



# ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE VÔO LIVRE

## Campeonato Brasileiro de Voo Livre 2011

### Regulamento Geral

- 1 O número mínimo de participantes para que a etapa seja validada é de 10 (dez) pilotos.
- 2 Não haverá classificação por equipe, porém ao final do Circuito 2011 será divulgado o “**RANKING dos ESTADOS**”, onde contarão os 5 melhores voos de cada Estado, em cada prova realizada nas etapas principais do Circuito Brasileiro de 2011. Neste ranking não haverá descartes, valendo para o resultado final o somatório de pontos de cada Estado.
- 3 Ocorrendo a realização de uma única prova válida, a competição e a etapa serão validadas. A competição não poderá ser prorrogada.
- 4 É obrigatória a apresentação da habilitação de piloto desportivo, no mínimo nível 3 há 6 meses, para a formalização da inscrição do piloto na competição.
- 5 Pilotos que, sem justificativa, não comparecerem à cerimônia de premiação, perderão o direito à premiação oferecida, que será repassada integralmente para o caixa da festa de encerramento do SUPER RACE BRASIL 2011.
- 6 É obrigatório o uso, por parte de todos os pilotos e em todas as provas, de capacete, pára-quadras de emergência e um sistema duplo de engate.
- 7 Lastros ejetáveis, só se forem dispersáveis, água ou areia fina. Cintos e pesos que não possam ser acessados durante o vôo são considerados como carga, e são permitidos.
- 8 É aconselhável o uso de rádios transmissores para o apoio de resgate ou em caso de acidentes. A organização solicitará aos pilotos reservarem uma frequência para ser utilizada nas emergências.
- 9 Nas provas deverá ser usado o sistema de decolagem de “JANELA ABERTA COM PORTÃO DE PARTIDA”. Este portão será um círculo virtual, com raio e centro em local a ser divulgado nos briefings das provas, podendo haver até 5 intervalos entre a abertura e o fechamento do portão.
- 10 O tempo de start do piloto será considerado como o último momento em que ele entrar ou sair do círculo, conforme a determinação do briefing da prova do dia, antes de completar qualquer outro objetivo da prova. A não comprovação do horário de largada, ou última saída/entrada do start antes do horário previsto para a primeira largada, acarreta a perda do vôo ao piloto, pontuando apenas com a distância mínima.
- 11 A Comissão Técnica e a Comissão de Segurança, formadas por 3 pilotos cada, e eleitas pelos pilotos inscritos na etapa, reunir-se-ão na decolagem para a escolha da prova do dia (pilões, gol e horários de janela e portão de decolagem). A Comissão técnica decide a prova do dia com o aval da Comissão de Segurança.
- 12 Para esta competição a Comissão Técnica não poderá escolher provas com distâncias inferiores a 35 km. Caso isto ocorra, a prova será invalidada.
- 13 Após receber a escolha da prova, e até 15 minutos antes da abertura da janela, o Juiz Geral deverá fazer um briefing para divulgar esta escolha e preparar um quadro de avisos na rampa com os detalhes da prova do dia. É obrigação do piloto inteirar-se da prova do dia.
- 14 Os pilotos deverão respeitar o corredor de decolagem. O Juiz Geral e os Juizes de Rampa darão instruções para a correta distribuição das asas nos locais de montagem. O Juiz Geral tem autoridade para desclassificar e/ou penalizar em pontos o piloto que insistir em permanecer no corredor de decolagem.
- 15 Todo piloto que falhar na sua tentativa de decolar poderá decolar novamente.
- 16 Cada piloto só poderá efetuar um vôo por prova. Pousar na decolagem é permitido, desde que seja em caso de necessidade, podendo o piloto decolar novamente.
- 17 Tendo decolado um só piloto, não poderão ser feitas modificações na prova.
- 18 É obrigatório o uso de GPS para comprovação do vôo. O piloto pode utilizar um GPS backup.
- 19 Apenas alguns modelos de GPS são aceitos para marcação de vôo. Durante a inscrição, a organização oferecerá o serviço de carregamento dos dados de pilões e gols nos GPS dos pilotos.



# ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE VÔO LIVRE

- 20 Na marcação do vôo, os pilotos deverão entregar seus GPS para análise, que será prontamente devolvido, com a confirmação ou rejeição do vôo. Em caso de rejeição, o piloto poderá apresentar o GPS de backup para confirmação.
- 21 É obrigação do piloto verificar que seu GPS está operacional, inclusive com relação à carga de pilhas, e configurá-lo corretamente. Em hipótese alguma o **Mark+Enter** poderá validar um ponto de contorno.
- 22 Para comprovar um pilão, o registro do GPS deverá indicar que o piloto passou dentro de um círculo com raio de 400 metros, com centro na coordenada fornecida pela organização. É **obrigatório** que o registro do GPS do piloto mostre pelo menos um ponto dentro do círculo, **ou** que a reta traçada por dois pontos, separados no máximo por 30 segundos, passe dentro do círculo..
- 23 O track log deve mostrar para cada pilão, starting gate e gol virtual, pelo menos um ponto dentro do cilindro de raio definido e com centro na coordenada fornecida pela organização; ou a reta traçada entre dois pontos contínuos, separados no máximo por 30 segundos, deverá cruzar o círculo. Para comprovação do vôo é **permitido a utilização simultânea do GPS principal e backup**.
- 24 Poderá ser utilizado, no gol virtual, o sistema de fechamento do tempo (end speed section) em um raio maior e confirmação do gol em um raio menor. Pilotos que não confirmarem o cruzamento do raio menor pontuam apenas com a distância da prova, sem os pontos de velocidade.
- 25 A organização poderá indicar marcos de referência próximos às coordenadas, no entanto, o ponto de contorno considerado **será sempre** a coordenada fornecida.
- 26 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, conforme a trajetória do vôo no GPS.
- 27 O fechamento do tempo de vôo **poderá ser gol virtual**, um círculo ou semi-círculo, com um raio determinado em relação à coordenada fornecida; ou com uma linha de até 400 metros com meio, à direita ou à esquerda da coordenada fornecida **ou** feito pelo juiz de pouso e uma faixa, com 100 metros para cada lado desta coordenada, posicionada perpendicular à trajetória da última perna da prova. A faixa deverá ser cruzada, no mínimo, com o bico da asa no sentido de chegada do vôo. Não havendo juiz de pouso e sem faixa no local da coordenada fornecida, automaticamente o fechamento do tempo será feito no sistema de gol virtual com círculo de raio de 200 metros.
- 28 Para uma prova ser válida é necessário que a janela fique aberta no mínimo por 30 minutos e que no mínimo 30% dos participantes tenham decolado.
- 29 A pontuação e a fórmula a ser utilizada na competição será a última versão FAI disponível antes da realização da primeira etapa, não podendo ser alterada durante o ano.
- 30 Uma das responsabilidades dos pilotos é voar de forma segura, respeitando as normas de segurança e de tráfego aéreo. Pilotos que não respeitem as normas de tráfego aéreo ou envolvidos em colisões em vôo, serão penalizados. Em função da gravidade da falta, a penalidade poderá ser em pontos perdidos, em desclassificação da prova ou em desclassificação da competição.
- 31 Uma asa chegando a uma térmica deve entrar no mesmo sentido de rotação estabelecido pelo primeiro piloto que ali chegou, independentemente da posição ou diferença de altura entre eles.
- 32 Por razões de segurança, os pilotos deverão seguir uma rotação obrigatória nas térmicas ao redor da decolagem (dias pares = direita, dias ímpares = esquerda).
- 33 Acrobacias e rasantes durante as provas são proibidos.
- 34 Pilotos que se apresentem para decolar sem suas condições físicas normais serão proibidos de decolar para a prova.
- 35 O Juiz Geral só tem o poder de cancelar ou interromper uma prova, depois de alguns ou todos os pilotos terem decolado, por falta de condições de segurança de vôo. Nesses casos o Juiz Geral deverá consultar a Comissão de Segurança da Etapa antes de decidir pelo cancelamento da prova. A decisão deverá ser anunciada na frequência de emergência.
- 36 A prova é considerada interrompida e a pontuação será calculada se, no mínimo, já estiver decorrido uma hora da abertura do start ou se um piloto houver completado o percurso da prova.
- 37 O Juiz Geral e seu staff não têm a responsabilidade de informar pessoalmente a todos os pilotos sobre o cancelamento da prova. Esta informação será dada na frequência de emergência.



# ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE VÔO LIVRE

- 38 Nenhuma pontuação será calculada ou divulgada se a prova for cancelada. Se a prova for interrompida, a posição de cada piloto será calculada no instante da interrupção da prova e 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, calculada multiplicando-se a altitude do piloto em relação à altitude do goal da prova, multiplicado por 5.
- 39 O local do QG da competição e o horário da marcação dos vôos serão divulgados no briefing diário. Os pilotos deverão obrigatoriamente trazer seu GPS (principal e backup) para a marcação do vôo.
- 40 O piloto que não marcar o seu vôo, sem apresentar uma justificativa plausível, terá a pontuação de distância mínima.
- 41 As asas poderão ser substituídas durante a competição, desde que comunicado ao Juiz Geral.
- 42 Protestos serão aceitos no prazo máximo de 24 horas após a divulgação do resultado, desde que efetuados por escrito, em formulário próprio, e acompanhados de uma taxa de protesto no valor de R\$ 50,00 (cinquenta reais). Esta taxa será devolvida em caso de deferimento. O prazo para protestos na última prova é de 30 minutos após a divulgação dos resultados.
- 43 Os protestos deverão ser encaminhados ao Juiz Geral que deverá complementá-lo com sua opinião e serão julgados por **Comissão composta por 3 competidores**, eleitos em votação pelos competidores, específica para o caso.
- 44 Não cabem quaisquer reclamações ou protestos por desconhecimento da prova ou falta de comprovação do vôo através do GPS.
- 45 O Juiz Geral 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, árbitros, assistentes, autoridades ou o público em geral.
- 46 O Juiz Geral também pode aplicar penalizações ou desclassificar pilotos por manobras perigosas em vôo, vôos não condizentes com o evento ou por demonstrada inabilidade técnica.
- 47 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. Os pilotos assumem seus próprios riscos.
- 48 Os pilotos autorizam a filmagem e fotografia de todos os seus vôos, treinos e solenidades e o uso dessas imagens para, e somente para, propaganda, promoção e publicidade do evento. Os pilotos autorizam também a divulgação dos track logs de todos os seus vôos.
- 49 Qualquer regulamento adicional será notificado no primeiro briefing e fará parte integrante deste.
- 50 Os casos omissos ou conflitantes serão resolvidos pela Diretoria Técnica da ABVL, seguindo-se os regulamentos da FAI / CIVL, Sporting Code, section 7.

## Regulamento – ASCENDENTE

- 1 No Campeonato Brasileiro de Asa-Delta existem duas categorias de pilotos: **ELITE e ASCENDENTE**.
- 2 Serão considerados pilotos da categoria ELITE os primeiros 16 pilotos do Ranking Brasileiro do ano anterior, além de todo piloto que já estiver integrado oficialmente a Equipe Brasileira em Campeonatos Mundiais (FAI); que tenha sido Campeão Brasileiro; que tenha conquistado o título de Campeão ou Vice-Campeão Brasileiro da Categoria Ascendente; pilotos nível 5; ou que tenha se classificado entre os 6 primeiros de qualquer das etapas do Circuito Nacional, a partir de 2003.
- 3 ASCENDENTES são todos aqueles pilotos que participam do Circuito Brasileiro e que **NÃO** estejam incluídos no item acima.
- 4 Somente serão aceitos nas competições pilotos credenciados, no mínimo em nível III, há 6 meses.
- 5 Todos os pilotos inscritos na Competição disputarão os prêmios e colocações do evento.
- 6 Somente os pilotos da categoria ASCENDENTE disputarão os prêmios e colocações desta categoria.



# **ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE VÔO LIVRE**

- 7 Em caso de premiação em dinheiro, fica estipulado que, sempre, 20% do total de prêmios a serem distribuídos caberá à categoria ASCENDENTE e será distribuído de acordo com as melhores colocações dentro desta categoria.
- 8 Todo piloto que iniciar o ano na categoria ASCENDENTE poderá disputar nesta categoria até o fim da temporada, mesmo que após uma ou duas etapas esteja entre os 16 melhores do Ranking Brasileiro ou entre os 6 primeiros de uma das etapas do ano.

## **RANKING BRASILEIRO DE VOO LIVRE 2011**

O Ranking Brasileiro de Vôo Livre 2011 será formado por 3 (três) etapas principais e 3 (três) regionais, somando-se o total de provas nas etapas principais e as duas melhores provas do piloto nas etapas regionais. Deste total de provas haverá um descarte dos piores resultados, conforme a tabela abaixo:

Sistema de descartes: 12 ou 13 provas = 1 descarte; 14 ou 15 provas = 2 descartes; 16 ou 17 provas = 3 descartes; 18 ou 19 provas = 4 descartes; 20 ou 21 provas = 5 descartes e 22 ou 23 provas = 6 descartes.

As etapas regionais valerão no máximo 900 pontos e não poderão ser adiadas.

A etapa regional para ser válida para o ranking brasileiro deverá ter, no mínimo, 6 pilotos ELITE participantes.

Não poderá haver etapa regional após a última principal.

A pontuação deve seguir a última versão FAI disponível, antes da realização da primeira etapa, não podendo ser alterada durante o ano. Os parâmetros mínimos serão determinados para cada etapa, conforme as condições meteorológicas e características de cada local.

Haverá a categoria ASCENDENTE para os pilotos que não se enquadram na categoria ELITE, conforme o regulamento.

## **DA EQUIPE BRASILEIRA:**

A equipe brasileira será definida pelo ranking brasileiro do ano anterior. O piloto convocado deverá confirmar sua participação e qualificação no ranking FAI **até 120 dias antes do evento**.

A não confirmação acarreta a imediata convocação do piloto seguinte na classificação do ranking brasileiro e que esteja apto a participar da competição.

Caso confirme e não se apresente para a competição, sem motivo de força maior, o piloto ficará impedido de ser convocado e representar a equipe brasileira em competições pelo período de dois anos.

## **Apêndice I – GPS**

O GPS é utilizado como a única evidência para comprovação do vôo.

Para ser considerado válido, o track log do GPS deve satisfazer as seguintes condições:

- Deve conter no mínimo 2 minutos de dados, e no mínimo 5 pontos contínuos antes e depois de qualquer pilão e starting gate.
- Todos os pontos devem apresentar marcação de data e hora válidas e consistentes com os demais pontos.
- São considerados pontos contínuos aqueles que não tem mais do que 30 segundos de diferença ao seu predecessor.

**Atenção:** Verifique sempre antes da decolagem a carga das baterias do seu GPS. Não é recomendável a utilização de baterias recarregáveis.

Qualquer dúvida na configuração do seu GPS procure um membro da Organização, que estará à disposição para ajudá-lo e retirar suas dúvidas.

**HAROLDO CASTRO NEVES**  
Coordenação técnica ABVL