



CABPP
CONFEDERAÇÃO AERODESPORTIVA BRASILEIRA DE
PARAMOTOR E PARATRIKE

1º OPEN CABPP – NINHO DOS CONDORES

REGULAMENTO GERAL

14 A 17 DE MARÇO DE 2024

Organização e realização:

Clube Ninho dos condores / Diretoria de Competição da
CABPP

Apoio:

Prefeitura de Nova Odessa – SP

AUTOR: ALAN BRAGA

REVISÃO: DANIEL BUENO

APROVAÇÃO: DIRETORIA DE COMPETIÇÃO CABPP

Sumário

1.	INTRODUÇÃO.....	4
2.	LOCAL DO EVENTO.....	4
3.	PROGRAMAÇÃO	4
4.	COMISSÃO TÉCNICA	5
5.	CARACTERÍSTICA DA COMPETIÇÃO	5
6.	CATEGORIAS.....	6
6.1	CATEGORIA CLÁSSICA.....	6
6.2	CATEGORIA LIGHT	6
6.3	CATEGORIA LIVRE.....	6
7.	CLASSES	7
8.	INSCRIÇÕES.....	7
8.1	VALOR DAS INSCRIÇÕES	8
8.2	PRÉ-REQUISITOS PARA A INSCRIÇÃO	8
8.3	LOCAL DE INSCRIÇÕES.....	9
9.	VALIDAÇÃO DE UMA CLASSE	9
10.	REEMBOLSO	10
11.	RESULTADOS.....	10
12.	PREMIAÇÃO.....	10
13.	REGRAS GERAIS DA COMPETIÇÃO.....	11
13.1	EQUIPAMENTOS.....	11
13.2	Regulamento específico da categoria clássica	12
14.	PROTESTOS	13
15.	CONDIÇÕES DE SAÚDE	13
16.	BRIEFINGS.....	14
17.	ACIONAMENTO DOS MOTORES	15
18.	ACESSO À PISTA E DECOLAGENS	15
19.	BANDEIRAS NO MASTRO.....	16
20.	BANDEIRA NAS MÃOS DOS AUXÍLIARES DE PISTA.....	16
21.	PROVAS.....	17
21.1.	REGRAS GERAIS DAS PROVAS	17
21.2.	JANELAS DE PROVA	19
21.3.	CANCELAMENTO DE UMA PROVA	20
21.4.	RAIO DOS TURNING POINTS	21
21.5.	AJUDA EXTERNA AOS COMPETIDORES	21
22.	ÁREAS	21

23.	ORDEM DE DECOLAGEM.....	22
24.	POUSO FORA DO AERÔDROMO	23
25.	COMPORTAMENTO EM VOO.....	24
26.	BACKTRAKING (CONTRAMÃO)	24
27.	MAPAS	25
28.	AUTONOMIA	26
29.	SCORE	26
30.	PROVAS FINAIS	26
31.	VOOS DA CATEGORIA LIVRE	27
32.	DESQUALIFICAÇÃO	28
33.	DISPOSITIVOS ACEITOS PARA GERAR IGC.....	28

1. INTRODUÇÃO

Este é o Regulamento geral do 1º OPEN CABPP – NINHO DOS CONDORES e deve ser utilizado em conjunto com o briefing e o catálogo de provas.

2. LOCAL DO EVENTO

Clube Ninho dos Condores, R. dos Soldados Constitucionalistas, 600 - Parque dos Pinheiros, Nova Odessa - SP, 13383-860, coordenadas, 22°48'53.00"S, 47°20'22.00"O

3. PROGRAMAÇÃO

14/03	06:00 as 18:00	Treino, Free Fly, Regularização de pilotos
15/03	07:00 às 10:00	Credenciamento, Check de Equipamentos e Free Fly
15/03	10:30 às 12:00	Cerimônia de abertura
15/03	14:00 às 15:00	1º Briefing
15/03	16:00 às 18:00	Provas
16/03	06:00 às 18:00	Provas
16/03	19:00	Confraternização
17/03	06:00 às 14:00	Provas
17/03	16:00	Premiação e encerramento

No dia 14/02, os voos e a utilização da área estarão sujeitos às regras do Clube Ninho dos Condores. Nesse dia a infraestrutura da competição não estará disponível, bem como não estarão disponíveis os serviços como segurança, resgate, socorristas etc. Cada piloto será responsável por sua própria segurança, devendo seguir as diretrizes do Clube, tal como em qualquer dia normal de atividade no local. É de responsabilidade de cada piloto obter informações pertinentes sobre o uso do espaço aéreo e as regulamentações do

clube. Por exemplo, é fundamental evitar sobrevoar áreas residenciais específicas próximo ao clube e nunca ligar o motor no chão fora do cavalete entre outras regras.

Pilotos que necessitarem de habilitação expedida pela CABPP poderão buscar orientação junto a instrutores locais ou à diretoria da CABPP e aproveitar o dia 14/02 para efetuar seu check prático.

4. COMISSÃO TÉCNICA

DIRETOR DO EVENTO	Claudio Cesar Tonhetta
DIRETOR DA COMPETIÇÃO	Alan Braga
CHEFE DE SEGURANÇA	
Apuração	
Coordenador de Pista	
Arbitro de provas	
Arbitro de provas	
Arbitro de provas	
Fiscal	
Fiscal	
Juiz	
Juiz	
Juiz	

5. CARACTERÍSTICA DA COMPETIÇÃO

Esta competição será regional e isolada, significando que o ranking estabelecido não será incorporado aos rankings de outras competições, nem fará parte do ranking nacional. No entanto, o ranking formado nesta competição poderá servir como critério de classificação para eventos nacionais. Em caso de um campeonato brasileiro com vagas limitadas, os participantes desta competição

ou de outras competições regionais terão prioridade de inscrição, caso as vagas sejam restritas.

6. CATEGORIAS

Será possível, inscrever-se nesse evento em três categorias, sendo duas categorias competitivas: **Clássica e Light** e uma categoria **Livre**.

6.1 CATEGORIA CLÁSSICA

Nessa categoria os pilotos realizarão provas baseadas no modelo FAI Clássico, com provas de Navegação Visual, Precisão e Economia.

6.2 CATEGORIA LIGHT

Nessa categoria os pilotos realizarão provas de navegação com uso de GPS, precisões mais simples e economia apenas em torno do aeródromo, eliminando o risco de poussos fora da área.

6.3 CATEGORIA LIVRE

Nessa categoria, os pilotos terão permissão para voarem durante a competição, seguindo rigorosamente as normas especificadas nos briefings e obedecendo as janelas de voos e as áreas de poussos e decolagens especificadas.

7. CLASSES

Em cada uma das categorias competitivas os pilotos poderão se inscrever nas seguintes classes:

Paramotor Solo - DAP

Paratrike solo – DMC

Paramotor Duplo – DMC/VD

8. INSCRIÇÕES

As inscrições encerram-se no dia 1º de março de 2024 às 23:59h.

As vagas são limitadas em:

Categoria Clássica:

DAP	20 vagas
DMC	15 vagas
DMC-VD	10 vagas

Categoria Light

DAP	20 vagas
DMC	15 vagas
DMC-VD	10 vagas

Categoria Livre:

Limitada em 30 vagas independente da classe,
Somente Copilotos / Passageiros inscritos poderão voar,
Não será permitido voos duplos comerciais durante o evento.

8.1 VALOR DAS INSCRIÇÕES

Categoria Clássica

Paramotor Solo – DAP	R\$200,00
Paratrike Solo - DMC	R\$200,00
Paratrike Duplo – DMC/VD *	R\$300,00 (inscrição do piloto e do Copiloto)

Categoria Light

Paramotor Solo – DAP	R\$150,00
Paratrike Solo - DMC	R\$150,00
Paratrike Duplo – DMC/VD *	R\$225,00 (inscrição do piloto e do Copiloto)

Categoria Livre

Paramotor Solo – DAP	R\$100,00
Paratrike Solo - DMC	R\$100,00
Paratrike Duplo – DMC/VD *	R\$150,00 (inscrição do piloto e do Copiloto)

8.2 PRÉ-REQUISITOS PARA A INSCRIÇÃO

PILOTOS BRASILEIROS:

- Ser maior de 18 anos,
- Ser habilitado pela CABPP,
- Possuir cadastro de Aerodesportista vigente
- Possuir cadastro de Aeronave vigente, e a devida marcação na asa

COPILOTOS BRASILEIROS

- Ser maior de 18 anos, ou ter entre 14 e 18 anos com autorização assinada pelo responsável legal
- Ser filiado a CABPP

PILOTOS ESTRANGEIROS:

- Ser maior de 18 anos,
- Ser habilitado por entidade reconhecida em seu país de origem,

COPILOTOS ESTRANGEIROS:

- Ser maior de 18 anos, ou ter entre 14 e 18 anos com autorização assinada pelo responsável legal
- Ser filiado à entidade reconhecida em seu país de origem,

8.3 LOCAL DE INSCRIÇÕES

As inscrições deverão ser realizadas pelo site oficial, quando disponível, e o pagamento das inscrições deverá ser realizado em conta indicada no site cujo endereço online é <https://cabpp.esp.br/1-open-cabpp-ninho-dos-condores/> .

9. VALIDAÇÃO DE UMA CLASSE

I - Para que uma classe seja validade será necessário no mínimo 3 atletas inscritos, caso o quórum mínimo não seja preenchido a classe será cancelada e o piloto terá três opções:

II - Mudar de classe;

III - Participar apenas como treino, ciente de que não haverá provas específicas para a sua classe e que não haverá premiação;

IV - Desistir da competição e receber 100% do valor da sua inscrição de volta.

10. REEMBOLSO

I - Exceto haja cancelamento por parte da organização não haverá reembolso de taxa de inscrição por desistência do competidor.

11. RESULTADOS

I - Os resultados parciais sairão diariamente e serão afixados em mural no local do evento, bem como publicados no site oficial e grupo do WhatsApp.

II - Os competidores devem revisar seus resultados, e caso constatem alguma divergência terão duas horas a partir da publicação para contestar. Caso os resultados sejam publicados após as 22h, terá até as 8h do dia seguinte para contestar.

III – O resultado sairá na hora da premiação

12. PREMIAÇÃO

I – Os três primeiros colocados de cada classe serão premiados com troféu.

II – Todos os demais participantes receberão certificados de participação.

13. REGRAS GERAIS DA COMPETIÇÃO

13.1 EQUIPAMENTOS

I - Só poderá participar das competições, Paramotores solo e Paratrikes solo e duplo.

II – Só poderão ser utilizados motores a combustão.

III – O uso de Paraquedas de Emergência é obrigatório.

IV - O uso de Capacete é obrigatório.

V – Os pilotos deverão afixar numerais nos motores e capacete conforme orientados.

VI – As asas devem possuir numeração conforme RBAC 103.

VII - Durante todo campeonato os pilotos deverão voar com o mesmo equipamento (propulsor e Parapente).

VIII – Todos os itens periféricos, como velas de ignição, membranas e hélices, podem ser substituídos a qualquer momento, sem a necessidade de uma requisição. No entanto, é importante que o piloto esteja ciente de que o fluxo da competição não será alterado por uma necessidade individual. Portanto, se o piloto precisar realizar uma manutenção mais demorada, correrá o risco de perder uma prova.

IX – A substituição da asa, do motor e da estrutura só será autorizada mediante uma requisição formal e concedida apenas se houver uma necessidade real de substituição. Qualquer equipamento substituto deve ser igual ou de desempenho inferior ao equipamento original, e em nenhuma circunstância deve favorecer o competidor.

X -. A substituição será cuidadosamente avaliada pela direção da competição, que poderá optar entre não autorizar ou permiti-la com a aplicação de penalidades. Por exemplo: Se o piloto voou a competição inteira com uma asa de 18m² e precisou substitui-la por uma asa de 22m² para a última prova, que é uma economia de permanência, mesmo que a asa maior seja considerada de menor performance em uso geral, ela terá melhor desempenho específico para essa prova. Portanto, se autorizado, o pedido poderá haver penalidades de até 70% na prova favorecida, conforme julgado pelos juízes da competição.

XI – O uso de qualquer meio de comunicação é proibido, no entanto, os pilotos poderão levar um rádio desligado e lacrado na selete, para efetuar comunicação em caso de pouso fora do aeródromo. Aquele que utilizar algum meio de comunicação durante a realização de uma prova será desclassificado.

13.2 Regulamento específico da categoria clássica

I – Um altímetro, desde que não seja integrado a um GPS, poderá ser utilizado.

II – O uso de qualquer dispositivo equipado com GPS que possa auxiliar na navegação é proibido, seja por meio de tela, LEDs piscando ou sinais sonoros. Os pilotos só poderão ser orientar por equipamentos não eletrônicos.

III – Apesar de proibido para auxílio à navegação durante a prova, o transporte do GPS é necessário para o registro do voo em arquivo IGC. Portanto, antes de ingressar na pista para uma prova de navegação, os pilotos deverão procurar os fiscais para lacrarem seus dispositivos dentro de envelopes.

IV – No retorno das provas, os dispositivos só poderão ser deslacrados após a conferência dos fiscais. Se o piloto violar o envelope sem a devida observação dos fiscais, ele será penalizado com a perda de 100% da pontuação na prova.

14. PROTESTOS

I – Haverá um formulário específicos para realizar pedidos de informação, fazer reclamações e protestos.

II – Pedidos de informação poderão ser feito informalmente, o diretor de competição terá o bom senso de respondê-lo sempre que possível. No entanto, devido à alta demanda, ele não terá obrigação de responder a pedidos informais. Porém, todo pedido formal por escrito deverá ser respondido em até 2 horas.

III - Reclamação: Uma reclamação e um pedido de informação seguem o mesmo protocolo, porém na reclamação o diretor deverá avaliar, julgar e tomar uma decisão. “A decisão será do diretor de competição”.

IV - Protesto: Caso um competidor fique insatisfeito com a decisão do diretor de competição, ele poderá entrar com um protesto. Nesse caso, a decisão sai das mãos do diretor de competição e será julgada pelos três juízes da competição. Para entrar com o protesto, o competidor deverá pagar uma taxa de R\$ 250,00. Se o protesto for considerado justo e os juízes o acatarem, o dinheiro será devolvido ao competidor. No entanto, se o protesto for negado, o competidor perderá o valor pago pela taxa. Essa cobrança é realizada para garantir que o competidor pense cuidadosamente antes de entrar com um protesto, evitando reclamações sem fundamento que possam atrapalhar o fluxo da competição.

15. CONDIÇÕES DE SAÚDE

I - 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.

II - 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.

III - 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.

IV - Os pilotos devem preencher o Termo de Isenção de Responsabilidade confirmando sua condição de saúde antes de realizar qualquer voo no evento.

V - 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

→ www.wada-ama.org/en/prohibited-list

16. BRIEFINGS

I - Antes de iniciar a competição haverá um briefing geral, de participação obrigatório para todos os competidores e pilotos inscritos em qualquer uma das classes.

II - Antes de cada prova, haverá um briefing que iniciará exatamente nos horários estipulados pelo diretor de competição sendo obrigatório para todos.

III - Os Briefings serão soberanos ao catálogo de provas, qualquer alteração acordada no briefing sobreporá ao catálogo.

17. ACIONAMENTO DOS MOTORES

I – SÓ É PERMITIDO DAR PARTIDA NOS PARAMOTORES COM O MOTOR NAS COSTAS OU NO CAVALETE, QUANDO HOUVER.

II - AQUELE QUE ACIONAR O MOTOR NO CHÃO FORA DO CAVALETE SERÁ **DESCLASSIFICADO**.

III – Só será permitido acionar os motores em áreas específicas indicadas para acionamento ou equipado, na pista, pronto para a decolagem.

IV – Os Paratrikes nunca deverão ser acionados, voltados para o público e sempre que acionados, exceto apoiados em cavalete, o piloto deverá estar a bordo.

V - Antes de ligar um motor além de certificar-se que não há ninguém na região de perigo, o piloto deverá pronunciar em alto e bom tom: “LIGAR MOTOR”, e só então poderá dar a partida.

18. ACESSO À PISTA E DECOLAGENS

I - A pista só poderá ser acessada com autorização do coordenador de pista ou dos auxiliares.

II – Os pilotos só poderão decolar com autorização, quando a bandeira verde estiver no mastro, e o auxiliar de pista autorizar mostrando a bandeira verde, que empunha, ao piloto

19. BANDEIRAS NO MASTRO

Todas as bandeiras abaixadas	Indefinido, consulte a equipe técnica, ninguém está autorizado a decolar
Bandeira Vermelha	Janela temporariamente fechada para a decolagem, pilotos não podem decolar. No entanto, os que estiverem no ar devem continuar a prova.
Bandeira verde	Janela de voo aberta. Os pilotos podem decolar com autorização dos auxiliares de pista
Bandeira preta	Janela de voo fechada. Os pilotos devem pousar imediatamente e não podem decolar. APLICA-SE A TODOS OS PILOTOS.

20. BANDEIRA NAS MÃOS DOS AUXILIARES DE PISTA

BANDEIRA	NO DECK	NAS PROVAS
VERDE	Decolagem autorizada.	Inicie a prova ou continue.
VEMELHA	Aguarde.	<p>Se o piloto não iniciou a prova deve aguardar.</p> <p>Se o piloto já iniciou a prova deve abandoná-la.</p>
VERDE E VERMELHA	Janela fechada, abandonar deck.	Janela fechada, abandonar prova e depois o deck.

I – Durante uma prova de precisão de pouso, é possível que ocorra algum problema com o circuito e o piloto receba uma bandeira vermelha após desligar o motor. Nesse caso, ele deve desviar do alvo de pouso, deixando claro que não tinha a intenção de acertá-lo. Desta forma, ele terá a oportunidade de realizar a

prova novamente. No entanto, se o piloto insistir em tentar acertar o alvo após receber a bandeira vermelha, ele será penalizado.

21. PROVAS

I – As provas serão regradas, primeiramente pelo Briefing.

II – Aquilo que não estiver contemplado no Briefing será regrado pelo catálogo de provas.

III – Aquilo que não for regrado pelo catálogo de provas, será regrado por esse regulamento geral.

21.1. REGRAS GERAIS DAS PROVAS

I – Os pilotos terão uma única oportunidade por prova para cumprir o objetivo. “Não há segunda chance”.

II – Ao decolar para uma prova, caso o competidor identifique algum problema no seu equipamento ele deve pousar imediatamente e procurar o auxiliar de pista para informar o problema.

III – Para todas as provas, após a decolagem o piloto tem o limite de 5 minutos para pousar novamente em caso de problemas com o equipamento.

IV – Quando a prova utiliza GPS, se o competidor pousar por algum problema ele será anotado e terá obrigação de enviar os dois IGCs para apuração.

V – Se a prova não utilizar GPS ficará a critério dos auxiliares de pista estimar o tempo que o piloto permaneceu no ar, por isso é extremamente importante assim

que identificar o problema, pousar imediatamente e procurar o auxiliar de pista. para ser anotado

VI – Nas provas de precisão, caso o piloto identifique algum problema no equipamento após decolar, ele só será autorizado a decolar novamente caso tenha identificado o problema antes de iniciar a prova.

VII – Se for uma prova de economia, o piloto será autorizado a decolar novamente, porém não poderá reabastecer.

VIII – Se a prova utilizar a linha do aeródromo como referência, caso o piloto tenha saído do aeródromo antes de identificar o problema, ele pontuará pelo seu primeiro IGC.

IX – Se for uma prova que envolva Navegação, além dos 5 minutos, o piloto não poderá ter se afastado mais do que 400m do ponto de referência do aeródromo e não poderá ter cruzado nenhum ponto pertencente a prova.

X – Ponto de Referência do aeródromo: 22°48'52.00"S / 47°20'22.00"O



XI – O piloto só poderá utilizar a regra dos 5 minutos se tiver um problema real, se for constatado que o piloto utilizou a regra para testar a condição atmosférica ele será penalizado.

21.2. JANELAS DE PROVA

I – Cada prova obedecerá a uma dinâmica e terão horários específicos que serão especificados no briefing como:

II – Acesso à área de provas: a depender das provas só será permitido entrar no deck no horário estabelecido. Só poderão entrar no deck após terem passados pelo portão de entrada e lacrado seus dispositivos.

III – A abertura da janela de decolagem será especificada e os competidores só poderão decolar após o horário definido com a autorização dos auxiliares de pista.

IV – Horário limite para abrir a Prova: Caso especificado no briefing, a prova poderá ter um horário limite para a passagem no SP (Start Point), penalizando o competidor que passar depois do horário.

V – Horário limite para fechar a prova: Caso especificado no briefing, a prova poderá ter um horário limite para a Passagem no FP (Finish Point), penalizando o competidor que passar depois do horário.

VI – Tempo de prova: Caso especificado no briefing ou no catálogo de provas a prova poderá ter um tempo limite entre SP e FP e o competidor será penalizado caso extrapole o tempo especificado.

VII – Desde que não tenham sido iniciadas, as provas poderão ser adiadas, para aguardar a melhora das condições atmosféricas, e os competidores deverão estar atentos aos novos horários estabelecidos.

21.3. CANCELAMENTO DE UMA PROVA

I – O diretor da Competição, em conjunto com o chefe de segurança, poderá cancelar uma prova por questões de segurança.

II – Se for julgado que há condições seguras de realizar a prova, mesmo que haja algum desafio, a prova será liberada.

III – No entanto nenhum competidor é obrigado a decolar se não se sentir à vontade com a condição, mas ele não pontuará.

IV – Se apenas um único competidor de uma classe realizar a prova, a prova será válida.

V – Se dentro de 5 minutos da decolagem do primeiro competidor a comissão técnica constatar que a condição está perigosa, a bandeira preta será hasteada, e a prova será cancelada.

VI – Transcorrendo mais de 5 minutos da primeira decolagem, a prova será validada.

21.4. RAIO DOS TURNING POINTS

I – O Raio dos Turning Points e Hidden Gates serão especificados nos briefings ou especificado nos mapas, eles poderão ser de tamanhos diferentes se assim especificados.

II – Não haverá tolerância para passagem nos pontos, portanto se for especificado um raio de 100m e o competidor passar a 100,01 significa que ele passou fora do raio.

21.5. AJUDA EXTERNA AOS COMPETIDORES

I – Exceto em caso de portador de necessidades especiais, nenhum competidor poderá contar com auxílio externo dentro do DECK de decolagem.

II – Auxílios como ajudar a levantar ou dar partida no motor nas costas, poderá ser feito por outros competidores mas, preferencialmente, procure pelos auxiliares de pista.

III – Nenhum auxílio durante as provas pode ser prestado.

22. ÁREAS

I – Áreas proibidas: são áreas onde é PROIBIDO voar, essas áreas serão disponibilizadas em KML até o dia do evento, estarão indicadas no mapa e serão mencionadas no Briefing.

II – Caso o piloto voo sobre uma área proibida ele será penalizado.

III – Aeródromo: é a área que engloba toda a estrutura do evento, incluindo o DECK, área de quarentena, área de público etc.

IV – O aeródromo não precisa ser definido pelo terreno do clube, pode ser uma área específica, menor ou maior que a propriedade, podendo exercer funções em determinadas provas quem consideram o seu limite

V – DECK: é o local de decolagem e pousos. Eventualmente o deck pode ser chamado de pista, conforme a prova, desde que devidamente demarcado este poderá ser alterado ou dividido, havendo dois, ou mais, DECKS.

VI – Área de Quarentena: é a área utilizada para isolar os pilotos quando a provas exigem que o planejamento seja feito de modo individual, ou servirá também para isolar os motores em provas de economia de combustível. Assegurando assim que ninguém adicione mais combustível até o horário da prova.

VII – NOTAM: é o Espaço aéreo destinado a competição, não se pode voar fora dos limites do NOTAM.

VIII – Os limites Laterais e Verticais, do NOTAM serão divulgados em KML, e apresentados nos mapas e briefing.

IX – O Piloto que voar fora dos limites do NOTAM será penalizado.

X – Raio de retorno: área na qual se passar o piloto não tem direito de utilizar a regra dos 5 minutos.

23. ORDEM DE DECOLAGEM

I – A ordem de decolagem entre as categorias será especificada nos briefings.

II – A depender das provas, a ordem de decolagem entre as classes, poderá ser especificada. Caso contrário, a ordem é livre.

III – A Ordem de decolagem entre pilotos da mesma classe geralmente é livre, mas podem ser especificadas, e quando forem, serão baseadas nos resultados parciais podendo ser do último para o primeiro ou vice-versa.

IV – Quando a ordem de decolagem for livre, o piloto que estiver pronto deverá sinalizar para o auxiliar de pista para receber a bandeira.

V – Quando a ordem de decolagem for especificada entre pilotos da mesma classe, o primeiro piloto terá 5 minutos para estar pronto após a abertura da janela de decolagem, o segundo piloto terá 1 minuto após o primeiro e assim sucessivamente.

VI – Quando a ordem de decolagem for especificada, chegando a sua vez, o piloto terá três tentativas para conseguir decolar e/ou 5 minutos (contado a partir da primeira tentativa), aquele que não conseguir decolar perderá o direito de decolar para a prova.

24. POUSO FORA DO AERÓDROMO

I - Qualquer contato do piloto ou Paramotor com o solo fora do limite do aeródromo constituirá um pouso fora da área do evento.

II - Podem resultar em penalidade de 100% nas provas, exceto quando dito ao contrário durante os briefings.

III – Se o piloto pousar fora do aeródromo em uma prova de navegação após passar no FP, se for o caso, ele ainda poderá obter alguma pontuação desde que não deslacre os seus dispositivos eletrônicos.

IV – Se os dispositivos eletrônicos forem deslacrados, antes de apresentar a um fiscal, mesmo que por necessidade de chamar o resgate o piloto será penalizado.

V – Ao pousar fora do aeródromo o piloto deve dobrar (“repolhar”) seu parapente imediatamente. Um parapente aberto pode significar que o piloto sofreu um acidente e precisa de ajuda.

VI – Haverá um grupo específico de WhatsApp para resgate, o resgate será oferecido pela competição, no entanto, é responsabilidade do piloto acionar o resgate.

VII – Caso o Piloto pousar em uma área sem cobertura de sinal, ele deverá se deslocar para uma área que possibilite a comunicação.

25. COMPORTAMENTO EM VOO

I – Acrobacias são proibidas, exceto quando autorizadas pela organização. O piloto que for flagrado fazendo acrobacias, poderá ser advertido uma vez, ou ser diretamente desqualificado.

II – É proibido voar dentro de nuvens.

III – Durante as provas de navegação os pilotos devem ficar atentos aos outros pilotos que estão na prova, tomando cuidado para não fixarem seus olhares apenas no mapa.

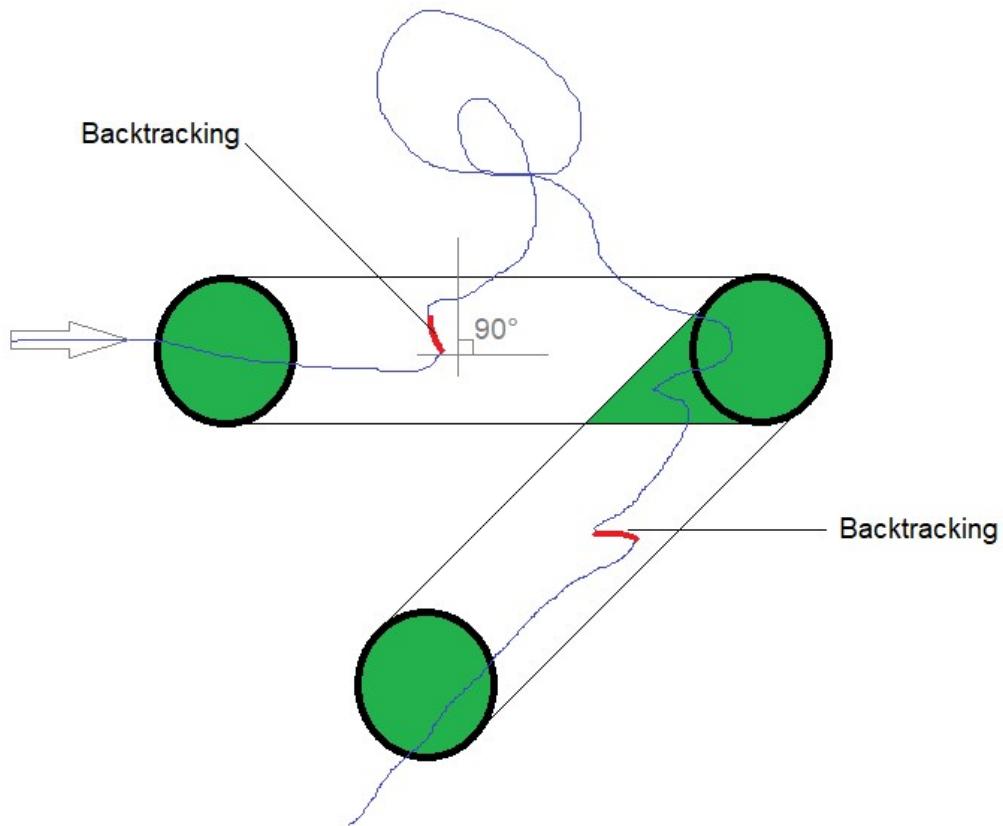
IV – Todas as curvas em uma prova de navegação devem ser previsíveis e os pilotos devem efetuar com cuidado.

V – Ultrapassagens devem ser feitas somente pela direita.

26. BACKTRAKING (CONTRAMÃO)

I – Em provas de navegação que possuam rotas definidas, o piloto será penalizado em 100% se cometer backtraking.

II – É considerado backtraking quando um piloto desvia mais do que 90° sua rota dentro dos corredores.



III – É definido como CORREDOR o trajeto que liga um Turning Point ao outro e que possui a largura do diâmetro do Turning Point.

IV – Não existe Backtraking fora dos corredores, assim como não existe dentro dos Turning Points, bem como, não existe na intersecção entre dois corredores.

27. MAPAS

I - Os mapas serão fornecidos em folhas A4 ou A3 em escala de 1:50mil.

II – Além de informações das provas, os mapas apresentarão o NOTAM e as áreas proibidas.

28. AUTONOMIA

- I – Os pilotos devem ter autonomia para voarem até 2 horas.
- II – Nenhuma prova de navegação durará mais do que uma hora e meia, no entanto, os pilotos devem considerar que podem se perder e demorar mais tempo para encontrar o caminho do aeródromo.

29. SCORE

- I – A pontuação individual de cada prova geralmente é normalizada a 1000 pontos tomando como base o melhor resultado, conforme demonstrado no catálogo de provas.
- II – A pontuação final será a média simples das pontuações individuais de cada prova.

30. PROVAS FINAIS

- I – Se assim for decidido, participarão das provas finais apenas aqueles que matematicamente possuírem chances de subirem no pódio.
- II – Se a competição terminar com empate o diretor de provas poderá colocar uma Prova Final de desempate somente entre os competidores empatados.
- III – Em caso de empate e for aplicada uma Prova Final o competidor que tiver o melhor resultado ganhará a posição, mas não somará a pontuação ao seu score.

31. VOOS DA CATEGORIA LIVRE

I – Os pilotos inscritos na categoria livre poderão voar no decorrer da competição nas janelas que lhes forem autorizados a voar.

II – Tais Janelas poderão ocorrer antes, após ou durante as provas sem que influenciem na competição.

III – Todos deverão possuir rádio.

IV – Todos deverão decolar somente quando autorizados, pelos auxiliares de pista.

V – Ao decolar, o piloto deve sair imediatamente do aeródromo e voar fora do raio de 400 metros do aeródromo.

VI – Antes de entrar no aeródromo o piloto deverá comunicar por rádio que está vindo para o pouso.

VII – Se o auxiliar de pista pedir para aguardar, o piloto deverá aguardar ou pousar fora do aeródromo.

VIII – Se após comunicar, o piloto não for respondido, ele deve primeiramente verificar seu rádio e tentar efetuar nova comunicação.

IX – Se na segunda vez o piloto não for respondido ele deverá avaliar a movimentação no aeródromo e só se aproximar se não estiver ocorrendo nenhuma prova no DECK.

X – Se estiver ocorrendo alguma prova no DECK e o piloto precisar pousar ele deverá pousar fora do aeródromo.

XI - O piloto só poderá entrar no aeródromo para pousar.

XII – Voos rasantes no aeródromo são proibidos.

XIII – Se o piloto for autorizado a decolar enquanto estiver ocorrendo uma prova de navegação ele deverá manter-se distante dos competidores e fora dos circuitos.

XIV – O sentido padrão do aeródromo é anti-horário.

XV - O piloto que não cumprir as determinações desse regulamento, ou o que for determinado nos briefings, perderá o direito de decolar no evento.

32. DESQUALIFICAÇÃO

I – Qualquer conduta antidesportiva que esteja contemplada nesse regulamento, ou simplesmente seja julgada e condenada pelos juízes, resultará em desqualificação.

II – O Atleta poderá ser punido com a perda da sua pontuação, ou até com a expulsão, não podendo mais voar na competição.

33. DISPOSITIVOS ACEITOS PARA GERAR IGC

I – Serão aceitos somente dispositivos e aplicativos que gerem IGC válidos.

II – Recomendado: XC Track, FlySkyHi, Flymaster.

III – Os competidores devem possuir meios de enviar seus arquivos via WhatsApp.