

Xc amazonia 2022

Regulamento Oficial - Circuito Cross Country Paragliding

OBJETIVO:

O Xc Amazonia é uma ação que tem como finalidade fomentar o voo

livre de parapente em provas da modalidade Cross Country e Race to Goal, na cidade Estancia Turística Ouro Preto do Oeste - Rondonia.

O Xc Amazônia tem o apoio da Prefeitura Municipal e a realização da AVLAA(associação de voo livre asas da Amazônia).

INÍCIO E TÉRMINO:

O evento tem como período de início, o dia 03/08/2022, e seu término no dia 07/08/2022.

Programação:

Dia 03/08 - Quarta-feira

- 9h: Subida da Rampa.
- 10h30: Briefing e abertura do dia de treino.
- 17h: Encerramento do treino.(voos locais).
- 19h30: Qg de abertura no restaurante lanchonete bakanas.

Dia 04/08 - Quinta-feira.

- 9h: Subida da rampa.
- 10h30: Briefing e Abertura do primeiro dia de Prova.
- 18h: Encerramento da Prova.
- 22h: Lançamento do voo no xc brasil.

Dia 05/08 - Sexta-feira.

- 9h: Subida da rampa.
- 10h30: Briefing e Abertura do segundo dia de Prova.
- 18h: Encerramento da Prova.
- 22h: Lançamento do voo no xc brasil.

Dia 06/08 - Sábado.

- 9h: Subida da rampa.
- 10h30: Briefing e Abertura do terceiro dia de Prova.
- 18h: Encerramento da Prova.
- 22h: Lançamento do voo no xc brasil.

Dia 07/08- domingo.

- 9h: Primeira Subida da rampa.
- 10h: Premiação do Cross Country, Briefing e Abertura da Prova(race tô goal).
- 15:30: Fim da prova.
- 16h: premiação e encerramento na rampa.

PROVA:

Será considerada a Distância (Km) LR – Linha Reta.(distancia entre dois pontos) e também OLC ou Triângulo sendo definido pela comissão de prova do dia.

Será considerada a SOMA dos 03 voos do piloto(não haverá descarte).

O Race tô goal será no domingo dia 7 com uma prova única.

O envio dos voos será através do site www.xcbrasil.com.br, no formato de

arquivo IGC obtidos de receptores GPS compatíveis com 3D e apurados pela comissão do Xc Amazonia e também serão computados pelo apurador Anderson Camilo sendo valido a tabela feita pelo mesmo.

PARTICIPAÇÃO:

Só poderão participar do Xc Amazonia os pilotos que estiverem inscritos e confirmarem o pagamento da anuidade da CBVL e de seus clubes.

Os pilotos devem estar com os equipamentos obrigatórios de segurança, sendo responsáveis pela revisão periódica dos mesmos.

CATEGORIAS:

SPORT: Todas as velas homologadas EN A (DHV 1), EN B (DHV 1-2). O objetivo desta categoria é incentivar novos pilotos. Alguns princípios fundamentais tem de ser contemplados nessa categoria, sendo eles equiparidade técnica dos pilotos e experiencia compatível com a categoria. Em caso de pilotos com muita experiencia e que estejam voando na classe B e desestabilizando ou desmotivando a categoria a Diretoria do Xc Amazonia irá constituir uma comissão, composta por 03 sócios dos clubes local com mais de 5 anos de voo, que será responsável por avaliar que medidas tomar, sendo desde exclusão do Xc Amazonia até mudança de categoria. Importante ressaltar o objetivo principal INCENTIVAR NOVOS PILOTOS.

Serial: Todas as velas homologadas EN C (DHV 2), EN D (DHV 2-3) e pilotos que desejaram estar nesta categoria mesmo com velas A ou B.

OPEN: Valido para todas as velas Homologadas.

Em caso de troca de equipamento homologado dentro da mesma categoria não haverá mudança. Caso haja troca de equipamento de Iniciante para a categoria Intermediário, o piloto mudará de categoria e passa a ter saldo zero de km na categoria Intermediaria. Os voos feitos até troca do equipamento continuam valendo na categoria iniciante.

MUDANÇA DE EQUIPAMENTO

INICIANTE X INTERMEDIÁRIO – O SALDO DE KM NA CATEGORIA INICIANTE PERMANECE, COM ISSO O PILOTO CONTINUA CONCORRENDO, POREM OS VOOS COM A NOVA VELA PASSAM A SER VALIDOS NA CATEGORIA INTERMEDIÁRIA E O SALDO INICIAL DA CATEGORIA INTERMEDIÁRIO É DOS VOOS DE QUANDO O PILOTO COMPETIA PELA INICIANTE.

INTERMEDIÁRIO X INICIANTE - O SALDO DE KM NA CATEGORIA INTERMEDIÁRIO PERMANECE, COM ISSO O PILOTO CONTINUA CONCORRENDO EM AMBAS CATEGORIAS PORÉM OS VOOS FEITOS NA INTERMEDIARIO NAO VALERAO MAIS NA INICIANTE, SENDO IMPORTANTE NIVELAR OS COMPETIDORES DE FORMA JUSTA.

PREMIAÇÃO:

Open

1º - R\$ 2.000,00 + troféu

2º - R\$ 1.500,00 + troféu

3º - R\$ 1.300,00 + troféu

4º - Troféu

5º - Troféu

Serial

1º - R\$ 1.500,00 + troféu

2º - R\$ 1.200,00 + troféu

3º - R\$ 1.000,00 + troféu

4º - Troféu

5º - Troféu

Sport

1º - R\$ 1.000,00 + troféu

2º - R\$ 800,00 + troféu

3º - R\$ 600,00 + troféu

4º - Troféu

5º - Troféu

Quebra de recorde de Cross Country - R\$2.000,00. Caso o recorde não seja quebrado no evento do XC Amazônia a quantia de dois mil reais permanece no caixa da AVLAA até que o mesmo seja feito.

Se o voo de recorde for executado ex: as 17:30 o piloto pousa com 260km e as 17:45 outro piloto pousa com 265km então o bônus irá para o que fez a maior marca. Caso o recorde seja batido no primeiro dia e no segundo dia seja batido novamente então valerá ao término da competição o voo do segundo dia e assim suscetivamente. O piloto que finalizar o dia com a marca acima de 245.5km ou acima de um suposto primeiro piloto a bater a marca antes do término do dia recebe o bônus.

Pode acontecer de um piloto as 17:30 bater o recorde e pousar e outro piloto bater novamente no mesmo dia. Aquele que finalizar o dia com a maior marca é que fica com o bônus e não aquele que bater o recorde primeiro.

Race to goal - Troféu para o campeão.

Medalhas de participação para os 50 melhores classificados.

VALIDADE DOS VOOS:

O voo deverá ser entregue para o apurador no mesmo dia que foi executado com exceções dos pilotos que chegarem de madrugada do resgate. A Apuração será até as 21h de cada dia.

Cada voo será analisado e após essa avaliação poderá ser confirmado ou recusado pela comissão, para isso a autenticação tem que estar perfeita. .

Nos casos em que o GPS desligar em pleno voo, o apurador irá considerar até o ponto em que o aparelho registrou o voo no momento da pane.

RESGATE:

O resgate do prego será feito a cada 30 minutos ou quando lotar o carro disponível no pouso.

Poderá ser feito duas ou mais decolagens.

Caso o piloto pouse fora da área do oficial então deverá se locomover por conta própria até o mesmo para retornar á rampa.

Será permitido o resgate particular caso seja do interesse do competidor.

O resgate da prova só será feito na linha da prova do dia estipulada pela organização. Não será possível buscar pilotos que pousarem longe da linha do dia tendo o mesmo que se locomover para o eixo.

Todos pilotos devem reportar seu pouso em até 15 minutos após pousado no grupo do pilotos do WhatsApp e pelo rádio na frequência de pouso.

Todos devem assinar a lista de decolagem e reportar o pouso obrigatoriamente.

Após o pouso o piloto deve rapidamente repolhar o parapente, no caso de parapente aberto no chão será considerado pedido de ajuda ou caso de acidente(SOS).

No primeiro dia de prova não haverá fila de decolagem ou prioridade sendo que decolarão primeiro os pilotos que chegarem na frente na fila de decolagem. Tempo máximo de 2 minutos ou duas abortagens.

No segundo dia de prova e no terceiro dia terão prioridades pela lista de classificação do campeonato.

Na prova de race tô goal do dia 7 a prioridade de decolagem será pela classificação da prova de Cross country.

MUDANÇAS de HOMOLOGAÇÃO.

O piloto da categoria INICIANTE que voar com uma vela da categoria INTERMEDIÁRIO e postar o voo na categoria INICIANTE, será desclassificado da liga caso seja provado a irregularidade.

Caso haja comprovação que o piloto tenha alterado ou manipulado o tracklog através de meios que não sejam o próprio voo, o voo será desconsiderado e o piloto será desclassificado da competição. Sendo assim, é responsabilidade do piloto enviar o tracklog limpo, ou seja, apenas com os dados do voo.

RECURSOS, DENÚNCIAS E IRREGULARIDADES:

O piloto inscrito pode entrar com recurso ou denúncia caso ocorra situações que burlam as regras previstas neste regulamento.

Quando o assunto do recurso, denúncia, ou irregularidade já estiver abordado neste regulamento, a coordenação julgará de acordo com o que está escrito.

Qualquer recurso, denúncia, ou irregularidade, que não estiverem previstos neste regulamento, serão julgados e decididos por uma comissão técnica constituída por 3 pessoas.

- Somente serão aceitos os voos efetuados com decolagens em rampas dentro do estado de Rondonia e que não invadam Zonas de Controle do Espaço Aéreo (CTRs).

- Somente serão aceitos os voos efetuados com que não invadam Zonas de Controle do Espaço Aéreo (CTRs).

- Expressamente proibido o voo dentro de nuvem, caso aconteça o piloto terá os pontos do voo do dia cancelados, repetido o ocorrido o piloto será desclassificado da competição.

Para uma situação ou caso que não esteja explicitamente previsto no regulamento, o Juiz Geral tem o poder de aplicar ou enquadrar a penalidade que julgar pertinente.

O piloto deve cumprir rigorosamente o horário e local de saída dos veículos, que serão informados pela organização do evento no site oficial da competição em até 3 dias antes do início do campeonato, no briefing geral da competição e/ou no QG. O piloto deve facilitar a ação de resgate, dobrando rapidamente seu equipamento após o pouso, se dirigindo às estradas principais e/ou pontos ao longo do percurso da prova indicados no briefing diário.

Será utilizado sistema de prioridade de decolagens no primeiro dia de prova de acordo com a numeração da inscrição e no segundo dia em diante será pela tabela de classificação do campeonato. Todos os pilotos entrarão pelo portão de acesso à decolagem em ordem numérica da inscrição no primeiro dia e a partir do segundo dia será pela colocação no campeonato, obedecendo a ordem dos top's 10, 20, 30, etc., um a um se necessário. Isso será definido pela Comissão de Provas em conjunto com o Juiz Geral, e será indicado no quadro de provas.

Todos os pilotos devem ser capazes de realizar uma decolagem segura e controlada. Se o piloto não conseguir decolar num tempo razoável, poderá ser retirado da decolagem pelo Juiz Geral ou Juiz de Decolagem, que dará oportunidade para outro piloto decolar. Por padrão, o tempo será de 1 minuto por competidor e/ou 2 (duas) tentativas, podendo ser alterado pela Comissão de Provas e informado no briefing diário.

Pilotos birutas serão escolhidos pela equipe técnica da etapa, devendo ser pilotos de experiência comprovada em campeonatos, e devem estar prontos para decolar antes da abertura da janela de decolagens quando o Juiz Geral determinar. Pilotos birutas não podem fornecer ajuda voluntária a competidores por razões de garantia de igualdade entre competidores.

Pousos e decolagens no decorrer da prova são terminantemente proibidos. Caso haja a comprovação deste fato, o piloto será excluído do evento. Logo após a decolagem o piloto que constatar qualquer problema ou pane em seu equipamento poderá pousar, mesmo que na própria rampa, após a comunicação pela frequência de emergência e autorizado pelo Juiz Geral. A autorização para uma nova decolagem deverá ser avaliada pelo Juiz Geral, que se baseará em fatos e provas da necessidade do pouso. A prioridade será sempre a segurança dos pilotos lembrando que um piloto em risco não pode tentar garantir sua segurança em detrimento da segurança dos demais. Todos os pilotos devem dobrar seus parapentes imediatamente após o pouso. Um parapente aberto ao chão é, por convenção, definido como um pedido de ajuda por parte do piloto.

O piloto pode ser penalizado caso não utilize dos meios indicados, demore muito ou se atrase para fazer o report back. Em caso de desnecessárias operações de busca e salvamento causadas por um piloto que realizou report back tarde ou que reportou falsamente que necessita de assistência, a penalidade pode ser de até desqualificação do evento e reembolso de possíveis custos com a operação de busca e salvamento.

Obrigatoriamente, antes do início da competição, será feito um briefing de segurança sobre as particularidades do local, limites do espaço aéreo (onde deverá ser informado o critério de medição de altura – GPS ou QNH ou outros), áreas perigosas, proibidas e restritas, condições climáticas previstas, parâmetros de pontuação, apresentação da equipe etc. Os pilotos deverão ser informados da importância de compreenderem as regras de pontuação e o efeito de não decolar para a prova, afetando a pontuação geral.

Um tempo mínimo de 15 (quinze) minutos entre o término do briefing e a abertura da janela deverá ser obedecido, no entanto se a comissão de provas julgar que existem condições de abrir antes a janela, poderá ser feito.

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;
- 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.);

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

O piloto deve voar dentro dos limites de peso do equipamento;

Todos os pilotos devem carregar paraquedas de emergência, devendo ter certeza de que estão dentro do peso máximo homologado para aquele paraquedas. Com velas 2 linhas o uso de 2 paraquedas reserva são obrigatórios.

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

É responsabilidade de todo piloto voar de maneira a manter a sua segurança pessoal e a de outros. Estes voos agressivos, embora subjetivos em algumas situações, podem ser identificáveis pelos tracklogs e devem ser denunciados pelos demais pilotos ao Juiz Geral através do preenchimento e assinatura de um formulário fornecido. Sendo assim, denúncias anônimas não serão aceitas. Qualquer piloto envolvido em uma colisão que viole as regras de Prevenção de Colisão será automaticamente considerado responsável pela colisão. Atos de agressividade coletiva, como no caso de um grupo de pilotos voar diretamente para um piloto já estabelecido sozinho em uma térmica, “atropelando-o”, de forma a prejudicar sua subida, são extremamente antidesportivos. O Juiz Geral pode penalizar competidores que não observarem estas regras, ou até mesmo excluí-los da competição,

Qualquer lesão e/ou ingestão de medicamentos que possam afetar a decolagem, o voo ou o pouso do piloto, inclusive os que possam configurar doping, devem ser comunicados ao Juiz Geral e ao diretor de segurança da competição. Ambos têm o poder de excluir da competição quem não estiver em condições para tal. O consumo de drogas é proibido. A decolagem sob o efeito de drogas será punida com a expulsão do piloto da competição. 2.7. Nível técnico do piloto Pilotos que não apresentarem nível técnico adequado, colocando em risco a si e a outros pilotos poderão ser excluídos da competição pelo juiz geral e/ou diretor de segurança. 2.8. Prevenção de Colisões O circuito, sentido de giro e padrões de pouso informados no briefing devem ser obrigatoriamente cumpridos. Por padrão, o sentido de giro nos dias pares é para a direita, e nos dias ímpares para a esquerda. Um parapente que se una a outro em uma térmica deve girar no mesmo sentido já estabelecido por aquele que chegou primeiro na térmica, independente da diferença de altura. Um parapente que se una a outro em uma térmica na mesma altura deve entrar na térmica por fora, e não deve nunca tentar girar por dentro do parapente já presente na térmica, com curvas mais fechadas. Nunca voe pelo meio de uma térmica. Um competidor que se envolver numa colisão no ar não deve dar continuidade ao voo se houver dúvidas acerca da integridade estrutural do parapente.

Race to goal Onde o objetivo é ser o primeiro a chegar ao goal. O tempo de abertura do start e a rota são os mesmos para todos os pilotos. 3.1.2. Elapsed time Onde o objetivo é voar a rota no menor tempo possível. A rota é a mesma para todos os pilotos, porém o tempo de abertura do start é individual. A opção de abertura do tempo individual, podendo ser na primeira ou última entrada do piloto no raio do start, deverá ser informada no briefing da prova. Serão computados pontos de liderança. 3.2. Interrupção ou cancelamento da prova O diretor de prova pode interromper ou cancelar uma prova por questões de segurança. A prova será interrompida e sua pontuação apurada, verificando-se o tracklog do competidor até os 5 minutos que antecedem o momento da interrupção (ex. Se a interrupção se deu às 14:55 hs, a prova será apurada com a hora de interrupção às 14:50 hs). Para compensação de diferenças de altura o piloto receberá pontuação bônus de distância que será calculada da altura que estiver em relação ao goal com um planeio de 1:4.

Alteração da prova: Tendo decolado um só piloto, não mais serão aceitas alterações na prova