Campeonato Brasileiro de Asa Delta

Regulamento Competitivo 2018

CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE VOO LIVRE

Versão 2018-02, Fevereiro 2018

Sumário

1. INFORMAÇÕES GERAIS 5
1.1. Validação das etapas 5
1.2. Nível de Habilitação 5
1.3. Idioma oficial 5
1.4. Regras locais 5
1.5. Categorias na Competição 5
1.6. Equipamentos 5
1.6.1. Checagem do Equipamento 6
1.6.2. Lastro 6
1.7. Decolagem 6
1.7.1. Ordem de decolagens 6
1.7.2. Área de montagem e corredor de decolagem 6
1.7.3. Rampas 6
1.8. Pouso 6
1.8.1. *Report back* Obrigatório 7
1.9. *Briefings* 7
1.9.1. *Briefing* de Segurança 7
1.9.2. *Briefing* diário 7
1.10. Tempo de descanso 7
2. SEGURANÇA 8
2.1 Comissão de Segurança 8
2.2. *Report* de Segurança 8
2.3. Regras de tráfego aéreo 8
2.4. Comportamento perigoso 8
2.5. Condições pessoais de vôo 8
2.6. Tráfego aéreo 8
2.6.1. Térmicas antes do start 8

2.7. Acrobacias, rasantes e manobras perigosas 9
2.8. Atitude Antiesportiva 9
2.9. Voo em nuvens 9
2.10. Limites de velocidade do Vento 9
3. PROVAS 10
3.1. Comissão de Prova 10
3.2. Distância Mínima para Provas 10
3.3. Tipos de prova 10
3.3.1. *Race to Goal* 10
3.3.2. *Elapsed time* 10
3.4. Sistema de decolagem 10
3.4.1. Tempo mínimo de abertura da janela 10
3.5. Alteração da prova 11
3.6. *Start gate* 11
3.6.1 "Queima" do *start* 11
3.7. Interrupção ou cancelamento da prova 11
3.7.1 *Stopped Task Bonus Glide Ratio* (bonus de altura) 11
3.8. Pilões 11
3.8.1. Comprovação pilões 12
3.9. *Goal* e *End of Speed Section* 12
3.10. *Deadline* da prova 12
4. RECLAMAÇÕES, PROTESTOS E APELAÇÕES 13
4.1. Reclamações 13
4.2 Protesto 13
4.3. Apelação 13
5. PENALIDADES 15
5.1. *Report back* 15
5.2. Decolagem 15
5.2.1. Não obedecer o local de montagem e/ou corredor de decolagem: 15
5.2.2. Decolar em rampa não autorizada pela organização: 15
5.3. Regras de tráfego aéreo 15
5.4. Espaço Aéreo Controlado 15

5.5. Voo em nuvens 15
5.6. Circulação contrária em térmicas antes do start 15
5.7. Rastreadores CBVL – Sistema *Live Tracking* (quando em uso) 16
5.8. Atraso na marcação de voo 16
5.9. Atitude Antiesportiva 16
5.9.1. Ajuda Externa a competidores 16
6. COMPENSAÇÃO 16
7. RASTREADORES CBVL E APURAÇÃO DOS RESULTADOS 16
7.1. *Live Tracking* CBVL 16
7.3. Distância voada 18
7.4. Pontuação 18
7.5. Critério desempate na pontuação da etapa 18
8. GPS 19
8.1. Modelos aceitos 19
8.2. Validade dos dados 19
9. RANKING 19
9.1. Desempate no ranking 19
10. PREMIAÇÃO 20
10.1. Equipes 20
10.2. Premiação do Circuito 20
11. EQUIPE BRASILEIRA 21
12. DISPOSIÇÕES GERAIS 21
13. LIGA DOS COMPETIDORES 21
13.1. Composição para o ano de 2018: 21

1. INFORMAÇÕES GERAIS

O Campeonato Brasileiro de Asa Delta 2018 será um evento em três etapas, cada uma delas consistindo em um dia de treinamento e confirmação de inscrição, no sábado, seguido por 07 (sete) dias de competição, de domingo a sábado. Datas:

- 10 a 17 de março – 1ª Etapa, Governador Valadares/MG;
- 25 de agosto a 1º de setembro – 2ª Etapa, Brasília/DF;
- 22 a 29 de setembro – 3ª Etapa, Andradas/MG.

1.1. Validação das etapas

1. O número mínimo de participantes para que a etapa seja validada é de 10 (dez) pilotos.
2. Não havendo 10(dez) inscrições antecipadas até 20 (vinte) dias antes do início da competição, a etapa será cancelada.
3. Caso o número de pilotos inscritos na categoria Sport seja menor que 10 (dez) pilotos, estes participarão da etapa na categoria Open.
4. Ocorrendo a realização de uma única prova válida, a etapa será validada.
5. A competição não poderá ser prorrogada.

1.2. Nível de Habilitação

É obrigatória a apresentação de habilitação de piloto, na modalidade asa delta, no mínimo Nível 3, para a inscrição do piloto na competição.

1.3. Idioma oficial

Havendo a presença de pilotos estrangeiros na competição, o idioma oficial será o inglês. Nos *briefings* de provas, as informações deverão ser primeiramente apresentadas em inglês, e logo após, no idioma local, o português.

1.4. Regras locais

Se houver necessidade de aplicação de regras locais pelo Organizador da etapa, estas devem ser informadas à Diretoria Técnica da CBVL para aprovação, com um mês de antecedência ao início do evento, sendo essas regras disponibilizadas no *website* da CBVL. Qualquer outro regulamento adicional será notificado no primeiro *briefing* da competição e fará parte integrante deste.

1.5. Categorias na Competição

1. O Campeonato Brasileiro de Asa Delta será disputado em duas categorias: Open e Sport.
2. Na categoria Sport está proibida a participação de pilotos colocados entre os 25 primeiros do Ranking Brasileiro dos 02 (dois) últimos anos.
3. Os casos omissos serão decididos pela Liga de Competidores de Asa Delta.
4. A categoria Sport terá provas semelhantes a da categoria Open, porém possivelmente mais fáceis (eliminando 1 ou 2 pilões por exemplo e/ou com hora de janela e start diferentes), tentando-se explorar a possibilidade de intercâmbio de experiência dos pilotos das 2 categorias.
5. Os pilotos estrangeiros participam da categoria Open.

1.6. Equipamentos

1. É obrigatório o uso, por parte de todos os pilotos e em todas as provas, de capacete (com registro do nome e tipo sanguíneo do piloto), paraquedas de emergência, rádio comunicador e um sistema de hang-loop duplo.

2. Somente serão aceitas asas certificadas em bom estado de conservação e aeronavegabilidade. As asas poderão ser substituídas durante a competição, desde que comunicado com antecedência ao Diretor de Prova, em casos previstos na *Sportig Code FAI/CIVL Section 7A*.

1.6.1. Checagem do Equipamento
A cada etapa do Campeonato Brasileiro, o representante da CBVL perante a competição, na companhia de um dos pilotos da Comissão de Segurança, realizará uma inspeção nos equipamentos dos pilotos (asa, cinto, capacete, paraquedas reserva, hang-loop duplo, mosquetão etc.), verificando seu estado de conservação e o cumprimento dos regulamentos da FAI/CIVL, *Sporting Code, section* 7 e 7A.

1.6.2. Lastro
É permitido o uso de lastros ejetáveis apenas se forem dispensáveis (água ou areia fina). Cintos e pesos que não possam ser acessados durante o voo são considerados como carga, e são permitidos.

1.7. Decolagem

1. Todos os pilotos que forem voar devem estar com seu rastreador *Live Tracking* (em caso de uso obrigatório na etapa).
2. Os pilotos que não retirarem seus Rastreadores junto à Organização, na rampa, serão considerados como "não decolou" e não pontuarão pra o dia (ver seção Penalidades).
3. É obrigatório o uso do adesivo de identificação da competição no capacete e/ou asa delta para ter acesso à área de montagem e decolagem.
4. Em princípio, o número de identificação do piloto será o número de sua colocação no ranking do ano anterior. Se houver alguma questão de logística que impeça a numeração dessa forma, ela será feita aleatoriamente, sendo o critério informado aos pilotos no momento da confirmação da inscrição.
5. Cada piloto só poderá fazer apenas uma decolagem por dia.
6. Por motivos de segurança pousar na decolagem é proibido.
7. Pilotos que se apresentem para decolar sem suas condições físicas normais serão proibidos de decolar para a prova.
8. Os pilotos não inscritos não poderão decolar até o fim da janela de decolagem, ou sob a permissão do Diretor de Prova.

1.7.1. Ordem de decolagens
1. Se necessário os organizadores da competição poderão utilizar o método de prioridade de decolagens, de acordo com o último ranking válido.
2. Se a etapa em questão for o primeiro dia válido da primeira etapa do Circuito, a ordem de decolagem obedecerá ao ranking da competição do ano anterior.
3. A partir do segundo dia, a ordem se dará pelo ranking atual da etapa.

1.7.2. Área de montagem e corredor de decolagem
1. Os pilotos deverão respeitar o corredor de decolagem.
2. O Diretor de Prova e os Juízes de Rampa darão instruções para a correta distribuição das asas nas áreas de montagem.
3. O Diretor de Prova tem autoridade para desclassificar e/ou penalizar em pontos o piloto que não montar na área determinada ou insistir em permanecer no corredor de decolagem.

1.7.3. Rampas
1. Só é permitida a decolagem nas rampas previamente aprovadas e sinalizadas pela organização, que tenham características adequadas de segurança.
2. Pilotos que decidirem decolar em rampas improvisadas que não as oficialmente aprovadas, serão desclassificados da prova.

1.8. Pouso

1. Todos os pilotos devem remover imediatamente seu equipamento após o pouso, liberando a área para a aterrissagem de outros pilotos.
2. Uma asa delta, recém-pousada, que não se mexe é, por convenção, considerada como um piloto possivelmente acidentado.

1.8.1. *Report back* Obrigatório

1. É obrigatório reportar o pouso com segurança em, no máximo, 30 (trinta) minutos após o pouso, através dos meios informados previamente no *briefing* do dia, tais como mensagens *whatsapp*, SMS, Spot, pela frequência de rádio, telefone ou e-mail da organização.
2. A entrega do Rastreador da CBVL, Sistema *Live-Tracker*, ou o envio do GPS para a apuração não caracteriza o *report back*.
3. O piloto poderá ser punido por atrasos no report back (ver seção Penalidades).
4. 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.

1.9. *Briefings*

1.9.1. *Briefing* de Segurança

1. Antes da primeira prova da competição a organização deverá realizar um *briefing* de segurança, onde serão passadas aos pilotos todas as informações relativas à competição e às características do local.
2. Todos os competidores deverão estar presentes ao *briefing* de segurança que geralmente ocorrerá na área de decolagem, antes do primeiro *briefing* de prova.

1.9.2. *Briefing* diário

1. Diariamente, na área de decolagem, deverá ser feito um *briefing* pelo Diretor de Prova e deverá haver um quadro de avisos onde serão registrados os detalhes da prova do dia, parâmetros de sua validação e informações sobre horários e locais de marcação dos voos.
2. É de inteira responsabilidade do piloto o seu conhecimento.
3. Para evitar o estresse e garantir uma boa e justa preparação para todos os pilotos, a prova do dia deve ser apresentada o mais breve possível.
4. Um tempo mínimo de 15 (quinze) minutos entre o término do *briefing* e a abertura da janela, deverá ser obedecido.
5. O *briefing* de prova deve conter, no mínimo, nessa ordem:
    - Informações relevantes sobre o dia anterior (protestos, incidentes, infrações);
    - Vencedores da prova do dia anterior (Sport e Open);
    - Previsões meteorológicas para o dia (ventos em diferentes altitudes, base e cobertura de nuvens prevista, potencial térmico, qualidade do dia, previsão para os próximos dias, etc);
    - Informações importantes sobre a prova do dia (waypoints, espaço aéreo restrito (se houver), áreas ruins de pouso, estradas para resgate, etc);
    - Configurações da prova do dia (pilões, raios, horários, tipo de *goal*, distancia da prova, meios de *report back*, sentido de giro na termal antes do *start*).

1.10. Tempo de descanso

Um tempo mínimo de descanso de 10 (dez) horas deve ser cumprido por pelo menos 90% (noventa por cento) dos pilotos, entre o download do GPS após a prova e a abertura da janela da prova do próximo dia.

2. SEGURANÇA

1. É obrigatório o uso de rádio para o apoio de resgate ou para auxílio em caso de acidente. A organização solicitará aos pilotos que registrem na memória do rádio a freqüência que será utilizada nas emergências.
2. A utilização de equipamento de localização e resgate via satélite é recomendada. A organização informará antes do primeiro dia de provas e no *briefing* o número e/ou e-mail para cadastramento do SPOT para envio de mensagens e SMS.

2.1 Comissão de Segurança

1. É obrigatória a formação de uma Comissão de Segurança antes do inicio de cada etapa da competição.
2. Esta será formada pelo Diretor de Prova, que escolherá 03 (três) pilotos experientes e com conhecimento do local.

2.2. *Report* de Segurança

1. Todos os pilotos, não só os da Comissão de Segurança, têm a responsabilidade de monitorar as condições de voo e informar ao Diretor de Prova, diretamente, quando as condições se tornarem inseguras.
2. De forma objetiva e para evitar confusão, isso deve ser feito usando as frases:
    a) Nível 1 (seguro)
    b) Nível 2 (requer atenção)
    c) Nível 3 (perigo)

2.3. Regras de tráfego aéreo

Todos os competidores devem obedecer aos regulamentos internacionais de prevenções de colisão e às leis e regras vigentes no Brasil.

2.4. Comportamento perigoso

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

2.5. Condições pessoais de vôo

1. Qualquer lesão e/ou ingestão de medicamentos que possam afetar a decolagem, voo e pouso de qualquer piloto, devem ser comunicados ao Diretor de Prova e à Comissão de Segurança da competição.
2. O Diretor de Prova tem o poder de excluir da prova ou da competição quem não estiver em condições para tal.
3. A decolagem sob o efeito de drogas será punida com a expulsão do piloto da competição.

2.6. Tráfego aéreo

Uma asa delta chegando a uma térmica deve girar na mesma direção que as asas que já estão nela, independentemente de suas alturas.

2.6.1. Térmicas antes do start

1. O sentido de rotação da primeira térmica e subsequentes até o momento da abertura do *start gate*, será informado diariamente no *briefing*, devendo ser obedecido por todos os pilotos.
2. Por padrão, nos dias calendários pares o sentido será o horário (direita) e nos dias calendário ímpares, o anti-horário (esquerda).
3. Pilotos que não observarem esta regra poderão ser desclassificados da prova caso houver identificação pelo Diretor de Prova ou Reclamação apresentada por 2 (duas) testemunhas.
4. Em caso de reincidência podem ser excluídos da competição.
5. Pilotos em giro contrário em situações solitárias, sem outras asas na térmica, ou sem outras asas em níveis próximos (separadas por mais de 150 metros de altitude) estão sujeitos a advertência, pois é tido como aceitável o início de encaixe em térmica a baixa altura para o lado contrário caso não haja outras asas por perto. Assim que possível o piloto deve inverter para o lado correto do dia, de forma a que o sentido de rotação fique sempre correto e padronizado caso outras asas se aproximarem.

Recomenda-se que os pilotos leiam atentamente o capítulo 3, "THERMALLING RULES AND TECHNIQUES" (REGRAS E TÉCNICAS DE VOO EM TÉRMICA) do Sporting Code FAI/CIVL, Section 7 Guidelines and Templates, em prol da segurança e eficiência de voo de todos os competidores.

2.7. Acrobacias, rasantes e manobras perigosas

O Diretor de Prova pode aplicar penalizações ou desclassificar pilotos por manobras perigosas em voo (acrobacias, rasantes), não condizentes com o evento ou por demonstrada inabilidade técnica.

2.8. Atitude Antiesportiva

O Diretor de Prova tem o poder de desclassificar pilotos e/ou aplicar penalizações em pontos se eles não seguirem as normas aqui estabelecidas ou mostrarem atitudes antiesportivas contra outros pilotos, equipe técnica, assistentes, autoridades ou o público em geral.

2.9. Voo em nuvens

1. O voo em nuvens é extremamente proibido.
2. O piloto que o fizer, terá os seus pontos do dia zerados, mesmo que tenha demonstrado a não intenção de entrar na nuvem (ver seção Penalidades).
3. O voo em nuvem é definido como qualquer parte da asa desaparecendo da vista de observadores em solo ou pilotos próximos a ele.
4. Como argumento para protesto, o piloto que se sentir prejudicado poderá anotar as coordenadas do local em que ocorreu a entrada na nuvem 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.

2.10. Limites de velocidade do Vento

1. Ficam determinados os valores limites de segurança na velocidade do vento para a realização de uma prova:
   a) Em vento constante o limite é de **38 km/h**
   b) Nas rajadas o limite da velocidade do vento é de **45km/h**

3. PROVAS

3.1. Comissão de Prova

1. No ato da confirmação das inscrições será escolhido pelos pilotos, através do voto, uma Comissão Técnica composta por 03 a 05 pilotos experientes, com conhecimento do local e das Regras do Brasileiro de Asa Delta.
2. A Comissão Técnica reunir-se-á diariamente para a escolha da prova do dia.
3. O Diretor de Prova, junto com a assistência e sugestões da Comissão Técnica, decide a prova do dia, com consulta aà Comissão de Segurança, de acordo com aspectos de segurança, meteorologia, técnicos e esportivos.

3.2. Distância Mínima para Provas

Não poderão ser escolhidas provas com distância inferior a 50 km (cinquenta quilômetros). Caso isso ocorra, a prova será invalidada.

3.3. Tipos de prova

3.3.1. *Race to Goal*

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

3.3.2. *Elapsed time*

1. Onde o objetivo é voar a rota no menor tempo possível.
2. 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.
3. Serão computados pontos de liderança.

3.4. 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 Diretor de Prova 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.
- Caberá ao Diretor de Prova estipular a hora de abertura da janela e a hora limite para que esta seja fechada.
- Por motivos de segurança, o Diretor de Prova 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.

Nota: Os membros das Comissões Técnica e de Segurança se incluem entre os de prioridade para decolagem.

3.4.1. 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 1 minuto (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 20 minutos (100*1/5 = 20 minutos). Por padrão, será adotado o tempo de 30 minutos como o mínimo.

3.5. Alteração da prova

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

3.6. *Start gate*

1. 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).
2. Podendo haver um ou mais intervalos entre a abertura e o fechamento do portão, conforme decidido pela Comissão Técnica e informado no *briefing* do dia.
3. Para comprovar que o piloto estava dentro deste cilindro, o *tracklog* do seu GPS deve mostrar pelo menos um ponto dentro deste círculo.
4. O raio e ponto do *start* poderá ser alterado diariamente pela Comissão Técnica, sendo este informado no *briefing* do dia.

3.6.1 "Queima" do *start*

1. Na categoria Open o start antecipado é penalizado por um fator de 2 (dois) pontos para cada segundo de largada antecipada, permitidos no máximo 300 (trezentos) segundos de "queima". Largadas queimadas em tempo maior do que esse pontua o piloto na prova apenas com a distância mínima.
2. Na categoria Sport a largada antecipada penaliza o piloto em 1 (um) ponto para cada 2 (dois) segundos antecipados, limitado ao máximo de 300 (trezentos) segundos de antecedência. Largadas queimadas em tempo maior do que esse pontua o piloto na prova apenas com a distância mínima.

3.7. Interrupção ou cancelamento da prova

1. O Diretor de Prova pode interromper ou cancelar uma prova após alguns ou todos os pilotos terem decolado, por falta de condições de segurança de voo.
2. A decisão deverá ser anunciada na frequência de emergência.
3. Em provas de "*elapsed time*" a prova será cancelada.
4. Em provas de "*race to Goal*", se ao menos um piloto tiver chegado ao *Goal*, ou pelo menos 1:30h de prova tiver sido voada após a abertura do *start gate*, a prova será interrompida e sua pontuação apurada verificando-se a posição do *tracklog* do competidor 15 (quinze) minutos antes do momento da interrupção em provas de *start* único, ou o número de minutos equivalente ao intervalo entre os *starts* para provas de *starts* múltiplos.
5. Prova interrompida terá seu fator de validade calculado conforme os parâmetros da fórmula CIVL GAP, capítulo 12.3

3.7.1 *Stopped Task Bonus Glide Ratio* (bonus de altura)

A distância voada pelo piloto será considerada também em função da sua altitude no momento da interrupção da prova, calculando-se uma distância a ser adicionada à sua distância percorrida, calculada pela diferença de altitude do piloto em relação à altitude do *Goal* da prova, multiplicada por 05 (cinco).

3.8. Pilões

1. 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.

2. A organização poderá indicar marcos de referência próximo às coordenadas (trevos, antenas, construções, etc), no entanto, o ponto de contorno considerado será sempre a coordenada fornecida pela organização quando da confirmação das inscrições no QG.

3.8.1. Comprovação pilões

1. Para comprovar que o piloto completou um pilão, o seu *tracklog* deve mostrar pelo menos um ponto dentro do cilindro do pilão, ou que a reta traçada por dois pontos, separados no máximo por 30 segundos, passe dentro do círculo, seja qual for o raio do mesmo.
2. O raio do pilão poderá ser alterado diariamente pela Comissão Técnica. Por padrão este raio é de 400 metros, podendo ser utilizadas medidas diferentes, devidamente informadas no *briefing* da prova.

3.9. *Goal* e *End of Speed Section*

1. Por padrão, um cilindro de raio de 2 a 5 km, dependendo do local do *Goal*, será utilizado para a tomada de tempo final (*end of speed section*), e um cilindro ou faixa virtual será adotado como *Goal*, seguindo por padrão, raio de 400m para o cilindro ou 200m para a faixa virtual, com 100 metros para cada lado da coordenada, posicionada perpendicular à trajetória da última perna da prova.
2. O raio do *Goal* ou *end of speed section* poderá ser alterado diariamente pela Comissão Técnica.
3. Não é obrigatória a presença de juiz de pouso ou de *Goal*, e se houver, este não é responsável pela marcação da chegada do piloto, sendo a entrada no cilindro virtual ou a cruzada da faixa, comprovada somente através do seu *tracklog*.
4. Para pontuação completa, os pilotos devem obrigatoriamente entrar no cilindro do *Goal* ou cruzar a faixa, física ou virtual, no sentido da prova.
5. Aquele que não cruzar o raio do *Goal* ou a faixa pré-estabelecida perderá seus pontos de tempo. Marcará apenas pontos de distância e *leading points*.

3.10. *Deadline* da prova

1. Se necessário, um horário limite para o término da prova do dia, *deadline*, poderá ser estipulado pelo Diretor de Prova.
2. Caso o tempo de prova atinja o "*deadline*" estipulado, a apuração se dará aplicando-se os fatores de validação descritos no item 3.7.1 deste regulamento, onde pilotos caso ainda no ar terão sua posição de distância apurada no momento do *deadline*, acrescida do bônus de altura.
3. Caso este *deadline* não tenha sido estipulado pela Comissão Técnica ou Diretor da Prova no *briefing* do dia, por convenção se adotará o horário do por do Sol, mas nesse caso não há bônus de altura para pilotos no ar. Pelas normas internacionais para voo visual, ao por do sol todos os pilotos deverão estar pousados. Pilotos no ar após esse horário terão sua pontuação zerada na prova.

4. RECLAMAÇÕES, PROTESTOS E APELAÇÕES

1. Qualquer piloto que julgar ter sido prejudicado por outros pilotos, bem como pelo Regulamento vigente, poderá formalizar uma Reclamação ou mesmo um Protesto à decisão do fato reclamado.
2. As Reclamações, Protestos e decisões relacionadas devem ser, tão logo recebidas, divulgadas no quadro de informações oficiais do evento, sendo o momento, data e hora de recebimento e/ou publicação, claramente registrado pela Organização em cada documento, para efeito de contagem de prazos.
3. Não cabem quaisquer Reclamações ou Protestos por desconhecimento da prova ou falta de comprovação do vôo através do GPS.

4.1. Reclamações

1. A finalidade de uma Reclamação é obter uma correção do ato ou fato sem a necessidade de fazer um Protesto.
2. As Reclamações devem ser feitas por escrito, e devem ser entregues ao Diretor de Prova que decidirá sobre as mesmas e as tratará com prontidão.
3. As Reclamações quanto ao Regulamento serão aceitas antes do início da primeira prova.
4. Quaisquer outras Reclamações referentes à prova do dia, a resultados e à atitude de outros pilotos, serão recebidas em um prazo máximo de 02 (duas) horas após a divulgação do resultado do dia, e num prazo máximo de 20 (vinte) minutos para o último dia de prova da competição,

Nota: É considerado como resultado válido aquele publicado no site da competição/CBVL e/ou no QG.

4.2 Protesto

1. Se o reclamante ou qualquer participante do evento impactado por uma Reclamação, não estiver satisfeito com o seu resultado dado pelo Diretor de Prova, ele terá o direito de protestar, desde que efetuado por escrito, e acompanhado de uma taxa de protesto no valor de R$ 250,00 (duzentos e cinquenta reais), em dinheiro.
2. Esse Protesto será julgado por uma Comissão de Protesto, composta por 03 (três) pessoas escolhidas entre os membros que compõe o Staff Técnico da competição (Apurador, Coordenador de Segurança, Coordenador de Resgate, Coordenador de Decolagem), membros da Diretoria da CBVL e/ou pilotos experientes presentes ao evento e que não estejam participando da competição.
3. No ato da confirmação das inscrições, antes do primeiro dia de competição, serão apresentados pela Organização os nomes dos 03 (três) integrantes titulares dessa Comissão de Protesto e de mais 03 (três) outros suplentes, para o caso da impossibilidade de algum titular.
4. Os Protestos devem ser encaminhados ao Diretor de Prova no prazo máximo de 02 (duas) horas após a publicação da decisão relativa à Reclamação, e 20 (vinte) minutos quando decisão de Reclamação publicada após apuração, no último dia do evento.
5. O Diretor de Prova deverá complementá-lo com sua opinião e o Protesto será julgado pela Comissão de Protestos.
6. Esta Comissão será soberana e decidirá pela execução ou não do objeto protestado.
7. Esta Comissão também decidirá pelo possível reembolso da taxa de protesto.

4.3. Apelação

1. Qualquer piloto que participe da competição poderá apresentar um recurso à decisão de um Protesto.
2. A Apelação deverá ser feita por escrito, enviada ao escritório da CBVL, num prazo de 07 (sete) dias, juntamente com uma taxa de R$ 500 (quinhentos reais) acompanhada dos documentos relevantes ao caso.
3. Um Comitê Recursal da CBVL tratará do recurso e poderá decidir reembolsar a taxa de apelação.

4. Essa comissão será composta pelo Presidente da CBVL, pelo Diretor Técnico de Asa Delta, por 02 (dois) membros do Conselho Técnico e presidida pelo Conselheiro Jurídico da CBVL, nenhum deles pertencendo às partes envolvidas.
5. O Presidente da CBVL e o Diretor Técnico de Asa Delta terão apenas uma voz consultiva.
6. Este Comitê Recursal tem todo poder para tomar a decisão final, dando amplo direito de defesa e participação às partes.

5. PENALIDADES

1. É de inteira responsabilidade do piloto inscrito no campeonato ler e tornar-se ciente de todas as regras contidas neste Regulamento, submetendo-se às penalidades nele contidas.
2. Um competidor pode ser penalizado ou até mesmo desclassificado de participar do evento, conforme o que deu causa a pena.
3. Para uma situação ou caso, a qual não esteja explicitamente determinada nesse Regulamento, o Diretor de Prova tem o poder de aplicar ou enquadrar a penalidade que julgar pertinente.

5.1. *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 motive desnecessárias operações de busca e resgate: Cobertura dos possíveis custos existentes e exclusão da competição.

5.2. Decolagem

5.2.1. Não obedecer o local de montagem e/ou corredor de decolagem:
Primeira – Advertência;
Segunda – Exclusão da prova do dia;
Terceira – Exclusão da competição.

5.2.2. Decolar em rampa não autorizada pela organização:
Primeira – Exclusão da prova do dia;
Segunda - 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, ou ser expulso da competição, de acordo com a gravidade da situação, por avaliação do Diretor de Prova ou da Comissão de Segurança.

5.4. Espaço Aéreo Controlado

1. Os organizadores deverão especificar na sua Regulamentação Local ou no *briefing*, o espaço aéreo controlado ou outras áreas onde o vôo é proibido ou restrito.
2. Tais áreas deverão ser marcadas em mapas publicados e fornecidos como arquivos de formato *Openair.txt,* para exibição nos instrumentos de vôo e verificação de pontuação.
3. Pilotos cujo *tracklog* chegue entre 70 a 0 metros verticalmente ou horizontalmente próximo da fronteira do espaço aéreo proibido: penalidade linear gradativa, de zero a dez por cento dos pontos do piloto na prova, para cada ocorrência.
4. Quando o *tracklog* do piloto registrar de 0 a 30m dentro da área proibida, vertical ou horizontalmente: penalidade linear gradativa, de dez a cem por cento dos pontos do piloto na prova do dia, para cada ocorrência.

5.5. Voo em nuvens

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

5.6. Circulação contrária em térmicas antes do start

• Piloto circulando em sentido contrário nas térmicas antes do start, caso identificado pelo Diretor de Prova ou protestado por outros competidores poderá ter seus pontos do dia zerados. Reincidência poderá acarretar a exclusão da competição. Ver condições especificadas no parágrafo 2.6.1.

5.7. Rastreadores CBVL – Sistema *Live Tracking* (quando em uso)

• Voar sem o *Live Tracking*: será considerado como "não decolou".
• Não devolver o *Live Tracking* ao fim do dia de voo: o piloto não terá seu nome na pontuação do dia até que devolva o Rastreador.
• Não devolução do *Live Tracking*: conforme "Termo de Responsabilidade" assinado na confirmação das inscrições, pagar a CBVL pelo valor de reposição do equipamento.

5.8. Atraso na marcação de voo

Quem não fizer a marcação do voo no intervalo de horário estabelecido no *briefing* do dia, sem justificativa: perca de 10% (dez por cento) de sua prova com maior pontuação na etapa.

5.9. Atitude Antiesportiva

Primeira – 100 pontos na melhor pontuação na competição;
Segunda – Exclusão da prova do dia;
Terceira – Exclusão da competição.

Nota : A depender do grau da atitude antiesportiva o Diretor de Prova tem poderes para aplicar a pena máxima já quando da primeira ação, sem prejuízo a possíveis penas posteriores aplicadas pela Diretoria Técnica da CBVL.

5.9.1. 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 uma atitude antiesportiva, passível de punição pela organização.

Obs.: Ajuda externa para informação das condições de vento e particularidades do solo para piloto em procedimento de pouso, é considerada ajuda de segurança e é permitida.

Nota: Usar informações do *Live Traking* como ajuda estratégica aos competidores é considerado comportamento antiesportivo.

6. COMPENSAÇÃO

1. O piloto que aterrisse ou limite seu voo especificamente para ajudar um piloto ferido ou supostamente ferido receberá pontos de compensação.
2. Essa compensação será avaliada pelo Diretor de Prova de acordo com a posição do piloto no momento do pouso e quais os resultados que ele poderia ter alcançado na prova do dia.
3. Caso esta avaliação não seja possível, por exemplo, se o pouso ocorreu no início da prova, a classificação do piloto nas provas anteriores (ou, eventualmente, nas próximas provas) será tomada em consideração, adotando-se uma média entre as posições obtidas, à medida que a competição avance.

7. RASTREADORES CBVL E APURAÇÃO DOS RESULTADOS

7.1. *Live Tracking* CBVL

1. A CBVL fornecerá um Rastreador, Sistema *Live Tracking* CBVL, para cada competidor possibilitando o acompanhamento ao vivo do voo.
2. Diariamente na rampa, cada competidor deverá retirar seu Rastreador junto a Organização já ligado. Ao ser ligado, acenderá um *led* amarelo indicando que o aparelho esta ligado. Após cerca de um minuto começará a piscar o *led* verde com a indicação que o satélite já foi encontrado. Em seguida acenderá o *led* Azul. Com isso seu aparelho está funcionando perfeitamente para gravar e transmitir a sua posição.
3. Qualquer competidor que não levar seu Rastreador em voo será considerado como "não decolou" naquele dia e não marcará nenhum ponto, mesmo mediante a apresentação do GPS (ver seção Penalidades).
4. O aparelho deverá ser colocado em seu equipamento, em local que possibilite a comunicação via satélite e via rede de celulares, podendo o mesmo ser instalado dentro do *harness*, desde que não fique muito "escondido". Não coloque o rastreador dentro da vela da asa, pois isso pode causar anomalias na medição barométrica de altitude.
5. Cada piloto poderá checar antes da decolagem através da página oficial do evento, se seu *Tracker* está transmitindo corretamente ou não.
6. No final do voo após o pouso, o piloto deverá apertar o botão na lateral superior esquerda e logo depois, apertar o botão na lateral direita. Esse comando irá enviar uma mensagem informando que o piloto está pousado em segurança, *report back* de pouso com segurança, obrigatório (ver seção Penalidades).
7. O aparelho deverá permanecer ligado até sua entrega no QG, transportado em local que possibilite sua conexão, via satélite e celular, para que a organização possa se certificar da posição de todos os pilotos da competição.

OBSERVAÇÕES:
* Em alguns pontos do voo, a cobertura de telefonia celular é deficiente. Nestes locais, a posição dos pilotos fica congelada, porém seu *track*-log continua sendo armazenado no equipamento, sendo transferido INTEGRALMENTE no primeiro sinal de celular captado pelo aparelho.
* Enquanto de posse do piloto, o rastreador deverá permanecer ligado, mesmo após o voo, até sua entrega no QG, onde será carregado pela organização para uso no dia seguinte. Esta medida, permite a organização a se atualizar a todo momento, sobre a posição de cada piloto, confirmando se o mesmo está Ok e se já foi resgatado.
* O *Live Tracking* da CBVL, não substitui o SPOT ou rastreador via satélite, pois não possui envio de dados via satélite, mas sim via celular GSM, podendo não funcionar em determinados locais sem a cobertura de celular.

ATENÇÃO:
* O botão SOS do *Tracker* NÃO ESTÁ EM USO. Em caso de emergência, o piloto deverá UTILIZAR O BOTÃO SOS do SPOT, caso o tenho, ou usar a Freqüência de Emergência e outros meios indicados pela organização.

Nota: A divulgação pública do voo ao vivo terá um atraso de tempo correspondente ao intervalo entre os *starts* mais 5 (cinco) minutos para provas com múltiplos *starts*. Para qualquer outro tipo de prova (ex.: *race* com único start ou *elapsed time*) o atraso na divulgação das posições será de 15 (quinze) minutos. Apenas o Diretor de Prova, o Coordenador de Segurança e o Apurador, terão acesso asas posições em tempo real. A eles é proibido transmitir essa informação a qualquer pessoa, exceto para missões de procura e resgate no caso de alguma emergência.

7.2. Apuração

1. A comprovação do voo e dos objetivos executados será feita pelo sistema *Live Tracking* CBVL e/ou por GPS, em horário e local pré-estabelecido no *briefing* do dia.

2. Quem não fizer a marcação do voo no intervalo de horário estabelecido no *briefing* do dia, a cada atraso não justificado ou omissão de marcação, perderá 10% (dez por cento) de sua prova com maior pontuação na etapa (ver seção Penalidades).
3. Na apuração dos voos, em se tratando do uso do Sistema *Live Tracking* da CBVL, o envio dos dados será automático e a apuração será feita à distância, tendo o piloto a única e exclusiva obrigação de devolver o equipamento ao final do dia de prova, onde serão informados da confirmação ou rejeição do voo através do Sistema *Live Tracking*.
4. Um piloto que não retornar o rastreador pode não ter seu nome exibido na pontuação do dia até que faça a devolução do mesmo.
5. Em caso de rejeição, dúvidas quanto ao voo registrado no *Live Tracking*, ou mesmo a apuração feita por GPS, o piloto deverá entregar seu GPS para análise, que será prontamente devolvido.
6. É obrigação do piloto verificar se o seu aparelho GPS pessoal está operacional com relação à carga de pilhas, recepção de sinal, entre outros, inclusive mediante a possível falha do sistema *Live Traking*.
7. Caso necessário, o piloto poderá apresentar o GPS pessoal de *backup* para confirmação.
8. Para comprovação do voo é permitido a utilização simultânea do GPS principal e *backup*.
9. Em hipótese alguma o *Mark+Enter* poderá validar um ponto de contorno.

7.3. Distância voada

1. No caso do não cumprimento de um objetivo, a distância voada será considerada como o ponto mais próximo que o piloto tiver chegado do pilão.
2. O piloto que decolar, não marcar o seu voo e não apresentar uma justificativa terá a pontuação de distância mínima. Quem não o fizer, alem disso, a cada omissão de marcação, perderá 10% de sua prova com maior pontuação na etapa.
3. O Piloto que decolar, fato comprovado pelo *Staff* técnico da competição, e tiver problemas no seu *tracklog*, após checado todos os seus instrumentos, receberá pontuação de “distância mínima” no dia.

7.4. Pontuação

A pontuação e o fator de validade da prova obedecerão ao critério do sistema GAP, conforme normas publicadas pela FAI, sendo:

a) O parâmetro “nominal distance” da fórmula GAP será alterado para cada prova e valerá 50% da distância da prova, limitado ao mínimo de 50 km;
b) O parâmetro “tempo do vencedor” será de 1,5 hora;
c) O parâmetro “percentual de pilotos no *Goal*” será de 30%;
d) E a “distância mínima” 8 Km.

7.5. Critério desempate na pontuação da etapa

1) Em caso de *Goal*, quem chegou mais vezes em melhor colocação;
2) Maior somatória de pontos de liderança.

8. GPS

Por padrão, deve-se usar as coordenadas do GPS no formato *hddd.ddddd*, WGS84.

8.1. Modelos aceitos

1. Apenas serão aceitos os modelos de GPS que gravem o componente de altitude no *tracklog* em 3D.
2. Pilotos com GPS com entradas USB não necessitam trazer seus cabos de comunicação.
3. Pilotos que tenham outros modelos deverão trazer seus cabos na marcação de voo.
4. Quaisquer outros modelos, inclusive celulares, deverão ser apresentados previamente ao apurador da competição no ato da inscrição, que poderá ou não permitir a sua utilização para comprovação de voo.

8.2. Validade dos dados

1. Para ser considerado válido, o *tracklog* do GPS deverá conter o percurso completo do piloto na prova, sem interrupções maiores que 300 (trezentos) segundos;
2. Todos os pontos deverão apresentar marcação de data e hora válidas e consistentes com os demais pontos.
3. São considerados pontos contínuos aqueles que não têm mais do que 30 (trinta) segundos de diferença ao seu antecessor.

9. RANKING

1. Para a formação do ranking brasileiro, do total de provas realizadas no ano, 33% dessas provas poderão ser usadas para descarte dos piores resultados de cada piloto ou de provas em que não tiver participado.
2. O número exato de descartes será calculado por arredondamento matemático do número obtido pela aplicação de 33% sobre o número de provas acontecidas no ano.

Exemplo:
01 a 02 provas acontecidas = nenhum descarte
03 a 04 provas acontecidas = um descarte
05 a 07 provas acontecidas = dois descartes
08 a 10 provas acontecidas = três descartes
11 a 13 provas acontecidas = quatro descartes
14 a 16 provas acontecidas = cinco descartes
17 a 19 provas acontecidas = seis descartes
20 a 21 provas acontecidas = sete descartes

3. Embora a categoria Sport não faça parte do ranking brasileiro, haverá no final do ano uma apuração de ranking dessa categoria, sendo que os 2 primeiros colocados passarão automaticamente à categoria Open no ano seguinte, não podendo competir na categoria Sport naquele próximo ano.

9.1. Desempate no ranking

Em caso de empate ao final do Circuito, o critério de desempate será a soma dos *leading points* dos voos que contaram para o ranking destes pilotos empatados.

10. PREMIAÇÃO

Para cada etapa, o padrão da premiação mínima a ser atendida (R$ 5.000,00), segue abaixo demonstrado e deve-se atender a porcentagem de distribuição entre as categorias Open e Sport, ficando 50% do valor a ser premiado para cada categoria.

Premiação mínima - Open:
1° colocado Open - troféu + R$ 1.200,00
2° colocado Open - troféu + R$ 800,00
3° colocado Open - troféu + R$ 500,00
4° colocado Open - troféu
5° colocado Open - troféu
6° colocado Open - medalha
7° colocado Open - medalha
8° colocado Open - medalha
9° colocado Open - medalha
10° colocado Open – medalha

Premiação mínima - Sport:
1° colocado Sport - troféu + R$ 1.200,00
2° colocado Sport - troféu + R$ 800,00
3° colocado Sport - troféu + R$ 500,00
4° colocado Sport - troféu
5° colocado Sport - troféu
6° colocado Sport - medalha
7° colocado Sport - medalha
8° colocado Sport - medalha
9° colocado Sport - medalha
10° colocado Sport – medalha

Nota: Pilotos classificados entre os 03 (três) primeiros na etapa que, sem justificativa ou motivo de força maior, não comparecerem à cerimônia de premiação, informada no *briefing* da última prova, terão seus pontos validados na etapa, mas perderão o direito à premiação em dinheiro e à pontuação das provas da referida etapa para o ranking brasileiro. Não serão aceitas procurações para a representação do piloto. São justificativas: Motivos de saúde comprovados pelo piloto, ou de seus familiares, ascendentes, descendentes, irmãos ou cônjuge, ou impedimentos legais ou motivos de força maior conforme a lei. Os representantes da Liga dos Competidores, modalidade asa-delta, será o Colegiado que deliberará sobre o assunto. A premiação em dinheiro não recebida será revertida para um Fundo de Reserva da CBVL para a Equipe Brasileira no Mundial seguinte.

10.1. Equipes

Não haverá classificação por equipe, porém ao final da etapa será divulgado o “RANKING dos ESTADOS”, onde contarão os 02 (dois) melhores voos de cada Estado para cada prova realizada na etapa, valendo para o resultado final do Circuito o somatório de pontos de cada Estado, sem descartes.

10.2. Premiação do Circuito

1. Na última etapa do circuito, serão premiados com troféus os 10 primeiros colocados do ranking geral do Campeonato Brasileiro de Asa Delta.
2. A categoria de Sport não contempla o titulo de “Campeão Brasileiro”, sendo este título reservado apenas para a categoria Open.

11. EQUIPE BRASILEIRA

1. A formação da Equipe Brasileira será composta pelos melhores colocados do ranking do anterior (ranking puro).
2. Os pilotos selecionados deverão confirmar sua participação e qualificação no ranking FAI no prazo de 30 dias após o término da última etapa do circuito brasileiro do ano.
3. A não confirmação de qualquer piloto da equipe selecionada abrirá o convite para os próximos do ranking.
4. Piloto integrante da Equipe Brasileira que confirmou inscrição e participação em Campeonato pré-Mundial e Mundial e abandonar ou não comparecer ao compromisso de representar a Equipe na competição sem justificativa ou motivo de força maior, será penalizado com 2 anos sem participações no Campeonato Brasileiro.
5. São Justificativas: Motivos de saúde comprovados pelo piloto, ou de seus familiares ascendentes, descendentes, irmãos ou cônjuge, ou impedimentos legais ou motivos de força maior conforme a lei.
6. A Liga dos Competidores modalidade Asa Delta será o Colegiado que deliberará sobre o assunto.

12. DISPOSIÇÕES GERAIS

1. Dúvidas ou assuntos não abordados neste regulamento serão analisados e julgados pelo Diretor Técnico da CBVL, respaldado pela Comissão Técnica da entidade, seguindo-se os regulamentos da FAI/CIVL, *Sporting Code, Section 7 e 7A*.
2. Assuntos relacionados especificamente ao evento serão julgados pelo Diretor de Prova que, de acordo com a matéria, deverá ter o respaldo das Comissões Técnica e de Segurança.
3. Os organizadores do evento, bem como as pessoas sob seus comandos, eximem-se de quaisquer responsabilidades por imperícias e/ou acidentes que porventura venham a ocorrer com os pilotos ou provocados por eles a terceiros.
4. Os pilotos assumem seus próprios riscos.
5. Os pilotos autorizam a filmagem e fotografia de todos os seus voos, treinos e solenidades e o uso dessas imagens para, e somente para, propaganda, promoção e publicidade do evento.
6. Os pilotos autorizam também a divulgação dos *tracklogs* de todos os seus voos.

13. LIGA DOS COMPETIDORES

A Liga dos Competidores será atualizada anualmente, formada pelos pilotos que estiveram entre os 15 primeiros do ranking brasileiro em qualquer dos dois anos anteriores, ou seja, a Liga para 2018 será formada pelos pilotos que pontuaram entre os 15 primeiros nos anos de 2016 e/ou 2017.

13.1. Composição para o ano de 2018:

Álvaro Sandoli
André Wolf
David Brito Filho
Rafael Mello
Glauco Pinto
Carlos Roberto Niemeyer
Marcio Rosadas
Eduardo Oliveira
Marcelo Andrei Gomes
José Guilherme Lopes
Sergio Galvani
Mário André Felske
Max Turiaco
Fabio Thomaz

Marcelo Abbot
Konrad Heilman
Geraldo Magela
Marcelo Ferreira
Klaus Egon Koch
Alipio Loyola