



REGULAMENTO
CAMPEONATO CAPIXABA DE VOO LIVRE
CCVL 2022

MINUTA 03 - LIGA DE COMPETIDORES ES - FEVEREIRO 2022

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	11
CAPÍTULO IX -	Da Pontuação	12
CAPÍTULO X -	Das Provas	13
CAPÍTULO XI -	Das Decolagens	15
CAPÍTULO XII -	Das Penalidades e Punições	16
CAPÍTULO XIII -	Dos Protestos	18
CAPÍTULO XIV -	Da Utilização do GPS	18
CAPÍTULO XV -	Da Organização das Etapas	19
CAPÍTULO XVI -	Das Premiações	22
CAPÍTULO XVII -	Do Desempate.....	23
CAPÍTULO XVIII -	Prescrições Diversas	24

CAPÍTULO I - DA INSCRIÇÃO

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

- a) Todos os pilotos 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/ES, filiado à FCVL, e também a Certificação da ANAC, como piloto aerodesportivo;
- b) Pilotos de outros Estados e/ou outros Países deverão apresentar habilitação CBVL, ABP, ou FAI em dia, e também a Certificação da ANAC, como piloto aero desportivo;

Art. 002º 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. 003º 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. 004º 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
 - o Lite;
 - o Sport;
 - o Open.
- Asa Delta

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

Art. 006º Para participar do Campeonato Brasileiro de Parapente (CBP), o atleta deverá seguir os critérios regidos no Regulamento do Campeonato Brasileiro de Parapente de 2022, item 11 'Seleção de Pilotos para o Campeonato Brasileiro', a partir da página 26.

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

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

CAPÍTULO III - DA INFRAESTRUTURA

Art. 009º 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. 010º 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. 011º 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. 012º Deverão estar à disposição dos pilotos e equipe técnica do evento tendas de abrigo para proteção e descanso.

Art. 013º As lanchonetes serão permitidas desde que observadas e seguidas às leis de Vigilância Sanitária do município sede da etapa.

Art. 014º É obrigatória a locação de sanitários químicos na ausência de banheiros na rampa.

Art. 015º É obrigatória 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. 016º O Organizador deverá fazer contato antecipado com entidades que tenham helicóptero para resgate e evacuação, solicitando-lhes o apoio nos casos de salvamentos.

Art. 017º Sugere-se que haja a presença de pelo menos 01 (uma) viatura da Polícia Militar para garantir a segurança dos participantes e turistas.

Art. 018º 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. 019º 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. 020º 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. 021º Deverão ser estabelecidas duas frequências de rádio para a competição: emergência e resgate. É recomendado também definir uma frequência para a organização e prover a equipe técnica de rádios de comunicação. As frequências de emergência e resgate, bem como eventuais números de emergência, deverão constar no quadro de prova e ser informados nos briefings diários.

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

Art. 022º É recomendado portar os veículos envolvidos no resgate com rádio de comunicação.

Art. 023º 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. 024º Sugere-se a distribuição de pelo menos uma camiseta para cada piloto inscrito no evento.

Art. 025º 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. 026º É obrigatório o controle diário da presença dos pilotos na rampa através de lista de presença.

Art. 027º 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. 028º 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. 029º É obrigatório o uso de capacete rígido, paraquedas reserva e rádio na frequência do evento para participação em uma prova do CCVL.

Art. 030º 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. 085º.

Art. 031º 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. 032º 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. 033º 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. 085º.

Art. 034º 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. 035º 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. 036º Realizar acrobacias está extremamente proibido. Caso o piloto desrespeite esta sofrerá as penalidades previstas no Art. 085º.

Art. 037º 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. 085º e no Art. 086º 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. 038º 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 Primeiro – O peso total do piloto, incluindo vestimentas, lastro, equipamentos etc., não poderá ultrapassar o peso homologado pela vela, com tolerância de +/- 2kg. O piloto que desrespeitar este quesito estará sujeito as penalidades do Art. 087º.

Art. 039º 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. 040º 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. 041º 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. 085º.

CAPÍTULO V - DO JUIZ GERAL DA ETAPA

Art. 042º 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. 035º);
- c) Divulgar todas as comissões da Etapa (Art. 044º)
- 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. 072º);
- f) Fechar temporariamente a janela (Art. 078º);

- 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. 043º 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. 044º 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 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.
- c) 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. 045º Em todas as modalidades e categorias poderão participar apenas os pilotos que atenderem ao Art. 001º, que sejam no mínimo nível 2 (CBVL), e que possuam GPS para registro dos voos e os demais equipamentos adequados e necessários, conforme Art. 029º.

Art. 046º O CCVL está dividido em duas modalidades, sendo esta Asa Delta e Parapente.

Art. 047º 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. 048º A modalidade parapente está dividida em três categorias, a saber:

- Categoria LITE, somente para pilotos de parapente de nível 2 (CBVL), que competirem com velas homologadas até DHV 1-2 e/ou EN-B, que participaram de no máximo um campeonato estadual anteriormente, onde não estiveram entre os 3 primeiros colocados em suas categorias (resultado anual).
- Categoria SPORT, para os pilotos de parapente que competirem com velas homologadas até DHV 2 e/ou EN-C.
- Categoria OPEN, todos os pilotos de parapente inscritos no campeonato.

Art. 049º 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. 050º 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. 081º.

Art. 051º 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. 052º 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, 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. 053º 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. 054º 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. 038º deste regulamento. A comissão técnica poderá realizar conferências dos pesos declarados de qualquer piloto a qualquer momento do campeonato.

CAPÍTULO IX - DA PONTUAÇÃO

Art. 055º A pontuação dos pilotos de parapente será em função do desempenho relativa 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. 056º 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. 057º A FCVL deverá divulgar em seu site oficial:

- a) Os resultados oficiais das provas, em no máximo 1 dia após a realização de cada prova;
- b) Os resultados oficiais da etapa, em no máximo 1 dia após o término da etapa;
- c) O Ranking Geral atualizado do CCVL, em no máximo 1 dia após o término da etapa.

Art. 058º A FCVL dever 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. 059º O software utilizado para a apuração dos pontos de que trata o Art. 055º será o FS-Comp 2021 R1.2 (ou superior, se atender a fórmula mais atual), disponível em <http://fs.fai.org/>.

Art. 060º 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 de final de ano e será utilizado o parâmetro FTV de 20% da fórmula PWC2019 para o cálculo dos descartes.

Art. 061º 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. 062º A apuração e os parâmetros de cada etapa do CCVL devem estar em conformidade ao atual Regulamento do Campeonato Brasileiro de Parapente de 2022, item 11.3, página 27, para que sejam válidas para o ranking de letras do CBP.

Art. 063º Somente pilotos com licença FAI ativa serão computados nos eventos FAI2.

CAPÍTULO X - DAS PROVAS

Art. 064º As comprovações dos voos e provas executadas serão feitas exclusivamente por GPS.

Art. 065º As provas serão determinadas pela Comissão Técnica e de Provas que será divulgada pelo Juiz Geral da Etapa (Art. 044º).

Art. 066º 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. 067º 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. 068º 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. 069º 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. 070º 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. 071º 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. 072º deste regulamento.

Art. 072º 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 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. 073º Tendo decolado pelo menos um piloto, não mais serão aceitas alterações na prova.

CAPÍTULO XI - DAS DECOLAGENS

Art. 074º 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. 075º 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.

Art. 076º 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. 077º Caberá ao Juiz Geral estipular a hora de abertura da janela de decolagem e, se necessário, a hora limite de fechamento da janela.

Art. 078º 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. 079º 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's 10, 20, 30, e assim por diante. A cada grupo, um a um se necessário. Se a etapa em questão for o primeiro dia válido da primeira etapa do evento, a ordem de decolagem obedecerá ao ranking da competição do ano anterior. A partir da segunda etapa, a ordem se dará pelo ranking atual da competição, bem como também será válido para prioridade o ranking do ano base atual apenas para os 10 primeiros colocados. Também terá acesso as prioridades de decolagens os membros da comissão técnica de provas.

CAPÍTULO XII - DAS PENALIDADES E PUNIÇÕES

Art. 080º O Juiz Geral terá o poder soberano para penalizar qualquer piloto sem a necessidade de protesto.

Art. 081º O piloto que mentir a respeito do nível, tipo de vela e/ou qualquer informação que influencie na sua categoria (Art. 050º) 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. 082º 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. 083º 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. 084º O piloto é obrigado a realizar o report back (Art. 041º).

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. 085º 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. 086º O piloto que voar em nuvens terá seus pontos do dia zerados e estará sujeito às punições previstas no Art. 085º.

Art. 087º O piloto que estiver fora faixa de peso referente à homologação de seu equipamento, com tolerância de até +/- 2kg, será eliminado da prova do dia.

Art. 088º 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. 089º 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. 090º 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. 091º 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. 092º 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. 093º 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. 094º Os protestos serão julgados pela Comissão Julgadora (Art. 044º) indicada pelo Juiz Geral da Etapa.

Art. 095º 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. 096º 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. 097º 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. 098º 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. 099º 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. 100º 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. 101º 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. 082º.

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

Art. 103º 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. 104º 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. 105º As etapas do CCVL de cada ano serão eventos FAI 2, podendo ser organizadas pela Federação Capixaba de Voo Livre, associações estaduais, clubes locais e empresas privadas, em conjunto ou separadamente, em sua totalidade ou em critério misto de organização, a ser deliberada a forma de organização em assembleia a ser realizada pela Federação Capixaba de Voo Livre, com a convocação de todos os presidentes das associações estaduais e clubes locais, e realização das inscrições em obediência aos requisitos enumerados no artigo 1º.

Parágrafo Primeiro - Em caso de deliberação em assembleia pela organização de etapas do CCVL, em sua totalidade ou parcialmente, por uma empresa privada, na referida assembleia deverão ser definidos os critérios a serem exigidos em edital para a realização da mesma;

Parágrafo Segundo - A empresa privada será selecionada de forma similar ao certame por concorrência pública, com os seguintes procedimentos:

- a) Publicação de Edital de abertura de pregão no site oficial da FCVL, com confirmação de recebimento, no prazo de 10 (dez) dias a contar da publicação do referido edital;
- b) O Edital citado no item 'a' deverá conter as qualificações técnicas exigidas para a empresa, os equipamentos e funcionalidades tecnológicas de segurança e logística para a realização das provas da etapa, e tudo mais que for necessário;
- c) Os valores discriminados em orçamento detalhado para a realização de cada etapa;
- d) As empresas interessadas em participar do certame deverão enviar carta proposta à FCVL em seu endereço eletrônico oficial, com confirmação de recebimento, até às 23:59hs, do último dia do prazo estabelecido em edital;
- e) A FCVL deverá publicar em seu site oficial, e enviar e-mail às associações estaduais e clubes locais, informando a data, horário e local para a abertura das cartas proposta, podendo este procedimento ser de forma remota;
- f) A proposta vencedora será aquela que atenda primeiramente aos critérios técnicos exigidos em edital, e como critério de desempate, que ofereça o menor preço para a realização das etapas disponíveis para licitação naquele ano.

Art. 106º Os locais, datas, e quantidade de etapas do CCVL de cada ano serão definidos pela FCVL em assembleia, após a Federação receber dos organizadores as solicitações de realização de etapa.

Parágrafo único - fica estabelecido o limite de 5 etapas para uma edição do CCVL.

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

Art. 108º A realização de cada etapa do CCVL está condicionada ao repasse por seu organizador, do valor de R\$ 300,00 (trezentos reais) à FCVL, em no máximo 01 (um) dia útil após a realização da etapa, sob pena de rescisão do contrato de organização das etapas, em se tratando de organização por empresa privada, ou de impossibilidade de sediar novos eventos até o efetivo pagamento do débito, para o caso de associações estaduais ou clubes locais.

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. 109º As inscrições ficam limitadas em 150 (cento e cinquenta) pilotos por etapa, podendo esse número ser inferior a critério do organizador.

Art. 110º O prazo para solicitação de realização de uma etapa para o CCVL 2022 é 31/03/2022, devendo a solicitação ser feita à FCVL por email (presidente@fcvles.com.br). A Federação pode decidir em assembléia, mediante a impossibilidade de realização de alguma das etapas agendadas, reabrir o prazo de solicitação de etapa, para substituição da etapa não realizada.

Art. 111º Uma vez aprovada em assembleia, nenhuma etapa do CCVL poderá ser cancelada pelo organizador, cabendo apenas o seu adiamento, nos moldes do parágrafo único deste artigo. O adiamento deverá ser feito juntamente com a apresentação de uma nova data para sua realização, sob pena de cancelamento da referida etapa pela FCVL, e consequente penalização do organizador.

Parágrafo Único – A Comissão de Segurança de cada etapa será composta pelos membros da Liga daquele ano, podendo deliberar por maioria simples a suspensão de qualquer etapa do CCVL, dentro do prazo mínimo de 03 (três) dias, de antecedência à realização da mesma, por motivo exclusivo de segurança, tendo em vista a exposição exacerbada de risco aos pilotos participantes da etapa.

Art. 112º O último dia para ocorrer uma prova válida para o CCVL 2022 é 15/12. Serão permitidas ordinariamente duas mudanças de data de realização das etapas do CCVL por motivos de mau tempo ou decisões do Poder Público.

Parágrafo primeiro - A organização de cada etapa deverá definir, no momento da inscrição do evento no sistema da FAI, a data original, a data alternativa e a segunda data alternativa do evento.

Parágrafo segundo - Caso haja necessidade de mais adiamentos além dos dois permitidos para uma etapa, ou necessidade de realização de etapa em data além da data limite estabelecida no caput deste artigo, o organizador deve apresentar as justificativas à FCVL, que irá decidir pela aceitação ou não do pleito. Nesse caso, o organizador deverá arcar com despesas de um novo registro na FAI.

Parágrafo terceiro - Caso não tenha sido possível a ocorrência da etapa dentro das condições de calendário do regulamento, o evento não será válido como etapa do CCVL 2022.

Art. 113º Quando o organizador da etapa for uma associação estadual ou clubes locais, este 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 (trezentos reais) para a FCVL.

Parágrafo Único - Quando o organizador da etapa for empresa privada esta será penalizada com a rescisão do contrato de organização das etapas, nos mesmos casos previstos nos itens "a" até "e", do caput deste artigo.

Art. 114º 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. 115º 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.

CAPÍTULO XVI - DAS PREMIAÇÕES

Art. 116º A premiação das etapas deverá ser fornecida pelo organizador, devendo ser feita obrigatoriamente até o 5º colocado de cada modalidade e categoria com troféus. O valor total destinado a premiação de parapente deve respeitar os percentuais para cada categoria, sendo 50% para a Open, 40% 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.

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. 117º 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,
 - o Lite;
 - o Sport;
 - o Open;
- Asa Delta.

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

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. 118º 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. 119º 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. 120º Os casos omissos serão apreciados e definidos pela Comissão Julgadora e Juiz Geral da Etapa.