

1. INSCRIÇÃO

1.1 - Data

A partir do dia 01 de outubro de 2019

1.2 - Kit Pilotos

Os pilotos inscritos receberão um kit com Camiseta do Evento, Mapa, kit diário de alimentação.

1.3 – Credenciamento/Hora

Sexta (18/10/2019): 19h as 21h.

É obrigatória a apresentação de Licença Nacional Válida (mínimo Nível II) ABP ou CBVL.

A pré-inscrição não garante a inscrição do piloto, somente após confirmação no site, através de pagamento.

A vaga do piloto pago, poderá ser repassada para o interessado(a) através de email (ou comunicado oficial ao organizador).

1.4 – Inscrição/Número de Participantes

Inscrição pela Internet no site www.abvl.net

130 (Cento e trinta) vagas, sendo 40 pelo Ranking da Federação de Voo Livre do Estado do Rio de Janeiro, 40 pelo Ranking da Federação Mineira de Voo Livre, 40 pelo Ranking da Federação Paulista, e por ordem de inscrição. **O Não pagamento até dia 10/10/2019 automaticamente será liberado para a lista de espera.**

2. QG / TRANSPORTE / RAMPA

2.1 - QG

Será informado diariamente durante o briefing da prova, podendo ser adotado lugares diferentes para cada dia. É de *responsabilidade do piloto* tomar conhecimento do local escolhido para o referido dia.

2.2 - Traslados de Pilotos

Será oferecido traslado a rampa de decolagem e resgate. Os atletas terão suporte de resgate via rádio/telefone pelo coordenador de resgates exceto na sexta feira, dia 18/10/19 que será o dia do cross livre.

2.3 - Decolagem

É obrigatória a assinatura da lista de presença diariamente antes da decolagem.

Os equipamentos checados devem ser colocados atrás da linha demarcatória até o momento de decolagem. Os pilotos não inscritos não poderão decolar na hora que antecede a abertura da janela, até o fim da janela de decolagem.

2.4 - Pousos e Resgate

É obrigatório o reporte de pouso em segurança na frequência da organização. Caso o piloto não consiga se comunicar por rádio, deve reportar seu pouso em lista no QG da competição, imediatamente após chegar à cidade.

2.5 – Segurança

Coordenador de Resgate, Bombeiros Civil e Ambulância.

3. REGULAMENTO TÉCNICO

3.1 - Regulamento Operacional

3.1.1 - Regras de Tráfego Aéreo

Todos os competidores devem obedecer às leis e regras de tráfego vigentes no Brasil.

3.1.2 - 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 às especificações originais. O Diretor de Prova pode permitir que o equipamento seja substituído (temporariamente ou permanentemente) por causa de danos, perda ou roubo. Neste caso, o equipamento só poderá ser substituído por um parapente de marca e modelo iguais ao original, ou um parapente de desempenho igual ou inferior, e da mesma classe de competição.

3.2 - Segurança de Voo

3.2.1 - Comportamento Perigoso

É responsabilidade de todo piloto voar de maneira a manter a sua segurança pessoal e a de outros. O Juiz de Prova pode penalizar competidores que não observem esta regra, ou até mesmo excluí-los dos resultados. A organização, por motivo de segurança, se reserva no

direito de excluir o piloto que julgar não possuir condições técnicas e físicas, para a participação da competição, bem como, estar utilizando equipamento que não condiz com sua habilidade e/ou tempo de voo.

3.2.2 - Capacete e Reserva

Todo piloto deve voar com um capacete e paraquedas de emergência, em todos os voos.

3.2.3 - Tráfego Aéreo

A decolagem, voo e pouso devem ser feitos sempre se mantendo atenção aos outros pilotos. Um parapente chegando a uma térmica deve girar na mesma direção que os que já estão nela, independentemente da sua altura. Todos os dias serão informados no briefing o sentido de rotação da primeira térmica, que deverá ser obedecido por todos os pilotos.

3.2.4 - Voo em Nuvens

É proibido voar dentro de nuvens. É caracterizado que um piloto voou dentro da nuvem quando ele ou qualquer parte do seu equipamento desaparece da vista dos pilotos próximos. O piloto que voar dentro de uma nuvem terá os seus pontos do dia zerados, mesmo que tenha demonstrado a intenção de não entrar na nuvem.

3.2.5 - Suspensão, interrupção e cancelamento da prova

O Diretor de Prova pode cancelar uma prova antes de qualquer competidor ter decolado, se as condições se mostrarem perigosas como: variação, intensidade e direção de vento, possibilidade de precipitação (chuva), entre outros. Se a decolagem for suspensa apenas por um período de tempo, o Diretor pode recomeçá-la quando achar que as condições se tornaram seguras. O Diretor de Prova pode suspender ou interromper uma prova após a decolagem de um ou mais pilotos, onde a continuação da prova colocaria em risco a segurança dos competidores. Se a prova for interrompida, o gol será fechado nesta hora, e a pontuação dos pilotos será determinada pela posição indicada no GPS na hora em que a prova foi interrompida.

3.2.6 - Lastro

O piloto pode carregar apenas lastro dispensável, na forma de água ou areia fina. Um piloto deve evitar alijar o lastro a qualquer momento em que possa afetar outros competidores ou o público em geral.

3.2.7 - Protesto

No ato da inscrição serão levados ao conhecimento dos pilotos os membros da comissão de protesto, está formada por 03(três) pilotos, e escolhidos pela Organização.

Esta comissão será soberana e decidirá pela execução ou não do objeto protestado.

Pilotos que julgarem ter sido prejudicado por outros pilotos, bem como pelo regulamento vigente, podem apresentar seu protesto à comissão, prazo máximo de 30(trinta) minutos após a divulgação oficial do resultado provisório.

3.3 – Provas

3.3.1 – Masculino e Feminino

3.3.1.1 Validade da Prova

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

3.3.1.2 - Briefings

Diariamente haverá um "briefing" em frente ao painel (mapa da prova), realizado pelo Juiz de Prova, o qual colocará os detalhes da prova do dia no quadro. É de inteira responsabilidade do piloto o seu conhecimento.

3.3.1.3 - Montagem do Equipamento

Deverá ser criado e respeitado um setor de decolagem para cada rampa. O Juiz de Prova dará instrução para correta distribuição dos parapentes no setor de decolagem.

Não é permitida a presença de pilotos na área de decolagem, salvo quando auxiliando a decolagem de outro. Fica determinado em 03(três) o número máximo de tentativas de decolagem. Após a terceira tentativa o piloto deve recolher o equipamento e se dirigir ao final da fila. O Juiz de Prova tem autoridade para penalizar em pontos o piloto que insistir em ficar no setor de decolagem em 10% da pontuação do dia, de forma cumulativa, em caso de reincidência.

3.3.1.4 - Sistema de Decolagem

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

A janela só será aberta pelo Juiz de Prova, em condições supostamente seguras.

Os pilotos interessados em decolar deverão se apresentar ao Juiz de Prova, manifestando este desejo, cabendo a ele a tarefa de compor a lista de decolagem, ou se assim preferir

deixar que a decolagem transcorra livremente. A prova não será válida se nenhum piloto decolar. Cabe ao Juiz de Prova estipular a hora de abertura da janela e a hora limite para que esta seja fechada, podendo haver prorrogação em caso de fechamento por motivo de segurança. A reposição do tempo de fechamento da janela será correspondente a interrupção, sendo que às 16hs, ocorrerá o fechamento obrigatório da janela, tendo ou não sido cumprida a janela mínima. A prova só será válida se a janela mínima for cumprida (25% do tempo da janela). Só é permitida uma decolagem durante a abertura da janela, sendo que esta regra será fiscalizada por meio dos fiscais de decolagem e/ou denúncia de outros pilotos.

3.3.1.5 - Distância Voada

Distância da prova é o menor caminho entre a decolagem e goal, considerando-se tangenciar os raios dos demais pilões das provas.

3.3.1.6 - Comprovação de Voo e Objetivos

A comprovação do voo e dos objetivos executados será feita exclusivamente por GPS.

3.3.1.7 - Starting Gate

Para validar o seu início de prova o competidor deverá cruzar, após o horário de abertura do starting gate, o limite de um cilindro de raio e 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 01(um) ponto dentro (ou fora) deste círculo.

3.3.1.8 - 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 0.2% 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. O raio do pilão poderá ser alterado diariamente pela comissão técnica. Por padrão este raio é de 400 metros. 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.

3.3.1.9 - Goal

Por padrão, um cilindro de raio de 2000 metros para ESS (End of Speed Section) será utilizado para a tomada de tempo final, e uma faixa física ou virtual de 100 metros, ou cilindro de 400 metros no centro da coordenada será adotado como Goal. Os pilotos devem obrigatoriamente cruzar esta faixa virtual ou física, ou entrar no cilindro menor para validar seus pontos de velocidade. No caso de faixa, na impossibilidade de se instalar a faixa física no local determinado, uma faixa virtual com prolongamento estabelecido pelo Juiz de Prova, partindo do centro da coordenada do goal e perpendicular ao último pilão da prova será adotada como faixa.

3.3.1.10 - Pontuação

A pontuação do piloto será em função do desempenho relativa de todos. Será utilizado a Formula PWC2016 ou superior (se disponível), com 1000 pontos com base na distancia percorrida pelo primeiro piloto, onde contabilizam pontos de distância, pontos por tempo, pontos por liderança e pontos por posição de chegada, utilizando-se o software de apuração de resultados FS-Comp 2016 R1.3 (ou superior se atender a Formula mais atual).

3.3.1.11 - Juiz Geral

Pelo Juiz de Prova e Organização serão escolhidas as provas, podendo para isso consultar a Comissão Técnica.

3.4. - Comissão Técnica

Pela Organização será formada uma Comissão Técnica para consulta em eventual necessidade.

3.5 - Comissão de protesto

Pela Organização será formada a Comissão de Protesto para julgamento.

4. UTILIZAÇÃO DO GPS

4.1 - Modelos aceitos

Apenas serão aceitos os modelos de gps que gravem o componente de altitude no tracklog, tais como os aparelhos das marcas compass, naviter, garmin, aircotec, brauniger, logger, loggit, tracklogger, mlr, flytec, digify e flymaster. Pilotos com GPS da marca Garmin, Naviter, Compass, 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 voo.

4.2 - 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 e em um número máximo de uma interrupção. 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.

4.3 - Critério de checagem

O tracklog deve mostrar, para cada pilão e para o start gate, pelo menos um ponto dentro de um cilindro do raio definido, e com centro na coordenada fornecida pela organização. Os raios de start gate e waypoints serão definidos na prova do dia, podendo variar de uma prova para outra.

4.4 - Cálculo da distância voada

Distância da prova é o menor caminho entre a decolagem e goal, considerando-se tangenciar os raios dos demais pilões das provas.

4.5 - Critério de Desempate

Adotando como referência a última prova válida, e assim retroativamente se o empate persistir.

Em caso de goal, quem chegar primeiro.

Não havendo goal, quem fizer a maior distância.

5. PREMIAÇÃO

5.1 - Categorias

Serão premiados com dinheiro e troféu os cinco primeiros colocados de cada categoria e com medalhas do sexto ao décimo colocado:

Open, Serial, Sport e Fun.

5.1.1. *O piloto estará concorrendo somente dentro de sua categoria e automaticamente na Open.*

5.1.2. *Na sexta feira dia 18/10/2019 todos os inscritos estarão concorrendo ao voo do "milhão" que consiste em premiação de 500 reais para o voo mais longo do dia em linha reta, 300 reais para o segundo maior voo do dia em linha reta e 200 reais para o terceiro voo mais longo em linha reta do dia. Voos válidos somente para decolagens da rampa de voo livre de São Lourenço – MG. Nesse dia não haverá suporte ao piloto (translado, resgate e kit alimentação)*

5.2 - Descarte

Não existe descarte para a competição, sendo que o resultado é formado pela somatória dos pontos obtidos nas provas válidas, ou seja, FTV 0% e sem descartes de provas.

5.3 - Entrega de Prêmios

O prêmio (dinheiro, troféu e medalhas) será entregue apenas ao piloto presente à Cerimônia de Premiação, não cabendo ao mesmo qualquer tipo de reivindicação futura do mesmo. Caso o piloto não esteja presente, haverá a substituição do mesmo para o próximo piloto do ranking.

5.4 - Entrega de Prêmios por Ranking

Cada Estado tem suas regras conforme rege cada Federação, portanto leia os regulamentos de sua Federação, caso esteja em co-participante a este evento.

6. DISPOSIÇÕES GERAIS

6.1. No ato da inscrição, os pilotos poderão ter checado e solicitadas informações referente EN / DHV (classificação) do equipamento.

6.2. Não será permitida a decolagem de pilotos não inscritos (avise seus amigos) antes da abertura da janela, portanto não será permitida decolagem de pilotos no período da manhã.

6.3. É obrigatória a marcação de voo diariamente, independente da colocação, sucesso, ou resultado obtido pelo piloto durante o dia de competição. A não marcação do voo acarretará em uma penalidade/perda no valor de 20% dos pontos ao resultado final da competição.

- 6.4.** A Organização se reserva no direito de excluir qualquer participante que esteja interferindo no bom andamento da competição.
- 6.5.** Diariamente é informado no quadro de prova os locais de marcação de voo, bem como a prova do dia. É de responsabilidade do piloto, tomar conhecimento de possíveis alterações que podem ocorrer nos dias de competição. Não se deixe levar por informações de terceiros. As informações corretas são as contidas no quadro de prova.
- 6.6.** Ficando comprovado que algum piloto emprestou, cedeu ou deixou piloto não inscrito como portador de seu crachá de identificação, com o intuito de ludibriar a fiscalização, o mesmo perde 20% dos pontos ao resultado final da competição.
- 6.7.** É obrigatório o uso do adesivo de identificação (numeral) no capacete, sendo este, a credencial para acesso a área de decolagem.
- 6.8.** Diariamente, somente apague seu tracklog após a divulgação oficial dos resultados, e antes do início da próxima prova do dia.
- 6.9.** A partir do primeiro dia de prova válida a Organização pode estabelecer um critério de decolagem favorecendo e priorizando a decolagem dos primeiros 20(vinte) pilotos do Ranking Nacional vigente. A partir do segundo dia de prova, o critério de escolha para a preferência de decolagem passará a ser o resultado da competição corrente, e assim sucessivamente até o final da competição, dando sempre prioridade aos 20 (vinte) primeiros colocados.
- 6.10.** Todos os pilotos devem ingressar na área de decolagem pelo portal de acesso, dando seu número de inscrição. O não cumprimento desta regra será considerado falta grave, resultando na perda dos pontos obtidos no respectivo dia da inflação.
- 6.11.** É de inteira responsabilidade do piloto, tomar conhecimento de qualquer alteração das provas, seja ela de percurso e/ou horários. Havendo alteração, esta será feita no Quadro de Prova e no sistema de som da competição.
- 6.12.** É permitida a Transferência de Inscrição (titularidade) por meio de venda, doação ou qualquer comércio.
- 6.13.** Não poderá apresentar protesto e/ou servir de testemunha piloto (s) cujo GPS não tiverem em seus registros, o histórico de altitude em voo, motivo do protesto. O piloto deve solicitar o formulário junto à organização, preenchendo este com dados que comprovem a sua presença na área da infração, objeto de seu protesto como: Waypoints (Mark) do local, foto digital, filme entre outros.
- 6.14.** Os participantes devem respeitar os horários estabelecidos neste regulamento para garantir o bom andamento dos trabalhos.
- 6.15.** A prova pode ser cancelada por motivo de chuva, e ou frente fria, sem a necessidade de deslocamento dos atletas/equipe a rampa.
- 6.16.** Após o pouso o participante deve reportar sua localização a Coordenação do Resgate.
- 6.17.** Por motivo de segurança, todos os pilotos devem voar com o rádio na frequência da organização.
- 6.18.** O nome de referência de cada pilão não corresponde fielmente a posição/localização da coordenada geográfica, portanto o piloto deve seguir a coordenada geográfica e não objeto que faz referência a coordenada.
- 6.19.** O adiamento do evento devido a previsão de chuva, pode ocorrer até a três dias antes do dia de credenciamento, na semana que antecede o evento, ficando remarcado para uma nova data a ser informada pela Organização.
- 6.20.** Fica impedido de participar piloto que esteja cumprindo penalidade administrativa imposta pelo clube sede, CBVL e/ou ABP.
- 6.21.** Em caso de adiamento da etapa a Organização se reserva no direito de escolher nova data, cabendo aos prescritos, manter ou desistir da participação, sendo sua vaga mantida ou repassada aplicando-se as regras do item 1.3 deste regulamento.
- 6.22.** Orientamos a todos os pilotos a realizarem a prova da ANAC. A organização do evento não se responsabilizará em caso de fiscalização da entidade e proibição de decolagem do piloto que não tiver com seu registro em dia.