

1. INSCRIÇÃO

1.1 HORA/DATA

Data: **xx/xx/ 2010**

Horário: **xx:xxhs**

Local: **xxxxxxxxxxx**

Obs.: Levar o GPS para upload dos waypoints e identificação. (Obrigatório)

1.2 KIT PILOTO

Os pilotos inscritos receberão um kit: camiseta do evento, crachá de identificação, Adesivos Capacete e GPS.

1.3 INSCRIÇÃO E ENTREGA DE KIT

Inscrições antecipadas no site, e no dia do evento em local a confirmar.

1.4 IDENTIFICAÇÃO DOS PILOTOS

O sistema de identificação será rigorosamente fiscalizado nos resgates, bem como na distribuição de kits e traslados de equipamento / pilotos a rampa, onde apenas o piloto inscrito poderá usar destes serviços, sendo obrigatório o uso do crachá.

O numeral do capacete será distribuído durante a inscrição, sendo de uso obrigatório.

1.5 APURAÇÃO DE RESULTADOS

xxx– CREDENCIADO PELA FCVL

1.5.1 SOFTWARE PARA APURAÇÃO DE RESULTADOS

GPS Dump, FSDump e FSComp (FAI).

2. QG/ TRANSPORTE / RAMPA

2.1 QG

xxxxx.

2.2 TRANSPORTE PARA A RAMPA

Saída das vans para os pilotos e caminhão para os equipamentos, no QG. Os pilotos devem comparecer até as 9:00h no local, apresentar o crachá de identificação e dirigir-se a um dos transportes.

Durante a competição os transportes e resgates oficiais somente poderão ser utilizados pelos pilotos inscritos. É obrigatória a apresentação do crachá de identificação para acesso.

2.3 DECOLAGEM

Os equipamentos checados devem ser colocados atrás da linha demarcatória até o momento de decolagem. É obrigatório o uso do adesivo de identificação (numeral) no capacete para entrar na área de decolagem. Os pilotos não inscritos não poderão decolar até o fim da janela de decolagem.

2.4 POUSO E RESGATE

É obrigatório o reporte de pouso na frequência da organização em no máximo 30 (trinta) minutos após o pouso. Caso o piloto não consiga se comunicar por rádio, deverá comunicar seu pouso utilizando ponte com outro piloto em vôo.

2.5 SEGURANÇA

Haverá uma equipe de bombeiros, ambulância na decolagem.

3. REGULAMENTO TÉCNICO

3.1 REGULAMENTO OPERACIONAIS

3.1.1 REGRAS DE TRÁFEGO AÉREO

Todos os competidores devem obedecer as leis e regras 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 as especificações originais. O diretor de prova pode permitir que o equipamento seja substituído (temporariamente ou permanente) em caso de danos, perda ou roubo, podendo este ser substituído por:

Um parapente de marca e modelo iguais ao original, ou

Um parapente de performance igual ou inferior, e da mesma classe de competição.

3.2 SEGURANÇA DE VÔO

3.2.1 COMPORTAMENTO PERIGOSO

É responsabilidade de todo piloto voar de maneira a manter a sua segurança pessoal e a de outros.

O Diretor de prova pode penalizar competidores que não observem esta regra, ou até mesmo excluí-los dos resultados.

3.2.2 CAPACETE E PARAQUEDAS DE EMERGÊNCIA

Todo piloto deve voar com um capacete e pára-quedas de emergência, em todos os vôos.

3.2.3 TRÁFEGO AÉREO

A decolagem, vôo e pouso devem ser feitos sempre mantendo atenção aos outros pilotos.

Um parapente chegando a uma térmica deve girar na mesma direção que os que já estão nela, independente da sua altura.

O sentido de rotação da primeira térmica até o momento da abertura do start gate, será informado diariamente no briefing, devendo ser obedecido por todos os pilotos.

3.2.4 VÔO EM NUENS

O vôo em nuvens é extremamente proibido. Este é caracterizado quando o piloto ou qualquer parte do seu equipamento desaparecer da vista dos pilotos próximos. O piloto que o fizer, terá os seus pontos do dia zerados, mesmo que tenha demonstrado a não intenção de entrar na nuvem.

Como Argumento para protesto o piloto deve anotar as coordenadas do local através de um “Mark Enter” em seu GPS, onde viu o piloto a ser protestado voando em nuvens. E esta coordenada será utilizada para comprovação.

3.2.5 INTERRUPTÃO E CANCELAMENTO DA PROVA

O Diretor de Prova pode interromper ou cancelar uma prova por questões de segurança.

Havendo um piloto decolado a prova será interrompida não podendo ser cancelada, e a pontuação será apurada até o momento da interrupção.

A interrupção ou cancelamento de uma prova se dará por meio da frequência de segurança da organização.

A comissão de segurança eleita pelo Diretor de Prova poderá auxiliá-lo no que se diz respeito à segurança em vôo.

3.2.6 LASTRO

O piloto pode carregar apenas lastro dispersível, na forma de água ou areia fina. O peso do lastro somado ao peso total do equipamento não poderá exceder 33kg. Um piloto deve evitar alijar o lastro a qualquer momento em que possa afetar outros competidores ou público em geral.

3.2.7 PROTESTO

No ato da inscrição será levado ao conhecimento dos pilotos os três membros da comissão de protesto. Esta comissão será soberana e decidirá pela execução ou não do objeto protestado.

Pilotos que julgarem terem sido prejudicados por outros pilotos, bem como pelo regulamento vigente, poderão apresentar seus protestos à comissão, mediante pagamento de R\$150,00 em dinheiro, em um prazo máximo de 02 (duas) horas após a divulgação do resultado e 30 (trinta) minutos para o último dia de prova da competição.

3.2.8 APURAÇÃO DOS RESULTADOS

Todos os pilotos devem fazer o download de seus tracklogs no QG do evento, em horário pré-estabelecido no briefing do dia. Os resultados serão divulgados 2 (duas) horas após o prazo estipulado para o término da apuração.

3.3 PROVAS

3.3.1 COMISSÃO DE PROVA

Será escolhida pela Organização 04 pilotos para a escolha da prova, os quais deverão elaborá-las e apresentar ao Diretor de Prova para apreciação, onde deverá constar pelo menos 1 (um) piloto da categoria Serial.

3.3.1.1 ALTERAÇÃO DE PROVA

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

3.3.1.2 TIPOS DE PROVA

Race to Goal e Elapsed Time.

3.3.1.3 BRIEFINGS

Diariamente deverá ser feito um briefing pelo diretor de provas e deverá haver um quadro de avisos na rampa com detalhes da prova do dia, bem como local de marcação de vôo. É de inteira responsabilidade do piloto o seu conhecimento.

3.3.1.4 MONTAGEM DO PARAPENTE

Deverá ser criado e respeitado um setor de decolagem para cada rampa. O juiz geral e os juizes de rampa darão instruções 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. Não há limites para tentativas dentro do tempo determinado para cada piloto (3 minutos). Após o termino deste tempo, deverá, se solicitado, ceder a vez aos interessados.

O diretor de provas tem autoridade para penalizar em pontos o piloto que insistir em ficar no setor de decolagem em 10% da pontuação do dia, de forma acumulativa, em caso de resistência.

3.3.1.5 SISTEMA DE DECOLAGEM

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

A janela só será aberta em condições supostamente seguras.

Os pilotos interessados em decolar deverão se apresentar ao juiz de rampa, manifestando este desejo, cabendo a ele a tarefa de compor a lista de decolagem, ou se assim preferir deixar que a decolagem transcorra livremente. Poderá também ser utilizado o sistema de prioridade baseado no ranking geral do Circuito, em rampas onde a decolagem seja restrita.

Caberá ao diretor de provas 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 será correspondente à interrupção, sendo que as 17:00 horas, ocorrerá o fechamento obrigatório da janela, tendo ou não sido cumprida a janela mínima.

A prova só será válida se a janela mínima de 30(trinta) minutos for cumprida.

3.3.1.6 DISTÂNCIA VOADA

A marcação da distância voada será sempre estipulada em função da distância do próximo objetivo, menos quanto faltou ao piloto para chegar lá.

3.3.1.7 COMPROVAÇÃO DE VÔO E OBJETIVOS

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

3.3.1.8 STARTING GATE

Para validar o seu início de prova o competidor devera 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). Para comprovar que o piloto estava dentro deste cilindro, o tracklog do seu GPS deve mostrar pelo menos um ponto dentro deste círculo. Será utilizado o fator Jump The Gun Factor estipulado diariamente para cada prova:

Explicação: Jump the Gun Factor habilita o piloto a iniciar a prova antes que o start seja aberto, porém este será penalizado em seu tempo de vôo proporcionalmente à diferença de seu tempo de cruzamento do Start multiplicado pelo Índice estabelecido no fator Jump The Gun Factor.

O raio do start poderá ser alterado diariamente pela comissão técnica.

3.3.1.9 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 0.5% 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.

3.3.1.10 GOAL

Por padrão, um cilindro de raio de 2000 metros será utilizado para a tomada de tempo final, e uma faixa virtual ou cilindro menor no centro da coordenada será adotado como Goal. Os pilotos devem obrigatoriamente cruzar esta faixa virtual ou entrar no cilindro menor para validar seus pontos de velocidade.

xª Etapa do Campeonato Capixaba de Vôo Livre 2010

xx e xx de xxxxx de 2010 – Local - ES

Na impossibilidade de se instalar a faixa física no local determinado, uma faixa virtual com diâmetro estabelecido pelo Juiz de Prova Atravessando a coordenada do goal será adotada como faixa, sendo que esta será sempre perpendicular ao último pilão da prova.

Não Haverá Juiz de Pousa ou de Goal, sendo o cruzamento de Faixa Virtual ou Cilindro comprovado somente através do tracklog do GPS.

3.3.1.11 PONTUAÇÃO

Categoria: SERIAL e OPEN (CCVL)

A pontuação do piloto será **em função da performance relativa de todos (das categorias Serial e Open)**. Será utilizado o **GAP2007A**, com **1000 pontos** para o dia com **qualidade igual a 1** mesmo não havendo piloto no gol, Usando **Pontos de Distancia, pontos por tempo, pontos por liderança e pontos por posição de chegada**, utilizando-se o software de apuração de resultados FSCOMPE (Oficial FAI).

Categoria: MASTER

A pontuação do piloto será **em função da performance relativa de todos inscritos na etapa**. Será utilizado o **GAP2007A**, com **1000 pontos** para o dia com **qualidade igual a 1** mesmo não havendo piloto no gol, Usando **Pontos de Distancia, pontos por tempo, pontos por liderança e pontos por posição de chegada**, utilizando-se o software de apuração de resultados FSCOMPE (Oficial FAI), aplicando-se o sistema de bonificação descrito no item 3.3.1.12 deste regulamento.

3.3.1.12 FATOR DE BONIFICAÇÃO

Masculino:

Open	Serial (2-3)	Sport (2)	Lite (1-2)	Fun (1)
0%	2%	5%	8%	10%

Feminino:

Open	Serial (2-3)	Sport (2)	Lite (1-2)	Fun (1)
0%	2%	6%	9%	12%

3.3.1.13 CRITÉRIO DESEMPATE NA PONTUAÇÃO TOTAL DE CADA ETAPA

- 1) Maior Número de Goals na etapa.
- 2) Maior somatória de distancia voada na etapa.
- 3) Havendo empate nos critérios acima, o desempate se dará por idade, sendo o mais jovem, o vencedor.

3.3.1.14 CRITÉRIO DESEMPATE NA PONTUAÇÃO GERAL DO CAMPEONATO

- 1) Maior Número de Goals.
- 2) Maior somatória de distancia voada no campeonato.
- 3) Havendo empate nos critérios acima, o desempate se dará por idade, sendo o mais jovem, o vencedor.

4. UTILIZACAO 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 Garmin, Aircotec, Braüniger, Logger, Loggit, Tracklogger, MLR, Compeo, Flytec e Digifly.

Pilotos com GPS da marca Garmin 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 vôo.

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 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 DE DISTÂNCIA DA PROVA:

Observar-se as novas diretrizes da FAI (Federação aeronáutica Internacional) que estabelece: Distância da prova é o menor caminho entre a decolagem e goal, considerando-se tangenciar os raios dos demais pilões das provas

4.5 PILÕES (WAYPOINTS):

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.

5. PREMIAÇÃO

OPEN (CCVL)

- ✓ 1º Colocado Troféu + **R\$ xxx,00**
- ✓ 2º Colocado Troféu + **R\$ xxx,00**
- ✓ 3º Colocado Troféu + **R\$ xxx,00**
- ✓ 4º Colocado Troféu
- ✓ 5º Colocado Troféu

SERIAL (CCVL)

- ✓ 1º Colocado Troféu + **R\$ xxx,00**
- ✓ 2º Colocado Troféu + **R\$ xxx,00**
- ✓ 3º Colocado Troféu + **R\$ xxx,00**
- ✓ 4º Colocado Troféu
- ✓ 5º Colocado Troféu

MASTER

- ✓ 1º Colocado Troféu + **R\$ xxx,00**
- ✓ 2º Colocado Troféu + **R\$ xxx,00**
- ✓ 3º Colocado Troféu + **R\$ xXx,00**

6. DISPOSIÇÕES GERAIS

Qualquer assunto não abordado neste regulamento será passível de análise e julgamento pela comissão de protesto e/ou organizador geral da etapa.