



## **REGULAMENTO GERAL DO CAMPEONATO PARANAENSE 2012.**

### **1- OBJETIVO/INSCRIÇÕES:**

#### **Objetivo:**

O objetivo do Campeonato Paranaense promover a prática do esporte Voo Livre no Paraná, verificar e aprimorar o nível técnico dos atletas, desenvolvendo as capacidades físicas, sociais e competitivas de seus participantes, sempre dentro de padrões de segurança.

#### **Inscrições**

– Pela internet através do endereço: [www.fvlp.esp.br](http://www.fvlp.esp.br)

### **2. ETAPAS/CIDADES/DATAS:**

- 2.2 - 1.a Etapa Tibagi - PR: 4 e 5 fevereiro de 2012;
- 2.3 - 2.a Etapa Ortigueira - PR: 3 e 4 março de 2012;
- 2.4 - 3.a Etapa Terra Rica - PR: 28/29/30 de abril de 2012;
- 2.5 - 4.a Etapa - Etapa Tibagi - PR: 12/13/14 outubro de 2012.
- 2.6 - 5.a Etapa - Etapa Ortigueira - PR: 10/11 Novembro de 2012.
- 2.7 - Etapa Final - Etapa Tibagi - PR: 30 novembro 1 dezembro de 2012.
- 2.8 - XC Paraná - 01/01 ao primeiro dia da etapa final de 2012

\*Datas sujeitas a alteração

### **3. REGULAMENTO:**

#### **3.1 - Regulamento Operacional**

##### **3.1.1 - Habilitação Desportiva de Piloto de Parapente**

Todos os competidores deverão portar obrigatoriamente uma habilitação nacional desportiva válida (ABP ou ABVL) e estar em dia com a anuidade de um clube reconhecido pela FVLP.

##### **3.1.2 - Revisão de Equipamentos**

É de responsabilidade dos pilotos a observância da revisão periódica obrigatória de todos os equipamentos (velas, reservas e seletes) utilizados no evento, seguindo as orientações especificadas pelo fabricante e constantes no manual do equipamento.

**Parágrafo único:** Não é permitido qualquer modificação nos equipamentos que caracterizem alteração do modelo original ou que não constem no laudo de homologação dos mesmos, perdendo assim sua condição de equipamento "serial".

##### **3.1.3 - Regras de Tráfego Aéreo**

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

##### **3.1.3 - Dano ao Parapente**

Qualquer dano grave a um equipamento deve ser informado aos organizadores sem demora,



e o equipamento pode ser então reparado. Quaisquer substituições devem obedecer rigorosamente às especificações originais. O Diretor de Prova pode permitir que o equipamento seja substituído (temporariamente ou permanentemente) por causa de danos, perda ou roubo. Neste caso, o equipamento só poderá ser substituído por um parapente de marca e modelo iguais ao original, ou um parapente de desempenho igual ou inferior, e da mesma classe de competição.

## **3.2 - Segurança de Vôo**

### **3.2.1 - Comportamento Perigoso**

É responsabilidade de todo piloto voar de maneira a manter a sua segurança pessoal e a de outros pilotos. O Diretor de Prova pode penalizar competidor(es) que não observar(em) esta regra, ou até mesmo excluí-lo(s) da etapa com prejuízo de todos os pontos obtidos. A organização, por motivo de segurança, se reserva no direito de excluir o piloto que ela julgar não possuir condições técnicas e físicas para a participação da competição, bem como, estar utilizando equipamento que não condiz com sua habilidade, capacidade técnica e/ou tempo de vôo.

### **3.2.2 - Capacete, Reserva e Rádio**

É obrigatório a todos os pilotos participantes a utilização de capacete de vôo, páraquedas de emergência (reserva) compatível com seu peso/equipamento, bem com a utilização de rádio transceptor na frequência do campeonato.

Parágrafo único: a critério do Juiz Geral, poderão ser feitas checagens e/ou inspeções nos equipamentos, bem como a verificação através de radio-chamada aleatoria aos pilotos em vôo de maneira a constatar que o mesmo está sintonizado na frequência do evento.

### **3.2.3 - Tráfego Aéreo**

A decolagem, vôo e pouso devem ser feitos sempre se mantendo atenção aos outros pilotos. Um parapente chegando a uma térmica deve girar na mesma direção que os que já estão nela, independente da sua altura. Todos os dias será informado no briefing o sentido de rotação da primeira térmica, que deverá ser obedecido por todos os pilotos.

### **3.2.4 - Vôo em Nuvens**

É proibido voar dentro de nuvens. É caracterizado que um piloto voou dentro da nuvem quando ele ou qualquer parte do seu equipamento desaparece da vista dos pilotos próximos. O piloto que voar dentro de uma nuvem terá os seus pontos do dia zerados, mesmo que tenha demonstrado a intenção de não entrar na nuvem.

Caso o piloto entre na nuvem, é permitido voar em direção oposta a prova até a saída da nuvem e continuar na prova. Esse procedimento só será aceito, caso ocorra de tal maneira que o piloto não seja beneficiado.

### **3.2.5 - Suspensão, interrupção e cancelamento da prova**

O Diretor de Prova pode cancelar uma prova antes de qualquer competidor ter decolado, se as condições mostrarem-se perigosas como: variação de intensidade e direção de vento, possibilidade de precipitação (chuva), entre outros. Se a decolagem for suspensa apenas por um período de tempo, o Diretor pode retomá-la quando achar que as condições tornaram-se seguras. O Diretor de Prova pode suspender ou interromper uma prova após a decolagem de um ou mais pilotos, onde a continuação da prova colocaria em risco a segurança dos competidores. Se a prova for interrompida, a pontuação dos pilotos será determinada pela posição indicada no GPS na hora em que a prova foi interrompida com 5 minutos de retroatividade.

### **3.2.6 - Lastro**

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 o público em geral.

### **3.2.7 - Protesto**

No ato da inscrição será levado ao conhecimento dos pilotos os membros da comissão de protesto, esta formada por 03 (três) membros escolhidos pela Organização. Esta comissão será soberana e decidirá pela execução ou não do objeto protestado. Pilotos que julgarem ter sido prejudicados por outros pilotos, bem como pelo regulamento vigente, podem apresentar seu protesto à comissão, em formulário próprio, mediante pagamento da "taxa de protesto" no valor de R\$ 100,00 (cem reais) em dinheiro, no prazo máximo de 02 (duas) horas após a divulgação oficial do resultado provisório, sendo este valor devolvido, caso o protesto julgado seja considerado procedente.

## **3.3 - Provas**

### **3.3.1 - Categoria Open, Serial, Sport e Feminino**

#### **3.3.1.1 Validade da Prova**

Ocorrendo pelo menos três provas no total das etapas realizadas, o Campeonato paranaense será validado.

#### **3.3.1.2 - Briefings**

Diariamente haverá um "briefing" em frente ao painel (mapa da prova), realizado pelo Diretor de Provas, o qual colocará os detalhes da prova do dia no quadro. *É de inteira responsabilidade do piloto o seu conhecimento e presença no Briefing da Prova.*

#### **3.3.1.3 - Montagem do Parapente**

Deverá ser criado e respeitado um setor de decolagem para cada rampa. O Juiz Geral e o(s) Juíz(es) de Rampa darão instrução para correta distribuição dos parapentes no setor de decolagem. Não é permitida a presença de pilotos na área de decolagem, salvo quando auxiliando a decolagem de outro. Fica determinado em 03 (três) o número máximo de tentativas de decolagem. Após a terceira tentativa o piloto deve recolher o equipamento e se dirigir ao final da fila. O Diretor de Provas tem autoridade para penalizar em pontos o piloto que insistir em ficar no setor de decolagem em 10% da pontuação do dia, de forma cumulativa, em caso de reincidência.

#### **3.3.1.4 - Sistema de Decolagem**

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

A janela só será aberta pelo Juiz Geral, em condições supostamente seguras.

Os pilotos interessados em decolar deverão se apresentar ao Juiz de Rampa, manifestando este desejo, cabendo a ele a tarefa de compor a lista de decolagem, ou se assim preferir deixar que a decolagem transcorra livremente. A prova não será válida se nenhum piloto decolar. Cabe ao Juiz Geral estipular a hora de abertura da janela e a hora limite para que esta seja fechada, podendo haver prorrogação em caso de fechamento por motivo de segurança. O Juiz Geral poderá prorrogar o tempo de abertura da janela quando e quantas vezes julgar necessário ao bom andamento do evento, desde que avise aos pilotos pelo menos 15 minutos antes do fim da janela vigente. Só é permitida uma decolagem durante a abertura da janela, sendo que esta regra será fiscalizada por meio dos fiscais de decolagem e/ou denúncia de outros pilotos.

#### **3.3.1.5 - Distância Voada**

Distância voada é o menor caminho entre a decolagem e goal, considerando-se tangenciar os raios dos demais pilões das provas.

#### **3.3.1.6 - Comprovação de Vôo e Objetivos**



A comprovação do vôo e dos objetivos executados será feita exclusivamente por GPS.

#### **3.3.1.7 - Starting Gate**

Para validar o seu início de prova o competidor deverá cruzar, após o horário de abertura do starting gate, o limite de um cilindro de raio e centro na coordenada informada no briefing, na direção indicada (saindo ou entrando). Para comprovar que o piloto estava dentro deste cilindro, o tracklog do seu GPS deve mostrar pelo menos 01 (um) ponto dentro (ou fora) deste círculo. O raio do start poderá ser alterado diariamente pela comissão técnica.

#### **3.3.1.8 - Pilões**

Para comprovar que o piloto completou um pilão, o tracklog do seu GPS deve mostrar pelo menos um ponto dentro do cilindro do pilão seja qual for o raio do mesmo. Uma tolerância de 0.5% será aplicada no cálculo de distância de validação do pilão, para compensar as diferenças entre as fórmulas usadas no software do GPS e software de apuração. O raio do pilão poderá ser alterado diariamente pela comissão técnica. Por padrão este raio é de 400 metros. 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.

#### **3.3.1.9 - Gol**

Por padrão, um cilindro de raio de 2000 metros será utilizado para a tomada de tempo final, e uma faixa física ou virtual, ou cilindro menor no centro da coordenada será adotado como Goal. Os pilotos devem obrigatoriamente cruzar esta faixa virtual ou física, ou entrar no cilindro menor para validar seus pontos de velocidade. No caso de faixa, na impossibilidade de se instalar a faixa física no local determinado, uma faixa virtual com prolongamento estabelecido pelo Juiz de Prova, partindo do centro da coordenada do goal e perpendicular ao último pilão da prova, será adotada como faixa. Não haverá Juiz de Pouso ou de Goal, sendo o cruzamento de faixa virtual ou cilindro comprovado somente através do tracklog do GPS.

#### **3.3.1.10 - Pontuação**

A pontuação do piloto será em função da performance relativa de todos. Será utilizado o PWC 2011, com 1000 pontos para o dia com qualidade igual a 1 mesmo não havendo piloto no goal, usando pontos de distância, pontos por tempo, pontos por liderança e pontos por posição de chegada, utilizando-se o software de apuração de resultados FSCOMPE. O piloto que atingir o End of Speed Section mas não o gol terá seus pontos de velocidade zerados, quando o Goal for diferente do End of speed Section

#### **3.3.1.11 - Juiz Geral**

As provas serão escolhidas pelo Juiz Geral e Organização, ficando a seu critério consultar a Comissão Técnica.

#### **3.3.1.12 – Tempos de validação**

Para que uma prova seja válida, ela deverá ter no mínimo 1 hora de janela aberta durante o dia, e 30 minutos de prova voada após a abertura do start.

#### **3.3.1.13 – Programação da Prova**

Para todas as provas do Campeonato Paranaense de 2012, e seguinte estrutura deverá ser seguida:

A janela só poderá ser aberta após 20 minutos após o briefing oficial  
O Starting Gate só poderá ser aberto após 30 minutos a abertura da janela.  
Recomenda-se que a janela seja de 2 horas de abertura.



A prova só será válida com no mínimo 1 hora de janela aberta. Caso a janela permaneça aberta com um tempo menor de 1 hora, a prova está automaticamente cancelada e nenhum resultado será calculado.

Se após a abertura do starting gate a prova seja paralisada com menos de 30 minutos, a prova também será automaticamente cancelada e nenhum resultado será calculado.

#### **3.4. - Comissão Técnica**

Uma Comissão Técnica será formada por 3 pilotos inscritos na competição, que será formada através de votação no ato da inscrição.

#### **3.5 - Comissão de Protesto**

A Comissão de Protesto será formada pela Organização para julgamento de eventuais protestos. Recomenda-se um membro da FVLP, um membro da organização, e o Juiz de rampa.

### **4. UTILIZAÇÃO DO GPS**

#### **4.1 - Modelos aceitos**

Apenas serão aceitos os modelos de GPS que gravem o componente de altitude no tracklog, 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 vôo.

Todos os pilotos deverão trazer seus cabos de transferência de dados de GPS.

#### **4.2 - Validade dos dados**

Para ser considerado válido, o tracklog do GPS deve satisfazer as seguintes condições: Deve conter o percurso completo do piloto na prova, sem interrupções maiores que 900 segundos e em um número máximo de uma interrupção. O Piloto deve limpar o tracklog todos os dias nos modelos de GPS GARMIN e MLR antes de decolar. Todos os pontos devem apresentar marcação de data e hora válidas e consistentes com os demais pontos. São considerados pontos contínuos aqueles que não têm mais do que 30 segundos de diferença ao seu antecessor.

#### **4.3 - Critério de checagem**

O tracklog deve mostrar, para cada pilão e para o start gate, pelo menos um ponto dentro de um cilindro do raio definido, e com centro na coordenada fornecida pela organização. Os raios de start gate e waypoints serão definidos na prova do dia, podendo variar de uma prova para outra.

#### **4.4 - Cálculo da distância voada**

Distância da prova é o menor caminho entre a decolagem e goal, considerando-se tangenciar os raios dos demais pilões das provas.

#### **4.5 - Critério de Desempate**

Adotando como referencia a última prova válida, e assim retroativamente se o empate persistir

- Em caso de goal, quem chegar primeiro.
- Não havendo goal, quem fizer a maior distância.



## 5. INFRAÇÕES

### A - Infrações consideradas e possíveis punição deste regulamento:

#### A/1 Da prática

**Artigo A:** Deixar de respeitar qualquer determinação técnica do diretor de provas (Juiz Geral) sobre a possibilidade de decolar, ou não, dentro e fora da "janela de decolagens", seus horários e impedimentos, no dia previsto para competição.

**Punição:** advertência, perda de 100 pontos na prova do dia, suspensão da etapa, suspensão do Circuito.

**Artigo B:** Não respeitar os procedimentos previstos pelo Juiz Geral sobre aspectos específicos da segurança da prova.

**Punição:** advertência, perda de 100 pontos na prova do dia, suspensão da etapa, suspensão do Circuito.

**Artigo C:** Não voar dentro de nuvens, sob nenhum aspecto, ou mesmo com partes de seu equipamento. Caracteriza-se esta infração quando qualquer parte do equipamento - piloto ou velame - fizer-se ocultar dos demais por adentrar uma formação de nuvens.

**Punição:** Perda de 100 pontos na prova do dia, suspensão da etapa, suspensão do Circuito.

**Artigo D:** O piloto que, em seu procedimento de decolagem, vôo, ou pouso, tiver qualquer atitude considerada perigosa para a boa prática do esporte, seja contra si, ao grupo de pilotos, ou mesmo a terceiros em geral.

**Punição:** advertência, perda de 100 pontos na prova do dia, suspensão da etapa, suspensão do Circuito.

#### A/2 Do Equipamento

**Artigo A:** O piloto que deixar de portar qualquer equipamento de segurança determinado pelas regras de prática do esporte, ou, equipamentos complementares determinados pelos organizadores de competições, e Juiz geral do evento.

**Punição:** advertência, perda de 100 pontos na prova do dia, suspensão da etapa, suspensão do Circuito.

**Artigo B:** O piloto que deixar de **fazer uso correto** de qualquer equipamento de segurança determinado pelas regras de prática do esporte, ou, equipamentos complementares determinados pelos organizadores de competições, e Juiz geral do evento.

**Punição:** advertência, perda de 100 pontos na prova do dia, suspensão da etapa, suspensão do Circuito.

**Artigo C:** O piloto fizer qualquer alteração nas características originais do equipamento (vela, selete, reserva), fazendo com que o mesmo fique em desacordo com as especificações do laudo de homologação.

**Punição:** advertência, perda de 100 pontos na prova do dia, suspensão da etapa, suspensão do Circuito.

#### A/3 Da Ética Esportiva

**Artigo A:** O Piloto, inscrito ou não na competição esportiva a que esteja presente, que tenha atitudes que deponham contra a ética esportiva e a boa prática do Parapente.

**Punição:** advertência, perda de 100 pontos na prova do dia, suspensão da etapa, suspensão do Circuito.



**Artigo B:** O Piloto, inscrito ou não na competição esportiva a que esteja presente, que pratique atos que deponham contra a ética esportiva e a boa prática do Parapente, nas áreas de decolagem, acesso a esta, ou pouso determinado pela organização.

**Punição:** advertência, perda de 100 pontos na prova do dia, suspensão da etapa, suspensão do Circuito.

## **6. CATEGORIAS/PREMIOS**

### **6.1 - Categorias**

Serão premiadas conforme classificação geral de cada categoria:

#### **Categoria Open**

Concorrem equipamentos DHV-LTF 1, 1-2, 2 e 2-3

EN - LTF A, B, C e D

#### **Categoria Serial**

Concorrem equipamentos DHV-LTF 1, 1-2 e 2.

EN - LTF A, B e C

#### **Categoria Sport**

Concorrem equipamentos DHV-LTF 1 e 1-2 ou EN - LTF A e B

#### **Categoria Feminino**

Concorrem mulheres em equipamentos DHV-LTF 1, 1-2, 2, e 2-3

EN - LTF A, B, C e D

**(Haverá somente 1 premiação para essa categoria)**

### **6.2 - Premiação em dinheiro**

Na etapas, receberão premiação em dinheiro (caso houver) os 3 três primeiros colocados nas categorias Open, Serial, Sport. Na categoria Feminino receberá somente 1 premiação para a 1º colocada.

### **6.3 - Descarte**

A regra de descartes será conforme tabela abaixo:

<b>Provas</b>	<b>Descartes</b>
1	0
2	0
3	0
4	1
5	1
6	2
7	2
8	2
9	3
10	3
11	3



12	4
13	4
14	5
15	5

#### **6.4 - Entrega de Prêmios**

O prêmio (*dinheiro e troféu*) será entregue *apenas ao piloto presente* a Cerimônia de Premiação, não cabendo ao mesmo qualquer tipo de reivindicação futura do mesmo.

#### **7 - Estrutura do evento:**

O organizador do evento deverá fornecer

- Medalhas para os 3 primeiros colocados de cada categoria.
- Camisetas promocionais do evento
- Sistema de traslado para a decolagem
- Ambulância/Socorrista/Corpo de bombeiros, disponível nos dias de prova
- Local com internet para a apuração das provas e entrega de prêmios

O organizador receberá 80% da receita líquida provindas das inscrições, e os outros 20% serão da FVLP.

#### **8- XC Paraná:**

A etapa do XC Paraná tem como objetivo de incentivar os pilotos a fazer vôos de distancia e triangulação nas rampas do Paraná.

Só serão válidos vôos realizados com decolagens dentro do estado do Paraná.

Vôos em rampas próximas a Curitiba, e região metropolitana não serão aceitos. (Palha, Talia, Cal, Cordilheira, Pires, Lapa, Anhangava, Capivari etc.)

Serão contabilizados os 12 melhores vôos de cada piloto, sendo que somente serão válidos os 4 melhores vôos por cidade.

A etapa só será válida se a soma do melhor piloto, ultrapassar 180km.

O melhor piloto receberá 1000 pontos pela etapa. E para os outros pilotos calculam-se os pontos utilizando a regra de três simples.

A etapa do Xc Paraná, é válida para compor o ranking anual que definirá o campeão paranaense de 2012.

Para a comprovação dos vôos, os pilotos deverão publicar no site <http://xc.guiadevoo.com/> ou <http://www.xcbrasil.org/>

Só serão permitidas velas homologadas para a realização dos vôos.



Para a contabilização da distância, será usada o cálculo OLC, onde são contados os 5 pontos mais distantes do vôo multiplicados por (1,5) . Dessa maneira é permitido ao piloto realizar triangulações, ou alterar a trajetória do vôo, devido a mudanças de direção de vento, ou por optar por uma rota mais segura.

Serão permitidos vôos em qualquer dia da semana.

Não serão contabilizados os vôos realizados em dias de etapas do campeonato paranaense, que não sejam no mesmo local da etapa.

Vôos realizados dentro das etapas, também poderão ser contabilizados para o XC-Paraná.

Os vôos deverão ser enviados até 7 dias após a realização do mesmo. Caso sejam enviados após esse período, o vôo é invalidado.

A distância mínima para a validação do vôo para o XC-Paraná, é de 4 km.

É de inteira responsabilidade do piloto o correto envio do vôo ao site <http://xc.guiadevoo.com/>

Para a validação do vôo o piloto deverá decolar com o GPS ligado, e registrar 100% do seu vôo. Caso o track apresente falhas, ou esteja incompleto o seu vôo será invalidado.

**Para o XC Paraná, as categorias serão as seguintes:**

- **Categoria Open**  
Concorrem equipamentos DHV-LTF 1, 1-2, 2 e 2-3  
EN - LTF A, B, C e D
- **Categoria Serial**  
Concorrem equipamentos DHV-LTF 1, 1-2 e 2.  
EN - LTF A, B e C
- **Categoria Sport**  
Concorrem equipamentos DHV-LTF 1 e 1-2 ou EN - LTF A e B
- **Categoria Feminino**  
Concorrem mulheres em equipamentos DHV-LTF 1, 1-2, 2, e 2-3  
EN - LTF A, B, C e D  
**(Haverá somente 1 premiação para essa categoria)**

**INSCRIÇÕES:**

Até 1º de Abril, os pilotos tem até 10 dias corridos após a realização do vôo para realizar sua inscrição.

Após essa data, só serão validos os vôos dos pilotos já inscritos. Ou seja, não serão validos os vôos realizados com inscrições para o XC PR 2012 não efetivadas.

**PRAZO DE ENVIO:**



Os vôos deverão ser enviados até 5 dias após sua realização, exceto no dia final do evento, devendo o vôo ser enviado no mesmo dia do encerramento.

Caso o piloto envie o seu vôo após esse prazo, o vôo será invalidado.

O Vôo só será valido, caso o piloto tenha efetuado sua inscrição no Xc-Paraná antes de ter realizado o vôo.

Rampas sugeridas para a realização dos vôos para o Xc-Paraná

- Tibagi
- Ortigueira
- Candido de Abreu
- Medianeira
- Ivaí
- Terra Rica
- Jacarezinho
- Ribeirão Claro
- Pato Branco
- Cascavel
- Tamarana
- Adrianópolis

Qualquer tentativa de burlar as regras o XC-Paraná, será passível de exclusão da etapa e do Ranking anual.

**Casos omissos ao regulamento serão avaliados pela FVLP**

Curitiba, Segunda-feira, 16 de janeiro de 2012

Kauan Felipe Litchnow  
Presidente

Ronnie Koerich  
Diretor Técnico

Federação Paranaense de Vôo-Livre  
[HTTP://www.fvlp.esp.br](http://www.fvlp.esp.br)