



**REGULAMENTO**  
**CAMPEONATO CAPIXABA DE VOO LIVRE**  
**CCVL 2024**

<b>Documento aprovado: 27/12/2023</b>
---------------------------------------

<b>Revisão 01: 30/01/2024</b>
-------------------------------

LIGA DE COMPETIDORES CAPIXABAS – JANEIRO DE 2024

## SUMÁRIO

CAPÍTULO I -	Da Inscrição .....	3
CAPÍTULO II -	Do Ranking .....	3
CAPÍTULO III -	Da Infraestrutura .....	4
CAPÍTULO IV -	Das Normas de Segurança .....	6
CAPÍTULO V -	Do Juiz Geral da Etapa .....	8
CAPÍTULO VI -	Das Comissões .....	9
CAPÍTULO VII -	Das Modalidades e Categorias .....	9
CAPÍTULO VIII -	Da Checagem dos Pilotos e Equipamentos .....	12
CAPÍTULO IX -	Da Pontuação .....	12
CAPÍTULO X -	Das Provas .....	14
CAPÍTULO XI -	Das Decolagens .....	16
CAPÍTULO XII -	Das Penalidades e Punições .....	17
CAPÍTULO XIII -	Dos Protestos .....	18
CAPÍTULO XIV -	Da Utilização do GPS .....	19
CAPÍTULO XV -	Da Organização das Etapas .....	20
CAPÍTULO XVI -	Das Premiações .....	23
CAPÍTULO XVII -	Do Desempate .....	24
CAPÍTULO XVIII -	Prescrições Diversas .....	25

## CAPÍTULO I - DA INSCRIÇÃO

**Art. 001** São requisitos para inscrição de um piloto em prova do Campeonato Capixaba de Voo Livre (CCVL):

- a) Piloto federado à FCVL: carteira de habilitação vigente emitida por entidade nacional (CBVL ou ABP); afiliação vigente e livre de pendência de anuidade com a FCVL e com Clube ou Associação de Voo Livre filiado à FCVL; certificado vigente de piloto aerodesportivo (ANAC);
- b) Pilotos de outros estados ou países: carteira de habilitação vigente emitida por entidade nacional (CBVL ou ABP) ou internacional (FAI); certificado vigente de piloto aerodesportivo (ANAC).

**Art. 002** Ao assinar a ficha de inscrição, cada piloto assume total responsabilidade por seus voos durante o evento e pelas consequências que deles possam advir, eximindo patrocinadores, organizadores, associações, empresas envolvidas, autoridades, juízes e assistentes de toda e qualquer responsabilidade, civil ou criminal, por imperícia ou acidente de qualquer espécie que venha a sofrer ou causar a terceiros, antes, durante e após treinos ou provas da competição.

**Art. 003** Por se tratar de um esporte com poucos participantes e que muitos dos envolvidos na organização também são pilotos, é permitida a participação dos organizadores na competição, com exceção do Juiz Geral, Apurador e Coordenador de Resgate, e desde que não comprometa a segurança e os horários estabelecidos nas etapas.

## CAPÍTULO II - DO RANKING

**Art. 004** O ranking capixaba de voo livre é definido pela lista oficial de classificação dos pilotos federados à FCVL após o decorrer de um ano de competição do CCVL. Ao final do ano a FCVL irá apresentar os seguintes rankings:

- Parapente
  - o Lite
  - o Sport
  - o Open;
- Asa Delta.

**Art. 005** O ranking de parapente e de asa delta do CCVL de cada ano será formado pelos pilotos inscritos, seguindo-se a classificação na classe Open ao final de cada edição.

**Art. 006** Para participar do Campeonato Brasileiro de Parapente (CBP), o atleta deverá seguir os critérios regidos no Regulamento do Campeonato Brasileiro de Parapente vigente, atentando-se às definições sobre a seleção de atletas para o CBP, constantes naquele regulamento.

**Art. 007** O ranking de asa delta será único, sem distinção de categorias ou gênero.

**Art. 008** Ocorrendo pelo menos uma prova, a etapa será validada para o ranking.

### **CAPÍTULO III - DA INFRAESTRUTURA**

**Art. 009** Cada etapa deverá contar com um Juiz Geral, um Apurador e um Coordenador de Resgate, sendo que o Coordenador de Resgate não pode acumular mais de uma dessas funções em uma mesma etapa. Caso haja acúmulo das funções de Juiz Geral e Apurador pela mesma pessoa, o organizador deve garantir junto ao Juiz Geral / Apurador a priorização da função de Juiz Geral, principalmente no período que vai desde o briefing diário até o último pouso durante os dias de competição. Se necessário, o organizador deve prover apoio ao Juiz Geral / Apurador para a execução de suas funções de Apurador.

**Art. 010** Todo o percurso realizado pelos veículos 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.

**Art. 011** 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.

**Art. 012** 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.

**Art. 013** Deverão estar à disposição dos pilotos e equipe técnica do evento tendas de abrigo para proteção e descanso.

**Art. 014** As lanchonetes serão permitidas desde que observadas e seguidas às leis de Vigilância Sanitária do município sede da etapa.

**Art. 015** É obrigatória a locação de sanitários químicos na ausência de banheiros na rampa.

**Art. 016** É obrigatória a presença de equipe de resgate e salvamento na rampa de decolagem, munida de equipamentos apropriados inclusive para resgate de pilotos em local de difícil acesso.

**Art. 017** O Organizador deverá fazer contato antecipado com entidades que tenham helicóptero para resgate e evacuação, solicitando-lhes o apoio nos casos de salvamentos.

**Art. 018** Sugere-se que haja a presença de pelo menos 01 (uma) viatura da Polícia Militar para garantir a segurança dos participantes e turistas.

**Art. 019** É obrigatório o fornecimento de veículos para o transporte de pilotos e equipamentos. Não será permitido o transporte de pilotos em veículo aberto, tão somente se fará em veículos cabinados e próprios para tal fim. Não será permitido o excesso de lotação. Deverão existir bancos para todos os transportados.

**Art. 020** É obrigatória a disponibilização de um local para o QG da etapa. O local deve ser informado a todos os competidores antes do início da etapa. É recomendada a divulgação, no QG, de todas as informações relativas à competição, tais como programação, resultados, previsão meteorológica etc. A organização poderá mudar o local do QG, devendo, nesse caso, informar tempestivamente a mudança a todos os competidores.

**Art. 021** Para o QG deverá ser escolhido um local de fácil acesso e de preferência na área central da cidade sede da etapa. Deverão ser observados os critérios seguintes:

- a) O espaço deve preferencialmente ser um restaurante ou uma casa com espaço e instalações que permitam as refeições dos pilotos, dotada de sanitários;
- b) Deve possuir espaço reservado para a equipe técnica de apuração;
- c) Deve disponibilizar internet para divulgação de resultados;
- d) Deve disponibilizar impressora multiuso em funcionamento e materiais de escritório.

**Art. 022** Deverão ser estabelecidas duas frequências de rádio para a competição: emergência e resgate. É recomendado também prover a equipe técnica de rádios de comunicação e definir uma terceira frequência, exclusiva para a organização. As frequências de emergência e resgate, bem como eventuais números de emergência, deverão constar no quadro de prova e ser informados nos briefings diários.

**Art. 023** O organizador da etapa deverá prover estrutura de resgate, incluindo, além do Coordenador de Resgate, motoristas e veículos adequados e em quantidade suficiente, munidos de rádio para comunicação, na frequência de resgate.

**Art. 024** É obrigatória a colocação de mapa tipo outdoor com tamanho mínimo de 2,00 x 1,50 na rampa de decolagem para auxiliar o briefing diário e visualização da prova. O tamanho do mapa deve ser adequado à abrangência da área de voo do local.

**Art. 025** Sugere-se a distribuição de pelo menos uma camiseta para cada piloto inscrito no evento.

**Art. 026** Para as etapas em rampas com grande acesso de público e/ou pilotos não participantes do campeonato, a organização deve providenciar adesivos de capacete, para identificação dos pilotos competidores.

**Art. 027** É obrigatório o controle diário da presença dos pilotos na rampa através de lista de presença.

**Art. 028** É obrigatório o quadro de provas nas medidas de 2,00 x 1,50 e deverão constar todas as informações pertinentes à prova do dia.

**Art. 029** Deverá haver 01 assistente 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 Geral.

#### **CAPÍTULO IV - DAS NORMAS DE SEGURANÇA**

**Art. 030** É obrigatório o uso de capacete rígido, paraquedas reserva e rádio na frequência do evento para participação em uma prova do CCVL.

**Art. 031** É responsabilidade de todo piloto voar de maneira a manter a sua segurança pessoal e a de outros. O Juiz Geral pode penalizar competidores que não observem esta regra de acordo com o Art. 086.

**Art. 032** 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 da Etapa, que tem o poder de excluir da competição quem não estiver em condições para tal. O consumo de drogas é proibido. A decolagem sob o efeito de drogas será punida com a expulsão do piloto da etapa.

**Art. 033** Pilotos que não apresentarem nível técnico adequado, colocando em risco a si e a outros pilotos poderão ser excluídos da etapa pelo Juiz Geral da Etapa.

**Art. 034** Todos os competidores devem obedecer às regras de tráfego aéreo vigentes no Brasil.

Em campeonatos onde o sítio de voo estiver em área com restrições será necessário que o organizador providencie uma NOTAM para o período do campeonato.

Parágrafo Único - O Juiz Geral da Etapa poderá penalizar os competidores que não observarem as regras de acordo com o Art. 086.

**Art. 035** Um parapente chegando a uma térmica deve girar na mesma direção que os parapentes que já estão nela, independentes 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). Por razões de segurança, o Juiz Geral da Etapa deverá informar no briefing de cada prova o sentido obrigatório de giro nas térmicas.

**Art. 036** O Juiz Geral da Etapa deverá realizar 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.

**Art. 037** Realizar acrobacias está extremamente proibido. Caso o piloto desrespeite esta sofrerá as penalidades previstas no Art. 086.

**Art. 038** 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 Art. 086 e no Art. 087 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 do ocorrido através de um GPS, para que esta coordenada seja utilizada para comprovação.

**Art. 039** 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.

Parágrafo Único – O peso total do piloto, incluindo vestimentas, lastro, equipamentos etc., não poderá ultrapassar o peso homologado pela vela, com tolerância de +/- 2 kg. O piloto que desrespeitar este quesito estará sujeito às penalidades do Art. 088.

**Art. 040** O piloto que voar a vela do tipo 'duas linhas' deverá obrigatoriamente voar com dois paraquedas reservas e com seletes homologadas com sistema para se usar 02 reservas, com comandos acessíveis para ambas as mãos.

**Art. 041** 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 Juiz Geral pode permitir que o equipamento fosse substituído (temporariamente ou permanentemente) em caso de danos, perda ou roubo, podendo este ser substituído por:

- a) Um parapente de marca e modelo iguais ao original;
- b) Um parapente de desempenho igual ou inferior, da mesma classe ou de classe inferior.

**Art. 042** O piloto é responsável pelo report back ao coordenador de resgates após o pouso, preferencialmente por rádio (frequência de resgate), ou por qualquer meio divulgado no briefing. A não realização poderá acarretar as penalizações previstas no Art. 086.

## CAPÍTULO V - DO JUIZ GERAL DA ETAPA

**Art. 043** Compete ao Juiz Geral da Etapa providenciar os meios necessários à realização das provas:

- a) Realizar, no dia anterior ao dia da 1ª prova da etapa, um briefing sobre a organização, os horários de subida para rampa, inscrições, distribuição de KIT e demais informações pertinentes ao evento;
- b) Realizar briefing de segurança (Art. 036);
- c) Divulgar todas as comissões da Etapa (Art. 045)
- d) Suspender a prova antes de qualquer competidor ter decolado se a condição se mostrar perigosa, podendo iniciá-la se achar conveniente;
- e) Interromper uma prova após a decolagem de um ou mais pilotos em casos de emergência onde a continuação da prova colocaria em risco a segurança dos competidores (Art. 073);
- f) Fechar temporariamente a janela (Art. 079);
- g) Divulgar através de sistema de som ou megafone e pelo quadro de avisos os horários de abertura e fechamento de janelas, start gate, bem como outras informações importantes pertinentes à prova do dia;



h) Disponibilizar para a FCVL um relatório sucinto com os resultados das provas, depois de julgados os recursos existentes, com a base de dados do FSComp e track-logs em mídia de todos os pilotos competidores, no prazo máximo de 2 dias úteis após o final da etapa.

i) Informar o sentido de giro na primeira térmica do dia, sendo giro para direita nos dias pares e giro para esquerda nos dias ímpares.

## CAPÍTULO VI - DAS COMISSÕES

**Art. 044** Todas as comissões devem ser formadas no início de cada etapa e informadas pelo Juiz Geral no primeiro dia de provas no momento do briefing.

**Art. 045** Para cada etapa do CCVL deverão ser constituídas 3 (três) comissões, a saber:

a) Comissão de Provas: será criada pelo Juiz Geral e será composta por 3 a 5 pilotos experientes e com conhecimento do local. Um deles deverá ser obrigatoriamente da categoria Sport. Essa comissão terá a função de formular as provas e sugeri-las ao Juiz Geral da etapa, que dará a palavra final sobre cada prova do dia.

b) Comissão de Segurança: será criada pelo Juiz Geral e será composta por 3 pilotos experientes e conhecedores do sítio de voo. Terá a função de auxiliar o Juiz Geral nas decisões que envolvem a segurança no evento como, por exemplo, abertura e fechamento da janela de decolagem, constatação de estrutura de resgate e salvamento, questões relacionadas a equipamentos de voo etc.

c) Comissão Julgadora: será criada pelo Juiz Geral e será composta por 3 pilotos com boa experiência em competições de maior porte. Esta comissão irá julgar quaisquer questões que não estiverem previstas neste regulamento, além dos protestos e recursos, quando necessário.

d) Comissão de Fiscalização: será criada pela FCVL e será formada por até 3 membros da diretoria da Federação que estiverem presentes na etapa, ou por representantes indicados pela diretoria. Esta comissão irá fiscalizar o cumprimento deste regulamento durante a etapa.

## CAPÍTULO VII - DAS MODALIDADES E CATEGORIAS

**Art. 046** Em todas as modalidades e categorias poderão participar apenas os pilotos que atenderem ao Art. 001, que sejam no mínimo nível 2 (CBVL), e que possuam GPS para registro dos voos e os demais equipamentos adequados e necessários, conforme Art. 030.

Parágrafo Único - O organizador da etapa poderá oferecer aos pilotos nível 1 (CBVL) uma competição separada da competição principal, com provas compatíveis com o nível dos pilotos, em condições de voo compatíveis com o nível dos pilotos, com janelas de decolagem posteriores às janelas das provas principais, mediante autorização por escrito de instrutor homologado para cada piloto, sendo a obtenção da autorização de responsabilidade de cada piloto. Como esta competição é separada do evento principal, seus participantes não irão constar na apuração do evento principal, nem no ranking de fim de ano do CCVL, nem na apuração do campeonato para a FAI, nem no sistema que classifica os pilotos para o CBP, mesmo que a prova seja idêntica à prova principal.

**Art. 047** O CCVL está dividido em duas modalidades, sendo estas Asa Delta e Parapente.

**Art. 048** A modalidade de asa delta não possui diferentes categorias e é composta por todos os pilotos de asa delta. A modalidade de Asa Delta poderá ser descartada da etapa caso o número de inscritos seja menor do que três pilotos. Neste caso o valor das inscrições deverá ser devolvido aos inscritos.

**Art. 049** A modalidade parapente está dividida em três categorias, a saber:

- Categoria LITE, somente para pilotos de parapente de nível 2 ou 3 (CBVL), que competirem com velas homologadas até EN-B ou DHV 1-2, que não foram campeões em suas categorias (resultado anual) em anos anteriores.
- Categoria SPORT, para os pilotos de parapente que competirem com velas homologadas até EN-C ou DHV 2.
- Categoria OPEN, todos os pilotos de parapente inscritos no campeonato.

**Art. 050** O campeonato seguirá conforme decisão da FAI para 2014, onde serão somente permitidas velas homologadas. Todas as velas que foram adaptadas pelas fábricas para atenderem as normas da categoria "CCC", devem obrigatoriamente ser atualizadas para competirem. As que não tiverem 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:

<https://www.fai.org/civil-documents>

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.

**Art. 051** Ao se inscrever em uma etapa o piloto será automaticamente classificado em uma das categorias. Para isto o piloto deverá informar qual a sua vela, o seu nível, e se já esteve entre os 3 primeiros colocados no resultado final anual de qualquer campeonato estadual dos anos anteriores.

Parágrafo único – Caso o piloto minta ou omita informação a respeito de qualquer um dos quesitos deste artigo, o mesmo estará sujeito às penalidades do Art. 082.

**Art. 052** Mudanças de vela de parapente numa mesma etapa só poderão ser feitas para velas de mesma categoria, ou de categoria inferior, e mesmo assim, apenas por motivos de segurança. As mudanças de vela não irão acarretar em mudanças de categoria no resultado final da etapa. Ou seja, o piloto continuará pontuando apenas na categoria a qual se inscreveu inicialmente na etapa e nas categorias superiores.

**Art. 053** O que determina a pontuação do RANKING ESTADUAL de um piloto será sempre a vela utilizada de maior desempenho ao longo do campeonato.

Parágrafo Primeiro – Se, ao longo do ano, o piloto mudar para uma vela de homologação superior, que acarrete a mudança de categoria, este somente pontuará nessa categoria e superiores, tanto para efeito de RANKING ESTADUAL quanto nas ETAPAS seguintes do ano corrente.

Parágrafo Segundo – Se, ao longo do ano, o piloto mudar para uma vela de menor homologação, que se enquadre em categorias inferiores, este não irá pontuar nas categorias inferiores, tanto para efeito de RANKING ESTADUAL quanto nas ETAPAS seguintes do ano corrente.

## CAPÍTULO VIII - DA CHECAGEM DOS PILOTOS E EQUIPAMENTOS

**Art. 054** A comissão técnica poderá a qualquer momento solicitar a inspeção dos equipamentos de um piloto. Cada piloto, quando solicitado, deverá apresentar junto a esta comissão os documentos técnicos de seu equipamento. Itens que poderão ser checados conforme critérios adotados pela FAI/PWC:

- a) A vela deve ser homologada na norma EN ou DHV, e não poderá haver modificações nas estruturas homologadas (tirantes, trimmers, sistema do acelerador, comprimento das linhas etc.);
- b) As seletes e seus protetores de impacto devem ser certificados na norma LTF 09 ou EN1651:2017;
- c) Os capacetes devem ser certificados em alguma das seguintes normas: EN966, EN1077 A e B, ASTM 2040 ou SNEL RS98;
- d) Os paraquedas reservas devem ser homologados e estarem em condições de uso conforme definido pelos fabricantes.

Parágrafo único - É de única e exclusiva responsabilidade do piloto garantir que seu equipamento encontra-se dentro das normas e condições exigidas neste regulamento.

**Art. 055** Será 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 Art. 039 deste regulamento. A comissão técnica poderá realizar conferências dos pesos declarados de qualquer piloto a qualquer momento do campeonato.

## CAPÍTULO IX - DA PONTUAÇÃO

**Art. 056** A pontuação dos pilotos de parapente será em função do desempenho relativo de todos os pilotos de parapente inscritos, independente da categoria. A pontuação dos pilotos de asa delta será em função do desempenho relativo de todos os pilotos de asa delta inscritos. Será utilizada a fórmula PWC2019 ou superior (se disponível), com 1000 pontos com base na distância percorrida pelo primeiro piloto, onde contabilizam pontos de distância, pontos por tempo, pontos por liderança e pontos por posição de chegada.

**Art. 057** O Piloto que não comparecer à marcação de voo do dia, no horário determinado pela direção de prova, terá seu voo computado com pontuação zero, exceto nos casos em que o atraso for devido a problemas no resgate e justificado ao Juiz Geral da Etapa.

**Art. 058** Após o término da apuração de cada prova a FCVL deverá divulgar em seu site oficial os resultados de cada prova, o resultado geral da etapa e o ranking do CCVL, todos atualizados.

Parágrafo Primeiro – Ao final de cada dia de prova deverão ser enviados para o e-mail [presidente@fcvles.com.br](mailto:presidente@fcvles.com.br) nos formatos HTML e PDF os resultados da prova, o resultado geral da etapa e o ranking geral atualizado do CCVL, para serem divulgados pela FCVL;

Parágrafo Segundo – No último dia da etapa o apurador deverá enviar todos os dados da apuração da etapa, incluindo resultados, ranking e arquivos do programa FSComp, incluindo o arquivo FSDB e também todos os arquivos de voo e demais arquivos gerados, para o e-mail [presidente@fcvles.com.br](mailto:presidente@fcvles.com.br);

Parágrafo Terceiro – A partir da segunda etapa do ano a FCVL deverá obrigatoriamente disponibilizar ao apurador da etapa vigente com pelo menos 2 semanas de antecedência todos os arquivos de apuração do programa FSComp gerados nas etapas anteriores.

**Art. 059** A FCVL deve enviar a Base de Dados do resultado do evento para a FAI em no máximo 1 dia após o evento, sob pena de impossibilidade de registro do evento na FAI em caso de perda do prazo estabelecido pela FAI.

**Art. 060** O software utilizado para a apuração dos pontos de que trata o Art. 056 será o FS-Comp 2022 R1.8 (ou versão mais atual, ou então versão sugerida pelo regulamento do CBP vigente), disponível em <http://fs.fai.org/>.

**Art. 061** Não haverá parâmetro de descarte nas etapas. Ou seja, o parâmetro FTV da fórmula PWC2019 na etapa deve ser nulo (0%). Os descartes ocorrerão apenas para o RANKING ESTADUAL e, caso tenha havido 5 ou mais provas válidas no ano, será utilizado o parâmetro FTV de 25% da fórmula PWC2019 para o cálculo dos descartes. Se o número de provas válidas for inferior a 5, o parâmetro FTV da fórmula PWC2019 no RANKING ESTADUAL será nulo (0%).

**Art. 062** Os parâmetros utilizados na fórmula PWC2019 para cálculo da pontuação durante uma determinada etapa deverão ser os mesmos para todos os dias de prova da etapa. Estes parâmetros deverão ser divulgados junto com a divulgação dos resultados a cada dia durante a etapa.

Exemplo:

- Nominal launch: (default value = 96%).
- Nominal distance: 35 km
- Minimum distance: 3 km
- Nominal goal: 30%

- Nominal time: 1:30 a.m.
- The GPS map datum is WGS 84
- Tolerância de Raio: 0,2%

Obs: O campo "Offset from UTC at beginning of the competition:" deverá ser configurado em função da região (Brasil -3).

**Art. 063** A apuração e os parâmetros de cada etapa do CCVL devem estar em conformidade ao Regulamento do Campeonato Brasileiro de Parapente vigente, para que as etapas do CCVL sejam classificatórias para o CBP.

**Art. 064** Somente pilotos com licença FAI ativa serão computados nos eventos FAI2.

## CAPÍTULO X - DAS PROVAS

**Art. 065** As comprovações dos voos e provas executadas serão feitas exclusivamente por GPS.

**Art. 066** As provas serão determinadas pela Comissão Técnica e de Provas que será divulgada pelo Juiz Geral da Etapa (Art. 045).

**Art. 067** O sistema de decolagem deverá ser o de JANELA DE DECOLAGEM, COM PORTÃO DE INÍCIO (Start Gate) e deverá obedecer aos seguintes critérios:

- a) A janela não poderá ser declarada aberta antes do término do briefing geral;
- b) A janela só poderá ser aberta pelo Juiz Geral da Etapa em condições avaliadas como seguras;
- c) Para que a prova possa ser validada é necessário que a janela fique aberta por pelo menos 30 (trinta) minutos;
- d) O start gate (portão de início) deve ser aberto no mínimo 30 (trinta) minutos após a abertura da janela.

**Art. 068** Para validar o seu início de prova, o competidor deverá estar no horário de abertura do start gate, dentro ou fora (a ser definido no briefing) do raio e centro na coordenada informada no briefing.

Parágrafo Primeiro - Para comprovar que o piloto estava dentro ou fora (a ser definido no briefing) deste cilindro, o tracklog do seu GPS deve mostrar pelo menos um ponto dentro ou fora (a ser definido no briefing) deste círculo.

Parágrafo Segundo - Esta distância poderá variar de acordo com cada prova, porém deverá ser claramente passada aos pilotos durante o briefing geral da prova e no quadro de aviso.

**Art. 069** Para comprovar que o piloto completou um pilão, o tracklog do seu GPS deve mostrar pelo menos um ponto dentro de um cilindro de raio (a ser definido no briefing) e centro na coordenada informada.

Parágrafo Único - Esta distância poderá variar de acordo com cada prova, porém deverá ser claramente passada aos pilotos durante o briefing geral da prova e no quadro de aviso.

**Art. 070** Por padrão, um cilindro de raio de 2000 metros será utilizado para a tomada de tempo final (end of speed section), 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.

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

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

**Art. 071** Os pilotos devem obrigatoriamente entrar no cilindro do ultimo 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 ultimo 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.

**Art. 072** 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 Art. 073 deste regulamento.

**Art. 073** O Juiz Geral da Etapa pode interromper ou cancelar uma prova por questões de segurança verificadas por ele ou pelos pilotos competidores. Qualquer piloto em voo pode reportar ao Juiz Geral uma condição de ameaça à segurança, informando todos os detalhes possíveis de tal condição. O Juiz, podendo consultar a Comissão de Segurança ou outros pilotos próximos ao reportado, deverá decidir sobre a continuação da prova. Em provas de 'Race to Goal', se ao menos um piloto tiver chegado ao goal, ou pelo menos 30 min de prova tiver sido voada após a abertura do start gate, a prova, caso seja interrompida, terá sua pontuação apurada verificando-se o tracklog 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.

**Art. 074** Tendo decolado pelo menos um piloto, não mais serão aceitas alterações na prova.

## CAPÍTULO XI - DAS DECOLAGENS

**Art. 075** Antes da abertura da janela de decolagem a organização deve liberar o local de decolagem para os pilotos já conectados a seus equipamentos. O Juiz Geral deverá organizar as decolagens.

Parágrafo Primeiro – É proibido o pouso na rampa nos dias de competição, independente da hora, salvo por medida de segurança, mediante autorização do Juiz Geral da etapa.

O piloto competidor que desrespeitar esta regra será excluído do campeonato.

Parágrafo Segundo – É proibida, durante todo os dias do evento e inclusive fora da janela de competição, a decolagem de alunos ou pilotos que não comprovem a sua regularidade aos requisitos da etapa. As exceções só podem ser liberadas pelo Juiz Geral.

**Art. 076** Não há limite para as tentativas de decolagem, mas cada competidor só poderá fazer um voo por prova e a sua decolagem deverá ocorrer durante o tempo de duração da janela, para que seu voo possa ser considerado válido.

Parágrafo Único – Por motivo de segurança, um piloto pode solicitar ao Juiz Geral da Etapa a permissão para pouso para sanar o problema de segurança e, após, decolar novamente. É recomendado aguardar a autorização do Juiz Geral antes de pousar. O piloto é responsável pelo acesso ao local da nova decolagem.

**Art. 077** O Juiz Geral da Etapa 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.

**Art. 078** Caberá ao Juiz Geral estipular a hora de abertura da janela de decolagem e, se necessário, a hora limite de fechamento da janela.

**Art. 079** 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.



**Art. 080** O método de prioridade e decolagens se dará da seguinte forma: - todos os pilotos entrarão pelo portão de acesso à decolagem em fila ordenada de acordo com o último ranking válido. Obedecendo a ordem dos top 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 terão acesso às prioridades de decolagens os membros da comissão técnica de provas.

## CAPÍTULO XII - DAS PENALIDADES E PUNIÇÕES

**Art. 081** O Juiz Geral terá o poder soberano para penalizar qualquer piloto sem a necessidade de protesto.

**Art. 082** O piloto que mentir a respeito do nível, tipo de vela e/ou qualquer informação que influencie na sua categoria (Art. 051) ou a sua segurança e a de terceiros, o mesmo perderá todos os pontos e premiação da etapa e será expulso do campeonato daquele ano.

**Art. 083** Caso os GPS e/ou os dados do voo entregues à apuração do evento apresentem qualquer tipo de manipulação de tracklog ou qualquer tipo de fraude, o mesmo perderá todos os pontos e premiação da etapa e será expulso do campeonato daquele ano.

**Art. 084** O piloto que pousar e decolar ao longo da prova perderá os pontos do dia. Em caso de reincidência, perderá todos os pontos e premiação da etapa. A única exceção para uma segunda decolagem é aquela tratada no Parágrafo Único do Art. 076.

**Art. 085** O piloto é obrigado a realizar o report back (Art. 042).

Parágrafo Primeiro – O primeiro atraso na realização do report back: Advertência;

Parágrafo Segundo – Reincidência ou não realização do report back: Perda de 100 pontos da melhor pontuação do piloto na competição;

Parágrafo Terceiro – Não realização de report back que motivem desnecessárias operações de busca e resgate perderá todos os pontos, premiação e o direito de competir na etapa.

**Art. 086** O piloto que colocar em risco a sua própria segurança e/ou a de terceiros, poderá perder até 50% dos seus pontos da sua melhor pontuação na etapa, e/ou ser expulso da etapa, e/ou ser expulso do CCVL do ano corrente. Cabe à comissão julgadora definir a punição, juntamente com o Juiz Geral.

**Art. 087** O piloto que voar em nuvens terá seus pontos do dia zerados e estará sujeito às punições previstas no Art. 086.

**Art. 088** O piloto que estiver fora faixa de peso referente à homologação de seu equipamento, com tolerância de até +/- 2 kg, será eliminado da prova do dia.

**Art. 089** 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 etapa, perdendo todos os seus pontos da etapa e a premiação.

**Art. 090** O piloto é obrigado a assinar a lista de presença todos os dias antes de decolar. Aquele que deixar de assinar a lista de presença antes de decolar será penalizado automaticamente pelo Juiz Geral, sendo a primeira ocorrência com uma advertência no briefing 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.

**Art. 091** O piloto é obrigado a participar dos briefings de segurança. Aquele que não comparecer, a primeira ocorrência acarretará na perda de 10% de pontos da melhor pontuação do piloto na etapa.

**Art. 092** Todos os pilotos federados estarão sujeitos às penalidades previstas no Estatuto da FCVL. De acordo com o estatuto da FCVL. Cabe ao piloto manter conduta pessoal inatacável e zelar pela manutenção da integridade da FCVL e seus Diretores.

**Art. 093** Quaisquer atitudes, de qualquer um dos pilotos inscritos na competição, que não estiverem contempladas neste regulamento e forem consideradas pelo Juiz Geral como antidesportivas serão julgadas pelo Juiz Geral da Etapa junto à comissão julgadora.

**Art. 094** Em caso de brigas entre pilotos que gerem agressões físicas, e/ou depredação de qualquer natureza, e/ou degradação do nome da FCVL, os pilotos serão expulsos e perderão todos os seus pontos do campeonato do presente ano, inclusive perdendo todos os pontos e premiação da etapa. Além disso, o piloto não poderá participar do CCVL no ano seguinte ao acontecido.

## CAPÍTULO XIII - DOS PROTESTOS

**Art. 095** Os protestos serão julgados pela Comissão Julgadora (Art. 045) indicada pelo Juiz Geral da Etapa.

**Art. 096** Pilotos que julgarem terem sido prejudicados por outros pilotos, bem como pelo regulamento vigente, poderão apresentar seus protestos à comissão julgadora, mediante pagamento de R\$ 150,00 em dinheiro, em um prazo máximo de 30 (trinta) minutos após a divulgação do resultado do último dia de prova, ou 02 (duas) horas após a divulgação do resultado dos demais dias. Se o protesto for aceito, a taxa de protesto será devolvida ao piloto. Caso seja indeferido, o valor pago deverá ser repassado à FCVL em no máximo 1 dia após o evento, para somar-se à premiação anual do CCVL.

**Art. 097** É considerado resultado válido, somente o resultado que for afixado no quadro de avisos e resultados da competição. Resultados provisórios divulgados na internet, sites, listas e etc., não serão considerados como definitivos e não poderão ser tomados como base de tempo para protestos.

**Art. 098** Os membros da comissão julgadora não poderão estar diretamente envolvidos no protesto a ser julgado. No caso de haver algum membro da comissão julgadora envolvido no protesto, um novo membro de comissão deve ser indicado pelo Juiz Geral da Etapa.

## CAPÍTULO XIV - DA UTILIZAÇÃO DO GPS

**Art. 099** Apenas serão aceitos os modelos de GPS que gravem o componente de altitude no tracklog, tais como os aparelhos das marcas Garmin, Compass, Aircotec, Brauniger, Logger, Loggit, Tracklogger, Mlr, Compeo, Flytec, Digifly e Flymaster.

**Art. 100** Pilotos com GPS da marca Garmin, Compass, 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.

**Art. 101** 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.

**Art. 102** Para ser considerado válido, o tracklog do GPS deve satisfazer as seguintes condições:

- a) Deve conter o percurso completo do piloto na prova, sem interrupções maiores que 900 segundos;
- b) O piloto deve limpar o tracklog todos os dias nos modelos de GPS Garmin e Mlr antes de decolar;

c) 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.

d) Não apresentar qualquer tipo de “manipulação de track log e qualquer tipo de fraude”, que acarretará nas penalidades descritas no Art. 083.

**Art. 103** O tracklog deve mostrar, para cada pilão e para o start gate, pelo menos um ponto dentro destes cilindros.

**Art. 104** O cálculo de distância das provas observa 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.

**Art. 105** 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.

## CAPÍTULO XV - DA ORGANIZAÇÃO DAS ETAPAS

**Art. 106** As etapas do CCVL serão organizadas pelos clubes e associações afiliados à Federação Capixaba de Voo Livre, sempre com a anuência da afiliada responsável pelo sítio de voo que receberá a etapa.

**Art. 107** Todas as etapas do CCVL serão eventos FAI 2 e deverão prever 3 dias de provas válidas, sendo no máximo 1 prova em dia útil, e não podendo o último dia de prova da etapa ocorrer em dia útil.

Parágrafo Único – Não são considerados dias úteis os sábados, domingos e feriados estaduais e nacionais.

**Art. 108** Fica estabelecido o limite de 3 etapas para uma edição do CCVL. O intervalo mínimo entre provas válidas de diferentes etapas do CCVL é de 16 dias, devendo ser consideradas tanto as datas principais quanto as datas alternativas das etapas. Não pode haver provas válidas de CCVL em datas coincidentes com um campeonato nacional ou internacional realizado no Brasil, e com campeonatos FAI 2 de Race to Goal na região Sudeste divulgados antes da candidatura definitiva da etapa do CCVL.

**Art. 109** As provas válidas para o CCVL 2024 deverão ocorrer entre 01/01/2024 e 13/10/2024.

**Art. 110** Todas as etapas terão um valor máximo de inscrição de R\$ 350,00 (trezentos e cinquenta reais), podendo apresentar valores menores.

**Art. 111** As inscrições ficam limitadas em 125 (cento e vinte e cinco) pilotos por etapa, podendo esse número ser inferior a critério do organizador.

**Art. 112** A solicitação de realização de uma etapa para o CCVL 2024 deve ser feita à FCVL por e-mail ([presidente@fcvles.com.br](mailto:presidente@fcvles.com.br)). A Federação deve dar publicidade imediata às comunicações relativas às candidaturas através do grupo de WhatsApp da FCVL. As candidatas a sede devem apresentar em caráter prévio até 22/09/2023 o sítio de voo, a data principal e a data alternativa da etapa solicitada, e devem estar de acordo com as exigências deste regulamento. Após a apresentação das candidaturas, as candidatas que fizeram solicitação em caráter prévio terão até 06/10/2023 para enviar suas propostas definitivas, e deverão, além de retificar ou confirmar as informações da candidatura prévia, adicionar as informações de Juiz Geral, Apurador, Coordenador de Resgate e premiação pretendidos, permanecendo de acordo com as exigências deste regulamento.

**Art. 113** Havendo um número de candidatas a sede de etapa do CCVL superior ao limite de etapas definido no Art. 108, ou havendo conflito de datas ou de intervalo mínimo entre as candidatas após o prazo de candidatura definitiva, a prioridade será de acordo o resultado da votação dos pilotos que tiveram pontuação superior a zero em pelo menos 2 etapas do CCVL 2023, sendo que os votos dos 20 primeiros colocados do Ranking Open 2023 têm peso 2, e a votação será organizada pela LCC em até 14 dias após o prazo de candidatura definitiva. As sedes escolhidas e/ou com prioridade de data serão as mais votadas. As sedes a partir daquela que excede o limite de etapas do Art. 108 serão suplentes, com ordem de preferência conforme o resultado da votação; as sedes com menor prioridade nos conflitos de datas ou de intervalo deverão apresentar novas datas para a etapa em até 14 dias após a votação, respeitando os intervalos entre etapas com maior prioridade, conforme Art. 108.

Parágrafo Primeiro – Concluída a votação de que trata este artigo, caso uma sede suplente tenha sido a primeira suplente do CCVL do ano anterior e não tenha realizado a etapa, e tenha obtido ao menos 10 % dos votos totais na votação atual e na anterior, ela tomará o lugar da terceira colocada na votação, que passará para primeira suplente, e assim por diante com as demais candidatas em posição inferior.

Parágrafo Segundo – Em caso desistência de alguma etapa agendada, as candidatas suplentes, respeitada a ordem de preferência, terão 7 dias para confirmar o interesse em realizar uma etapa do CCVL. Os organizadores, após confirmação, deverão propor suas novas datas em até 15 dias, com antecedência mínima de 30 dias para as novas datas, respeitadas as regras de calendário (Art. 109) e de intervalo entre etapas (Art. 108).

Parágrafo Terceiro - A Federação pode decidir, mediante a impossibilidade de realização de alguma das etapas agendadas, e mediante a desistência de todas as candidatas suplentes, por reabrir o prazo de solicitação de etapa, para substituição da etapa não realizada. A confirmação da nova etapa deve acontecer com antecedência mínima de 30 dias para as datas das provas, e devem ser respeitadas as regras de calendário e de intervalo entre etapas.

**Art. 114** A organização de cada etapa aprovada deverá informar na inscrição do evento no sistema da FAI a data original e a data alternativa do evento. Uma vez aprovada, nenhuma etapa do CCVL poderá ser cancelada pelo organizador, cabendo apenas o seu adiamento para a data alternativa. O cancelamento da etapa que havia sido transferida para sua data alternativa somente se dará por motivo de mau tempo ou força maior que impossibilite a realização da competição.

Parágrafo Primeiro – Caso um campeonato nacional ou internacional realizado no Brasil seja agendado em data coincidente com uma etapa agendada do CCVL, os organizadores da etapa devem propor novas datas em até 15 dias, com antecedência mínima de 30 dias para as novas datas, respeitadas as regras de calendário (Art. 109) e de intervalo entre etapas (Art. 108). Na impossibilidade, os organizadores devem apresentar alternativas, para deliberação da FCVL.

Parágrafo Segundo – Caso um campeonato FAI 2 de Race to Goal realizado na região Sudeste seja agendado em data coincidente com uma etapa agendada do CCVL, os organizadores da etapa têm a opção alterar a data da etapa, devendo nesse caso propor novas datas em até 15 dias, com antecedência mínima de 30 dias para as novas datas, respeitadas as regras de calendário (Art. 109) e de intervalo entre etapas (Art. 108).

Parágrafo Terceiro – Se houver necessidade de mais adiamentos além do permitido para uma etapa, ou necessidade de realização de etapa em data além da data limite estabelecida no Art. 109, ou alteração de data ou sítio de voo de uma etapa por força maior, o organizador deve apresentar as justificativas à FCVL, que irá decidir pela aceitação ou não do pleito.

Parágrafo Quarto – Caso não tenha sido possível a ocorrência da etapa dentro das condições de calendário do regulamento, excetuados os casos aceitos conforme o Parágrafo anterior, o evento não será válido como etapa do CCVL 2024.

**Art. 115** A apuração da pontuação das provas válidas ficará sob a supervisão da comissão de fiscalização, com o auxílio do Juiz Geral da etapa e outros que forem considerados necessário.

**Art. 116** Os apuradores serão escolhidos e custeados pelos organizadores da etapa, sendo que os mesmos devem estar credenciados e filiados junto à CBVL, atendendo às normas mínimas de conhecimento dos aplicativos FS-Comp e indicados por algum apurador de

campeonatos de reconhecido nível técnico, tais como Brasileiro, Panamericano, PWC etc.; ou indicados pelo Diretor Técnico de Competições da CBVL.

**Art. 117** A realização de cada etapa do CCVL está condicionada ao repasse do valor de R\$ 300,00 (trezentos reais) à FCVL por seu organizador, em no máximo 01 (um) dia útil após a realização da etapa, sob pena de impossibilidade de o organizador sediar novos eventos até o efetivo pagamento do débito.

Parágrafo Primeiro – Caso alguma etapa não seja validada, mas as inscrições tenham sido cobradas e pagas, ainda assim é preciso pagar a taxa de R\$ 300,00 (trezentos reais) à FCVL.

Parágrafo segundo – A taxa repassada à FCVL será destinada à premiação do ranking ao final do Campeonato.

**Art. 118** O organizador de uma etapa será penalizado com a perda da chance de realizar etapas no ano corrente e no ano seguinte caso:

- a) Haja o cancelamento da etapa por parte do organizador por qualquer motivo não previsto no presente regulamento;
- b) Não seja informada uma nova data para uma etapa adiada;
- c) Não seja entregue a premiação mínima;
- d) Seja descumprido o regulamento;
- e) Não ocorra o pagamento à FCVL da taxa prevista no Art. 117.

## CAPÍTULO XVI - DAS PREMIAÇÕES

**Art. 119** A premiação das etapas deverá ser fornecida pelo organizador, devendo ser feita obrigatoriamente até o 5º colocado de cada modalidade e categoria com troféus.

Parágrafo Primeiro – A premiação das etapas será cumulativa em categorias distintas.

Parágrafo Segundo – Premiar as demais colocações e/ou fornecer, além dos troféus obrigatórios, outros tipos de premiação é de escolha do organizador de acordo com as possibilidades do evento e de acordo com a sua arrecadação, não cabendo recurso quanto a este quesito.

Parágrafo Terceiro – O organizador de etapa que não comprovar a destinação dos recursos para a aquisição de troféus, conforme estabelecido no caput deste artigo deverá pagar uma

multa de R\$ 150,00 à Federação, sendo essa multa de caráter pedagógico, e o seu não pagamento impedirá a participação do referido organizador em outros eventos até quitação do débito.

**Art. 120** A premiação dos rankings ao final do ano é de responsabilidade da FCVL, devendo ser feita obrigatoriamente até o 5º colocado de cada ranking com troféus, sendo estes:

- Parapente
  - o Lite
  - o Sport
  - o Open;
- Asa Delta.

Parágrafo Primeiro - A premiação ao final do ano será cumulativa em categorias distintas.

Paragrafo Segundo - Premiar as demais colocações e/ou fornecer, além dos troféus obrigatórios, outros tipos de premiação é de escolha da Federação de acordo com as possibilidades do campeonato e de acordo com a sua arrecadação, não cabendo recurso quanto a este quesito.

## CAPÍTULO XVII - DO DESEMPATE

**Art. 121** Critérios de Desempate:

Parágrafo Primeiro – Desempate nas etapas:

1º Critério: Terá o desempate a seu favor, o piloto que tiver ganhado pelo menos 01 prova da etapa;

2º Critério: Permanecendo o empate, terá o desempate a seu favor, o piloto que tiver vencido a prova de maior distância da etapa;

3º Critério: Em caso de provas de mesma distância, terá o desempate a seu favor, o piloto que tiver vencido a prova no menor tempo.

Parágrafo Segundo – Desempate no Campeonato:

1º Critério: Serão comparados os resultados de todos os pilotos empatados e terá o desempate a seu favor, o piloto que tiver ganhado mais etapas (independente do número de provas da etapa);



2º Critério: Permanecendo o empate, serão comparados os resultados de todos os pilotos empatados e terá o desempate a seu favor, o piloto que tiver ganhado mais provas (provas em que o piloto obteve 1000 pontos);

3º Critério: Permanecendo o empate, verificam-se os resultados dos pilotos e o que tiver ficado à frente na pontuação geral do CCVL daquele ano por mais vezes, computando-se aí os resultados após cada etapa disputada, em relação ao(s) outro(s), terá o desempate a seu favor;

4º Critério: Permanecendo o empate, terá o desempate a seu favor, o piloto que tiver participado de mais etapas do CCVL daquele ano;

5º Critério: Permanecendo o empate, terá o desempate a seu favor, o piloto de menor tempo de voo.

## CAPÍTULO XVIII - PRESCRIÇÕES DIVERSAS

**Art. 122** 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 cinéticas, inclusive sua própria imagem e a de seus colaboradores, para a propaganda, promoção ou publicidade exclusiva do evento, através de mídia impressa (jornais, pôsteres, 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 consequente veiculação.

**Art. 123** Os casos omissos de caráter técnico nas etapas serão apreciados e definidos pela Comissão Julgadora e Juiz Geral da Etapa.

**Art. 124** Os demais casos omissos serão discutidos pelas diretorias da FCVL e afiliadas.

---

Presidente FCVL

---

Gestor LCC / Diretor Técnico Parapente FCVL

---

Diretor Técnico Asa Delta FCVL

---

Integrante LCC

---

Integrante LCC

---

Integrante LCC

---

Apurador de Campeonatos Brasileiros