



**CONFEDERAÇÃO
BRASILEIRA DE
VOO LIVRE**

REGULAMENTO DO CAMPEONATO BRASILEIRO DE HIKE AND FLY 2026

Diretoria Técnica de Hike and Fly

RIO DE JANEIRO /RJ



1. Informações gerais

O Campeonato Brasileiro de Hike and Fly 2026 será realizado em uma etapa, que consistirá, preferencialmente, em um dia de treinamento e briefing de segurança (geralmente na quinta-feira), seguido por 03 dias de competição, de sexta a domingo. Os eventos devem ser cadastrados como FAI2.

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 Diretor de Prova tem o poder de aplicar ou enquadrar a penalidade que julgar pertinente.

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 Hike and Fly, esteja devidamente inscrito e em dia com sua identidade FAI.

1.3. Certificado de piloto aero desportivo

Obrigatório para pilotos brasileiros (PROVA ANAC).

1.4 Para participar do Campeonato Brasileiro de H&F o piloto deverá portar a carteira de habilitação desportiva emitida pela CBVL **Nível 3 ou IPI4**, estando adimplente com:

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

OBS: Pilotos que não são Nível 3 podem se inscrever e participar após anuência da Diretoria de Hike and Fly da CBVL, mediante a apresentação de experiências em outras



competições, que comprovem que o mesmo está apto a participar do Campeonato Brasileiro de Hike and Fly.

1.5 Regras locais

Se houver necessidade de aplicação de regras locais pelo organizador da etapa, estas devem ser informadas à Diretoria Técnica de Hike and Fly da CBVL para aprovação, com um mês de antecedência ao início do evento, para que as novas regras possam ser disponibilizadas no website.

1.6 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.

1.7 Report back obrigatório

O piloto que desistir da prova, deve reportar sua decisão imediatamente a organização e caso precise de resgate, o mesmo deverá ser solicitado. O piloto que decidir paralisar sua prova antes da linha de chegada e demorar muito ou não fazer o report back, será penalizado. Em caso de início de operações de busca e salvamento desnecessárias, causadas por um piloto que realizou report back tarde ou que reportou falsamente que necessita de assistência, o mesmo poderá ser penalizado.

A penalização somente será aplicada se ficar comprovado que o piloto agiu com negligência, causando mobilização desnecessária de equipes ou descumprindo os procedimentos de segurança definidos no briefing.

Nestes casos, o Diretor de Prova poderá aplicar:



- Advertência, em caso de atraso justificado;(definir o que é atraso justificado).
- Desclassificação da etapa, se comprovado que o piloto gerou mobilização indevida de busca por negligência grave.

Em hipótese alguma será penalizado o piloto que atuar de boa-fé, enfrentando dificuldades legítimas de comunicação ou deslocamento.

1.8 Briefing de Segurança

Obrigatoriamente, antes do início da competição, será feito um briefing de segurança sobre as particularidades do local, limites do espaço aéreo (onde deverá ser informado o critério de medição de altura – GPS ou QNH ou outros), áreas perigosas, proibidas e restritas, condições climáticas previstas, parâmetros de pontuação, apresentação da equipe etc. Os pilotos deverão ser informados da importância de compreenderem as regras de pontuação e o efeito de não largarem para a prova, afetando a pontuação geral. Este briefing deverá ser realizado na noite de credenciamento, 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.

1.9 Tempo de descanso

Um tempo mínimo de descanso de 8 horas deve ser cumprido pelos pilotos.

2.0 Ajuda externa a competidores

É proibido qualquer tipo de assistência física ao competidor durante a prova, incluindo transporte de equipamentos obrigatórios, tração, deslocamento motorizado ou carregamento de material por terceiros. Também é proibida a ajuda competitiva direta de outros pilotos não participantes do evento, como:

- Indicação intencional de térmicas ou condições de vento por rádio;
- Voo em formação ou orientação deliberada de rota;



- Apoio de navegação no percurso.

Qualquer abuso, conduta antidesportiva ou vantagem obtida por terceiros será avaliada pela Direção de Prova, podendo resultar em advertência, dedução de pontos ou desclassificação, conforme a gravidade.

2.1 Checagem do Equipamento

Somente velas homologadas nas categorias A, B, C e D, poderão participar do campeonato e cada parapente deverá ser voado dentro das limitações de sua homologação e daquelas publicadas pelo fabricante, usando o mesmo padrão de componentes usados no primeiro dia. Qualquer modificação no parapente que o tirem de sua homologação não são permitidas. Somente serão permitidas violações a essa regra nos casos de reparos essenciais. A cada etapa do campeonato brasileiro a Diretoria Técnica de Hike and Fly da CBVL, em conjunto com o Juiz Geral, elegerá uma comissão técnica para inspeção da regularidade dos equipamentos, e, caso necessário, impedi-los de voar por razões de segurança. Itens que serão checados conforme critérios adotados pela FAI/PWC:

2.1.1. Não poderá haver modificações no sistema do acelerador.

2.1.2. Não poderá haver quaisquer modificações no parapente (estruturas homologadas junto ao conjunto da vela, ou seja, tirantes, trimmers, etc.), exceto no comprimento da linha principal dos freios.

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

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

2.1.5. Todos os pilotos devem voar com seletes com protetor: EM 1651 / LTF 91/09.



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

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

2.1.8 Todos os pilotos devem portar um rastreador via satélite habilitado (Garmin InReach ou Spot) cujo link deverá ser compartilhado com a organização.

2.1.9 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.

2.1.10 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 navegação.

2.1.11 É recomendável ter um dispositivo GPS que possa fornecer um arquivo GPX ou IGC com altitude GPS (O celular também pode servir como backup do trajeto do GPS).

2.1.12 Material adicional recomendado: Refletores para caminhadas noturnas, vestuário funcional e adequado às condições meteorológicas (óculos de sol, proteção solar, proteção contra chuva), pequeno kit de primeiros socorros, bastões de caminhada, comida para viagem e água.

2.2 Regras de Espaço 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.

2.3 Denúncias de irregularidades

Se verificado por um ou mais competidores algum tipo de irregularidade nos equipamentos de um outro competidor ou alguma infração durante a corrida e ele ainda



não tenha sido convocado pela comissão de prova, 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.

2.4 Valor das Inscrições

O valor das inscrições do Campeonato Brasileiro de Hike and Fly terão o valor mínimo de R\$600,00. Possíveis variações são conforme propostas apresentadas quando dos Editais de Concorrência ao calendário competitivo.

2.5 Equipe Técnica de cada etapa do Campeonato Brasileiro

A equipe técnica que atuará em cada etapa do brasileiro deve ter pelo menos um Diretor de Prova e um Juiz de Prova, que serão escolhidos pelo Diretor Técnico de Hike and Fly da CBVL e o organizador.

2.7 Reunião Juiz de Prova e Diretor de prova

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

3. Segurança

3.1 Comissão de Segurança

É obrigatória a formação de uma Comissão de Segurança antes do início de cada etapa da competição. Esta será formada pelo Diretor de Prova, que escolherá 03 (três) pilotos experientes indicados pela Diretoria Técnica de Hike and Fly da CBVL, apresentados durante o briefing de segurança.

3.2. 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 Diretor de Prova, 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)

3.3 Espaço Aéreo Controlado

Os organizadores deverão especificar na sua Regulamentação Local e no briefing de segurança espaços aéreos controlados ou outras áreas onde o voo é permitido. Tais áreas deverão ser evidenciadas também no briefing do dia, marcadas nos mapas publicados e fornecidos aos competidores, quando do upload, bem como em arquivos de formato openair .txt, para exibição nos instrumentos de voo e verificação de pontuação. As invasões de espaço aéreo, vertical ou horizontal, serão punidas.

3.4. Voo Agressivo

É responsabilidade de todo piloto voar de maneira a manter a sua segurança pessoal e a de outros. Estes voos agressivos, embora subjetivos em algumas situações, podem ser identificáveis pelos tracklogs e devem ser denunciados pelos demais pilotos ao Diretor de Prova 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 Diretor de Prova pode penalizar competidores que não observarem estas regras, ou até mesmo excluí-los da competição.

3.5. Condições pessoais de voo



Qualquer lesão e/ou ingestão de medicamentos que possam afetar a caminhada, o voo ou o pouso do piloto, inclusive os que possam configurar doping, devem ser comunicados ao Diretor de Prova ou ao Apurador 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.

3.6. Nível técnico do piloto

Pilotos que não apresentarem nível técnico adequado (tentativas de decolagens mal feitas, pousos fortes, não respeitando normas de tráfego, etc), colocando em risco a si e a outros pilotos poderão ser excluídos da competição pelo Diretor de Prova.

3.7. Prevenção de Colisões

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.

3.8. Voos em nuvens

O voo em nuvens é proibido. Este é caracterizado quando o piloto ou qualquer parte do seu equipamento desaparecer da vista dos pilotos próximos. O piloto que o fizer, sofrerá as penalidades previstas neste regulamento, mesmo que tenha demonstrado a não intenção de entrar na nuvem. Como argumento para protesto, o piloto que se sentir prejudicado poderá utilizar registro (em vídeos ou fotos) ou testemunhas.

4. Provas



4.1 Tipos de prova

As provas do Campeonato Brasileiro de Hike and Fly serão, preferencialmente, do Tipo C descrito no Regulamento do Ranking Brasileiro de Hike and Fly, ou seja, serão eventos com 3 provas diferentes. Cada evento poderá incluir três provas independentes, realizadas em dias consecutivos, com largada, no mínimo três pontos de virada e linha de chegada, respeitando sempre as condições meteorológicas e de segurança.

5. Pontuação

5.1 A pontuação seguirá a fórmula padronizada do Ranking Brasileiro, com base na distância percorrida (voo + caminhada) e no tempo gasto para completar a prova, de acordo com a seguinte fórmula:

$$P = 1000 \times (D/D_{\max}) \times F_{\text{tempo}} \times F_{\text{chegada}}$$

Onde:

P = Pontuação final do piloto na etapa

D = Distância total percorrida (soma de voo + caminhada em linha reta entre os pontos)

D_{\max} = Distância do vencedor

F_{tempo} = Fator de tempo = $T_{\text{vencedor}}/T_{\text{piloto}}$

F_{chegada} = bônus de chegada

- 1,0 para quem completou 100% do percurso.
- 0,7 para quem percorreu $\geq 90\%$ do percurso.
- 0,5 para quem percorreu $\geq 50\%$ do percurso.
- 0,25 para quem percorreu $\geq 25\%$ do percurso.
- 0,0 para quem percorreu $< 25\%$ do percurso.

Como se trata de uma prova do tipo C, o multiplicador será 1,5.

5.2 A pontuação será apurada separadamente em duas categorias: geral e feminino. O(a) campeão(ã) da categoria receberá pontuação proporcional à fórmula aplicada, podendo ser inferior ao máximo da etapa caso não tenha alcançado o goal (exemplo: campeã feminina que percorreu mais de 50% do percurso, mas não finalizou, receberá



0,5 como fator de chegada). Dessa forma, o(a) campeão(ã) da categoria não recebe automaticamente a pontuação máxima da etapa, mas sim o valor definido pela fórmula.

5.3 Interrupção ou cancelamento da prova

O Diretor de Prova pode interromper ou cancelar uma prova por questões de segurança. No caso de uma prova interrompida, a sua pontuação será apurada verificando-se o tracklog do competidor até os 5 minutos que antecedem o momento da interrupção.

5.4 Comissão de provas

É obrigatória a formação de uma Comissão de Prova no início de cada etapa da competição. Esta será formada por 03 (três) pilotos experientes, escolhidos entre possíveis candidatos e indicados pelo Diretor de Prova e Diretoria Técnica de Hike and Fly da CBVL, divulgada no briefing de segurança. As provas serão formuladas em conjunto levando em consideração os aspectos de segurança, meteorologia, técnico e esportivo.

5.5 Pontos de virada

Para comprovar a passagem de um ponto de virada o organizador pode utilizar uma placa com a assinatura dos atletas. No caso de Turnpoint raio, o tracklog do gps do atleta deve mostrar pelo menos um ponto dentro do cilindro do pilão seja qual for o raio dele.

5.6 Deadline da prova

Se necessário, um horário limite para o término da prova do dia poderá ser estipulado pelo Diretor de Prova e comunicado no Briefing.

6. Segurança

6.1 A organização deve dispor de uma equipe de resgate terrestre com ambulância e carro 4x4, além de pelo menos um canal emergencial com uma equipe de resgate aérea.



É desejável que haja uma comunicação oficial com hospitais e unidades do SAMU regionais.

6.2 A organização deve incluir na taxa de inscrição a taxa para contratação de seguro de vida e acidentes pessoais válido para esportes aéreos

6.3 O atleta deve interromper sua prova em caso de condições meteorológicas adversas, acidentes ou ferimentos graves que o impeçam de continuar.

7. Reclamações e Protestos

7.1 Qualquer piloto participante do Campeonato Brasileiro de Hike and Fly pode fazer uma Reclamação ou mesmo um Protesto à decisão do fato reclamado. 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.

7.2 Se o competidor não ficar satisfeito com o julgamento de sua reclamação, poderá apresentar um protesto, por escrito, ao Juiz Geral. Os protestos devem ser apresentados no prazo máximo de uma hora após a notificação do resultado da reclamação pelo Juiz Geral, mediante pagamento da taxa de R\$ 150,00. No último dia da competição, os protestos devem ser apresentados no prazo máximo de 20 (vinte) minutos após a notificação do resultado da reclamação pelo Juiz Geral.

8. Penalidade e Compensação

O Juiz Geral deverá aplicar penalidades por violação ou não cumprimento de qualquer regra. Para uma situação ou caso que não esteja explicitamente previsto no regulamento, o Juiz Geral deverá recorrer à comissão de pilotos formada pela Diretoria Técnica de Hike and Fly da CBVL. A gravidade das penalidades pode variar de, no mínimo, uma simples advertência, até uma desqualificação, conforme apropriado. Exceto onde indicado de outra forma neste regulamento, as penalidades aplicadas pelo Juiz Geral serão a seu critério, podendo ser:



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

9.1 Penalidades Específicas

Item	Descrição	Penalidade
9.1.1 Os pilotos devem levar sempre seu equipamento obrigatório	Sem algum equipamento	Desclassificação
9.1.2 Ao pilotos é permitido apenas um conjunto de equipamentos para os 5 dias de prova.	Troca de equipamentos sem comunicação	Desclassificação
9.1.3 Os pilotos só podem se locomover a pé ou de parapente.	Não se locomover a pé ou de parapente	Desclassificação
9.1.4 Todos os pilotos devem respeitar as Regras de Espaço Aéreo vigentes no Brasil	Não respeitar as regras e boas práticas de voo	2h
9.1.5 Conduta perigosa		3h



9.1.6 É proibido voar em equipe organizada por pilotos não participantes do evento	Voar em equipe	Desclassificação
9.1.7 Rastreador	Rastreador desligado	Tempo desligado = tempo descontado
9.1.8 Emergência	Piloto que não prestar socorro a outro piloto (evidenciado)	Mínimo de 3h
9.1.9 Emergência	Piloto que parar sua prova para prestar socorro (evidenciado)	2h de bônus
9.1.10 No Turnpoint os pilotos precisam assinar uma placa dedicada para "Turnpoint Válido"	Não assinar a placa	Turnpoint inválido
9.1.11 Atitude antidesportiva		Análise de acordo com o acontecimento
9.1.12 Proibido voar nas nuvens		Pontuação do dia zerada
9.1.13 Invasão de espaço aéreo, vertical ou horizontal		10 minutos por metro invadido até 50m; pontuação do dia zerada após 50m.
9.1.14 Inexistência de tracklog no GPS ou tracklog não contínuo por mais de 10 minutos.		Pontuação do dia zerada.



9.1.15 Não realizar ou demorar muito para realizar o report back em caso de paralisação de sua prova		De advertência até a desqualificação do evento e possível reembolso de custos com busca e salvamento.
9.1.16 Não seguir instruções da equipe técnica ou da organização do evento, comportamento abusivo contra qualquer membro da equipe técnica ou da organização		Penalidades a critério do Diretor de Prova.

10. Rastreadores CBVL e Apuração dos resultados

10.1. Live Tracking CBVL

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

10.1.2. 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.

10.1.3. Qualquer competidor que não levar seu Rastreador em voo será considerado como “não largou” naquele dia e não marcará nenhum ponto, mesmo mediante a apresentação do GPS.



10.1.4. 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”.

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

10.1.6. 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.

10.1.7. O piloto que decidir não largar 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.

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

OBSERVAÇÕES:

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



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

11. Resultado

11.1 A ordem de chegada dos atletas definirá a colocação e o tempo de conclusão será utilizado no cálculo da pontuação.

11.2 Em caso de empate:

11.2.1 Maior somatória de distância voada;

11.2.2 Havendo empate no critério acima, o desempate se dará por idade de voo, ou seja, ganhará aquele que tiver menos tempo na prática do voo livre.

11.3 A soma da pontuação das duas etapas do Campeonato Brasileiro de Hike and Fly definirá o resultado final e serão classificados os 5 primeiros colocados geral e feminino.

12. Divulgação dos Resultados

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

12.1. Até as 6:00h do dia seguinte, as reclamações pertinentes aos resultados, deverão ser apresentadas por escrito ao Juiz Geral.

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

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



12.4. Para efeitos de contagem de prazos para apresentação de Reclamações e Protestos, será utilizado como início da contagem a hora de divulgação dos resultados no link de divulgação oficial, conforme descrito no primeiro parágrafo item 10.

13. Pilotos Estrangeiros

Serão aceitos os pilotos estrangeiros, sendo obrigatória a apresentação da carteira FAI. Diretoria Técnica de Hike and Fly da CBVL julgará as exceções.

14. Premiação

Neste primeiro ano do Campeonato Brasileiro de Hike and Fly a premiação em dinheiro será definida pelo organizador de cada etapa. A premiação em etapas deverá seguir os moldes abaixo:

Categoria Masculina

1º colocado: troféu

2º colocado: troféu

3º colocado: troféu

Categoria Feminina

1ª colocada: troféu

2ª colocada: troféu

3ª colocada: troféu

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

15. Critérios para Formação da Equipe do Mundial



A seleção da equipe brasileira para o Mundial de Hike & Fly será realizada pela Diretoria Técnica de Hike & Fly da CBVL, conforme critérios publicados especificamente para o evento internacional, respeitando as diretrizes da FAI e os prazos de inscrição estabelecidos.

17. Disposições Finais

17.1 Casos omissos serão analisados pela Comissão Técnica de Hike and Fly da CBVL.

17.2 Este regulamento poderá ser revisado anualmente conforme evolução técnica e esportiva da modalidade no país.

17.3 A participação implica aceite integral do regulamento, do termo de responsabilidade e das regras de segurança.

Rio de Janeiro, 11 de dezembro de 2025.

Micheli Sossai Spadeto

Diretora de Hike and Fly da Confederação
Brasileira de Voo Livre

Luciano Horn

Diretor de Competições de Parapente da Confederação Brasileira de Voo Livre

Hilton Benke

Presidente da Confederação Brasileira de Voo Livre