



REGULAMENTO  
CAMPEONATO CAPIXABA DE VOO LIVRE  
CCVL 2025

Documento aprovado	03/10/2025
--------------------	------------

LIGA DE COMPETIDORES CAPIXABAS – OUTUBRO DE 2025

## SUMÁRIO

CAPÍTULO I -	DO FORMATO DA COMPETIÇÃO .....	3
CAPÍTULO II -	DOS PARTICIPANTES E CATEGORIAS .....	3
CAPÍTULO III -	DA EQUIPE ORGANIZADORA E COMISSÕES .....	6
CAPÍTULO IV -	DA ESTRUTURA NAS ETAPAS.....	8
CAPÍTULO V -	DOS EQUIPAMENTOS DE VOO .....	10
CAPÍTULO VI -	DAS REGRAS DE COMPETIÇÃO .....	12
CAPÍTULO VII -	DA APURAÇÃO DOS RESULTADOS.....	15
CAPÍTULO VIII -	DAS PENALIDADES E PROTESTOS .....	19

## CAPÍTULO I - DO FORMATO DA COMPETIÇÃO

**Art. 001** O Campeonato Capixaba de Voo Livre – CCVL 2025 é uma competição de voo livre promovida pela Federação Capixaba de Voo Livre – FCVL, com até 3 etapas, realizadas em sítios de voos distintos e organizadas por equipes independentes da Federação. As etapas têm um resultado próprio e, juntas, formam o resultado do CCVL.

**Art. 002** Todas as etapas do CCVL serão eventos FAI categoria 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. 003** Cada etapa terá uma data principal e uma data alternativa. A data alternativa é a data de realização do evento em caso de impossibilidade de realização deste na data principal. Caso haja necessidade de adiamento da data principal (sendo o evento automaticamente remarcado para a data alternativa) ou cancelamento da etapa que já estava adiada para a data alternativa, a decisão deve ser comunicada aos pilotos no mínimo 3 dias antes da data prevista para a primeira prova válida da etapa, e os inscritos podem solicitar aos organizadores o reembolso integral da inscrição.

Parágrafo Único – 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.

## CAPÍTULO II - DOS PARTICIPANTES E CATEGORIAS

**Art. 004** São requisitos para participação de um piloto em etapa 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. 005** Os pilotos que participam da classificação anual do CCVL (resultado agregado de todas as etapas realizadas) e do Ranking de Pilotos da FCVL são os pilotos federados à FCVL

no ano da competição, que cumprem os requisitos da alínea 'a' do Art. 004, e que pontuaram em ao menos uma das etapas do CCVL daquele ano.

**Art. 006** A quantidade de participantes fica limitada em 125 pilotos por etapa, podendo esse número ser inferior a critério do organizador de cada etapa.

**Art. 007** Ao assinar a ficha de inscrição na etapa, 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. 008** Os participantes, quando não manifestarem expressamente o contrário, autorizam a filmagem e fotografia de sua participação nos eventos do CCVL, incluindo todos os seus voos, treinos e solenidades relacionados ao campeonato (cerimônias, celebrações, etc.) e a utilização dessas imagens, sejam elas estáticas ou cinéticas, para a propaganda, promoção ou publicidade exclusiva do evento, através de mídia impressa (jornais, pôsteres, outdoors etc.) e eletrônica (redes sociais, 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. 009** 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. 010** O CCVL e suas etapas estão divididos em duas modalidades, sendo estas Asa Delta e Parapente.

**Art. 011** A modalidade Asa Delta não possui diferentes categorias e é composta por todos os pilotos de asa delta. Essa modalidade 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. 012** A modalidade Parapente está dividida em três categorias, a saber:

- Categoria SPORT LITE, para pilotos de parapente que competirem com velas homologadas até EN-B ou DHV 1-2.
- 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. 013** Em todas as modalidades e categorias poderão participar apenas os pilotos que sejam no mínimo nível 2 (CBVL) ou nível equivalente certificado por outra entidade.

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 na classificação anual do CCVL, nem no Ranking de Pilotos da FCVL, 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. 014** Ao se inscrever em uma etapa, o piloto de parapente será automaticamente classificado em uma das categorias. Para isso, deverá informar sua vela e respectiva homologação. Caso haja alteração de equipamento antes da competição, o piloto deverá informar ao Apurador antes da divulgação do resultado oficial da primeira prova válida.

**Art. 015** O que determina a categoria do piloto no CCVL ao final de todas as etapas do calendário anual será a categoria de maior desempenho do piloto nas etapas em que ele pontuou.

**Art. 016** Mudanças de vela de parapente numa mesma etapa após ocorrência de ao menos uma prova só poderão ser feitas para velas de mesma categoria ou de categoria de menor desempenho, e após aprovação do Juiz Geral. As mudanças de vela não irão acarretar em mudanças de categoria no resultado final da etapa. Ou seja, o piloto continuará pontuando apenas nas categorias correspondentes à vela com a qual iniciou a competição.

**Art. 017** A premiação das etapas será fornecida pelo organizador, devendo ser premiados com troféus os pilotos até a 5ª colocação em cada modalidade e categoria.

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

Parágrafo Segundo – O organizador da etapa pode, a seu exclusivo critério, premiar as demais colocações e/ou outras categorias e/ou fornecer outros tipos de premiação além dos troféus obrigatórios.

**Art. 018** A premiação da classificação anual do CCVL após a realização de todas as etapas é de responsabilidade da FCVL, devendo ser premiados com troféus os pilotos até a 5ª colocação em cada modalidade e categoria.

Parágrafo Primeiro – A premiação da classificação anual do CCVL será cumulativa em categorias distintas.

Parágrafo Segundo – A Federação Capixaba pode, a seu exclusivo critério, premiar as demais colocações e/ou outras categorias e/ou fornecer outros tipos de premiação além dos troféus obrigatórios.

**Art. 019** O Ranking de Pilotos da FCVL de cada ano na modalidade Parapente será conforme a classificação anual do CCVL na categoria Open (categoria de maior desempenho) após a realização de todas as etapas.

**Art. 020** O Ranking de Pilotos da FCVL de cada ano na modalidade Asa Delta será conforme a classificação anual do CCVL após a realização de todas as etapas.

**Art. 021** Ocorrendo ao menos uma prova válida em uma etapa, esta etapa será válida para a classificação anual do CCVL e para o Ranking de Pilotos. Ocorrendo ao menos uma prova válida ao longo do calendário anual do CCVL, a classificação anual do CCVL e o Ranking de Pilotos da FCVL são válidos.

### **CAPÍTULO III - DA EQUIPE ORGANIZADORA E COMISSÕES**

**Art. 022** Além do organizador, 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. 023** Por se tratar de um esporte com poucos participantes e que muitos dos envolvidos na organização também são pilotos, é permitida a participação da equipe organizadora 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.

**Art. 024** 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.

**Art. 025** 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 de abertura da etapa, sobre a organização, os horários de subida para rampa, inscrições, distribuição de KIT e demais informações pertinentes ao evento;
- b) Realizar briefing diário de segurança e de prova nos dias de provas válidas (Art. 064);
- c) Divulgar todas as comissões da Etapa (Art. 027)
- 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. 074);
- f) Fechar temporariamente a janela (Art. 067);
- g) Divulgar através de sistema de som ou megafone e pelo quadro de prova 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.

**Art. 026** 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. 027** Para cada etapa do CCVL deverão ser constituídas 3 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 titulares e até 2 pilotos suplentes, todos 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. O Juiz Geral deve sugerir a participação dos suplentes no lugar dos titulares envolvidos diretamente nos casos julgados, sempre que necessário.

**Art. 028** Todas as comissões devem ser formadas no início de cada etapa e informadas pelo Juiz Geral no briefing de abertura da etapa e / ou no primeiro briefing diário de segurança e de prova.

#### **CAPÍTULO IV - DA ESTRUTURA NAS ETAPAS**

**Art. 029** A organização da etapa deverá prover estrutura de transporte para a rampa e resgate dos pilotos, incluindo, além do Coordenador de Resgate, motoristas e veículos adequados e em quantidade suficiente, munidos de rádio para comunicação, na frequência de resgate. Não será permitido o transporte de pilotos em veículos inapropriados e em condições inseguras.

**Art. 030** Todo o percurso realizado pelos veículos para o transporte dos pilotos, turistas e demais convidados entre o QG e rampa deverá estar sinalizado com placas indicativas e com as condições de rodagem e acesso que permitam a fácil e segura locomoção.

**Art. 031** É obrigatório o controle diário da presença dos pilotos na rampa através de lista de presença.

**Art. 032** Deverão ser estabelecidas duas frequências de rádio para a competição: segurança 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 segurança e resgate, bem como eventuais números de emergência, deverão constar no quadro de prova e ser informados nos briefings diários.

**Art. 033** 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. 034** É recomendado ao Organizador fazer contato antecipado com entidades que tenham helicóptero para resgate e evacuação, solicitando-lhes o apoio nos casos de salvamentos.

**Art. 035** Sugere-se que haja a presença de pelo menos 01 (uma) viatura da Polícia Militar na rampa para garantir a segurança dos participantes e turistas.

**Art. 036** O gramado de toda extensão da rampa deverá estar aparado e livre de galhos, pedras ou qualquer outro obstáculo que impeça o check e inflagem segura dos velames.

**Art. 037** As áreas de decolagem e check de equipamentos deverão estar devidamente separadas e protegidas do acesso dos turistas e visitantes, tendo acesso restrito somente aos pilotos inscritos no evento.

**Art. 038** Caso a rampa não possua área da sombra com espaço suficiente, deverão estar à disposição dos pilotos e equipe técnica do evento tendas de abrigo para proteção e descanso.

**Art. 039** É obrigatória a colocação de mapa tipo outdoor com tamanho mínimo de 1,50 x 2,00 metros na rampa de decolagem para auxiliar o briefing diário e visualização da prova. O tamanho do mapa pode ser adequado à abrangência da área de voo do local.

**Art. 040** É obrigatório o quadro de prova nas medidas mínimas de 1,00 x 1,50 metros, e nele deverão constar todas as informações pertinentes à prova do dia.

**Art. 041** As lanchonetes serão permitidas na rampa desde que observadas e seguidas as leis de Vigilância Sanitária vigentes.

**Art. 042** É obrigatória a locação de sanitários químicos na ausência de banheiros na rampa.

**Art. 043** Sugere-se a distribuição de pelo menos uma camiseta para cada piloto inscrito no evento.

**Art. 044** 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. 045** 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. 046** 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.

## CAPÍTULO V - DOS EQUIPAMENTOS DE VOO

**Art. 047** É obrigatório o uso de capacete rígido, paraquedas reserva e rádio na frequência do evento para participação nas provas das etapas do CCVL.

**Art. 048** As etapas devem atender a 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. 049** A Comissão de Segurança 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. 050** 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. 101.

Parágrafo Único – 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

**Art. 051** 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. 050 deste regulamento. A Comissão de Segurança poderá realizar conferências dos pesos declarados de qualquer piloto a qualquer momento do campeonato.

**Art. 052** O piloto que voar a vela do tipo 'duas linhas' deverá obrigatoriamente voar com 2 paraquedas reservas e com seletes homologadas com sistema para se usar 2 reservas, com comandos acessíveis para ambas as mãos.

**Art. 053** 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 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 desempenho igual ou inferior.

**Art. 054** Os pilotos devem estar equipados com aparelho GPS durante o voo. O correto funcionamento do aparelho bem como a integridade do arquivo de voo gravado (tracklog) são de responsabilidade dos pilotos.

Parágrafo Primeiro – Só serão aceitos arquivos de voo com gravação de altitude por GPS;

Parágrafo Segundo – É de responsabilidade dos pilotos a disponibilização de cabo de comunicação ou qualquer outro meio para envio do arquivo de voo para o sistema do Apurador;

Parágrafo Terceiro – As exceções devem ser tratadas com o Apurador antes do início da competição.

## CAPÍTULO VI - DAS REGRAS DE COMPETIÇÃO

**Art. 055** 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. 099.

**Art. 056** 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. 057** 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. 058** 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. 099.

**Art. 059** 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 diário pelo Juiz Geral, 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).

**Art. 060** Realizar acrobacias está extremamente proibido. Caso o piloto desrespeite esta regra, sofrerá as penalidades previstas no Art. 099.

**Art. 061** 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 por adentrar uma nuvem. O piloto que o fizer sofrerá as penalidades previstas no Art. 099 e no Art. 100 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 estas coordenadas sejam utilizadas para comprovação.

**Art. 062** As provas serão determinadas pela Comissão de Provas e Juiz Geral, e deverão ser claramente divulgadas aos pilotos no quadro de prova e durante o briefing diário.

**Art. 063** O piloto é responsável por carregar em seu GPS antes do início da competição o arquivo com os pontos georreferenciados (waypoints) oficiais da etapa, a serem disponibilizados previamente pela equipe de organização da etapa.

**Art. 064** O Juiz Geral da Etapa deverá realizar, em cada dia de prova válida e antes da abertura da janela de decolagem, o briefing diário de segurança e de prova, abordando as particularidades do local, condições climáticas previstas, rota de voo, orientações gerais de segurança etc.

**Art. 065** 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 minutos;

d) O start gate deve ser aberto no mínimo 30 minutos após a abertura da janela.

**Art. 066** Caberá ao Juiz Geral estipular a hora de abertura da janela de decolagem e, se necessário, a hora de fechamento da janela.

**Art. 067** 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. 068** 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 todos 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. 069** O Juiz Geral da Etapa definirá se as decolagens transcorrerão livremente ou se serão formadas filas, e se haverá pilotos com prioridade de decolagem. Os pilotos com prioridade podem ser, conforme decisão do Juiz Geral: as mulheres; os membros da Comissão de Provas; os pilotos com restrições físicas que afetem a decolagem; e até os 20 primeiros colocados no resultado parcial da etapa atual na categoria Open, sendo que esta última condição só pode acontecer após a ocorrência de ao menos 1 prova válida.

**Art. 070** 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. 071** Tendo decolado pelo menos um piloto, não mais serão aceitas alterações na prova.

**Art. 072** O goal, seja ele cilindro ou faixa, deverá ficar a uma distância segura da ESS (end of speed section), sendo recomendado ao menos 1,5 km para essa distância. Para o goal é recomendado raio de 400 m quando cilindro, ou linha de 100 m para cada lado (200 m no

total) quando faixa virtual. A decisão de seguir a recomendação ou adaptar os detalhes da chegada da prova conforme a necessidade fica a cargo da Comissão de Provas.

**Art. 073** Se necessário, um horário limite para o término da prova do dia poderá ser estipulado pelo Juiz Geral, e comunicado aos pilotos no briefing. Caso o tempo de prova atinja o tempo limite estipulado, só será considerada a parcela do voo que ocorreu antes do tempo limite, não tendo nenhuma validade o percurso de voo realizado após o tempo limite.

**Art. 074** 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 e, caso decida interromper, deve comunicar imediatamente aos pilotos via rádio, pela frequência 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, 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. 075** O piloto é responsável pelo report back ao Coordenador de Resgate 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. 098.

**Art. 076** O piloto que não comparecer à entrega dos arquivos de voo do dia, no horário determinado pela organização, terá seu voo computado com pontuação zero, exceto nos casos em que o atraso for justificado e aceito pelo Juiz Geral.

## CAPÍTULO VII - DA APURAÇÃO DOS RESULTADOS

**Art. 077** A pontuação dos pilotos será em função do desempenho relativo de todos os pilotos de cada modalidade, independente da categoria. Será utilizada a fórmula PWC2019 ou superior (se disponível), com até 1000 pontos por prova válida, distribuídos em pontos por distância, pontos por tempo e pontos por liderança.

**Art. 078** O software utilizado para a apuração dos pontos de que trata o Art. 077 será o FS-Comp 2022 R1.8), disponível em <http://fs.fai.org/> (ou versão mais atual, ou então versão sugerida pelo regulamento do CBP vigente).

**Art. 079** 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. 080** 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. 081** Somente pilotos com licença FAI ativa serão computados nos eventos FAI2.

**Art. 082** 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 a classificação anual do CCVL 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 na classificação anual do CCVL será nulo (0%).

**Art. 083** As comprovações dos percursos dos voos serão feitas exclusivamente por arquivo de voo gerado por aparelho GPS.

**Art. 084** Para validar o início de prova, o aparelho GPS do piloto deverá registrar ao menos um ponto de um lado da borda da SSS (start speed section) e, após, um ponto do lado oposto da borda da SSS, ambos após o horário de abertura do start gate. O tipo de start (entrada ou saída ou sem definição) determina em qual lado da borda o piloto deve estar no registro daquele primeiro ponto.

**Art. 085** Para comprovar que o piloto completou um pilão, o aparelho GPS do piloto deve registrar pelo menos um ponto dentro do cilindro virtual do pilão, com raio e coordenadas do centro conforme definição da prova do dia.

**Art. 086** Não havendo juiz de pouso ou de goal, a entrada no cilindro virtual ou o cruzamento da faixa virtual serão comprovados somente através do tracklog do GPS. Quando da utilização de faixa virtual, somente caracteriza-se o gol pelo cruzamento da faixa no sentido da prova.

**Art. 087** Os pilotos devem obrigatoriamente entrar no cilindro do goal ou atravessar a linha do goal no sentido correto. Aquele que não o fizer não irá acumular pontos de tempo na prova.

**Art. 088** Para o arquivo de voo ser considerado válido, as seguintes condições devem ser satisfeitas:

- a) O arquivo deve conter o percurso completo do piloto na prova, sem interrupções maiores que 900 segundos;
- b) Todos os pontos do arquivo 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;
- b) O piloto deve limpar o tracklog todos os dias nos modelos de GPS que não separam a gravação em diferentes arquivos para cada nova gravação iniciada;
- d) O arquivo não deve apresentar qualquer tipo de manipulação indevida e qualquer tipo de fraude, que acarretará nas penalidades descritas no Art. 096.

**Art. 089** O cálculo de distância das provas observa as 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. 090** Critérios de desempate:

Parágrafo Primeiro – Desempate nas etapas:

- 1º critério: terá o desempate a seu favor na etapa aquele piloto que em mais provas ficou à frente dos demais pilotos com mesma pontuação final na etapa;
- 2º critério: permanecendo o empate, terá o desempate a seu favor o piloto que, na prova de maior distância, ficou à frente dos demais pilotos empatados no 1º critério;
- 3º critério: persistindo o empate, terá o desempate a seu favor o piloto que tiver a maior soma de pontos de liderança na etapa, entre os pilotos empatados no 2º critério.

Parágrafo Segundo – Desempate na classificação anual do CCVL e Ranking de Pilotos da FCVL:

1º critério: terá o desempate a seu favor aquele piloto que em mais etapas ficou à frente dos demais pilotos com mesma pontuação final na classificação anual;

2º critério: permanecendo o empate, terá o desempate a seu favor o piloto que alcançou o primeiro lugar em mais provas entre os pilotos empatados no 1º critério;

3º critério: persistindo o empate, terá o desempate a seu favor aquele piloto que em mais provas ficou à frente dos demais pilotos empatados no 2º critério;

4º critério: permanecendo o empate, terá o desempate a seu favor o piloto que tiver pontuado em mais etapas do CCVL daquele ano entre os pilotos empatados no 3º critério;

5º critério: persistindo o empate, terá o desempate a seu favor o piloto com menor tempo de voo (aquele que iniciou no voo livre mais recentemente) entre os pilotos empatados no 4º critério.

**Art. 091** Após o término da apuração de cada prova a FCVL deverá divulgar em site oficial o resultado da prova, o resultado geral da etapa e a classificação anual 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 a classificação anual do CCVL atualizados, 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, a classificação anual do CCVL 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. 092** 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. 093** A apuração da pontuação das provas válidas poderá ser supervisionada por qualquer competidor, sob a intermediação do Juiz Geral da etapa, que deverá avaliar a pertinência da supervisão.

## CAPÍTULO VIII - DAS PENALIDADES E PROTESTOS

**Art. 094** O Juiz Geral terá o poder soberano para penalizar qualquer piloto sem a necessidade de protesto.

**Art. 095** O piloto que mentir a respeito de qualquer informação que influencie na sua categoria (Art. 012) ou a sua segurança e a de terceiros, perderá todos os pontos e premiação da etapa e, a depender da gravidade da exposição própria e de terceiros ao risco, até ser expulso da etapa atual e futuras do CCVL daquele ano.

**Art. 096** Caso os GPS e/ou os dados do voo entregues à apuração do evento apresentem qualquer tipo de manipulação de arquivo de voo ou qualquer tipo de fraude, o piloto responsável perderá todos os pontos e premiação da etapa e será expulso do campeonato daquele ano.

**Art. 097** 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. 070.

**Art. 098** O piloto é obrigado a realizar o report back (Art. 075).

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: perda de todos os pontos, premiação e do direito de competir na etapa.

**Art. 099** O piloto que colocar em risco a sua própria segurança e / ou a de terceiros, poderá perder até 50% dos 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. 100** O piloto que voar em nuvens terá seus pontos do dia zerados e estará sujeito às punições previstas no Art. 099.

**Art. 101** 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. 102** 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. 103** 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. 104** 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. 105** Todos os pilotos federados à Federação Capixaba 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. 106** 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. 107** 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 envolvidos 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.

**Art. 108** Os protestos serão julgados pela Comissão Julgadora (Art. 027) indicada pelo Juiz Geral da Etapa.

**Art. 109** 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.

Parágrafo Único – 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. 110** Os membros da Comissão Julgadora não poderão estar diretamente envolvidos no protesto a ser julgado. Caso não haja membros suficientes na Comissão para formar um grupo de 3 pilotos sem envolvimento direto no caso, membros temporários devem ser indicado pelo Juiz Geral da Etapa apenas para o protesto em questão.

**Art. 111** Os casos omissos de caráter técnico nas etapas serão apreciados e definidos pela Comissão Julgadora e Juiz Geral da Etapa.

**Art. 112** 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