

FEDERAÇÃO CATARINENSE DE VÔO LIVRE
Diretoria Técnica de Parapente
CIRCUITO ESTADUAL DE PARAPENTE
REGULAMENTO OFICIAL

ITEM I - CONSIDERAÇÕES GERAIS

I.1 - OBJETIVOS

A FCVL, através de campeonato Catarinense de Parapente, tem como prioridade difundir o esporte em nível Estadual e promover a troca de experiência e amizade entre os pilotos das diversas cidades Catarinenses.

A presente Norma visa padronizar a forma das etapas do Campeonato Catarinense de Parapente que contarão pontos para o Ranking Estadual Anual e para o Campeonato Estadual, estabelecendo critérios que as regerão; contribuindo assim para uma justa escolha dos Campeões Estaduais de Parapente e também, através do Ranking Estadual Anual, dos pilotos que participarão em competições nacionais.

I.2 - LOCAL

Cabe à FCVL a escolha e a aprovação do local de realização dos eventos, devendo este ser sempre adequado às provas aqui estipuladas.

A FCVL divulgará no mês de dezembro de cada ano os locais e datas escolhidas para a realização das etapas que comporão o Campeonato Catarinense de Parapente do ano seguinte.

I.3 - PROGRAMAÇÃO

Caberá à organização de cada etapa a divulgação de um programa onde constem as datas para inscrições, cerimônias de abertura e encerramento, dias de competição e, ainda, um regulamento local constando as regras adicionais e as provas sugeridas para o local da competição. Estes documentos deverão ser enviados às Associações e Clubes com uma antecedência mínima de quinze dias.

I.4 – INSCRIÇÕES

As inscrições para as etapas do Campeonato Catarinense de Parapente devem ser feitas eletronicamente por meio do site da FCVL.

Cada piloto, no ato da confirmação da inscrição, no local das provas, deverá apresentar uma licença Estadual de Parapente válida, emitida pela FCVL ou por clube reconhecido por esta.

A taxa de inscrição individual deverá ser de até R\$ 30,00 (trinta reais) por dia de prova marcada. Essa taxa deverá incluir transporte para a decolagem e resgate opcional no sentido da prova. O pagamento da inscrição para a etapa deve ocorrer até 48 horas antes da realização da etapa, mediante depósito bancário. O organizador não está obrigado a devolver os valores da inscrição no caso de cancelamento da etapa.

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.

Será permitida a inscrição do piloto no local do evento, no dia do evento, mediante o pagamento do dobro do valor cobrado pelas inscrições eletrônicas.

I.5 – CATEGORIAS

O catarinense contará com 3 (três) categorias distintas:

COMPETIÇÃO: Parapente DHV 3, afnor Competition, CEN D, Protótipos sem homologação;

SERIAL: Parapente DHV 2-3 ou inferior, afnor Performance ou inferior, CEN C ou inferior.

ASCENDENTE: Parapente DHV 2 ou inferior, afnor Standard , CEN B ou inferior.

De acordo com a presente classificação das categorias, o piloto deverá escolher aquela em que pretende participar do Campeonato Catarinense de Parapente no ato da sua inscrição.

O piloto com equipamento de classificação Ascendente ou Serial poderá optar por participar do campeonato em categoria superior, abdicando de concorrer em sua categoria.

I.6 – PREMIAÇÃO DA ETAPA

Ao final de cada etapa deverá ser oferecida uma premiação aos 3 (três) melhores colocados de cada categoria do campeonato.

A premiação deverá constar de, no mínimo, troféu do 1º ao 3º colocados para as categorias: Principal, Serial e troféu do 1º para categoria Ascendente.

A organização deverá distribuir, no mínimo, 25% dos valores arrecadados com as inscrições entre os campeões da etapa, mediante os seguintes critérios:

a) 10% para a categoria competição: 50% para o 1º lugar, 30% para o 2º lugar e 20% para o 3º lugar.

b) 10% para a categoria serial: 50% para o 1º lugar, 30% para o 2º lugar e 20% para o 3º lugar.

c) 5% para a categoria ascendente: 65% para o 1º lugar e 35% para o 2º lugar.

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.

ITEM II – CONFECCÃO DO RANKING ESTADUAL

Para a confecção do Ranking Estadual Anual deverão ser utilizadas as provas realizadas no campeonato.

Do total de provas realizadas elimina-se 33,3% (trinta e três vírgula três) dos piores resultados nas provas válidas.

O somatório dos pontos das provas aproveitadas indicará a posição do piloto no Ranking Estadual de Parapente e, após a realização das etapas previstas para o ano, o Campeão Estadual de cada categoria.

Será confeccionado um Ranking Estadual Geral, com a inclusão dos pilotos de todas as categorias, para estabelecer o Campeão Estadual Geral.

II.1 - TABELA DE DESCARTES

Provas válidas Descartes Total

14 5 9
13 4 9
12 4 8
11 4 7
10 3 7
9 3 6
8 3 5
7 2 5
6 2 4
5 2 3
4 1 3
3 0 3
2 0 2
1 0 1.

II.2 - VALIDADE DA ETAPA

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

Cada etapa do Estadual devesse ter a previsão de no mínimo duas provas. Ocorrendo a realização de 1 (uma) única prova válida a etapa será validada.

As etapas não poderão ser prorrogadas nem adiadas sob qualquer alegação.

II.3 - VALIDADE DO CAMPEONATO

O título de Campeão Estadual só poderá ser atribuído se tiverem sido realizados ao final pelo menos 3 (três) vôos, independentemente do número de etapas válidas.

II.4 - EMPATES

Em caso de empates na classificação final, tanto para o Campeão da Etapa, como para o título de Campeão Catarinense, o desempate se fará pela comparação dos melhores resultados sucessivamente, caso o empate persista, usa-se o maior descarte.

ITEM III - ORGANIZAÇÃO DAS ETAPAS DO CATARINENSE

A organização da infra-estrutura, a promoção e a divulgação do evento poderá ser transferida no todo ou em parte a um dos Clubes do Estado, porém, sempre com a aprovação e supervisão da FCVL.

A organização técnica de cada etapa, regulamentos e sistemas de pontuação não será delegada em nenhuma hipótese. Caberá a FCVL 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

Organização Geral

Juiz geral

Salvamento

Transporte até a rampa

Marcação do vôo
Computação

III.2 - ATRIBUIÇÕES

III.2.1 - ORGANIZAÇÃO GERAL.

A organização geral, tendo obrigatoriamente pelo menos um membro da diretoria da Associação ou Clube organizador, cabem 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 pela FCVL em cada etapa e é o responsável pela coordenação técnica da competição.

O Juiz Geral deve ser definido até 48 horas antes da realização da etapa.

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

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

Ele não deverá ser questionado pelos pilotos durante a competição e poderá aplicar penalizações em pontos ou excluir competidores por condutas não condizentes com os regulamentos.

III.2.3 - OBSERVADOR

Observadores serão os representantes da FCVL, 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 da FCVL.

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 e/ou das Associações Estaduais 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) inspecionar o equipamento dos competidores, estando aptos a votar a decolagem de um piloto, por razões de segurança;
- d) anotar as ocorrências no pouso (crash, aproximações perigosas, etc.);
- e) realizar o check in de vôo dos pilotos, ou seja, anotar o nome dos pilotos que decolaram para a prova.

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. O organizador do evento deverá utilizar o programa licenciado pela FCVL e ter pessoa capacitada para operá-lo.

III.2.7 - COMUNICAÇÕES

Deverá ser criado um centro de comunicações por radio para comunicação entre os organizadores. Uma frequência de emergência deverá ser estabelecida para que os pilotos possam contactá-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, se houver, o seu resgate após os vôos.

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. Os organizadores determinarão, se houver, ao resgate oficial uma rota e horário predeterminados que serão anunciados e afixados todos os dias na decolagem. Nenhum desvio fora da rota anunciada poderá ser feito.

III.2.10 - POLICIA

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. A FCVL sugere 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.

Aconselha-se o contato antecipado com órgãos que tenham helicóptero, solicitando-lhes o apoio nos casos de salvamentos.

III.3 ORGANIZAÇÃO DAS ETAPAS DO CATARINENSE.

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

- a) Transporte para a decolagem
- b) Ambulância de plantão
- c) Bombeiros ou equipe de resgate e salvamento
- d) 02 cópias disponíveis do regulamento Catarinense atualizado.
- e) Mapas da região
- f) auxiliares para decolagem e pouso
- g) um juiz geral deverá ser definido até 48 horas antes do evento iniciar.
- h) um microcomputador com impressora compatível com o programa de apuração de resultados
- i) A FCVL fornecerá o programa de cálculos e se responsabilizará pela apuração dos resultados, para isto será cobrando um valor da parte organizadora de R\$ 150,00 (cento e cinquenta reais) por prova, independente de a mesma ser realizada ou não.
- j) o organizador do evento deverá apresentar pessoa capacitada para utilização do programa de cálculos com o qual serão computados os resultados das provas.

ITEM IV - PROVAS

IV.1 -TIPOS

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

- a) Corrida para o gol
- b) 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 do 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 livre.

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 livre. Para essa prova conta-se o tempo individual de cada piloto a partir do portão de entrada (start gate).

IV.2 - ORIENTAÇÕES

Nenhuma prova do Circuito Catarinense pode ter menos de 25 km.

Toda prova válida vale 1.000 pontos, como base na distância percorrida pelo primeiro piloto.

A prova será considerada válida se 5 pilotos ultrapassarem 20 km.

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 pílões 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 - CONSIDERAÇÕES INICIAIS

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

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 para limpar o Tracklog antes de decolar, facilitando a conferência e marcação do vôo.

É responsabilidade do 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;

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:

$$\frac{3 \times \text{Número de pilotos inscritos}}{\text{número de decolagens simultâneas da rampa}} = \text{tempo entre briefing e abertura do start.}$$

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 3 (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 finalização em pontos.

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 vôo por prova.

E considerado vôo 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 VÔO

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 vôo 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 estabelecido pelo 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 vôos 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 vôo 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, serem desclassificados da etapa.

V.6 - GOAL

Será considerado vencedor o primeiro piloto a ter um ponto marcado pelo GPS no raio de 400 metros do pilão do goal. O raio do Goal será obrigatoriamente de 400m.

V.7 - TOMADA DE TEMPOS

A hora da partida deve ser tomada quando o piloto entrou no portão virtual comprovado pelo GPS e ser 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 vôo será a diferença entre a hora de chegada e a de partida.

V.8 - MARCAÇÃO DO VÔO

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.

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 100 metros.

Pilotos que pousarem na seção correta do GPS (pilão virtual) deverão receber a distância do pilão.

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 à desclassificação.

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

V.9 - CONFIRMAÇÃO DO VÔO

Cada vôo 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 Campeonato Catarinense de Parapente deverá ser adotado o sistema de “start” de entrada. Deverá demonstrar que o piloto estava fora do raio de aproximação determinado do primeiro pilão da prova. Exemplo: se o primeiro pilão for numa distância de 10 km da decolagem, o raio de largada poderá ser de 8km. Após da largada o piloto devera fazer o primeiro pilão com o raio de 400 m.

O piloto devera ter um ponto marcado “pelo GPS” fora do raio de aproximação depois do horario de abertura do start, e um ponto marcado dentro do raio antes do fechamento do start.

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 considerado a melhor posição do piloto em relação ao seu objetivo.

V.13 - CANCELAMENTO DE PROVA

O Juiz Geral só tem o poder de 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.

Nesses casos o Juiz Geral consultará os Observadores e/ou o Júri antes de decidir pelo cancelamento da prova.

A decisão deverá ser anunciada na decolagem, nas áreas de pouso e pela frequência de emergência. O Juiz Geral e seu staff não tem a responsabilidade de informar pessoalmente a todos os pilotos sobre o cancelamento.

Nenhuma pontuação será calculada ou divulgada se a prova for cancelada.

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 da Diretoria da FCVL 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 vôo 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 penalizações em pontos se eles não seguirem as normas aqui estabelecidas ou mostrarem atitudes anti esportivas contra outros pilotos, Assistentes, Autoridades ou o público em geral.

O Juiz Geral também pode aplicar penalizações ou desclassificar pilotos por manobras perigosas em vôo, vôos 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 DAS PROVAS

VI.1 - GENERALIDADES

Os resultados de cada prova são dados em função da performance relativa dos pilotos e são calculados somando-se pontos de velocidade e de distância.

Pilotos que não cruzarem o portão receberão pontos proporcionais à distância voada, eles não terão pontos de velocidade.

Qualquer vôo, numa prova válida, será pontuado. Vôos inferiores à distância mínima devem receber os pontos da distância mínima.

Pilotos que não se apresentarem para decolar num vôo considerado válido receberão zero pontos nesta prova.

O piloto com maior somatório de pontos ao final da competição deverá ser declarado CAMPEÃO DA ETAPA.

VI.2 - PONTOS DE VELOCIDADE

São determinados pela fórmula:

$$V=600 \times (PG / ND)^{1/2} \times (TV / TP)^3$$

onde: V é a pontuação obtida pela Velocidade;

PG é o número de Pilotos no GOL;

ND é o número de decolagens;

TV é o Tempo do Vencedor;

TP é o Tempo do Piloto.

São determinados pela fórmula:

$$D=(1000 - 600 \times (PG / ND)^{1/2} \times ((DP / DV)^{1/2} + (DP / DV))/2$$

onde: D é a pontuação obtida pela Distância;

PG é o número de Pilotos no GOL;

ND é o número de Pilotos que decolaram;

DP é a Distância do Piloto;

DV é a Distância do Vencedor.

VI.3 FÓRMULA DE DISTÂNCIA LIVRE

$$P = 1000 \cdot [(Dp/Md)^{1/2} + (Dp/Md)]/2$$

Sendo:

P = pontos

Dp = distância do piloto

Md = maior distância.

VI.4 - PONTUAÇÃO DO CLUBE

No caso de pontuação por clube ela deverá ser feita somando-se os resultados dos 3 (três) melhores resultados individuais diários dos pilotos que pertencem ao clube.

O clube que ao final apresentar a maior soma de pontos será declarado CAMPEÃO DA ETAPA.

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-quedas 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 - INSTRUMENTOS DE VÔO

Instrumentos de suporte, tais como: altímetros, bússolas, GPS, etc. são permitidos.

VII.5 - 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 dispersíveis.

VII.6 - PROPULSÃO

Artefatos destinados a dar propulsão ao parapente não serão permitidos.

ITEM VIII - DISPOSIÇÕES FINAIS

VIII.1 - REGULAMENTOS DE VÔO

O evento deverá ser voado sob as normas esportivas e de tráfego aéreo da FEDERATION AERONAUTIQUE INTERNATIONALE (FAI) e da DEPARTAMENTO DE AVIAÇÃO CIVIL (DAC) E 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 vôos durante o evento e pelas conseqüências que deles possam advir, eximindo Patrocinadores, Organizadores, Associações, Empresas envolvidas, Autoridades, Observadores, Juizes 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 vôos, 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), DEPARTAMENTO DE AVIAÇÃO CIVIL (DAC), AERoclUBE DO BRASIL (AeCB), ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE PARAPENTE (ABVL) 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 da FCVL.

A Diretoria Técnica da FCVL reserva a si o direito de fazer mudanças nesta Norma sendo que toda e qualquer alteração não poderá ter efeito retroativo.

Obs. FCVL: Esta regra segue basicamente as instruções recebidas da ABVL com algumas mudanças em função das características dos locais de vôo em nosso estado.

Regulamento atualizado em: 09/01/2007