



# REGULAMENTO LOCAL

## OPEN CASA BRANCA 2022 CAMPEONATO BRASILEIRO DE PARAMOTOR E PARATRIKE

24 A 28 DE AGOSTO DE 2022

**ORGANIZADO POR:**

AIRBOYS TEAM – SERGIO KAWAKAMI

**APOIO DA:**

CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE PARAMOTOR - CBPM  
PREFEITURA MUNICIPAL DE CASA BRANCA

**RECONHECIDO POR:**

COMITÊ AERODESPORTIVO DO BRASIL - CAB  
FÉDÉRATION AÉRONAUTIQUE INTERNATIONALE – FAI



REVISÃO	DESCRIÇÃO	DATA
1	REVISAO	22/08/2022
Ø	EMISSÃO INICIAL	05/07/2022

## ABRANGÊNCIA

Este documento define as regras e o regulamento do OPEN CASA BRANCA 2022 - CAMPEONATO BRASILEIRO DE PARAMOTOR E PARATRIKE e foi elaborado combinando a *General Section* e *Section 10 - Microlights and Paramotors – Edition 2020* 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 2020 poderá ser utilizado.

## CATEGORIAS

<i>RPF1Tm – Paraglider Control /Foot-launched /Flown solo / Male</i>	PF1	Paramotor Solo Open
<i>RPF1Tf – Paraglider Control /Foot-launched /Flown solo /Female</i>	PF1f	Paramotor Solo Feminino
<i>RPL1T – Paraglider Control / Landplane / Flown solo</i>	PL1	Paratrike solo
<i>RPL2T – Paraglider Control / Landplane / Flown with two persons</i>	PL2	Paratrike duplo

Serão realizadas provas de **Navegação, Precisão e Economia**. O catálogo de provas e critérios de pontuação deste campeonato são 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 sub-classe serão realizadas desde que estejam inscritos pelo menos 3 competidores.

## SUMARIO

ABRANGÊNCIA .....	1
CATEGORIAS .....	1
SUMÁRIO .....	1
1. GERAL .....	2
2. REGRAS GERAIS DA COMPETIÇÃO .....	4
3. SEGURANÇA DE VOO.....	5
4. PROVAS .....	9
5. ANDAMENTO DAS PROVAS .....	10
6. CONTROLE DAS PROVAS .....	13
7. PONTUAÇÃO (SCORING) .....	16
8. PENALIDADES .....	17

## 1. GERAL

### 1.1. Introdução

- 1.1.1. As Regras e Regulamentos para o OPEN CASA BRANCA 2022 - CAMPEONATO BRASILEIRO DE PARAMOTOR E PARATRIKE, estão neste documento e no Anexo denominado “*Catálogo de Provas*”. Estes documentos foram elaborados com base no Código FAI, *General Section* e *Section 10 – Microlights and Paramotors – Edition 2020* e no Catálogo de Provas do Anexo 4 da Seção 10, Edição 2020. 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 2020 poderá ser utilizada.
- 1.1.3. Os objetivos do OPEN CASA BRANCA 2022 - CAMPEONATO BRASILEIRO DE PARAMOTOR E PARATRIKE:
- Determinar o Ranking Brasileiro de Paramotor 2022;
  - Classificar pilotos para as futuras competições internacionais FAI;
  - Oportunizar que os pilotos pontuem no Ranking Mundial;
  - Incentivar a participação em eventos competitivos e promover a integração entre pilotos;
  - Incentivar os fornecedores de equipamentos a desenvolver melhorias de desempenho.
- 1.1.4. Qualquer pessoa participando, ou de alguma forma relacionada com o OPEN CASA BRANCA 2022 - CAMPEONATO BRASILEIRO DE PARAMOTOR E PARATRIKE (incluindo *freeflyers*), deve estar vinculado às regras da competição e aceitar todas as consequências decorrentes da participação no evento.
- 1.1.5. Os Pilotos Brasileiros devem estar devidamente cadastrados e em dia no sistema da Confederação Brasileira de Paramotor - CBPM e deverão apresentar a licença CAB-FAI válida na modalidade Paramotores.
- 1.1.6. Os Pilotos estrangeiros deverão apresentar licença FAI válida na modalidade Paramotores.

## 1.2. Local do Evento

- 1.2.1. AEROPORTO MUNICIPAL DE CASA BRANCA – SÃO PAULO – BRASIL  
 ICAO SSCB - 21°47'17"S 47°3'20"W  
 Altitude: 2.345 ft (714,76m)  
 Rodovia SP 340, Km 239 (acesso pela Estrada Municipal, s/n)  
 QG do Campeonato – Hangar do Instituto ADB

## 1.3. Programação das Atividades

Voos de Reconhecimento e Treinamento:	22 e 23 de agosto	6:00 as 18:00hs
Credenciamento e Check de Equipamentos:	24 de agosto	8:00 as 11:00hs
Cerimônia de Abertura:	24 de agosto	14:00hs
Briefing de Segurança:	24 de agosto	16:00hs
Coquetel de Confraternização	24 de agosto	17:00hs
Realização das Provas:	25 a 27 de agosto	06:00 as 18:00hs
	28 de agosto	06:00 as 12:00hs
Premiação e Encerramento:	28 de agosto	14:00hs

- 1.3.1. Durante o período de voos de reconhecimento e treinamento (22 e 23/08), todo o apoio e infraestrutura local será por conta do piloto e da sua equipe, devendo solicitar autorização prévia para a organização para utilização do espaço aéreo, devendo ainda comunicar-se com o responsável pelo controle aéreo que fornecerá informações sobre os limites de uso do espaço aéreo naquele dia. A organização definirá procedimentos e regras de segurança para que os pilotos possam operar durante estes dias de treinamento, mas não estarão disponíveis sistemas de som, resgate, apoio, ambulância, sinalizações de pista, apoio com barracas, etc. A infraestrutura do campeonato se iniciará às 8hs do dia 24/08 e estará finalizada por volta das 16 hs do dia 28/08. A programação poderá sofrer alterações, caso ocorra, serão comunicadas nos próximos boletins ou até mesmo durante o evento pelos canais oficiais do evento.

## 1.4. Staff do Evento

- 1.4.1. O Staff da competição é formado por uma equipe de profissionais nomeada pela CBPM – Confederação Brasileira de Paramotor e que consta da lista abaixo:

– Diretor do Evento	Sergio Kawakawi
– Diretor da Competição	Samuel Rocha
– Apuração e Arbitragem	Zenilson Rocha
– Juiz	Fernando Pinho
– Juiz	Mauro Villa
– Fiscal	Nani Neme

## 1.5. Formato do Evento

- 1.5.1. O OPEN CASA BRANCA 2022 - CAMPEONATO BRASILEIRO DE PARAMOTOR E PARATRIKE ocorrerá ao longo de 4 dias (de 25 a 28 de agosto de 2022) em Casa Branca – SP, no Aeroporto Municipal.
- 1.5.2. O OPEN CASA BRANCA 2022 - CAMPEONATO BRASILEIRO DE PARAMOTOR E PARATRIKE será considerado válido na sua classe quando ocorrer as seguintes situações:
- Realização de pelo menos 6 provas válidas, sendo pelo menos uma prova de cada tipo, uma (1) de Navegação, uma (1) de Precisão, e uma (1) de Economia e;
  - Ter pelo menos 3 competidores elegíveis em condições de realizar cada uma das provas;
- 1.5.3. É considerada uma prova válida quando todos os competidores daquela classe tiveram a oportunidade de decolar dentro da janela de voo;
- 1.5.4. No caso de condição meteorológica desfavorável que impeça a realização do número mínimo requerido de provas, a competição será declarada nula e sem efeito.
- 1.5.5. 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.
- 1.5.6. 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 formulário on-line até **10/07/2022**. O link está disponível no site do campeonato, a seguir: <https://cbpm.esp.br/open-casa-branca-2022/>
- 1.6.2. O Campeonato esta aberto a todos os países membros ativos e membros associados da FAI.
- 1.6.3. É permitida a inscrição do piloto e copiloto em apenas uma classe.
- 1.6.4. A idade mínima para os competidores é de 18 anos no início da competição.
- 1.6.5. Para se inscrever no Campeonato o piloto deve ter:
  - Certificado de Piloto Desportivo – CPD vigente na modalidade de Paramotor emitido pela CBPM; (para pilotos brasileiros)
  - Licença FAI válida na modalidade de Paramotores;
  - Certificado vigente de Cadastro do Aerodesportista (RBAC103-ANAC);
  - Certificado vigente de Cadastro da Aeronave (RBAC103-ANAC);
  - Pagar a Taxa de Inscrição.
  - No mínimo de 30hs de voo de Paramotor sob seu comando;
- 1.6.6. Taxa de Inscrição: **R\$ 400,00** (quatrocentos reais) para piloto ou co-piloto.
- 1.6.7. Na classe “duplo” (PL2), o piloto deverá indicar na sua ficha os dados do copiloto.
- 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 inicial de segurança e checagem de equipamentos.
- 1.6.9. Se até o dia **10/07/2022** não for preenchido o quórum mínimo de 3 atletas, a classe poderá ser cancelada pela organização do evento e o atleta inscrito notificado. No caso de cancelamento da classe, o atleta poderá optar por participar de outra classe ou declinar da competição e receberá 100% do valor da taxa de inscrição de volta. Não haverá reembolso de taxa de inscrição por desistência do competidor em outras hipóteses.
- 1.6.10. A data limite para inscrição na competição será até as **24:00 hs do dia 10/07/2022**. Entretanto, a organização da competição se reserva no direito de aceitar novas inscrições de atletas a partir do dia 10/07/2022, caso o limite máximo da prova não tenha sido atingido.
- 1.6.11. No site oficial do evento, <https://cbpm.esp.br/open-casa-branca-2022/> serão disponibilizados comunicados oficiais e todo material informativo, inclusive o regulamento local e catálogo de provas.
- 1.6.12. Ao fazer a inscrição on-line, o atleta será adicionado no grupo do *whatsapp ou telegram* oficial do campeonato. Neste canal serão transmitidas as informações gerais e orientações específicas aos competidores, inclusive durante a competição. Não se trata de grupo para discussões, mas um canal de informação oficial da prova entre a organização e os competidores.

## 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 OPEN CASA BRANCA 2022 - CAMPEONATO BRASILEIRO DE PARAMOTOR E PARATRIKE, troféus e/ou medalhas serão concedidas aos 3 primeiros pilotos de maior pontuação de cada sub-classe, sendo 1º, 2º e 3º lugar.

## 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 2020 (**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. Os paramotores devem ser equipados com motores a combustão. Está proibido o uso de motores elétricos nas sub-classes definidas para esta competição. Definição de motor elétrico e à combustão está descrita na Section 10 do Código FAI (**S10- R, 1.4**).
- 2.1.3. Cada Paramotor deve ser disponibilizado durante o período de inscrições para *check* de equipamento que objetiva 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.
- 2.1.4. 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.

- 2.1.5. 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.
- 2.1.6. Um piloto voará durante todo campeonato com um único equipamento estrutural incluindo o parapente, e utilizando o mesmo conjunto de componentes desde o primeiro dia. Contudo, hélices, velas de ignição e ajustes nos carburadores podem ser alterados antes de uma prova na busca de melhor desempenho.
- 2.1.7. Se um piloto deseja mudar qualquer componente, exceto o que descrito no item 2.1.6, 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 6 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 para pontuações provisórias publicadas no último dia de competição, quando o prazo de reclamação será de 2 horas. As reclamações devem ser feitas em impresso apropriado e serão analisadas o mais rápido possível e podem resultar em mudança do placar. (S10 R 4.35)
- 2.2.2. No caso em que um piloto não estiver satisfeito com o resultado da sua reclamação, em seguida, ele pode apresentar um protesto por escrito ao Diretor de Competição em até 6 horas após a publicação do resultado oficial, 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\$250,00 (Duzentos e Cinquenta Reais). Para as provas do último dia de competição este prazo será de 1 hora após publicação oficial. A taxa de protesto será devolvida se o protesto for aceito pela comissão durante a competição. Os protestos somente podem ser feitos sobre decisões do Diretor de Competição, e nunca sobre o julgamento em si. (S10 R 4.36)

## 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 e comunicações via digital (aplicativo tipo *whatsapp*, *telegram* ou similar). 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 de prova e de segurança emitidas nos briefings têm status de regulamento.
- 3.1.5. Os briefings serão filmados e gravados como prova de que as informações foram dadas, podendo auxiliar como prova em caso de aplicação de penalidades, reclamações e protestos.

### 3.2. Equipamento de Segurança Obrigatório

- 3.2.1. Um capacete de proteção 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 capacete 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 na definição desta classe).
- 3.2.3. Celular lacrado para comunicação emergencial nas provas de navegação e economia. Os celulares serão desligados, lacrados e deixados na selete. Devem ser inspecionados pelos fiscais antes da entrada na quarentena/ decolagem e depois de pousar, sendo considerado acessório necessário em caso de emergência. Celulares cujo lacre tenha sido violado entre o momento de entrada na quarentena e pouso (antes de mostrar ao fiscal), será motivo para zerar a prova e desqualificação da competição.
- 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, câmeras ou 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 aos equipamentos devidamente autorizados pelo Diretor de Competição, desde que lacrados e verificados por um Juiz de Prova / Fiscal, 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/Fiscal que deve verificar se o lacre não foi violado. Se um selo/lacre for violado ou o Juiz de Prova/Fiscal 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.

### 3.4. Conformidade com as Leis

3.4.1. Independentemente das exigências e regras da competição, os pilotos devem a todo momento estar cientes das regras aeronáuticas brasileiras e locais 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 estritamente proibido. Qualquer piloto que for avistado ingerindo bebidas alcoólicas antes do final das atividades diárias de voo poderá ser penalizado ou desqualificado da competição.

3.5.2. Qualquer lesão, drogas ou medicação controlada tomada pelo piloto e que pode afetar o desempenho do piloto no ar deve ser comunicada ao Diretor da Competição antes de voar, acompanhada de prescrição médica e/ou atestado médico que autorize o piloto a realizar atividade de voo.

3.5.3. 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.

3.5.4. Controle “*antidoping*” poderá ser realizado em qualquer competidor e em qualquer momento da competição, sem prévio aviso. Informações sobre substâncias proibidas podem ser encontradas no site <https://www.wada-ama.org/en/content/what-is-prohibited>.

### 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 sem aviso prévio 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 para realização da prova, 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, todos os pilotos de PF1 e PF1f devem iniciar seus motores nas costas, ou em último caso contido por um cavalete fixo ao solo / paramento. Certifique-se antes de dar a partida de ter realizado todo o *check-list* de pré-voos, principalmente certificando-se que seu acelerador se mova sem qualquer obstrução.

3.8.2. Os motores somente poderão ser ligados para aquecimento nas áreas designadas para tal fim, longe do público e das instalações da competição. Os paratrikes devem se locomover até as áreas de partida/testes desligados, exceto quando liberado pela direção da prova.

3.8.3. Uma vez que seu equipamento já está checado e equipado, e você com seu capacete, olhe ao seu redor e em seguida declare claramente “**LIGANDO MOTOR**” em voz alta (“*Clear Prop*”). Os Fiscais de Pista ou pessoal

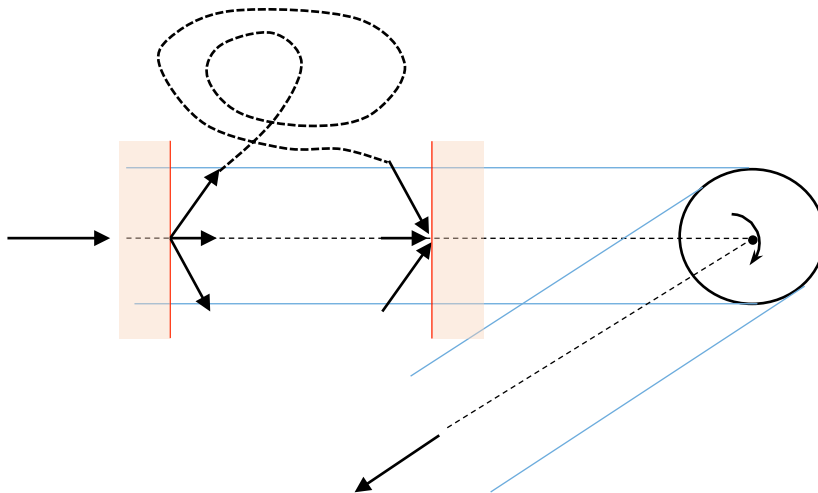
autorizado poderão auxiliar na partida de seu motor em suas costas, se necessário. Advertências e penalidades podem ser impostas sobre pilotos que não realizam uma avaliação pré-voou acionam seus motores em área inapropriada, com pessoas ao redor e sem avisar.

### 3.9. Limitações de Voo

- 3.9.1. Manobras consideradas perigosas e que possam causar perigo ao próprio piloto, outro piloto ou ao público presente devem ser evitadas. O piloto poderá ser advertido e na reincidência penalizado ou até mesmo desqualificado da competição.
- 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 para a realização das provas.
- 3.9.4. Voo sobre áreas restritas, fora dos cones de segurança, e fora da área do NOTAM é proibida e será penalizado com resultado Zero na prova, podendo inclusive ser eliminado da competição a critério do Diretor de Competição.

### 3.10. Evitando Colisões (*backtracking*)

- 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 não pode **retroceder** (*backtracking*) sob quaisquer circunstâncias. Se o competidor necessita retornar, deve fazê-lo deixando a linha de vôo e voando fora do corredor, devendo retornar a linha de vôo no mesmo ponto ou em ponto anterior.
- 3.10.5. Se considera **retroceder** (*backtracking*) quando o piloto faz movimentos maiores que 90 graus em relação a direção de voo. Esta limitação se verifica dentro do corredor formado sobre a linha de voo com a mesma largura considerada para pontuar os "gates" da prova. A única exceção a esta regra é dentro do raio de um determinado "gate"/ponto de virada (*turnpoint*) cuja a própria linha de vôo faz um ângulo maior que 90 graus. Nas provas com mais de uma possibilidade de linha de voo, todas devem ser consideradas ativas em termos de retroceder (*backtracking*).



- 3.10.6. Respeitar o circuito de tráfego estabelecido no briefing e pelos Juízes 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. Qualquer reparo deve ser feito por peças idênticas, exceto peças fundamentais como a asa e motor que devem ser trocadas por um modelo idêntico ou de menor desempenho. (S10 4.23.4)
- 3.12.2. Mudança de qualquer parte do paramotor sem comunicar o Diretor da Competição poderá incorrer em penalidade máxima ou desqualificação. Mudança de peças fundamentais (vela e motor) podem, a critério da direção a prova e mesmo que comunicadas, incorrer em algum tipo de penalidade. (S10 4.23.4)
- 3.12.3. A mudança completa de um paramotor (temporariamente ou definitivamente) por outro somente poderá ser realizada se o dano irreparável não foi causado pelo piloto. Se a troca do paramotor foi autorizada pelo Diretor de Competição, somente poderá ser feita por marca e modelo idênticos ou por equipamento de menor desempenho. (S10 4.23.5)

### 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	<b>Janela de voo aberta.</b> Autorizado adentrar quarentena e voo para participar da prova.
Bandeira Vermelha	<b>Janela temporariamente fechada.</b> Os pilotos não podem decolar. No entanto, os que estiverem no ar devem continuar a prova.
Bandeira Preta	<b>Janela de voo fechada.</b> Os pilotos devem pousar imediatamente e não podem decolar. Aplica-se a todos os pilotos.

- 3.13.2. Bandeiras em punho (bandeirolas). 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, local de aterragem, e a redcolagem está autorizada e o piloto deve prosseguir na prova.  Iniciada a prova pelo competidor, a bandeirola verde levantada pelo Juiz de Prova indica que o competidor cumpre a prova e está sendo devidamente julgado.
Bandeirola Vermelha	Decolagem não autorizada, e o piloto deve aguardar.	Sinaliza que o Gate, local de aterragem, ou a redcolagem está impedida/fechada e o piloto deve aguardar em voo (ou autorização para redcolar).
Bandeirola Vermelha	Em voo se visualiza a bandeirola vermelha na mão do fiscal.	Iniciada a prova pelo competidor, a bandeirola vermelha levantada pelo Juiz de Prova indica que o competidor cometeu alguma infração/penalidade, o tempo se esgotou, ou algum problema no circuito foi detectado. O piloto deve deixar o circuito da prova.



Bandeirola Verde/Vermelha	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 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, permitirá 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 estará no quadro de avisos. É importante que os competidores verifiquem regularmente este quadro de avisos.
- 4.1.2. O quadro de avisos poderá ser fixo no local da competição, e/ou de maneira eletrônica disponível no site do evento e/ou através de grupo de mensagens em aplicativo de celular do tipo *whatsapp*, *telegram*, *line* ou *similar*. O placar do evento também será disponibilizado fisicamente e/ou de maneira eletrônica no site e/ou no aplicativo. No briefing geral será determinado pelo Diretor de Competição qual será o quadro de avisos considerado oficial.
- 4.1.3. O Diretor de Arbitragem irá anotar o momento de publicação de cada nota para manter o controle de reclamações e protestos. Não será considerada nenhuma desculpa para o desconhecimento das informações e da pontuação que foi postado neste quadro de avisos.
- 4.1.4. Para contar como prova válida do campeonato, todos os pilotos de uma determinada classe devem ter a oportunidade de ter realizado pelo menos um voo de competição dentro do tempo de realização da prova. (S10 4.7.4)
- 4.1.5. 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.
- 4.1.6. **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 ou algum problema com seu *Flight Recorder* (FR). 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 válidas as da primeira tentativa, e se a prova envolver tempo este valor será adicionado ao tempo total da prova. O reabastecimento não é permitido. (S10 4.30.3)
- 4.1.7. 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 receberá os pontos equivalentes ao seu primeiro voo, mesmo que incompleto.
- 4.1.8. As provas entre as classes podem ser idênticas ou distintas, a critério do Diretor de Competição. (S10 4.29.5)
- 4.1.9. Uma prova poderá combinar várias provas ou ser executada de maneira independente, mas terá uma prioridade declarada para contar como prova válida em 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* (pousos fora da área), quando pessoalmente retornar ao local do evento e comunicar os Fiscais de Pista de seu retorno.
- 4.2.3. O Diretor de Competição pode suspender o voo depois que as decolagens começaram se ele considerar 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 as bandeiras VERMELHA/VERDE serão colocadas na área de decolagem e pouso indicando que a janela fechou e que todos pilotos devem retornar.

### 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 catálogo, 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, coletar e arremessar bolas, chutar bastões, Derrubar cones, controle de vela e pousos na mosca.
- 4.3.3. Para que o campeonato seja válido terá que ocorrer pelo menos 3 provas distintas com pontuação 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 de aproximadamente 1/3 para cada categoria, mas podendo variar devido situações diversas, como condições meteorológicas, tempo para execução da prova e/ou por julgamento exclusivo do Diretor da Competição.
- 4.3.6. A pontuação final do piloto para efeito de classificação será a média geral de todas as provas realizadas. As pontuações individuais de cada categoria Navegação, Economia, e Precisão serão obtidos pela soma aritmética simples dos resultados das provas de mesma categoria.

## 5. ANDAMENTO DAS PROVAS

### 5.1. Identificação do Piloto

- 5.1.1. A identificação da aeronave e do piloto deverá estar visível aos Fiscais de Pista. Serão identificados o paramotor e o capacete do piloto e passageiro.

### 5.2. Ajuda Externa para Competidores

- 5.2.1. As limitações a seguir são para que, na medida do possível, a competição seja realizada entre competidores, sem ajuda e nem orientações externas, exceto quando autorizado pelo regulamento local e diretor da prova.
- 5.2.2. 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.
- 5.2.3. Todos os pousos e decolagens na competição devem ser feitas a pé sem a assistência não autorizada de terceiro, de 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).
- 5.2.4. É proibida qualquer ajuda na navegação ou localização de térmicas efetuadas por não competidores que estejam voando na região. Isto é para assegurar tanto quanto possível que a competição seja realizada entre pilotos sem ajudas externas.
- 5.2.5. Pilotos devem estar qualificados para planejar suas provas de navegação e economia. Algumas provas específicas de serão realizadas de maneira que os pilotos devam planejar suas provas de maneira totalmente individual, sem ajuda de outros pilotos ou terceiros.
- 5.2.6. 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.

### 5.3. Áreas de Decolagem e Pouso

- 5.3.1. São áreas definidas para a realização das provas com cerca de 100 x 100 m.
- 5.3.2. A menos que informado de outra forma, todos os pousos e decolagens devem ser realizados no local designado.
- 5.3.3. Cada área de pouso e decolagem (decks) e de prova deve contar com uma biruta tão próximo quanto possível do seu limite.

- 5.3.4. O organizador não medirá esforços para garantir que não existam obstáculos significativos dentro de 200m do limite de uma área de pouso e decolagem.
- 5.3.5. 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.

#### **5.4. Área de Segurança**

- 5.4.1. 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.

#### **5.5. Quarentena**

- 5.5.1. 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, lavres 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.
- 5.5.2. Competidores que não respeitarem estas regras são passíveis de punição, incluindo desclassificação.

#### **5.6. Limite do Aeródromo**

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

#### **5.7. Decolagem**

- 5.7.1. A ordem de cada competidor para decolagem é normalmente livre dentro de uma janela de voo aberta, exceto quando a prova exige uma ordenação. Neste caso, no briefing da prova esta sequência será definida.
- 5.7.2. Todas as decolagens devem ser realizadas a partir de um deck definido para este fim.
- 5.7.3. Nenhum piloto pode decolar neste deck sem autorização do Fiscal de Pista, e sem receber a bandeirola verde de sinalização válida.
- 5.7.4. Cada piloto tem que estar certo que seu equipamento está em devida condição de voo antes de decolar. Caso contrário, não tente decolar.
- 5.7.5. 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 pilotos ligados a um ou outro Fiscal e/ou Juiz de Pista.
- 5.7.6. Cada competidor terá geralmente apenas um momento para realizar a 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 considerando a exceção da "Regra dos 5 min" para pouso de emergência.
- 5.7.7. 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.
- 5.7.8. 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.
- 5.7.9. 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.
- 5.7.10. Nas provas com ordem estipulada, e conforme briefing da prova, o piloto terá apenas de 3 tentativas de decolagem. (S10 4.30.4).
- 5.7.11. 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.
- 5.7.12. 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.

#### **5.8. Pouso**

- 5.8.1. 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.

- 5.8.2. Após o pouso, os pilotos devem imediatamente remover seus equipamentos para uma área de descanso, exceto quando a prova exigir autorização dos juízes para se retirar do local. Recomenda-se que competidores vejam o quadro oficial de avisos/aplicativo o mais rapidamente possível após o pouso para obter as últimas informações.
- 5.8.3. 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 solo<sup>1</sup> após o primeiro toque válido, pontuação zero na prova de precisão.
- 5.8.4. 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.
- 5.8.5. 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 tocam o solo.
- 5.8.6. 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, aceleração seguida de desligamento com sinais do piloto como movimentar as pernas, pode ser solicitado no briefing das provas para facilitar o entendimento dos Juízes de Prova.
- 5.8.7. Os pilotos devem procurar limpar a área de pouso o mais rapidamente possível.
- 5.8.8. 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.
- 5.8.9. Os pousos fora do limite do aeródromo são consideradas pousos fora da área do evento – “*outlandings*”.
- 5.8.10. 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.
- 5.8.11. 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 Juízes de Prova realizarem esta inspeção.

## 5.9. Pouso Fora da Área

- 5.9.1. Qualquer contato do piloto ou Paramotor com o solo fora do limite do aeródromo constituirá um pouso fora da área do evento.
- 5.9.2. Pousos fora da área do evento podem resultar numa pontuação “zero” para a prova, exceto quando dito ao contrário durante os briefings da prova.
- 5.9.3. 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 Juízes de Prova lacrados e o mais breve possível. A prova será pontuada entre o momento da decolagem e o pouso de emergência.
- 5.9.4. 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 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.
- 5.9.5. 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.

## 5.10. Emergências

- 5.10.1. 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 e indicar a localização para que seja enviada a equipe de resgate.

<sup>1</sup> 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.

- 5.10.2. 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.: DDMMmmmmN
- 6.1.4. Longitude será designada em Graus, Minutos e Décimos de minutos com E, W – ex.: DDDMMmmmmE

### 6.2. Distancia

- 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 1:100.000, 1cm = 1.000 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, puramente 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 +/- 10° 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 Juizes 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.
- 6.5.7. Para as provas de economia em PL2, o diretor da competição pode decidir que uma certa quantidade de combustível deva ser preservada e deve estar na aeronave após o pouso. A tripulação deve ser capaz de demonstrar que o combustível remanescente não é inferior ao permitido, caso contrário receberá pontuação “zero” para a prova.
- 6.5.8. Para as categorias PF1 e PL1, caso não seja alterado nos briefings pelo diretor de competição, é permitido o pouso com o motor desligado. Pousos fora da área do deck e dentro do aeródromo terão 20% de penalidade. Pousos fora da área do aeródromo, pontuação “zero”.
- 6.5.9. Trazer para a competição duas (02) garrafas pet vazias de 2 litros de Coca-Cola identificadas para PF1 e PL1, e quatro (04) garrafas para PL2.

## 6.6. Precisão

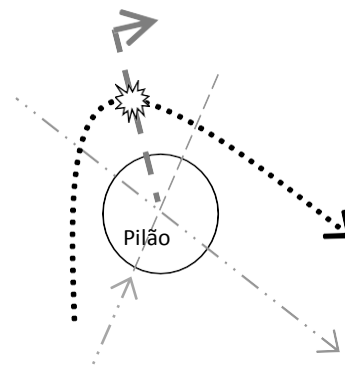
- 6.6.1. Precisão de pouso e decolagem serão verificados pelos Juízes de Prova, e registrados por câmeras de vídeo para eventuais reclamações e protestos.
- 6.6.2. A organização colocará todos os esforços para que todas as aterragens sejam filmadas. Entretanto, caso ocorra dano ou perda da filmagem, 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 valido 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 duvidas 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, Waypoints* ou Marcadores são cilindros de 150m 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*). Para os “*hidden gates*” os raios são de 100 m.

- 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 juizes 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*). Será permitido que o piloto leve consigo aparelhos FR de backup que poderão ser utilizados em caso de falha do FR principal, sendo de sua inteira responsabilidade verificar que está funcionando e que foi configurado com os parâmetros corretos.
- 6.10.2. Somente FRs aprovados pela CIMA podem ser usados e devem ser operados em estrita conformidade com seus documentos de aprovação. (S10 A6).
- 6.10.3. O FR principal será fornecido pela organização. O FR secundário poderá ser utilizado por decisão do piloto, desde que claramente lacrado, devendo ser fornecido pelo piloto. O FR deve estar claramente identificado com o nome do piloto e o número da competição e, se for o caso, esta informação deve ser registrada na memória do FR.
- 6.10.4. Antes do início das provas, cada FR deve ser apresentado ao Chefe de Apuração para inspeção e registro do tipo e número de série.
- 6.10.5. 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 em caso de apresentar FR secundário 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 Juizes 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 Juizes 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 que será utilizado como primeira evidencia;
  - No caso de falha do FR primário, um segundo FR 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 50 a 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.

- 6.11.2. O limite de altitude, se não houver disposição em contrário, será considerado de 3671ft (1119m), com tolerância de 50m, 3.835ft (1169m), ultrapassando essa altitude até o limite de 4000ft (1219m), será penalizado com desconto de 20% da pontuação da prova.

## 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 especificas.
- 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/ou 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, atribuindo ao primeiro colocado da prova o valor de 1000 pontos e os atletas subsequentes proporcionais a ele:

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

Onde: Q = Pontuação do Piloto, Q<sub>max</sub> = Melhor pontuação da prova, P = Pontuação Final do Piloto  
As pontuações Q e Q<sub>max</sub> 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 como a média aritmética de todas as provas  $(\sum N + \sum E + \sum P) / \sum n$ , sendo que os valores de N, E, e P serão obtidos pela soma simples dos resultados das provas de mesma categoria. Sendo n o número total de provas válidas.

- 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:

$$S = \frac{(\text{Soma N}) + (\text{Soma P}) + (\text{Soma E})}{\text{Número total de provas}} \leq 1000$$



#### 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 ou não passando pelo SP/Gate 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 ou não passou pelo FP/Gate 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 maior resultado das provas de navegação (N), subsequentemente de navegação (P), 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.

$$\text{Pontuação Final do Piloto} = P_s \times @\text{MINIMO} (1, (T_s / T_c) * 2))$$

Onde:

$P_s$  = Pontuação do Piloto após todas as penalidades

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

$T_c$  = Total de pilotos inscritos na subclasse e que estejam em condição de participar da prova.

### 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 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;
- Quebra da quarentena;
- Pouso 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);
- Quebra de qualquer regra local imposta pelo regulamento ou pelo Diretor de Competição em um briefing;
- Realizar treinamento quando a janela está fechada ou voo de teste que 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 precisão<sup>2</sup>;
- 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:

- Pousar fora da “área de pouso” especificada, mas dentro do aeródromo;
- Atrapalhar o pouso de precisão de um piloto que está se aproximando para realiza-lo;
- Atrapalhar ou impedir a decolagem de um outro piloto na área de decolagem;
- Não se posicionar na área de decolagem quando solicitado;
- 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.

---

<sup>2</sup> 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.