

Regulamento Brasileiro

Liga Brasileira de Competidores de Parapente



Sumário

1. INFORMAÇÕES GERAIS	5
1.1. OBRIGAÇÕES DO PILOTO INSCRITO NO CAMPEONATO.....	5
1.1.1. USO DO SPOT OU QUALQUER SISTEMA SIMILAR DE LOCALIZAÇÃO VIA SATÉLITE	5
1.1.2. ESTAR DEVIDAMENTE CREDENCIADO À FAI BEM COMO PORTÁ-LA NO ATO DA INSCRIÇÃO	5
1.1.3. USO DO LIVE TRACKER	5
1.2. REGRAS LOCAIS	5
1.3. IDIOMA OFICIAL	5
1.4. DIRETORIA TÉCNICA DE PARAPENTE DA CBVL.....	6
1.5. QG	6
1.6. TRANSPORTES PARA A RAMPA	6
1.7. DECOLAGEM	6
1.7.1. SISTEMA DE DECOLAGENS	6
1.8. POUSO.....	6
1.8.1. REPORT BACK OBRIGATÓRIO.....	7
1.9. BRIEFINGS.....	7
1.10. BRIEFING DE SEGURANÇA.....	7
1.11. TEMPO DE DESCANSO.....	7
1.12. AJUDA EXTERNA A COMPETIDORES	8
1.13. CATEGORIAS.....	8
1.14. CHECAGEM DO EQUIPAMENTO	8
1.15. CHECAGEM DO PESO PILOTO	8
1.16. DENÚNCIAS DE IRREGULARIDADES.....	9
1.17. NUMERAL NO VELAME	9
1.18. VALOR DE INSCRIÇÕES	9
1.19. EQUIPE TÉCNICA DE CADA ETAPA DO BRASILEIRO	9
2. SEGURANÇA	9
2.1. REGRAS DE TRÁFEGO AÉREO	9
2.2. DANO AO PARAPENTE	9
2.3. COMPORTAMENTO PERIGOSO	9
2.4. CONDIÇÕES PESSOAIS DE VOO	10
2.5. NÍVEL TÉCNICO DO PILOTO	10
2.6. CAPACETE, PARAQUEDAS DE EMERGÊNCIAS, DISPOSITIVOS DE COMUNICAÇÃO E GPS.....	10
2.7. TRÁFEGO AÉREO.....	10
2.8. VOOS EM NUVENS	10
2.9. LASTRO	10
2.10. UTILIZAÇÃO SEGUNDO RESERVA.....	11
3. PROVAS	11
3.1. TIPOS DE PROVA.....	11
3.1.1. RACE TO GOAL	11
3.1.2. ELAPSED TIME.....	11
3.2. INTERRUÇÃO OU CANCELAMENTO DA PROVA	11

3.3.	ALTERAÇÃO DA PROVA	11
3.4.	COMISSÃO DE PROVA	12
3.5.	SISTEMA DE DECOLAGEM	12
3.6.	TEMPO MÍNIMO DE ABERTURA DA JANELA	12
3.7.	STARTING GATE.....	12
3.8.	PILÕES	13
3.9.	GOAL.....	13
3.9.1.	END OF SPEED SECTION	13
3.10.	DEADLINE DA PROVA.....	13
4.	PROTESTOS.....	13
5.	PENALIDADES.....	14
5.1.	POUSOS	14
5.2.	REPORT BACK	14
5.3.	REGRAS DE TRÁFEGO AÉREO	14
5.4.	VOO EM NUVENS.....	14
5.5.	LASTRO	15
5.6.	PESO PILOTO.....	15
5.7.	MODIFICAÇÕES NO EQUIPAMENTO.....	15
5.8.	ASSINATURA LISTA DE PRESENÇA.....	15
5.9.	BRIEFING DE SEGURANÇA.....	15
5.10.	ATITUDES ANTIDESPORTIVAS	15
5.11.	LIVE-TRACKER	15
6.	APURAÇÃO DOS RESULTADOS	15
6.1.	DISTÂNCIA VOADA	15
6.2.	COMPROVAÇÃO DE VOO E OBJETIVOS	16
6.3.	RASTREADORES CBVL E APURAÇÃO DOS RESULTADOS	16
6.4.	PONTUAÇÃO	17
6.5.	CRITÉRIO DESEMPATE NA PONTUAÇÃO DA ETAPA E NA COMPETIÇÃO.....	19
7.	DESCARTES	19
8.	CATEGORIAS NA COMPETIÇÃO	19
8.1.	IRREGULARIDADES EM EQUIPAMENTOS	20
9.	UTILIZAÇÃO DO GPS.....	20
9.1.	MODELOS ACEITOS	20
9.2.	VALIDADE DOS DADOS.....	21
9.3.	CRITÉRIO DE CHECAGEM	21
9.4.	CÁLCULO DE DISTÂNCIA DA PROVA	21
9.5.	PILÕES (WAYPOINTS):	21
10.	RANKING	21
11.	GRUPO DE ACESSO AO CAMPEONATO BRASILEIRO.....	22
11.1.	PILOTOS ESTRANGEIROS	22
12.	CRITÉRIOS PARA FORMAÇÃO EQUIPE DO MUNDIAL	22

12.1.	COMPOSIÇÃO DO RANKING	22
12.2.	CAMPEONATOS REGIONAIS	22
12.3.	CAMPEONATO BRASILEIRO	23
12.4.	CAMPEONATOS INTERNACIONAIS.....	23
13.	INFRAESTRUTURA	24
13.1.	CONDIÇÕES TÉCNICAS DA RAMPA E ACESSOS.....	24
13.1.1.	ACESSO À RAMPA	24
13.1.2.	CONDIÇÕES DO GRAMADO.....	24
13.1.3.	DIVISÓRIAS DE SEPARAÇÃO DA ÁREA DE DECOLAGENS	24
13.1.4.	ABRIGO PARA OS PILOTOS E DIREÇÃO DE PROVA.....	24
13.1.5.	LANCHONETE.....	24
13.1.6.	BANHEIROS	24
13.1.7.	SISTEMA DE SOM.....	24
13.2.	SEGURANÇA PARA PILOTOS E VISITANTES	25
13.2.1.	BOMBEIROS	25
13.2.2.	AMBULÂNCIA	25
13.2.3.	POLÍCIA MILITAR.....	25
13.2.4.	HELICÓPTERO DE RESGATE	25
13.3.	VEÍCULOS PARA O TRANSPORTE DE PILOTOS E EQUIPAMENTOS TRANSPORTES.....	25
13.4.	Q.G	25
13.4.1.	LOCALIZAÇÃO	25
13.4.1.1.	CONDIÇÕES TÉCNICAS PARA ESCOLHA DO LOCAL DO Q.G.	25
13.5.	COMUNICAÇÃO.....	26
13.6.	MAPAS	26
13.7.	CRACHÁS DE IDENTIFICAÇÃO	26
13.8.	CAMISETAS	26
13.9.	ADESIVOS DE IDENTIFICAÇÃO DOS CAPACETES	26
13.10.	FICHAS DE CONTROLE	26
13.11.	QUADRO DE PROVAS.....	26
13.12.	JUIZ DE DECOLAGEM.....	27
14.	PREMIAÇÃO.....	27
	CLASSE OPEN	27
	CLASSE SERIAL	27
	CLASSE SPORT	27
	RANKING FEMININO	27
15.	DISPOSIÇÕES GERAIS	28
16.	ANEXOS	28
16.1.	UTILIZAÇÃO DO "SPOT" OU QUALQUER SISTEMA SIMILAR DE LOCALIZAÇÃO VIA SATÉLITE	28
16.2.	CARTEIRA FAI.....	28

1. Informações gerais

1.1. Obrigações do Piloto Inscrito no Campeonato

Ler e torna-se ciente de todas as regras contidas neste regulamento. É de inteira responsabilidade do piloto inscrito no campeonato submeter-se às penalidades contidas neste regulamento uma vez não respeitada qualquer uma das normas e diretrizes abaixo previamente determinada.

Para uma situação ou caso, a qual não esteja explicitamente determinada no regulamento, o juiz geral tem o poder de aplicar ou enquadrar a penalidade que julgar pertinente.

1.1.1. Uso do SPOT ou qualquer sistema similar de localização via satélite

Torna-se válido e obrigatório o uso do sistema de localização via satélite para o campeonato brasileiro de parapente conforme já determinado no item 16.1 deste regulamento previamente avisado desde sua revisão "H" em novembro de 2013. Não serão aceitas colocações por parte do piloto o desconhecimento deste item obrigatório de segurança.

1.1.2. Estar devidamente credenciado à FAI bem como portá-la no ato da inscrição

Torna-se válido e obrigatório que o piloto para participar do campeonato brasileiro de parapente, esteja devidamente inscrito e em dia com sua identidade FAI. Bem como portar sua carteira FAI no ato da inscrição conforme já determinado no item 16.2 deste regulamento previamente avisado desde sua revisão "K1" em janeiro de 2015 (para melhor esclarecimento, na revisão "k1" este item era antigo 15.2). Não serão aceitas colocações por parte do piloto o desconhecimento deste item obrigatório como competidor.

1.1.3. Uso do Live Tracker

Todos os pilotos que forem voar devem estar com seu Live-Tracker (em caso de uso).

Os pilotos que não retirarem seus rastreadores junto à organização, na rampa, serão penalizados conforme item 5.11 deste regulamento.

Não devolver o Livre Track ao fim do dia de voo, o piloto não terá seu nome na pontuação do dia até que devolva o rastreador.

1.2. Regras locais

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

1.3. Idioma oficial

Se o evento for sancionado como FAI-II e houver a presença de pilotos estrangeiros na competição, o idioma oficial será o inglês, por ser esta a língua oficial utilizada em eventos internacionais. Nos briefings de provas, as informações deverão ser primeiramente apresentadas em inglês, e logo após, no idioma local, o português.

1.4. Diretoria Técnica de Parapente da CBVL

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

1.5. QG

Deverá preferencialmente ser no mesmo local, onde deverão constar todas as informações relativas à competição, tais como, programação, resultados e previsão metrológica e etc. A organização poderá mudar o local do QG e esta mudança deverá ser anunciada no briefing no dia.

1.6. Transportes para a rampa

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

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

1.7. Decolagem

É obrigatório o uso do adesivo de identificação (numeral) no capacete para entrar na área de decolagem. Os pilotos não inscritos não poderão decolar até o fim da janela de decolagem.

1.7.1. Sistema de decolagens

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

Se a etapa em questão for o primeiro dia válido da primeira etapa do evento, a ordem de decolagem obedecerá ao ranking da competição do ano anterior. A partir da segunda etapa, a ordem se dará pelo ranking atual da competição, bem como também será válido para prioridade o ranking do ano base atual apenas para os 10 primeiros colocados.

Também terá acesso as prioridades de decolagens os membros da comissão técnica de provas.

1.8. Pousos

Pousos e decolagens no decorrer da prova são terminantemente proibidos. Caso haja a comprovação deste fato, o piloto será excluído do evento.

Logo após a decolagem o piloto que constatar qualquer problema ou pane em seu equipamento, poderá pousar, mesmo que na própria rampa, após a comunicação pela frequência de emergência e autorizado pelo Juiz Geral. A autorização para uma nova decolagem deverá ser avaliada pelo Juiz Geral, que se baseará em fatos e provas da necessidade do pouso. A prioridade será sempre a segurança dos pilotos lembrando que um piloto em risco não pode tentar garantir sua segurança em detrimento da segurança dos demais.

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

1.8.1. Report back Obrigatório

É obrigatório reportar a posição do piloto na frequência da organização em no máximo 30 (trinta) minutos após o pouso. Caso não consiga se comunicar por rádio, o piloto deverá comunicar sua posição por outros dispositivos informados previamente no briefing do dia, tais como mensagens sms, telefone da organização, lista no resgate, ou no QG da competição imediatamente após chegar à cidade. O envio do gps para a apuração não caracteriza o report back.

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

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

1.9. Briefings

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

1.10. Briefing de Segurança

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

1.11. Tempo de descanso

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

1.12. Ajuda externa a competidores

Qualquer tipo de ajuda na localização de térmicas, direção e intensidade do vento no decorrer da prova e navegação em geral, por pilotos que não estejam participando da competição, é extremamente proibido, podendo o piloto beneficiado ser punido pela organização.

Os pilotos "birutas" devem pousar o mais breve possível, assim que o start da prova for iniciado.

1.13. Categorias

Open e Feminino, não havendo distinção entre equipamentos Open, Serial e Sport. Onde a categoria OPEN, abrange todas as velas homologadas. Categoria Serial, abrange as velas homologadas EN "D" ou inferiores, mas que não tenham mais que 7 de A.R. (Aspect Ratio / alongamento). Categoria Sport, abrange as velas homologadas EN "C" ou inferiores. A premiação de outras categorias será permitida ao organizador da etapa.

1.14. Checagem do Equipamento

A cada etapa do campeonato brasileiro, a CBVL e a LBCP juntamente ao juiz geral, elegerão uma comissão técnica composta de 03 pilotos (sendo um deles obrigatoriamente membro da LBCP) para inspeção dos equipamentos. Cada piloto deverá obrigatoriamente apresentar junto a esta comissão, a ficha técnica de seu equipamento com os dados referentes ao mapa de linhas e o projeto dos tirantes.

Itens que serão checados conforme critérios adotados pela FAI/PWC:

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

1.14.1. Não poderá haver modificações no sistema do acelerador;

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

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

1.14.4. Seletes devem ser homologadas conforme as determinações FAI (<http://www.fai.org/civl-our-sport/safety/161-civl/31644-paragliding-harnesses-and-back-protectors>) - **A selete deverá constar dentre as listadas no link acima da FAI;**

1.14.5. Reservas devem ser homologados;

1.15. Checagem do Peso Piloto

Será verificado e anotado na ficha de inscrição de cada piloto, o seu peso. Este servirá de base para que o juiz possa fazer a conferência e verificação se o piloto está de acordo com o item 2.9 deste regulamento.

Se requisitado, os 15 primeiros pilotos do ranking terão seu peso checado durante a competição, e os demais, serão verificados aleatoriamente de acordo com a vontade do juiz geral.

1.16. Denúncias de irregularidades

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

1.17. Numeral no Velame

Será obrigatório que cada piloto inscrito no campeonato tenha seu numeral destacado no velame. O custo referente a este material, será providenciado e pago pelo organizador do evento.

1.18. Valor de Inscrições

Definido que o valor das inscrições para cada etapa do campeonato brasileiro, será de R\$ 700,00.

1.19. Equipe Técnica de Cada Etapa do Brasileiro

A equipe técnica que atuara em cada etapa do brasileiro, será escolhida pelo organizador do evento em lista pré-determinada pela CBVL. Nesta lista constará com nomes para juízes geral, apuradores, coordenadores de resgate e etc.

2. Segurança

2.1. Regras de tráfego aéreo

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

2.2. Dano ao parapente

Qualquer dano grave a um equipamento deve ser informado aos organizadores sem demora, e o equipamento pode ser então reparado. Quaisquer substituições devem obedecer rigorosamente às especificações originais.

O diretor de prova pode permitir que o equipamento seja substituído (temporariamente ou permanentemente) em caso de danos, perda ou roubo, podendo este ser substituído por:

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

2.3. Comportamento perigoso

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

2.4. Condições pessoais de voo

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

2.5. Nível técnico do piloto

Pilotos que não apresentarem nível técnico adequado, colocando em risco a si e a outros pilotos poderão ser excluídos da competição pelo juiz geral e/ou diretor de segurança.

2.6. Capacete, paraquedas de emergências, dispositivos de comunicação e GPS.

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

2.7. Tráfego aéreo

Um parapente chegando a uma térmica deve girar na mesma direção que os parapentes que já estão nela, independente da sua altura.

O sentido de rotação da primeira térmica até o momento da abertura do start gate, será informado diariamente no briefing, devendo ser obedecido por todos os pilotos. Por padrão, nos dias pares o sentido será o horário (direita) e nos dias ímpares, o anti-horário (esquerda).

2.8. Voos em nuvens

O voo em nuvens é extremamente proibido. Este é caracterizado quando o piloto ou qualquer parte do seu equipamento desaparecer da vista dos pilotos próximos. O piloto que o fizer, sofrerá as penalidades previstas no item 5.4 deste regulamento, mesmo que tenha demonstrado a não intenção de entrar na nuvem.

Como argumento para protesto, o piloto que se sentir prejudicado poderá anotar as coordenadas do local em que o tubo ocorreu através de um "mark enter" em seu gps, para que esta coordenada seja utilizada para comprovação.

2.9. Lastro

O piloto pode carregar apenas lastro dispensável, na forma de água ou areia fina. Um piloto deve evitar alijar o lastro a qualquer momento em que possa afetar outros competidores ou público em geral. O peso do lastro, incluindo todo o equipamento de voo (vela, selete, capacete, rádio, etc.) não deverá exceder 33 kg em relação ao peso de referência do piloto. Fica definido como peso de referência do piloto seu peso vestido e calçado como for decolar depois da checagem de peso. Não é permitido voar acima do peso do equipamento. Para cálculo desse peso, se pega o peso do piloto + 33kg de equipamento e esse peso não pode

ser superior ao peso máximo permitido para o equipamento. O organizador, junto com o juiz geral, pode solicitar a pesagem do piloto com seu equipamento (levando assim uma balança para a rampa). A exceção para essa situação é que será permitido o piloto carregar lastro até o peso máximo do equipamento, quando o peso do piloto já voa no menor tamanho de parapente oferecido pela fábrica. (Exemplo: Enzo2 TAM com MAX 95Kg, mesmo o piloto pesando 60kg, será permitido voar 95kg equipado).

2.10. Utilização Segundo Reserva

O piloto que voar a vela do tipo "2 lines" (duas linhas), deverá obrigatoriamente voar com seletes homologadas com sistema para se usar 02 reservas, com comandos acessíveis para ambas as mãos.

3. Provas

3.1. Tipos de prova

3.1.1. Race to goal

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.

3.1.2. Elapsed time

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.

3.2. Interrupção ou cancelamento da prova

O diretor de prova pode interromper ou cancelar uma prova por questões de segurança. Em provas de "race to goal", se ao menos um piloto tiver chegado ao goal, ou pelo menos 1:00 h de prova tiver sido voada após a abertura do start gate, a prova será interrompida e sua pontuação apurada verificando-se o track log do competidor até os 5 minutos que antecedem o momento da interrupção (ex. Se a interrupção se deu às 14:55 hs, a prova será apurada com a hora de interrupção às 14:50 hs).

Em provas de "elapsed time" a prova será cancelada.

A comissão de segurança eleita pelo DP (diretor de prova) poderá auxiliá-lo no que se diz respeito à segurança em voo.

3.3. Alteração da prova

Tendo decolado um só piloto, não mais serão aceitas alterações na prova.

3.4. Comissão de prova

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

3.5. Sistema de decolagem

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

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

3.6. Tempo mínimo de abertura da janela

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

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

3.7. Starting gate

Para validar o seu início de prova o competidor deverá cruzar, após o horário de abertura do start gate, o limite de um cilindro com raio pré-estipulado, com centro na coordenada informada no briefing, na direção indicada (saindo ou entrando). Para comprovar que o piloto estava dentro deste cilindro, o tracklog do seu gps deve mostrar pelo menos um ponto dentro deste círculo.

O raio do start poderá ser alterado diariamente pela comissão técnica, sendo este informado no briefing do dia.

3.8. Pilões

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

3.9. Goal

Por padrão, um cilindro de raio de 1000 metros será utilizado para a tomada de tempo final (end of speed section - podendo chegar até 5000 metros por motivos de segurança), e o cilindro do último pilão ou faixa virtual será adotado como goal, seguindo por padrão, raio de 400m para o cilindro ou 200m para a faixa virtual. O raio do pilão poderá ser alterado diariamente pela comissão técnica.

Não haverá juiz de pouso ou de goal, sendo a entrada no cilindro virtual comprovado somente através do tracklog do gps.

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

3.9.1. End of Speed Section

Os pilotos devem obrigatoriamente entrar no cilindro do último pilão (goal). Aquele que não cruzar o raio do goal pré-estabelecido, perderá todos os seus pontos de tempo. A penalidade apenas será aplicada se pelo menos 01 (um) piloto atingir o raio do último pilão (goal).

Ex: Para a situação de nenhum piloto atingir o raio do último pilão (goal), mas pelo menos um piloto atingir o raio do End Of Speed Section, nenhuma penalidade será aplicada.

Automaticamente o raio do End Of Speed Section, torna-se o raio do goal.

3.10. Deadline da prova

Se necessário, um horário limite para o término da prova do dia poderá ser estipulado pelo diretor de prova. Caso o tempo de prova atinja o "deadline" estipulado, a apuração se dará aplicando-se os fatores de validação descritos no item 3.2 deste regulamento.

4. Protestos

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

A Comissão de Protesto, serão pessoas escolhidas entre os membros que compõe o Staff técnico da competição (Apurador, Coordenador de Segurança, Coordenador de Resgate, coordenador de decolagem), membros da diretoria da CBVL e/ou pilotos experientes presentes ao evento e que não estejam participando da competição.

Pilotos que julgarem terem sido prejudicados por outros pilotos, bem como pelo regulamento vigente, poderão apresentar seus protestos à comissão, mediante pagamento de R\$ 150,00 em dinheiro, em um prazo máximo de 02 (duas) horas após a divulgação do resultado e 30 (trinta) minutos para o último dia de prova da competição.

É considerado resultado válido, somente o resultado que for pregado no quadro de avisos e resultados da competição. Resultados provisório divulgados na internet, sites, listas e etc., não serão considerados como definitivos e não poderão ser tomados como base de tempo para protestos.

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

O Diretor de Provas deverá complementá-lo com sua opinião e o protesto será julgado pela Comissão de Protestos.

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

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

5. Penalidades

5.1. Pousos

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

5.2. Report back

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

5.3. Regras de tráfego aéreo

- O piloto que colocar em risco a sua própria segurança ou a de terceiros, poderá perder 100 pontos da sua melhor pontuação na competição, até ser expulso da competição.

5.4. Voo em nuvens

- O piloto terá seus pontos do dia zerados, podendo haver a exclusão da competição.

5.5. Lastro

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

5.6. Peso Piloto

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

5.7. Modificações no Equipamento

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

5.8. Assinatura Lista de Presença

- O piloto é obrigado assinar a lista de presença todos os dias antes de decolar. Aquele que deixar de assinar a lista de presença antes de decolar, será penalizado automaticamente pelo juiz geral, sendo a primeira ocorrência com uma advertência no briefng do dia seguinte. A segunda ocorrência a perda de 10% de pontos da melhor pontuação do piloto na competição. Da terceira ocorrência em diante, serão zerados seus pontos, sendo da maior pontuação para a menor.

5.9. Briefing de Segurança

O piloto é obrigado a participar dos briefing's de segurança. Aquele que não comparecer, a primeira ocorrência acarretará na perda de 10% de pontos da melhor pontuação do piloto na competição.

5.10. Atitudes Antidesportivas

Uma atitude de qualquer um dos pilotos inscritos na competição que for considerado pelo juiz geral como "Antidesportiva", esta será julgada pelo juiz geral junto a comissão de protesto.

O juiz geral terá o poder soberano para penalizar qualquer piloto sem a necessidade de protesto.

5.11. Live-Tracker

O piloto que decolar e voar sem utilizar o live-tracker, não pontuará na prova do dia e será considerado como "não decolou".

6. Apuração dos resultados

Todos os pilotos devem fazer o download de seus tracklogs no QG do evento, em horário pré-estabelecido no briefing do dia. Quem não o fizer, a cada omissão de marcação, perderá 10% de sua prova com maior pontuação na etapa.

6.1. Distância voada

A marcação da distância voada será sempre estipulada em função da distância do próximo objetivo, menos quanto faltou ao piloto para chegar lá.

6.2. Comprovação de voo e objetivos

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

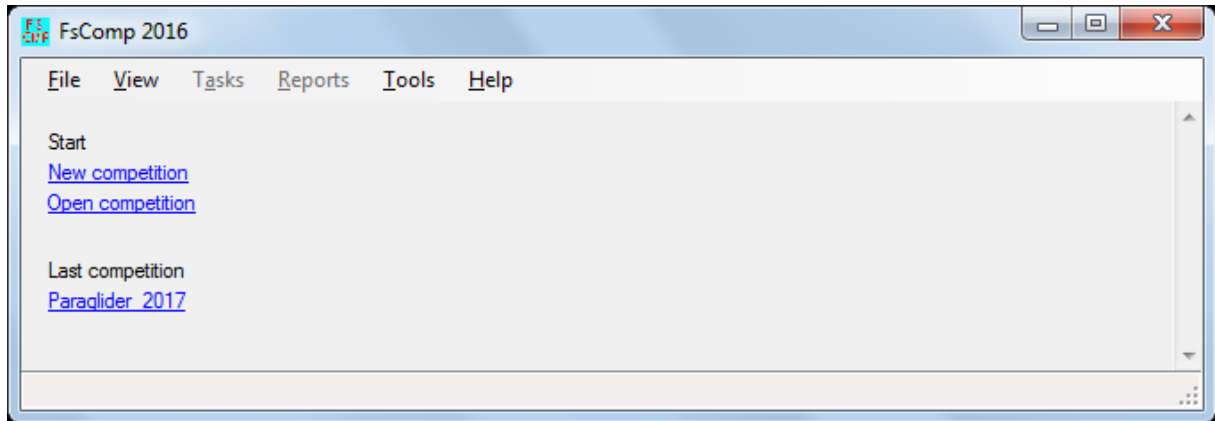
6.3. Rastreadores CBVL e Apuração dos Resultados

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

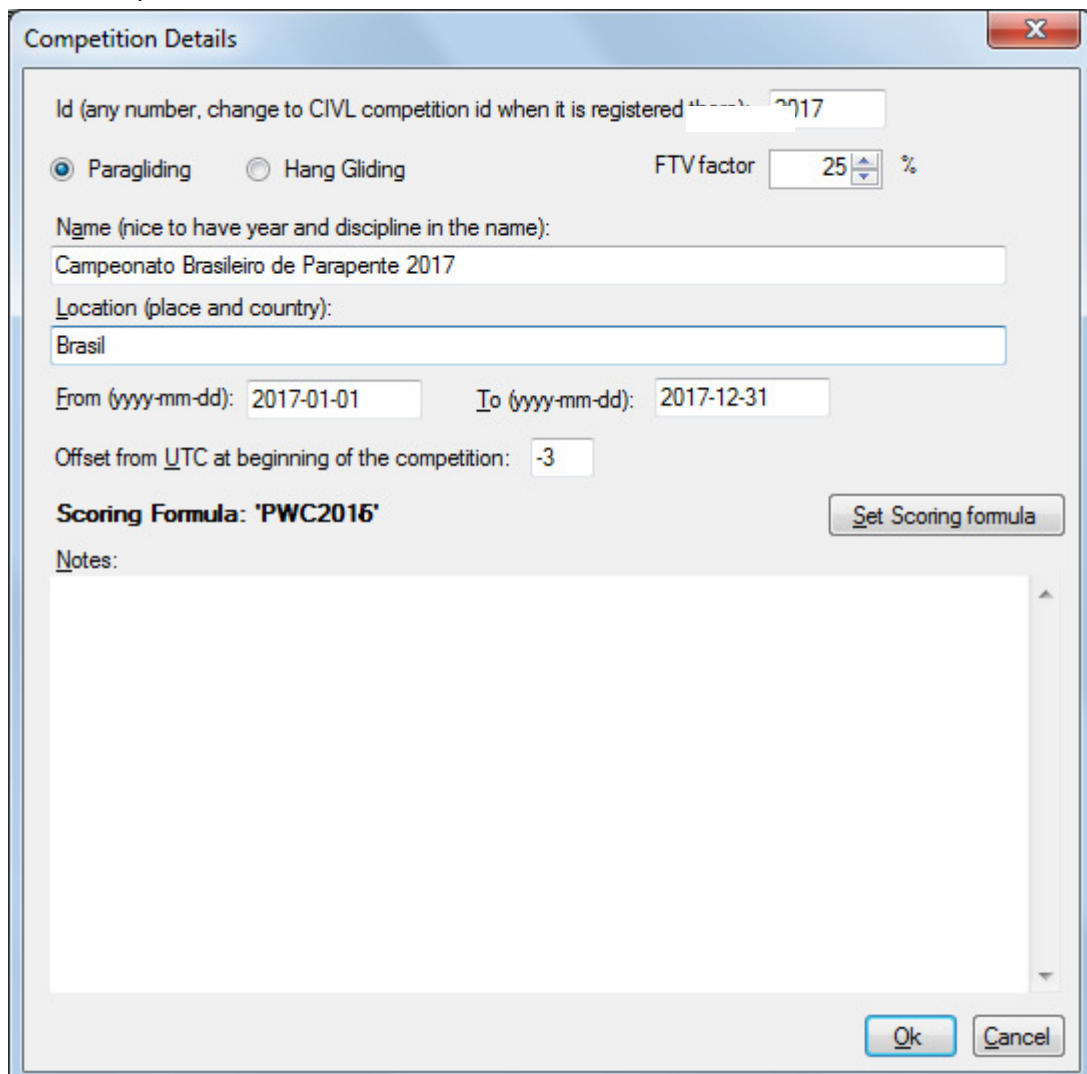
- A CBVL fornecerá um Rastreador, Sistema Live-Tracker CBVL, para cada competidor possibilitando o acompanhamento ao vivo do voo.
- A comprovação do voo e dos objetivos executados será feita pelo sistema Live-Tracker CBVL ou por GPS, em horário e local pré-estabelecido no briefing do dia.
- Quem não o fizer, a cada omissão de marcação, perderá 10% (dez por cento) de sua prova com maior pontuação na etapa.
- Cada competidor deverá retirar junto à Organização o seu Rastreador na decolagem, e deverá mantê-lo durante o voo e enquanto é resgatado em local que possibilite conexão satélite.
- Na apuração dos voos, em se tratando do uso do Sistema Live-Tracker da CBVL, o envio dos dados será automático e a apuração será feita à distância, tendo o piloto a única e exclusiva obrigação de devolver o equipamento ao final do dia de prova, onde serão informados da confirmação ou rejeição do voo através do Sistema Live-Tracker.
- Em caso de rejeição, dúvidas quanto ao voo registrado no Live-Tracker, ou mesmo a apuração feita por GPS, o piloto deverá entregar seu GPS para análise, que serão prontamente devolvidos.
- Caso necessário o piloto poderá apresentar o GPS de backup para confirmação.
- Para comprovação do voo é permitido a utilização simultânea do GPS principal e backup.
- É obrigação do piloto verificar que seu GPS está operacional, inclusive com relação à carga de pilhas.
- Em hipótese alguma o Mark+Enter poderá validar um ponto de contorno.

6.4. Pontuação

A fórmula utilizada para o cálculo dos pontos será a PWC2016 (considerando a versão abaixo solicitada), sendo considerados os parâmetros conforme demonstrados:



Tela de parâmetros 01:



Competition Details

Id (any number, change to CIVL competition id when it is registered): 2017

Paragliding Hang Gliding FTV factor: 25 %

Name (nice to have year and discipline in the name):
Campeonato Brasileiro de Parapente 2017

Location (place and country):
Brasil

From (yyyy-mm-dd): 2017-01-01 To (yyyy-mm-dd): 2017-12-31

Offset from UTC at beginning of the competition: -3

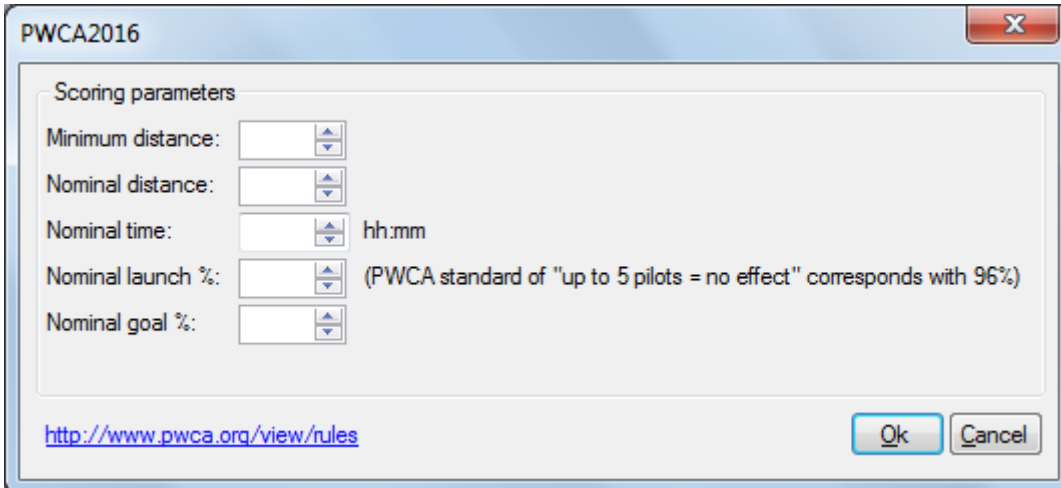
Scoring Formula: 'PWC2016' Set Scoring formula

Notes:

Ok Cancel

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

Tela de parâmetros 02:



- As provas com pontuações máximas inferiores a 200 pontos, serão invalidadas.

OBS: Os parâmetros das provas deverão ser configurados antes do início da competição e não mais poderão ser alterados. Salvo por extrema necessidade os parâmetros nominais (Min. Dist., Nom. Dist. Nom. Time e Nom. Goal%).

NOTA: A fórmula utilizada para o cálculo dos pontos será a PWC2016. (Não há detalhamentos neste regulamento por ainda não estar disponível no site da FAI. Assim que disponível, será inserida no regulamento e demais considerações e parâmetros demonstrados abaixo).

6.5. Critério desempate na pontuação da etapa e na competição

- 1) Em caso de goal, quem chegou mais vezes em melhor colocação.
- 2) Maior somatória de distância voada.
- 3) Havendo empate nos critérios acima, o desempate se dará por idade de voo, ou seja, ganhará aquele que tiver menos tempo na prática do voo livre.

7. Descartes

Os descartes **por etapa** no Campeonato Brasileiro seguirão os critérios adotados de acordo com o REGULAMENTO.

Nos moldes atuais, o descarte será a cada prova, onde será descartado 25% (vinte e cinco por cento) a cada dia sobre a prova onde o piloto teve maior diferença de pontuação entre sua pontuação e a pontuação do primeiro colocado.

Exemplo: Se o piloto "x" no dia fez 435 pontos e o primeiro colocado fez 635 pontos, temos uma diferença de 200 pontos. No dia seguinte o mesmo piloto "x" fez 850 pontos e o primeiro colocado 950 pontos, temos uma diferença de 100 pontos, então serão descontados os 25% sobre a maior diferença de pontuação, ou seja, sobre os 200 pontos do primeiro dia. Supondo uma terceira prova onde o piloto "x" faça 680 pontos e o primeiro faça 980 pontos, teremos uma diferença de 300 pontos. Logo serão aplicados os 25% em cima do 300 pontos, que se tornou a maior diferença de pontuação entre o piloto "x" e a pontuação do primeiro colocado.

Todo descarte é pessoal, sempre referente a diferença entre a "sua" pontuação e a pontuação e do primeiro colocado.

O cálculo acima é feito automaticamente pelo programa usando a fórmula.

(<http://pwca.org/rules/pwca%20competition%20rules%202016.pdf> – Appendix D: Fixed total validity FTV (pag D1)).

8. Categorias na Competição

O campeonato seguirá conforme decisão da FAI para 2014, onde serão somente permitidas velas homologadas.

O campeonato poderá ser dividido em 03 categorias, onde a categoria "OPEN", abrange todas as velas HOMOLOGADAS, "SERIAL" abrange todas as velas homologadas EN "D" ou inferiores, desde que seu A.R. (Aspect Ratio/alongamento) não seja superior a 7. E a categoria "Sport", abrange todas as velas EN "C, B e A".

Todas as velas que foram adaptadas pelas fábricas para atenderem as normas da categoria "CCC", devem obrigatoriamente serem atualizadas para competirem. As que não tiverem esta 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, link:

<http://www.fai.org/civl-our-sport/competition-class-paragliders>

Texto original em 06/01/2015:

EN Gliders

All EN A, B and C gliders are accepted as they are.

All EN D gliders with flat aspect ratio of 7.0 or less are accepted as they are.

EN gliders EN certified in time for the 2014 European championship with flat aspect ratio higher than 7.0 (Axis Mercury Sport, Gin Boomerang 9, Niviuk Icepeak 7 Pro, Ozone Enzo 1 & 2, Swing Core 3...) have to comply with the following CCC requirements:

- Lines have to be CCC compliant.
- Risers limiters are installed.
- In the Measurement File are filled only: line and riser length, drawing of riser, table of lines quality.
- Users' Manual is updated and includes the Measurement File.
- Test Laboratories send to CIVL the Certification of Compliance and Measurement File. The Test-Lab-Template document is to be read in conjunction with the CCC requirement document V-3.5, including Annex B.

In case of conflict between documents, specially concerning measurements and deadlines, the CCC-Test-Template document is the rule.

CIVL has no time to update the CCC requirement document right now. This will be done in time for the coming Plenary.

8.1. Irregularidades em equipamentos

Quaisquer irregularidades apresentadas no velame utilizado pelo piloto, mesmo que posterior à competição, este será punido com sua desclassificação automática e seus pontos zerados.

9. Utilização do gps

9.1. Modelos aceitos

Apenas serão aceitos os modelos de gps que gravem o componente de altitude no tracklog, tais como os aparelhos das marcas garmin, aircotec, brauniger, logger, loggit, tracklogger, mlr, compeo, flytec, digifly e flymaster.

Pilotos com gps da marca garmin, brauniger, mlr, flytec, flymaster e aircotec não necessitam trazer seus cabos de comunicação. Pilotos que tenham outros modelos deverão trazer seus cabos na marcação de voo.

Quaisquer outros modelos deverão ser apresentados previamente ao apurador da competição no ato da inscrição, que poderá ou não permitir a sua utilização para comprovação de voo.

9.2. Validade dos dados

Para ser considerado válido, o tracklog do gps deve satisfazer as seguintes condições:

- Deve conter o percurso completo do piloto na prova, sem interrupções maiores que 900 segundos;
- O piloto deve limpar o tracklog todos os dias nos modelos de gps garmin e mlr antes de decolar;
- Todos os pontos devem apresentar marcação de data e hora válidas e consistentes com os demais pontos. São considerados pontos contínuos aqueles que não têm mais do que 30 segundos de diferença ao seu antecessor.

Qualquer tipo de “manipulação de track log e qualquer tipo de fraude” envolvendo qualquer piloto inscrito no campeonato, o juiz geral deverá excluir o(s) piloto(s) envolvido(s) da competição;

9.3. Critério de checagem

O tracklog deve mostrar, para cada pilão e para o start gate, pelo menos um ponto dentro de um cilindro.

9.4. Cálculo de distância da prova

Observar-se as novas diretrizes da fai (federação aeronáutica internacional) que estabelece: Distância da prova é o menor caminho entre a decolagem e goal, considerando-se tangenciar os raios dos demais pilões das provas.

9.5. Pilões (waypoints):

O piloto deve entregar seu gps sem pilões (particulares ou de competições anteriores) para inserção da identificação do piloto e dos pilões (waypoints) oficiais da competição.

10. Ranking

Pontos corridos. Será definido pela somatória das notas não descartadas na competição. Definirá o campeão brasileiro do ano.

11. Grupo de Acesso ao Campeonato Brasileiro

Para ter acesso às etapas do Campeonato Brasileiro, o piloto deverá estar ranqueado segundo os itens abaixo descritos:

- Campeonato Sul Brasileiro: entre os 30 primeiros;
- Campeonato Open Araxá: entre os 20 primeiros;
- Campeonato GV Open: entre os 20 primeiros;
- Campeonato XC Jaraguá: entre os 20 primeiros;
- Etapas Estaduais: entre os 10 primeiros colocados;

* Exceções serão julgadas pela comissão técnica da CBVL e um membro da LBCP.

Todos os critérios acima deverão ser comprovados e falta da comprovação dos resultados, anulará automaticamente a inscrição do piloto da competição.

11.1. Pilotos Estrangeiros

Serão selecionados pelo ranking FAI (WPRS) de modo a garantir nível técnico dos participantes da competição e não colocar em risco a segurança do campeonato. Para manter equivalência aos pilotos brasileiros, serão aceitos estrangeiros com ranking abaixo da média dos 20 primeiros colocados da SPORT da temporada do ano anterior. Para 2017 deverão ter um ranking WPRS abaixo de 2190pts.

12. Critérios para Formação Equipe do Mundial

12.1. Composição do Ranking

O ranking da LBCP que determinará os pilotos que comporão a equipe que voará o mundial, é feito por uma composição de resultados e fatores em função de cada evento pré-determinado, da seguinte forma:

- Campeonato Brasileiro
- Pré-Mundial
- Etapas do Paraglider Word Cup (PWC)
- Campeonato Sul Brasileiro
- Desafio Sudeste

12.2. Campeonatos Regionais

Campeonatos Regionais: Eventos do Sul Brasileiro e Desafio Sudeste.

As notas provenientes deste evento terão um fator de multiplicação de 0,94, podendo compor o ranking da LBCP com até 03 notas destes eventos (incorporadas as essas 03 notas, também os resultados de PWC's/Mundiais).

Nota1: Os campeonatos regionais que participarão para compor o ranking da LIGA deverão utilizar as mesmas fórmulas e parâmetros do campeonato brasileiro (item 6.3) devidamente comprovados. Caso o evento não siga estas instruções, estarão eliminados os pontos dos participantes deste evento.

Nota2: Para este campeonato, pode-se utilizar até 02 etapas, ou seja, o piloto poderá participar de todos os campeonatos referidos neste item (12.2), porém deverá escolher apenas dois eventos para que destes possam ser retiradas as 03 notas que complementarão a formação do seu ranking.

12.3. Campeonato Brasileiro

Campeonato Brasileiro: As notas provenientes destes eventos terão um fator de multiplicação de 1.

O número total de provas que comporão ranking da liga, será definido como sendo 80% das provas totais do brasileiro.

E destas provas, o ranking poderá ser composto por até 3 provas de Mundial, PWC's e sul brasileiro, seguindo os fatores de validade e valores máximos definidos abaixo.

Exemplo 1 : temos 3 provas na PRIMEIRA ETAPA e 7 na SEGUNDA ETAPA. Total 10 provas.

Então o ranking será composto por 8 provas.

Destas 8 provas o piloto pode escolher até 3 de fora do brasileiro (PWC, mundial e sul brasileiro).

Exemplo 2, foram 3 provas na PRIMEIRA ETAPA e 4 na SEGUNDA ETAPA, total 7 provas

O ranking então será composto por 5,6 provas (com arredondamento simples, usando somente a parte inteira do resultado - arredonda para baixo), logo teremos, 5 provas.

Destas teremos até 3 provas de outros eventos como o PWC, mundial e sul brasileiro.

Exemplo 3, foram 5 provas na PRIMEIRA ETAPA e 6 na SEGUNDA ETAPA, total 11 provas (80% = 8.8 provas).

Contarão então 8 provas sendo destas até 3 dos eventos permitidos fora do brasileiro respeitando os critérios pré-estabelecidos.

12.4. Campeonatos Internacionais

Competições de Pré-Mundiais / PWC's: Pode-se utilizar até 02 etapas, ou seja, o piloto poderá participar de todos os campeonatos referidos neste item (12.4), porém deverá escolher apenas dois eventos para que destes possam ser retiradas as 03 notas que complementarão a formação do seu ranking. Estas notas terão um fator de multiplicação conforme abaixo:

Etapas de SUPER FINAIS DE PWC (fatores de multiplicação 1,07) e etapas de PWC (fatores de multiplicação 1,05) e PRÉ-MUNDIAIS (fatores de multiplicação 1,0), sendo que o valor máximo dos pontos permitidos após multiplicação, sejam de 1025 e 1050 (conforme tabela abaixo).

- O teto máximo de 1025 após a aplicação do fator de multiplicação (bônus) será válido para os pilotos que ficarem posicionados entre os 15 (quinze) primeiros colocados do ranking da competição (etapa do PWC). Esta regra aplica-se para limitar o teto máximo a 1000 pontos para demais pilotos na mesma competição (etapa do PWC) e que não ficarem entre os 15 (quinze) primeiros colocados.
- O teto máximo de 1050 após a aplicação do fator de multiplicação (bônus) será válido para os pilotos que ficarem posicionados entre os 05 (cinco) primeiros

colocados do ranking da competição (etapa do PWC). Esta regra aplica-se para limitar o teto máximo a 1000 pontos para demais pilotos na mesma competição (etapa do PWC) e que não fiquem entre os 05 (cinco) primeiros colocados.

Nota única: O número mínimo de provas que compõem o ranking da equipe, são 6. Caso não seja atingido esse número, serão utilizadas as notas dos eventos complementares citados acima com devidos fatores de correção.

13. Infraestrutura

13.1. Condições Técnicas da Rampa e Acessos

13.1.1. Acesso à rampa

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

13.1.2. Condições do Gramado

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

13.1.3. Divisórias de separação da área de decolagens

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

13.1.4. Abrigo para os pilotos e direção de prova

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

13.1.5. Lanchonete

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

13.1.6. Banheiros

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

13.1.7. Sistema de som

É obrigatório.

13.2. Segurança para Pilotos e Visitantes

13.2.1. Bombeiros

É **obrigatório** a presença de pelo menos dois homens e viatura de apoio na rampa de decolagens com equipamentos de rapel e socorro em altura.

13.2.2. Ambulância

É **obrigatório** a presença da ambulância com UTI embarcada e 01 (Hum) “médico” especializado em primeiros socorros na rampa de decolagens.

13.2.3. Polícia Militar

É **obrigatório** a presença de pelo menos 01 (uma) viatura da Polícia Militar para garantir a segurança dos participantes e turistas.

13.2.4. Helicóptero de Resgate

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

13.3. Veículos para o Transporte de Pilotos e Equipamentos Transportes

É obrigatório e não será permitido o transporte de pilotos bem como equipamentos em veículo aberto, tão somente se fará em veículos “cabinados” (fechados) e próprios para tal fim.

Não será permitido o excesso de lotação. Deverão existir bancos para todos os transportados.

13.4. Q.G

Deverá preferencialmente ser no mesmo local, onde deverão constar todas as informações relativas à competição, tais como, programação, resultados e previsão metrológica e etc. A organização poderá mudar o local do QG e esta mudança deverá ser anunciada no briefing no dia.

13.4.1. Localização

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

13.4.1.1. Condições Técnicas para Escolha do Local do Q.G.

- Sendo preferencialmente um restaurante ou uma casa com espaço e instalações que permitam as refeições dos pilotos, bem como a existência de sanitários;
- Espaço reservado para a equipe técnica de apuração;
- Internet obrigatória disponível para atualização de resultados;
- Impressora multiuso (com cd de instalação) e materiais de escritório.

13.5. Comunicação

É obrigatório e deverão estar disponibilizados pelos organizadores 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 afixadas nos crachás, mapas dos pilotos e quadro de avisos, bem como anunciadas todos os dias antes do início da prova no serviço de som.

Serão pelo menos 3 (três) frequências disponíveis: Organização, emergência e resgate.

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

13.6. Mapas

É obrigatória a distribuição de um mapa regional para cada piloto inscrito no evento, constando a lista completa dos way-points, frequências de rádio, números de emergência e report-back.

É obrigatória a colocação de mapa tipo outdoor com tamanho de 3,00 x 2,00 na rampa de decolagem para auxiliar o briefing diário e visualização da prova.

13.7. Crachás de Identificação

É obrigatório e deverá ser distribuído para cada piloto inscrito no evento para fins de identificação de nome e número do piloto, contendo ainda frequências do evento e informações de report-back.

13.8. Camisetas

É obrigatória a distribuição de pelo menos uma unidade para cada piloto inscrito no evento.

13.9. Adesivos de identificação dos capacetes

É obrigatório devendo conter o numero de identificação do piloto.

13.10. Fichas de controle

É obrigatória e deverá conter a relação de todos os pilotos inscritos com seus respectivos números e serão usadas em 3 situações distintas e obrigatórias a seguir:

- Ficha de controle de traslado para a rampa;
- Ficha de controle de decolagens;
- Ficha de report-back.

13.11. Quadro de provas

É obrigatório o quadro de provas nas medidas de 2,00 x 1,50 e deverão constar todas as informações pertinentes a prova do dia.

13.12. Juiz de Decolagem

Deverá haver 01 (um) juiz de decolagem para cada 40 pilotos inscritos. Este deverá organizar e fiscalizar as decolagens inclusive a ordem da prioridade e o tempo limite individual de cada piloto e deverá formar/liderar sua equipe de auxiliares de rampa (abridores de vela). Estará subordinado diretamente ao Juiz da Competição.

14. Premiação

Para o campeonato brasileiro o padrão da premiação mínima a ser atendida (R\$ 7.000,00), segue abaixo demonstrado e deve-se atender a porcentagem de distribuição entre os rankings. Ficando, 60% para o ranking masculino OPEN, 25% para SERIAL e 15 % para SPORT.

Classe Open

- ✓ 1° colocado - troféu + R\$ 1960,00
- ✓ 2° colocado - troféu + R\$ 1340,00
- ✓ 3° colocado - troféu + R\$ 900,00
- ✓ 4° colocado - troféu
- ✓ 5° colocado - troféu

Classe Serial

- ✓ 1° colocado - troféu + R\$ 805,00
- ✓ 2° colocado - troféu + R\$ 558,00
- ✓ 3° colocado - troféu + R\$ 387,00

Classe Sport

- ✓ 1° colocado - troféu + R\$ 483,00
- ✓ 2° colocado - troféu + R\$ 335,00
- ✓ 3° colocado - troféu + R\$ 232,00

Ranking Feminino

- ✓ 1° colocado - troféu
- ✓ 2° colocado - troféu
- ✓ 3° colocado - troféu

Nota1: 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 reclamar seu prêmio posteriormente.

Nota2: Um pódio com as 03 (três) primeiras colocações da etapa deverão ser montadas pela organização da etapa.

Nota3: A premiação em dinheiro não será acumulativa por piloto, ou seja, se o piloto ganhar na categoria "OPEN", sendo da categoria inferior, este piloto levará apenas a premiação de maior valor. E assim sucessivamente para demais categorias, SERIAL e SPORT. O valor da lacuna que ficará desta premiação, passará para o próximo piloto do ranking do evento.

Nota4: Se o organizador de determinada etapa aumentar o valor ofertado para premiação, a porcentagem descrita acima deverá ser mantida podendo aumentar o número de premiados por categoria.

15. Disposições gerais

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

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

16. Anexos

Considerações para ano 2015.

16.1. Utilização do "SPOT" ou qualquer sistema similar de localização via satélite

Será adotado como obrigatório a partir de 2015 o dispositivo tipo spot ou qualquer outro sistema de rastreamento via satélite com item de segurança obrigatório para a etapa do campeonato brasileiro. A inscrição na etapa será validada somente após a inserção do número do dispositivo de rastreamento.

16.2. Carteira FAI

Será adotado como obrigatório a partir de 2017 a carteira FAI para que o possa se inscrever no campeonato brasileiro.