

## Campeonato Paranaense de Parapente 2019

Revisão	Autor (es)	Mudanças
Rev. A. 27/04/2017	Hugo Lemes Silva	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Versão baseada no regulamento do Campeonato Brasileiro 2017 Rev M. (2017-02-17), publicado pela Liga Brasileira de Competidores de Parapente</li> </ul>
Rev. B 19/08/2017	Ronnie Koerich, Hugo Lemes Silva, Rafael E. de Góes, Adriano J. dos Santos, Hugo Hildebrandt, Marcelo J. dos Santos, Eduardo Rossetto, Rafael Mattos	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ajustes no texto para itens opcionais (tracker, etc)</li> <li>• Ajustes de parâmetros de fórmula para ficar próximo ao SulBrasileiro 2017.</li> <li>• Atualização de requisitos para etapa</li> <li>• Correção de links a outros documentos</li> </ul>
Rev. C 11/01/2018	Ronnie Koerich, Hugo Lemes Silva, Adriano J. dos Santos, Hugo Hildebrandt, Marcelo J. dos Santos, Estêvão Berri, Claudio Hernandes, Edson Bittar	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ajuste das categorias.</li> <li>• Inscrição/ Devolução Monetária.</li> <li>• Canal Oficial FVLP</li> <li>• Participação nas receitas Clube e FVLP</li> </ul>
Rev. D 07/02/2019	Rafael E. de Góes, Hugo Lemes Silva, Estêvão Berri, Hilton Benke, Gil F. Piekarz, Rafael Wojcik, Sandro Bichibichi, Ericsson Beck Raquel P. C. Venceslau, Raquel Canale	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Definição de fórmula única de apuração</li> <li>• Ajuste de categorias</li> <li>• Padronização do <i>score back</i> em provas interrompidas</li> <li>• Atualização de definição de CCC</li> <li>• Detalhamento da paralisação de provas</li> <li>• Sem FTV nas etapas, apenas no ranking</li> </ul>

## Sumário

1	Informações gerais.....	5
1.1.	Obrigações do Piloto Inscrito no Campeonato .....	5
1.1.2	Uso do <i>Live-Tracker</i> .....	5
1.2.	Regras locais.....	5
1.3.	Idioma oficial .....	5
1.4.	Diretoria Técnica de Parapente da FVLP .....	5
1.5.	QG da Etapa .....	5
1.6.	Transportes para a rampa .....	5
1.7.	Decolagem .....	6
1.7.1	Sistema de decolagens .....	6
1.8.	Pouso .....	6
1.8.1	<i>Report Back</i> obrigatório .....	6
1.9.	<i>Briefings</i> .....	6
1.10.	<i>Briefing</i> de Segurança .....	7
1.11.	Tempo de descanso .....	7
1.12.	Ajuda externa a competidores .....	7
2	Categorias na Competição .....	7
2.1.	Irregularidades em equipamentos.....	7
2.2.	Checagem do Equipamento .....	8
2.2.1	Acelerador .....	8
2.2.2	Vela .....	8
2.2.3	Capacetes.....	8
2.2.4	Seletes .....	8
2.2.5	Paraquedas reserva .....	8
2.3.	Checagem do Peso Piloto .....	8
2.4.	Denúncias de irregularidades.....	8
2.5.	Numeral.....	8
2.6.	Valor de Inscrições/ Devolução monetária .....	8
2.7.	Equipe Técnica de Cada Etapa .....	8
3	Segurança.....	9
3.1.	Regras de tráfego aéreo.....	9
3.2.	Dano ao parapente.....	9
3.3.	Comportamento perigoso.....	9
3.4.	Condições pessoais de voo.....	9
3.5.	Nível técnico do piloto.....	9
3.6.	Capacete, paraquedas de emergências, dispositivos de comunicação e GPS.....	9
3.7.	Tráfego aéreo .....	9
3.8.	Voos em nuvens .....	9
3.9.	Lastro .....	10
3.10.	Utilização Segundo Reserva.....	10
4	Provas .....	11
4.1.	Tipos de prova .....	11
4.1.1	Race to goal.....	11
4.1.2	Elapsed time .....	11
4.2.	Paralisação ou cancelamento da prova.....	11
4.3.	Alteração da prova .....	12
4.4.	Comissão de prova.....	12

4.5. Sistema de decolagem .....	12
4.6. Tempo mínimo de abertura da janela.....	12
4.7. Starting gate .....	12
4.8. Turnpoints (Pilões) .....	12
4.9. Goal 12	
4.9.1 End of Speed Section.....	13
4.10. Deadline da prova.....	13
5 Protestos .....	13
6 Penalidades .....	13
6.1. Pousos .....	13
6.2. Report back .....	13
6.3. Regras de tráfego aéreo.....	13
6.4. Voo em nuvens.....	14
6.5. Lastro .....	14
6.6. Peso Piloto .....	14
6.7. Modificações no Equipamento .....	14
6.8. Assinatura da Lista de Presença .....	14
6.9. Briefing de Segurança .....	14
6.10. Atitudes Antidesportivas .....	14
6.11. Tracklogs .....	14
7 Apuração dos resultados .....	14
7.1. Distância voada.....	14
7.2. Comprovação de voo e objetivos.....	14
7.3. Rastreadores CBVL e Apuração dos Resultados .....	14
7.4. Pontuação .....	16
7.5. Critério desempate na pontuação da etapa e na competição .....	17
8 Descartes .....	17
9 Utilização do GPS.....	17
9.1. Modelos aceitos .....	17
9.2. Validade dos dados .....	18
9.3. Critério de checagem .....	18
9.4. Cálculo de distância da prova.....	19
9.5. Download de waypoints: .....	19
10 Ranking .....	19
11 Grupo de Acesso ao Campeonato .....	19
12 Critérios para definição da equipe estadual .....	19
13 Infraestrutura para realização das etapas.....	19
13.1. Condições Técnicas da Rampa e Acessos .....	19
13.1.1 Acesso à rampa.....	19
13.1.2 Condições do gramado na rampa de decolagem .....	19
13.1.3 Divisórias de separação da área de decolagens .....	19
13.1.4 Abrigo para os pilotos e direção de prova .....	19
13.1.5 Lanchonete .....	19
13.1.6 Banheiros.....	19
13.1.7 13.1.7. Sistema de som .....	20
13.2. Segurança para Pilotos e Visitantes.....	20
13.2.1 Bombeiros.....	20
13.2.2 Ambulância .....	20
13.2.3 Polícia Militar .....	20
13.2.4 Helicóptero de Resgate.....	20
13.3. Veículos para o Transporte de Pilotos e Equipamentos .....	20
13.4. Q.G.....	20
13.4.1 Localização.....	20
13.4.2 Condições Técnicas para Escolha do Local do Q.G. ....	20
13.5. Comunicação.....	20



# Regulamento CPP 2019

(rev.D. 07/02/2019)

13.6.	Mapas .....	21
13.7.	Crachás de Identificação .....	21
13.8.	Camisetas.....	21
13.9.	Adesivos de identificação dos capacetes .....	21
13.10.	Fichas de controle.....	21
13.11.	Quadro de provas .....	21
13.12.	Juiz de Decolagem .....	21
14	Premiação do Campeonato .....	22
15	Disposições gerais .....	22
15.1.	Canal oficial da FVLP .....	22
15.2.	Participação da receita para os clubes .....	23
15.3.	Carteira de Habilitação Desportiva.....	23

## 1 Informações gerais

### 1.1. Obrigações do Piloto Inscrito no Campeonato

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

#### 1.1.1 Estar devidamente credenciado à FVLP e CBVL

Torna-se válido e obrigatório que o piloto para participar do campeonato paranaense de parapente, esteja devidamente inscrito e adimplente com a Federação de Voo Livre do Paraná (FVLP), bem como com a Confederação Brasileira de Voo Livre (CBVL). O piloto deverá portar sua carteira de habilitação de voo (física ou digital) no ato da inscrição conforme já determinado no item 15.3. Não serão aceitas quaisquer justificativas do piloto alegando o desconhecimento deste item obrigatório como competidor.

**Em 2019, para pilotos associados somente à ABP (Associação Brasileira de Parapente), a inscrição será realizada somente no dia do evento, sem direito a inscrição antecipada com desconto no valor.**

#### 1.1.2 Uso do *Live-Tracker*

No caso de a competição utilizar os *Live-Tracker* fornecidos pela CBVL, todos os pilotos deverão obrigatoriamente utilizar esse equipamento. Os pilotos que não retirarem seus rastreadores junto à organização, serão penalizados conforme item 5.11 deste regulamento.

Se o piloto não devolver o *Live-Tracker* ao fim do dia de voo, o mesmo não terá seu nome na pontuação do dia até que devolva o rastreador. Outros sistemas de rastreamento podem ser recomendados durante o briefing de segurança de cada etapa.

### 1.2. Regras locais

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

### 1.3. Idioma oficial

O idioma oficial das etapas do Campeonato Paranaense de Parapente será o Português.

### 1.4. Diretoria Técnica de Parapente da FVLP

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

### 1.5. QG da Etapa

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

### 1.6. Transportes para a rampa

Os locais e horários de saída dos veículos de transporte de pilotos e equipamentos, quando houver, serão informados no briefing geral da competição e/ou nos locais de marcação dos voos.

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

## 1.7. Decolagem

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

### 1.7.1 Sistema de decolagens

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

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, calculado ao final de cada etapa. Também terão acesso as prioridades de decolagens os membros da comissão técnica de provas.

## 1.8. Pouso

Pousos e decolagens no decorrer da prova são terminantemente proibidos. Caso haja a comprovação deste fato, o piloto será excluído do evento. Logo após a decolagem o piloto que constatar qualquer problema ou pane em seu equipamento, poderá pousar, mesmo que na própria rampa, após a comunicação pela frequência de emergência e autorizado pelo Juiz Geral. A autorização para uma nova decolagem deverá ser avaliada pelo Juiz Geral, que se baseará em fatos e provas da necessidade do pouso. A prioridade será sempre a segurança dos pilotos, lembrando que um piloto em risco não pode tentar garantir sua segurança em detrimento da segurança dos demais.

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

### 1.8.1 Report Back obrigatório

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

Em caso de operações de busca e resgate desnecessárias por pilotos que não reportarem suas posições, estes poderão ser punidos com a exclusão da competição. Da mesma forma, o piloto poderá ser punido por atrasos no *report back*.

**Nota:** A entrega do rastreador da CBVL, Sistema *Live-Tacker*, ou o envio do GPS para a apuração não caracteriza o *report back*.

## 1.9. Briefings

Diariamente deverá ser feito um *briefing* pelo diretor de provas, ocasião em deverá haver um quadro de avisos na rampa com detalhes da prova do dia, parâmetros de sua validação e informações sobre horários e locais de marcação dos Voos. É de inteira responsabilidade do piloto o seu conhecimento. Um tempo mínimo de 15 minutos entre o término do *briefing* e a abertura da janela deverá ser obedecido.

## 1.10. Briefing de Segurança

Obrigatoriamente antes do início da competição, será feito um *briefing* de segurança sobre as particularidades do local, condições climáticas previstas e etc. Este *briefing* poderá também ocorrer durante o evento, quando será devidamente avisado para todos os pilotos no ato da realização do download do voo do dia, sendo este *briefing* marcado para o dia seguinte com horário e local determinados. O não comparecimento do piloto acarretará punição para o mesmo, de acordo com o item 5.9.

## 1.11. Tempo de descanso

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

## 1.12. Ajuda externa a competidores

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

## 2 Categorias na Competição

O campeonato será dividido em 5 categorias:

Categoria **OPEN**: Será formada por pilotos que competem com parapentes homologados.

Categoria **SERIAL**: Será formada por pilotos que competem com parapentes homologados com classificação EN-D ou inferiores, desde que esses parapentes tenham menos que 7 de A.R. (*Aspect Ratio*/Alongamento).

Categoria **SPORT**: Será formada por pilotos que competem com parapentes homologados com classificação EN-C ou inferiores.

Categoria **SPORT LIGHT**: Será formada por pilotos que competem com parapentes homologados com classificação EN-B ou inferiores.

Categoria **FEMININO**: Será formada exclusivamente por pilotos do sexo feminino, não havendo distinção entre equipamentos (OPEN, SERIAL, SPORT e SPORT LIGHT) dentro nessa categoria.

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

Nas etapas, a premiação **mínima** será de troféu para o 1º colocado na Categoria **OPEN** e medalhas até o 3º colocado para as demais categorias, sendo permitido ao organizador de cada etapa aumentar esses prêmios, se assim o desejar.

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

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

[https://www.fai.org/sites/default/files/civil/documents/ccc\\_paragliders\\_requirements\\_2018\\_v1.9.pdf](https://www.fai.org/sites/default/files/civil/documents/ccc_paragliders_requirements_2018_v1.9.pdf)

### 2.1. Irregularidades em equipamentos

Quaisquer irregularidades apresentadas no velame utilizado pelo piloto, mesmo que posterior à competição, poderão acarretar punição ao mesmo, com sua desclassificação automática e seus pontos zerados na prova do(s) dia(s).





# Regulamento CPP 2019

(rev.D. 07/02/2019)

## 2.2. Checagem do Equipamento

A cada etapa do Campeonato Paranaense de Parapente, a FVLP juntamente ao juiz geral, poderão eleger uma comissão técnica composta de 03 pilotos (sendo um deles obrigatoriamente membro da FVLP) para inspeção dos equipamentos dos pilotos de forma aleatória. Se solicitado, cada piloto deverá obrigatoriamente apresentar junto a esta comissão, a ficha técnica de seu equipamento com os dados referentes ao mapa de linhas e o projeto dos tirantes.

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

Itens que poderão ser checados conforme critérios adotados pela FVLP:

### 2.2.1 Acelerador

Não poderá haver modificações no sistema do acelerador;

### 2.2.2 Vela

Não poderá haver qualquer modificação nas estruturas homologadas junto ao conjunto da vela, ou seja: tirantes, *trimmers*, etc.;

### 2.2.3 Capacetes

Capacetes devem ser certificados de acordo com a norma EN966, ASTM 2040 ou SNEL RS98;

### 2.2.4 Seletes

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

### 2.2.5 Paraquedas reserva

Reservas devem ser homologados;

## 2.3. Checagem do Peso Piloto

Se requisitado, os 3 primeiros pilotos do ranking terão seu peso checado durante a competição, sendo que os demais poderão ser verificados aleatoriamente de acordo com a vontade do Juiz Geral.

## 2.4. Denúncias de irregularidades

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

## 2.5. Numeral

Não se aplica.

## 2.6. Valor de Inscrições/ Devolução monetária

Fica definido que o valor das inscrições para as etapas do CPP 2019 será de R\$ 180,00, cabendo a diretoria da FVLP reduzir o valor da forma que considerar adequada para pagamento antecipado.

Em caso de cancelamento e/ou transferência de etapa, o piloto devidamente inscrito e com a inscrição paga, terá sua inscrição automática na próxima etapa válida do CPP, ou caso deseje, poderá optar pela devolução de 50% do valor cheio da inscrição, no caso R\$90,00. Neste caso, deve solicitar a devolução com envio de e-mail para [contatofvlp@gmail.com](mailto:contatofvlp@gmail.com) informando o nome completo e a conta para devolução. Será debitado do valor, os custos com TED e/ou DOC cobrados pelo banco.

A data limite para a solicitação da devolução de inscrição será até a data final em que seria realizada a etapa.

## 2.7. Equipe Técnica de Cada Etapa

A equipe técnica que atuará em cada etapa do Campeonato Paranaense de Parapente será escolhida pelo organizador do evento em lista pré-determinada pela FVLP. Nesta lista constarão os nomes para juízes geral, apuradores, coordenadores de resgate e etc.



## 3 Segurança

### 3.1. Regras de tráfego aéreo

Todos os competidores devem obedecer às leis e regras vigentes no Brasil.

### 3.2. Dano ao parapente

Qualquer dano grave a um equipamento deve ser informado aos organizadores sem demora, e o equipamento poderá ser então reparado. Quaisquer substituições devem obedecer rigorosamente às especificações originais. O diretor de prova pode permitir que o equipamento seja substituído (temporariamente ou permanentemente) em caso de danos, perda ou roubo, podendo este ser substituído por:

- Um parapente de marca e modelo iguais ao original;
- Um parapente de performance igual ou inferior, da mesma classe ou de classe inferior.

### 3.3. Comportamento perigoso

É responsabilidade de todo piloto voar de maneira a manter a sua segurança pessoal e a de outros. O diretor de prova pode penalizar competidores que não observem esta regra, ou até mesmo excluí-los da competição.

### 3.4. Condições pessoais de voo

Qualquer lesão e/ou ingestão de medicamentos, álcool ou substâncias ilícitas que possam afetar a decolagem, o voo ou o pouso do piloto devem ser comunicados ao juiz geral e ao diretor de segurança da competição. Ambos têm o poder de excluir da competição quem não estiver em condições para tal. O consumo de drogas é proibido. A decolagem sob o efeito de drogas será punida com a expulsão do piloto da etapa.

### 3.5. 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.

### 3.6. Capacete, paraquedas de emergências, dispositivos de comunicação e GPS

Todo piloto deve voar com um capacete homologado, paraquedas de emergência, dispositivos de comunicação com a base e GPS em todos os voos da competição.

### 3.7. Tráfego aéreo

Um parapente chegando a uma térmica deve girar na mesma direção que os parapentes que já estão nela, independente da sua altura. O sentido de rotação da primeira térmica até o momento da abertura do *start gate*, será informado diariamente no *briefing*, devendo ser obedecido por todos os pilotos. Por padrão, nos dias pares o sentido será o horário (giro para a direita) e nos dias ímpares, o anti-horário (giro para a esquerda). Esta regra é válida apenas para a (s) térmicas antes do “START”.

### 3.8. Voos em nuvens

O voo em nuvens é extremamente proibido. Este é caracterizado quando o piloto ou qualquer parte do seu equipamento desaparecer da vista dos pilotos próximos. O piloto que o fizer, sofrerá as penalidades previstas no item 5.4 deste regulamento, mesmo que tenha demonstrado a não intenção de entrar na nuvem. Como argumento para protesto, o piloto que se sentir prejudicado poderá anotar as coordenadas do local em que o tubo ocorreu através de um “*mark-enter*” (armazenamento da coordenada atual) em seu GPS, para que esta coordenada seja utilizada para comprovação.

### **3.9. Lastro**

O piloto pode carregar apenas lastro dispensável, na forma de água ou areia fina. Um piloto deve evitar alijar o lastro a qualquer momento em que possa afetar outros competidores ou público em geral. O peso do lastro, incluindo todo o equipamento de voo (vela, selete, capacete, rádio, etc.) não deverá exceder 33 kg em relação ao peso de referência do piloto.

Fica definido como peso de referência do piloto seu peso vestido e calçado como for decolar depois da checagem de peso. Não é permitido voar acima do peso do equipamento. Para cálculo desse peso, soma-se o peso do piloto + 33kg de equipamento e esse peso não pode ser superior ao peso máximo permitido para o equipamento. O organizador, junto com o juiz geral, pode solicitar a pesagem do piloto com seu equipamento (levando assim uma balança para a rampa). A exceção para essa situação é que será permitido o piloto carregar lastro até o peso máximo do equipamento, quando o peso do piloto já voa no menor tamanho de parapente oferecido pela fábrica. (Exemplo: Enzo2 TAM com MAX 95Kg, mesmo o piloto pesando 60kg, será permitido voar 95kg equipado).

### **3.10. Utilização Segundo Reserva**

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

## 4 Provas

### 4.1. Tipos de prova

#### 4.1.1 Race to goal

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

#### 4.1.2 Elapsed time

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

### 4.2. Paralisação ou cancelamento da prova

O diretor de prova pode paralisar 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 *tracklog* do competidor até os 5 minutos que antecederam o momento da interrupção (ex.: se a interrupção se deu às 14:55 hs, a prova será apurada com a hora de interrupção às 14:50 hs).

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

A comissão de segurança, definida pelo DP (diretor de prova), poderá auxiliá-lo no que se diz respeito à segurança em voo. Estes pilotos vendo que durante a prova a condição se apresenta insegura para prosseguir com a competição, reportam ao juiz geral a condição que estão vendo, em 3(três) níveis de perigo:

- Nível – 1 – a condição está boa;
- Nível – 2 – atenção em algumas partes da prova;
- Nível – 3 – situação crítica, pousar imediatamente.

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

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

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

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

## 4.3. Alteração da prova

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

## 4.4. Comissão de prova

É obrigatória a formação de uma comissão de prova no início de cada etapa da competição. Esta será formada pela organização, que irá escolher de 03 a 05 pilotos experientes com conhecimento do local. Um desses pilotos da comissão de prova deverá ser obrigatoriamente da categoria SPORT. As provas serão formuladas e apresentadas ao diretor de prova para que o mesmo decida qual será a prova do dia.

## 4.5. Sistema de decolagem

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

- A janela só será aberta em condições consideradas seguras para a decolagem;
- O Juiz Geral definirá o sistema de decolagem a ser adotado, podendo optar que a decolagem transcorra livremente ou utilizar o sistema de prioridade baseado no ranking geral da competição, em rampas onde a decolagem seja restrita, de acordo com o item 1.6.1 deste regulamento;
- Caberá ao Juiz Geral junto a comissão técnica estipular a hora de abertura da janela e a hora limite para que esta seja fechada;
- Por motivos de segurança, o Juiz Geral poderá fechar a janela a qualquer momento. O tempo de abertura da janela será então estendido pelo tempo que esta ficou fechada, sem exceder o tempo limite de extensão de 30 minutos.

## 4.6. Tempo mínimo de abertura da janela

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

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

## 4.7. Starting gate

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

## 4.8. Turnpoints (Pilões)

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

## 4.9. Goal

Por padrão, um cilindro com raio de 1.000 (mil) metros será utilizado para a tomada de tempo final. Esse cilindro é chamado de *end of speed section*, podendo chegar até 5.000 (cinco mil) metros por motivos de segurança. Já o cilindro do último *turnpoint* (pilão) ou faixa virtual será adotado como *goal*, seguindo por padrão um raio de 400 (quatrocentos) metros para o cilindro ou 200 (duzentos) metros para a faixa virtual. O raio do *turnpoint* (pilão) do *goal* poderá ser alterado diariamente pela comissão técnica.

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

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

## 4.9.1 End of Speed Section

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

## 4.10. Deadline da prova

Se necessário, um horário limite para o término da prova do dia poderá ser estipulado pelo diretor de prova. Caso o tempo de prova atinja o “*deadline*” estipulado, a apuração se dará aplicando-se os fatores de validação descritos no item 7 deste regulamento.

## 5 Protestos

No ato da inscrição serão levados ao conhecimento dos pilotos os 03 (três) membros da comissão de protesto. Esta comissão será soberana e decidirá pela execução ou não do objeto protestado.

Para formar a Comissão de Protesto, serão escolhidas pessoas entre os membros que compõe o *Staff* técnico da competição (apurador, coordenador de segurança, coordenador de resgate, coordenador de decolagem), membros da diretoria da FVLP e/ou pilotos experientes presentes ao evento e que não estejam participando da competição.

Pilotos que julgarem terem sido prejudicados por outros pilotos, bem como pelo regulamento vigente, poderão apresentar seus protestos à comissão, mediante pagamento da taxa de protesto no valor R\$ 20,00 (vinte reais) em dinheiro, em um prazo máximo de até 20 (vinte) horas após a divulgação do resultado durante as etapas e 1 (uma) hora para o último dia de prova da competição CPP 2019. É considerado resultado válido, somente o resultado que for pregado no quadro de avisos e resultados da competição. Resultados provisório divulgados na internet, sites (que não sejam da FVLP), grupos de *WhatsApp*, listas e etc., não serão considerados como definitivos e não poderão ser tomados como base de tempo para protestos.

Se o reclamante ou qualquer participante do evento impactado por uma reclamação não estiver satisfeito com o seu resultado dado pelo diretor de provas, terá o direito de protestar, desde que efetuado por escrito e acompanhado da taxa de protesto.

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

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

Nota: É considerado como resultado valido aquele publicado no site da competição/FVLP e/ou no QG da etapa.

## 6 Penalidades

### 6.1. Pousos

- O piloto que pousar e decolar ao longo da prova perderá os pontos do dia.
- Em caso de reincidência o piloto será excluído da competição.

### 6.2. Report back

- Primeiro atraso na realização do *report back*: Advertência;
- Não realização do *report back*: Perda de 100 pontos da melhor pontuação do piloto na competição;
- Não realização de *report back* que motivem desnecessárias operações de busca e resgate: Exclusão da Etapa.

### 6.3. Regras de tráfego aéreo

- O piloto que colocar em risco a sua própria segurança ou a de terceiros, poderá perder 100 pontos

da sua melhor pontuação na competição e em caso de reincidência poderá ser excluído da competição.

## 6.4. Voo em nuvens

- O piloto terá seus pontos do dia zerados, podendo ser excluído da competição em caso de reincidência.

## 6.5. Lastro

- Perda de 100 pontos na pontuação do dia se exceder o peso máximo (10 quilos) permitido;
- Exclusão da competição se houver reincidência.

## 6.6. Peso Piloto

- O piloto que tentar burlar a faixa de peso especificada para homologação de seu equipamento, com tolerância de até +/- 2 kg, será eliminado da prova do dia.

## 6.7. Modificações no Equipamento

- O piloto que modificar seu equipamento (vela, linhas e tirantes) de qualquer maneira, com exceção do tamanho da linha principal do freio, será eliminado da competição.

## 6.8. Assinatura da Lista de Presença

- O piloto é obrigado a assinar a lista de presença todos os dias antes de decolar. Aquele que deixar de assinar a lista de presença antes de decolar, será penalizado automaticamente pelo juiz geral, sendo que na primeira ocorrência será punido com uma perda de 10% de pontos de sua melhor pontuação na competição. Da segunda ocorrência em diante, serão zerados seus pontos, sendo sempre da maior pontuação para a menor.

## 6.9. Briefing de Segurança

- O piloto é obrigado a participar dos *briefings* de segurança. Aquele que não comparecer ao *briefing* será punido com a perda de 10% de pontos de sua melhor pontuação na competição.

## 6.10. Atitudes Antidesportivas

- Qualquer atitude de qualquer um dos pilotos inscritos na competição que venha a ser considerada pelo juiz geral como "antidesportiva" será levada pelo juiz geral junto a comissão de protesto para julgamento. Também o juiz geral terá o poder soberano para penalizar qualquer piloto sem a necessidade de protesto.

## 6.11. Tracklogs

- O piloto que decolar e voar sem enviar seus *tracklogs* não pontuará na prova do dia e será considerado como DNF (*did not fly*) ou seja: "não decolou".

## 7 Apuração dos resultados

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

### 7.1. Distância voada

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

### 7.2. Comprovação de voo e objetivos

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

### 7.3. Rastreadores CBVL e Apuração dos Resultados

(Estarão disponível em algumas etapas com solicitação prévia da FVLP à CBVL)



# Regulamento CPP 2019

(rev.D. 07/02/2019)

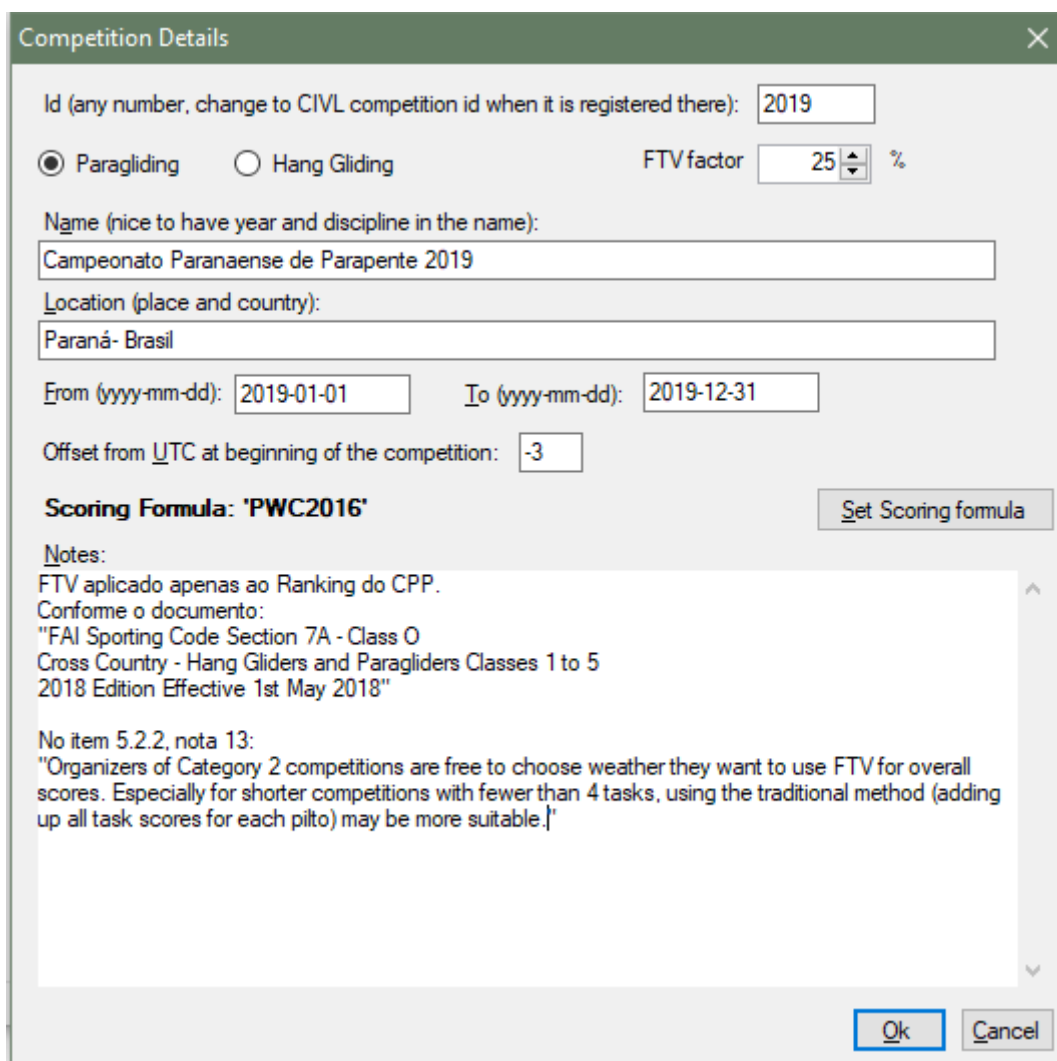
- A FVLP poderá fornecer em algumas etapas um rastreador, que é o *Live-Tracker* CBVL, para cada competidor possibilitando o acompanhamento ao vivo do seu voo.
- A comprovação do voo e dos objetivos executados será feita pelo sistema *Live-Tracker* CBVL ou por GPS, em horário e local pré-estabelecido no *briefing* do dia.
- Quem não o fizer, a cada omissão de marcação, perderá 10% (dez por cento) de seus pontos com maior pontuação na etapa.
- Em caso de uso, cada competidor deverá retirar junto à Organização o seu Rastreador *Live-Tracker* na decolagem, e deverá mantê-lo durante o voo e enquanto é resgatado em local que possibilite a conexão por satélite.
- Na apuração dos voos, em se tratando do uso do Sistema *Live-Tracker* 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-Tracker*.
- Em caso de rejeição ou dúvidas quanto ao voo registrado, ou mesmo a apuração feita por GPS, o piloto deverá entregar seu GPS para análise, o qual será prontamente devolvido.
- Caso necessário, o piloto poderá apresentar o GPS de backup para confirmação.



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

## 7.4. Pontuação

O cálculo dos pontos feito utilizando-se o software **FSComp 2016 R1.3**, com tolerância padrão de 0,5% e com a fórmula **PWC2016**, sendo considerados os parâmetros conforme demonstrados nas Figuras 1 e 2:



Competition Details

Id (any number, change to CIVL competition id when it is registered there): 2019

Paragliding  Hang Gliding FTV factor 25 %

Name (nice to have year and discipline in the name):  
Campeonato Paranaense de Parapente 2019

Location (place and country):  
Paraná- Brasil

From (yyyy-mm-dd): 2019-01-01 To (yyyy-mm-dd): 2019-12-31

Offset from UTC at beginning of the competition: -3

Scoring Formula: 'PWC2016' [Set Scoring formula](#)

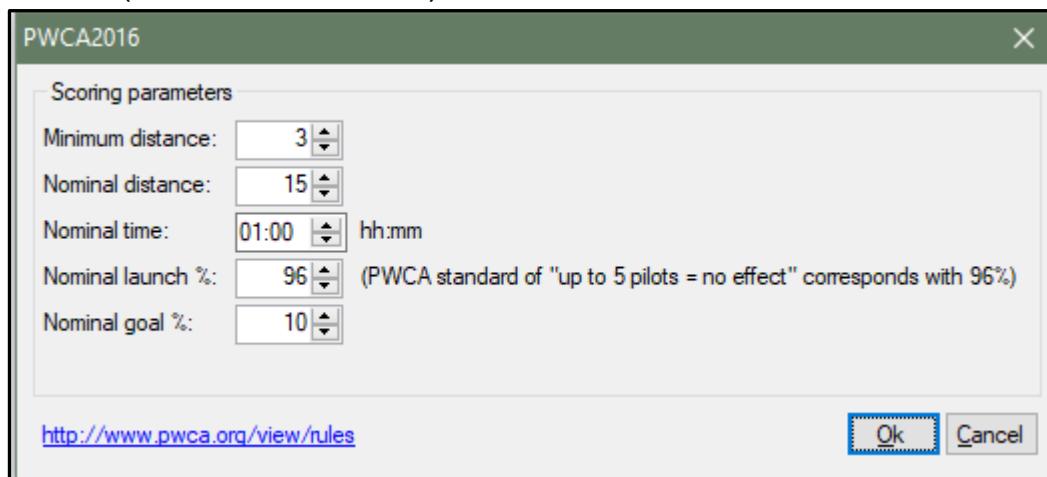
Notes:  
FTV aplicado apenas ao Ranking do CPP.  
Conforme o documento:  
"FAI Sporting Code Section 7A - Class O  
Cross Country - Hang Gliders and Paragliders Classes 1 to 5  
2018 Edition Effective 1st May 2018"

No item 5.2.2, nota 13:  
"Organizers of Category 2 competitions are free to choose weather they want to use FTV for overall scores. Especially for shorter competitions with fewer than 4 tasks, using the traditional method (adding up all task scores for each pilto) may be more suitable."

Ok Cancel

Figura 1 - Tela de Parâmetros do FSComp.

Obs: O campo "Offset from UTC at beginning of the competition:" deverá ser configurado em função do horário de verão vigente, podendo alternar entre -2 ou -3.



PWCA2016

Scoring parameters

Minimum distance: 3

Nominal distance: 15

Nominal time: 01:00 hh:mm

Nominal launch %: 96 (PWCA standard of "up to 5 pilots = no effect" corresponds with 96%)

Nominal goal %: 10

<http://www.pwca.org/view/rules>

Ok Cancel

Figura 2 - Tela de parâmetros da Fórmula PWC2016.

OBS: Os parâmetros nominais (Min. Dist., Nom. Dist. Nom. Time e Nom. Goal%), mesmo sendo alteráveis, possuem os valores mínimos apresentados na Figura 2, acima.

As provas com pontuações máximas inferiores a 100 pontos, serão invalidadas.

## 7.5. Critério desempate na pontuação da etapa e na competição

- 1) Em caso de *goal*, quem chegou mais vezes em melhor colocação.
- 2) Maior somatória de distância voada.
- 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.

## 8 Descartes

Os descartes para o Campeonato Paranaense de Parapente 2019 seguirão os critérios a seguir apresentados.

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

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

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

De acordo com o código esportivo FAI, Seção 7A, aplicável a competições de Cross Country, para a premiação das etapas do CPP2019, não serão utilizados descartes. Mais detalhes em:

[https://www.fai.org/sites/default/files/civl/documents/sporting\\_code\\_s7a-cross\\_country\\_2018\\_v2.pdf](https://www.fai.org/sites/default/files/civl/documents/sporting_code_s7a-cross_country_2018_v2.pdf)

## 9 Utilização do GPS

### 9.1. Modelos aceitos

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

Quaisquer outros modelos, incluindo aplicativos de celular que gerem um *tracklog* no formato IGC com assinatura digital, deverão ser apresentados previamente ao apurador da competição no ato da



# Regulamento CPP 2019

(rev.D. 07/02/2019)

inscrição, que poderá ou não permitir a sua utilização para comprovação de voo.

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

## 9.3. Critério de checagem

O *tracklog* deve mostrar, para cada *turnpoint* (pilão) e para o *startgate*, 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 *turnpoints* (pilões) das provas.

## 9.5. Download de waypoints:

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

## 10 Ranking

O ranking será de pontos corridos, considerando a fórmula de descartes. Ao final de todas as etapas previstas a somatória das notas não descartadas na competição definirá o Campeão Paranaense de 2019.

## 11 Grupo de Acesso ao Campeonato

Não se aplica ao CPP

## 12 Critérios para definição da equipe estadual

O estado do Paraná conta com um número de para o Campeonato Brasileiro a partir de seu ranking. A indicação se dá por preferência segundo o ranking estadual do ano anterior. O piloto mais bem colocado deve confirmar que não pretende participar para que a vaga seja cedida ao atleta seguinte.

## 13 Infraestrutura para realização das etapas

### 13.1. Condições Técnicas da Rampa e Acessos

#### 13.1.1 Acesso à rampa

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

#### 13.1.2 Condições do gramado na rampa de decolagem

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

#### 13.1.3 Divisórias de separação da área de decolagens

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

#### 13.1.4 Abrigo para os pilotos e direção de prova

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

#### 13.1.5 Lanchonete

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

#### 13.1.6 Banheiros

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

## 13.1.7 13.1.7. Sistema de som

É opcional.

## 13.2. Segurança para Pilotos e Visitantes

### 13.2.1 Bombeiros

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

### 13.2.2 Ambulância

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

### 13.2.3 Polícia Militar

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

### 13.2.4 Helicóptero de Resgate

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.

## 13.3. Veículos para o Transporte de Pilotos e Equipamentos

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

## 13.4. Q.G.

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

### 13.4.1 Localização

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

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

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

## 13.5. Comunicação

É obrigatório e deverão estar disponibilizados pelos organizadores para a equipe técnica da FVLP 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 mapas dos pilotos e quadro de avisos, bem como anunciadas todos os dias antes do início da prova no serviço de som ou durante o *briefing*.

Pode ser pelo menos 3 (três) frequências disponíveis: organização da prova, emergência e resgate.

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

## **13.6. Mapas**

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

## **13.7. Crachás de Identificação**

Não se aplica.

## **13.8. Camisetas**

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

## **13.9. Adesivos de identificação dos capacetes**

Não se aplica.

## **13.10. Fichas de controle**

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

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

## **13.11. Quadro de provas**

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

## **13.12. Juiz de Decolagem**

Não se aplica

## 14 Premiação do Campeonato

A entrega da premiação do ranking final do Campeonato Paranaense de Parapente 2019 deverá ter **no mínimo** os seguintes prêmios:

### Categoria **OPEN**

- 1º colocado - troféu
- 2º colocado - medalha
- 3º colocado - medalha

### Categoria **SERIAL**

- 1º colocado - troféu
- 2º colocado - medalha
- 3º colocado - medalha

### Categoria **SPORT**

- 1º colocado - troféu
- 2º colocado - medalha
- 3º colocado - medalha

### Categoria **SPORT LIGHT**

- 1º colocado - troféu
- 2º colocado - medalha
- 3º colocado - medalha

### Categoria **FEMININO**

- 1º colocado – troféu
- 2º colocado - medalha
- 3º colocado - medalha

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.

Nota 2: Um pódio com as 03 (três) primeiras colocações da etapa deverão ser montadas pela organização da etapa.

## 15 Disposições gerais

Dúvidas ou assuntos não abordados neste regulamento serão analisados e julgados pelo Diretor Técnico da FVLP, respaldado pela Comissão Técnica da Entidade.

Assuntos relacionados especificamente ao evento serão julgados pela Comissão de Protesto ou pelo Juiz Geral que, de acordo com a matéria, deverá ter o respaldo das Comissões de Provas e de Segurança e Diretores de Prova e de Segurança.

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

As etapas poderão ser canceladas por motivo de força maior pela FVLP. O comunicado de cancelamento deve ser publicado no *website* oficial [www.fvlp.com.br](http://www.fvlp.com.br)

### 15.1. Canal oficial da FVLP

As informações oficiais e válidas que representam a entidade FVLP serão sempre publicadas no website oficial da Confederação. Qualquer informação proveniente de outras fontes não representa a Entidade FVLP e nem qualquer um de seus membros.





# Regulamento CPP 2019

(rev.D. 07/02/2019)

## **15.2. Participação da receita para os clubes**

Fica acordado que o clube que se prestar a administrar e organizar alguma etapa do CPP 2019 ficará com 80% da receita líquida arrecada, devendo o Clube organizador repassar 20% da receita líquida arrecadada para a FVLP. Para administrar e organizar uma etapa o clube deve cumprir os requisitos legais, bem como os requisitos mínimos exigidos pela FVLP, descritos aqui neste regulamento. O Clube deverá estar filiado à CBVL e à FVLP, com regimento interno registrado e ata de reunião. O Clube deverá manifestar sua vontade de administrar e organizar uma etapa apresentado a solicitação diretamente para a FVLP quando assim o desejar.

Caso a FVLP venha a administrar e organizar a etapa, a receita será distribuída da seguinte forma: 80% da receita líquida arrecadada fica com a FVLP e 20% da receita líquida arrecadada vai para o Clube de voo local que sediar a etapa.

## **15.3. Carteira de Habilitação Desportiva**

Para participar do Ranking e do Campeonato Paranaense de Parapente 2019 o piloto deverá possuir habilitação CBVL válida e adimplente com clube de origem e FVLP.