



CAMPEONATO SUL-BRASILEIRO DE PARAPENTE 2011 CSBP

REGULAMENTO OFICIAL

ITEM I - CONSIDERAÇÕES GERAIS

I.1 - OBJETIVOS

As Federações Paranaense, Catarinense e Gaúcha, promovem o Campeonato Sul-Brasileiro de Parapente – CSBP, para difundir o esporte entre os três Estados do Sul promovendo a troca de experiências e amizade entre os pilotos dos três Estados e pilotos visitantes de outros Estados também.

I.2 - LOCAL

A escolha do local e data de realização dos eventos, fica a cargo de cada Federação e deveria ser em data que não conflita com as etapas dos Campeonatos Regionais.

I.3 - PROGRAMAÇÃO

Caberá à organização de cada etapa a divulgação de um programa onde constem as datas para inscrições valores a serem cobrados pela inscrição, cerimônias de abertura e encerramento, dias de competição e, ainda, um regulamento local constando as regras adicionais. Estes documentos deverão ser enviados a Federação e Clubes com uma antecedência mínima de quinze dias.

I.4 – INSCRIÇÕES

As inscrições para as etapas do CSBP devem ser feitas eletronicamente por meio do site de cada Federação, sendo obrigatório o piloto possuir registro CIVLID no site da FAI (<http://civlratings.fai.org/FL.aspx?a=308>).

Cada piloto, no ato da confirmação da inscrição, no local das provas, terá que apresentar:

- Habilitação Desportiva emitida pela Associação Brasileira de Parapente – ABP ou Associação Brasileira de Voo Livre-ABVL. Carteira de Associado do Clube de Voo a que pertence, acompanhada do comprovante de pagamento da anuidade atualizada.

- Comprovante de quitação dada pelo clube que esta em dia com a Federação a qual é associado.

O valor da inscrição para o CSBP - é de responsabilidade de cada Federação que organiza a etapa, devendo cobrir os custos do evento.

Sugerimos que se façam valores diferentes para pagamento adiantado, e sempre com depósito Bancário com os respectivos centavos para identificar o piloto pagante.

É obrigação do Clube e Federação organizadora da etapa providenciar transporte para a decolagem, e resgate no sentido do eixo da prova até o Goal, e retorno ao local de apuração da prova.



É obrigação do promotor do evento (clubes) entregar ao piloto inscrito que realizaram o pagamento os kits e brindes (camiseta) previstos para aquela etapa, mesmo quando cancelada.

I.5 – CATEGORIAS

O Sul Brasileiro contará com 4 (quatro) categorias distintas:

OPEN: Parapente LTF - DHV 3, afnor Competition, Protótipos sem homologação.

SERIAL: Parapente LTF - DHV 2-3 ou inferior, afnor Performance ou inferior, EN D ou inferior.

SERIAL LIGHT: Parapente LTF - DHV 2 ou inferior, afnor Standard, EN C e EN B ou inferior.

FEMININO: pode ser com qualquer tipo de parapente.

As categorias inferiores concorrem nas superiores ex – Open é DHV 3 + 3/2 + 2+ 1/ 2 e 1 Serial é DHV 2/3 + 2 + 1 /2 e 1 e Serial light é DHV 2 + 1/ 2 e 1 e o feminino concorre nele mesmo e em todas as outras categorias.

I.6 – PREMIAÇÕES DA ETAPA

Ao final de cada etapa o promotor do evento terá que oferecer uma premiação aos 3 (três) melhores colocados de cada categoria.

A premiação terá que ter no mínimo, um troféu do 1º ao 3º colocados para as categorias: OPEN, SERIAL, SERIAL LIGHT e FEMININO. Estes troféus deverão ter um padrão de qualidade, e sempre mencionando a etapa do CSBP bem como a logomarca das três Federações.

Solicita-se aos organizadores que providenciem junto aos promotores ou patrocinadores do evento prêmios escalonados do 1º ao 5º colocados, como forma de incentivo á participação no evento e desenvolvimento do esporte que, podem ser em bens ou valores monetários.

As camisetas que forem feitas para o evento, se possível devem ter a logomarca das três Federações.

ITEM II - CONFECÇÃO DO RANKING SUL-BRASILEIRO

II.1 – DESCARTES

Para a confecção do Ranking Anual deverão ser utilizadas as provas realizadas, menos os descartes conforme tabela abaixo, se houver empate se usa o artigo

II. 5 - EMPATES

II.2.1 - TABELA DE DESCARTES

Provas	Descartes	Provas utilizadas
9	3	6
8	2	6
7	2	5
6	2	4
5	1	4
4	1	3
3	0	3



2	0	2
1	0	1

II.3 - VALIDADE DA ETAPA

O número de participantes para que a etapa seja realizada é de no mínimo 20 pilotos de qualquer categoria.

Cada etapa devera ter a previsão de no mínimo duas provas, podendo ter até três. Ocorrendo a realização de 1 (uma) única prova válida a etapa será validada.

II.4 - VALIDADE DO CAMPEONATO

O título de Campeão SUL-BRASILEIRO poderá ser atribuído se tiver sido realizado ao final pelo menos **2 (dois) vôos validos**.

Será declarado o ESTADO vencedor, aquele que obtiver a maior soma de pontos com os 4 (quatro) melhores pilotos por dia de seu estado.

Cada Federação deverá reter 10 % do valor arrecadado nas inscrições, para que no final das etapas e no encerramento, se faça uma premiação aos 3 (três) primeiros colocados INDIVIDUAIS do ano nas diversas categorias, esta premiação deverá ser feita na ultima etapa do ano. O custo desta premiação será rateado entre as 3 (três) Federações.

II.5 - EMPATES

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.

ITEM III - ORGANIZAÇÃO DAS ETAPAS DO CSBP

A organização técnica de cada etapa, regulamentos e sistemas de pontuação não será delegada em nenhuma hipótese. Caberá as três Federações indicar os responsáveis por tais áreas e os custos deverão ser cobertos pelo que for arrecadado com as inscrições.

III.1 - ORGANOGRAMA

A estrutura de organização da etapa deverá ter, no mínimo, o seguinte organograma:

FCVL – FVLP - FGVL

Organização Geral

Juiz geral

Salvamento

Transporte dos pilotos

Marcação do voo

Computação

III.2 - ATRIBUIÇÕES

III.2.1 - ORGANIZAÇÃO GERAL.



A organização geral, tendo obrigatoriamente pelo menos um membro da diretoria da Federação e Clube organizador, cabe as responsabilidades administrativas do evento, tais como material de competição, policiamento, assistência médica, alojamentos, alimentação, comunicações, transporte, promoção, divulgação e premiação.

III.2.2 - JUIZ GERAL

O Juiz Geral do Evento será escolhido pelas FCVL, FVLP e FGVL a cada etapa, e será o responsável pela coordenação técnica da competição.

Deverá ser uma pessoa experiente, com boa noção de regras esportivas e atestar estritamente a esta Norma para a etapa.

Deverá realizar o briefing com os Pilotos antes de cada prova.

Ele não deverá ser questionado pelos pilotos durante a competição e poderá aplicar penalidade em pontos ou excluir competidores por condutas não condizentes com os regulamentos. A despesa deste Juiz Geral será coberta pelo promotor do evento.

Durante a competição se houver algum acidente, o juiz terá que preencher um relatório com todas as informações possíveis do acontecido, inclusive anexando testemunhas que viram o acidente, segue anexo um modelo que poderá ser usado para tal.

III.2.3 - OBSERVADOR

Observadores serão os representantes da FCVL, FVLP e FGVL preferencialmente os membros de sua Diretoria Técnica, presentes ao evento para verificar o seu bom andamento. Eles são também conselheiros do Juiz Geral e devem:

- Reportar ao Juiz Geral quaisquer irregularidades ou transgressões ao regulamento ou comportamentos prejudiciais à segurança dos competidores, do público ou de alguma maneira prejudiciais ao esporte;

- Assessorar o Juiz Geral na tomada de decisões e na interpretação de regras e regulamentos.

- Reunir informações e fatos importantes a serem considerados no caso de protestos;

Uma etapa não poderá ser invalidada pela ausência dos observadores das Federações.

III.2.4 - JURI PARA PROTESTOS

É o órgão que julga os protestos dos pilotos contra decisões do Juiz Geral.

O Júri deverá ser formado por 3 (três) pessoas da organização do evento e/ou da Diretoria Técnica da FCVL, FVLP e FGVL e 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.

III.2.5 - ASSISTENTES TECNICOS

Estes assistentes organizarão os trabalhos na decolagem e nas áreas de pouso. Eles deverão checar se tudo está pronto para o começo da prova, de acordo com a orientação do Juiz Geral.



Na decolagem é sua obrigação:

- a) organizar a área de montagem dos parapentes;
- b) autorizar o acesso á rampa;
- c) anotar as ocorrências no pouso (crash, aproximações perigosas, etc.);

III.2.6 - COMPUTAÇÃO

Um centro de computação de resultados deverá ser montado para processar e apresentar ao Juiz Geral todos os resultados e informações da competição.

III.2.7 - COMUNICAÇÕES

Deverá ser criado um centro de comunicações por radio para comunicação entre os organizadores. Uma freqüência de emergência deverá ser estabelecida para que os pilotos possam contatá-la no caso de algum acidente fora da área de decolagem.

III.2.8 - METEOROLOGIA

A organização deverá providenciar e apresentar diariamente ao Juiz Geral uma planilha com todas as informações meteorológicas previstas para a região das provas, coletadas em serviço reconhecido pelo Departamento de Aviação Civil, para ajudá-lo na seleção da prova do dia.

III.2.9 - TRANSPORTE

Deverá haver transporte oficial, sob a orientação do Juiz Geral, que transportará os pilotos para a decolagem e o seu resgate no eixo da prova em rodovias principais. Os pilotos devem por conta própria se deslocar até as rodovias principais e esperar pelo resgate.

Os organizadores determinarão ao resgate oficial, uma rota e horários pré-determinados que sejam anunciados e afixados todos os dias na decolagem. Nenhum desvio fora da rota anunciada poderá ser feito.

O transporte oficial para a decolagem deverá estar disponível somente para os Assistentes oficiais do Juiz Geral e para os pilotos inscritos.

Os pilotos devem carregar e descarregar seus equipamentos. Os pilotos são os únicos responsáveis por estarem prontos na decolagem, com seus equipamentos, para o início da prova.

Pilotos que desejarem ir para a decolagem com o transporte oficial deverão estar na hora no local de saída do transporte oficial.

III.2.10 - POLÍCIA

A Policia local deverá ser contatada e estar pronta a resolver qualquer ocorrência durante o evento, coordenando o tráfego e o público para não criarem problemas para o bom andamento do evento.

III.2.11 - SERVIÇO MÉDICO

Informações sobre atendimentos de emergência, ambulância, hospitais deverão ser disponibilizados durante o evento para as necessidades que puderem



ocorrer. As Federações sugerem que todos os pilotos tenham um seguro de acidentes pessoais para esses casos.

III.2.12 - SALVAMENTO

O Corpo de Bombeiros da cidade deverá ser contatado para dar toda a assistência necessária para o salvamento de um piloto em situações de emergência. Eles são homens treinados e experientes em salvamentos e somente eles deverão estar autorizados a socorrer pilotos nesses casos, e **deverá estar presentes na rampa antes de qualquer decolagem ser autorizada.**

III.3 ORGANIZAÇÃO DAS ETAPAS DO CSBP.

Os organizadores (Clube, associação, pessoa física ou jurídica) que venham a realizar um evento devem dispor:

- a) Transporte para a decolagem e resgate do Goal
- b) Ambulância de plantão
- c) Bombeiros ou equipe de resgate e salvamento
- d) 02 cópias disponíveis do regulamento atualizado.
- e) Mapas da região
- f) auxiliares para decolagem e pouso
- g) um microcomputador com impressora compatível com o programa de apuração.
- h) Cada Federação deverá ter um programa para computação dos resultados compatível com este regulamento.
- i) o organizador do evento deverá apresentar pessoa capacitada para utilização do programa de cálculos com o qual serão computados os resultados das provas, o custo desta computação deverá ser acertado entre as partes.

ITEM IV - PROVAS

IV.1 -TIPOS

A escolha da prova deverá estar sempre entre um dos tipos apresentados abaixo:

CORRIDA PARA O GOL
TEMPO INDIVIDUAL

IV.1.1 CORRIDA PARA O GOL

Esta prova consiste em percorrer uma distância pré-determinada com ou sem ponto de contorno (pilões), a partir de uma faixa virtual (GPS) aberta em horário pré-estabelecido. Será vencedor o piloto que primeiro cruzar a faixa de pouso, ou seja, que primeiro marcar um ponto no raio do gol. É obrigatória a comprovação através do GPS. Os pontos desta prova serão dados pela fórmula geral, exceto se nenhum competidor atingir o gol. Neste caso usa-se a fórmula de distância.

IV.1.2 TEMPO INDIVIDUAL



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

IV.2 - ORIENTAÇÕES

A escolha dos pilotos da comissão técnica deverá ser feita escrevendo 3 nomes na ficha de inscrição, esta comissão ajuda o Juiz de prova a escolher a melhor rota para a prova.

Nenhuma prova do Circuito pode ter menos de 25 km.

Todas as provas válidas **podem valer 1.000 pontos**, como base na distância percorrida pelo primeiro piloto.

A prova será considerada válida caso atinja no mínimo a pontuação de 200 pontos.

O GOL deverá ser localizado próximo a locais habitados e que permitam a afluência de público para assistir à chegada dos pilotos, de preferência na cidade patrocinadora.

Uma prova não poderá ser alterada se algum piloto já tiver decolado para a prova escolhida.

A prova não será validada se nenhum piloto decidir decolar.

IV.3 - SUGESTÕES

Os organizadores deverão apresentar no regulamento adicional uma lista de sugestões de pilões e pousos e/ou provas.

Os responsáveis pela organização da infra-estrutura deverão providenciar a identificação desses pontos através de coordenadas geográficas.

As sugestões apresentadas não as tornam numa opção obrigatória. Elas poderão ser alteradas pelo Juiz Geral desde que permaneçam dentro dos tipos determinados.

ITEM V - DÍNAMICA DAS PROVAS

V.1 - A janela da prova pode ser declarada aberta sem a obrigatoriedade de verificação da presença de todos os pilotos na decolagem.

A janela não poderá ser declarada aberta antes de 15 (quinze) minutos após o término do briefing geral.

O juiz só poderá estender a abertura da janela, se a decisão for tomada antes do primeiro piloto decolar.

A janela só pode ser aberta pelo juiz geral em condições supostamente seguras.

Para que a prova seja válida a janela deve ficar aberta pelo tempo que der a fórmula: número de pilotos, vezes 3 (três) minutos, dividido pelo número de decolagens simultâneas da rampa.

Ex. 80 pilotos inscritos X 3 min. / nº. de 4 decolagens simultâneas = 60 min. (tempo mínimo de abertura da janela).



Os pilotos são os únicos responsáveis pelas suas presenças na hora correta, na decolagem, para o briefing diário, assim como, tomar ciência do que estiver afixado no quadro de avisos.

Os pilotos que usarem GPS devem limpar o Tracklog antes de decolar para as provas, facilitando a conferência e marcação do voo, se não o fizerem, podem vir a ser penalizados. Ex- último a decolar no próximo dia.

É responsabilidade de o piloto manter-se informado.

V.2 - MONTAGEM DOS PARAPENTES

Deverá ser criado e respeitado um corredor de decolagem para cada rampa. O Juiz Geral e seus Auxiliares darão as instruções para o correto posicionamento dos parapentes, fora e dentro da área de decolagem.

O Juiz Geral tem autoridade para desclassificar ou penalizar em pontos pilotos que insistirem em permanecer no corredor de decolagem

V.3 - SISTEMA DE DECOLAGEM

Os pilotos só poderão decolar após o término do briefing geral.

Os 05 primeiros pilotos do ranking geral e 05 da prova valida anterior terão preferência para decolar.

A decolagem só poderá ser autorizada pelo Juiz Geral em condições supostamente seguras;

A prova (abertura do start) só poderá ter previsão de início após 30 minutos do briefing geral, no mínimo. O Juiz Geral deverá observar a seguinte equação:

Três X Número de pilotos inscritos = tempo entre briefing e abertura do start.

Número de decolagens simultâneas da rampa.

O resultado indicará o tempo entre o briefing e o início da prova (abertura do start) e não poderá ser inferior a 30 minutos.

V.4 - TENTATIVAS DE DECOLAGEM

Pilotos interessados em decolar deverão posicionar-se com seu equipamento no corredor de decolagem quando estiverem totalmente equipados. Chegando a sua vez, cada piloto terá três (três) minutos para decolar.

Pilotos que se apresentarem para decolar e não o fizerem no tempo estipulado, em condições supostamente seguras, e forem solicitados a sair da rampa por outros pilotos ou por assistentes de decolagem, devem sair da decolagem e reentrar na fila atrás dos outros pilotos que estiverem esperando a vez. Os pilotos que não respeitarem essa norma estarão sujeitos a receber uma penalidade de 10% em pontos da prova.

Um piloto que declarando sua intenção de decolar, force outro a sair da rampa, deverá decolar em seguida, sem demora e não poderá desistir de decolar para reentrar na fila em outra posição.

Não há limite para as tentativas de decolagem, mas cada piloto só poderá fazer um voo por prova.

E considerado voo desde que o piloto fez uma aproximação para pousar ou mostrou qualquer intenção para ganhar altura.



Crash na decolagem ocasionado por interferência de outras pessoas e que, não seja por erro do piloto, não deve penalizá-lo. Nova tentativa de decolagem deverá ser permitida.

V.5 - SEGURANÇA NO VOO

COMISSÃO DE SEGURANÇA.

Será formada pelos três primeiros pilotos da classificação geral até o momento do evento, e mais um piloto local tirado desta mesma classificação geral, totalizando quatro pilotos.

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

Nível - 1 – a condição ainda esta boa.

Nível – 2 – atenção em algumas partes da prova.

Nível – 3 – situação crítica, pousar imediatamente.

O Juiz geral pode interromper a prova em qualquer momento. A paralisação da prova será comunicada na frequência de emergência.

Se dois dos quatro 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 para sinalizar a interrupção da PROVA.

Se a comunicação entre os pilotos da comissão e o Juiz geral não pode ser estabelecida, os pilotos da comissão terão a responsabilidade de paralisar a prova, se pelo menos dois pilotos da comissão reportar Nível - 3.

Uma das responsabilidades dos pilotos é voar de forma segura, respeitando as normas de segurança e de tráfego aéreo. Pilotos que não respeitem as normas de tráfego aéreo ou envolvidos em colisões em voo serão penalizados. Em função da gravidade da falta a penalidade poderá ser em pontos perdidos, em desclassificação da prova ou em desclassificação da competição.

Por razões de segurança o Juiz Geral poderá especificar uma direção obrigatória de rotação das térmicas no espaço aéreo ao redor da decolagem, que deverá ser obedecida por todos os competidores (dias pares = direita, dias ímpares = esquerda).

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

Vôos dentro de nuvens são proibidos.

Acrobacias e rasantes durante as provas são proibidos. Só podem ser autorizados em voos de demonstração, para pilotos com experiência comprovada (Nível 4 - Avançado) e com equipamento apropriado.

Pilotos que não respeitem estas normas de tráfego aéreo ou envolvidos em colisões em voo deverão ser penalizados. Pilotos que se apresentem para decolar sem suas condições físicas normais, isto é, com lesões físicas e/ou sob efeito de medicamentos, drogas ou álcool devem ser proibidos de decolar para a prova e, no caso de reincidência, ser desclassificados da etapa.

V.6 - GOAL



Para o piloto que atingir o raio de segurança, que poderá variar conforme decisão do juiz de prova, o tempo de prova para de contar, mas para validar o GOAL, o piloto deverá ter um ponto de tracklog dentro do raio de 400 metros do pilão do Goal, não importando o tempo que leve para atingi-lo depois de entrar neste raio de segurança. Se o piloto não atingir o raio de 400 metros do Goal, só à distância percorrida pelo piloto será contada, considerando como não feito o Goal.

V.7 - TOMADA DE TEMPOS

À hora da partida deve ser tomada quando o piloto entrou ou saiu do portão virtual comprovado pelo GPS e for arredondada para a segundo mais próximo.

A. hora de chegada deve ser comprovada pelo GPS e ser arredondada para o segundo mais próximo.

O tempo de voo será a diferença entre à hora de chegada e a de partida.

V.8 - MARCAÇÃO DO VOO

Só será aceito GPS, que não possam ter seu tracklog alterado externamente, gravando obrigatoriamente a altura no seu tracklog, e sejam compatíveis com o programa de apuração de resultados.

Os pilotos deverão se informar sobre a compatibilidade do seu GPS antes da prova.

Exemplo de GPS aceito: MLR SP24XC – Garmin: 60... 76... Brauniger: Compeo, Flytec 5030-5020, Flymaster B1Nav.

Todas as distâncias deverão ser calculadas utilizando-se o método de cálculo de distâncias através de coordenadas geográficas do Grande Circulo, considerando-se sempre a distância do objetivo menos quanto faltou para o piloto alcançá-la e arredondando-se o resultado para frações de 10 metros.

Os pilotos cujas marcações contiverem erros e forem feitas reclamações ou protestos deverão ser penalizados em pontos. A falsificação deliberada de detalhes do pouso deve levá-lo a uma desclassificação.

A marcação do voo só poderá ser feita no dia da prova, no local e hora determinados pela organização do evento. Pilotos que não comparecerem à marcação dos voos dentro do horário estipulado deverá ter seus resultados para aquela prova anulados.

V.9 - CONFIRMAÇÃO DO VOO

Cada voo deverá ser comprovado por um GPS.

Os pilotos são os únicos responsáveis pela entrega do GPS no local de marcação.

Pilotos que não retornarem o GPS com dados da prova deverão ter seus resultados para aquela prova anulados.

V.10 – PORTÃO DE LARGADA

No CSBP será adotado o sistema de "start" de entrada ou saída.

V.11- PILÕES



Todos os pilões terão obrigatoriamente um raio de 400 m.

Se um pilão for considerada inválido, o piloto deverá ser considerado como se não tivesse feito aquele pilão. Os pontos deverão ser atribuídos calculando-se até a distância que faltou para validar o pilão.

V.12 - AREA DE POUSO

Após o pouso dê um MARK no seu GPS e desligue-o.

Com objetivo de proporcionar maior segurança, vai ser considerada a melhor posição do piloto em relação ao seu objetivo.

V.13 – PARALISAÇÃO OU CANCELAMENTO DA PROVA

O Juiz Geral só tem o poder de paralisar ou cancelar uma prova por razões de segurança, mesmo depois de alguns ou todos os pilotos terem decolado.

Essa decisão poderá ser tomada somente em situações de emergência, tais como tempestades ou outras condições que possam colocar em risco a segurança dos pilotos.

A decisão deverá ser anunciada na decolagem, nas áreas de pouso e pela frequência de emergência. O Juiz Geral não têm a responsabilidade de informar pessoalmente a todos os pilotos sobre a paralisação ou cancelamento da prova. Se depois de verificado que a prova já tem validade conforme artigo IV.2 ficam valendo a distancia percorrida pelos pilotos até 5 minutos antes da decisão do juiz em paralisar a prova.

Se a condição do artigo IV.2 não formos cumpridas, então a prova será cancelada e nenhuma pontuação devera ser calculada ou divulgada.

V.14 - PROTESTOS

Protestos serão apreciados pelo Júri. Portanto para serem considerados, devem ser apresentados em formulário próprio e acompanhados de uma taxa de protesto de 2(duas) vezes o valor da inscrição da etapa. Esta taxa deverá ser devolvida no caso de deferimento.

Os protestos deverão ser encaminhados ao Juiz Geral que deverá complementá-lo com sua opinião e serão julgados por Comissão composta por organizadores e/ou membros das Diretorias das Federações e que não estejam participando da competição como pilotos.

Reclamações e protestos somente serão considerados se feitos até 24 horas após a divulgação dos resultados, exceção feita á última prova, quando o prazo será reduzido para 12 horas.

Não cabem quaisquer reclamações ou protestos por desconhecimento da prova ou falta de comprovação do voo através do GPS.

Reclamações ou protestos sobre itens aqui estabelecidos não devem ser aceitos.

V.15 - PENALIDADES

O Juiz Geral tem o poder de desclassificar pilotos e/ou aplicar penalidade em pontos se eles não seguirem as normas aqui estabelecidas ou mostrarem atitudes anti-desportivas contra outros pilotos, Assistentes, Autoridades ou o público em geral.



O Juiz Geral também pode aplicar penalidades ou desclassificar pilotos por manobras perigosas em voo, voos não condizentes com o evento ou por demonstrada inabilidade técnica.

As penalidades aplicadas pelo Juiz Geral poderão ser advertência e exclusão da etapa.

ITEM VI - SISTEMA DE PONTUAÇÃO

VI.1 - GENERALIDADES

A formula usada será a PWC 2009, com pontos de **distância, tempo e pontos de liderança**; a distancia total da prova é contada desde o Start e tangenciando os cilindros dos pilões até o raio do Goal, ou seja, descontando os raios dos pilões, será permitido o uso de múltiplos starts.

VI.4 - PONTUAÇÃO DO ESTADO

No caso de pontuação por estrado ela deverá ser feita somando-se os resultados dos 4 (quatro) melhores resultados individuais diários dos pilotos que pertencem ao seu estado.

O estado que ao final apresentar a maior soma de pontos será o CAMPEÃO DA ETAPA. No final do ano será aferido o ESTADO CAMPEÃO DO CSBP conforme Art. – II.4.

ITEM VII - PARAPENTES E EQUIPAMENTOS

VII.1 - PARAPENTE RESERVA

Os acidentes ocorridos com os parapentes durante a competição deverão ser comunicados ao Juiz Geral e imediatamente providenciado o seu conserto. Qualquer parte substituída deve apresentar as mesmas características originais de fabricação.

Os parapentes também poderão ser substituídos, desde que autorizado pelo Juiz Geral, por um de performance similar ou inferior.

VII.2 - EQUIPAMENTOS DE SEGURANÇA

É obrigatório o uso, por parte de todos os pilotos e em todas as provas, de sapatos de amarrar, capacete (de preferência INTEGRAL) e pára-quadras de emergência. Pilotos que não se apresentarem com esses equipamentos serão desclassificados.

VII.3 - RÁDIOS

Recomendamos que todos os competidores tenham rádios para permitir comunicação para e/ou pelos pilotos. Todos devem ter conhecimento das normas e requisitos necessários para a operação desses rádios. Os equipamentos devem ser operados de acordo com os seus regulamentos e normas.

VII.4 - LASTRO



O lançamento de água ou areia que possam dispersar-se completamente antes de alcançar o solo serão tolerados e considerados como lastro ejetável.

Por razões de segurança a FCVL proíbe o uso de outros tipos de lastros não dispersáveis.

VII.5 - PROPULSÃO

Artefatos destinados a dar propulsão ao parapente não serão permitidos.

ITEM VIII - DISPOSIÇÕES FINAIS

VIII.1 - REGULAMENTOS DE VOO

O evento deverá ser voado sob as normas de tráfego aéreo do AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL (ANAC). É indispensável ao piloto o conhecimento destas normas.

VIII.2 - TERMO DE RESPONSABILIDADE

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

VIII.3 - TERMO DE AUTORIZAÇÃO

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

VIII.4 - AUTORIDADES. Os representantes que por ventura se fizerem presentes da FEDERATION AERONAUTIQUE INTERNATIONALE (FAI), AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL (ANAC), ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE PARAPENTE (ABVL), ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE PARAPENTE (ABP) e todos os Organizadores do Evento deverão ser considerados autoridades durante a competição.

VIII.5 - ADENDOS

É reservado aos organizadores o direito de fazer acréscimos à presente Norma através de Regulamento Adicional e antes do começo da competição, desde que não alterem o conteúdo aqui disposto. Se isso ocorrer ele deverá ser



distribuído aos pilotos antes do começo da primeira prova e ser fixado no QG da competição passando a ser considerado como parte integrante do Regulamento da Etapa.

VIII.6 - OBSERVAÇÕES

Nos locais dessa Norma onde não estiver claramente expresso o contrário, valem todas as disposições contidas na Section 7 e na General Section do Sporting Code FAI.

Quando necessário, as interpretações dessas normas serão feitas pelo Juiz Geral em conjunto com os Observadores das Federações.

As Federações FCVL, FVLP e FGVb se reservam a si o direito de fazer mudanças nesta Norma sendo que toda e qualquer alteração não poderá ter efeito retroativo.

É MUITO IMPORTANTE QUE O PROMOTOR DE CADA ETAPA, SIGA RIGOROSAMENTE O QUE ESTÁ ESCRITO NESTE REGULAMENTO, PRINCIPALMENTE CUMPRIR AS NORMAS DE SEGURANÇA.

Regulamento atualizado em 28 de fevereiro de 2011.

FEDERAÇÃO CATARINENSE DE VOO LIVRE – www.fcvl.esp.br

FEDERAÇÃO DE VOO LIVRE DO PARANÁ – www.fvlp.esp.br

FEDERAÇÃO GAUCHA DE VOO LIVRE – www.fgvl.com.br