

Regulamento Brasileiro

Liga Brasileira de Competidores de Parapente



Associação Brasileira de Vôo Livre

Sumário

1. INFORMAÇÕES GERAIS	6
1.1. REGRAS LOCAIS	6
1.2. IDIOMA OFICIAL	6
1.3. PERMITY TO FLY	6
1.4. QG	6
1.5. TRANSPORTES PARA A RAMPA	6
1.6. DECOLAGEM	6
1.6.1. SISTEMA DE DECOLAGENS	7
1.7. POUSO	7
1.7.1. REPORT BACK OBRIGATÓRIO	7
1.8. BRIEFINGS	7
1.9. TEMPO DE DESCANSO	8
1.10. AJUDA EXTERNA A COMPETIDORES	8
1.11. CATEGORIAS	8
1.12. CHECAGEM DO EQUIPAMENTO	8
1.13. CHECAGEM DO PESO PILOTO	8
1.14. DENUNCIAS DE IRREGULARIDADES	9
2. SEGURANÇA	9
2.1. REGRAS DE TRÁFEGO AÉREO	9
2.2. DANO AO PARAPETNE	9
2.3. COMPORTAMENTO PERIGOSO	9
2.4. CONDIÇÕES PESSOAIS DE VÔO	9
2.5. NÍVEL TÉCNICO DO PILOTO	9
2.6. CAPACETE, PÁRA-QUEDAS DE EMERGÊNCIAS, RÁDIO DE COMUNICAÇÃO E GPS.	10
2.7. TRÁFEGO AÉREO	10
2.8. VÔOS EM NUVENS	10
2.9. LASTRO	10
3. PROVAS	10
3.1. TIPOS DE PROVA	10
3.1.1. RACE TO GOAL	10
3.1.2. ELAPSED TIME	11
3.2. INTERRUÇÃO OU CANCELAMENTO DA PROVA	11
3.3. ALTERAÇÃO DA PROVA	11
3.4. COMISSÃO DE PROVA	11
3.5. SISTEMA DE DECOLAGEM	12
3.6. TEMPO MÍNIMO DE ABERTURA DA JANELA	12
3.7. STARTING GATE	12
3.8. PILÕES	12
3.9. GOAL	13
3.9.1. END OF SPEED SECTION	13
3.10. DEADLINE DA PROVA	13

4. PROTESTOS.....	13
5. PENALIDADES.....	13
5.1. POUSOS	13
5.2. REPORT BACK	14
5.3. REGRAS DE TRÁFEGO AÉREO	14
5.4. VÔO EM NUVENS.....	14
5.5. LASTRO	14
5.6. PESO PILOTO.....	14
5.7. MODIFICAÇÕES NO EQUIPAMENTO	14
6. APURAÇÃO DOS RESULTADOS	14
6.1. DISTÂNCIA VOADA	14
6.2. COMPROVAÇÃO DE VÔO E OBJETIVOS	14
6.3. PONTUAÇÃO	15
6.4. CRITÉRIO DESEMPATE NA PONTUAÇÃO DA ETAPA E NA COMPETIÇÃO	15
7. DESCARTES	15
8. CATEGORIAS NA COMPETIÇÃO	16
9. UTILIZAÇÃO DO GPS.....	16
9.1. MODELOS ACEITOS	16
9.2. VALIDADE DOS DADOS	16
9.3. CRITÉRIO DE CHECAGEM	16
9.4. CÁLCULO DE DISTÂNCIA DA PROVA	17
9.5. PILÕES (WAYPOINTS):	17
10. RANKING	17
11. GRUPO DE ACESSO AO CAMPEONATO BRASILEIRO.....	17
12. INFRA-ESTRUTURA.....	17
12.1. CONDIÇÕES TÉCNICAS DA RAMPA E ACESSOS.....	17
12.1.1. ACESSO À RAMPA	17
12.1.2. CONDIÇÕES DO GRAMADO.....	18
12.1.3. DIVISÓRIAS DE SEPARAÇÃO DA ÁREA DE DECOLAGENS	18
12.1.4. ABRIGO PARA OS PILOTOS E DIREÇÃO DE PROVA.....	18
12.1.5. LANCHONETE.....	18
12.1.6. BANHEIROS	18
12.1.7. SISTEMA DE SOM.....	18
12.2. SEGURANÇA PARA PILOTOS E VISITANTES	18
12.2.1. BOMBEIROS	18
12.2.2. AMBULÂNCIA	18
12.2.3. POLÍCIA MILITAR.....	18
12.2.4. HELICÓPTERO DE RESGATE	18
12.3. VEÍCULOS PARA O TRANSPORTE DE PILOTOS E EQUIPAMENTOS TRANSPORTES.....	19
12.4. Q.G	19
12.4.1. LOCALIZAÇÃO	19
12.4.1.1. CONDIÇÕES TÉCNICAS PARA ESCOLHA DO LOCAL DO Q.G.	19

12.5.	COMUNICAÇÃO.....	19
12.6.	MAPAS	19
12.7.	CRACHÁS DE IDENTIFICAÇÃO	20
12.8.	CAMISETAS	20
12.9.	ADESIVOS DE IDENTIFICAÇÃO DOS CAPACETES	20
12.10.	FICHAS DE CONTROLE	20
12.11.	QUADRO DE PROVAS.....	20
13.	PREMIAÇÃO.....	21
14.	DISPOSIÇÕES GERAIS.....	21
15.	ANEXOS	22
15.1.	UTILIZAÇÃO DE 02 RESERVAS	22

1. Informações gerais

1.1. Regras locais

Se houver necessidade de aplicação de regras locais pelos organizadores da etapa, estas devem ser informadas à diretoria técnica da ABVL para aprovação, com um mês de antecedência ao início do evento, para que as novas regras possam ser disponibilizadas no web site.

1.2. Idioma oficial

Se o evento for sancionado como FAI-II e houver a presença de pilotos estrangeiros na competição, o idioma oficial será o inglês, por ser esta a língua oficial utilizada em eventos internacionais. Nos briefings de provas, as informações deverão ser primeiramente apresentadas em inglês, e logo após, no idioma local, o português.

1.3. Permit to Fly

Pilotos voando parapentes não certificados que ainda não entraram em produção (menos de 10 protótipos produzidos) devem obrigatoriamente apresentar o documento "Permit to Fly" emitido pelo fabricante, no momento de sua inscrição.

1.4. QG

Deverá preferencialmente ser no mesmo local, onde deverão constar todas as informações relativas à competição, tais como, programação, resultados e previsão metrológicas e etc. A organização poderá mudar o local do QG e esta mudança deverá ser anunciada no briefing no dia.

1.5. Transportes para a rampa

Os locais e horários de saída dos veículos de transporte de pilotos e equipamentos, serão informados no briefing geral da competição e/ou nos locais de marcação dos vôos.

Durante a competição os transportes e resgates oficiais somente poderão ser utilizados pelos pilotos inscritos. É obrigatória a apresentação do crachá de identificação para seu acesso.

1.6. Decolagem

É obrigatório o uso do adesivo de identificação (numeral) no capacete para entrar na área de decolagem. Os pilotos não inscritos não poderão decolar até o fim da janela de decolagem.

1.6.1. Sistema de decolagens

Se necessário os organizadores da competição poderão utilizar o método de prioridade de decolagens, onde todos os pilotos entrarão pelo portão de acesso à decolagem em fila ordenados de acordo com o último ranking válido. Obedecendo a ordem dos top's 10, 20, 30, e assim por diante. A cada grupo, uma a um se necessário.

Se a etapa em questão for o primeiro dia válido da primeira etapa do evento, a ordem de decolagem obedecerá o ranking da competição do ano anterior. À partirdo segundo, a ordem se dará pelo ranking atual da competição.

1.7. Pousos

Pousos e decolagens no decorrer da prova são terminantemente proibidos. Caso haja a comprovação deste fato, o piloto será excluído do evento.

Logo após a decolagem o piloto que constatar qualquer problema ou pane em seu equipamento, poderá pousar, mesmo que na própria rampa, após a comunicação pela frequência de emergência e autorizado pelo Juiz Geral. A autorização para uma nova decolagem deverá ser avaliada pelo Juiz Geral, que se baseará em fatos e provas da necessidade do pouso. A prioridade será sempre a segurança dos pilotos lembrando que um piloto em risco não pode tentar garantir sua segurança em detrimento da segurança dos demais.

Todos os pilotos devem dobrar seus parapentes imediatamente após o pouso. Um parapente aberto ao chão é, por convenção, definido como um pedido de ajuda por parte do piloto.

1.7.1. Report back Obrigatório

É obrigatório reportar a posição do piloto na frequência da organização em no máximo 30 (trinta) minutos após o pouso. Caso não consiga se comunicar por rádio, o piloto deverá comunicar sua posição por outros dispositivos informados previamente no briefing do dia, tais como mensagens sms, telefone da organização, lista no resgate, ou no QG da competição imediatamente após chegar à cidade. O envio do gps para a apuração não caracteriza o report back.

Em caso de operações de busca e resgate desnecessárias por pilotos que não reportarem suas posições, estes poderão ser punidos com a exclusão da competição. Da mesma forma, o piloto poderá ser punido por atrasos no report back.

1.8. Briefings

Diariamente deverá ser feito um briefing pelo diretor de provas e deverá haver um quadro de avisos na rampa com detalhes da prova do dia, parâmetros de sua validação e informações sobre horários e locais de marcação dos vôos. É de inteira responsabilidade do

piloto o seu conhecimento. Um tempo mínimo de 15 minutos entre o término do briefing e a abertura da janela, deverá ser obedecido.

1.9. Tempo de descanso

Um tempo mínimo de descanso de 8 horas deve ser cumprido por pelo menos 90% dos pilotos, entre o download do gps após a prova e o transporte para prova do próximo dia.

1.10. Ajuda externa a competidores

Qualquer tipo de ajuda na localização de térmicas, direção e intensidade do vento no decorrer da prova e navegação em geral, por pilotos que não estejam participando da competição, é extremamente proibido, podendo o piloto beneficiado ser punido pela organização.

Os pilotos "birutas" devem pousar o mais breve possível, assim que o start da prova for iniciado.

1.11. Categorias

Open e Feminino, não havendo distinção entre equipamentos Open e Serial. A premiação de outras categorias será permitida ao organizador da etapa.

1.12. Checagem do Equipamento

A cada etapa do campeonato brasileiro, a ABVL e a LBCP juntamente ao juiz geral, elegerão uma comissão técnica composta de 03 pilotos (sendo um deles obrigatoriamente membro da LBCP) para inspeção dos equipamentos. Cada piloto deverá obrigatoriamente apresentar junto a esta comissão, a ficha técnica de seu equipamento com os dados referentes ao mapa de linhas e o projeto dos tirantes.

Itens que serão checados conforme critérios adotados pela FAI/PWC:

- 1.12.1. Não poderá haver modificações no sistema do acelerador;
- 1.12.2. Não poderá haver modificações nas estruturas homologadas junto ao conjunto da vela, ou seja, tirantes, trimmers, etc...;
- 1.12.3. Capacetes devem ser certificados de acordo com a norma EN966;
- 1.12.4. Seletes devem ser homologadas conforme as determinações FAI (<http://www.fai.org/civl-our-sport/safety/161-civl/31644-paragliding-harnesses-and-back-protectors>)
- 1.12.5. Reservas devem ser homologados;

1.13. Checagem do Peso Piloto

Será verificado e anotado na ficha de inscrição de cada piloto, o seu peso. Este servirá de base para que o juiz possa fazer a conferência e verificação se o piloto está de acordo com o item 2.9 deste regulamento.

Se requisitado, os 15 primeiros pilotos do ranking terão seu peso checado durante a competição, e os demais, serão verificados aleatoriamente de acordo com a vontade do juiz geral.

1.14. Denúncias de irregularidades

Se verificado por um ou mais competidores algum tipo de irregularidade nos equipamentos de um outro competidor e o mesmo ainda não tenha sido convocado pela comissão de verificação de equipamentos, tal denúncia deverá ser formalizada à comissão, através do preenchimento e assinatura de um formulário fornecido pelo Juiz Geral. Sendo assim, denúncias anônimas não serão aceitas..

2. Segurança

2.1. Regras de tráfego aéreo

Todos os competidores devem obedecer as leis e regras vigentes no Brasil.

2.2. Dano ao parapente

Qualquer dano grave a um equipamento deve ser informado aos organizadores sem demora, e o equipamento pode ser então reparado. Quaisquer substituições devem obedecer rigorosamente as especificações originais.

O diretor de prova pode permitir que o equipamento seja substituído (temporariamente ou permanentemente) em caso de danos, perda ou roubo, podendo este ser substituído por:

- Um parapente de marca e modelo iguais ao original;
- Um parapente de performance igual ou inferior, da mesma classe ou de classe inferior.

2.3. Comportamento perigoso

É responsabilidade de todo piloto voar de maneira a manter a sua segurança pessoal e a de outros. O diretor de prova pode penalizar competidores que não observem esta regra, ou até mesmo excluí-los da competição.

2.4. Condições pessoais de vôo

Qualquer lesão e/ou ingestão de medicamentos que possam afetar a decolagem, o vôo ou o pouso do piloto devem ser comunicados ao juiz geral e ao diretor de segurança da competição. Ambos tem o poder de excluir da competição quem não estiver em condições para tal. O consumo de drogas é proibido. A decolagem sob o efeito de drogas será punida com a expulsão do piloto da competição.

2.5. Nível técnico do piloto

Pilotos que não apresentarem nível técnico adequado, colocando em risco a si e a outros pilotos poderão ser excluídos da competição pelo juiz geral e/ou diretor de segurança.

2.6. Capacete, pára-quedas de emergências, rádio de comunicação e GPS.

Todo piloto deve voar com um capacete, pára-quedas de emergência, rádio e GPS em todos os vôos da competição.

2.7. Tráfego aéreo

Um parapente chegando a uma térmica deve girar na mesma direção que os parapentes que já estão nela, independente da sua altura.

O sentido de rotação da primeira térmica até o momento da abertura do start gate, será informado diariamente no briefing, devendo ser obedecido por todos os pilotos. Por padrão, nos dias pares o sentido será o horário (direita) e nos dias ímpares, o anti-horário (esquerda).

2.8. Vôos em nuvens

O vôo em nuvens é extremamente proibido. Este é caracterizado quando o piloto ou qualquer parte do seu equipamento desaparecer da vista dos pilotos próximos. O piloto que o fizer, terá os seus pontos do dia zerados, mesmo que tenha demonstrado a não intenção de entrar na nuvem.

Como argumento para protesto, o piloto que se sentir prejudicado poderá anotar as coordenadas do local em que o tubo ocorreu através de um "mark enter" em seu gps, para que esta coordenada seja utilizada para comprovação, ou se utilizar de 2 (duas) testemunhas que comprovem o ocorrido.

2.9. Lastro

O piloto pode carregar apenas lastro dispersível, na forma de água ou areia fina. Um piloto deve evitar alijar o lastro a qualquer momento em que possa afetar outros competidores ou público em geral. O peso do lastro, incluindo todo o equipamento de vôo (vela, selete, capacete, rádio, etc..) não deverá exceder 33 kg em relação ao peso de referência do piloto. Fica definido como peso de referência do piloto seu peso vestido e calçado como for decolar depois da checagem de peso.

3. Provas

3.1. Tipos de prova

3.1.1. Race to goal

Onde o objetivo é ser o primeiro a chegar ao goal. O tempo de abertura do start e a rota são os mesmos para todos os pilotos.

3.1.2. Elapsed time

Onde o objetivo é voar a rota no menor tempo possível. A rota é a mesma para todos os pilotos, porém o tempo de abertura do start é individual. A opção de abertura do tempo individual, podendo ser na primeira ou última entrada do piloto no raio do start, deverá ser informada no briefing da prova. Serão computados pontos de liderança.

3.2. Interrupção ou cancelamento da prova

O diretor de prova pode interromper ou cancelar uma prova por questões de segurança. Em provas de “race to goal”, se ao menos um piloto tiver chegado ao goal, ou pelo menos 1:00 h de prova tiver sido voada após a abertura do start gate, a prova será interrompida e sua pontuação apurada verificando-se o track log do competidor até os 5 minutos que antecedem o momento da interrupção (ex. Se a interrupção se deu às 14:55 hs, a prova será apurada com a hora de interrupção às 14:50 hs).

Em provas de “elapsed time” a prova será cancelada.

A comissão de segurança eleita pelo DP (diretor de prova) poderá auxiliá-lo no que se diz respeito à segurança em voo.

3.3. Alteração da prova

Tendo decolado um só piloto, não mais serão aceitas alterações na prova.

3.4. Comissão de prova

É obrigatória a formação de uma comissão de prova no início de cada etapa da competição. Esta será formada pela organização, que irá escolher ao menos 3 pilotos experientes com conhecimento do local. As provas serão formuladas e apresentadas ao diretor de prova para que o mesmo decida qual será a prova do dia.

3.5. Sistema de decolagem

Será o de “janela aberta” e deverão ser obedecidos os seguintes critérios:

- A janela só será aberta em condições supostamente seguras.
- O Juiz Geral definirá o sistema de decolagem a ser adotado. Podendo optar que a decolagem transcorra livremente ou utilizar o sistema de prioridade baseado no ranking geral da competição, em rampas onde a decolagem seja restrita, de acordo com o item 1.6.1 deste regulamento.
- Caberá ao Juiz Geral estipular a hora de abertura da janela e a hora limite para que esta seja fechada.
- Por motivos de segurança, o Juiz Geral poderá fechar a janela. O tempo de abertura da janela será então estendido pelo tempo que esta ficou fechada, sem exceder o tempo limite de extensão de 30 minutos.

3.6. Tempo mínimo de abertura da janela

A prova do dia somente será validada se um tempo mínimo de abertura de janela for atendido. Este tempo deverá ser calculado multiplicando-se o número de competidores por 30 segundos (tempo mínimo para uma decolagem segura por piloto), e dividindo este total pelo número de decolagens simultâneas suportadas pelo local.

Por exemplo, em uma competição com 100 pilotos, em uma rampa que suporta 5 decolagens simultâneas, o tempo mínimo de abertura de janela para validação será de 10 minutos ($100 \cdot 30 / 5 = 10$ minutos). Por padrão, será adotado o tempo de 30 minutos.

3.7. Starting gate

Para validar o seu início de prova o competidor deverá cruzar, após o horário de abertura do start gate, o limite de um cilindro com raio pré-estipulado, com centro na coordenada informada no briefing, na direção indicada (saindo ou entrando). Para comprovar que o piloto estava dentro deste cilindro, o tracklog do seu gps deve mostrar pelo menos um ponto dentro deste círculo.

O raio do start poderá ser alterado diariamente pela comissão técnica, sendo este informado no briefing do dia.

3.8. Pilões

Para comprovar que o piloto completou um pilão, o tracklog do seu gps deve mostrar pelo menos um ponto dentro do cilindro do pilão seja qual for o raio do mesmo. (Uma tolerância de 0.5% será aplicada no cálculo de distância de validação do pilão, para compensar as diferenças entre as fórmulas usadas no software do gps e software de apuração). Esta tolerância é aplicada automaticamente pelos softwares de apurações, não é necessário intervenções manuais por parte dos apuradores. O raio do pilão poderá ser alterado diariamente pela comissão técnica. Por padrão este raio é de 400 metros.

3.9. Goal

Por padrão, um cilindro de raio de 1000 metros será utilizado para a tomada de tempo final (end of speed section), e o cilindro do último pilão ou faixa virtual será adotado como goal, seguindo por padrão, raio de 400m para o cilindro ou 200m para a faixa virtual. O raio do pilão poderá ser alterado diariamente pela comissão técnica.

Não haverá juiz de pouso ou de goal, sendo a entrada no cilindro virtual comprovado somente através do tracklog do gps.

3.9.1. End of Speed Section

Os pilotos devem obrigatoriamente entrar no cilindro do ultimo pilão (goal). Aquele que não cruzar o raio do goal pré-estabelecido, perderá todos os seus pontos de tempo. A penalidade apenas será aplicada se pelo menos 01 (um) piloto atingir o raio do ultimo pilão (goal).

Ex: Para a situação de nenhum piloto atingir o raio do último pilão (goal), mas pelo menos um piloto atingir o raio do End Of Speed Section, nenhuma penalidade será aplicada.

Automaticamente o raio do End Of Speed Section, torna-se o raio do goal.

3.10. Deadline da prova

Se necessário, um horário limite para o término da prova do dia poderá ser estipulado pelo diretor de prova. Caso o tempo de prova atinja o “deadline” estipulado, a apuração se dará aplicando-se os fatores de validação descritos no item 3.2 deste regulamento.

4. Protestos

No ato da inscrição serão levados ao conhecimento dos pilotos os três membros da comissão de protesto. Esta comissão será soberana e decidirá pela execução ou não do objeto protestado.

Pilotos que julgarem terem sido prejudicados por outros pilotos, bem como pelo regulamento vigente, poderão apresentar seus protestos à comissão, mediante pagamento de R\$ 150,00 em dinheiro, em um prazo máximo de 02 (duas) horas após a divulgação do resultado e 30 (trinta) minutos para o último dia de prova da competição.

Se o protesto for aceito, a taxa de protesto será devolvida ao piloto.

5. Penalidades

5.1. Pousos

- O piloto que pousar e decolar ao longo da prova perderá os pontos do dia. Em caso de reincidência será excluído da competição.

5.2. Report back

- Primeiro atraso na realização do report back: Advertência;
- Reincidência ou não realização do report back - Perda de 100 pontos da melhor pontuação do piloto na competição;
- Não realização de report back que motivem desnecessárias operações de busca e resgate: Exclusão da competição.

5.3. Regras de tráfego aéreo

- O piloto que colocar em risco a sua própria segurança ou a de terceiros, poderá perder 100 pontos da sua melhor pontuação na competição, até ser expulso da competição.

5.4. Vôo em nuvens

- O piloto terá seus pontos do dia zerados, podendo haver a exclusão da competição.

5.5. Lastro

- Perda de 100 pontos na pontuação do dia por exceder o peso máximo permitido;
- Exclusão da competição se houver reincidência.

5.6. Peso Piloto

- O piloto que tentar burlar a faixa de peso referente a homologação de seu equipamento, com tolerância de até +/- 2kg, será eliminado da prova do dia.

5.7. Modificações no Equipamento

- O piloto que modificar seu equipamento (vela, linhas e tirantes) de qualquer maneira, com exceção do tamanho da linha principal do freio, será eliminado da competição.

6. Apuração dos resultados

Todos os pilotos devem fazer o download de seus tracklogs no QG do evento, em horário pré-estabelecido no briefing do dia. Quem não o fizer, a cada omissão de marcação, perderá 10% de sua prova com maior pontuação na etapa.

6.1. Distância voada

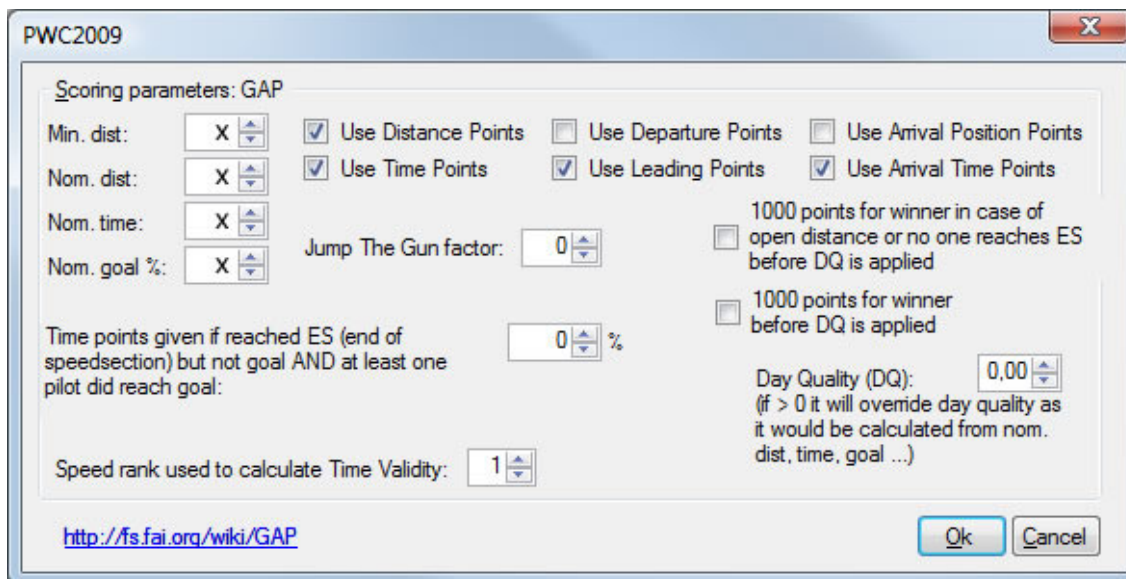
A marcação da distância voada será sempre estipulada em função da distância do próximo objetivo, menos quanto faltou ao piloto para chegar lá.

6.2. Comprovação de vôo e objetivos

A comprovação do vôo e dos objetivos executados será feita exclusivamente por gps.

6.3. Pontuação

A fórmula utilizada para o cálculo dos pontos será a PWC2009, sendo considerados os parâmetros abaixo demonstrados:



PWC2009

Scoring parameters: GAP

Min. dist: X

Nom. dist: X

Nom. time: X

Nom. goal %: X

Use Distance Points Use Departure Points Use Arrival Position Points

Use Time Points Use Leading Points Use Arrival Time Points

Jump The Gun factor: 0

1000 points for winner in case of open distance or no one reaches ES before DQ is applied

1000 points for winner before DQ is applied

Time points given if reached ES (end of speedsection) but not goal AND at least one pilot did reach goal: 0 %

Day Quality (DQ): 0,00 (if > 0 it will override day quality as it would be calculated from nom. dist, time, goal ...)

Speed rank used to calculate Time Validity: 1

<http://fs.fai.org/wiki/GAP>

Ok Cancel

- As provas com pontuações máximas inferiores a 200 pontos, serão invalidadas.

OBS: Os parâmetros das provas deverão ser configurados antes do início da competição e não mais poderão ser alterados. Salvo por extrema necessidade os parâmetros nominais (Min. Dist., Nom. Dist. Nom. Time e Nom. Goal%).

6.4. Critério desempate na pontuação da etapa e na competição

- 1) Em caso de goal, quem chegou mais vezes em melhor colocação.
- 2) Maior somatória de distância voada.
- 3) Havendo empate nos critérios acima, o desempate se dará por idade de vôo, ou seja, ganhará aquele que tiver menos tempo na prática do vôo livre.

7. Descartes

Os descartes **por etapa** no Campeonato Brasileiro seguirão os seguintes critérios: A cada 04 (quatro) provas válidas, 01 (uma) prova será descartada. Em 07 (sete) provas válidas, serão descartadas 02 (duas) provas.

Os descartes do ranking do **Campeonato Brasileiro Geral** seguirão os seguintes critérios:

A cada 04 (quatro) provas válidas, será descartada 01 (uma) prova. Em 07 (sete) provas válidas, serão descartadas 02 (duas) provas. Em 09 (nove) provas válidas, serão

descartadas 03 (três) provas. Em 12 (doze) provas válidas, serão descartadas 04 (quatro) provas.

8. Categorias na Competição

O campeonato seguirá conforme decisão da FAI para 2012, onde serão somente permitidas velas homologadas.

O campeonato poderá ser dividido em 03 categorias, onde a categoria "OPEN" abrange todas as velas HOMOLOGADAS, a categoria "Sport" abrange todas as velas "C, B e A" e a categoria "FUN", abrange todas as velas "B e A".

9. Utilização do gps

9.1. Modelos aceitos

Apenas serão aceitos os modelos de gps que gravem o componente de altitude no tracklog, tais como os aparelhos das marcas garmin, aircotec, brauniger, logger, loggit, tracklogger, mlr, compeo, flytec, digifly e flymaster.

Pilotos com gps da marca garmin, brauniger, mlr, flytec, flymaster e aircotec não necessitam trazer seus cabos de comunicação. Pilotos que tenham outros modelos deverão trazer seus cabos na marcação de vôo.

Quaisquer outros modelos deverão ser apresentados previamente ao apurador da competição no ato da inscrição, que poderá ou não permitir a sua utilização para comprovação de vôo.

9.2. Validade dos dados

Para ser considerado válido, o tracklog do gps deve satisfazer as seguintes condições:

- Deve conter o percurso completo do piloto na prova, sem interrupções maiores que 900 segundos;
- O piloto deve limpar o tracklog todos os dias nos modelos de gps garmin e mlr antes de decolar;
- Todos os pontos devem apresentar marcação de data e hora válidas e consistentes com os demais pontos. São considerados pontos contínuos aqueles que não têm mais do que 30 segundos de diferença ao seu antecessor.

9.3. Critério de checagem

O tracklog deve mostrar, para cada pilão e para o start gate, pelo menos um ponto dentro de um cilindro.

9.4. Cálculo de distância da prova

Observar-se as novas diretrizes da fai (federação aeronáutica internacional) que estabelece: Distância da prova é o menor caminho entre a decolagem e goal, considerando-se tangenciar os raios dos demais pilões das provas.

9.5. Pilões (waypoints):

O piloto deve entregar seu gps sem pilões (particulares ou de competições anteriores) para inserção da identificação do piloto e dos pilões (waypoints) oficiais da competição.

10. Ranking

Pontos corridos. Será definido pela somatória das notas não descartadas na competição. Definirá o campeão brasileiro do ano.

11. Grupo de Acesso ao Campeonato Brasileiro

Para ter acesso às etapas do Campeonato Brasileiro, o piloto deverá estar rankeado segundo os itens abaixo descritos:

- 11.1 - Campeonato Sul Mineiro: entre os 30 primeiros;
- 11.2 - Campeonato Sul Brasileiro: entre os 30 primeiros;
- 11.3 - Campeonato X-Mantiqueira: entre os 30 primeiros;
- 11.4 - Campeonato XC-Amazonia: entre os 20 primeiros;
- 11.5 - Campeonato Open Araxa: entre os 20 primeiros;
- 11.6 - Campeonato GV Open: entre os 20 primeiros;
- 11.7 - Campeonato XC Jaragua: entre os 20 primeiros;
- 11.8 - Etapas Estaduais: entre os 10 primeiros colocados;

* Exceções serão julgadas pela comissão técnica da ABVL e um membro da LBCP.

Todos os critérios acima deverão ser comprovados e falta da comprovação dos resultados, anulará automaticamente a inscrição do piloto da competição.

12. Infra-estrutura

12.1. Condições Técnicas da Rampa e Acessos

12.1.1. Acesso à rampa

Todo o percurso realizado pelas vans para o transporte dos pilotos, turistas e demais convidados entre o QG até a rampa, deverá estar sinalizado com placas indicativas e com as condições de rodagem e acesso em perfeito estado de conservação que permitam a fácil e segura locomoção.

12.1.2. Condições do Gramado

O gramado de toda extensão da rampa deverá estar aparado e livre de galhos, pedras e qualquer outro obstáculo que impeça o check e inflagens seguras dos velames.

12.1.3. Divisórias de separação da área de decolagens

A área de decolagem e check de equipamentos deverão estar devidamente separadas e protegidas do acesso aos turistas e visitantes, sendo acesso restrito somente aos pilotos inscritos no evento.

12.1.4. Abrigo para os pilotos e direção de prova

Deverão estar à disposição dos pilotos e equipe técnica do evento, tendas de abrigo para proteção e descanso.

12.1.5. Lanchonete

Serão permitidas desde que observadas e seguidas às leis de Vigilância Sanitária do município sede da etapa.

12.1.6. Banheiros

É obrigatória a locação de sanitários químicos na ausência de banheiros na rampa.

12.1.7. Sistema de som

É obrigatório.

12.2. Segurança para Pilotos e Visitantes

12.2.1. Bombeiros

É **obrigatório** a presença de pelo menos dois homens e viatura de apoio na rampa de decolagens com equipamentos de rapel e socorro em altura.

12.2.2. Ambulância

É **obrigatório** a presença da ambulância com UTI embarcada e 01 (Hum) “médico” especializado em primeiros socorros na rampa de decolagens.

12.2.3. Polícia Militar

É **obrigatório** a presença de pelo menos 01 (uma) viatura da Polícia Militar para garantir a segurança dos participantes e turistas.

12.2.4. Helicóptero de Resgate

Não é obrigatório, porém a equipe organizadora da etapa deverá estar com memorando protocolado na unidade de resgate aéreo militar mais próximo da cidade do evento, alertando e informando das atividades aero desportivas com um possível e iminente acionamento de emergência se assim o precisar.

12.3. Veículos para o Transporte de Pilotos e Equipamentos Transportes

É obrigatório e não será permitido o transporte de pilotos bem como equipamentos em veículo aberto, tão somente se fará em veículos “cabinados” e próprios para tal fim. Não será permitido o excesso de lotação. Deverão existir bancos para todos os transportados.

12.4. Q.G

Deverá preferencialmente ser no mesmo local, onde deverão constar todas as informações relativas à competição, tais como, programação, resultados e previsão metrológicas e etc. A organização poderá mudar o local do QG e esta mudança deverá ser anunciada no briefing no dia.

12.4.1. Localização

Deverá ser escolhido um local de fácil acesso e de preferência na área central da cidade sede da etapa. Caso seja escolhido outro local mesmo que distante da área central, deverão ser observados os critérios seguintes:

12.4.1.1. Condições Técnicas para Escolha do Local do Q.G.

- Sendo preferencialmente um restaurante ou uma casa com espaço e instalações que permitam as refeições dos pilotos, bem como a existência de sanitários;
- Espaço reservado para a equipe técnica de apuração;
- Internet obrigatória disponível para atualização de resultados;
- Impressora multi uso (com cd de instalação) e materiais de escritório.

12.5. Comunicação

É obrigatório e deverão estar disponibilizados pelos organizadores a equipe técnica os rádios e celulares para fins de apoio e segurança do evento.

As frequências e números de emergência deverão ser informados antecipadamente e afixadas nos crachás, mapas dos pilotos e quadro de avisos, bem como anunciadas todos os dias antes do início da prova no serviço de som.

Serão pelo menos 3 (três) frequências disponíveis: Organização, emergência e resgate.

Todos os veículos envolvidos no resgate deverão estar providos de equipamentos móveis ou fixos de comunicação.

12.6. Mapas

É obrigatória a distribuição de um mapa regional para cada piloto inscrito no evento, constando a lista completa dos way-points, frequências de rádio, números de emergência e report-back.

É obrigatória a colocação de mapa tipo outdoor com tamanho de 3,00 x 2,00 na rampa de decolagem para auxiliar o briefing diário e visualização da prova.

12.7. Crachás de Identificação

É obrigatório e deverá ser distribuído para cada piloto inscrito no evento para fins de identificação de nome e número do piloto, contendo ainda frequências do evento e informações de report-back.

12.8. Camisetas

É obrigatória a distribuição de pelo menos uma unidade para cada piloto inscrito no evento.

12.9. Adesivos de identificação dos capacetes

É obrigatório devendo conter o numero de identificação do piloto.

12.10. Fichas de controle

É obrigatória e deverá conter a relação de todos os pilotos inscritos com seus respectivos números e serão usadas em 3 situações distintas e obrigatórias a seguir:

- Ficha de controle de traslado para a rampa;
- Ficha de controle de decolagens;
- Ficha de report-back.

12.11. Quadro de provas

É obrigatório o quadro de provas nas medidas de 2,00 x 1,50 e deverão constar todas as informações pertinentes a prova do dia.

13. Premiação

Para o campeonato brasileiro o padrão da premiação mínima a ser atendida (R\$ 5.000,00), segue abaixo demonstrado e deve-se atender a porcentagem de distribuição entre os rankings masculinos e femininos. Ficando, 75% para o ranking masculino e 25% para o ranking feminino.

- ✓ 1° colocado masculino - troféu + R\$ 1750,00
- ✓ 2° colocado masculino - troféu + R\$ 1200,00
- ✓ 3° colocado masculino - troféu + R\$ 800,00
- ✓ 4° colocado masculino - troféu
- ✓ 5° colocado masculino - troféu

- ✓ 1° colocado feminino - troféu + R\$ 750,00
- ✓ 2° colocado feminino – troféu + R\$ 500,00
- ✓ 3° colocado feminino - troféu

Nota1: Terá direito à premiação, somente o atleta que estiver presente na cerimônia de encerramento na hora e local marcados pelos organizadores.

Portanto o atleta que não estiver no local da entrega da premiação não terá direito reclamar seu prêmio posteriormente.

Nota2: Um pódio com as 03 (três) primeiras colocações da etapa deverá ser montado pela organização da etapa.

14. Disposições gerais

Dúvidas ou assuntos não abordados neste regulamento serão analisados e julgados pelo Diretor Técnico da ABVL, respaldado pela Comissão Técnica da entidade.

Assuntos relacionados especificamente ao evento serão julgados pela Comissão de Protesto ou pelo Juiz Geral que, de acordo com a matéria, deverá ter o respaldo das Comissões de Provas e de Segurança e Diretores de Prova e de Segurança.

15. Anexos

Considerações para ano 2014.

15.1. Utilização de 02 reservas

Como determinado pela FAI, à partir de 1 de Maio de 2014 todos os pilotos participantes de competições FAI categorias 1 e 2, deverão portar um segundo paraquedas reserva.