



REGULAMENTO LOCAL

CAMPEONATO BRASILEIRO DE PARAMOTOR E PARATRIKE - VERSÃO 2017

UNIÃO DA VITÓRIA – PR

15 A 18 DE JUNHO DE 2017

ORGANIZADO POR:

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE ULTRA LEVE – DIRETORIA PARAMOTOR (ABUL)
FEDERAÇÃO PARANAENSE DE PILOTOS DE PARAMOTOR - PARAMOTOR SUL

APOIO DA:

CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE PARAMOTOR (CBPM)

RECONHECIDO PELA:

CONFEDERAÇÃO DE AERODESPORTO BRASILEIRO (CAB)
FÉDÉRATION AÉRONAUTIQUE INTERNATIONALE (FAI)

REVISÃO	DESCRIÇÃO	DATA
1	REVISÃO GERAL	02/06/2017
∅	EMISSÃO INICIAL	15/05/2017

ABRANGÊNCIA

Este documento define as regras e o regulamento do Campeonato Brasileiro Versão 2017 e foi elaborado combinando a *General Section* e *Section 10 - Microlights and Paramotors – Edition 2017* do Código Esportivo da FAI com os regulamentos e requerimentos específicos locais. Os itens tratados no presente documento prevalecem sobre as Regras do Código FAI, entretanto, nos casos de omissões ou ambiguidades deste regulamento, o Código Esportivo da FAI em sua versão original Edição 2017 poderá ser utilizado.

CATEGORIAS

<i>RPF1Tm – Paraglider Control /Foot-launched /Flown solo / Male</i>	F1	Paramotor Solo Open
<i>RPF1Tf – Paraglider Control /Foot-launched /Flown solo /Female</i>	F1f	Paramotor Solo Feminino
<i>RPF2T – Paraglider Control /Foot-launched / Flown with two persons</i>	F2	Paramotor Duplo
<i>RPL1T – Paraglider Control / Landplane / Flown solo</i>	L1	Paratrike solo
<i>RPL2T – Paraglider Control / Landplane / Flown with two persons</i>	L2	Paratrike duplo

Serão realizadas provas de **Navegação, Precisão e Economia**. O catálogo de provas e critérios de pontuação deste campeonato serão selecionados e publicados a partir dos padrões do *Anexo 4 da Seção 10 do Código FAI* e apresentado em documento anexo. As provas em cada categoria serão realizadas desde que tenha inscrição de pelo 3 Competidores. A prova feminina irá ocorrer junto com a categoria “Open”, valendo a pontuação para as duas categorias.

SUMARIO

ABRANGÊNCIA	1
CATEGORIAS	1
SUMÁRIO	1
1. GERAL	2
2. REGRAS GERAIS DA COMPETIÇÃO	4
3. SEGURANÇA DE VOO	5
4. PROVAS.....	8
5. ANDAMENTO DAS PROVAS.....	9
6. CONTROLE DAS PROVAS.....	11
7. PONTUAÇÃO (SCORING).....	14
8. PENALIDADES.....	16

1. GERAL

1.1. Introdução

- 1.1.1. As Regras e Regulamentos para o Campeonato Brasileiro Versão 2017 estão neste documento e no Anexo denominado “*Catalogo de Provas*”. Estes documentos foram elaborados com base no Código FAI, *Section 10 – Microlights and Paramotors – Edition 2017* e no Catálogo de Provas do Anexo 4 da Seção 10, Edição 2017. A última e definitiva versão de todos os documentos serão aquelas disponíveis no site da entidade.
- 1.1.2. Os itens tratados no presente Regulamento prevalecem sobre as Regras do Código FAI na sua versão original. Entretanto, no caso de omissões ou ambiguidades destes regulamentos, o Código Esportivo da FAI em sua versão original Edição 2017 será utilizada.
- 1.1.3. Os objetivos do Campeonato Brasileiro Versão 2017 são:
 - Determinar o Ranking Brasileiro de Paramotor 2017 e classificar pilotos para o Mundial FAI de 2018;
 - Incentivar a participação em eventos competitivos e promover a integração entre pilotos;
 - Incentivar os fornecedores de equipamentos em desenvolver melhorias de desempenho.
- 1.1.4. Qualquer pessoa participando, ou de alguma forma relacionados com o Campeonato Brasileiro Versão 2017 (incluindo *freelyers*) deve estar vinculado pelas regras da competição e aceitar quaisquer consequências decorrentes da participação no evento.
- 1.1.5. Todos os Pilotos devem estar devidamente cadastrados e em dia no sistema da ABUL e ter licença CAB-FAI válida na modalidade Paramotor.
- 1.1.6. Se você é um piloto já cadastrado e está em dia com a CBPM ou ABPM, deve providenciar a atualização do seu cadastro pelo endereço adm.abulparamotor.com.br, caso contrário deverá dar entrada em novo cadastro nacional pelo mesmo endereço.

1.2. Local do Evento

- 1.2.1. AEROPORTO JOSE CLETO - SSUV
Avenida Paula Freitas, s.n. – São Cristóvão
União da Vitória – PR
Pista 1000 x 23 metros, pavimentada e sinalizada (17/35)
Latitude - 26° 13' 54" S / Longitude - 51° 04' 08" W

1.3. Programação das Atividades

- | | | |
|--|-------------------------|--------------------|
| 1.3.1. Voos de Reconhecimento e Treinamento: | 13 e 14 de junho | – 8:00 as 17:00 hs |
| Inscrições e Check de Equipamentos | 15 de junho | – 8:00 as 12:00 hs |
| Cerimônia de Abertura | 15 de junho | – 12:15 hs |
| Briefing dos Pilotos | 15 de junho | – 13:00 hs |
| Realização das Provas | 15/06 - 14 hs até 18/06 | – 11:00 hs |
| Coquetel de Abertura | 15/06 | – 20:00 hs |
| Jantar de Confraternização | 17/06 | – 20:00 hs |
| Premiação e Cerimônia de Encerramento | 18 de junho | – 14:00 hs |

1.4. Staff do Evento

- 1.4.1. O Staff da competição é formado por uma equipe de voluntários nomeada pela Diretoria de Paramotor da ABUL e que consta da lista abaixo e do organograma a ser publicado em anexo.

- | | |
|-----------------------------|--|
| – Diretor do Evento | Victor Carvalho |
| – Diretor da Competição | Rogério Martinati |
| – Diretor de Arbitragem | Dhiego Rendeiro (PT) |
| – Apuração e Informática | Zenilson Rocha |
| – Chefe de Segurança de Voo | Alexandre Crippa |
| – Juizes de Prova | Fernando Pinho, Paulo Rossa, Olivo Vieceli |
| – Fiscais de Pista | Francisco Chagas, Rodolfo H. Junior, Luiz Carlos, Marcelo Simões |
| – Equipamentos de Prova | Roni Purper, Pedro Miguel |

1.5. Formato do Evento

- 1.5.1. O Campeonato Brasileiro Versão 2017 ocorrerá ao longo de 4 dias (de 15 a 18 de junho de 2017) em União da Vitória – PR, no Aeroporto José Cleto.
- 1.5.2. O Campeonato Brasileiro Versão 2017 será considerado válido na sua classe quando ocorrer as seguintes situações:
- Realização de pelo menos 3 provas distintas, sendo uma caracterizada (1) de Navegação, uma (1) de Precisão, e uma (1) de Economia e;
 - Participação de 3 competidores elegíveis em pelo menos uma das provas.
- 1.5.3. No caso da condição meteorológica impedir que o número mínimo requerido de provas ocorra, a competição será declarada nula e sem efeito.
- 1.5.4. O Diretor de Competição deve esforçar-se por manter um equilíbrio de pontos entre as provas de navegação, provas de economia e provas de precisão, se as condições permitirem.
- 1.5.5. Iniciada a competição, nenhuma regra ou regulamento poderá ser alterada. Qualquer requisito adicional dentro das regras durante o evento somente poderá ser aprovado em reunião prévia com todos os pilotos da classe e deve ter 100% de aprovação dos competidores, além de não ter efeito retroativo.

1.6. Inscrições

- 1.6.1. Os pilotos devem se inscrever no link a seguir: <http://abulparamotor.com.br/site/inscreva-se/>
- 1.6.2. É permitida a inscrição do piloto e copiloto em apenas uma classe.
- 1.6.3. A idade mínima para os pilotos é de 18 anos no início da competição. Para copilotos é de 14 anos, desde que com autorização por escrito dos responsáveis.
- 1.6.4. Para se inscrever no Campeonato o piloto deve ter:
- Certificado de Piloto Desportivo – CPD na modalidade de Paramotor emitida pela ABUL;¹
 - Licença válida CAB/FAI na modalidade Paramotor;
 - No mínimo de 30hs de voo de Paramotor sob seu comando;

¹ Copiloto precisar ter cadastro na DPM-ABUL (não precisa ser piloto, cadastro gratuito), e ter licença FAI de copiloto.

- Pagar a Taxa de Inscrição.

- 1.6.5. Deverá ser efetuado pagamento da taxa de inscrição no valor de **R\$ 180,00** (cento e oitenta reais) até **09/06/17**.
- 1.6.6. Dados para depósito:
Banco Sicoob (Bacoob) – código 756 – Agência 4370 – Conta Corrente 9047-6 Favorecido: Federação Paranaense de Pilotos de Paramotor – Paramotorsul – CNPJ: 15.625.923/0001-06. Enviar comprovante no e-mail: contato@abulparamotor.com.br
- 1.6.7. Na classe “duplo” (Paramotor ou Paratrike), o piloto deverá indicar na sua ficha os dados do copiloto, sendo a taxa de inscrição paga somente uma vez e válida para a dupla.
- 1.6.8. Na chegada ao evento o participante deve se dirigir a secretaria e apresentar seus documentos para retirada de sua identificação. Neste momento o piloto e seu equipamento será encaminhado ao pessoal de segurança de voo para briefing de segurança e checagem de equipamentos.
- 1.6.9. Se até o dia **09/06/17** não for preenchido o quórum mínimo de 3 atletas, a classe poderá ser cancelada pela organização do evento e o atleta notificado. No caso de cancelamento da classe, o atleta poderá optar por participar de outra classe ou declinar da competição e receber 100% do valor da taxa de inscrição de volta.
- 1.6.10. A data limite para inscrição na competição será até as 12:00 hs do dia 15/06. Entretanto, **a partir do dia 09/06** somente serão aceitas novas inscrições de atletas se o limite máximo da prova não tenha sido atingido.

1.7. Resultados e Prêmios

- 1.7.1. Os resultados das provas serão publicados o mais rapidamente possível após a conclusão da prova de modo a permitir que os pilotos possam confirmar seus registros e eventualmente pedir esclarecimentos e entrar com protestos.
- 1.7.2. No final do Campeonato Brasileiro Versão 2017, troféus e/ou medalhas serão concedidas aos 3 primeiros pilotos de maior pontuação de cada classe, sendo Campeão, Vice-Campeão e 3º lugar.
- 1.7.3. O resultado da competição irá formar o Ranking Nacional 2017 da ABUL, e seus atletas terão o direito de representar o Brasil no Mundial de 2018, que irá ocorrer na Tailândia.
- 1.7.4. Será premiado também o Estado (UF) que obter o maior número de pontos, considerando para pontuação de cada estado o seu atleta que tiver obtido a maior pontuação em cada subclasse. Só será considerado um atleta por subclasse de cada estado.

2. REGRAS GERAIS DA COMPETIÇÃO

2.1. Paramotores e Equipamentos Associados

- 2.1.1. Todas as aeronaves que participam da competição devem estar em conformidade com a definição de “Paramotor” do Código FAI, *Section 10 – Microlights and Paramotor* – Edição 2017 (S10- R, 1.3). A expressão “Paramotor” neste regulamento engloba todas classes como Paramotor e Paratrike, Solo e Duplo, e também se refere ao conjunto estrutural com motor e vela.
- 2.1.2. Cada Paramotor deve ser disponibilizado durante o período de inscrições para *check* de equipamento que visará verificar a sua adequabilidade ao campeonato e configuração que será utilizada durante as provas. Fotografias podem ser tomadas para registrar a configuração e os equipamentos podem ser identificados com lacres pela equipe de Segurança de Voo.
- 2.1.3. É responsabilidade do piloto garantir que todos os seus equipamentos de voo (Paramotor e Paratrike) estejam em perfeitas condições de uso. Além disso, o Diretor de Competição e o Chefe de Segurança de Voo podem a qualquer momento durante a competição inspecionar a condição de qualquer aeronave e, caso venha a considerar a possibilidade de risco a segurança, impedir sua decolagem e participação nas provas.
- 2.1.4. Cada Paramotor deve ter uma autonomia suficiente para um voo de pelo menos 100 km no ar parado, ou seja, sem vento, e autonomia de pelo menos 2 horas.
- 2.1.5. Um piloto voará durante todo campeonato com um único equipamento estrutural incluindo o parapente, e utilizando o mesmo conjunto de componentes como usado no primeiro dia. Desta forma, não é permitido usar um equipamento diferente para cada etapa da prova, pois a pontuação é a soma do desempenho geral com o mesmo equipamento.
- 2.1.6. Se um piloto deseja mudar qualquer componente, exceto vela de ignição, ele deve obter aprovação por escrito do Diretor de Competição antes de participar de uma prova sob pena de perda de pontos ou desclassificação.

2.2. Reclamações e Protestos

- 2.2.1. No caso de um piloto estar insatisfeito com seu resultado ele poderá solicitar a consulta e correção de sua pontuação por escrito ao Diretor da Competição que a encaminhará ao Diretor de Arbitragem para avaliação. A reclamação deve ser apresentada em até 2 horas após a publicação da pontuação provisória, sem contar com o intervalo noturno de 22:00 às 07:00, exceto para as provas do último dia de competição, ou pontuações provisórias publicadas no

último dia de competição, quando o prazo será de 1 hora. As reclamações devem ser feitas em impresso apropriado e serão analisadas o mais rápido possível e podem resultar em mudança do placar.

- 2.2.2. No caso em que um piloto não estiver satisfeito com o resultado da sua queixa, em seguida, ele pode apresentar um protesto por escrito ao Diretor de Competição que a encaminhará à comissão de arbitragem que será composta por três membros da organização escolhidos pelo Diretor da Competição, acompanhados por uma taxa de protesto de R\$100,00 (Cem Reais). A taxa de protesto será devolvida se o protesto for aceito durante a competição.

3. SEGURANÇA DE VOO

3.1. Briefings

- 3.1.1. A comissão organizadora se reunirá para estipular as provas, realizará um briefing antes da competição que abrange regras de segurança, regulamentos locais, aeródromo, padrões de circuitos, os procedimentos de entrada e saída, meteorologia, e quaisquer informações adicionais consideradas necessárias.
- 3.1.2. Briefings serão normalmente realizados antes de cada prova. Detalhes da prova e todas as informações consideradas como necessárias serão fornecidas pelo Diretor de Competição e/ou comissão organizadora.
- 3.1.3. Participação em todos os briefings é obrigatório para todos os competidores. Fique atento as chamadas e ao quadro de avisos. Não deixe o local do aeródromo sem autorização sob pena de perder um briefing e ser impedido de realizar a prova.
- 3.1.4. Todos os requisitos e informações emitidas nos briefings têm status de regulamento.

3.2. Equipamento de Segurança Obrigatório

- 3.2.1. Um capacete de proteção com fonia deve ser usado sempre que o piloto estiver acoplado na selete de um Paramotor com a intenção de voo ou com motor em funcionamento. Voo sem um capacete e rádio de comunicação irá resultar em desqualificação imediata da competição.
- 3.2.2. O transporte de paraquedas de emergência é obrigatório em todos os momentos. (O paraquedas de emergência não é considerado como Paramotor, sendo acessório)
- 3.2.3. Uso Obrigatório de comunicador aeronáutico ou VHF. (145.610)
- 3.2.4. Colete salva-vidas no corpo e/ou na estrutura quando a prova envolver sobrevoo sobre área líquida (ex.:rios).

3.3. Equipamentos Proibidos

- 3.3.1. Qualquer acessório, artigo ou equipamento considerado perigoso pela organização do evento.
- 3.3.2. Lastro descartável.
- 3.3.3. Qualquer equipamento que permita voar sem referência visual com o chão.
- 3.3.4. Uso de GPS, CELL, PDA, Smartphones, relógios com capacidade posicional ou qualquer outro dispositivo com mapa eletrônico ou qualquer outro auxílio eletrônico capaz de transmitir informações de navegação útil para o piloto. Exceção, desde que com autorização expressa do Diretor de Competições, aos equipamentos devidamente lacrados e verificados por um Juiz de Prova, que deverá assegurar que o mostrador não esteja visível para o piloto e o som desligado. Ao pousar, o equipamento lacrado e selado deve ser apresentado a um Juiz de Prova que deve verificar se o lacre não foi violado. Se um selo/lacre for violado ou o Juiz de Prova acredita que o equipamento eletrônico tenha sido utilizado pelo piloto, o mesmo será penalizado ou desqualificado.
- 3.3.5. Qualquer outro equipamento de comunicação eletrônica não citada na seção 3.2
- 3.3.6. Binóculos, monocular ou telescópios.
- 3.3.7. Podem acompanhar os pilotos em voo telefones celulares básicos (sem capacidade posicional) desde que registrados no início de cada prova e não devem ser utilizados para a comunicação entre os pilotos através de som ou mensagens. Funcionalidade Bluetooth não pode ser ativado em nenhum momento. Estes celulares devem ser lacrados e violados apenas para situações de emergência com pousos fora da área do aeroporto.

3.4. Conformidade com as Leis

- 3.4.1. Independentemente de exigências e regras da competição, os pilotos devem, a todo momento estar cientes das regras aeronáuticas brasileiras enquanto estiverem em atividades de voo no aeródromo.

3.5. Saúde

- 3.5.1. O uso de medicamentos e drogas sem prescrição, incluindo o álcool, susceptíveis de prejudicar o desempenho de um piloto é proibido. Qualquer lesão, drogas ou medicação tomado que pode afetar o desempenho do piloto no ar deve ser comunicada ao Diretor da Competição antes de voar.

- 3.5.2. Os pilotos devem estar cientes da sua aptidão física e mental para realizar os voos de competição a partir da avaliação de profissionais de saúde. Os pilotos devem preencher o *Termo de Isenção de Responsabilidade* confirmando sua condição de saúde antes de realizar qualquer voo no evento.

3.6. Disciplina do Aeródromo

- 3.6.1. Sinais dos Fiscais de Pista para acionamento e decolagem, padrões de circuitos e aterragem serão informados nos briefings e deve ser respeitado pelos competidores.
- 3.6.2. Áreas de espectadores e de edificações ao redor da área de provas serão proibidas de sobrevoos a qualquer altura e serão informadas e identificadas no briefing.
- 3.6.3. O não cumprimento destas regras pode resultar em penalidades, inclusive com a eliminação imediata da competição.

3.7. Preparação para o Voo

- 3.7.1. Cada Paramotor deve ser checado antes do voo por seu piloto e não pode ser utilizado para voo se não estiver em perfeitas condições de uso. Fiscalização de surpresa e inspeções podem ser efetuadas pelos Fiscais de Pista a qualquer momento, que podem impedir a decolagem se considerar que seu Paramotor não está navegável ou que representa risco para o piloto ou para terceiros.
- 3.7.2. Cada piloto decola, voa e pousa *INTEIRAMENTE POR SUA CONTA E RISCO*. A organização da competição não tem como avaliar se o piloto tem ou não condição de executar tal prova, cabe ao piloto decidir em fazê-lo ou não. Entretanto, em função da habilidade demonstrada pelo piloto durante a decolagem e realização da prova, os Fiscais de Pistas podem impedir sua decolagem nesta ou em outra condição ou mesmo solicitar que o piloto pouse imediatamente para não colocar em risco a si e a terceiros.
- 3.7.3. Independentemente da situação definida pela organização da competição, cada competidor é responsável em avaliar as condições climáticas, com referência a sua própria capacidade como piloto e do desempenho de seu equipamento, antes de tomar a decisão de decolar.

3.8. Ligando Motores

- 3.8.1. De maneira a minimizar os riscos de qualquer lesão aos pilotos competidores, incentivamos todos os pilotos para iniciar seus motores em suas costas, se possível. Certifique-se antes da partida de ter realizado todo o check-list de pré-voo, principalmente certificando que seu acelerador se move sem obstrução.
- 3.8.2. Uma vez que seu equipamento já está checado e equipado, olhe ao seu redor e em seguida declare claramente *"LIGANDO MOTOR"*. Os Fiscais de Pista poderão auxiliar a partida de seu motor em suas costas, se necessário. Advertências e penalidades podem ser impostas sobre pilotos que não realizam uma avaliação pré-voo ou acionam seus motores em área com pessoas e sem avisar.

3.9. Limitações de Voo

- 3.9.1. Manobras consideradas perigosas e que possam causar perigo ao próprio piloto, outro piloto ou ao público devem ser evitadas.
- 3.9.2. Manobras acrobáticas não autorizadas são proibidas e passíveis de penalidade, inclusive com eliminação da competição.
- 3.9.3. Voo dentro nas nuvens é estritamente proibida.
- 3.9.4. Voo sobre áreas restritas, fora dos cones de segurança, e fora da área do NOTAM estabelecidos nos briefings é proibida e passíveis de penalidade, inclusive com eliminação da competição.

3.10. Evitando Colisões

- 3.10.1. É responsabilidade de cada piloto evitar uma colisão com outro, mantendo um olhar atento durante todo o tempo de voo. Velames em rota de colisão devem imediatamente providenciar o desvio a direita.
- 3.10.2. Um competidor que se envolveu numa colisão no ar deve abortar imediatamente a prova se estiver em dúvida sobre a integridade estrutural do seu Paramotor, e pousar.
- 3.10.3. O Paramotor que se juntar a outra aeronave em rotação dentro ou fora de uma térmica ou circuito, deve seguir a direção de rotação do competidor que chegou primeiro naquele local, independentemente da altura de separação.
- 3.10.4. Durante a navegação sobre uma perna de voo em prova com sentido e direção definidas, o competidor que perder um ponto não pode retroceder. Se o competidor necessita retornar, deve fazê-lo deixando a perna de voo com curva a 90 graus em relação a linha de voo e após afastamento mínimo de 100 m realizar outra curva de 90 graus seguindo na direção oposta a linha de voo, evitando assim cruzar com os velames que estão sobre a linha de prova.
- 3.10.5. Se considera "retroceder" quando o piloto faz movimentos maiores que 90 graus em relação a linha de voo em distância menor que 100 m e se deslocando em sentido oposto.
- 3.10.6. Respeitar o circuito de tráfego estabelecido no briefing e pelos Juizes de Pista realizando movimentos previsíveis durante o voo com outros paramotores no ar, limitando as curvas em 90 graus e fazendo ultrapassagens no sentido

oposto ao sentido de tráfego (por exemplo: tráfego a esquerda, ultrapassagem pela direita – tráfego a direita, ultrapassagem pela esquerda).

3.11. Testes e Outros Voos

- 3.11.1. Nenhum competidor pode decolar no dia da prova a partir do local da competição sem a permissão do Diretor de Competição ou de um Fiscal de Pista. Esta permissão será dada através do sistema de bandeiras em mastro e bandeiras em punho (bandeirolas).
- 3.11.2. A autorização pode ser concedida para um voo de teste, mas se a prova para essa classe já começou o piloto deve pousar imediatamente e fazer uma nova decolagem para validar a sua prova.
- 3.11.3. Praticar / Treinar antes de uma prova não é permitido nem no local do aeródromo, nem em qualquer outra área, mesmo adjacente ao local da competição.
- 3.11.4. Uma vez que uma competição tenha sido declarada como iniciada, é proibido o reconhecimento do percurso em qualquer aeronave ou veículo.

3.12. Danos no Paramotor / Paratrike de Competição

- 3.12.1. O Diretor de Competição deve ser informado de qualquer dano a um Paramotor sem demora e antes que qualquer intervenção seja realizada. Todas as peças de substituição devem estar em conformidade com as especificações originais. Mudança de qualquer parte importante, como uma asa, motor ou hélice sem comunicar o Diretor da Competição pode incorrer em penalidade ou desqualificação.
- 3.12.2. Qualquer aeronave, hélice e vela poderá ser substituída por item idêntico em caso de danos irreparáveis desde que não causados por culpa do piloto, e que seja item produzido em série (marca e modelo) e previamente autorizado pelo Diretor de Competição. (Ex.: quebra do motor Top80 pode ser substituído por outro de mesma marca e modelo. Dano estrutural numa Asa Flexus 22 pode ser trocada pela mesma asa e modelo. Uma hélice Helix de 1,25m poderá ser substituída pela de mesmo modelo e marca)

3.13. Sinalização de Pista e de Prova

- 3.13.1. Bandeira no Mastro Principal mostrará:

Nenhuma bandeira no display	A janela do campeonato está fechada.
Bandeira Verde	Janela de voo aberta. Autorizada decolagem para participar da prova.
Bandeira Verde e Preta	Janela temporariamente fechada. Os pilotos não podem decolar. No entanto, os que estiverem no ar devem continuar a prova.
Bandeira Preta	Janela de voo fechada. Os pilotos devem pousar imediatamente e não podem decolar. Aplica-se a todos os pilotos.

- 3.13.2. Bandeiras em punho (bandeirolas) com Fiscais de Pista e Juiz de Prova. Os Fiscais de Pista e os Juizes de Prova terão bandeiras (bandeirolas) em mãos que serão utilizadas para autorizar a decolagem ou impedir, em função do tráfego de aeronaves ou condições climáticas desfavoráveis. Em algumas provas de precisão e slalom as bandeiras (bandeirolas) poderão ser utilizadas para sinalizar sobre abertura do gate ou local de pouso, além de indicar a validade ou penalidade ao piloto logo após sua execução.

BANDEIROLA	DECK (Fiscal de Pista)	LOCAL DA PROVA (Juiz de Pista)
Bandeirola Verde	Decolagem autorizada.	Sinaliza que o Gate ou local de aterragem está aberto e o piloto deve prosseguir na prova. Iniciada a prova pelo competidor, a bandeirola verde levantada pelo Juiz de Prova indica que o competidor cumpriu a etapa e foi devidamente julgado.
Bandeirola Vermelha	Decolagem não autorizada. O piloto deve aguardar.	Sinaliza que o Gate ou local de aterragem está fechado e o piloto deve aguardar em voo. Iniciada a prova pelo competidor, a bandeirola vermelha levantada pelo Juiz de Prova indica que o competidor cometeu alguma infração/penalidade.
Bandeirola Preta	A janela foi fechada. O piloto deve abandonar a área de decolagem.	Sinaliza que o Gate ou local de aterragem está fechado e o piloto deve pousar. O piloto que receber a bandeira preta durante a prova foi desclassificado da prova e deve pousar imediatamente.

3.14. Obstruções na Área de Pouso e de Prova

- 3.14.1. No caso de um incidente ocorrido ou de uma obstrução na área de prova, e de decolagem e pouso, um Fiscal de Pista deve levantar uma bandeirola vermelha indicando que aterragens, decolagens e pouso não devem ser realizadas naquele local.
- 3.14.2. Os pilotos que retornam de uma prova devem pousar na área de pouso alternativa designada (que será informado dependendo da condição do vento), ou se não estiver disponível, distante da área onde se observa algum incidente.
- 3.14.3. Os pilotos devem observar e cumprir todas as sinalizações dos Fiscais de Pista, além de liberarem o mais rápido possível o local após a aterragem, pois outros pilotos irão utilizar este local.
- 3.14.4. Se as circunstâncias impedirem que os pilotos façam uma prova devido a algum incidente que obstrua o local, o Diretor de Competição irá decidir se anula parte ou toda prova, ou ainda, permite que os pilotos prejudicados possam realizar a prova em outro momento. Esta decisão será afetada pelas condições climáticas, pelo nascer e pôr do sol, pelo tempo de evento, e pelo o número de pilotos afetados.

4. PROVAS

4.1. Geral

- 4.1.1. O quadro oficial de avisos é o lugar onde todas as informações necessárias aos competidores será exibida: horários de briefing, horário de abastecimento, aberturas de janela, programação do dia posterior, etc.. O que quer que seja de informação oficial atual estará no quadro de avisos. É importante que os competidores verifiquem regularmente este quadro de avisos. O quadro de avisos poderá ser fixo no local da competição e/ou de maneira eletrônica disponível no site do evento. O placar do evento também será disponibilizado fisicamente e/ou de maneira eletrônica no site. O Chefe de Apuração irá anotar o momento de publicação de cada nota para manter o controle de protestos. Não será considerada nenhuma desculpa para o desconhecimento das informações e da pontuação que foi postado.
- 4.1.2. Para contar como prova válida do campeonato, todos os pilotos de uma classe devem ter a oportunidade de ter pelo menos um voo de competição dentro do tempo de realização da prova.
- 4.1.3. Será permitido uma única decolagem por piloto e em cada prova, e a prova deverá ser voada apenas uma vez, salvo indicação em contrário na descrição de provas.
- 4.1.4. **Regra dos 5 Min:** No entanto, um piloto poderá retornar ao local de aterragem dentro de 5 minutos após sua decolagem por razões de segurança. Neste caso o piloto será autorizado a reiniciar a prova sem penalidade, mas o piloto não poderá se beneficiar deste procedimento, sendo que eventuais pontuações referentes a decolagem e precisão serão validas os da primeira tentativa, e se a prova envolver tempo este valor será adicionado ao tempo total da prova. O reabastecimento não é permitido.
- 4.1.5. Se por motivo do tempo de início e fim das provas o piloto que pousou na regra dos 5 min não conseguir completar a prova, ele recebera os pontos equivalentes ao seu primeiro voo, mesmo que incompleto.
- 4.1.6. As provas entre as classes podem ser distintas, a critério do Diretor de Competição.
- 4.1.7. Uma prova poderá combinar outras provas ou ser executada de maneira independente, mas terá uma prioridade declarada para contar como prova nos quesitos de navegação, economia e precisão.

4.2. Período de Provas

- 4.2.1. Os tempos para a decolagem, abertura e fechamento de janelas de decolagem e pouso, passagem pelos portais e *waypoints* será informado no briefing. Se o início da prova é atrasado, os tempos de prova serão correspondentemente retardados.
- 4.2.2. Um piloto deve ser considerado em prova a partir do momento que entra na área de decolagem, até o momento em que deixa a área de pouso no final da prova, ou no caso de *outlandings* (pouso fora da área), quando pessoalmente retorna ao local do evento e comunica os Fiscais de Pista.
- 4.2.3. O Diretor de Competição pode suspender o voo depois que as decolagens começaram se ele considera que para continuar é perigoso. Se o período de suspensão é suficientemente longo para dar uma vantagem desleal a qualquer competidor, a prova será cancelada. Uma vez que todos os competidores em uma classe decolaram ou tiveram a oportunidade de fazê-lo, a prova não será cancelada, exceto por razões de força maior ou a critério do Diretor de Competição em virtude das condições meteorológicas. Neste caso a bandeira PRETA será colocada na área de decolagem e pouso indicando que a janela fechou e que todos pilotos devem retornar. Mensagens via rádio poderão servir para comunicar com os pilotos.

4.3. Tipos de Provas

- 4.3.1. Existe um **Catálogo de Provas** com os critérios de pontuação que faz parte da documentação deste campeonato. O Diretor de Competição se esforçará para definir as provas dentro deste catalogo, mas pode em virtude das condições meteorológicas e de tempo executar uma combinação ou variante destas provas, sem com isto perder a validade da competição.
- 4.3.2. As provas são divididas em 3 categorias:

- Navegação (N): Plano de voo, tempos estimados, e velocidade. Sem limitação de combustível.
 - Economia (E): Autonomia, velocidade e duração de combustível. Com limitação de combustível.
 - Precisão (P): Passagens por Gates, chutar bastões, derrubar cones e pousos na mosca.
- 4.3.3. Para que o campeonato seja válido tem que ocorrer peelo menos 3 provas distintas com pontuação declarada em uma das categorias. Deverá ser realizado pelo menos uma prova declarada de navegação, uma de economia e uma de precisão.
- 4.3.4. As provas definidas pelo Diretor de Competição podem ter apenas uma categoria ou combinar com outras categorias de provas, desde que a prova seja declarada válida para a categoria mais relevante.
- 4.3.5. A proporção de provas acumuladas no campeonato será aproximadamente de 1/3 para cada categoria.
- 4.3.6. A pontuação final do piloto será definida adotando-se o peso de 1/3 para cada categoria, sendo que os valores individuais de Navegação, Economia, e Precisão serão obtidos pela média aritmética dos resultados das provas de mesma categoria.

5. ANDAMENTO DAS PROVAS

5.1. Ajuda Externa para Competidores

- 5.1.1. Ajuda de assistentes é encorajada até que um competidor esteja na área de decolagem e pouso ou adentrando na área específicas de checagem. A partir desse ponto toda a ajuda externa é proibida, exceto por um Fiscal de Pista, Juiz de Prova ou pessoas expressamente nomeadas pelo Diretor de Competição, até o momento em que o competidor deixa a área e termine a prova, ou ter pousado fora de área. Assistência de outros competidores não é permitida a menos que autorizado por um Juiz de Pista.
- 5.1.2. Todos os pousos e decolagens na competição devem ser feitas a pé sem a assistência não autorizada de terceiro, qualquer tipo de veículo ou de qualquer fonte de alimentação externa, com exceção do uso de trem de pouso da classe Paratrike (Paramotor com rodas).
- 5.1.3. É proibida qualquer ajuda na navegação ou localização térmica por não competidores que estão voando na região. Isto é para assegurar tanto quanto possível que a competição seja realizada entre pilotos sem ajudas externas.
- 5.1.4. No caso de portadores de deficiência física, especificamente de mobilidade, a ajuda externa através de assistentes é permitida desde que seja previamente aprovada pelo Diretor da Competição.

5.2. Áreas de Decolagem e Pouso

- 5.2.1. São áreas definidas para a realização das provas com cerca de 100 x 100 m.
- 5.2.2. A menos que informado de outra forma, todos os pousos e decolagens devem ser realizados no local designado.
- 5.2.3. Cada área de pouso, decolagem e de prova deve contar com uma biruta tão próximo quanto possível do seu limite.
- 5.2.4. O organizador não medirá esforços para garantir que não existam obstáculos significativos dentro de 200m do limite de uma área de pouso e decolagem.
- 5.2.5. A menos que seja informado de outra forma, as penalidades serão atribuídas aos pilotos se qualquer parte de seu corpo ou do Paramotor tocar o solo fora da área limitada para pouso e decolagem, com exceção de disposições de emergência dada no briefing.

5.3. Área de Segurança

- 5.3.1. Área de segurança é um local restrito indicado pelo Diretor de Competição. Quando o equipamento estiver nesta área o equipamento não pode ser tocado, exceto para ser movimentado para dentro e fora da área, sem a devida permissão do Diretor de Competição.

5.4. Quarentena

- 5.4.1. Esta é uma área claramente demarcada para o qual aeronave e/ou pilotos devem ir quando solicitado pelo Diretor de Competição, normalmente para fins de preparação da prova, pontuação, medição de combustível, verificação de lacres, sistemas de combustível, selos de telefone, lacre dos dispositivos de localização etc. Uma vez em quarentena e sem a permissão expressa do Diretor da Competição, os pilotos não podem se comunicar com ninguém e não podem modificar ou alterar a configuração de suas aeronaves e itens transportados.
- 5.4.2. Competidores que não respeitarem estas regras são passíveis de punição, incluindo desclassificação.

5.5. Limite do Aeródromo

- 5.5.1. O limite do aeródromo é a fronteira definida pelas áreas de prova, pouso e decolagem, incluindo os limites do NOTAM.

5.6. Decolagem

- 5.6.1. Nenhum piloto pode decolar sem autorização do Diretor de Competição ou Fiscal de Pista, e sem receber a bandeirola verde de sinalização válida.
- 5.6.2. Cada piloto tem que estar certo que seu equipamento está em devida condição antes de decolar. Caso contrário, não tente decolar.
- 5.6.3. A decolagem é permitida com a janela aberta e sob autorização do Fiscal de Pista. Algumas provas podem estabelecer uma ordem de decolagens entre pilotos e ligadas a um ou outro Fiscal e/ou Juiz de Pista.
- 5.6.4. Cada competidor terá geralmente apenas uma decolagem para cada prova e a prova pode ser voada apenas uma vez, a não ser que descrito de maneira distinta no briefing da prova e com exceção a “Regra dos 5 min” para pouso de emergência.
- 5.6.5. Antes de decolar qualquer piloto e/ou seu Paramotor podem ser inspecionados para verificação de possíveis contravenções aos regulamentos e regras. É dever dos competidores ajudar os Fiscais de Pista e Juizes de Prova realizarem esta inspeção.
- 5.6.6. Exceto em provas especificadas, uma decolagem abortada não traz, em princípio, qualquer penalidade. No entanto, o piloto deve cumprir as instruções dos Fiscais de Pista para acelerar o processo de decolagem, caso contrário o piloto corre o risco de perder sua vez e ser colocado no final da fila de decolagem.
- 5.6.7. No caso em que a ordem de decolagens seja estipulada, os Fiscais de Pista podem limitar o número de pilotos prontos na área de decolagem e o restante deve ir se posicionando próximo a esta área para não atrasar a realização da prova. Se perder sua hora de decolar poderá não ter outra oportunidade de fazê-lo, zerando a prova.
- 5.6.8. No caso de uma prova com medida de tempo a partir da decolagem, o relógio começará a funcionar no momento em que o Fiscal de Pista autoriza a decolagem, sendo que o piloto pode subsequentemente decolar a qualquer momento.
- 5.6.9. É considerada como decolagem realizada com sucesso quando a vela não toca mais o solo após sua inflagem e o Paramotor deixa de ter contato com o solo cerca de 10 segundos após o início do processo.

5.7. Pouso

- 5.7.1. Todos os pousos, a menos que informado de outra forma, devem ser realizados inteiramente dentro da área de decolagem e pouso. O piloto pode ser passível de penalidade se ele ou qualquer parte de seu Paramotor tocar o chão fora desta área.
- 5.7.2. Após o pouso, os pilotos devem imediatamente remover seus equipamentos para uma área de descanso, exceto quando a prova exigir autorização dos juizes para se retirar do local. Recomenda-se que competidores vejam o quadro oficial de avisos o mais rapidamente possível após o pouso para obter as últimas informações.
- 5.7.3. Nas provas de precisão, onde os pilotos têm que aterrissar sobre uma área demarcada, na **classe PF** o objetivo é que o piloto faça um bom pouso sobre seus dois pés e sem cair. “*Caindo como resultado do pouso*” será interpretado como:
 - BOM: Se o piloto cai sobre um único joelho, obtém sua pontuação normalmente;
 - RUIM: se o piloto cai com os dois joelhos ou quando qualquer parte do equipamento toca o solo², pontuação zero na prova de precisão.
- 5.7.4. Na **classe PL** o objetivo é que o piloto faça um bom pouso depois de ter conduzido sua aeronave sem qualquer dano. Uma pontuação zero será dada quando se notar um dano nas rodas ou na parte estrutural ocasionada entre a decolagem e a aterragem por motivo do piloto. Pane de motor e tentativa de religar frustrada em voo não é considerado dano e não incorrerá em penalidades. Capotamento resultará em pontuação “zero” nas provas de precisão.
- 5.7.5. Uma aterragem é considerada como tendo sido concluída com êxito quando a asa toca o chão após os pés do piloto ou todas as rodas do Paratrike ter tocado o solo.
- 5.7.6. Nas provas onde o piloto é obrigado a desligar seu motor acima de 500 pés, o motor deve ser desligado com hélice estacionária por um período mínimo de 60 segundos antes de qualquer parte da aeronave, ou o piloto tocar o solo. Para aeronaves com embreagem onde a hélice pode continuar a girar sob inercia, se interpreta como “*motor desligado*” o momento que o som do motor é suprimido, entretanto, sinais do piloto como movimentar as pernas, ou contato via rádio pode ser solicitado no briefing das provas para facilitar o entendimento dos Juizes de Prova.
- 5.7.7. Os pilotos devem procurar limpar a área de pouso o mais rapidamente possível.
- 5.7.8. Os pousos fora da área de aterragem designado sem motivo de segurança, mas dentro do limite do campo de aviação vai resultar numa penalidade de 20% sobre a pontuação obtida naquela prova, exceto quando definido diferente pelas regras da prova.
- 5.7.9. Os pousos fora do limite do aeródromo são consideradas pousos fora da área do evento – “*outlandings*”.

² Não existe qualquer penalidade se parte do Paramotor tocar o solo antes do primeiro toque válido, desde que o pouso seja considerado “BOM”, nas provas de precisão.

- 5.7.10. Pilotos que “abandonam” seus equipamentos na área de pouso e decolagem serão penalizados com dedução de 20% da pontuação obtida na prova resultante do referido pouso.
- 5.7.11. Ao pousar, qualquer piloto e seu Paramotor podem ser inspecionados para verificação de possíveis contravenções ao regulamentos e regras. É dever dos competidores ajudar os Fiscais de Pista e Juizes de Prova realizarem esta inspeção.

5.8. Pouso Fora da Área

- 5.8.1. Qualquer contato do piloto ou Paramotor com o solo fora do limite do aeródromo constituirá um pouso fora da área do evento.
- 5.8.2. Pousos fora da área do evento podem resultar numa pontuação “zero” para a prova, exceto quando dito ao contrário durante os briefings da prova.
- 5.8.3. Pouso fora da área devido a emergência, e fora da regra dos 5 min após a decolagem, não dará direito a reiniciar ou retomar a prova, mas o piloto nas provas de navegação poderá ser pontuado até o momento do pouso desde que seus equipamentos de localização (GNSS, FR, etc.) cheguem aos Juizes de Prova lacrados e o mais breve possível. A prova será pontuada entre o momento da decolagem e o pouso de emergência.
- 5.8.4. Após a aterragem não planejada, o piloto deve dobrar (“repolhar”) sua vela e entrar em contato com a organização o mais rapidamente possível para declarar sua posição através de rádio ou celular. A organização precisa saber do piloto se ele vai decolar deste local ou precisa da equipe de resgate, e se não sofreu qualquer acidente.
- 5.8.5. O procedimento de contato deve ser seguido o tempo todo, mesmo se o piloto, por ter pousado fora da área irá obter score “zero”. Não realizar o contato sem motivo justificável poderá resultar em novas penalidades.

5.9. Emergências

- 5.9.1. Todos os pilotos em emergência e com pouso fora da área devem recolher e “repolhar” suas velas imediatamente como forma de sinalização aos demais em voo. A vela que não tenha sido recolhida dentro de três minutos indica que o piloto possa estar ferido e necessita de ajuda. Qualquer piloto que sobrevoa o local e observe tal situação é encorajado a prestar assistência, evitando qualquer risco para si. Ele deve entrar em contato com a organização o mais breve possível indicar a localização para que seja enviada a equipe de resgate.
- 5.9.2. Uma aterragem de um competidor fora da área de pouso para auxiliar outro piloto que esteja ferido não deve ser motivo de penalidade por esta ação, sendo que a critério do Diretor de Competição terá seu caso estudado para não resultar em desvantagens por ter prestado socorro.

6. CONTROLE DAS PROVAS

6.1. Mapas

- 6.1.1. Será fornecido mapa do local para todos os pilotos que irão competir no momento da inscrição ou pelo menos 1 hora antes da realização da prova de navegação.
- 6.1.2. Os mapas devem mostrar o seguinte detalhe,
- Espaço aéreo com áreas permitidas de voo;
 - Zonas restritas (que não podem ser voadas);
 - Outros dados relevantes para a realização da prova (Waypoints, Gates, etc.).
- 6.1.3. Latitude será designada em Graus, Minutos, e Décimos de minutos com N, S – ex.: DDMMmmmN
- 6.1.4. Longitude será designada em Graus, Minutos e Décimos de minutos com E, W – ex.: DDDMMmmmE

6.2. Distância

- 6.2.1. As distancias serão marcadas em quilômetro com dois decimais (Ex.: 1,25 km), metros e centímetros. Se as distancias são obtidas pelo FR ou através do mapa (escala mínima de 1:50.000, 1cm = 500 m) o valor será arredondado para múltiplos de 100 m.

6.3. Tempos

- 6.3.1. Os tempos e os intervalos de tempo serão medidos em hora, minuto e segundo (HH: MM: SS).
- 6.3.2. A prova é considerada iniciada no momento em que o primeiro piloto estiver pronto para a decolagem e termina no momento em que o último piloto tenha pousado e deixado a área de pouso.
- 6.3.3. A precisão dos tempos será de 1/10 de segundo para tomada de tempo manual com arredondamento para baixo (precisão de 0,1 seg). Ex.: 35,272 seg = 35,2 seg
- 6.3.4. A precisão dos tempos será de 1/100 de segundo para tomada de tempo com dispositivo eletrônico com arredondamento para baixo (precisão de 0,01 seg). Ex.: 34,325 seg = 34,32 seg

- 6.3.5. No caso de pane do sistema eletrônico de tomada de tempo no meio da prova, o tempo passará a ser tomado com precisão de 1/10 e os tempos obtidos pelo sistema eletrônico serão transformados em décimos de segundos, eliminado o último dígito com arredondamento para baixo (Ex.: t=5,28 seg se transforma em t=5,2 seg).
- 6.3.6. Os tempos na decolagem são normalmente tomados no momento em que os pés de um piloto, ou a última roda sai do chão.
- 6.3.7. Em provas específicas, o tempo de decolagem poderá ser medido a partir da autorização do Fiscal de Pista, ficando a critério do piloto decolar naquele momento ou aguardar situação mais adequada.
- 6.3.8. Os tempos no pouso são normalmente tomados no momento em que os pés de um piloto ou qualquer outra parte do piloto ou Paramotor toca o solo.
- 6.3.9. Tempos também poderão ser tomadas quando o piloto começa tocando um bastão de tempo ou voa em cima de observador ou atravessa um portão de partida / chegada, conforme informado para cada prova em questão.

6.4. Velocidade Média

- 6.4.1. A velocidade média será obtida pelo comprimento conhecido do trecho dividido pelo intervalo de tempo percorrido entre o SP (*Start Point*) e o FP (*Finish Point*) da prova.
- 6.4.2. A medida será em km por hora com uso de dois decimais (ex.: 30,52 km/h)

6.5. Combustível

- 6.5.1. O consumo de combustível poderá ser medido por peso ou volume nas provas de economia. A quantidade de combustível inclui a mistura de óleo nos motores 2 tempos.
- 6.5.2. As medidas de volume devem ser realizadas dentro da faixa de +/- 5° C de diferença entre as medidas de todos os competidores da mesma classe.
- 6.5.3. No caso de pesagem e necessidade de conversão do peso em volume, será adotada a densidade de um litro de combustível, 1 litro = 0,74 kg = 740 gramas.
- 6.5.4. Nas provas de economia o abastecimento dos Paramotores deverá seguir as orientações dadas nos briefings e será obrigatoriamente acompanhada pelos Juízes de Prova e Fiscais de Pista. Os tanques reabastecidos serão então lacrados e qualquer violação destes lacres será motivo de desclassificação do piloto da prova.
- 6.5.5. Competidores devem ser capazes de demonstrar que seu sistema de combustível está totalmente vazio.
- 6.5.6. O uso de tanque auxiliar para visualização do consumo preso a redinha é autorizado, sendo que o volume total de combustível disponível será computado pela soma dos dois recipientes.

6.6. Precisão

- 6.6.1. Precisão de pouso e decolagem serão verificados pelos Juízes de Prova, e registrados alternativamente por câmeras de vídeo para eventuais reclamações e protestos.
- 6.6.2. A organização colocará todos os esforços para que todas as aterragens sejam filmadas. Entretanto, caso ocorra dano ou perda da filmagem, permanece válida as anotações dos Juízes de Prova, não tendo o competidor direito a revoo ou impugnação.
- 6.6.3. Caso o competidor tenha seu próprio registro em filmagem e queira colocar para ser avaliado em caso de reclamações e protesto, a critério do Diretor da Competição, o vídeo poderá ser utilizado para tal fim desde que seja julgável e que não tenha sido editado. Estas filmagens somente serão aceitas dentro do período de 1h após a divulgação do resultado e que não deixem dúvidas sobre a pontuação.

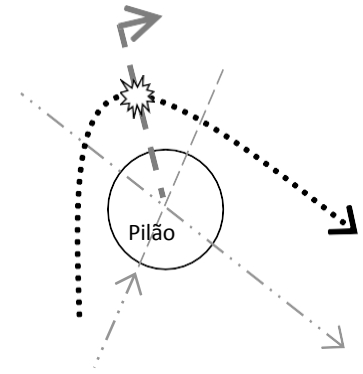
6.7. Bastões e Cones

- 6.7.1. Algumas provas envolvem o uso de bastões (*slalom poles*). Um toque válido é definido como sendo qualquer contato do piloto ou da estrutura no bastão, podendo ser com anotação manual ou através de sensores de impacto.
- 6.7.2. Os bastões devem ter no mínimo 1,8 m, cor e dimensão que permita ser visível de 250 m de distância, e construído flexível na base e com material leve que não cause danos ao equipamento do Paramotor.
- 6.7.3. Os cones são elementos de toque próximos ao chão. Devem ser de plástico e leves o suficiente que permitam ser derrubados com o pé sem machucar o piloto, e pesado o suficiente para que o vento não o desloque.
- 6.7.4. Quando possível as provas serão filmadas para dirimir dúvidas nas reclamações e protestos. Vale o mesmo disposto nos itens 6.6.2 e 6.6.3.

6.8. Pilões Infláveis

- 6.8.1. O objetivo dos pilões infláveis é claramente definir um ponto. O ponto é originado pelo centro da base do pilão e se estende por altura infinita.

- 6.8.2. Um pilão será usado para definir um ponto para ser contornado, ou quando colocado em par definirá um *Gate* (portal) de entrada ou saída.
- 6.8.3. Se a intenção é fazer o contorno no pilão a baixa altura (qualquer parte do Paramotor abaixo da altura do pilão), o pilão deverá ter no mínimo 8m de altura.
- 6.8.4. Uma passagem válida será considerada quando se observa claramente que o corpo do piloto é facilmente observado contornando o pilão, e que nenhuma parte da vela, Paramotor ou corpo do piloto toque o pilão ou o chão.
- 6.8.5. É de responsabilidade do piloto mostrar claramente aos Juízes de Prova que está contornando o pilão. Em caso de dúvidas prevalece as anotações dos Juízes de Prova.
- 6.8.6. Quando possível as provas serão filmadas para dirimir dúvidas nas reclamações e protestos. Vale o mesmo disposto nos itens 6.6.2 e 6.6.3.



6.9. Pontos de Passagem (*Gates*), e de Controle (*Turnpoints, Timing Gates e Marcadores*)

- 6.9.1. Os *Gates* são normalmente uma linha entre 50 e 250 m de largura total perpendicular a linha de voo e podem ser do tipo declarado e visível, de passagem abaixo da altura dos pilões, ou desconhecido distribuído ao longo do percurso. Os *Gates* devem ser atravessados na direção do percurso da prova
- 6.9.2. Os *Turnpoints* ou Marcadores são cilindros de 250m de raio em torno de um objeto ou ponto e com altura infinita e podem ser do tipo declarado e visível, de contorno abaixo da altura dos pilões, ou desconhecido ao longo do percurso (*Hidden Gates*).
- 6.9.3. Os pontos de controle da prova podem ser definidos como um ponto geográfico no relevo, um marcador no solo (pilão), um marcador de pouso (área alternativa), ou um toque nos bastões.
- 6.9.4. A comprovação de ter atingido um ponto de passagem ou de controle será realizado através de observação dos juízes de prova, cronometragem, sensores de passagem, ou em caso de navegação, através dos equipamentos eletrônicos de registro do voo (FR).

6.10. Registro do Voo

- 6.10.1. O registro do voo de navegação será feito através de equipamentos eletrônicos (*FR- Flight Recorder*) fornecidos pelo próprio piloto. É permitido até dois FR por Paramotor.
- 6.10.2. Antes do início das provas, cada FR deve ser apresentado ao Chefe de Apuração para inspeção e registro do tipo e número de série.
- 6.10.3. O aparelho deve estar devidamente identificado com o nome do piloto e seu número de competidor. Se possível, esta informação deve ser introduzida na memória do aparelho e todos os outros registros devem ser transferidos e apagados do FR.
- 6.10.4. Serão aceitos FR's capazes de gerar arquivos IGC ("*tracklog do voo*"), GNSS convencionais incluindo smartphones que se utilizam de aplicativos do tipo XCsoar ou XCtrack desde que previamente inspecionados e aceitos pelo Chefe de Apuração.
- 6.10.5. Os equipamentos devem ser operados em estreita concordância com o procedimento do fabricante e orientado pelo Chefe de Apuração. Os aparelhos serão inspecionados e aqueles que tiverem sido abertos para manutenção ou danificados serão rejeitados.
- 6.10.6. Iniciada a competição, o mesmo FR deverá ser utilizado ao longo de todas as provas de navegação. No caso de 2 FR's, deverá ser identificado o principal (1) e o secundário (2). O julgamento será feito pelo FR principal, e o secundário somente será verificado em caso de problemas no FR (1).
- 6.10.7. O piloto deve trazer o cabo de transferência de dados e ter a mão cópia do software de transferência, caso a organização solicite para poder ler os dados de seu equipamento.
- 6.10.8. É responsabilidade do piloto garantir que o aparelho opere adequadamente e tenha capacidade e funções para ser um FR na competição (gerar e transferir arquivos IGC). Além de garantir, por exemplo, se possui carga suficiente para a prova, se a antena está posicionada corretamente, se os dados coletados são suficientes, etc.
- 6.10.9. Todo FR já devidamente aprovado e registrado na competição deverá ser apresentado aos Fiscais de Pista para inspeção imediata antes da decolagem. Os aparelhos serão colocados em funcionamento pelo piloto, inseridos em invólucros lacrados pelos Fiscais de Pista e colocados em local não visível ao piloto. O som do aparelho deve ser desligado e o invólucro não deve permitir que o piloto tenha acesso visual a sua tela.
- 6.10.10. Ao pousar o piloto deve entregar imediatamente seu FR aos Juízes de Prova ou Fiscais de Pista, que irão verificar se o lacre permanece como foi realizado. Qualquer demora na entrega do FR e/ou indicio de violação o piloto será desclassificado da prova e receberá pontuação zero. Os Juízes ou Fiscais serão responsáveis em receber o aparelho e encaminhar ao Chefe de Apuração.
- 6.10.11. O status do registro de voo relativo a outras formas de evidencia segue o seguinte:

- Todo competidor nas provas de navegação deve levar um FR (recomendamos GPS convencionais) que será utilizado como primeira evidencia;
- No caso de falha do FR primário, um segundo FR (GPS ou smartphone) do piloto, desde que previamente inspecionado e registrado poderá ser utilizado para comprovação.

6.10.12. Os pilotos devem ser capazes de ligar e desligar seu aparelho sem retirar o FR do invólucro selado ou fornecer o aparelho já ligado antes de serem colocados dentro do invólucro pelo Fiscal. Não será permitido aos pilotos abrir e fechar os invólucros depois de lacrados para a prova.

6.10.13. A zona de pontuação para FR é independente de qualquer outra zona ou setor da prova. Uma zona de pontuação será normalmente um cilindro de 250 m de raio e de altura infinita (limitada ao NOTAM). Para marcar a pontuação, um ponto de navegação deve estar dentro deste círculo, ou a linha que conecta dois pontos sequenciais deve passar através do círculo.

6.10.14. Passagens muito veloz e nas extremidades do cilindro de uma zona de pontuação podem não ser registradas pelo FR, sendo de responsabilidade do piloto voar dentro da área de pontuação de maneira a permitir que seu FR registre adequadamente este ponto.

6.10.15. Tempo de passagem pelos “Gates” quando obtidos através do FR são definidos como no SP (*Start Point*) imediatamente antes de cruzar a linha e no FP (*Finish Point*) imediatamente após a linha ser cruzada.

6.11. Limites de Altitude

6.11.1. Não obstante as disposições normais do local de voo, o Diretor de provas pode impor alturas mínimas e máximas ao voar algumas provas (ou partes), com aplicação de penalidades por violação. Constatação será realizada pelo FR, tendo em conta um range de +/- 50 m de correção devido a precisão na altitude do FR.

7. PONTUAÇÃO (SCORING)

7.1. Geral

7.1.1. O sistema de pontuação a ser utilizado está especificado no Catalogo de Provas, incluindo formulas, procedimentos e penalidades específicas.

7.1.2. Nas provas de precisão e economia o elemento decisivo é normalmente a acurácia e/ou o intervalo de tempo / velocidade para o piloto completar a prova acrescido dos tempos de penalidades que sofreu durante a realização da prova.

7.1.3. Nas provas de navegação, a pontuação é clássica por tempo, distancia, e por número de elementos cruzados durante a prova.

7.1.4. O resultado de cada prova pode ser transformado em pontos em função da posição de cada competidor, ou ser expressa em forma de soma aritmética das pontuações de cada etapa realizada dentro da prova.

7.1.5. O máximo valor de cada prova será de 1000 pontos. Os resultados das provas serão em geral normalizados pelo melhor desempenho segundo a formula a seguir:

$$P = Q / Q_{max} \times 1000$$

Onde: Q = Pontuação do Piloto, Q_{max} = Melhor pontuação da prova, P = Pontuação Final do Piloto
As pontuações Q e Q_{max} são considerados após aplicadas as penalidades.

7.1.6. O piloto poderá receber penalidades com pontuação “zero” ou desconto de 20% do score obtido conforme item 8 a seguir, além das penalidades definidas especificamente para as provas.

7.2. Proporção entre as Categorias de Provas

7.2.1. O objetivo do Diretor de Competição é assegurar que a proporção das pontuações acumuladas durante o campeonato seja de aproximadamente:

- Navegação: (N) 1/3
- Economia: (E) 1/3
- Precisão: (P) 1/3

7.2.2. As provas podem ter apenas uma categoria ou combinar com outras categorias de provas, desde que a prova seja declarada válida para a categoria mais relevante, tendo seu resultado atrelado especificamente a esta categoria (Navegação, Economia e Precisão).

7.2.3. A pontuação final do piloto será definida adotando-se o peso de 1/3 para cada categoria (N+E+P) /3, sendo que os valores de N, E, e P serão obtidos pela média aritmética dos resultados das provas de mesma categoria.

- N (navegação) Pontuação das provas de navegação (N1, N2, N3, etc.)
- E (economia) Pontuação das provas de economia (E1, E2, E3, etc.)
- P (precisão) Pontuação das provas de precisão (P1, P2, P3, etc.)

7.2.4. Uma pontuação dada a um competidor para uma prova deve ser expressa com número inteiro mais próximo, sendo o valor 0,5 arredondado para mais. (Ex.: 600,25 = 600; 892,50 = 893; 783,68 = 784). Este critério se aplica a pontuação de cada prova e ao resultado final da competição.

7.3. Vencedor da Competição

7.3.1. O vencedor do campeonato em cada subclasse será o piloto que obteve o maior número de pontos, limitado a 1000 pontos, e de acordo com a formula a seguir:

$$S = \frac{(\text{Soma N} / \text{número de provas N}) + (\text{Soma P} / \text{número de provas P}) + (\text{Soma E} / \text{número de provas E})}{3} \leq 1000$$

7.4. Folhas de Pontuação (sumulas)

- 7.4.1. Sumulas devem registrar a data da prova, a data e horário que a pontuação foi publicada, o número da prova, as classes envolvidas, o nome e número dos competidores e sua pontuação.
- 7.4.2. As sumulas devem ser marcadas como “Provisória” e “Oficial”, ou se um protesto está envolvido como “Final”.
- 7.4.3. Um sumula “Provisória” só se torna “Oficial” quando as reclamações foram respondidas pelo Diretor da Competição. As pontuações podem não ser alteradas quando uma sumula “provisória” se transforma em “Oficial”. Uma sumula se transforma em “Final” somente depois que todos os protestos forem julgados.
- 7.4.4. Um piloto não voando em uma determinada prova deve ser marcado **DNS** (“*Did Not Start*”) na folha de pontuação e não receber pontuação.
- 7.4.5. Um piloto que não finalizou a prova deve ser marcado como **DNF** (“*Did Not Finish*”) na folha de pontuação e receber os pontos equivalentes à sua atuação.
- 7.4.6. Um piloto que é desclassificado da prova deve ser marcado **DSQ** (“*Disqualified*”) e não terá pontuação na prova.

7.5. Andamento das Provas e Empates

- 7.5.1. O Diretor de Competição, em função do número de participantes e o tempo disponível para concluir a competição poderá aplicar o critério de seletiva para as provas semifinais e finais em função da colocação dos competidores até aquele momento, reduzindo para 50% dos participantes na semifinal e, 25% na prova final. No caso de número ímpar de participantes na subclasse, 50% e 25% serão arredondados para cima (Ex.: 13 participantes, 50% = 6,5 = 7 primeiros colocados vão para a semifinal, 13/4 = 3,25 = 4 primeiros vão para a final)
- 7.5.2. Se ocorrer empate entre competidores o Diretor de Competição poderá aplicar os seguintes critérios:
- Utilizar como critério de desempate o resultado da prova final já na média aritmética das provas de precisão (P), subsequentemente de navegação (N) e por fim a de economia (E);
 - Realizar uma prova de desempate com pelo menos 2 categorias de voo (p.ex: navegação e precisão);
 - Desenvolver uma prova específica de batalha entre competidores empatados nas 3 primeiras colocações, um contra o outro, com tomada de tempo.

7.6. Moderação

- 7.6.1. Um critério para ser utilizado quando a opinião da maioria dos pilotos difere das diretrizes do Diretor de Competição sobre as condições climáticas para voar certa prova. Este procedimento tenta evitar que algum piloto receba uma pontuação elevada apenas por ter enfrentado o desafio de voar em condições consideradas inadequadas pela maioria dos pilotos.
- 7.6.2. Se menos que 50% dos pilotos da classe iniciam a prova, a pontuação neste caso será reduzida proporcionalmente “*pro-rata*” e de acordo com a formulação abaixo.

$$\text{Pontuação Final do Piloto} = Ps \times @\text{MINIMO}(1, (Ts / Tc) * 2)$$

Onde:

Ps = Pontuação do Piloto após todas as penalidades

Ts = Total de pilotos que iniciaram a prova (após a regra dos 5 Minutos);

Tc = Total de pilotos na subclasse.

8. PENALIDADES

8.1. Geral

8.1.1. Em geral, qualquer violação das regras e dos regulamentos, segurança de prova ou da prova irá resultar em penalidades

8.2. Desclassificação (DSQ)

8.2.1. As ações que normalmente resultam em desclassificação do piloto e que fazem ele ficar em último lugar no placar da prova e/ou eliminação da prova ou da competição são os seguintes:

- Trazer a competição documentos falsos,
- Uso de drogas e entorpecentes;
- Voar sob efeito de álcool;
- Não informar a organização do seu real estado de saúde, queixa médica ou medicação em uso;
- Interferência não autorizada com um Paramotor na área de segurança;
- Utilização de FR adicional não permitido, sem lacre ou outro equipamento proibido;
- Voo fora da área especificada para os Paramotores (fora da área do NOTAM);
- Voo considerado perigoso e manobras não autorizadas;
- Voar sobre área restrita, proibida e/ou sobre público;
- Voo sem uso de capacete;
- Voo sem uso de paraquedas de emergência;
- Voo sem rádio de comunicação;
- Voo sem colete em local com lamina de água;
- Acionar motores perto de pessoas e sem avisar;
- Interferência do piloto no software do GPS;
- Atitudes consideradas antidesportivas com a organização do evento e com os competidores;
- Todo e qualquer atitude que coloque em risco a si e a terceiros.
- Todas as outras penalidades descritas ao longo deste Regulamento e no Catalogo de Provas e que não tenham sido incluídas neste item.

8.3. Pontuação ZERO (100% de penalidade)

8.3.1. Ações que normalmente resultam em uma “Pontuação Zero” para a prova são os seguintes:

- Alterações não autorizadas na asa ou Paramotor;
- Assistência não autorizada durante uma prova;
- Realizar decolagem não autorizada pelo Fiscal de Pista;
- Retirar o seu equipamento do ponto em que pousou antes da autorização do fiscal de pista;
- Quebra da quarentena;
- Pousou fora de uma área de prova onde não é permitido ou não informar pouso fora de área;
- A aeronave desaparece da vista dos fiscais de pista (onde permanecer em vista é uma exigência da prova);
- Saída da área de voo permitida para a prova (onde esta é uma exigência da prova);
- Sair fora do aeródromo de voo que está definido pelo mapa ou que foi brifado na prova;
- Quebra de qualquer regra local imposta pelo regulamento ou pelo Diretor de Competição em um briefing;
- Realizar treinamento quando a janela está fechada ou específico voo de teste não tenha sido permitido;
- Quebra dos lacres do tanque;
- Violação dos lacres do FR;
- O piloto cai com os dois joelhos ou quando qualquer parte do equipamento toca o solo nas provas de precisão³;
- No Paratrike, dano nas rodas ou na parte estrutural ocasionada entre a decolagem e a aterragem por motivo do piloto, e/ou capotagem;
- Todas as outras penalidades descritas ao longo deste Regulamento e no Catalogo de Provas e que não tenham sido incluídas neste item.

8.4. 20% de Penalidade

8.4.1. Ações que normalmente resultam em 20% de penalidade aos pilotos são:

- Decolar fora da área especificada;
- Pousar fora da “área de pouso” especificada mais dentro do aeródromo;
- Atrapalhar o pouso de precisão de um piloto que está se aproximando para realiza-lo;
- Não se posicionar na área de decolagem quando solicitado;

³ Não existe qualquer penalidade se parte do Paramotor tocar o solo antes do primeiro toque válido, desde que o pouso seja considerado “BOM”, nas provas de precisão (5.7.3 e 5.7.4)

- Não seguir as orientações dos Fiscais de Pista;
- Pilotos que “abandonam” seus equipamentos na área de pouso e decolagem;
- Todas as outras penalidades descritas ao longo deste Regulamento e no Catalogo de Provas e que não tenham sido incluídas neste item.