



Federação Capixaba de Voo Livre





SUMÁRIO

CAPÍTULO I	– Da Inscrição	3
CAPÍTULO II	– Do Ranking.....	3
CAPÍTULO III	– Da Infra-Estrutura	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.....	11
CAPÍTULO IX	– Da Pontuação	11
CAPÍTULO X	– Das Provas	12
CAPÍTULO XI	– Das Decolagens.....	14
CAPÍTULO XII	– Das Penalidades e Punições.....	15
CAPÍTULO XIII	– Dos Protestos.....	16
CAPÍTULO XIV	– Da utilização do GPS	17
CAPÍTULO XV	– Da Organização das Etapas.....	18
CAPÍTULO XVI	– Das Premiações	19
CAPÍTULO XVII	– Do Desempate	20
CAPÍTULO XVIII	– Prescrições Diversas	20

CAPÍTULO I – Da Inscrição

Art. 01° - São requisitos para inscrição de um piloto em prova do Campeonato Capixaba de Vôo Livre (CCVL):

- a) Os pilotos do Estado deverão apresentar carteirinha de habilitação emitida por entidade nacional CBVL ou ABP, estar em dia com as anuidades da FCVL e de algum Clube de Voo Livre do Espírito Santo Filiado à FCVL;
- b) Pilotos de outros Estados e/ou estrangeiros deverão apresentar habilitação CBVL, ABP, ou FAI em dia, não pontuando no ranking Estadual.

Art. 02° - Ao assinar a ficha de inscrição, cada piloto assume total responsabilidade por seus voos durante o evento e pelas conseqüências 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. 03° - Por se tratar de um esporte com poucos participantes e que muitos dos envolvidos na organização também são pilotos, é permitida a participação do apurador e dos demais organizadores na competição, desde que não comprometa a segurança e os horários estabelecidos nas etapas.

CAPÍTULO II – Do Ranking

Art. 04° - O ranking capixaba de voo livre é definido pela lista oficial de classificação dos praticantes de voo livre no Espírito Santo após o decorrer de um ano de competição do CCVL. Ao final do ano a FCVL irá apresentar os seguintes rankings:

- Parapente
 - Lite;
 - Sport;
 - Serial;
 - Open;
- Asa Delta

Art. 05° - Os rankings de parapente e de asa delta do CCVL serão formados apenas por pilotos do Estado inscritos no CCVL e que estiverem habilitados pela ABP ou CBVL, federados à FCVL e associados a um Clube do Espírito Santo.

Art. 06° - Para participar do Campeonato Brasileiro de Parapente (CBP) deverá ser de acordo com as normas da CBVL para acesso a mesma, conforme a quantidade dos primeiros colocados do ranking dos Estados conforme tabela pública pela entidade de cada ano vigente. A CBVL distingue apenas dois rankings no CBP, o masculino e o feminino, não havendo rankings separados por

categorias. Desta maneira, será utilizado o ranking de Parapente Open do CCVL para a classificação no CBP.

Art. 07° - O ranking de asa delta será único, sem distinção de categorias ou gênero.

Art. 08° - Ocorrendo pelo menos uma prova, a etapa será validada para o ranking.

CAPÍTULO III – Da Infra-Estrutura

Art. 09° - 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. 10° - 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. 11° - 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. 12° - Deverão estar à disposição dos pilotos e equipe técnica do evento tendas de abrigo para proteção e descanso.

Art. 13° - As lanchonetes serão permitidas desde que observadas e seguidas às leis de Vigilância Sanitária do município sede da etapa.

Art. 14° - É obrigatória a locação de sanitários químicos na ausência de banheiros na rampa.

Art. 15° - É obrigatório a presença de pelo menos dois homens e ambulância de apoio na rampa de decolagens com equipamentos de rapel e socorro em altura.

Parágrafo Primeiro - O organizador deverá solicitar através da Prefeitura do Município onde ocorrerá a etapa o apoio do Corpo de Bombeiros ou de equipe especializada para o socorro em situações de emergência.

Parágrafo Segundo - Na eventualidade do Corpo de Bombeiros não comparecer, o Organizador deverá contratar equipe de salvamento com pessoal apto e equipamentos adequados para o resgate de pessoas em locais de difícil acesso.

Art. 16° - O Organizador deverá fazer contato antecipado com entidades que tenham helicóptero para resgate e evacuação, solicitando-lhes o apoio nos casos de salvamentos.

Art. 17° - Sugere-se que haja a presença de pelo menos 01 (uma) viatura da Polícia Militar para garantir a segurança dos participantes e turistas.

Art. 18° - 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. 19° - É obrigatório o fornecimento de um local para o QG. Deverá preferencialmente ser no mesmo local, onde deverão constar todas as informações relativas à competição, tais como, programação, resultados e previsão metrológicas e etc. A organização poderá mudar o local do QG e esta mudança deverá ser anunciada no briefing no dia.

Art. 20° - O QG 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:

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

Art. 21° - 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.

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

Art. 22° - Todos os veículos envolvidos no resgate deverão estar providos de equipamentos móveis ou fixos de comunicação.

Art. 23° - Sugere-se 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.

Art. 24° - 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.

Art. 25° - É obrigatório a distribuição de crachás de identificação 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.

Art. 26° - Sugere-se a distribuição de pelo menos uma camiseta para cada piloto inscrito no evento.

Art. 27° - Sugere-se que sejam feitos adesivos de identificação para os capacetes, devendo conter o numero de identificação do piloto.

Art. 28° - É obrigatório a apresentação de fichas de controle, que devem conter a relação de todos os pilotos inscritos com seus respectivos números e serão usadas em 3 situações distintas e obrigatórias a seguir:

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

Art. 29° - 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.

Art. 30° - 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. 31° - É obrigatório o uso de capacete rígido, pára-quedas reserva e rádio na frequência da organização do evento, para participação em uma prova do CCVL.

Art. 32° - 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. 84°.

Art. 33° - Qualquer lesão e/ou ingestão de medicamentos que possam afetar a decolagem, o vôo 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. 34° - 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. 35° - 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. 84°.

Art. 36° - 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). Por razões de segurança, o Juiz Geral da Etapa deverá informar no Briefing de cada prova o sentido obrigatório de giro nas térmicas.

Art. 37° - 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. 38° - Realizar acrobacias está extremamente proibido. Caso o piloto desrespeite esta sofrerá as penalidades previstas no Art. 84°.

Art. 39° - O vôo 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. 84° e no Art. 85° 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. 40° O piloto pode carregar apenas lastro dispersível, 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 vôo (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.

Parágrafo Primeiro – O somatório dos pesos de referência, lastro e equipamentos não poderá ultrapassar o peso homologado pela vela, com tolerância de +/- 2kg. O piloto que desrespeitar este quesito estará sujeito as penalidades no Art. 86° e no Art. 87°.

Art. 41° 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.

Art. 42° 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 as especificações originais. O Juiz Geral pode permitir que o equipamento seja 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 performance igual ou inferior, da mesma classe ou de classe inferior.

Art. 43° - 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. O piloto que não fizer o report back sofrerá as penalidades previstas no Art. 83°.

CAPÍTULO V – Do Juiz Geral da Etapa

Art. 44° - Compete ao Juiz Geral da Etapa providenciar os meios necessários à realização das provas:

- a) Checar junto ao Organizador no período mínimo de 4 (quatro) dias que antecede a Etapa, se todos os itens previstos no estarão disponibilizados para os dias de prova;
- b) Realizar no 1° dia da competição um "briefing" sobre a organização, os horários de subida para rampa, inscrições, distribuição de KIT e demais informações pertinentes ao evento;
- c) Realizar briefing de segurança (Art. 37°);
- d) Divulgar todas as comissões da Etapa (Art. 46°)
- e) Suspender a prova antes de qualquer competidor ter decolado se a condição mostrar-se perigosa, podendo iniciá-la se achar conveniente;
- f) 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. 71°);
- g) Fechar temporariamente a janela (Art. 77°);
- h) 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;
- i) 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.
- j) 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. 45° - 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. 46° - Em uma etapa do CCVL existirão 3 (três) comissões a saber:

- a) Comissão Técnica e/ou de Provas: Será criada pela organização do evento através do seu Juiz Geral, que irá escolher de 3 a 5 pilotos experientes com conhecimento do local. Um desses deverá ser obrigatoriamente da categoria Sport. Esta comissão terá a função de formular as provas e apresentar ao Juiz Geral da Etapa para que o mesmo decida qual será a prova do dia.
- b) Comissão Julgadora: Será criada pela organização do evento através do seu Juiz Geral e será composta por três pilotos diretores da FCVL caso estejam presentes, ou por pilotos diretores de Associações, que estejam inscritos na competição. Esta comissão irá julgar quaisquer questões que não estiverem previstas neste regulamento, além dos protestos e recursos quando se fizer necessário.
- c) Comissão de Fiscalização, ou Fiscal de Etapa: Será formada por até 3 membros da diretoria da FCVL que estiverem presentes na etapa. Esta comissão irá fiscalizar o cumprimento deste regulamento durante a etapa.

CAPÍTULO VII – Das Modalidades e Categorias

Art. 47° - Em todas as modalidades e categorias poderão participar apenas os pilotos que atenderem ao Art. 01°, que sejam no mínimo nível II, e que possuam GPS para registro dos vôos e os demais equipamentos adequados e necessários, conforme Art. 31°.

Art. 48° - O CCVL está dividido em duas modalidades, sendo estas asa delta e parapente.

Art. 49° - 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 3 pilotos. Neste caso o valor das inscrições deverão ser devolvidas aos inscritos.

Art. 50° - A modalidade parapente está dividida em quatro categorias a saber:

1 - Categoria LITE, somente para pilotos de parapente de nível 2, que competirem com velas homologadas até DHV 1-2 e/ou EN-B, que tenham participado de campeonatos por menos de dois anos e que não estiverem entre os 3 primeiros colocados no resultado final anual de qualquer outra competição dos anos anteriores.

2 - Categoria SPORT, para os pilotos de parapente que competirem com velas homologadas até DHV 2 e/ou EN-C.

3 - Categoria SERIAL, para os pilotos de parapente que competirem com velas homologadas até DHV 2-3 e/ou EN-D, desde que seu A.R. (Aspect Ratio/Alongamento) não seja superior a 7.

4 - Categoria OPEN, todos os pilotos de parapente inscritos no campeonato.

Art. 51° - 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 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/civil-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.

Art. 52° - 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, quantos anos já competiu (mesmo que em uma só etapa por ano) e se já esteve entre os 3 primeiros colocados no resultado final anual de qualquer campeonato dos anos anteriores.

Parágrafo único – Caso o piloto minta a respeito de qualquer um dos quesitos deste artigo, o mesmo estará sujeito às penalidades do Art. 80°.

Art. 53° - 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. 54° O que determina a pontuação do **RANKING ESTADUAL** de um piloto será sempre a vela utilizada de maior performance 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, 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, para efeito de **RANKING ESTADUAL**, quanto nas **ETAPAS** seguintes do ano corrente.

CAPÍTULO VIII – Da Checagem dos Pilotos e Equipamentos

Art. 55° A comissão técnica poderá a qualquer momento solicitar a inspeção dos equipamentos de um piloto. 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:

Parágrafo único - 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:

- a) Não poderá haver modificações no sistema do acelerador;
- b) Não poderá haver modificações nas estruturas homologadas junto ao conjunto da vela, ou seja, tirantes, trimmers, etc...;
- c) Capacetes devem ser certificados de acordo com a norma EN966, ASTM 2040 ou SNEL RS98;
- d) Seletes devem ser homologadas conforme as determinações FAI (<http://www.fai.org/civil-our-sport/safety/161-civil/31644-paraglidingharnesses-and-back-protectors>)
- e) A selete deverá constar dentre as listadas no link acima da FAI;
- f) Reservas devem ser homologados;

Art. 56° 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. 40° deste regulamento. A comissão técnica poderá realizar conferências dos pesos delcarados de qualquer piloto a qualquer momento do campeonato.

CAPÍTULO IX – Da Pontuação

Art. 57° - A pontuação dos pilotos de parapente será **em função da performance relativa de todos os pilotos de parapente inscritos independente da categoria**. A pontuação dos pilotos de asa delta será em função da performance relativa de todos os pilotos de asa delta inscritos.

Art. 58° - 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. 59° - A FCVL deverá divulgar os resultados oficiais da etapa, no site da federação, em no máximo 5 dias após a realização da etapa.

Art. 60° - A pontuação será calculada com software FSComp da FAI, utilizando-se a fórmula PWC2016.

Art. 61° - Não haverá parâmetro de descarte nas etapas, ou seja, o parâmetro FTV da fórmula PWC20104 na etapa deve ser nulo (0%). Os descartes ocorrerão apenas para o Ranking de final de ano e será utilizado o parâmetro FTV de 20% da fórmula PWC2016 para o cálculo dos descartes.

Art. 62° - Os parâmetros utilizados na fórmula PWC2016 para cálculo da pontuação durante uma determinada etapa deverão permanecer os mesmos dos que forem utilizados no primeiro dia até o final etapa. Estes parâmetros deverão ser divulgados junto com a divulgação dos resultados a cada dia durante a etapa.

CAPÍTULO X – Das Provas

Art. 63° - As comprovações dos voos e provas executadas serão feita exclusivamente por GPS.

Art. 64° - As provas serão determinadas pela Comissão Técnica e de Provas que será divulgada pelo Juiz Geral da Etapa (Art. 46°).

Art. 65° - 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. 66° - 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. 67° - 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. 68° - 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 comprovado 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. 69° - 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. 70° 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. 71° deste regulamento.

Art. 71° - O Juiz Geral da Etapa 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 30 min 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.

Art. 72° - Tendo decolado um só piloto, não mais serão aceitas alterações na prova.



CAPÍTULO XI – Das Decolagens

Art. 73° - Os pilotos devem respeitar o local de decolagem, não utilizando este local para estacionar ou checar seus equipamentos, salvo na hora da decolagem.

Parágrafo Primeiro – O piloto que se posicionar para decolar e não o fizer no tempo máximo de 03 minutos poderá ser solicitado a dar lugar ao próximo da fila, caso contrário poderá ser punido com 10 (dez) pontos negativos pelo Juiz Geral da Etapa.

Parágrafo Segundo – Fica terminantemente 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 Terceiro – Fica terminantemente proibido a decolagem de alunos ou pilotos que não comprovem a sua regularidade, durante todo o dia do evento, mesmo fora da janela de competição.

Art. 74° - 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 vôo possa ser considerado válido.

Art. 75° - 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. 76° - Caberá ao Juiz Geral estipular a hora de abertura da janela e a hora limite para que esta seja fechada.

Art. 77° - 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. 78° - O método de prioridade e decolagens se dará da seguinte forma: - 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 o ranking da competição do ano anterior. À 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.

CAPÍTULO XII – Das Penalidades e Punições

Art. 79° - O Juiz Geral terá o poder soberano para penalizar qualquer piloto sem a necessidade de protesto.

Art. 80° - O piloto que mentir a respeito do nível, tipo de vela e/ou qualquer informação que influencie na sua categoria (Art. 52°) 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. 81° - Caso os GPS e/ou os dados do voo entregues à apuração do evento apresentem qualquer tipo de “manipulação de track log e qualquer tipo de fraude”, o mesmo perderá todos os pontos e premiação da etapa e será expulso do campeonato daquele ano.

Art. 82° - 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.

Art. 83° - O piloto é obrigado a realizar o report back (Art. 43°).

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. 84° - 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 a comissão julgadora definir a punição, juntamente com o Juiz Geral.

Art. 85° - O piloto que voar em nuvens terá seus pontos do dia zerados e estará sujeito às punições previstas no Art. 84°.

Art. 86° - O piloto perderá 100 pontos na pontuação do dia, caso exceda o peso máximo permitido para o lastro (33 Kg). Se houver reincidência haverá a exclusão da etapa e a perda todos os pontos da etapa e a premiação.

Art. 87° - 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.



Art. 88° - 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. 89° - 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 briefieng 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. 90° - O piloto é obrigado a participar dos briefieng's de segurança. Aquele que não comparecer, a primeira ocorrência acarretará na perda de 10% de pontos da melhor pontuação do piloto na etapa.

Art. 91° - 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. 92° - 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. 93° - 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. 94° - Os protestos serão julgados pela comissão julgadora (Art. 46°) indicada pelo Juiz Geral da Etapa.

Art. 95° - 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 02 (duas) horas após a divulgação do resultado e 30 (trinta) minutos para o último dia de prova da competição. Se o protesto for aceito, a taxa de protesto será devolvida ao piloto.

Art. 96° - É considerado resultado válido, somente o resultado que for afixado 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.

Art. 97° - 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. 98° - 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. 99° - 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 vôo.

Art. 100° - 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. 101° - 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. 81°;

Art. 102° - O tracklog deve mostrar, para cada pilão e para o start gate, pelo menos um ponto dentro destes cilindros.

Art. 103° - 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. 104° - 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. 105° - As Etapas do Campeonato poderão ser organizadas pela Federação Capixaba de Voo Livre, Associações Estaduais, Clubes Locais, Prefeituras e/ou Empresas Privadas, nesta ordem de preferência, com realização das inscrições em obediência aos requisitos enumerados no Artigo 1°.

Art. 106° - Os locais e datas das etapas do CCVL serão definidos pelo Organizador, Associações e FCVL.

Art. 107° - Todas as etapas terão um valor máximo de inscrição de R\$ 350,00 (trezentos e cinquenta reais), podendo apresentar valores menores.

Art. 108° - A realização de uma etapa do CCVL está condicionada ao pagamento de uma taxa de R\$300,00 (trezentos reais), que deverá ser repassada para a FCVL em um dia útil após o evento, o atraso deste pagamento implicará em multa de 50% (cinquenta por cento) relativos a este repasse.

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) para a FCVL.

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

Art. 109° - As inscrições ficam limitadas em 100 (cem) pilotos por etapa. A confirmação da inscrição só se dará mediante ao pagamento dos 100 primeiros.

Art. 110° - O prazo para agendar uma etapa é de 60 dias devendo ser solicitada à FCVL por email (presidente@fcvles.com.br).

Art. 111° - Ao solicitar a realização de uma etapa e esta for aceita pela FCVL, o organizador não poderá cancelar, cabendo apenas adiamento quando este for feito com pelo menos 3 dias de antecedência, por motivos de mau tempo. O adiamento deve ser feito juntamente com a apresentação de uma nova data, caso contrário a etapa será automaticamente cancelada pela FCVL e o organizador penalizado pelo Art. 113°.

Art. 112° - Será permitido no máximo 2 mudanças de data por motivos de mau tempo, sendo cancelada pela FCVL a Etapa no caso de não ocorrer a etapa em nenhuma destas datas por motivos de mau tempo. Neste caso não existirá ônus para o organizador.

Art. 113° - O organizador 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;
- b) não seja informada uma nova data para uma etapa adiada;

- c) não entregue a premiação mínima;
- d) descumpra o regulamento;
- e) não pague a taxa de R\$ 300,00 para a FCVL.

Art. 114° - A apuração da pontuação das provas válidas ficará sob a visão da comissão de fiscalização, com o auxílio do Juiz Geral da etapa e outros que considerar necessário.

Art. 115° - Os apuradores serão escolhidos e custeados pelos organizadores da etapa, sendo que os mesmos devem estar credenciados e filiados junto a CBVL ou ABP, atendendo às normas mínimas de conhecimento dos aplicativos FS-Comp e que tenha curriculum comprovado ou indicado de algum apurador de Campeonatos Nacionais tais como Brasileiro, XCerrado, XC Amazônia, ou Open Araxá.

CAPÍTULO XVI – Das Premiações

Art. 116° - A premiação das etapas deverá ser fornecida pelo organizador, devendo ser feita obrigatoriamente até o 3º colocado de cada modalidade e categoria com troféus. O valor total destinado a premiação de parapente deve respeitar os percentuais para cada categoria, sendo 45% para a Open, 25% para a Serial, 20% para a Sport e 10% para a Lite.

Parágrafo Primeiro – A premiação não será cumulativa entre as categorias, sendo que o piloto que obtiver colocação de premiação em categorias distintas, deverá obrigatoriamente informar qual será sua escolha de premiação.

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.

Art. 117° - A premiação dos rankings ao final do ano deverá ser fornecida pela FCVL, devendo ser feita obrigatoriamente até o 3º colocado de cada ranking com troféus, sendo estes:

- Parapente
 - Lite;
 - Sport;
 - Serial;
 - Open;
- Asa Delta

Parágrafo Primeiro – A premiação não será cumulativa entre as categorias, sendo que o piloto que obtiver colocação de premiação em categorias distintas, deverá obrigatoriamente informar qual será sua escolha de premiação.



Parágrafo 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. 118° - 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. 119° - Os participantes expressamente autorizam a filmagem e fotografia de todos os seus vôos, inclusive treinos e solenidades relacionados aos mesmos (cerimônias, celebrações, etc.) e a utilização dessas imagens, sejam elas estáticas ou 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 conseqüente veiculação.

Art. 120° - Os casos omissos serão apreciados e definidos pela Comissão Julgadora e Juiz Geral da Etapa.

Vitória, 07 de março de 2018.



Harley Barboza Tavares
Presidente FCVL 2017-2019