as provas válidas podem valer 1.000 pontos, como base na distância percorrida pelo primeiro piloto.

3.1 RACE TO GOAL (CORRIDA PARA O GOL)

Esta prova consiste em percorrer determinada distância entre a decolagem e um portão real ou virtual de raio estipulado pela comissão de prova, de uma área de pouso, contornando ou não pilões, no menor tempo possível. Os pontos dessa prova serão dados pela fórmula geral, exceto se nenhum competidor atingir o gol. Neste caso usa-se a fórmula de distância.

3.2 DISTÂNCIA LIVRE

Não serão utilizadas provas de distância livre no campeonato Paulista.

3.3 ELAPSED TIME (TEMPO INDIVIDUAL)

Esta prova consiste em percorrer determinada distância com ou sem ponto de contorno entre a decolagem e um portão real de uma área de pouso, no menor tempo possível. Os pontos dessa prova serão dados pela fórmula geral, exceto se nenhum competidor atingir o gol. Neste caso usa-se a fórmula de distância. Para essa prova conta-se o tempo individual de cada piloto a partir do portão de entrada ou saída (start gate).

3.4 PROTESTOS

Para serem considerados, devem ser apresentados em formulário e acompanhados de uma taxa de protesto de R\$ 150,00 em dinheiro. Esta taxa deverá ser devolvida no caso de deferimento.

Os protestos deverão ser encaminhados ao Juiz Geral que deverá complementá-lo com sua opinião e serão julgados pelo júri de protestos. Reclamações e protestos somente serão considerados se feitos até 12 horas após a divulgação dos resultados, exceção feita á última prova, quando o prazo será reduzido para 1 hora. Reclamações ou protestos sobre itens aqui estabelecidos não devem ser aceitos.

4. PONTUAÇÃO

4.1 GENERALIDADES

A fórmula usada será igual do Brasileiro, com pontos de distância, tempo, pontos de liderança e pontos de tempo de chegada; a distancia total da prova é contada desde o Start e tangenciando os cilindros dos pilões até o raio do Goal, ou seja, descontando os raios dos pilões, será permitido o uso de múltiplos starts. A distância nominal não poderá ser menor que 60% do total da prova sem descontar os raios.

O piloto com maior pontuação ao final da competição será declarado campeão Paulista. Em caso de empate, se pega o maior descarte de cada piloto, se ainda permanecer o empate, se pega a 2ª maior pontuação de descarte.

A pontuação por clube será a média dos pontos dos 2 primeiros colocados de cada classe, como forma de incentivar os pilotos da classe ACESSO. O clube campeão será premiado no final do campeonato, porém apenas os integrantes que participarem no mínimo em 50% das provas válidas receberá medalha

4.2 PARÂMETROS DE APURAÇÃO

A fórmula utilizada para o cálculo dos pontos será a mesma do Campeonato Brasileiro do ano corrente, aplicando o FTV de 25%. até onde sabemos será o PWC2014 (considerando a versão abaixo solicitada), sendo considerados os parâmetros conforme demonstrados:

DM (Distância Mínima): 3km

DN (Distância Nominal): 15km

TN (Tempo Nominal): 1hora

NL (% Pilotos Decolaram): 96%

%GOAL (Percentual Pilotos no Goal): 10%

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

5.1 REGULAMENTAÇÃO SUBSIDIÁRIA

No que o presente Regulamento for omissivo ou conflitante com o regulamento do Campeonato Brasileiro, será utilizado, subsidiariamente, o Regulamento do Campeonato Brasileiro de Parapente, desde que não afrontem algum dispositivo do presente Regulamento (como por exemplo premiação, ACESSO, etc.)

5.2 –ESPAÇO ÁEREO

O Campeonato será voado sob condições visuais – VFR , seguindo o CBAer, ICA 100-12 (ambos disponíveis no site AISWEB) bem como das diretrizes da CBVL.

5.3 RESERVA DE MUDANÇA

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

5.4 NÃO HAVERÁ REMUNERAÇÃO AOS ORGANIZADORES

5.5 TAXA PARA APURAÇÃO DOS VOOS & PONTUAÇÃO

O clube sede da etapa deve negociar com o APURADOR o valor de remuneração que deverá ser pago independente da prova ser validada.

5.6 TAXA OBRIGATÓRIA A SER REPASSADA PARA A FPVL

O clube sede da etapa deve repassar para a FPVL o valor referente a 10% de arrecadação das inscrições.

5.7 DIVULGAÇÃO DO CAMPEONATO PAULISTA

Os clubes devem acrescentar o logotipo da Federação Paulista de Voo Livre em todos os meios em que a etapa está sendo divulgada (camisetas, banners, etc.). O logotipo deve ser solicitado junto a FPVL.

07/02/2017 v5