



REGULAMENTO LOCAL

LIGA DE PORTUGAL DE PARAMOTOR

Chaves de 16 a 19 de março de 2023



| | | |
|------|--|-----------|
| 1 | Conteúdo | |
| 2 | TRIKE / PARAMOTOR | 3 |
| 2.1 | INTRUDUÇÃO | 3 |
| 2.2 | DATAS DO PROGRAMA | 3 |
| 2.3 | OFICIAIS DE COMPETIÇÃO | 3 |
| 2.4 | ENTRADA | 3 |
| 3 | REEMBOLSO DO VALOR DE INSCRIÇÃO | 4 |
| 3.1 | CANCELAMENTO DE EVENTOS | 4 |
| 3.2 | RETIRADA DO EVENTO | 4 |
| 3.3 | SEGURO | 5 |
| 3.4 | IDIOMA | 5 |
| 3.5 | TROFÉUS | 5 |
| 3.6 | CLASSES DA LIGA | 5 |
| 3.7 | VIABILIDADE DE CLASSE | 5 |
| 3.8 | VALIDADE DO CAMPEONATO | 6 |
| 4 | REGRAS GERAIS DA COMPETIÇÃO | 6 |
| 4.1 | REGISTO | 6 |
| 4.2 | QUALIFICAÇÕES PILOTO E PASSAGEIRO | 6 |
| 4.3 | AERONAVES E EQUIPAMENTO ASSOCIADO | 6 |
| 4.4 | RESPONSABILIDADES DO PILOTO | 7 |
| 4.5 | ESTATUTO DAS REGRAS E REGULAMENTOS | 7 |
| 4.6 | DIAS DE PRÁTICA E DESCANSO | 7 |
| 4.7 | RECLAMAÇÕES | 7 |
| 4.8 | PROTESTOS | 7 |
| 5 | REGULAMENTOS DE VOO E SEGURANÇA | 8 |
| 5.1 | BRIEFING | 8 |
| 5.2 | CUMPRIMENTO DA LEI | 8 |
| 5.3 | PREPARAÇÃO PARA VOO | 8 |
| 5.4 | LIMITAÇÕES DE VOO | 8 |
| 5.5 | DANOS A UMA AERONAVE | 8 |
| 5.6 | TESTE E OUTROS VOOS | 9 |
| 5.7 | FITNESS | 9 |
| 5.8 | DISCIPLINA NO AERÓDROMO | 9 |
| 5.9 | PREVENÇÃO DE COLISÃO | 9 |
| 5.10 | NUVEM VOANDO | 9 |
| 5.11 | EQUIPAMENTO | 9 |
| 5.12 | EQUIPAMENTO ELETRÔNICO | 10 |
| 5.13 | AJUDA EXTERNA AOS CONCORRENTES | 10 |
| 6 | TAREFAS DO CAMPEONATO | 10 |
| 6.1 | GERAL | 10 |
| 6.2 | PERÍODO DE TAREFA | 10 |
| 6.3 | SUSPENSÃO DE TAREFA OU CANCELAMENTO | 11 |
| 6.4 | TIPOS DE TAREFAS | 11 |
| 6.5 | VOAR AS TAREFAS | 11 |
| 6.6 | OUTLANDINGS | 11 |
| 6.7 | LIMITES DE VOO | 12 |
| 6.8 | EMERGÊNCIAS | 12 |
| 6.9 | A ÁREA SEGURA | 12 |
| 7 | CONTROLO DE VOOS DE TAREFA | 12 |
| 7.1 | TEMPO | 12 |
| 7.2 | REABASTECIMENTO | 12 |
| 7.3 | PRECISÃO | 12 |

2 TRIKE / PARAMOTOR

2.1 INTRUDUÇÃO

Os procedimentos desta Competição regem-se pelos requisitos da Secção Geral e secção 10 do Código Desportivo da FAI relativas a eventos de categoria 2, pelas Regras de Competição da Federação Portuguesa de Voo Livre (FPVL) e regulamentos específicos que são objeto deste documento. O registo do piloto no campeonato constitui a aceitação de todas as regras referidas neste regulamento.

Todos os pilotos voam por sua própria responsabilidade e risco. O objetivo da organização é alcançar uma competição justa e segura para todos os pilotos, bem como promover a Parapente ao público.

Dados pessoais e direitos de imagem. Ao registar-se no evento, o piloto é explicitamente:

Dando a sua permissão para a utilização dos seus dados pessoais para todos os fins relacionados com a competição, bem como em quaisquer ações de promoção do desporto, como a publicidade de resultados, etc.

Atribuir todos os direitos de imagem à organização para utilização em atividades promocionais relacionadas com o evento, o desporto e a atividade federativa.

Os regulamentos locais combinam a Secção Geral e a Secção 10 do Código Desportivo da FAI com regulamentos e requisitos específicos para este campeonato. O Código Desportivo da FAI terá precedência sobre a redação do Regulamento Local em caso de omissão ou ambiguidade.

2.2 DATAS DO PROGRAMA

| | |
|--|-----------------------------|
| Receção, inspeção de aeronaves, registo: | 16/03/2023 – 8:00 às 12:00 |
| Briefing obrigatório de segurança: | 16/03/2023 – 12:00 às 14:00 |
| Competição começa: | 16/03/2023 – 14:30 às 18:00 |
| Dias de competição: | 16 a 19 – 8:00 às 18:00 |
| Cerimónia de Encerramento, Prémios | 19/03/2023 – 14:00 |

2.3 OFICIÁIS DE COMPETIÇÃO

| | |
|----------------------------|------------------------------------|
| Diretor de prova: | Joaquim Lopes |
| Diretor: | Paulo Ferreira |
| Júri: | A definir |
| Mordomos: | A definir |
| Representante dos pilotos: | a definir no briefing de segurança |

2.4 ENTRADA

A Liga portuguesa está aberta a todos os pilotos com licença válida para a classe Open, para a categoria FAI apenas os pilotos com licença FAI irão pontuar para o ranking FAI.

Pilotos masculinos e femininos paramotor para as classes de PF & PL, e piloto de cadeira de rodas na classe PL1.

- Class RPF1m e RPF1f

R – Categoria FAI, **P** – paramotor, **F** - descolagem a pé, **1** – um piloto, **m/f** - masculino ou feminino

- Class RPL1m e RPL1f

R – Categoria FAI, **P** – paramotor, **L** – trike, **1** – um piloto, **m/f** - masculino ou feminino

- Class RPL2

R – Categoria FAI, **P** – paramotor, **L** – Trike, **2** – dois pilotos, **m/f** - masculino ou feminino

As inscrições devem ser feitas no formulário oficial de inscrição. (Website: <https://landforadventures.com/>)

Se as inscrições, com valor pago, não forem recebidas até 28 de fevereiro de 2023, a inscrição poderá ser recusada.

O valor de inscrição é:

- 60 € (sessenta euros) para Piloto e Copiloto em Cada Classe
- 40€ (quarenta euros) para Team Leader, Assistant, Mecânico, Convidado.

A valor de inscrição inclui:

- Operações de competição (definição, controlo e avaliação das tarefas),
- Todos os materiais de competição (mapas, descrições de tarefas, pontos de controlo, pilares, autocolantes, etc.),
- Livre utilização do aeródromo e entrada gratuita em todos os eventos oficiais,
- Local para cada equipa com água,
- Preços preferenciais para comer.
- T-shirt do evento,
- Almoço na cerimónia de encerramento

Detalhes para pagamento:

Para: Anabela Melo
IBAN: PT50 0035 086000007742300 71
SWIFT/BIC: CGDIPTPL

3 REEMBOLSO DO VALOR DE INSCRIÇÃO

3.1 CANCELAMENTO DE EVENTOS

Se o evento for cancelado ou não ocorrer, todas as taxas de entrada que tenham sido pagas serão devolvidas.

Se o evento for interrompido por decisão do Júri ou por força maior, as taxas de entrada serão devolvidas com menos 15 € para cobrir os custos com a organização.

3.2 RETIRADA DO EVENTO

Os participantes que se retirarem da Liga Portuguesa antes do início do período oficial de práticas terão direito a um reembolso de parte das suas taxas de inscrição de acordo com a escala abaixo.

30 dias (ou mais) antes = 100%
29 dias (ou menos) antes = 50%

Os participantes que se retirarem após o início do período de prática oficial não receberão qualquer reembolso.

3.3 SEGURO

O seguro de terceiros e o seguro de acidentes pessoais são obrigatórios, o seguro contra danos causados às aeronaves é altamente recomendado.

O comprovativo documental do seguro deve ser apresentado aos organizadores no secretariado.

3.4 IDIOMA

A língua oficial do Campeonato é o português, mas os briefings também podem ser em espanhol e/ou inglês.

3.5 TROFÉUS

Até ao terceiro lugar em cada uma das classes, se houver um mínimo de três participantes.

As classificações são:

- **Open** (todos os participantes)
 - Masculino
 - Feminino
- **Liga Portuguesa** (pilotos com licença portuguesa)
 - Masculino
 - Feminino
- **Equipas** (os três melhores pilotos de cada equipa)
- **Clubes** (os três melhores pilotos de cada clube)

3.6 CLASSES DA LIGA

A Liga Portuguesa de Paramotor terá as seguintes categorias:

RPF1m + RPF1f, RPL1 e RPL2

3.7 VIABILIDADE DE CLASSE

Para que uma classe seja válida, deve haver concorrentes de pelo menos 3 pilotos numa classe, prontos para pilotar a primeira tarefa, e deve iniciar um mínimo de uma tarefa.

3.8 VALIDADE DO CAMPEONATO

O título de Campeão só será atribuído se tiver havido pelo menos 3 tarefas distintas.

4 REGRAS GERAIS DA COMPETIÇÃO

4.1 REGISTO

À chegada, os pilotos apresentar-se-ão ao Gabinete de Registo para que os seus documentos sejam verificado e recebam regulamentos e informações suplementares. São necessários os seguintes documentos:

- Licença Desportiva FAI ou Licença Nacional de Piloto + Cartão IPPI
- Formulário de inscrição assinado
- Liberação assinada de responsabilidade, Renúncia aos Direitos Legais
- Passaporte ou Cartão de Identidade
- Comprovativo de um Seguro válido (seguro de acidentes pessoais e de terceiros)
- Certificado de Aeronavegabilidade ou Autorização de Voo.

O Gabinete de Registos estará aberto como indicado no site e no grupo oficial do Telegram.

4.2 QUALIFICAÇÕES PILOTO E PASSAGEIRO

Um piloto concorrente deve ter qualificação suficiente para satisfazer as exigências de um campeonato internacional, e possuir uma licença de piloto válida ou um certificado equivalente. Tanto o piloto como o passageiro devem possuir uma licença emitida pelo seu próprio NAC.

4.3 AERONAVES E EQUIPAMENTO ASSOCIADO

As aeronaves e os equipamentos fornecidos pelo concorrente devem ser de desempenho e padrão adequados para o evento.

A aeronave deve estar sempre em conformidade com a definição FAI de um Microlight ou Paramotor.

A aeronave deve voar ao longo dos campeonatos como uma única entidade estrutural utilizando o mesmo conjunto de componentes utilizados no primeiro dia, exceto que as hélices podem ser alteradas desde que o limite de peso não seja ultrapassado e o Certificado de Aeronavegabilidade ou Autorização de Voo não seja invalidado.

Todas as aeronaves devem ser disponibilizadas durante o período de registo para uma verificação de aceitação na configuração em que serão pilotadas. Os organizadores têm o direito de inspecionar a conformidade e a aeronavegabilidade da classe e, se necessário, aterrar qualquer aeronave por razões de segurança em qualquer momento durante o evento.

Todas as aeronaves devem estar equipadas com um método simples de vedação do depósito de combustível.

4.4 RESPONSABILIDADES DO PILOTO

Os pilotos são responsáveis por uma boa conduta, para garantir que não sofrem de qualquer deficiência que possa pôr em perigo a segurança dos outros e que tenham lido e compreendido as regras.

São responsáveis pelo seu próprio voo e pela decisão de voar, independentemente dos recursos de segurança disponibilizados pela organização.

4.5 ESTATUTO DAS REGRAS E REGULAMENTOS

Após o início da competição no primeiro dia:

Nenhuma regra ou regulamento pode ser alterado. Quaisquer requisitos adicionais dentro das regras necessárias durante o evento não serão retrospectivos.

Os concorrentes não podem ser substituídos, mudar para outra classe nem alterar os seus equipamentos.

4.6 DIAS DE PRÁTICA E DESCANSO

Não há um dia oficial de treino antes da abertura do Campeonato.

Os dias de descanso só serão realizados devido ao mau tempo ou a uma emergência imprevista.

4.7 RECLAMAÇÕES

Um concorrente que esteja insatisfeito com qualquer assunto pode apresentar uma queixa por escrito ao diretor.

As reclamações devem ser apresentadas e tratadas sem demora, mas, em todo o caso, devem ser apresentadas o mais tardar 1 hora após a publicação da respetiva folha de pontuação provisória, com exceção das tarefas do último dia de competição, ou das folhas de pontuação provisórias publicadas no último dia de competição, o prazo é de 15 minutos.

Uma reclamação que possa afetar um resultado de tarefa deve ser tratada e respondida por escrito antes de qualquer folha de pontuação oficial ser emitida.

4.8 PROTESTOS

Se o concorrente estiver insatisfeito com a decisão sobre a sua Queixa, poderá fazer um protesto por escrito ao Presidente do Júri e acompanhado da taxa de protesto de 50 euros.

A taxa é reembolsável se o protesto for confirmado ou retirado antes do início dos procedimentos. Um protesto só pode ser feito contra uma decisão do diretor da competição.

Um protesto deve ser apresentado o mais tardar 1 hora após a publicação da respetiva folha de pontuação oficial, com exceção das tarefas do último dia de competição, ou para as folhas de Pontuação Oficial publicadas no último dia de competição, o prazo é de 15 minutos.

5 REGULAMENTOS DE VOO E SEGURANÇA

5.1 BRIEFING

Os briefings serão realizados em cada dia de voo. A hora e o local para reuniões de informação e quaisquer adiamentos serão informados pelo grupo oficial do telegram.

Todos os briefings serão em português, espanhol e inglês e serão gravados por gravador ou vídeo. Será dada uma descrição completa da tarefa, informações meteorológicas, requisitos de segurança de voo, sanções e detalhes de quaisquer áreas de voo proibidas ou restritas.

Serão especificados procedimentos de preparação do voo, descolagem, voo da tarefa, aterragem e pontuação, juntamente com quaisquer sanções, em cada descrição da tarefa.

Todos os pilotos devem voar no espaço aéreo definido para o evento e respeitar a legislação aeronáutica, nomeadamente no que diz respeito ao voo VFR. A altitude máxima será comunicada no início do evento, nunca superior a 1500 m. Em eventos de distância em que não seja definida uma altitude de voo, deve também ser considerada uma altitude mínima de 150 m (que pode ser modificada pelo diretor de prova, no briefing).

Os requisitos de segurança do voo dados no briefing têm o status dos regulamentos.

5.2 CUMPRIMENTO DA LEI

Cada competidor é obrigado a cumprir as leis e as regras do ar do país em que os campeonatos são realizados.

5.3 PREPARAÇÃO PARA VOO

Cada aeronave deve ser verificada antes do voo pelo seu piloto e só deve ser pilotada se conforme.

5.4 LIMITAÇÕES DE VOO

Cada aeronave deve ser pilotada dentro das limitações do seu Certificado de Aeronavegabilidade ou Autorização de Voo. Qualquer manobra perigosa para outros concorrentes ou para o público deve ser evitada. A acrobacia não é autorizada, é proibida.

5.5 DANOS A UMA AERONAVE

Quaisquer danos serão comunicados sem demora aos organizadores e a aeronave pode ser reparada. Quaisquer peças de substituição devem ser substituídas por uma peça idêntica, exceto se partes principais, tais como uma asa para uma aeronave controlada por parapente, possam ser substituídas por um modelo semelhante ou por um desempenho inferior.

Nota: A alteração das partes principais pode incorrer numa penalidade.

Uma aeronave pode ser substituída por autorização do diretor se os danos resultarem sem culpa do piloto. A substituição só pode ser por uma aeronave ou modelo idêntica ou por uma aeronave de desempenho semelhante ou inferior e elegível para voar na mesma classe.

5.6 TESTE E OUTROS VOOS

Nenhum concorrente pode descolar num dia de competição do local do concurso sem a autorização do Diretor. Pode ser dada autorização para um voo de teste, mas se a tarefa para essa classe tiver começado, o piloto deve aterrar e fazer uma descolagem da competição na tarefa. Não é permitido praticar antes de uma tarefa.

5.7 FITNESS

Um piloto não pode voar a menos que preparado. Qualquer ferimento, drogas ou medicação tomado, que possam afetar o desempenho do piloto no ar, deve ser comunicado ao diretor antes de voar. Todas as nações têm a responsabilidade de lutar contra o doping. O controlo antidoping pode ser efetuado a qualquer piloto a qualquer momento.

A decisão de impor controlos antidopagem pode ser tomada pela FAI, pelo organizador ou pela autoridade nacional do organizador.

Todas as informações relevantes podem ser encontradas no web site da FAI: www.fai.org/medical

5.8 DISCIPLINA NO AERÓDROMO

As sinalizações e os padrões de circuito e de aterragem serão dados no briefing e devem ser cumpridos. O incumprimento será penalizado.

5.9 PREVENÇÃO DE COLISÃO

Uma vigilância adequada deve ser mantida em todos os momentos.

Um concorrente envolvido numa colisão não deve continuar o voo se a integridade estrutural da aeronave estiver em dúvida.

Durante uma navegação ao longo de uma tarefa, os concorrentes não devem recuar ao longo da linha de via contra a direção da tarefa.

5.10 NUVEM VOANDO

É proibido voar em nuvem e as aeronaves não devem transportar instrumentos de giroscópio ou outros equipamentos que permitam voar sem referência visual ao solo.

5.11 EQUIPAMENTO

É obrigatório utilizar:

- Capacete
- Para-quedas
- Botas
- Rádio

5.12 EQUIPAMENTO ELETRÔNICO

Os gravadores de voo GNSS aprovados pela CIMA e os ELT's sem capacidade de transmissão de voz são permitidos e podem ser transportados. Os telemóveis selados, podem ser transportados para utilização após a aterragem ou em caso de emergência, o diretor deve ser imediatamente informado se o selo estiver partido.

Todos os outros dispositivos eletrónicos com capacidades reais ou potenciais de comunicação ou navegação devem ser declarados e aprovados para transporte pelo Diretor do Campeonato.

Um documento que descreva o dispositivo será assinado pelo concorrente quando estiver a ser selado, e o documento será retido pela organização. Após a tarefa, desde que o selo não seja quebrado, os documentos serão devolvidos a cada concorrente quando chegar para deslacrar o dispositivo. Se um documento ainda estiver na posse da organização no momento da emissão dos resultados, o concorrente receberá uma penalização de 100%.

Antes de cada tarefa, o Diretor pedirá aos marechais que verifiquem as infrações. A penalidade é a inibição da competição.

As tracks descarregadas do sistema de rastreio ao vivo serão a principal fonte de verificação e pontuação de voo gps. Só em caso de erros ou dúvidas serão necessários para descarga os tracks alternativos a partir do próprio GPS dos pilotos. Apenas os dispositivos aprovados pelo CIMA podem ser utilizados e é da responsabilidade do piloto fornecer o GPS e o cabo para ligar o seu GPS ao computador da organização.

5.13 AJUDA EXTERNA AOS CONCORRENTES

Qualquer ajuda na navegação por aeronaves não concorrentes, incluindo uma aeronave concorrente que não executa a tarefa da sua própria classe, é proibida. Isto é para garantir, tanto quanto possível, que a competição seja entre concorrentes individuais, sem ajudas nem controladas por ajudas externas.

6 TAREFAS DO CAMPEONATO

6.1 GERAL

Para contar como uma tarefa válida do campeonato, todos os competidores da classe em causa terão a oportunidade de ter pelo menos um voo de competição com tempo para realizar a tarefa. Uma tarefa para cada classe pode ser diferente e uma tarefa pode ser definida para todas as classes. Geralmente, um concorrente só terá direito a uma descolagem para cada tarefa e a tarefa pode ser executada apenas uma vez. Um concorrente pode regressar ao aeródromo no prazo de 5 minutos após a descolagem por razões de segurança ou em caso de falha no gravador de voo GNSS. Neste caso, pode, em princípio, ser efetuado um novo começo sem penalização, mas, igualmente, o concorrente não deve beneficiar de forma alguma do reinício. Exceções e penalidades serão especificadas na Descrição da Tarefa.

As tarefas de precisão podem ser combinadas com outras tarefas ou definidas separadamente.

6.2 PERÍODO DE TAREFA

Os horários de descolagem, o fecho das janelas de descolagem, os pontos de viragem e a última aterragem serão apresentados por escrito. Se o início for adiado, dado o tempo será consequentemente adiado, a menos que seja especificamente informado em contrário.

6.3 SUSPENSÃO DE TAREFA OU CANCELAMENTO

O Diretor pode suspender o voo após a descolagem, se continuar for perigoso. Se o período de suspensão for suficientemente longo para dar uma vantagem injusta a qualquer concorrente, a tarefa será anulada. Uma vez que todos os concorrentes de uma classe tenham descolado ou tenham tido a oportunidade de o fazer, a tarefa não será cancelada, exceto por razões de força maior.

6.4 TIPOS DE TAREFAS

N - Navegação, navegação estimada tempo e velocidade. Sem limitação de combustível.

N1, N2, N3 e N4

E - Economia, gama de velocidade, duração, com combustível limitado.

E1 e E2

P - Precisão

P1, P2, P3, P4, P5, P6 e P7

Um catálogo de tarefas (e seus sistemas de pontuação) a implementar durante o campeonato está anexado a este regulamento local.

6.5 VOAR AS TAREFAS

Qualquer parte de uma tarefa de competição pode ser executada:

- ao longo de um curso definido na direção especificada no briefing,
- ao longo de um curso decidido na direção selecionada pelo piloto,
- de acordo com um padrão local especificado no briefing.

A tarefa completa resultante é a combinação do acima.

A ordem de descolagem pode ser:

- uma ordem de descolagem programada, especificada pela Organização,
- janela aberta,
- pela ordem do campeonato ou por ordem invertida

A ordem de descolagem programada é anexada à descrição da tarefa relevante.

Se for necessário um toque de aterragem e descolagem para separar partes de uma tarefa, serão dados detalhes na Descrição da Tarefa e no briefing.

6.6 OUTLANDINGS

As aterragens fora da área de voo devem ser pontuadas a zero, a menos que sejam especificamente

indicados no briefing. Se um piloto aterrar afastado do campo de meta ou da base, deve informar os organizadores por telefone, com o mínimo de atraso e o mais tardar até à hora de fecho da tarefa. Pode partir o selo do depósito de combustível e voar para a zona de voo ou regressar pela estrada. As provas do local de aterragem devem ser obtidas a partir do track de voo GNSS. No regresso à base, deve ir imediatamente para o Controlo com as suas provas. O não cumprimento deste procedimento sem uma boa razão pode resultar na não pontuação do piloto para a tarefa, ou cobrado por quaisquer serviços de resgate que tenham sido solicitados, ou desqualificação.

6.7 LIMITES DE VOO

Os voos que terminem para além dos limites do organizador pontuaram "0" na tarefa.

6.8 EMERGÊNCIAS

Um concorrente que aterre para ajudar um piloto ferido não perderá pontos e será beneficiado com pontos de acordo com a decisão do Diretor.

6.9 A ÁREA SEGURA

Trata-se de uma área claramente marcada onde a aeronave deve ser colocada de vez em quando, conforme instruído pelo diretor. Uma vez na Área Segura e sem a autorização expressa do diretor, nenhuma aeronave pode ser tocada por qualquer outra razão que não seja removê-la da Área Segura. Os concorrentes que não respeitem as regras da Área Segura podem ser penalizados.

7 CONTROLO DE VOOS DE TAREFA.

7.1 TEMPO

Todos os tempos são dados, tomados e calculados em tempo local ou tempo simples decorrido, arredondados até à precisão permitida mais precisa.

7.2 REABASTECIMENTO

O combustível será medido em volume para qualquer sessão de reabastecimento. As quantidades de combustível medida incluem o óleo misturado com gasolina a menos de $\pm 10^{\circ}\text{C}$ da temperatura ambiente.

O reabastecimento estará na ordem e de acordo com as instruções dadas no briefing. A não presença da aeronave a tempo pode resultar numa penalização para o piloto.

Um observador oficial, ou um piloto rival deve controlar o abastecimento.

7.3 PRECISÃO

A precisão de aterragem será verificada pelas câmaras de vídeo.