



FEDERAÇÃO DE VOO LIVRE DO PARANÁ

Campeonato Paranaense de Parapente 2026



Revisão	Autor (es)	Mudanças
Ref. F2 2025-03-07	FVLP: Rafael C. Machado	Atualizado o calendário. Descrita a fórmula de apuração recomendada pela CBVL. Atualizado o bônus de planeio para provas interrompidas conforme recomendação FAI. Atualizadas as definições de parâmetros nominais conforme GAP2025. Alterado o número mínimo de participantes em uma categoria para fazer jus a premiação.
Rev. F1 2025-03-27	FVLP: Rafael E. de Góes, Rafael C. Machado, Gustavo H. Gueno, Dionísio Cordeiro, Ronnie Koerich, Caroline Santana, Arthur Grandini	versão adaptada do CSBP; diferenças: tempo mínimo de janela, questões de apenas uma federação.



Sumário

1. Propósito	1
2. Obrigações do Piloto Inscrito no Campeonato	1
2.1. Ler e ficar ciente de todas as regras contidas neste regulamento	1
2.2. Critérios para participação do Ranking	1
3. Inscrições	1
3.1. Valor de Inscrições	1
3.2. Devolução monetária	2
3.2.1. Cancelamento ou transferência pela FVLP / Organizador	2
3.2.2. Cancelamento pelo piloto	2
3.3. Validade das Etapas para a seleção de pilotos para o Campeonato Brasileiro	2
4. Categorias Da Competição	3
5. Calendário 2026	3
6. Aspectos da Competição	4
6.1. Check-in	4
6.2. Briefing	4
6.3. Lista de Presença	5
6.4. Sistema de decolagem	5
6.5. Tempo por decolagens e tentativas	5
6.6. Tempo mínimo de abertura da janela	5
6.7. Pilotos “Biruta” e Free Fly	6
6.8. Pouso	6
6.9. Reportback	6
6.10. Uso do Live Tracker	6
6.11. Checagem do Equipamento	7
6.11.1. Acelerador	7
6.11.2. Vela	7
6.11.3. Peso	7
6.11.4. Capacetes	8
6.11.5. Seletes	8
6.11.6. Paraquedas reserva	8
6.11.7. Comunicação	8
6.11.8. GPS	8
6.12. Denúncias de irregularidades	8
6.13. Comissão de Protesto e Juiz Geral	9
7. Provas	9
7.1. Tipos de prova	9
7.1.1. Race to goal	9
7.1.2. Elapsed time	9
7.2. Interrupção ou cancelamento da prova	9



7.3. Alteração da prova	10
7.4. Comissão de Técnica	10
7.5. Tempo mínimo de abertura da janela	10
7.6. Start Gate / Start of Speed Section (SSS)	10
7.7. Turnpoints (Pilões)	11
7.8. <i>End of Speed Section</i> (ESS)	11
7.9. Goal	11
7.10. Deadline da prova	11
8. Utilização do GPS	11
8.1. Modelos aceites	11
8.2. Validade dos dados	12
8.3. Critério de checagem	12
8.4. Cálculo de distância da prova	12
8.5. Download de waypoints e espaço aéreo	12
8.6. Uso do Live-Tracker	12
9. Equipe Técnica De Cada Etapa	13
9.1. Juiz Geral	13
9.2. Comissão Técnica de Prova	13
9.3. Comissão de Segurança	13
9.3.1. Reporte de Segurança	13
10. Segurança	14
10.1. Regras de tráfego aéreo	14
10.2. Espaço Aéreo Controlado	14
10.3. Comportamento perigoso / Voos Agressivos	14
10.4. Condições pessoais de voo	15
10.5. Nível técnico do piloto	15
10.6. Prevenção de Colisões	15
10.7. Voos em nuvens	15
10.8. Lastro	16
11. Reclamações e Protestos	16
11.1. Reclamações	16
11.2. Protestos	16
12. Penalidades e Compensação	17
12.1. Penalidades Permitidas	17
12.2. Aplicação das Penalidades	17
12.3. Penalidade para o vencedor do dia	17
12.4. Penalidades Específicas	17
12.4.1. Modificações no parapente	17
12.4.2. Peso total	18
12.4.3. Pouso na rampa	18
12.4.4. Nova decolagem ao longo da prova	18
12.4.5. Voo em nuvens	18
12.4.6. Voo agressivo ou perigoso	18
12.4.7. Giro na térmica	18



12.4.8. Invasão de espaço aéreo	18
12.4.9. <i>Tracklog</i>	19
12.4.10. <i>Report Back</i>	19
12.4.11. Mudança de Equipamento	19
12.4.12. Participação do Briefing	19
12.4.13. Comportamento	19
12.4.14. Atitudes Antidesportivas	19
12.4.15. Não assinar o Termo de Responsabilidade no prazo estabelecido	19
12.4.16. Furar a fila de decolagem	20
12.4.17. Não responder na frequência da prova	20
12.4.18. Atrapalhar os trabalhos da Comissão Técnica ou de Segurança	20
12.5. Pontos de Compensação	20
13. Apuração dos resultados	20
13.1. Comprovação de voo e objetivos	20
13.2. Rastreadores CBVL e Apuração dos Resultados	20
13.3. Distância voada	21
13.4. Pontuação	21
13.4.1. Distância Mínima:	21
13.4.2. Distância Nominal:	21
13.4.3. Tempo Nominal:	22
13.4.4. Percentual Nominal de Decolagens:	22
13.4.5. Percentual Nominal de Pilotos no Goal	22
13.5. Critério desempate na pontuação da etapa e na competição	23
13.6. Divulgação dos Resultados	24
13.7. Horários de divulgação dos resultados	24
14. Descartes	24
15. Ranking	25
16. Infraestrutura para realização das etapas	25
16.1. Condições Técnicas da Rampa e Acessos	25
16.1.1. Acesso à rampa	25
16.1.2. Condições do gramado na rampa de decolagem	25
16.1.3. Divisórias de separação da área de decolagens	25
16.1.4. Abrigo para os pilotos e equipe técnica	25
16.1.5. Lanchonete	25
16.1.6. Banheiros	25
16.1.7. Sistema de som	25
16.2. Segurança para Pilotos e Visitantes	26
16.2.1. Bombeiros	26
16.2.2. Ambulância	26
16.2.3. Polícia Militar	26
16.2.4. Helicóptero de Resgate	26
16.3. Veículos para o Transporte de Pilotos e Equipamentos	26
16.4. Q.G.	26
16.4.1. Localização	27



16.5. Comunicação	27
16.6. Mapas	27
16.7. Camisetas	27
16.8. Adesivos de identificação dos capacetes	27
16.9. Fichas de controle	27
16.10. Quadro de provas	28
16.11. Juiz de Decolagem	28
17. Premiação do Campeonato	28
18. Disposições gerais	28
18.1. Canal oficial	28
18.2. Participação da Receita para os Clubes/Organizadores Particulares	28
18.3. Termo de Responsabilidade	29



1. Propósito

A Federação de Voo Livre do Paraná promove o Campeonato Paranaense de Parapente – CPP com o intuito de divulgar e desenvolver o esporte. Além de fomentar o esporte, as competições movimentam a economia, aprimoram o nível técnico dos pilotos e promovem a confraternização e troca de experiências entre pilotos das diversas regiões do Paraná e de outros estados, pois estes são bem-vindos a participar das nossas etapas.

O Campeonato Paranaense de Parapente proclamará os campeões de cada etapa e comporá o Ranking anual para cada categoria, além de atribuir notas aos competidores participantes, que poderão ser utilizadas para o Ranking de Letras da Confederação Brasileira de Vôo Livre que indica os pilotos que participarão do Campeonato Brasileiro de Parapente em 2027.

2. Obrigações do Piloto Inscrito no Campeonato

2.1. Ler e ficar ciente de todas as regras contidas neste regulamento

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 casos que não estejam explicitamente previstos neste regulamento, o Juiz Geral, com apoio da Diretoria Técnica da FVLP, tem o poder de aplicar ou enquadrar uma ou mais penalidades descritas na [Seção 12. Penalidades e Compensação](#). Se por alguma eventualidade, a Diretoria Técnica não estiver presente, o juiz poderá recorrer à Comissão Técnica do evento.

O piloto deverá obrigatoriamente portar sua carteira de habilitação desportiva válida, podendo ser impressa ou digital. O certificado ANAC válido é obrigatório para a prática do voo livre.

2.2. Critérios para participação do Ranking

Para validar os pontos para o Ranking estadual, o piloto deverá estar em dia com os pagamentos:

- Clube membro da FVLP;
- Anuidade FVLP;
- Anuidade CBVL.

Para que a pontuação seja válida para o Campeonato Paranaense, a quitação dos pagamentos deverá ocorrer antes da realização da etapa em que o pagamento for validado. A escolha da federação pela qual o piloto irá pleitear a vaga para o Campeonato Brasileiro deverá ser feita por meio do sistema CBVL.

3. Inscrições

As inscrições para as etapas serão gerenciadas pelo sistema CBVL.

3.1. Valor de Inscrições

O valor da inscrição de cada etapa será definido pela Comissão Organizadora, de acordo com a



quantidade de competições e características do local de cada evento.

3.2. Devolução monetária

3.2.1. Cancelamento ou transferência pela FVLP / Organizador

Em caso de cancelamento e/ou transferência da etapa por parte da FVLP para datas não previstas no regulamento, o piloto devidamente inscrito e com a inscrição paga terá o crédito da sua inscrição automaticamente transferido para a próxima etapa válida do CPP. O piloto poderá optar pela devolução do valor da inscrição por meio do envio de e-mail para contato@fvlp.com.br informando o nome completo e o PIX ou conta para devolução, ou por outro meio informado quando do cancelamento pela organização. O prazo para solicitação do reembolso é de até 15 dias corridos após o comunicado de cancelamento da etapa. As solicitações após este prazo não serão aceitas.

Em caso de cancelamento em função de condições climáticas adversas, o reembolso será de 75% do valor da inscrição.

3.2.2. Cancelamento pelo piloto

Em caso de desistência por parte do piloto, uma solicitação formal informando o nome completo do piloto e o motivo da desistência deverá ser encaminhada por e-mail para contato@fvlp.com.br. O pedido de reembolso será avaliado pela organização da etapa, podendo ser acatado ou não. Procedimento seguirá conforme abaixo descrito:

- Cancelamento do pagamento acima de 30 dias – 75% do valor
- Cancelamento do pagamento entre 30-15 dias – 50% do valor
- Cancelamento entre 15 e 7 dias do evento – 25% do valor
- Cancelamentos efetuados a menos de 7 dias do evento sob qualquer situação não serão reembolsados. Casos especiais como acidentes e/ou condição médica com atestado deverão ser encaminhados por e-mail para secretaria FVLP, que decidirá qual o valor do reembolso é o mais adequado.

3.3. Validade das Etapas para a seleção de pilotos para o Campeonato Brasileiro

De acordo com o Regulamento do Campeonato Brasileiro, as etapas somente serão válidas se atenderem os seguintes critérios:

- Reservar 25% das vagas para competidores de outros estados, independente do organizador ser particular, clube ou federação.
- As Etapas organizadas exclusivamente por federação poderão reservar até 75% das vagas para pilotos federados em seu estado.
- Quando houver mais de uma federação organizadora, o critério de 25% de vagas para competidores de outros estados deverá ser respeitado. O cronograma com a(s) data(s) limite(s) para liberação dos pilotos com preferência/demais pilotos deve constar na descrição do evento. Na condição do não preenchimento de vagas ou perda da data de pagamento, as vagas serão disponibilizadas para os competidores que estejam na fila de espera.
- As etapas FAI 2, que por determinação devem reservar 25% das vagas para estrangeiros, poderão



compartilhar estas vagas com os pilotos de outros estados, adotando datas limite distintas para liberação dos pilotos que tenham preferência, considerando a primeira data limite para pilotos federados - caso seja uma etapa organizada por federação, na sequência a data de liberação para estrangeiros e por último a liberação para pilotos de outros estados.

- Etapas particulares, ou seja, que não envolvem diretamente uma federação na organização (ex: clubes membros), não poderão adotar a reserva de vagas além dos 25% para estrangeiros caso seja uma etapa FAI2, independente da pontuação ser válida para o ranking de uma ou mais federações.
- Ter os resultados lançados no site da CBVL (FSDB e tabela html) em até 10 dias úteis à data de encerramento da etapa.

4. Categorias Da Competição

O CPP é dividido em 5 categorias:

- OPEN: formada por pilotos que competem com parapentes homologados.
- SERIAL: formada por pilotos que competem com todas as velas homologadas EN, desde que seu A.R não seja superior a 7.
- SPORT: formada por pilotos que competem com parapentes homologados com classificação EN-C ou inferiores.
- SPORT LIGHT: formada por pilotos que competem com parapentes homologados com classificação EN-B ou inferiores.
- FEMININO: formada exclusivamente por pilotos do sexo feminino, não havendo distinção entre equipamentos (OPEN, SERIAL, SPORT e SPORT LIGHT) nessa categoria.

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 essa 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, em:

https://www.fai.org/sites/default/files/civil/documents/sporting_code_s7_g_-_ccc_paragliders_requirements_2023.pdf

A categoria para classificação final e premiação no campeonato é definida pela categoria mais alta utilizada nas provas.

5. Calendário 2026

O calendário online de etapas pode ser consultado no Link. O calendário não deve conflitar com as etapas dos Campeonatos Brasileiro de Parapente (CBP). As etapas do Campeonato Sul Brasileiro de Parapente serão válidas para o Campeonato Paranaense.

- CPP – Japira/PR – 21 e 22 de Março (data reserva 09 e 10 de Maio)
- CPP – Andradas/SP - 15 e 16 de Agosto
- CPP – Tibagi/PR – 19 a 20 de Setembro
- CSBP – Jaraguá do Sul/SC – 20 a 22 de Novembro
- CSBP – Taió/SC – 10 a 12 de Outubro
- CSBP – Agudo/RS – 31 de Outubro a 02 de Novembro



- CSBP – Encantado/RS – 20 a 23 de Novembro
- CPP – Tangará/SC – 28 e 29 de Novembro

6. Aspectos da Competição

6.1. Check-in

O Organizador da Etapa realizará o check-in antes da primeira prova de cada etapa. Após o check-in, não serão aceitas novas inscrições.

O check-in consiste no comparecimento do piloto inscrito em local divulgado com antecedência para a retirada do kit de prova e assinatura do termo de responsabilidade. Embora a presença no check-in não seja obrigatória, é indispensável que o piloto inscrito entregue o termo de responsabilidade devidamente assinado até 30 minutos antes do início do briefing. O descumprimento deste prazo resultará na invalidação de sua participação na prova do dia.

Caso o termo seja entregue após o prazo descrito anteriormente, ele será considerado válido apenas para a participação nas próximas provas da etapa, se houver.

6.2. Briefing

Diariamente deverá ser feito um *Briefing* pelo Juiz Geral, ocasião em que deverá haver um quadro com os 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. Para garantir uma boa e justa preparação para todos os pilotos, a prova do dia deve ser apresentada o mais breve possível.

A participação neste briefing é obrigatória para todos os pilotos e o não comparecimento está sujeito às penalidades previstas na [Seção 12 Penalidades e Compensação](#).

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

- Informações de segurança do local
- Frequências de rádio de prova e de segurança
- Limites do espaço aéreo
- Informações relevantes sobre a prova anterior da etapa, se for o caso (como protestos, incidentes, infrações);
- Vencedores da prova anterior da etapa, se for o caso;
- Previsões meteorológicas para o dia (ventos em diferentes altitudes, base e cobertura de nuvens prevista, potencial térmico, qualidade do dia, previsão para os próximos dias, etc);
- Informações importantes sobre a prova do dia (*waypoints*, espaço aéreo restrito (se houver), áreas ruins de pouso, estradas para resgate, etc);
- Configurações da prova do dia (pilões, raios, horários, tipo de goal, distância da prova, meios



de *report back*, sentido de giro na termal antes do start).

- Divulgação dos nomes dos pilotos que compõem a Comissão Técnica e de Segurança da etapa.

6.3. Lista de Presença

Todos os pilotos inscritos na etapa têm a obrigação de assinar a lista de presença antes de decolar. Caso o piloto desista de decolar, ele deverá obrigatoriamente informar ao Juiz Geral e ajustar a informação na lista de presença.

Essa lista é utilizada na apuração da prova e no controle do resgate dos pilotos, garantindo assim que todos os pilotos que decolarem, sejam resgatados. Por isso é importante que o piloto atente para este item.

Voar sem assinar a lista de presença e/ou sem utilizar o *Live Tracker*, quando disponível, será marcado no resultado como “não decolou” (DNF – *Did Not Fly*), com pontuação zerada no dia.

6.4. Sistema de decolagem

O sistema adotado será o de “janela aberta”, devendo obedecer aos critérios:

- A janela só será aberta em condições seguras. O Juiz Geral, com eventual apoio da Comissão Técnica da Prova, definirá o sistema de decolagem a ser adotado, podendo optar pela decolagem livre ou utilizar o sistema de prioridades, baseado no ranking geral da competição, em rampas onde a decolagem seja restrita.
- Na primeira prova do ano do CPP, os 05 primeiros colocados no CPP do ano anterior terão a preferência.
- Nas demais provas, terão a prioridade os 05 primeiros colocados no último ranking publicado.
- Também terão prioridade na decolagem os membros da Comissão Técnica de Prova.
- Os pilotos que não entrarem na área de decolagem pela prioridade de direito, poderão fazê-lo a qualquer momento posteriormente, desde que informado e autorizado pelo Juiz Geral.
- Por motivos de segurança, o Juiz Geral poderá fechar a janela. O tempo de reabertura da janela será então estendido pelo tempo que esta ficou fechada, sem exceder o tempo limite adicional, de 30 minutos.

6.5. 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, que dará oportunidade para outro piloto decolar. Por padrão, o tempo será de 3 minutos ou 3 (três) tentativas de decolagem por competidor, os quais serão contabilizados apenas em condições seguras para decolar.

6.6. Tempo mínimo de abertura da janela

A prova do dia será válida 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 ($100 \times 1/5 = 20$ minutos). Por padrão, o mínimo adotado será de 30 minutos.

6.7. Pilotos “Biruta” e Free Fly

Apenas serão aceitos pilotos birutas previamente cadastrados junto ao juiz geral, atendendo ao regulamento local de cada etapa para a modalidade “Free-fly”, que tem a autoridade de permitir ou não a decolagem antes da janela de decolagem. Pilotos biruta deverão ter experiência comprovada. Eles poderão ser escolhidos pela Comissão técnica da etapa, devendo estar prontos para decolar antes da abertura da janela de decolagens e quando o Juiz Geral determinar.

Pilotos biruta não podem fornecer ajuda voluntária a competidores por razões de garantia de igualdade entre competidores.

O piloto biruta deve obrigatoriamente utilizar o rádio na frequência determinada, obedecendo a orientação de pouso no momento do Start ou no decorrer da prova. O piloto biruta tem direito ao resgate, desde que ocorra no eixo da prova dos competidores, sem ultrapassar o horário limite da prova.

6.8. Pouso

Uma vez que o piloto tenha decolado ele não poderá pousar e decolar novamente no decorrer da prova. Caso haja a comprovação desse fato, o piloto será excluído do evento.

O piloto somente poderá pousar na rampa e decolar novamente caso constate problema ou pane em seu equipamento, caso em que o piloto deverá comunicar a sua intenção de pouso na frequência de prova, que deverá ser autorizada 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.

6.9. Reportback

É obrigatório reportar a posição do piloto nos meios indicados no Briefing em no máximo 30 (trinta) minutos após o pouso. Estes meios podem incluir se comunicar por rádio ou por outros dispositivos, tais como mensagens WhatsApp, SMS, telefone da organização, lista no resgate, ou no QG da competição imediatamente após chegar à cidade.

Operações de busca e resgate desnecessárias por pilotos que não reportarem suas posições poderão levar à punição de exclusão da competição. O piloto pode ser penalizado caso não utilize dos meios indicados, demore muito ou se atrase para fazer o *report back*, como descrito na [Seção 12 Penalidades e Compensação](#), referente às penalidades.

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



6.10. Uso do Live Tracker

A critério da organização, será requisitado aos pilotos a utilizarem um sistema de rastreamento ao vivo, em função da recomendação FAI para os eventos CAT2 a partir de 2026.

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 a [Seção 12 Penalidades e Compensação](#) deste regulamento.

Nestes casos, a Lista de Presença é assinada no ato da retirada do Live Tracker.

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.

6.11. 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 é permitida.

Caso não cumpra todos esses requisitos, o piloto pode ser impedido de decolar e ser penalizado de acordo com o disposto na [Seção 12 Penalidades e Compensação](#).

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.

A cada etapa do CPP, o Juiz Geral poderá, a seu critério, eleger uma comissão de verificação composta de 03 pilotos para inspeção dos equipamentos dos pilotos de forma aleatória. A comissão de verificação poderá checar os itens descritos abaixo.

6.11.1. Acelerador

Não poderá haver modificações no sistema do acelerador;

6.11.2. Vela

Não poderá haver qualquer modificação nas estruturas homologadas junto ao conjunto da vela, ou seja: tirantes, *trimmers*, etc., exceto no comprimento da linha principal dos freios.

O fabricante/modelo deve ser igual àquele indicado na ficha de inscrição, salvo em caso de danos em que, caso o piloto deseje trocar de vela, deverá solicitar, por escrito, ao Juiz Geral no dia anterior ao que pretender voar com o novo equipamento e aguardar a publicação da resposta formal.

Independentemente do novo parapente escolhido, o competidor será enquadrado, em toda a competição, sempre na categoria mais alta entre os equipamentos voados naquela etapa.



6.11.3. Peso

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

6.11.4. Capacetes

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>.

6.11.5. Seletes

Seletes devem ser homologadas conforme as determinações FAI disponíveis em:

<https://www.fai.org/page/harnesses-and-back-protectors>

6.11.6. Paraquedas reserva

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

É obrigatório que o piloto que voar com parapente do tipo CCC utilize seletes equipadas com 02 reservas, com comandos acessíveis para ambas as mãos.

6.11.7. Comunicação

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

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

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 pelas regras locais.

6.11.8. GPS

Todo piloto deve estar equipado com pelo menos um receptor GPS válido conforme item 8 do regulamento, 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.

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.

6.12. Denúncias de irregularidades

Se verificado por um ou mais competidores algum tipo de irregularidade nos equipamentos de outro



competidor que 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.

6.13. Comissão de Protesto e Juiz Geral

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

O Juiz Geral do Evento será escolhido pela Federação Local organizadora de cada etapa e será responsável pela coordenação técnica da competição. Deverá ser uma pessoa experiente, com boa noção de regras esportivas e ater-se estritamente a este Regulamento para a etapa.

O Juiz Geral deverá realizar o Briefing com os Pilotos antes de cada prova. Ele não deverá ser questionado pelos pilotos durante a competição e poderá aplicar penalidades em pontos ou excluir competidores por condutas não condizentes com os regulamentos. A despesa deste Juiz Geral será coberta pelo Organizador da Etapa.

7. Provas

7.1. Tipos de prova

7.1.1. 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.

7.1.2. 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.

7.2. Interrupção ou cancelamento da prova

Caso a condição meteorológica encontre-se desfavorável e nenhum piloto tenha decolado, o Juiz, com o auxílio da Comissão de Segurança, pode CANCELAR a prova por questões de segurança.

Se já houver decolagens no dia e a Comissão de Segurança ou qualquer piloto reportar perigo na rota da prova, a prova poderá ser INTERROMPIDA pelo Juiz geral caso já tenha transcorrido 30min do Start Gate da prova.

Em casos de INTERRUPÇÃO, a pontuação da prova será apurada:

- verificando-se o *tracklog* dos competidores até os 5 minutos que antecederam o momento da



interrupção, em provas de *Race to goal*. Por exemplo, se a interrupção se deu às 14:55 h, a prova será apurada com a hora de interrupção às 14:50 h. A validade da pontuação da prova será calculada conforme fórmula de apuração. Para compensação de diferenças de altura o piloto receberá pontuação bônus de distância que será calculada da altura que estiver em relação ao goal com um planeio de 2,5:1.

- Cancelada, em provas de *Elapsed time*.

7.3. Alteração da prova

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

7.4. Comissão de Técnica

É obrigatória a formação de uma Comissão Técnica 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. Devem fazer parte da Comissão Técnica, no mínimo:

- um piloto da Federação Local
- um piloto da categoria Sport.

As provas serão formuladas e apresentadas ao Juiz Geral para que o mesmo decida qual será a prova do dia.

7.5. Tempo mínimo de abertura da janela

A validação da prova do dia depende do cumprimento de um tempo mínimo de abertura de janela para as decolagens. Esse tempo é calculado utilizando a seguinte fórmula:

$$\text{Tempo mínimo de abertura de janela} = (\text{número de competidores} \times 1 \text{ minuto}) \div \text{número de decolagens simultâneas permitidas pelo local}$$

O valor de 1 minuto representa o tempo mínimo necessário para uma decolagem segura por piloto.

Por exemplo, em uma competição com 100 pilotos, utilizando uma rampa que permite até 5 decolagens simultâneas, o tempo mínimo de abertura de janela será de 20 minutos, conforme o cálculo: $(100 \text{ pilotos} \times 1 \text{ min}) \div 5 \text{ pilotos simultâneos} = 20 \text{ minutos}$.

Entretanto, como padrão, será adotado um tempo mínimo de 30 minutos, salvo quando o cálculo determinar um tempo maior.

O horário de fechamento da janela poderá ser definido pelo comissão de prova até o limite do deadline da prova do dia.

7.6. Start Gate / Start of Speed Section (SSS)

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 Gate* poderá ser alterado diariamente pela Comissão Técnica, sendo este sempre informado no *Briefing*.

Não haverá fechamento de *Start Gate*.

7.7. 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. Preferencialmente, este raio deve ser igual ou superior a 400 (quatrocentos) metros.

7.8. End of Speed Section(ESS)

Trata-se de um cilindro utilizado para a tomada de tempo final. Preferencialmente, ele terá o raio de 2.000 (dois mil) metros.

7.9. Goal

Os pilotos devem obrigatoriamente entrar no cilindro ou faixa 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 *Goal*.

Na situação em que nenhum piloto atingir o raio do *Goal*, mas pelo menos um piloto atingir o raio do *End of Speed Section*, nenhuma penalidade será aplicada. Nesses casos, o raio do *End Of Speed Section* torna-se o raio do *Goal*.

Não haverá juiz de pouso ou de *Goal*, sendo a entrada no cilindro virtual comprovada somente através do *tracklog* do GPS com um ponto dentro do *Goal*.

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

7.10. Deadline da prova

Um horário limite para o término da prova do dia poderá ser estipulado pelo Juiz Geral.

Se não indicado pelo Juiz Geral, o deadline será o horário do pôr do sol local. Caso o tempo de prova atinja o *Deadline* estipulado, a apuração se dará aplicando-se os fatores de validação descritos no item 3.2 deste regulamento.

8. Utilização do GPS

8.1. Modelos aceitos



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

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

8.2. Validade dos dados

Para ser considerado válido, o *tracklog* do GPS deve satisfazer às 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 hipótese alguma o “*mark+enter*” (armazenamento da coordenada atual) poderá validar um ponto de contorno.
- Em qualquer tipo de manipulação de *tracklog* ou qualquer tipo de fraude envolvendo qualquer piloto inscrito no campeonato, o Juiz Geral é soberano e poderá excluir o(s) piloto(s) envolvido(s) da competição;

8.3. Critério de checagem

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

8.4. Cálculo de distância da prova

A distância da prova é o menor caminho entre a decolagem e *goal*, considerando-se tangenciar os raios dos demais *turnpoints* (pilões) da prova, seguindo as diretrizes da FAI.

8.5. Download de waypoints e espaço aéreo

Para fazer o download dos *waypoints* e espaço aéreo da competição, o piloto deve entregar seu GPS sem waypoints (sejam particulares ou de competições anteriores) para inserção da identificação do piloto e dos *waypoints* oficiais da competição.

A organização não se responsabiliza pela exclusão de *waypoints* antigos no GPS do piloto. É recomendado ao atleta que baixe os pontos oficiais em seus instrumentos antes da etapa. É de responsabilidade do piloto checar se todos os arquivos foram devidamente baixados e instalados em seus instrumentos de voo.

8.6. 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 a [Seção 12](#) deste regulamento. Se o piloto não devolver o Live-Tracker ao fim do dia de voo dentro do prazo estipulado no briefing, ele perderá a pontuação do dia.

Caso o Juiz Geral constate que o piloto não entregou no prazo por motivo de resgate ou qualquer outra questão que o Juiz julgue coerente, a pontuação poderá ser considerada. Outros sistemas de rastreamento podem ser recomendados durante o briefing de segurança de cada etapa.

9. Equipe Técnica De Cada Etapa

O Juiz Geral, o Apurador, o coordenador de resgate e os membros técnicos nomeados para a Comissão Técnica de Prova e Comissão de Segurança deverão ser escolhidos e definidos pela organização, para cada etapa.

É obrigatório a presença de pelo menos um dos diretores técnicos 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 sobre os assuntos que porventura lhe sejam apresentados, devendo resolver as questões no evento.

9.1. Juiz Geral

O Juiz Geral, escolhido pela FVLP, será o responsável pela coordenação técnica da competição. Deve ser uma pessoa experiente, com boa noção de regras esportivas e deve ater-se estritamente a este Regulamento para a etapa. O Juiz Geral deverá realizar o briefing com os Pilotos antes de cada prova. O Juiz tem poder de decisão sobre os aspectos concernentes às provas, observando o presente regulamento.

9.2. Comissão Técnica de Prova

A Comissão será nomeada pela organização antes do início da etapa, sendo composta por 03 pilotos experientes. Um desses pilotos deverá ser, obrigatoriamente, da categoria SPORT.

9.3. Comissão de Segurança

A Comissão será nomeada pela organização antes do início da etapa, sendo composta por 03 pilotos experientes. Um desses pilotos deverá ser, obrigatoriamente, da categoria SPORT.

9.3.1. Reporte de Segurança

Todos os pilotos, não só os da Comissão de Segurança, têm a responsabilidade de monitorar as condições de voo e informar de forma rápida e precisa, ao Juiz Geral, ou à Comissão de Segurança, quando as condições se tornarem inseguras na decolagem ou durante o percurso da prova. De forma objetiva e para evitar confusão, isso deve ser feito usando as frases:

- Nível 1 (seguro)
- Nível 2 (requer atenção)
- Nível 3 (perigo)



O Juiz Geral é o único que pode interromper ou cancelar a prova a qualquer momento. A paralisação da prova será comunicada na frequência da prova, portanto todos os pilotos deverão voar nessa frequência e, ao receberem a mensagem de paralisação deverão, obrigatória e imediatamente, buscar um pouso seguro e pousar.

Pilotos que seguirem executando a prova, após o recebimento do aviso de interrupção, poderão perder até 10% da pontuação do melhor resultado da etapa.

Na eventualidade da falta de 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 na decolagem e durante todo o percurso da prova, enquanto esta estiver em andamento.

10. Segurança

10.1. 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.

10.2. Espaço Aéreo Controlado

O Organizador da Etapa deverá especificar nas Regras Locais espaços aéreos controlados ou outras áreas onde o voo é proibido ou restrito, assim como definir a área em que a prova não interfere em operações aeronáuticas ou aerodesportivas em sua região.

Tais áreas deverão ser evidenciadas também no Briefing, 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.

Invasões de espaço aéreo, vertical ou horizontal, serão punidas conforme o item 5.4.8 deste Regulamento.

10.3. Comportamento perigoso / Voos Agressivos

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

Voos agressivos, embora subjetivos em algumas situações, podem ser identificáveis pelos *tracklogs* e devem ser denunciados pelos demais pilotos ao Juiz Geral por escrito. Sendo assim, denúncias anônimas não serão aceitas.

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.

Qualquer piloto envolvido em uma colisão que viole as regras de Prevenção de Colisão (item 2.8) será automaticamente considerado responsável pela colisão.



O Juiz Geral pode penalizar competidores que demonstrem este comportamento, ou até mesmo excluí-los da competição, conforme contido no item 5 deste Regulamento.

10.4. 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 ou à comissão 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.

10.5. 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 comissão de segurança.

10.6. 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. Um parapente nunca deve voar 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.

10.7. Voos em nuvens

O voo em nuvens (tubo) é expressamente 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 reclamação, o piloto que se sentir prejudicado deverá indicar as coordenadas e o horário 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 verificação.

A verificação do tubo levará em consideração:



- previsão de base de nuvens na região em que foi reclamado o tubo
- relatos de pilotos que estavam próximos ao piloto, conforme seu *tracklog*
- altitude de outros pilotos na região/horário

10.8. 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 ou da Comissão de Verificação. 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.

O piloto é o responsável por providenciar o seu próprio lastro, sendo proibido utilizar suprimentos ou água fornecidos pela Organização para esta finalidade.

11. Reclamações e Protestos

11.1. Reclamações

Uma reclamação pode ser feita ao Juiz Geral, por escrito, para solicitar uma correção, ou relatar fatos ocorridos durante o dia, solicitando providências.

A reclamação deve ser apresentada no prazo máximo de 1 (uma) hora após a publicação do resultado provisório e, para o último dia de prova da etapa, no prazo máximo de 30 (trinta) minutos .

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

O Juiz Geral lidará com as reclamações com rapidez.

11.2. Protestos

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

Em caso de protestos, uma Comissão de Protesto, composta por 03 (três) pessoas entre os membros que compõem a equipe técnica da competição (apurador, coordenador de resgate, comissão de segurança), membros das diretorias das Federações Locais e/ou pilotos experientes presentes ao evento e que não estejam participando da competição será formada pelo Juiz Geral.

Esta comissão será soberana e decidirá pela execução ou não do objeto protestado.

Para a apresentação de protesto, é necessário o pagamento da taxa de protesto no valor R\$ 150,00 (cento e cinquenta reais) e respeitar o prazo máximo de 20 (vinte) horas após a divulgação do resultado oficial durante a etapa.

Para o último dia de prova da etapa, o prazo máximo de protesto é de 1 (uma) hora após a divulgação do



resultado oficial.

O Juiz Geral deverá complementar o protesto com sua opinião e o mesmo será julgado pela Comissão de Protestos. Esta Comissão também decidirá pelo possível reembolso da taxa de protesto.

É considerado como resultado oficial aquele publicado no oficial da competição (por exemplo, *Whatsapp*) e/ou no QG da etapa, conforme descrito na [Seção 18.1](#).

12. Penalidades e Compensação

12.1. 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 às comissões Técnica e de Segurança, que terão o poder de classificar a penalidade devida e assim subsidiar o Juiz Geral para que este possa tomar as medidas cabíveis.

A gravidade das penalidades pode variar de, no mínimo, uma simples advertência, até a 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

12.2. 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.

12.3. 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 foi marcado como ABS, o próximo piloto que seria o vencedor do dia também teve sua pontuação do dia zerada, ele também será marcado como 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.

12.4. Penalidades Específicas

12.4.1. 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 implicam em vantagens ao competidor, as notas da segunda etapa serão zeradas desde sua primeira prova até a terceira.

Em caso de reincidência, o piloto será desqualificado.

12.4.2. Peso total

Peso total fora da faixa de pesos certificada implica na pontuação do dia zerada.

Em caso de reincidência, o piloto será desqualificado.

12.4.3. Pouso na rampa

Pouso na rampa sem autorização após abertura da janela 100 pontos.

Em caso de reincidência, a penalidade será dobrada a cada ocorrência.

12.4.4. Nova decolagem ao longo da prova

Pouso e nova decolagem ao longo da prova implica pontuação do dia zerada

Em caso de reincidência, o piloto será desqualificado.

12.4.5. Voo em nuvens

Pontuação do dia zerada.

Em caso de reincidência, o piloto será desqualificado.

12.4.6. Voo agressivo ou perigoso

Pontuação do dia zerada.

Em caso de reincidência, o piloto será desqualificado.

12.4.7. Giro na térmica

Giro na térmica para o lado contrário do estipulado para o dia até o *start* ou do já estabelecido por outro piloto no decorrer da prova resulta em advertência.

Em caso de reincidência, 100 pontos, dobrados a cada nova reincidência.

12.4.8. Invasão de espaço aéreo

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



O critério de medição de altura deverá ser informado no Briefing, seja GPS/Barômetro, altura AGL/MSL/QNH, entre outros.

12.4.9. Tracklog

Inexistência de tracklog no GPS ou tracklog não contínuo (faltando partes no meio do voo) implica pontuação do dia zerada. O piloto que decolar e voar sem enviar seus *tracklogs* não pontuará na prova do dia e será considerado como ABS (*absent*), mesmo que tenha assinado a lista de presença.

Todos os pilotos devem enviar seus *tracklogs* (ou entregar o *Live Tracker*, quando disponível) em horário e formas pré-estabelecidos no *Briefing* do dia e o não cumprimento está sujeito a penalidade de 10% de seus pontos na maior pontuação na etapa.

12.4.10. Report Back

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

- Primeiro atraso na realização do *report back*: Advertência;
- Reincidência ou não realização do *report back* - Perda de 300 pontos da melhor pontuação do piloto na competição;
- Não realização de *report back* que motivem desnecessárias operações de busca e resgate, o piloto será desqualificado.

12.4.11. Mudança de Equipamento

Mudança de equipamentos durante a competição fora dos padrões permitidos neste regulamento terá punição correspondente a 2% da pontuação do vencedor da prova a cada dia voado com o novo equipamento.

Se o Juiz Geral não for notificado da mudança de equipamento, a pontuação do dia será zerada.

12.4.12. Participação do Briefing

Não comparecimento ao Briefing recebe punição de 10% da melhor prova da etapa, após descartes

12.4.13. Comportamento

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 Juiz Geral

12.4.14. Atitudes Antidesportivas

Uma atitude de qualquer um dos pilotos inscritos na competição que for considerada pelo Juiz Geral como "antidesportiva", será julgada por este em conjunto com a Comissão Técnica.

O Juiz Geral em comum acordo com as comissões Técnica e de Segurança terão o poder para penalizar qualquer piloto sem a necessidade de protesto.



12.4.15. Não assinar o Termo de Responsabilidade no prazo estabelecido

A organização considerará que o piloto não compareceu ao evento, isentando-se de resgate, não considerando o envio do tracklog e demais atividades pertinentes a etapa.

12.4.16. Furar a fila de decolagem

O piloto que não respeitar a fila de decolagem após advertência do Juiz Geral recebe a punição de 300 pontos na prova do dia.

12.4.17. Não responder na frequência da prova

O piloto que não responder na frequência da prova, após advertência do Juiz Geral, recebe a punição de 50 pontos na prova do dia. Cabe lembrar que é obrigação do piloto manter-se na frequência da prova.

12.4.18. Atrapalhar os trabalhos da Comissão Técnica ou de Segurança

O piloto que atrapalhar ou interferir nos trabalhos da Comissão Técnica ou de Segurança, após advertência do Juiz Geral, recebe a punição de 300 pontos na prova do dia. Cabe lembrar que é obrigação do piloto manter-se na frequência da prova.

12.5. 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.

13. Apuração dos resultados

13.1. Comprovação de voo e objetivos

A comprovação do voo e dos objetivos executados será feita por GPS e/ou *Live Tracker*, quando este estiver disponível.

Para apuração de todas as etapas do ano, será utilizada a fórmula GAP2025, para adequação e equalização dos campeonatos 2026 realizados no âmbito da CBVL.

13.2. Rastreadores CBVL e Apuração dos Resultados

A critério do Organizador da Etapa, poderão ser disponibilizados *Live Tracker* CBVL para cada competidor possibilitando o acompanhamento ao vivo do seu voo.

Nestes casos, cada competidor deverá retirar junto o seu *Live Tracker* de acordo com as instruções da



organização e deverá mantê-lo durante o voo e enquanto é resgatado, empreendendo esforços para se manter em local que possibilite a conexão por satélite.

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*, a critério do piloto.

A apuração dos voos utilizará os dados automáticos, tendo o piloto a única obrigação de devolver o equipamento ao final do dia de prova de acordo com as instruções da organização, que informará 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 dispositivo GPS para análise, o qual será prontamente devolvido. Caso necessário, o piloto poderá apresentar o GPS de backup para confirmação.

13.3. Distância voada

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

O sistema de medição de distâncias utilizado será o Elipsoide WGS84.

13.4. Pontuação

Os parâmetros **Distância Mínima**, **Distância Nominal** e **Tempo Nominal**, mesmo sendo alteráveis, não podem ser alterados uma vez definidos no início da etapa.

Percentual Nominal de pilotos no Goal não é mais um parâmetro nominal e será considerado 30%.

Percentual Nominal de Decolagens não é mais um parâmetro nominal e será considerado 96%.

Os valores configurados para estes parâmetros definem como a validade da prova é calculada. Eles devem, portanto, ser escolhidos considerando de maneira realista o potencial do sítio de voo. Se esses valores foram configurados muito baixos, isso impede que a fórmula distinga entre dias exigentes e provas de alta qualidade de provas de baixa qualidade que algumas vezes são a única opção devido às condições meteorológicas. Ou seja, esses parâmetros permitem que provas em dias diferentes e sítios diferentes possam ser comparadas e que os mecanismos de descartes (FTV) possam ser aplicados de maneira justa.

13.4.1. Distância Mínima:

A mínima distância concedida a todo piloto que decola. É a distância abaixo da qual é sem sentido medir o desempenho do piloto. O parâmetro de distância mínima é configurado de modo que os pilotos que estão prestes a “pregar” não se sentirão tentados a voar até o próximo pouso para passar um grupo de pilotos. Todos receberão a mesma distância de qualquer modo.

Este parâmetro deve respeitar o valor mínimo de 3km.

13.4.2. Distância Nominal:

Este parâmetro deve ser configurado para a distância média das provas da competição no sítio de voo



escolhido. Dependendo dos demais parâmetros e das distâncias voadas na prática, provas com distância otimizada menor que a distância nominal serão desvalorizadas na maioria dos casos. Provas maiores que a distância nominal normalmente não serão desvalorizadas desde que os pilotos voem a maior parte destas.

Para permitir que a fórmula seja capaz de distinguir provas boas e nem tão boas, e desvalorizar o segundo caso, é importante configurar a distância nominal alta o suficiente.

Este parâmetro deve respeitar o valor mínimo de 35km.

13.4.3. Tempo Nominal:

Este parâmetro indica a duração esperada para a prova. Isto é, o tempo requerido para voar o setor de velocidade (do SSS ao ESS). Se o tempo do piloto mais rápido é menor que o tempo nominal, a prova será desvalorizada. Não há desvalorização se o tempo do piloto mais rápido é acima do tempo nominal. O tempo nominal deverá ser configurado para a duração típica de uma prova no local de voo em questão. Ambos o tempo e a distância nominais devem ser um pouco maiores que as velocidades médias para a região.

Este parâmetro deve respeitar o valor mínimo de 1h30min.

13.4.4. Percentual Nominal de Decolagens:

Quando pilotos não decolam por razões de segurança, para evitar condições de decolagem ou em voo, a validade da decolagem é reduzida. Este parâmetro define um limiar como um percentual dos pilotos na competição (DF + DNF). A validade da decolagem é reduzida apenas se um percentual de pilotos menor que o definido decide decolar. Para que este parâmetro seja adequadamente definido, é importante haver uma lista de presença na decolagem.

Este parâmetro deve respeitar o valor mínimo de 96%.

13.4.5. Percentual Nominal de Pilotos no Goal

Este parâmetro deve respeitar o valor de 30%.



Competition Details

FAI sanctioning: Cat. 2 CIVL competition ID: 0

☒ Paragliding ☐ Hang Gliding Discard factor: 20 %

Name (nice to have year and discipline in the name):
Campeonato Sul Brasileiro de Parapente 2024 - CSBP24

Location (place and country):
Sapiranga - Rio Grande do Sul - Brasil

From (yyyy-mm-dd): 2024-02-10 To (yyyy-mm-dd): 2024-02-13

Offset from UTC at beginning of the competition: -3

Scoring formula: Edit/change 'PWC2019' scoring formula ...

Waypoints file: Set waypoints file

Category scoring
☒ Filter (traditional) ☐ Separate scoring

Categories:

Notes:
Conforme "FAI Sporting Code Section 7A - Class O
Cross Country - Hang Gliders and Paragliders - Classes 1 to 5
2023 Edition v0.1 Effective 1st May 2023" seção 5.2.5.1:
Para competições de até 6 provas planejadas, um FTV de 0,2 é usado.

Ok Cancel

Figura 1 - Tela de Parâmetros do FSComp.

6.4.6 Tolerância

Seguindo orientações para eventos FAI Cat.2., a tolerância de pilões "*Turnpoint radius error margin*" está pré-configurada em 0,2% (o limite máximo). A altura considerada será sempre por GPS (*scoring_altitude="GPS"*). A somatória dos pontos será em décimos. Essas configurações, podem ser verificadas pelo apurador diretamente na base de dados (Arquivo .FSDB).

13.5. Critério desempate na pontuação da etapa e na competição

Em caso de empates na classificação final, tanto para o Campeão da Etapa, como para o título de Campeão Geral, o desempate se fará pelo maior descarte.

Caso o empate persista, usa-se a comparação dos melhores resultados sucessivamente.



Caso persistam os empates, terá vantagem o piloto com menor tempo de prática do desporto (maior CIVLID / cadastro CBVL).

13.6. 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.

13.7. Horários de divulgação dos resultados

- Dentro de duas horas 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;
- Até as 10:00h do dia seguinte: divulgação do resultado das reclamações apresentadas por escrito ao Juiz Geral.
- Os resultados oficiais serão divulgados após todas as reclamações terem sido tratadas.
- O prazo máximo para queixas no último dia de competição será 30 minutos após a divulgação dos resultados provisórios.
- Nos casos de apresentação de reclamação ou protesto que demandem tempo para decisão, a organização tem o direito de realizar a cerimônia de entrega de prêmios com os resultados provisórios.
- Para efeitos de contagem de prazos para apresentação de Reclamações e Protestos, será utilizado como início da contagem a hora de divulgação dos resultados no link de divulgação oficial do evento ou de impressão dos resultados no QG.

14. Descartes

O descarte será calculado a cada etapa e será das provas onde o piloto teve maior diferença de pontuação entre sua pontuação e a pontuação do primeiro colocado conforme o código esportivo FAI, seção 7, disponível em:

https://www.fai.org/sites/default/files/civil/documents/sporting_code_s7_f_-_xc_scoring_2023.pdf

De acordo com o código esportivo FAI, Seção 7A, aplicável a competições de Cross Country, para a premiação das etapas do CPP 26 com até 3 provas não serão utilizados descartes de FTV. Quando houver 4 provas será usado FTV de 20%.



https://www.fai.org/sites/default/files/civil/documents/sporting_code_s7_a_-_cross_country_2023.pdf

Dias reservas não serão contabilizados para finalidade de descartes.

O cálculo acima, *Fixed Task Validity* (FTV), é feito automaticamente pelo programa de apuração. Para mais detalhes, um exemplo de aplicação encontra-se em:

<https://pwca.org/storage/2500/PWCA-Competition-Rules-2021.pdf>

15. Ranking

O ranking será de pontos corridos, considerando a fórmula de descartes e definirá o Campeão Paranaense 2026. Para o Ranking do campeonato, será considerado um descarte de 25% de FTV.

16. Infraestrutura para realização das etapas

16.1. Condições Técnicas da Rampa e Acessos

16.1.1. 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.

16.1.2. 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.

16.1.3. 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.

16.1.4. Abrigo para os pilotos e equipe técnica

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

16.1.5. Lanchonete

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

16.1.6. Banheiros

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

16.1.7. Sistema de som

É recomendado sistema de som, com microfone, cobrindo toda área de decolagem para auxiliar o



briefing diário e durante o decorrer da prova.

16.2. Segurança para Pilotos e Visitantes

16.2.1. Bombeiros

É obrigatório a presença de equipe de resgate no entorno da rampa de decolagens com equipamentos de rapel e socorro em altura.

16.2.2. Ambulância

É recomendada a presença da ambulância especializada em primeiros socorros nas proximidades da rampa. Caso o município não disponibilize veículo com socorristas destinados exclusivamente a atender a etapa, a equipe deverá estar de sobreaviso para breve acionamento. O contato para acionamento deverá ser divulgado e anotado por todos os envolvidos na organização do evento.

16.2.3. 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.

16.2.4. 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.

16.3. 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.

Para o transporte dos pilotos e equipamentos até a decolagem ou resgate ao longo da prova, consultar regra local para a etapa.

16.4. Q.G.

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



16.4.1. Localização

Deverá ser escolhido um local de fácil acesso. Deverão ser observados os critérios seguintes:

- Preferencialmente, um hotel, restaurante ou uma casa com espaço e instalações que permitam refeições dos pilotos e com instalações sanitárias;
- Disponibilidade de espaço reservado para a equipe técnica de apuração, com rede de energia elétrica e acesso à internet para apuração dos resultados;

16.5. Comunicação

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

As frequências e números de emergência deverão ser informados antecipadamente e afixados 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*.

Serão estabelecidas 3 (três) frequências específicas: organização da prova, segurança e resgate. A critério do Organizador da Etapa, a mesma frequência pode ser utilizada para mais de uma finalidade específica.

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

16.6. 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 formato eletrônico.

16.7. Camisetas

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

16.8. Adesivos de identificação dos capacetes

Não se aplica.

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



16.10. 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.

16.11. Juiz de Decolagem

Não se aplica.

17. Premiação do Campeonato

No CPP 26 as premiações serão definidas de acordo com as regras locais de cada etapa.. A premiação do ranking anual acontecerá na festa de encerramento no final do ano.

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.

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

Nas etapas, a premiação mínima será de troféu para os 5 primeiros colocados da categoria OPEN e 3 primeiros colocados de cada uma das demais categorias, desde que com pelo menos 5 inscritos, sendo permitido ao organizador de cada etapa aumentar esses prêmios, se assim o desejar.

18. Disposições gerais

Dúvidas ou assuntos não abordados neste regulamento serão analisados e julgados pelo Juiz Geral, respaldado pelas Diretorias Técnica da FVLP.

Assuntos relacionados especificamente ao evento serão julgados pelo Juiz Geral ou pela Comissão de Protesto que, de acordo com a matéria, deverá ter o respaldo das comissões Técnica e de Segurança da etapa.

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

18.1. Canal oficial

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

18.2. Participação da Receita para os Clubes/Organizadores Particulares

Fica acordado que o Clube ou Organizador Particular que se prestar a administrar e organizar integralmente alguma etapa do CPP ficará com 80% da receita líquida arrecadada, devendo o Clube organizador repassar 20% da receita líquida arrecadada para a FVLP.



Para administrar e organizar uma etapa, o Clube ou Organizador Particular deve cumprir os requisitos legais, bem como os requisitos mínimos exigidos pela FVLP, descritos no Manual do Organizador Paranaense disponível em mídia digital e compartilhado pela Diretoria da FVLP. (ver tópico REFERÊNCIAS E ANEXOS).

O Clube deverá manifestar sua vontade de administrar e organizar uma etapa apresentando 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 ficará com a FVLP e 20% da receita líquida arrecadada irá para o Clube de voo local que sediar a etapa, caso este participe ativamente como parceiro na organização.

18.3. Termo de Responsabilidade

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

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