

Regulamento Brasileiro

Liga Brasileira de Competidores de Parapente



Sumário

1. INFORMAÇÕES GERAIS	5
1.1. OBRIGAÇÕES DO PILOTO INSCRITO NO CAMPEONATO.....	5
1.1.1. USO DO SPOT OU QUALQUER SISTEMA SIMILAR DE LOCALIZAÇÃO VIA SATÉLITE	5
1.1.2. ESTAR DEVIDAMENTE CREDENCIADO À FAI BEM COMO PORTÁ-LA NO ATO DA INSCRIÇÃO	5
1.1.3. CERTIFICADO DE PILOTO AERODESPORTIVO	5
1.2. REGRAS LOCAIS	5
1.3. IDIOMA OFICIAL	5
1.4. DIRETORIA TÉCNICA DE PARAPENTE DA CBVL.....	6
1.5. QG	6
1.6. TRANSPORTES PARA A RAMP A E RESGATE	6
1.7. DECOLAGEM	6
1.7.1. A ORGANIZAÇÃO E A EQUIPE TÉCNICA	7
1.7.2. SISTEMA DE DECOLAGENS	7
1.7.3. TEMPO POR DECOLAGENS E TENTATIVAS	7
1.7.4. BIRUTAS	7
1.8. POUSO.....	7
1.8.1. REPORT BACK OBRIGATÓRIO.....	8
1.9. BRIEFING DE SEGURANÇA.....	8
1.10. BRIEFING DIÁRIO.....	8
1.11. TEMPO DE DESCANSO.....	9
1.12. AJUDA EXTERNA A COMPETIDORES.....	9
1.13. CHECAGEM DO EQUIPAMENTO	9
1.14. DENÚNCIAS DE IRREGULARIDADES.....	10
1.15. NUMERAL NO VELAME	10
1.16. VALOR DE INSCRIÇÕES	11
1.17. EQUIPE TÉCNICA DE CADA ETAPA DO BRASILEIRO	11
2. SEGURANÇA	11
2.1. COMISSÃO DE SEGURANÇA.....	11
2.2. REPORT DE SEGURANÇA	11
2.3. REGRAS DE TRÁFEGO AÉREO	11
2.4. ESPAÇO AÉREO CONTROLADO	11
2.5. VOOS AGRESSIVOS	12
2.6. CONDIÇÕES PESSOAIS DE VOO	12
2.7. NÍVEL TÉCNICO DO PILOTO	12
2.8. PREVENÇÃO DE COLISÕES	12
2.9. VOOS EM NUVENS	13
2.10. LASTRO	13
3. PROVAS	13
3.1. TIPOS DE PROVA.....	13
3.1.1. RACE TO GOAL	13
3.1.2. ELAPSED TIME.....	13

3.2.	INTERRUPÇÃO OU CANCELAMENTO DA PROVA	13
3.3.	ALTERAÇÃO DA PROVA	14
3.4.	COMISSÃO DE PROVA	14
3.5.	SISTEMA DE DECOLAGEM	14
3.6.	TEMPO MÍNIMO DE ABERTURA DA JANELA	14
3.7.	STARTING GATE.....	14
3.8.	PILÕES	15
3.9.	GOAL.....	15
3.9.1.	END OF SPEED SECTION	15
3.10.	DEADLINE DA PROVA.....	15
4.	RECLAMAÇÕES E PROTESTOS.....	15
4.1.	RECLAMAÇÕES.....	16
4.2.	PROTESTOS	16
4.3.	APELAÇÕES	16
5.	PENALIDADES E COMPENSAÇÃO.....	17
5.1.	PENALIDADES PERMITIDAS:	17
5.2.	APLICAÇÃO DAS PENALIDADES	17
5.3.	PENALIDADE PARA O VENCEDOR DO DIA	17
5.4.	PENALIDADES ESPECÍFICAS	17
5.5.	PONTOS DE COMPENSAÇÃO	19
6.	RASTREADORES CBVL E APURAÇÃO DOS RESULTADOS.....	19
6.1.	LIVE TRACKING CBVL	19
6.2.	APURAÇÃO	20
6.3.	DISTÂNCIA VOADA.....	20
6.4.	PARÂMETROS	21
6.5.	CRITÉRIO DESEMPATE NA PONTUAÇÃO DA ETAPA E NA COMPETIÇÃO.....	23
6.6.	DIVULGAÇÃO DOS RESULTADOS	23
7.	DESCARTES	23
8.	CATEGORIAS NA COMPETIÇÃO	24
9.	UTILIZAÇÃO DO GPS.....	24
9.1.	MODELOS ACEITOS	24
9.2.	VALIDADE DOS DADOS.....	25
9.3.	CRITÉRIO DE CHECAGEM	25
9.4.	CÁLCULO DE DISTÂNCIA DA PROVA	25
9.5.	PILÕES (WAYPOINTS) E ARQUIVO DE ESPAÇO AÉREO:	25
10.	RANKING CBVL	25
11.	GRUPO DE ACESSO AO CAMPEONATO BRASILEIRO.....	26
11.1.	DISTRIBUIÇÃO DAS VAGAS PARA A 1ª ETAPA:	26
11.2.	DISTRIBUIÇÃO DAS VAGAS PARA A 2ª ETAPA	26
11.3.	PILOTOS ESTRANGEIROS	27
12.	CRITÉRIOS PARA FORMAÇÃO DA EQUIPE DO MUNDIAL	27

13.	CRITÉRIOS PARA COMPOSIÇÃO DO RANKING LBCP.....	28
14.	INFRAESTRUTURA.....	29
14.1.	CONDIÇÕES TÉCNICAS DA RAMPA E ACESSOS.....	29
14.1.1.	ACESSO À RAMPA.....	29
14.1.2.	CONDIÇÕES DO GRAMADO.....	29
14.1.3.	DIVISÓRIAS E DEMARCAÇÃO DA ÁREA DE DECOLAGEM.....	30
14.1.4.	ABRIGO PARA OS PILOTOS E DIREÇÃO DE PROVA.....	30
14.1.5.	LANCHONETE.....	30
14.1.6.	BANHEIROS.....	30
14.1.7.	SISTEMA DE SOM.....	30
14.2.	SEGURANÇA PARA PILOTOS E VISITANTES.....	30
14.2.1.	BOMBEIROS.....	30
14.2.2.	AMBULÂNCIA.....	30
14.2.3.	POLÍCIA MILITAR.....	30
14.2.4.	HELICÓPTERO DE RESGATE.....	30
14.3.	VEÍCULOS PARA O TRANSPORTE DE PILOTOS E EQUIPAMENTOS TRANSPORTES.....	30
14.4.	Q.G.....	31
14.4.1.	LOCALIZAÇÃO.....	31
14.4.1.1.	CONDIÇÕES TÉCNICAS PARA ESCOLHA DO LOCAL DO Q.G.....	31
14.5.	COMUNICAÇÃO.....	31
14.6.	MAPAS.....	31
14.7.	CRACHÁS DE IDENTIFICAÇÃO.....	32
14.8.	CAMISETAS.....	32
14.9.	ADESIVOS DE IDENTIFICAÇÃO DOS CAPACETES.....	32
14.10.	FICHAS DE CONTROLE.....	32
14.11.	QUADRO DE PROVAS.....	32
14.12.	JUIZ DE DECOLAGEM.....	32
14.13.	DIA DE TREINO OFICIAL.....	32
15.	PREMIAÇÃO.....	33
16.	DISPOSIÇÕES GERAIS.....	34
17.	ANEXOS.....	35

1. Informações gerais

O Campeonato Brasileiro de Parapente 2020 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 aerodesportivo

Obrigatório para pilotos brasileiros (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 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-II e houver a presença de pilotos estrangeiros na competição, o idioma oficial será o inglês, por ser esta a língua oficial utilizada em eventos

internacionais. No briefing de segurança e nos briefings de prova, as informações deverão ser também apresentadas em inglês, além do idioma local, o português.

1.4. Diretoria Técnica de Parapente da CBVL

O Juiz Geral e o Apurador como membros técnicos contratados pela CBVL, assessorados por uma comissão de pilotos formada por representantes da CBVL (composta por 03 pilotos participantes da etapa), podendo ter suporte da Comissão Técnica da LBCP, todos devidamente nomeados e apresentadas antes do início da competição, constituem uma equipe que terá poder de decisão para os assuntos que porventura lhe sejam apresentados, devendo resolver todas as questões até o encerramento do evento, não necessitando ir ao conselho interno de diretoria da CBVL após o campeonato

1.5. 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.

1.6. 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.

1.7. Decolagem

É obrigatório o uso do adesivo de identificação da competição no capacete para entrar na área de decolagem.

1.7.1. A organização e a equipe técnica da etapa presumem que todos os competidores voarão cada prova. Caso o piloto não retire seu rastreador será considerado como “não decolou”. Caso tenha retirado o rastreador e decidir não decolar, deverá o devolver a equipe técnica o mais rápido possível, se assim não proceder, será penalizado na forma do item 5.4.11.

1.7.2. 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 da competição do ano anterior. A partir da segunda etapa, a ordem se dará pelo ranking atual da competição, bem como também será válido para prioridade o ranking do ano base atual apenas para os 10 primeiros colocados.

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.

1.7.3. 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.

1.7.4. 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.

1.8. 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

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.

1.9. Briefing de Segurança

Obrigatoriamente, antes do início da competição, será feito um briefing de segurança sobre as particularidades do local, limites do espaço aéreo (onde deverá ser informado o critério de medição de altura – GPS ou QNH ou outros), áreas perigosas, proibidas e restritas, condições climáticas previstas, parâmetros de pontuação, apresentação da equipe e etc. Este briefing poderá ser realizado na noite de credenciamento ou na rampa, antes do briefing diário, devendo ser devidamente avisado para todos os pilotos até 1 semana antes do início da etapa, com horário e local determinados. O não comparecimento do piloto acarretará penalização na forma do item 5.4.13.

1.10. 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.

1.10.1. 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.

1.10.2. Um tempo mínimo de 15 (quinze) minutos entre o término do briefing e a abertura da janela deverá ser obedecido.

1.10.3. 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, distancia 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, entre o download do gps 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.

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

A cada etapa do campeonato brasileiro, a CBVL e a LBCP, em conjunto com o Juiz Geral, elegerão 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:

1.13.1. Não poderá haver modificações no sistema do acelerador.

1.13.2. Não poderão 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.

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

1.13.4. 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. Todos 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.**

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

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

1.13.8. O piloto que voar a vela do tipo "2 lines" (duas linhas), deverá obrigatoriamente voar com seletes homologadas com sistema para se usar 02 reservas, com comandos acessíveis para ambas as mãos.

1.13.9. 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.

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

1.13.10. 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.

1.13.11. 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.

1.13.12. 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.

1.13.13. 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.

1.13.14. 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;

1.14. Denúncias de irregularidades

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

1.15. 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.

1.16. Valor de Inscrições

As inscrições para cada etapa do Campeonato Brasileiro terão o valor de referência de R\$ 750,00. Possíveis variações são conforme propostas apresentadas quando dos Editais de Concorrência ao calendário competitivo.

1.17. Equipe Técnica de Cada Etapa do Brasileiro

A equipe técnica que atuara 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 CT de competições da 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, Juizes de Decolagem (01 (um) juiz de decolagem para cada 40 pilotos inscritos)), contratados pelo organizador para trabalhar na etapa, deverão ter seus nomes submetidos a apreciação da CT de competições.

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, referendada pela Comissão Técnica da LBCP, que escolherá 03 (três) pilotos experientes, apresentados quando do 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 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 5.4.9 deste Regulamento.

2.5. 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 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 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 5.4.7 deste regulamento, mesmo que tenha demonstrado a não intenção de entrar na nuvem. Como argumento para reclamação ou protesto, o piloto que se sentir prejudicado deverá anotar as coordenadas do local em que a entrada na nuvem ocorreu através de um “mark enter” 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

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 juiz geral pode interromper ou cancelar uma prova por questões de segurança.

Em provas de “race to goal”, se ao menos um piloto tiver chegado ao goal, ou pelo menos 1:00 h de prova tiver sido voada após a abertura do start gate, a prova será interrompida e sua pontuação apurada verificando-se o track log 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).

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 prova

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, representantes da CBVL e LBCP, apresentados quando do ato da confirmação das inscrições em lista pré-estabelecida, escolhidos pelo voto individual de todos os inscritos e divulgada no briefing de segurança.

As provas serão formuladas e apresentadas ao Juiz Geral para que o mesmo 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 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 do mesmo. 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 virtual comprovado somente através do tracklog do gps.

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

3.9.1. End of Speed Section

Os pilotos devem obrigatoriamente entrar no cilindro do último 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 por 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. 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, 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.

4.1.1. 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.

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

4.1.3. O Juiz Geral lidará com as reclamações com rapidez.

4.2. Protestos

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

4.2.2. 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.

4.2.3. 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.

4.2.4. 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.

4.2.5. A Comissão de Protestos será composta por 03 (três) membros titulares mais 03 (três) suplentes, escolhidos entre os membros da equipe técnica da etapa (Apurador, Coordenador de Segurança, Coordenador de Resgate, Coordenador de Decolagem) que não estejam envolvidos no protesto, membros da Diretoria da CBVL e/ou pilotos experientes.

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

5.4.4. Pouso e nova decolagem ao longo da prova: 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 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.

5.4.8. 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.

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

5.4.10. 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 na vela ou numeral errado: 100 pontos por prova voada nessas condições.

5.4.12. 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, pontuação do dia zerada.

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

5.4.14. Voar sem assinar a lista de presença e/ou sem utilizar o Live Tracker: será marcado no resultado como “não decolou”.

5.4.15. 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 de pilotos formada por representantes da CBVL e a Comissão Técnica da LBCP. Protestos. O juiz geral em comum acordo com a comissão de pilotos

formada por representantes da CBVL e Comissão da LBCP, 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. 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 o mesmo 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 Freqüência 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 do mesmo. A mesma penalidade será feita ao piloto que não comparecer pessoalmente 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

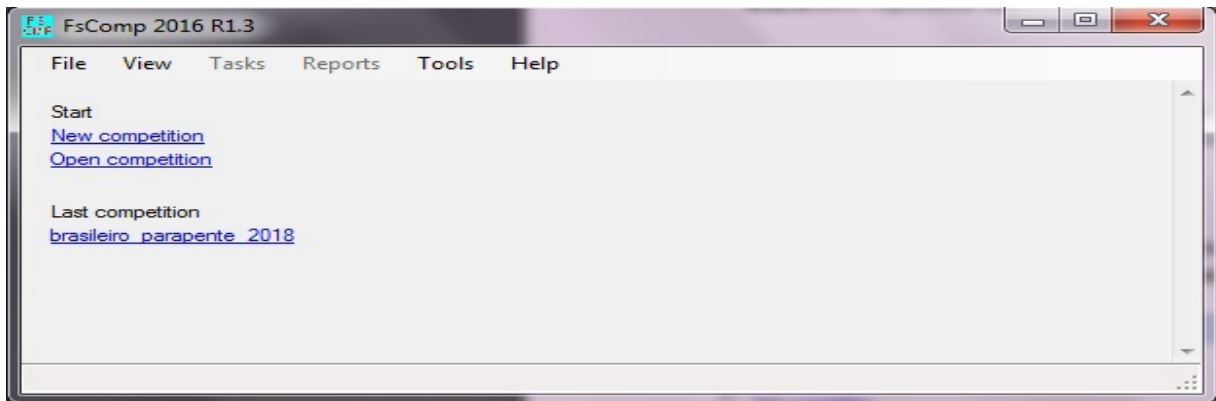
A marcação da distância voada será sempre estipulada em função da distância do próximo objetivo, menos quanto faltou ao piloto para chegar lá.

O sistema de medição de distâncias utilizado será o WGS84 Elipsoide, com tolerância de 0,1%.

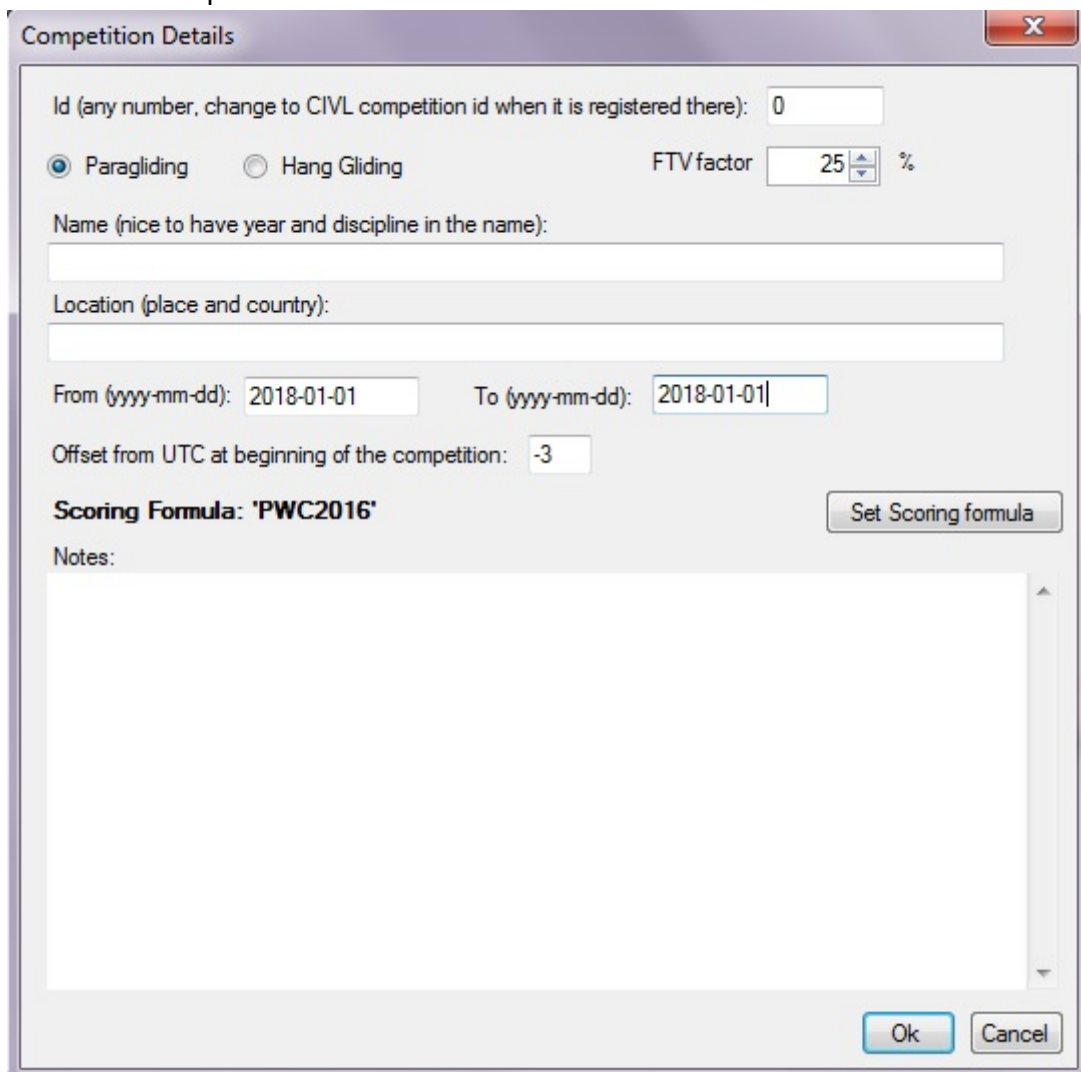
Nota: Segundo normas FAI, para eventos Cat. 2 podem usar até 0,5%, já eventos Cat. 1 usam 0,1%. Tratando o campeonato brasileiro como treinamento para “campeonato mundial”, adotaremos como critério considerar o evento como se fosse Cat. 1.

6.4. Parâmetros

O programa utilizado será o FSComp 2016 R1.3 com a fórmula PWC 2016, sendo considerados os parâmetros conforme demonstrados:



Tela de parâmetros 01:



Competition Details

Id (any number, change to CIVL competition id when it is registered there): 0

Paragliding Hang Gliding FTV factor 25 %

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

Location (place and country):

From (yyyy-mm-dd): 2018-01-01 To (yyyy-mm-dd): 2018-01-01

Offset from UTC at beginning of the competition: -3

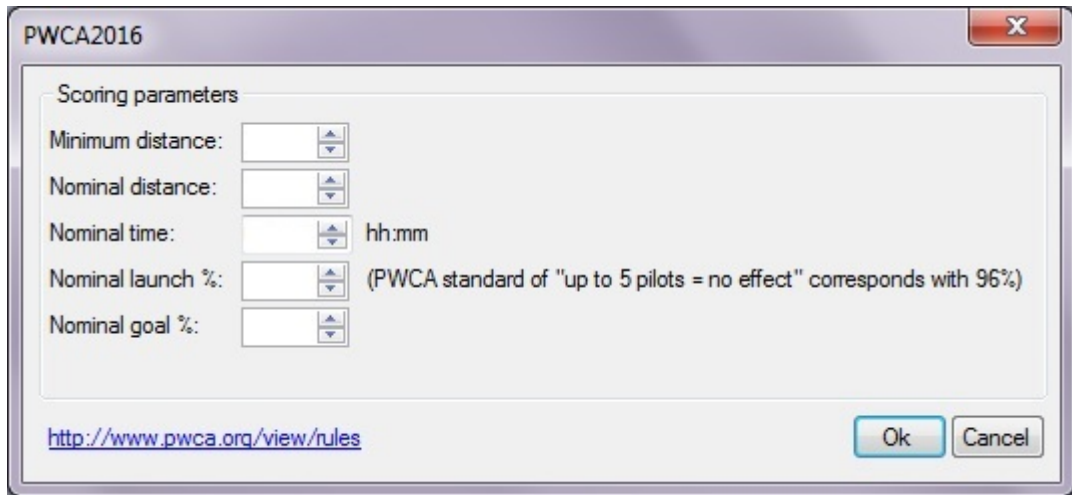
Scoring Formula: 'PWC2016' Set Scoring formula

Notes:

Ok Cancel

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

Tela de parâmetros 02:

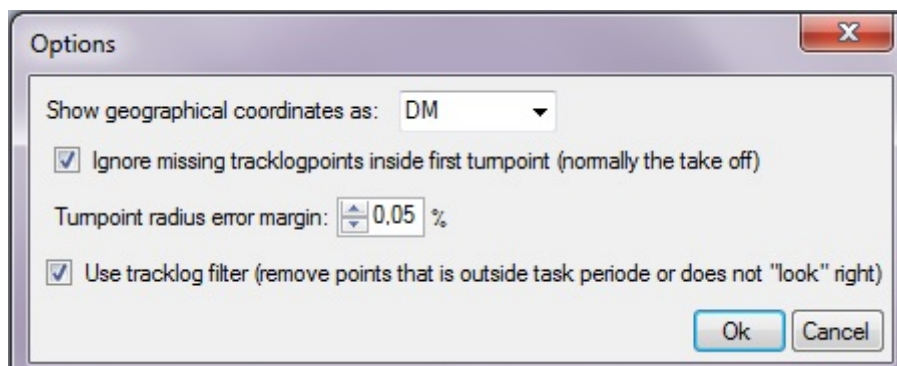


- As provas com pontuações máximas inferiores a 200 pontos, serão invalidadas.

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%), sendo:

- O parâmetro "nominal distance" será alterado para cada prova e valerá 70% da distância da prova, limitado ao mínimo de 50 km;
- O parâmetro "tempo do vencedor" será de 1,5 hora;
- O parâmetro "percentual de pilotos no Goal" será de 30%;
- E a "distância mínima" 6 Km.

6.4.1. No FSComp deverá estar configurado no campo " Turnpoint radius error margin " o limite máximo de 0,2%, seguindo orientações para eventos FAI 2.



(imagem ilustrativa)

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

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

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. Por padrão, o horário de divulgação dos resultados será:

6.6.1.1. Dentro de uma hora após o encerramento do download dos GPS, e, no caso de apuração via Live Tracker, após a confirmação de que todos os pilotos já foram resgatados e estão a caminho do QG: divulgação dos resultados provisórios;

6.6.1.2. Até as 10:00h do dia seguinte: divulgação do resultado das reclamações apresentadas por escrito ao Juiz Geral.

6.6.2. Os resultados oficiais serão divulgados após todas as reclamações terem sido tratadas.

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

6.6.4. 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.

6.6.5. 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 **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/civil-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;
- Equipe vencedora será a que acumular a maior somatória de pontos válidos

Texto original:

https://www.fai.org/sites/default/files/civil/documents/ccc_paragliders_requirements_2018_v1.9.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/sites/default/files/civil/documents/cat_1_instruments_e2019-06-24_bw.pdf

9.2. 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 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;

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. Grupo de Acesso ao Campeonato Brasileiro

11.1. Distribuição das vagas para a 1ª Etapa:

- 60 primeiros do ranking CBVL (etapas do Brasileiro ano base anterior);
- 05 vagas feminina (definidas pelo ranking ano base anterior);
- 05 Wildcards a serem distribuídos a pilotos com histórico bem definido, aprovados pela Diretoria Técnica da CBVL;
- 30 Vagas de estrangeiros – caso não utilizados revertidas para as Federações Estaduais;
- 30 Vagas das Federações Estaduais, sendo 01 vaga pra cada uma das 12 Federações ativas e as 18 restantes divididas considerado uma média do número de filiados por Federação e do número de pilotos que disputaram o respectivo Campeonato Estadual tendo como base o ano anterior (cada um desses com peso igual).

Vagas:

Rio de Janeiro -> 4 + 1

São Paulo -> 4 + 1

Minas Gerais -> 3 + 1

Santa Catarina -> 2 + 1

Rio Grande do Sul -> 2 + 1

Espírito Santo -> 2 + 1

Paraná -> 1 + 1

Bahia -> 1

Ceará -> 1

Goiás -> 1

Mato Grosso -> 1

Mato Grosso do Sul -> 1

OBSERVAÇÃO: Onde se lê “ano base anterior”, refere-se ao ano anterior ao ano vigente da primeira etapa do campeonato brasileiro.

11.2. Distribuição das vagas para a 2ª Etapa

- 95 primeiros classificados na 1ª Etapa do ano vigente
- 03 vagas feminina segundo ranking da 1ª Etapa do ano vigente
- 02 Wildcards CBVL (a critério da DT CBVL)
- 30 Vagas para estrangeiros – caso não utilizados revertidas para os seguintes da 1ª Etapa (96º em diante)

Nota: Para ter acesso ao Campeonato Brasileiro do ano seguinte, o piloto deverá conquistar sua vaga através dos campeonatos estaduais. Atentar aos Estados que têm ranking ativo (listados acima), obtendo uma das vagas disponibilizadas as Federações.

11.3. 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 1500 do ranking WRPS.

Nota: A CBVL indicará uma comissão de 03 pilotos para julgar as exceções.

12. Critérios para Formação da Equipe do Mundial

O ranking da LBCP que determinará 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 120 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
- Sul Brasileiro - 0,95

Nota: O limite máximo 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% = $14 \times 0,8 = 11,2$ 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 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 seria 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
- Brasileiro - 1,00
- Sul Brasileiro - 0,95
- Desafio Sudeste - 0,95

Nota: O limite máximo 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 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 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 seria 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. 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. Infraestrutura

14.1. Condições Técnicas da Rampa e Acessos

14.1.1. Acesso à rampa

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.

14.1.2. Condições do Gramado

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

14.1.3. Divisórias e demarcação da área de decolagem

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

As áreas de decolagem devem estar demarcadas por fitas ou cordas.

14.1.4. Abrigo para os pilotos e direção de prova

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

14.1.5. Lanchonete

Que sejam observadas e seguidas às leis de Vigilância Sanitária do município sede da etapa.

14.1.6. Banheiros

É obrigatória a locação de sanitários químicos na ausência de banheiros em quantidade suficiente na rampa.

14.1.7. Sistema de som

Sistema de som, com microfone, cobrindo toda área de decolagem, é obrigatório, para auxiliar o briefing diário e durante o decorrer da prova;

14.2. Segurança para Pilotos e Visitantes

14.2.1. Bombeiros

É **obrigatório** a presença de pelo menos dois homens e viatura de apoio na rampa de decolagens com equipamentos de rapel e socorro em altura.

14.2.2. Ambulância

É **obrigatório** a presença da ambulância com UTI embarcada e 01 (uma) equipe especializada em primeiros socorros na rampa de decolagens.

14.2.3. Polícia Militar

Se possível, presença da Polícia Militar para garantir a segurança dos participantes e turistas.

14.2.4. Helicóptero de Resgate

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

14.3. Veículos para o Transporte de Pilotos e Equipamentos Transportes

É obrigatório o transporte dos pilotos e equipamentos a decolagem e esquema de resgate dos pilotos ao longo do percurso da prova, em veículos apropriados e cobertos (vans, ônibus, etc.), em todos os dias de competição, inclusive no dia de treino livre.

Não será permitido transporte de pilotos bem como equipamentos em veículo aberto, tão somente deverá ser feito em veículos “cabinados” e próprios para tal fim.

Os equipamentos devem ser transportados preferencialmente em caminhões baú, ou devidamente enlonados.

Não será permitido excesso de lotação. Deverão existir bancos para todos os pilotos transportados;

14.4.Q.G

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.

14.4.1. 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:

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

- Sendo preferencialmente um 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;
- Internet obrigatória disponível para atualização de resultados;
- Impressora multiuso (com cd de instalação) e materiais de escritório.

14.5. Comunicação

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

As frequências e números de emergência deverão ser informados antecipadamente e afixadas nos crachás, mapas dos pilotos e quadro de provas, bem como anunciadas todos os dias antes do início da prova no serviço de som.

Serão pelo menos 3 (três) frequências disponíveis: Organização, emergência e resgate.

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

14.6. Mapas

É obrigatória a distribuição de um mapa regional para cada piloto inscrito no evento, constando a lista completa dos way-points, frequências de rádio, números de emergência e report-back.

É obrigatória a colocação de mapa tipo outdoor com tamanho de 3,00 x 2,00 na rampa de decolagem para auxiliar o briefing diário e visualização da prova.

14.7. Crachás de Identificação

É obrigatório e deverá ser distribuído para cada piloto inscrito no evento para fins de identificação de nome e número do piloto, contendo ainda frequências do evento e informações de report-back.

14.8. Camisetas

É obrigatória a distribuição de pelo menos uma unidade para cada piloto inscrito no evento.

14.9. Adesivos de identificação dos capacetes

É obrigatório devendo conter o número de identificação do piloto.

14.10. Fichas de controle

É obrigatória e deverá conter a relação de todos os pilotos inscritos com seus respectivos números e serão usadas em 3 situações distintas e obrigatórias a seguir:

- Ficha de controle de traslado para a rampa;
- Ficha de controle de decolagens;
- Ficha de report-back.

14.11. Quadro de provas

É obrigatório o quadro de provas nas medidas de 2,00 x 1,50 e deverão constar todas as informações pertinentes a prova do dia.

14.12. Juiz de Decolagem

Deverá haver 01 (um) juiz de decolagem para cada 40 pilotos inscritos. Este deverá organizar e fiscalizar as decolagens inclusive a ordem da prioridade e o tempo limite individual de cada piloto e deverá formar/liderar sua equipe de auxiliares de rampa (abridores de vela). Estará subordinado diretamente ao Juiz da Competição.

14.13. Dia de Treino Oficial

A organização disponibilizará toda a infraestrutura de transporte, acomodação, alimentação e segurança, exigidos no Manual do Organizador, já quando do dia de treino oficial.

A comissão de pilotos formada por representantes da CBVL na etapa e da Direção da Liga de Competidores checará todo o cumprimento dos itens exigidos e os apresentados quando da proposta.

Um briefing deverá ser realizado pelo Juiz Geral, onde esse passará informações mínimas como áreas de risco, frequências e telefones de emergência e resgate, e possivelmente uma pequena “prova teste” poderá ser disponibilizada aos pilotos. Caso essa não seja realizada, no mínimo um pouso seguro deverá ser indicado.

15. 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

✓ 10º 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 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.

16. Disposições gerais

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

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 LBCP e pelo Juiz Geral.

O campeonato brasileiro de parapente é um evento sob a coordenação geral da CBVL, sendo esta respaldada por sua equipe técnica conforme disposta abaixo:

- Comissão de pilotos formada por representantes da CBVL
- Comissão Técnica da LBCP
- Juiz Geral
- Apurador

17.Anexos

ANEXO 1: Resolução CBVL quanto a obrigatoriedade carteira FAI.



RESOLUÇÃO Nº 001/2019

O PRESIDENTE DA CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE VOO LIVRE – CBVL, no uso de suas atribuições estatutárias e regimentais, conforme disposto no artigo 38 do Estatuto da Confederação, passa a fazer a seguinte análise e resolução:

CONSIDERANDO que as competições oficiais CBVL (Brasileiro de Parapente e Brasileiro de Asa Delta) recebem registro e chancela FAI para integrar calendário e ranking internacional das modalidades e as disposições trazidas pela ATA de A.G.O., realizada em 05/12/2018, disponível no link <https://www.abvl.net/downloads/Ata-AGO-2018-12-05.pdf>;

CONSIDERANDO que os competidores destes eventos devem manter seu cadastro atualizado e suas habilitações CBVL e FAI em dia;

CONSIDERANDO que as Habilitações FAI são digitalmente emitidas no Brasil pela CAB (Confederação de Aerodesporto Brasileiro) a qual a CBVL é filiada e emite aprovação aos requerimentos de pilotos do Voo Livre;

CONSIDERANDO que o custo desta habilitação foi significativamente reduzido pela dedicação e esforço da gestão 2016/2018 da CBVL, baixando de R\$270,00 (+ taxas) em 2017, para R\$90,00 (+ taxas) em 2019;

CONSIDERANDO que o custo de contribuição em Taxa FAI, referente a chancela anual da Federação Aeronáutica Internacional, já é dividida entre todos os pilotos filiados a CBVL;

CONSIDERANDO que a licença FAI é solicitada apenas para pilotos competidores e também a pilotos que vão voar fora do país;

CONSIDERANDO que o requerimento da Carteira FAI é realizado diretamente pelo piloto ao site da CAB, através do link: <https://licenca.cab.org.br/#!/login>, e, a cobrança do valor deverá ser gerido pelo site da CBVL;



CONSIDERANDO que a cobrança do valor da Carteira FAI, adicionada ao valor da inscrição do evento, não constou no Edital de Processo Seletivo realizado em 2018.

RESOLVE:

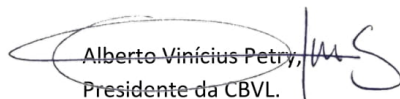
1º - Promover a inclusão da exigência da Carteira FAI 2019 nos regulamentos dos Campeonatos Brasileiros de Parapente 2019 e Asa Delta 2019, para validação de inscrições e ranking, nas etapas realizadas em 2019;

2º - Possibilitar o pagamento da Carteira FAI, através do site da CBVL, com a opção de pagamento à vista ou parcelado pelo sistema PagSeguro, utilizando Cartão de Crédito;

3º - Solicitar ao responsável pela programação do sistema informatizado online CBVL, no prazo de 10 dias a contar desta Resolução, que promova a inclusão de um "link" ou procedimento que viabilize ao piloto confederado, em dia, o pagamento da Carteira FAI.

4º - Esta Resolução entrará em vigor na data de 14 de janeiro de 2019.

Rio de Janeiro, 14 de janeiro de 2019.


Alberto Vinicius Petry,
Presidente da CBVL.

ANEXO 2: Resolução LBCP quanto a eliminação da categoria SPORT do campeonato brasileiro 2019.

LBCP	RESOLUÇÃO 001 – 2019	FOLHA	REVISÃO
		1/1	0

Arcos, 16 de janeiro de 2019

1. Exclusão Categoria Sport do Campeonato Brasileiro 2019

1.1. Critérios Adotados

Analisando exclusivamente a finalidade do campeonato brasileiro de parapente e na exigência técnica que o evento necessita, a LBCP – Liga Brasileira dos Competidores de Parapente, após 03 anos de análises estatísticas verificando as porcentagens dos competidores de cada categoria, verificou neste período a diminuição da categoria “B” e ascensão da categoria aspirante. Com inúmeras discussões sobre o assunto chegamos à conclusão que, com o desenvolvimento dos estaduais, atualmente há competições que podem atender a categoria de forma satisfatória.

1.2. Condições Extras Analisadas

Uma vez aceitas as inscrições das velas categoria “B” no evento, as comissões técnicas e de segurança do campeonato brasileiro, obrigatoriamente deveriam prever provas e principalmente liberar as decolagens com condições iguais de decolagens para todas as velas, deixando a competição justa a todas as categorias.

Como já ocorrido nas competições do brasileiro, dias possíveis de voos para velas com performance superiores a categoria “B”, não foram liberadas as decolagens por falta de condições seguras e de igualdade para todas as categorias.

1.3. Definição Final

Baseado na finalidade do campeonato brasileiro, que não somente por classificação eleger o melhor piloto do Brasil, este evento é a base para o ranking do qual se formará a equipe que representará o Brasil nos campeonatos mundiais.

Com base nesta finalidade, fortaleceu-se a ideia de eliminar a categoria da competição e o projeto entraria em vigo a partir de 2019.

1.4. Nota

Não será de caráter proibitivo a participação de velas “B” na competição.

Sabendo-se que as provas tecnicamente elaboradas bem como as condições de voo do dia, não serão contempladas condições de igualdade para as velas da categoria “B”.

Mauro A. S. Arruda
Presidente LBCP

Liga Brasileira dos Competidores de Parapente

