

X-SALTA 2026

Regulamento Específico da Competição Hike & Fly

---

1. Objeto

O presente Regulamento Específico regula a competição X-SALTA Hike & Fly Argentina 2026, organizada pela Fundación Descubrir e pelo Club Norte Parapente, nos municípios e áreas de montanha que correspondam da província de Salta.

A competição combina deslocamento a pé e voo de parapente. Cada participante deve portar seu equipamento e poderá progredir unicamente caminhando, correndo ou voando, de acordo com as regras desta competição.

A competição reger-se-á por:

- o presente Regulamento Específico;
- o Regulamento FAVL Hike & Fly vigente;
- o FAI Sporting Code, Section 7L, na medida em que seja aplicável;
- as normas aeronáuticas, ambientais, de trânsito, de acesso a terras e de segurança vigentes na Argentina e na província de Salta;
- as instruções oficiais comunicadas nos briefings.

2. Formato general: dos jornadas independientes

X-SALTA terá somente dois dias oficiais de competição.

Cada dia será uma competição individual, completa e independente quanto à sua largada, percurso, tempo e classificação diária. Isso significa que:

1 Todos os pilotos largarão juntos ao início de cada jornada.

2 A competição de cada jornada terminará inexoravelmente às 18:00 horas da Argentina — ART, UTC-3.

3 No dia seguinte todos os pilotos voltarão a reunir-se em uma nova largada e iniciarão uma nova competição do zero.

4 Não serão arrastados tempos, posições, distâncias nem condições de prova do primeiro dia para o segundo.

5 Cada jornada terá sua própria classificação e resultado oficial.

6 O resultado de cada jornada concederá uma pontuação para o ranking geral do evento. A pontuação obtida no primeiro dia será mantida unicamente para fins de somá-la à do segundo dia.

7 O ranking geral será determinado somando as pontuações oficiais obtidas em ambas as jornadas. Haverá um ranking único do evento e uma premiação após o último dia de competição.

Os dois percursos oficiais realizar-se-ão dentro da janela prevista de 5 a 8 de dezembro de 2026, de acordo com a meteorologia e as condições de segurança. A ordem dos percursos poderá ser alterada: El Cruce de las Lagunas poderá disputar-se como Día 1 ou como Día 2, e o mesmo aplicar-se-á ao Desafío San Lorenzo /

Las Costas. O percurso atribuído a cada dia será comunicado no briefing geral de 4 de dezembro de 2026. Os dias da janela que não sejam selecionados como jornadas oficiais poderão destinar-se a voos recreativos ou atividades da organização, desde que as condições o permitam.

3. Autoridades de la competencia

A organização designará as seguintes autoridades:

- Diretor de Prova: Jesse Randall.
- Meet Director: Crispy Blanco.
- Diretor de Segurança — Security Director: Seba Arce.
- Responsável pelo Scoring e resultados: Guillermo Bozovich.
- Coordenação e funções complementares: Rodrigo de la Serna, quando requerido ou quando faltar a pessoa responsável por uma função específica.
- Veedor de Despegue: pessoa designada para os sítios em que se autorize o voo de pilotos N4.
- Comitê de Prova: integrado pelas autoridades anteriores e pelas pessoas que a organização designar para tracking, comunicações e assistência logística.

O Diretor de Prova terá autoridade para:

- aprovar, modificar, suspender ou cancelar uma jornada por razões meteorológicas, aeronáuticas, ambientais ou de segurança;
- estabelecer ou modificar horários, zonas de voo, pontos de controle e radios de validação;
- proibir o voo e manter habilitado unicamente o deslocamento a pé;
- ordenar a retirada de um participante por motivos médicos ou de segurança;
- impor sanções conforme este regulamento;
- resolver situações não previstas, procurando igualdade de tratamento entre os competidores.

As decisões de segurança do Diretor de Prova serão de cumprimento imediato. Uma decisão de parar ou limitar o voo por segurança não poderá ser objeto de protesto esportivo para modificá-la.

4. Participantes y requisitos de inscripción

Poderão participar pilotos que cumpram os requisitos estabelecidos pela FAVL, pela autoridade competente e pela organização.

Como requisitos mínimos, cada piloto deverá:

- ter 18 anos completos no momento da competição;
- apresentar licença, habilitação ou certificação de piloto de parapente vigente e reconhecida pela autoridade correspondente;
- acreditar a categoria ou nível exigido para o percurso. A organização contempla a participação de pilotos N4 e N5 sob as condições detalhadas neste regulamento;
- apresentar um seguro vigente que inclua expressamente a prática de parapente durante o evento. A organização poderá exigir que inclua responsabilidade civil, acidentes e resgate;
- apresentar certificado médico ou apto para atividade de montanha e voo, se assim o exigir a FAVL ou a organização;
- assinar a aceitação do presente regulamento, a exoneração, o consentimento médico e a autorização de imagem que serão enviados pelo chat oficial de WhatsApp da organização;
- informar uma pessoa de contato para emergências;
- participar obrigatoriamente dos briefings e controles de equipamento.

Os pilotos estrangeiros deverão apresentar documentação equivalente e a organização poderá solicitar tradução ou comprovação de vigência.

A inscrição terá o valor e as condições comunicadas oficialmente pela organização. O guia inicial prevê um preço máximo de referência de USD 100, sujeito a confirmação.

5. Participación individual y asistencia externa

A classificação será individual. Cada piloto será responsável por suas decisões de marcha, decolagem, voo, aterrissagem, hidratação, alimentação e retirada.

Não será obrigatório contar com um assistente oficial. Um acompanhante ou pessoa de apoio poderá colaborar com a logística externa, mas não poderá:

- transportar a vela, o arnês, o paraquedas ou qualquer elemento obrigatório do piloto;
- transportar o piloto durante a competição;
- indicar térmicas, assisti-lo em voo ou realizar voo coordenado para favorecer seu avanço;
- ingressar nas zonas de competição para entregar material ou alimentos, salvo nos pontos expressamente autorizados;
- interferir com outros participantes ou com a operação de segurança.

A ajuda física, o transporte motorizado, o deslocamento em veículo, o reboque, o winche, os exoesqueletos ou qualquer outra forma de assistência que permita ao piloto avançar estão proibidos.

Se um piloto abandona e é retirado por um veículo de resgate, não poderá reincorporar-se a essa jornada.

6. Calendário e procedimento de cada jornada

A hora exata de cada briefing e de cada largada será publicada pela organização, como mínimo, durante o briefing prévio, podendo ser reprogramada e comunicada pelo grupo de WhatsApp da competição se a meteorologia ou aspectos externos o exigirem. Todos os horários serão expressos em hora oficial argentina.

6.1 Antes de la largada O briefing geral obrigatório realizar-se-á el 4 de diciembre de 2026. Nesse briefing será comunicado o percurso atribuído ao Día 1 e ao Día 2, a hora exata de largada prevista para cada jornada, as instruções de segurança e o acesso ao chat oficial de WhatsApp da organização, que será o canal oficial de comunicações do evento.

Cada piloto será responsável por incorporar-se ao chat oficial de WhatsApp, mantê-lo disponível e revisar as comunicações publicadas pela organização. A informação emitida por esse chat terá caráter oficial para horários, percursos, segurança, tracking, resgate, resultados e modificações operativas.

Antes de cada jornada deverão ser completados:

- acreditação e controle de presença;
- briefing técnico e de seguridad;
- verificação do equipamento obrigatório;
- entrega ou ativação do dispositivo de tracking;
- comunicação da meteorologia e das zonas de voo autorizadas;
- publicação final dos pontos de controle, raios, meta e eventuais modificações do percurso. Os raios definitivos de cada TP Radius serão comunicados no briefing do dia anterior à jornada correspondente.

A assistência ao briefing de cada jornada será obrigatória. A ausência injustificada poderá impedir a largada.

6.2 Largada Todos os pilotos habilitados largarão juntos desde o ponto oficial de cada jornada. Não haverá largada escalonada nem largada individual, salvo decisão excepcional do Diretor de Prova por razões de segurança.

A largada será válida unicamente quando o Diretor de Prova ou a pessoa designada der o sinal oficial. Um piloto que chegue atrasado à zona de largada poderá ser considerado DNS — Did Not Start para essa jornada.

6.3 Encerramento diário às 18:00 Às 18:00:00 terminará o tempo de competição de todos os pilotos.

Após as 18:00 não será permitido continuar avançando para melhorar a posição esportiva da jornada, nem a pé nem em voo. Se um piloto se encontrar em voo ao aproximar-se o encerramento, deverá priorizar a aterrissagem segura. Seu resultado será calculado com base na última posição válida registrada antes das 18:00.

O piloto deverá comunicar sua situação à organização assim que possível após aterrissar. Nenhum piloto estará obrigado a realizar uma manobra insegura para cumprir o horário de encerramento.

6.4 Nueva largada del día siguiente A segunda jornada começará desde o ponto de largada que for anunciado no briefing correspondente. Todos os pilotos habilitados para essa jornada deverão apresentar-se novamente e largarão juntos.

A posição em que cada piloto tenha terminado no dia anterior não terá efeito sobre a largada, o percurso, o tempo ou a classificação do dia seguinte.

7. Percursos oficiais

As distâncias indicadas são aproximadas. A organização poderá ajustar o percurso por meteorologia, segurança, autorizações, estado das vias, atividade aérea, proteção ambiental ou instruções das autoridades.

As coordenadas e os raios definitivos serão comunicados no briefing de cada jornada e serão entregues, quando corresponder, em formato GPX, KMZ, mapa ou coordenadas GPS.

7.1 Percurso A — Desafio San Lorenzo / Las Costas

- Distância otimizada de referência: aproximadamente 40 km.
- Trecho pedestre mínimo de referência: 800 m de desnível positivo dentro de um percurso pedestre de 5 km, segundo o track oficial. O percurso e a forma de verificação serão informados no briefing.
- Largada: San Lorenzo.
- Percurso geral: San Lorenzo → subida ao Cerro Elefante → TP Radius → cartazes de controle na zona de Las Costas → arco de chegada.
- Meta: arco ou zona de chegada oficial comunicada no briefing.

A ordem preliminar dos controles será:

8 Largada San Lorenzo.

9 Trecho pedestre e subida rumo ao Cerro Elefante.

10 Sign Board 1.

11 TP Radius.

12 Sign Board 2.

13 Sign Board 3, quando for incluído na versão definitiva do percurso.

14 Arco de chegada.

7.2 Percurso B — El Cruce de las Lagunas

- Distância otimizada de referência: aproximadamente 39 km.
- Trecho pedestre mínimo de referência: 600 m de desnível positivo dentro de um percurso pedestre de 5 km, segundo o track oficial. O percurso e a forma de verificação serão informados no briefing.
- Largada: Campo Quijano.
- Percurso geral: Campo Quijano → Sign Board → TP Radius de Lagunas → zona de aterrissagem e chegada em Campo Quijano.
- Meta: zona de chegada oficial em Campo Quijano.

A ordem preliminar dos controles será:

15 Largada Campo Quijano.

16 Sign Board.

17 TP Radius de Lagunas.

18 Zona de aterrissagem oficial.

19 Chegada final em Campo Quijano.

O Percurso A e o Percurso B poderão ser atribuídos indistintamente como Dia 1 ou Dia 2. O percurso que for disputado como Dia 1 terá a classificação e pontuação correspondentes à primeira jornada; o outro percurso terá a classificação e pontuação correspondentes à segunda jornada.

7.3 Caminhos, propriedades e áreas sensíveis Os pilotos deverão utilizar caminhos e trilhas autorizados, respeitar propriedades privadas, cercas, cultivos, áreas protegidas e zonas de conservação, e seguir as instruções dos proprietários, guardaparques e autoridades.

É proibido avançar por rodovias, rotas de circulação perigosa, túneis não habilitados para pedestres, áreas expressamente restritas ou qualquer local em que a passagem coloque em risco o participante ou terceiros.

Em caso de decidir retirar-se do dia de competição, o piloto deverá dirigir-se a pé até o caminho ou rota mais próximo, para que, a partir daí, seja em veículo próprio ou da organização, retorne ao ponto de finalização da prova ou ao ponto de encontro definido no briefing.

8. Regras de deslocamento e voo

Durante a jornada, o piloto somente poderá avançar:

- caminhando ou correndo por terra;
- voando em seu próprio parapente;
- realizando as transições normais entre aterrissagem, recolhimento, caminhada, decolagem e voo.

É proibido utilizar veículos, bicicletas, motocicletas, cavalos, embarcações, drones como meio de transporte, reboques, guinchos, transporte aéreo, exoesqueletos ou assistência mecânica ou qualquer outro meio externo.

Cada piloto deverá decidir se caminha ou voa levando em conta seu nível, fadiga, meteorologia, topografia, tráfego aéreo, espaço disponível para aterrissagem e possibilidade de resgate.

Todos os voos deverão ser realizados de acordo com as regras VFR, o espaço aéreo vigente, as restrições aeronáuticas, as zonas proibidas divulgadas pela organização e as instruções do Fiscal de Decolagem.

Deverão ser respeitadas as normas estabelecidas nos regulamentos FAVL e na Section 7 da FAI.

Não será permitido:

- voar dentro de nuvens;
- ingressar em espaço aéreo controlado ou zonas proibidas;

- voar após o horário ou a ordem de aterrissagem comunicada pela organização;
- realizar manobras perigosas, agressivas ou incompatíveis com a segurança da competição;
- receber ajuda aérea de outros pilotos, assistentes ou pessoas alheias à prova;
- realizar voo coordenado para favorecer o avanço próprio ou de outro competidor.

8.1 Pilotos N4 e N5 Os pilotos N4 deverão cumprir as instruções do Fiscal de Decolagem. O Fiscal poderá impedir ou suspender uma decolagem quando as condições não forem adequadas para esse nível.

Os pilotos N5 poderão tomar suas próprias decisões de decolagem dentro das zonas e horários autorizados, sem prejuízo da autoridade do Diretor de Prova para suspender todos os voos por razões de segurança.

9. Equipamento obrigatório

Cada piloto deverá apresentar-se e competir com o seguinte equipamento mínimo:

- vela de parapente certificada e homologada; não é permitido voar fora da homologação; deve ser utilizada dentro da faixa de peso aprovada;
- arnês com proteção certificada;
- paraquedas de emergência certificado e dentro da sua faixa de carga;
- capacete homologado para a atividade;
- rastreador satelital ou dispositivo de tracking aprovado pela organização, por exemplo SPOT, inReach ou equivalente;
- rádio VHF compatível com a frequência comunicada no briefing;
- telefone celular com bateria suficiente e número declarado;
- Instrumento de voo GNSS/GPS de reserva (back-up flight recorder), aprovado pela CIVL/FAI ou compatível com as especificações CIVL para flight recorders, capaz de gerar um track log com registro de posição e altitude, apto para a verificação de voos em competições FAI;
- água e alimentação suficientes para a jornada;
- lanterna frontal ou luz portátil;
- apito e elemento básico de sinalização ou alta visibilidade.

A organização poderá exigir certificações específicas, inspecionar o equipamento antes de cada jornada, pesá-lo e realizar controles durante a competição.

O piloto deverá portar consigo o equipamento obrigatório durante todo o percurso. Não poderá deixá-lo, entregá-lo a terceiros nem recebê-lo novamente de um acompanhante.

A substituição de um elemento durante a jornada só será possível por quebra ou situação de segurança e requererá autorização do Diretor de Prova. A perda ou falta de um elemento obrigatório poderá ocasionar penalização, expulsão ou desclassificação.

10. Alimentação e hidratação

Não será entregue marmita nem haverá pontos oficiais de hidratação durante os percursos. Cada piloto será responsável por levar desde a largada toda a alimentação e reserva de água necessárias para completar a jornada.

A entrega de comida, água, baterias ou equipamento por parte de acompanhantes ou terceiros durante a competição será considerada assistência externa proibida, salvo autorização expressa da organização por razões de segurança.

11. Segurança, emergências e resgate

A segurança prevalece sobre a classificação. Um piloto poderá deter-se, caminhar, abandonar ou solicitar ajuda a qualquer momento.

Ao aterrissar, o piloto deverá recolher sua vela quando for seguro fazê-lo. Uma vela estendida ou armada de forma visível será considerada como sinal de socorro: “PRECISO DE AJUDA”.

Diante de um acidente ou emergência, o piloto ou qualquer pessoa que o assista deverá:

1 ligar para os serviços de emergência correspondentes quando for possível;
2 informar a organização por rádio, telefone ou mensagem;
3 comunicar a localização, o estado do piloto e a assistência necessária;
4 permanecer em local seguro e visível, salvo que exista perigo imediato.

Todo competidor que encontrar outro piloto em situação de emergência deverá prestar assistência razoável, alertar a organização e não continuar seu percurso até que a situação tenha sido comunicada. O Comitê de Prova poderá reconhecer essa assistência no momento de resolver a classificação.

A organização disporá de veículos para percorrer caminhos principais e colaborar com o recolhimento de pilotos que abandonem ou aterrissarem fora da meta. O resgate estará condicionado ao acesso, à meteorologia, à disponibilidade de veículos e à avaliação de segurança. A organização não garante acesso veicular a todos os pontos do percurso.

O abandono deverá ser informado imediatamente. Um piloto retirado em veículo ficará fora da jornada e será classificado como DNF, salvo se a organização determinar outro estado.

No máximo 30 minutos após a finalização da jornada, ou tão logo tenha sinal, cada piloto deverá informar que se encontra seguro e declarar se terminou, abandonou ou necessita de assistência.

12. Tracking e validação do percurso

O tracking terá função esportiva e de segurança. O dispositivo principal deverá permanecer ligado e operativo desde o momento indicado pela organização até o encerramento da jornada ou o abandono do piloto.

Cada piloto deberá:

- verificar la batería y el funcionamiento del rastreador antes de la largada;
- levar o dispositivo em un lugar visível e protegido;
- manter o rádio e o telefone ligados sempre que possível;
- conservar o arquivo GPS de respaldo até a publicação dos resultados definitivos;
- entregar o registro GPX, IGC ou outro formato solicitado se a organização assim o exigir.

O registro de respaldo deverá registrar tanto o voo quanto os deslocamentos em solo e utilizar o Datum WGS84. Salvo se o briefing indicar outra configuração compatível com o sistema de resultados, recomenda-se registrar no mínimo um ponto por segundo em voo e um ponto a cada 200 metros em solo.

Em caso de perda de sinal, bateria descarregada ou falha técnica, o piloto deverá informar imediatamente. A organização poderá utilizar o último ponto válido do rastreador, o GPS de respaldo, o registro de rádio, os controles físicos e qualquer outra evidência disponível.

12.1 Validação dos controles

- Considerar-se-á um TP Radius alcançado quando o registro do software de scoring mostrar o piloto dentro do raio oficial comunicado para esse controle.

- Considerar-se-á um Sign Board alcançado quando o piloto chegar à zona sinalizada e assinar pessoalmente o cartaz ou o registro disposto para esse controle. A assinatura será o método oficial de validação.
- Os controles deverão ser cumpridos na ordem publicada.
- Se um controle não for validado, o piloto poderá retornar a ele enquanto a jornada permanecer aberta e a manobra for segura.
- Se o controle não for validado, a classificação será interrompida no último controle validado, salvo se o Comitê de Corrida determinar outra solução devido a uma falha comprovada do sistema.

13. Classificação diária e ranking geral do evento

Cada jornada terá uma classificação e um resultado oficial independentes. Além disso, cada jornada atribuirá uma pontuação para o ranking geral do evento.

13.1 Pilotos que completam o recorrido Os pilotos que cruzarem a meta antes das 18:00 serão ordenados pelo tempo decorrido desde a largada oficial até a validação da chegada.

13.2 Pilotos que não completam o recorrido Os pilotos que não chegarem à meta antes das 18:00 serão ordenados segundo o seguinte critério:

1 quantidade e ordem de controles oficiais validados;

2 distância restante até o próximo controle ou até a meta, medida sobre o percurso oficial;

3 última posição válida registrada antes das 18:00;

4 hora dessa última posição válida como dado informativo.

Um piloto que abandone antes das 18:00 será classificado como DNF e poderá ser ordenado segundo seu último controle validado, desde que tenha comunicado seu abandono.

13.3 Pontuação acumulada e categorías A pontuação de cada jornada será atribuída de acordo com a posição e o resultado oficial obtido nessa jornada, conforme a tabela de pontuação que será comunicada pelo chat oficial de WhatsApp antes da primeira largada.

O ranking geral do evento será obtido somando a pontuação oficial da primeira jornada e a pontuação oficial da segunda jornada. As penalizações, perdas de controles, DNF, DNS ou DSQ que correspondam a uma jornada afetarão a pontuação dessa jornada e, portanto, o total acumulado.

O ranking geral será único e terá as seguintes categorias oficiais:

- Homens.
- Mulheres.

A premiação do ranking geral será realizada após o último dia de competição, uma vez publicados os resultados definitivos e resolvidos os protestos correspondentes.

Em caso de empate no total acumulado, os participantes compartilharão a mesma posição. Não será aplicado nenhum critério de desempate.

13.4 Estados esportivos

- FIN: completou o percurso antes das 18:00.
- DNF: largou, mas não completou o percurso ou abandonou.
- DNS: estava inscrito e habilitado, mas não largou nessa jornada.
- DSQ: foi desqualificado dessa jornada.
- EXP: foi expulso da competição e não poderá continuar nas jornadas restantes.

O DNF, DNS ou DSQ de uma jornada não impedirá automaticamente a participação na jornada seguinte. O Comitê de Corrida poderá impedir a largada posterior apenas por razões de segurança, documentação, conduta grave ou sanção de expulsão.

14. Penalizações e desqualificação

Conforme a gravidade da conduta, o Comitê de Corrida poderá aplicar:

- advertência;
- penalização de tempo;
- perda de um controle ou da pontuação da jornada;
- expulsão da jornada;
- desqualificação da jornada;
- expulsão do evento completo.

Poderão acarretar penalização ou desqualificação, entre outras, as seguintes condutas:

- utilizar transporte ou assistência física proibida;
- não portar o equipamento obrigatório;
- desativar, manipular ou falsificar o tracking;
- ignorar ou alterar a ordem de um controle;
- ingressar em uma zona de voo proibida;
- voar dentro de nuvens ou ignorar uma ordem de pouso;
- realizar voo perigoso ou voo em equipe;
- receber ajuda externa não autorizada;
- não informar um abandono ou uma situação de segurança;
- danificar o meio ambiente, descartar resíduos ou ingressar sem autorização em propriedades ou áreas protegidas;
- faltarem com respeito para com competidores, autoridades, moradores, proprietários ou pessoal de resgate.

A falsificação do track, o transporte motorizado, a violação deliberada do espaço aéreo ou conduta que coloque terceiros em grave risco poderão acarretar a expulsão imediata do evento.

15. Reclamações e protestos

As reclamações deverão ser apresentadas por escrito ao Diretor de Prova ou pelo procedimento indicado no chat oficial do WhatsApp.

A protestação sobre uma classificação diária deverá ser apresentada dentro de 30 minutos após a publicação dos resultados provisórios dessa jornada. Deverá indicar o piloto reclamante, o fato observado, a regra invocada e a prova disponível.

O Comitê de Prova decidirá sobre a protestação e publicará os resultados definitivos por meio do chat oficial do WhatsApp. Suas decisões relativas à segurança, meteorologia, suspensão de voos ou resgate não serão passíveis de revisão por meio de uma protestação desportiva.

16. Meio ambiente e convivência

Todos os participantes deverão:

- não descartar resíduos;
- respeitar trilhas, flora, fauna, áreas protegidas e propriedades privadas;
- manter abertos ou fechados os cercados e cancelas que atravessarem, tal como os tenham encontrado;

- evitar incômodos aos moradores e às atividades produtivas;
- seguir as instruções de guardaparques, proprietários e autoridades;
- retirar seus resíduos e os itens utilizados durante a jornada.

A organização poderá excluir um participante que cause dano ambiental, ingresse sem autorização em uma área restrita ou gere uma situação de conflito com a comunidade local.

17. Uso de imagens e comunicação

A inscrição poderá incluir autorização para registrar e utilizar imagens, fotografias, vídeos, nome esportivo e resultados do participante para fins de comunicação, promoção, imprensa e arquivo do evento.

Os pilotos deverão respeitar as instruções da organização quanto ao uso de logos oficiais, indumentária, entrevistas e publicações vinculadas à competição.