



Campeonato Brasileiro de Asa Delta
2015
REGULAMENTO
Folha

1/20
Revisão E – Fev 2015

1. Informações gerais

1.1. Validação das etapas

O número mínimo de participantes para que a etapa seja validada é de 10 (dez) pilotos. Não havendo 10(dez) inscrições antecipadas até 20 (vinte) dias antes do início da competição, a etapa será cancelada. Caso o número de pilotos inscritos na categoria de Sport seja menor que 10 (dez) pilotos, estes participarão da etapa na categoria Elite. Ocorrendo a realização de uma única prova válida, a etapa será validada. A competição não poderá ser prorrogada.

1.2. Nível de Habilitação

É obrigatória a apresentação de habilitação de piloto, na modalidade asa-delta, no mínimo nível 3, para a formalização da inscrição do piloto na competição.

1.3. Idioma oficial

Sancionado como evento FAI-II e havendo a presença de pilotos estrangeiros na competição, o idioma oficial será o inglês, por ser esta a língua oficial utilizada em eventos internacionais. Nos *briefings* de provas, as informações deverão ser primeiramente apresentadas em inglês, e logo após, no idioma local, o português.

1.4. Regras locais

Se houver necessidade de aplicação de regras locais pelo organizador da etapa, estas devem ser informadas à Diretoria Técnica da ABVL para aprovação, com um mês de antecedência ao início do evento, sendo essas regras disponibilizadas no *website* da ABVL. Qualquer outro regulamento adicional será notificado no primeiro *briefing* da competição e fará parte integrante deste.

1.5. Categorias na Competição

O Campeonato Brasileiro de Asa Delta será disputado em duas categorias: Elite e Sport. Na categoria de Sport está proibida a participação de pilotos colocados



Campeonato Brasileiro de Asa Delta
2015
REGULAMENTO
Folha

2/20
Revisão E – Fev 2015

entre os 25 primeiros do ranking Brasileiro dos dois últimos anos e casos omissos, que serão decididos pela Liga. A categoria de Sport terá provas semelhantes a da categoria Elite, porém mais fáceis (eliminando 1 ou 2 pilões por exemplo), tentando-se explorar a possibilidade de intercâmbio de experiência dos pilotos das 2 categorias. Os pilotos estrangeiros só poderão participar da categoria Elite.

1.6. Equipamentos

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. As asas poderão ser substituídas durante a competição, desde que comunicado ao Diretor de Prova.

1.6.1. Checação do Equipamento

A cada etapa do Campeonato Brasileiro, o representante da ABVL 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*.

1.6.2. Lastro

É permitido o uso de lastros ejetáveis, apenas se forem dispersáveis (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

É obrigatório o uso do adesivo de identificação da competição no capacete e/ou asa delta para ter acesso à área de decolagem. Em princípio, o número de identificação do piloto será o número de sua colocação no ranking do ano anterior.



Campeonato Brasileiro de Asa Delta
2015
REGULAMENTO
Folha

3/20
Revisão E – Fev 2015

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. Cada piloto só poderá fazer apenas uma decolagem por dia. Por motivos de segurança pousar na decolagem é proibido. Pilotos que se apresentem para decolar sem suas condições físicas normais serão proibidos de decolar para a prova. 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. Sistema de decolagens

Se necessário os organizadores da competição poderão utilizar o método de prioridade de decolagens, de acordo com o último ranking válido. 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. A partir do segundo, a ordem se dará pelo ranking atual da competição.

1.7.2. Corredor de decolagem

Os pilotos deverão respeitar o corredor de decolagem. O Diretor de Prova e os Juízes de Rampa darão instruções para a correta distribuição das asas nos locais de montagem. O Diretor de Prova tem autoridade para desclassificar e/ou penalizar em pontos o piloto que insistir em permanecer no corredor de decolagem.

1.7.3. Rampas

Só é permitida a decolagens das rampas previamente aprovadas e sinalizadas pela organização, que tenham características adequadas de segurança. Pilotos que decidirem decolar em rampas improvisadas que não as oficialmente aprovadas, serão desclassificados da prova.

1.8. Pouso



Campeonato Brasileiro de Asa Delta
2015
REGULAMENTO
Folha

4/20
Revisão E – Fev 2015

Todos os pilotos devem remover imediatamente seu equipamento após o pouso, liberando a área para a aterrissagem de outros equipamentos. Uma asa delta, recém-pousada, que não se mexe é, por convenção, definido como um piloto possivelmente acidentado.

1.8.1. Report back Obrigatório

É obrigatório reportar a posição do piloto na frequência da organização ou pelo SPOT em no máximo 30 (trinta) minutos após o pouso. Caso não consiga se comunicar por rádio, o piloto deverá comunicar sua posição por outros dispositivos informados previamente no briefing do dia, tais como mensagens SMS, telefone ou e-mail da organização ou no QG da competição imediatamente após chegar à cidade. O envio do GPS para a apuração não caracteriza o *report back*. 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. Da mesma forma, o piloto poderá ser punido por atrasos no *report back*.

1.9. Briefings

1.9.1. Briefing de Segurança

Antes da primeira prova da competição a organização deve realizar um *briefing* de segurança, onde deverão ser passadas aos pilotos todas as informações relativas à competição. A participação dos pilotos nesse *briefing* é obrigatória e será checada mediante assinatura de lista de presença. Nesta mesma ocasião serão votadas as Comissões Técnica (composta por 5 ou 3 pilotos) e de Segurança (composta por 3 pilotos).

1.9.2. Briefing diário

Diariamente deverá ser feito um *briefing* pelo Diretor de Prova e deverá haver um quadro de avisos na rampa onde serão registrados os detalhes da prova do dia, parâmetros de sua validação e informações sobre horários e locais de marcação



Campeonato Brasileiro de Asa Delta
2015
REGULAMENTO
Folha

5/20
Revisão E – Fev 2015

dos voos. É de inteira responsabilidade do piloto o seu conhecimento. Um tempo mínimo de 15 minutos entre o término do *briefing* e a abertura da janela, deverá ser obedecido.

1.10. Tempo de descanso

Um tempo mínimo de descanso de 10 horas deve ser cumprido por pelo menos 90% dos pilotos, entre o download do GPS após a prova e a abertura da janela da prova do próximo dia.

2. Segurança

É obrigatório o uso de rádio transmissor (VHF 2m) para o apoio de resgate ou para auxílio em caso de acidente. A organização solicitará aos pilotos registrarem na memória do rádio a frequência que será utilizada nas emergências. A utilização do SPOT ou equipamento similar de localização e resgate via satélite é recomendada. A organização informará no *briefing* da prova o número para cadastramento do SPOT para envio de mensagens e SMS.

2.1. Reporte de Segurança

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 tornarem-se inseguras. De forma objetiva e para evitar confusão, isso deve ser feito usando as frases: Nível 1 (seguro), Nível 2 (requer atenção), Nível 3 (perigo).

2.2. Regras de tráfego aéreo

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

2.3. Comportamento perigoso



Campeonato Brasileiro de Asa Delta
2015
REGULAMENTO
Folha

6/20
Revisão E – Fev 2015

É responsabilidade de todo piloto voar de maneira a manter a sua segurança pessoal e a de outros. O Diretor de Prova pode penalizar em pontos competidores que não observem esta regra, desclassificá-los da prova ou até mesmo excluí-los da competição.

2.4. Condições pessoais de voo

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. Estes têm o poder de excluir da prova ou da competição quem não estiver em condições para tal. A decolagem sob o efeito de drogas será punida com a expulsão do piloto da competição.

2.5. Tráfego aéreo

Uma asa delta chegando a uma térmica deve girar na mesma direção que as asas que já estão nela, independente de suas alturas.

2.5.1. Térmicas antes do *start*

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. Por padrão, nos dias calendários pares o sentido será o horário (direita) e nos dias calendário ímpares, o anti-horário (esquerda). Pilotos que não observarem esta regra poderão ser desclassificados da prova caso houver identificação pelo Diretor de Prova ou protesto apresentado por 2 testemunhas. Em caso de reincidência podem ser excluídos da competição. Pilotos em giro contrário em situações solitárias, sem outras asas na térmica, ou sem outras asas em níveis próximos (separadas por mais de 150 metros de altitude) estão sujeitos a advertência apenas, 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**. Nesse caso, 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.



Campeonato Brasileiro de Asa Delta
2015
REGULAMENTO
Folha

7/20
Revisão E – Fev 2015

2.6. Acrobacias, rasantes ou 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. 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.

2.7. Voos em nuvens

O voo em nuvens é extremamente proibido. 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 que se sentir prejudicado poderá anotar as coordenadas do local em que o tubo ocorreu 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.

2.8. Limites de velocidade do Vento

Ficam determinados os valores limites de segurança na velocidade do vento para a realização de uma prova: Em vento constante o limite é de 40 km/h e 52 km/h nas rajadas.

3. Provas

A Comissão Técnica reunir-se-á diariamente para a escolha da prova do dia. A Comissão Técnica decide a prova do dia com o aval da Comissão de Segurança.

3.1. Distância Mínima para Provas



Campeonato Brasileiro de Asa Delta
2015
REGULAMENTO
Folha

8/20
Revisão E – Fev 2015

A Comissão Técnica não poderá escolher provas com distância inferior a 50 km. Caso isto ocorra, a prova será invalidada.

3.2. Tipos de prova

3.2.1. 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.

3.2.2. 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.

3.3. Sistema de decolagem

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

- A janela só será aberta em condições supostamente seguras.
- O Diretor de Prova definirá o sistema de decolagem a ser adotado, podendo optar que a decolagem transcorra livremente ou utilizar o sistema de prioridade baseado no ranking geral da competição.
- Caberá ao Diretor de Prova estipular a hora de abertura da janela e a hora limite para que esta seja fechada.
- 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.

3.3.1. Tempo mínimo de abertura da janela

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.



Campeonato Brasileiro de Asa Delta
2015
REGULAMENTO
Folha

9/20
Revisão E – Fev 2015

3.4. Alteração da prova

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

3.5. Start gate

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). 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. Para comprovar que o piloto estava dentro deste cilindro, o *tracklog* do seu GPS deve mostrar pelo menos um ponto dentro deste círculo.

O raio e ponto do *start* poderá ser alterado diariamente pela Comissão Técnica, sendo este informado no *briefing* do dia.

3.5.1 Tempo de start

Será considerado como o último momento em que ele entrar ou sair do círculo, conforme a determinação do *briefing* do dia, antes de completar qualquer outro objetivo da prova.

3.5.2 “Queima” do start

Na categoria Elite não será permitida a largada antecipada (última saída/entrada do *start* antes do horário previsto para a primeira largada), pontuando o piloto apenas com a distância mínima.

Na categoria Sport a largada antecipada é tolerada, penalizando o piloto em 1 ponto para cada segundo antecipado de largada, limitado ao máximo de dois minutos de antecedência. A largada com mais de 2 minutos de antecedência ou a não comprovação do horário de largada pontua apenas com a distância mínima.

3.6. Interrupção ou cancelamento da prova



Campeonato Brasileiro de Asa Delta
2015
REGULAMENTO
Folha

10/20
Revisão E – Fev 2015

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.

A decisão deverá ser anunciada na frequência de emergência. Em provas de “elapsed time” a prova será cancelada. Em provas de “*race to goal*”, se ao menos um piloto tiver chegado ao goal, ou pelo menos 1:00h 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 no momento da interrupção.

3.6.1 Stopped Task Bonus Glide Ratio (bônus de altura)

À 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). Caso não seja possível acrescentar esta distância no programa GAP, a distância voada será a do instante da interrupção da prova.

3.7. Pilões

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. 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.

3.7.1. Comprovação 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, 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. 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.



Campeonato Brasileiro de Asa Delta
2015
REGULAMENTO
Folha

11/20
Revisão E – Fev 2015

3.8. Goal e End of Speed Section

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.

O raio do *goal* ou *end of speed section* poderá ser alterado diariamente pela Comissão Técnica. 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 *tracklog* do GPS. Para pontuação completa, os pilotos devem obrigatoriamente entrar no cilindro do goal ou cruzar a faixa. Aquele que não cruzar o raio do goal ou a faixa pré-estabelecida, perderá todos os seus pontos de tempo.

3.9. Deadline da prova

Se necessário, um horário limite para o término da prova do dia poderá ser estipulado pelo Diretor de Prova. Caso o tempo de prova atinja o “*deadline*” estipulado, a apuração se dará aplicando-se os fatores de validação descritos no item 3.6 deste regulamento.

4. **Reclamações e Protestos**

Pilotos que julgarem terem sido prejudicados por outros pilotos, bem como pelo regulamento vigente, poderão apresentar seus protestos.

4.1. Prazo para protesto

Os protestos serão aceitos antes do início da primeira prova, quando referente ao regulamento, e, quaisquer outros, no prazo máximo de 24 horas após a



Campeonato Brasileiro de Asa Delta
2015
REGULAMENTO
Folha

12/20
Revisão E – Fev 2015

divulgação do resultado (no site da competição/ABVL e/ou QG), desde que efetuados por escrito, 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. Os protestos deverão ser encaminhados ao Diretor de Prova, que deverá complementá-lo com sua opinião e serão julgados por Comissão composta por 03 (três) competidores, eleitos em votação pelos participantes da etapa, específica para o caso. Não cabem quaisquer reclamações ou protestos por desconhecimento da prova ou falta de comprovação do vôo através do GPS.

5. Penalidades

5.1. Report back

- Primeiro atraso na realização do *report back*: Advertência;
- Reincidência ou não realização do *report back* - Perda de 100 pontos da melhor pontuação do piloto na competição;
- Não realização de *report back* que motivem desnecessárias operações de busca e resgate: Exclusão da competição.

5.2. Decolagem

5.2.1. Não obedecer ao corredor de montagem: Primeira – Advertência; Segunda – Exclusão da prova do dia; Terceira – Exclusão da competição.

5.2.2. Decolar em rampa não autorizada pela organização: Primeira – Exclusão da prova do dia; Segunda - Exclusão da competição.

5.3. Regras de tráfego aéreo

- 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



Campeonato Brasileiro de Asa Delta
2015
REGULAMENTO
Folha

13/20
Revisão E – Fev 2015

competição, de acordo com a gravidade da situação, por avaliação do Diretor de Prova ou da Comissão de Segurança.

5.4. Voo em nuvens

- O piloto terá seus pontos do dia zerados, podendo haver a exclusão da competição.

5.5. Circulação contrária em térmicas antes do start

- 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 2.5.1.

6. Apuração dos resultados

A comprovação do voo e dos objetivos executados será feita exclusivamente por GPS. Todos os pilotos devem fazer o *download* de seus *tracklogs* no QG do evento, em horário e local pré-estabelecido no *briefing* do dia. Na apuração dos voos, os pilotos deverão entregar seus GPS para análise, que serão prontamente devolvidos, com a confirmação ou rejeição do voo. Em caso de rejeição, o piloto poderá apresentar o GPS de *backup* para confirmação. Para comprovação do voo é permitido a utilização simultânea do GPS principal e *backup*. É obrigação do piloto verificar que seu GPS está operacional, inclusive com relação à carga de pilhas. Em hipótese alguma o *Mark+Enter* poderá validar um ponto de contorno.

6.1. Distância voada

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. O piloto que



Campeonato Brasileiro de Asa Delta
2015
REGULAMENTO
Folha

14/20
Revisão E – Fev 2015

decolar, não marcar o seu voo e não apresentar uma justificativa terá a pontuação de distância mínima.

6.2. Pontuação

A pontuação e o fator de validade da prova obedecerão ao critério do sistema GAP, conforme normas publicadas pela FAI, sendo que o parâmetro “*nominal distance*” da fórmula GAP será alterado para cada prova e valerá 50% da distância da prova, limitado ao mínimo de 50 km. O parâmetro “tempo do vencedor” é de 1,5 hora. O parâmetro “percentual de pilotos no goal” é de 30% e a “distância mínima” 8 Km.

6.3. Critério desempate na pontuação da etapa

- 1) Em caso de *goal*, quem chegou mais vezes em melhor colocação;
- 2) Maior somatória de pontos de liderança.

7. GPS

Por padrão, deve-se usar as coordenadas do GPS no formato **hddd.ddddd**, WGS84.

7.1. 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, Brauniger, Logger, Loggit, Tracklogger, Mlr, Compeo, Flytec, Digifly e Flymaster. Pilotos com GPS da marca Garmin, Brauniger, Mlr, Flytec, Flymaster e Aircotec não necessitam trazer seus cabos de comunicação. Pilotos que tenham outros modelos deverão trazer seus cabos na marcação de voo. Quaisquer outros modelos deverão ser apresentados previamente ao apurador da competição no ato da inscrição, que poderá ou não permitir a sua utilização para comprovação de voo.



Campeonato Brasileiro de Asa Delta
2015
REGULAMENTO
Folha

15/20
Revisão E – Fev 2015

7.2. 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;
- O piloto deve limpar o *tracklog* todos os dias nos modelos de GPS Garmin e Mlr antes de decolar;
- Todos os pontos devem apresentar marcação de data e hora válidas e consistentes com os demais pontos. São considerados pontos contínuos aqueles que não têm mais do que 30 segundos de diferença ao seu antecessor.

8. Ranking

Para a formação do ranking brasileiro, do total de provas realizadas no ano, 33% dessas provas poderão ser usadas para descarte dos piores resultados de cada piloto ou de provas em que não tiver participado.

O número exato de descartes será calculado por arredondamento matemático do número obtido pela aplicação de 33% sobre o número de provas acontecidas no ano.

Exemplo:

- 01 a 02 provas acontecidas = nenhum descarte
- 03 a 04 provas acontecidas = um descarte
- 05 a 07 provas acontecidas = dois descartes
- 08 a 10 provas acontecidas = três descartes
- 11 a 13 provas acontecidas = quatro descartes
- 14 a 16 provas acontecidas = cinco descartes
- 17 a 19 provas acontecidas = seis descartes
- 20 a 21 provas acontecidas = sete descartes



Campeonato Brasileiro de Asa Delta
2015
REGULAMENTO
Folha

16/20
Revisão E – Fev 2015

Embora a categoria Sport não faça parte do ranking brasileiro, haverá no final do ano uma apuração de ranking dessa categoria, sendo que os 2 primeiros colocados passarão automaticamente à categoria Elite no ano seguinte, não podendo competir na categoria Sport naquele próximo ano.

8.1. Desempate 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.

9. Premiação

Para cada etapa, o padrão da premiação mínima a ser atendida (R\$ 5.000,00), segue abaixo demonstrado e deve-se atender a porcentagem de distribuição entre as categorias Elite e Sport, ficando 50% do valor a ser premiado para cada categoria.

Premiação mínima - Elite:

- 1° colocado Elite - troféu + R\$ 1.200,00
- 2° colocado Elite - troféu + R\$ 800,00
- 3° colocado Elite - troféu + R\$ 500,00
- 4° colocado Elite - troféu
- 5° colocado Elite - troféu
- 6° colocado Elite - medalha
- 7° colocado Elite - medalha
- 8° colocado Elite - medalha
- 9° colocado Elite - medalha
- 10° colocado Elite - medalha

Premiação mínima - Sport:



Campeonato Brasileiro de Asa Delta
2015
REGULAMENTO
Folha

17/20
Revisão E – Fev 2015

- 1° colocado Sport - troféu + R\$ 1.200,00
- 2° colocado Sport - troféu + R\$ 800,00
- 3° colocado Sport - troféu + R\$ 500,00
- 4° colocado Sport - troféu
- 5° colocado Sport - troféu
- 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 03 (três) 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 e à pontuação das provas da referida etapa para o ranking brasileiro. 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 ABVL para a Equipe Brasileira no Mundial seguinte.

9.1. Equipes

Não haverá classificação por equipe, porém ao final da etapa será divulgado o “RANKING dos ESTADOS”, onde contarão os 02 (dois) melhores voos de cada Estado para cada prova realizada na etapa, valendo para o resultado final do Circuito o somatório de pontos de cada Estado, sem descartes.

9.2. Premiação do Circuito



Campeonato Brasileiro de Asa Delta
2015
REGULAMENTO
Folha

18/20
Revisão E – Fev 2015

Na última etapa do circuito, serão premiados com troféus os 10 primeiros colocados do ranking geral do Campeonato Brasileiro de Asa Delta.

A categoria de Sport não contempla o título de “Campeão Brasileiro”, sendo este título reservado apenas para a categoria Elite.

Equipe Brasileira

A equipe brasileira para representar o Brasil nos campeonatos mundiais será formada pelos 5 primeiros do ranking brasileiro do ano anterior à competição, e mais 1 ou 2 pilotos adicionais votados pela Liga dos Competidores (dependendo se o número de vagas para a Equipe Brasileira for de 6 ou 7 pilotos conforme os critérios FAI), sendo que os pilotos componentes da Liga não poderão votar em si mesmos. Os pilotos selecionados deverão confirmar sua participação e qualificação no ranking FAI no prazo de 30 dias após o término da última etapa do circuito brasileiro do ano. A não confirmação de qualquer um da equipe selecionada abrirá o convite para os próximos do ranking. Piloto integrante da Equipe Brasileira que confirmou inscrição e participação em Campeonato Mundial e abandona ou não comparece ao compromisso de representar a Equipe na competição sem justificativa ou motivo de força maior, será penalizado com 2 anos sem participação no Campeonato Brasileiro. 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. A Liga dos Competidores modalidade Asa Delta será o Colegiado que deliberará sobre o assunto.

11. Disposições gerais



Campeonato Brasileiro de Asa Delta
2015
REGULAMENTO
Folha

19/20
Revisão E – Fev 2015

Dúvidas ou assuntos não abordados neste regulamento serão analisados e julgados pelo Diretor Técnico da ABVL, respaldado pela Comissão Técnica da entidade, seguindo-se os regulamentos da FAI/CIVL, *Sporting Code, section 7*

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.

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.

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. Os pilotos autorizam também a divulgação dos *tracklogs* de todos os seus voos.

12. Liga dos Competidores

12.1 Atribuições da Liga

A Liga dos Competidores será atualizada anualmente, formada pelos pilotos que estiveram entre os 15 primeiros do ranking brasileiro em qualquer dos dois anos anteriores, ou seja, a Liga

12.2 Critérios atuais para a Formação da Liga

A Liga dos Competidores será atualizada anualmente, formada pelos pilotos que estiveram entre os 15 primeiros do ranking brasileiro em qualquer dos dois anos anteriores, ou seja, a Liga para 2015 será formada pelos pilotos que pontuaram entre os 15 primeiros nos anos de 2013 e/ou 2014.

Composição para o ano de 2015:



Campeonato Brasileiro de Asa Delta
2015
REGULAMENTO
Folha

20/20
Revisão E – Fev 2015

Eduardo Fernandes
Glauco Pinto
Álvaro Sandoli
André Wolf
David Brito Filho
Marcio Rosadas
Eduardo Oliveira
Rafael Mello
Marcio Freire
Sergio Galvani
Max Turiaco
Marcelo Andrei Gomes
Fabio Thomaz
Carlos Alberto de Oliveira
Konrad Heilman
César Castro
Ari Belandrino Fossa
Paulo Xavier