Campeonato Brasileiro de Asa Delta

Regulamento Competitivo 2021

Versão 2021-01, Abril 2021

Sumário

1. INFORMAÇÕES GERAIS 9
1.1. Validação das etapas 9
1.2. Nível de Habilitação 9
1.2.1 Habilitação FAI 9
1.3. Idioma oficial 9
1.4. Regras locais 10
1.5. Categorias na Competição 10
1.6. Equipamentos 10
1.6.1. Checagem do Equipamento 11
1.6.2. Lastro 11
1.7. Decolagem 11
1.7.1. Ordem de decolagens 11
1.7.2. Área de montagem e corredor de decolagem 11
1.7.3. Rampas 12
1.8. Pouso 12
1.8.1. *Report back* Obrigatório 12
1.9. *Briefings* 12
1.9.1. *Briefing* de Segurança 12
1.9.2. *Briefing* diário 12
1.10. Tempo de descanso 13
2. SEGURANÇA 13
2.1 Comissão de Segurança 13
2.2. *Report* de Segurança 14
2.3. Regras de tráfego aéreo 14
2.4. Comportamento perigoso 14
2.5. Condições pessoais de vôo 14
2.6. Tráfego aéreo 14
2.6.1. Térmicas antes do start 15
2.7. Acrobacias, rasantes e manobras perigosas 15
2.8. Atitude Antiesportiva 15
2.9. Voo em nuvens 16
2.10. Limites de velocidade do Vento 16
3. PROVAS 17
3.1. Comissão Técnica 17

3.2. Distância Mínima para Provas 17
3.3. Tipos de prova 17
3.3.1. *Race to Goal* 17
3.3.2. *Elapsed time* 17
3.4. Sistema de decolagem 17
3.4.1. Tempo mínimo de abertura da janela 18
3.5. Alteração da prova 18
3.6. *Start gate* 18
3.6.1 "Queima" do *start* 19
3.7. Interrupção ou cancelamento da prova 19
3.7.1 *Stopped Task Bonus Glide Ratio* (bonus de altura) 19
3.8. Pilões 19
3.8.1. Comprovação pilões 20
3.9. *Goal* e *End of Speed Section* 20
3.10. *Deadline* da prova 20
4. RECLAMAÇÕES, PROTESTOS E APELAÇÕES 21
4.1. Reclamações 21
4.2 Protesto 21
4.3. Apelação 22
5. PENALIDADES 23
5.1. *Report back* 23
5.2. Decolagem 23
2.2.1. Não respeitar o local de montagem e/ou corredor de decolagem: 23
2.2.2. Decolar em rampa não autorizada pela organização: 23
5.3. Regras de tráfego aéreo 23
5.4. Espaço Aéreo Controlado 24
5.5. Voo em nuvens 24
5.6. Circulação contrária em térmicas antes do start 24
5.7. Rastreadores CBVL – Sistema *Live Tracking* (quando em uso) 24
5.8. Atraso na marcação de voo 24
5.9. Atitude Antiesportiva 25
5.9.1. Ajuda Externa a competidores 25
6. COMPENSAÇÃO 25
7. RASTREADORES CBVL E APURAÇÃO DOS RESULTADOS 25
7.1. *Live Tracking* CBVL 26
7.2. Apuração 27
7.2.1 Do apurador 28

7.3. Distância voada 28
7.4. Pontuação 28
7.4.1 Categoria Open 28
7.4.2 Categoria Fun e Sport 29
7.5. Critério desempate na pontuação da etapa 29
8. GPS 30
8.1. Modelos aceitos 30
8.2. Validade dos dados 30
9. RANKING 30
9.1. Desempate no ranking 31
10. PREMIAÇÃO 31
10.1. Equipes 32
10.2. Valor das Inscrições 32
10.3. Piloto revelação 32
11. EQUIPE BRASILEIRA 34
11.1 Ranking para formação da Equipe Brasileira (R.E.B.) 34
11.2 Da determinação do campeão brasileiro 35
12. DISPOSIÇÕES GERAIS 35
13. LIGA DOS COMPETIDORES 35
13.1. Composição da liga para o ano de 2020: 36

1. INFORMAÇÕES GERAIS

O Campeonato Brasileiro de Asa Delta 2021 seria um evento em duas etapas, porem, devido a pandemia teremos Etapa Única, consistindo em um dia de treinamento e confirmação de inscrição, no sábado, seguido por 07 (sete) dias de competição, de domingo a sábado. Datas:

Etapa – Pico do Gavião – Andradas - MG (19/09/2021 a 25/09/2021);

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 Fun seja menor que 3 (três) pilotos, estes participarão da etapa na categoria Open.
4. A etapa da categoria Sport ocorrerá com qualquer número de inscritos.
5. Ocorrendo a realização de uma única prova válida, a etapa será validada para o ranking brasileiro.
6. A competição não poderá ser prorrogada.

1.2. Nível de Habilitação

Na categoria Open, pode participar qualquer piloto que tenha o Nível 3 ou maior na modalidade asa delta.

Na categoria Fun, pode participar qualquer piloto que tenha o Nível 3 ou maior na modalidade asa delta.

Na categoria Sport, podem participar pilotos que tenham pelo menos o Nível 2. Casos excepcionais serão aprovados pela liga de competidores.

1.2.1 Habilitação FAI

É obrigatório aos pilotos que se inscreverem na categoria Open a apresentarem uma habilitação FAI válida. Esta obrigatoriedade segue resolução 001/2019 da CBVL. Não serão aceitas colocações por parte do piloto do desconhecimento deste item, o mesmo é obrigatório para o competidor cat. Open.

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 português, e logo após, em inglês.

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 três categorias: Open, Fun e Sport. A categoria Open define o campeão brasileiro e o ranking que selecionará a equipe brasileira em competições oficiais da categoria Open da FAI. A categoria Sport visa incentivar a nova geração de pilotos a competirem entre si e evoluir. A categoria Fun visa dar oportunidade a pilotos que voam asas sem kingpost e que buscam provas com grau de dificuldade menor do que as da Open.

2. Na categoria Sport somente serão permitidas asas com *kingpost*.

3. A categoria Sport terá provas idênticas a da categoria Fun (que permite asas sem *kingpost*), explorando-se o intercâmbio de experiência dos pilotos das 2 categorias. O nível de dificuldade destas provas é significantemente menor do que a Open.

4. Os pilotos estrangeiros podem participar da categoria Open, Fun ou Sport (desde de que voem com asas com *kingpost)*.

5. Os casos omissos serão decididos pela Liga de Competidores de Asa Delta.

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 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 ao Diretor de Prova, em casos previstos na *Sporting 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 pela segunda vez, serão considerados como "não decolou". Ver seção 5.7 Penalidades para os detalhes.
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. Por motivos de segurança pousar na decolagem é proibido.
6. Pilotos que se apresentem para decolar sem suas condições físicas normais serão proibidos de decolar para a prova.
7. 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 e/ ou ordem de chamada (respeitar orientações FAI), 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 para cat. Open e Sport (a categoria fun terá a mesma prova da categoria sport, portanto mesmas informações), 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 (Briefing).

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, obrigatoriamente:

    1- Informações relevantes sobre o dia anterior (protestos, incidentes, infrações);
    2- Vencedores da prova do dia anterior (Sport, Fun e Open);
    3- 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);
    4- Informações importantes sobre a prova do dia (waypoints, espaço aéreo restrito (se houver), áreas ruins de pouso, estradas para resgate, etc);
    5- 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 recomendado o uso de rádio para o apoio de resgate ou para auxílio em caso de acidente. É de responsabilidade do piloto em informar à organização a frequência do rádio que será utilizada durante as provas.
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 por 03 (três) pilotos experientes e com conhecimento do local da competição. A comissão será escolhida pelos pilotos inscritos, que indicarão no ato da inscrição 3 nomes.

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:

   Nível 1 (seguro)
   Nível 2 (requer atenção)
   Nível 3 (perigo)

2.3. Regras de tráfego aéreo

Todos os competidores devem obedecer aos regulamentos internacionais de prevenções de colisão, as leis e as 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. O diretor pode desclassificar da prova os pilotos com conduta perigosa 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 pares o sentido será o horário (direita) e nos dias 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 (150 m de distancia vertical e horizontal)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.
(https://www.fai.org/sites/default/files/civl/documents/sporting_code_s7-guidelines_and_templates_2018.pdf)

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, caso não haja limites locais pré-estabelecidos:

   Em vento constante o limite é de **35 km/h;**

   Nas rajadas o limite da velocidade do vento é de **45km/h.**

3. PROVAS

3.1. Comissão Técnica

1. A Comissão Técnica reunir-se-á diariamente para a escolha da prova do dia.

2. Esta será formada por 03 (três) a 05 (cinco) pilotos experientes, com conhecimento do local da competição e das regras do Campeonato Brasileiro de Asa Delta. A comissão será escolhida pelos pilotos inscritos, onde indicarão 4 nomes para formação da comissão técnica, o 5º integrante será escolhido pela Liga dos Competidores.

3. O Diretor de Prova junto com a assistência da Comissão Técnica, decidem a prova do dia. A Comissão de Segurança aprovará a prova de acordo com os aspectos de segurança.

3.2. Distância Mínima para Provas

Para a categoria Open não poderão ser escolhidas provas com distância inferior a 45 km (quarenta e cinco quilômetros) otimizado. Caso isso ocorra, a prova será invalidada. As demais categorias não têm distancia mínima.

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 salvo nas provas que houver múltiplos starts, onde este tempo será o referente ao último start realizado pelo piloto.

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:

1. A janela só será aberta em condições supostamente seguras.

2. O Diretor de Prova definirá o sistema de decolagem a ser adotado, podendo optar que a decolagem transcorra livremente, utilizar o sistema de prioridade baseado no ranking geral da competição ou ordem de chamada.

3. Caberá ao Diretor de Prova estipular a hora de abertura da janela e a hora limite para que esta seja fechada.

4. 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.

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. Nas categorias Sport e Fun, 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. No site do evento (plataforma da cbvl) deve estar disponível os arquivos de waypoints e espaço aéreo para os pilotos carregarem seus aparelhos.
   Caso necessário os pilotos poderão entregar seus aparelhos ao apurador no sabado, no momento da confirmação das inscrições.

2. 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. 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 entre duas (duas) horas após a divulgação do resultado do dia em questão e 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*

1. Primeiro atraso na realização do *report back*: Advertência;

2. Reincidência ou não realização do *report back* - Perda de 100 pontos da melhor pontuação do piloto na competição;

3. 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

2.2.1. Não respeitar o local de montagem e/ou corredor de decolagem:

Primeira – Advertência;
Segunda - 200 pontos na maior pontuação da etapa
Terceira – Exclusão da prova do dia;
Quarta – Exclusão da competição.

2.2.2. Decolar em rampa não autorizada pela organização:

Primeira – Exclusão da prova do dia;2ª
Segunda - Exclusão da competição.3ª

5.3. Regras de tráfego aéreo

1. 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

1. 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

1. 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)

1. Voar sem o *Live Tracking*: Na primeira ocorrência e após apresentar o instrumento, sofrerá uma penalidade de 10% dos pontos do dia. Na segunda ocorrência o piloto será considerado como “não decolou”.

2. 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.

3. 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) da prova do dia.

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. Seguir orientação da FAI

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 está 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 estará funcionando perfeitamente para gravar e transmitir a sua posição.

3. O competidor que não levar seu Rastreador em voo será penalizado em 10% dos pontos do dia. Em caso de reincidência será considerado como "não decolou" naquele dia e não marcará 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. 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:

1. 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.

2. 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.

3. 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:

1. O botão SOS do *Tracker* NÃO ESTÁ EM USO. Em caso de emergência, o piloto deverá UTILIZAR O BOTÃO SOS do SPOT, caso o tenha, ou usar a Frequência 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 as 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) da prova do dia (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 dele.

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 à utilização simultânea do GPS principal e *backup*. Apesar do uso dos rastreadores serem obrigatório, o aparelho do piloto é a fonte primária para a comprovação dos voos. Devendo ser responsabilidade do piloto em apresentar um *tracklog* válido em caso de falha do sistema de rastreadores.

9. Em hipótese alguma o *Mark+Enter* poderá validar um ponto de contorno.

7.2.1 Do apurador

O campeonato terá um apurador principal. A este apurador principal cabe introduzir os *tracklogs* no programa de apuração do campeonato e do ranking brasileiro e gerar os respectivos resultados. O apurador principal, contratado pelo organizador do evento, poderá passar por avaliação da Liga dos Competidores. Este apurador não precisará estar presente no local do campeonato. A apuração poderá ser feita remotamente e os resultados postados remotamente.

Caso o apurador principal não esteja no local do campeonato, a organização devera ter um assistente de apuração. Este assistente irá gerenciar todo o sistema de *tracker* do campeonato. Como por exemplo: recolher, carregar, distribuir... O assistente de apuração irá também ser o responsável de colocar os *waypoints*, espaços aéreos e qualquer outra informação pertinente aos instrumentos de voo dos pilotos. Ao assistente cabe ler instrumentos caso se faça necessário.

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 e, não marcar seu voo dentro do horário estipulado, caso não apresente justificativa terá sua pontuação do dia considerada como distância mínima.

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 das provas obedecerão ao critério do sistema GAP, conforme normas publicadas pela FAI, sendo:

Os parâmetros "nominal distance" e "nominal time" da fórmula GAP serão fixados antes de cada etapa e ficarão inalterados até o fim da etapa. Sendo os da categoria Open necessariamente maiores do que os da Fun e Sport, que serão idênticos. Estes e outros parâmetros serão definidos pela Liga de Competidores que os apresentará ao Diretor de Prova antes do campeonato iniciar.

7.4.1 Categoria Open

O parâmetro "percentual de pilotos no *Goal*" será de 30%;

A “distância mínima” será de 10 Km.

7.4.2 Categoria Fun e Sport

O parâmetro “percentual de pilotos no *Goal*” será de 50%;
A “distância mínima” será de 5 Km.

7.5. Critério desempate na pontuação da etapa

Em caso de *Goal*, quem chegou mais vezes em melhor colocação;
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 *tracklo g* 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 categoria open e categoria sport, do total de provas realizadas no ano, 25% 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 25% sobre o número de provas acontecidas no ano. Ficando os arredondamentos como na tabela abaixo:

01 a 02 provas acontecidas = nenhum descarte
03 a 06 provas acontecidas = um descarte
07 a 10 provas acontecidas = dois descartes
11 a 14 provas acontecidas = três descartes

3. Embora a categoria Fun não faça parte do ranking brasileiro, haverá no final do ano uma apuração de ranking dessa categoria.
4. No ranking brasileiro 2020, só serão consideradas as provas das etapas de Águas da Prata (1ªetapa) e Governador Valadares (2ªetapa).

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

Todas as categorias devem premiar com troféus pelo menos as cinco primeiras colocações e com medalhas pelo menos as 10 primeiras colocações.

Para cada etapa, a CBVL sugere uma premiação mínima de R$5000,00 para categoria Open, e para categoria Sport uma premiação mínima de R$3000,00. caso haja verba disponível no orçamento do organizador.

Segue abaixo sugestão de distribuição de premiações para cada categoria.

Premiação mínima - Open:
1° colocado Open - troféu + R$ 2000,00
2° colocado Open - troféu + R$ 1200,00
3° colocado Open - troféu + R$ 900,00
4° colocado Open – troféu + R$ 600,00
5° colocado Open – troféu + R$ 300,00
6° colocado Open - medalha
7° colocado Open - medalha
8° colocado Open - medalha
9° colocado Open - medalha
10° colocado Open – medalha

Premiação - Sport:
1° colocado Sport - troféu + R$1500,00
2° colocado Sport - troféu + R$1000,00
3° colocado Sport - troféu + R$500,00
4° colocado Sport - troféu
5° colocado Sport - troféu
6º colocado Sport – medalha
7º colocado Sport - medalha
8° colocado Sport - medalha
9º colocado Sport - medalha
10º colocado Sport - medalha

Premiação - Fun:
1° colocado Sport - troféu

2° colocado Sport - troféu
3° colocado Sport - troféu
4° colocado Sport - medalha
5° colocado Sport - medalha
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 05 (cinco) 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.
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

Durante a realização das etapas, pode haver classificação por equipe. Para tal, todos os pilotos participarão de uma equipe. Os pilotos poderão escolher uma equipe com no mínimo três participantes. Pilotos que não escolherem uma equipe serão alocados em uma equipe pela organização. A pontuação da equipe em um dia de prova é composta dos dois 02 (dois) melhores voos de cada equipe, valendo para o resultado final do Circuito a somatório de pontos, sem descartes.

10.2. Valor das Inscrições

O valor das inscrições não deve ultrapassar a quantia de R$750,00.

Caso não haja premiação em dinheiro, inscrições da categoria Sport terão 40% de desconto, as inscrições da categoria Fun terão 10% de desconto e as inscrições da categoria Open não terão desconto.

10.3. Piloto revelação

Em cada etapa será dado um troféu de Piloto Revelação ao piloto que se destacar na etapa. Este piloto será escolhido pelos integrantes da liga presentes na etapa.

11. EQUIPE BRASILEIRA

1. A formação da Equipe Brasileira para eventos FAI categoria 1 será composta pelos melhores colocados do ranking três meses antes do evento.
2. Os pilotos selecionados deverão confirmar sua participação no evento e qualificação no ranking FAI no prazo de 10 dias após o término da última etapa válida para ranking do circuito brasileiro do ano.
3. A não confirmação de qualquer piloto da equipe selecionada abrirá o convite para os próximos do ranking.
4. Se um piloto integrante da Equipe Brasileira que confirmou a inscrição e a participação em Campeonato categoria FAI 1 (mundiais, continentais), abandonar, não comparecer na competição sem justificativa e apresentar atitudes antidesportivas, será penalizado. A penalidade será a exclusão do piloto de todos os campeonatos FAI categoria 1 por dois anos seguidos até o final do segundo ano.
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.
7. A equipe brasileira principal sempre se formará considerando as ultima 4 etapas do campeonato brasileiro, em casos excepcionais, sempre será considerado o maior numero de etapas, sendo a ultima etapa considerada, aquela com 3 meses antes do evento e no máximo de 4 etapas.
8. Para categoria Sport será considerado as ultimas duas etapas, 3 meses antes de eventos Mundiais, pan-americanos.

11.1 Ranking para formação da Equipe Brasileira (R.E.B.)

Em 2020 o ranking será progressivo, utilizando as 4 últimas etapas do campeonato brasileiro. Sendo atualizado ao final de cada etapa do campeonato brasileiro.

Todas as provas de etapas de campeonato brasileiro serão usadas para o cálculo do ranking com um peso 1. Os pilotos poderão substituir duas provas do R.E.B. ocorridas em campeonatos FAI categoria 2 ou categoria 1 que ocorreram no período coberto pelo ranking (R.E.B.).

As duas provas FAI cat. 1 e/ou cat. 2, deverão respeitar o período da primeira etapa considerada para o Ranking Equipe Brasileira (R.E.B.) até 3 meses antes de eventos como Mundiais, Pan-americanos.

Para cada Ranking Equipe Brasileira, poderão ser substituídos apenas 2 (dois) resultados.

Os pontos vindos de um campeonato FAI 2 serão multiplicados por um fator 0.95 e os de FAI 1 por um fator 1.05. É responsabilidade do piloto apresentar as duas provas tiradas do ranking oficial da CIVL antes de cada etapa do campeonato brasileiro. É necessária a apresentação da prova completa com o escore do piloto. O escore

comprobatório deve conter um endereço na internet que contenha o documento digital (.doc, .pdf...). Casos omissos serão votados pela Liga de Competidores.
Enviar o link do evento e dos resultados para o email ...contato@cbvl.esp.br... alem de indicar as provas a serem selecionadas.

11.2 Da determinação do campeão brasileiro

O título de Campeão Brasileiro será concedido apenas para a categoria Elite (categoria que esta dentro da Open, porem considerando apenas os pilotos filiados a CBVL) e Sport. Para determinação do Campeão Brasileiro de 2021 serão usadas apenas as provas válidas na etapa do campeonato brasileiro ocorrida em 2021.

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 10 primeiros do ranking 2018 categoria Open e os 16 primeiros do ranking brasileiro 2019 categoria Open e os 3 primeiros do ranking brasileiro categoria Sport 2019, ou seja, a Liga para 2021 será formada pelos pilotos que pontuaram entre os 10 primeiros da cat. Open 2018, 16 primeiros da cat. Open 2019 e os 3 primeiros no ano de 2019.

13.1. Composição da liga para o ano de 2021:

16 primeiros colocados 2019:

Max T. Turiaco
Carlos R. Niemeyer
Glauco Pinto
Alvaro F. Sandoli
Marcio Rosadas Coimbra
Marcelo Andrei Rocha
Michel Louzada
Guilherme C. Sandoli
Bruno C. Sandoli
David B. Filho
Konrad Albert L. Heilmann
Mario C. Campanella
Luiz A. O. Diniz
Euclides R. Neto
Giovani Tagliari
Paulo G. B. da S. Xavier

10 primeiros colocados 2018:

Glauco Pinto
Alvaro F. Sandoli
Marcelo A. G. da Rocha
Marcio Rosadas Coimbra
Andre L. Wolf
David Brito Filho
Michel F. Louzada
Carlos R. de Niemeyer Salles
Alexandre M. Marchesini
Klaus Egon Koch

3 primeiros colocados categoria sport 2019 *:

João Perez
Murilo S. Laghi
Carlos Alberto Soares