

## **REGIMENTO DE ORGANIZAÇÃO DE EVENTOS E CAMPEONATOS DA FBVP**

### **1.0 COMPETIÇÕES**

O Regimento de Organização de Campeonatos FBVP será de responsabilidade da FBVP conforme a prerrogativa inserida em seu Estatuto Social, conforme estabelece as letras "d" e "m" do Art. 3º.

Tais campeonatos serão realizados em locais pré-definidos pela FBVP, a qual designará em procedimento próprio, decidindo sobre a melhor proposta dos Aeroclubes filiados ou não e prefeituras municipais entre outros, tudo conforme as etapas determinadas pela FBVP em seu calendário esportivo anual.

O Sistema de Competições está descrito no Manual Esportivo da FBVP.

### **1.1 Dos Objetivos**

A finalidade deste Regulamento é proporcionar uma organização mais efetiva e justa, objetivando fomentar as competições durante todo o ano esportivo nas regiões onde se encontram nossos filiados, favorecer o ingresso de pilotos jovens e expandir o voo em planadores no país.

### **1.2 Normas de Aplicação**

São normas de aplicação as contidas no presente regulamento, e de forma suplementar:

- Os regulamentos locais, regionais, nacionais e os regulamentos dos anexos correspondentes;
- Os regulamentos do Sporting Code FAI-IGC (Federação Aeronáutica Internacional) e sua comissão específica ao esporte, o International Gliding Comittee - IGC, de suas seções gerais e complementares;
- Entende-se que o presente Regulamento estabelece as regras de um esporte e operação de campeonatos locais, regionais e nacionais, mas de forma alguma substitui a legislação de ordem pública que regulamenta a atividade aeronáutica, que obrigatoriamente, deverão ser respeitadas pelos organizadores e competidores.

### **1.3 Abrangência**

As competições que abrange este Regulamento serão:

- Campeonatos Regionais.
- Campeonatos Sudeste, Sul e Centro Oeste.
- Campeonato Brasileiro.
- Campeonatos Continentais (Sul Americano e Panamericano).

- Campeonatos Mundiais.
- Campeonatos outros que porventura venham a ser criados.

A descrição das competições e suas características estão contidas no Manual Esportivo da FBVP. Em nenhuma situação as normas contidas no Manual Esportivo vigentes devem ser modificadas no briefing inicial, ou durante o campeonato/evento.

#### **1.4 Dos Participantes**

Somente poderão participar das competições os clubes que estejam com todas as suas obrigações em dia com a FBVP, da mesma forma, somente os pilotos competidores filiados e com Licença Desportiva válidas emitidas pela FBVP e que estejam em dia para com as obrigações para com a mesma.

#### **1.5 Geral (itens de 01 a 05 incluído do ME 2021)**

1. Para a participação em campeonatos organizados e reconhecidos pela FBVP, serão necessárias a comprovação de filiação como piloto competidor e da comprovação do registro de C de Prata junto à FBVP, sendo essas Provas de Clubes, Campeonatos Regionais, Etapas (Sul, Sudeste, Centro-oeste) e Campeonato Brasileiro, e outros que porventura venham a ser criados.

2. Toda a pontuação dos Campeonatos Etapa Sul, Sudeste e Centro Oeste, e Campeonatos Regionais, bem como do Campeonato Brasileiro, e outros que porventura sejam criados, deverão ser controlados, comprovados, registrados e efetuados pela FBVP;

3. O Supervisor Oficial denominado Coordenador do Evento da FBVP deverá ser obrigatoriamente filiado a FBVP, possuir licença de piloto de planador e não poderá em nenhuma hipótese competir no evento que irá supervisionar.

4. A exigência e a obrigatoriedade do item deste regulamento denominado como o cabo com fusível nos Campeonatos Regionais, e Etapas Sul, Sudeste, Centro-Oeste e Campeonato Brasileiro, somente entrará em vigor a partir do Campeonato Brasileiro da temporada do ano de 2022.

5. Será instituído que a partir da temporada do ano de 2021, que se iniciará em 01/10/2020, os pilotos competidores que exercerem a função de pontuadores nos campeonatos em pelo menos 02 (dois) eventos completos, serão contemplados gratuitamente, com 01 (uma) camiseta dos eventos que atuarem como pontuadores, bem como terão a opção da isenção da anuidade de piloto volovelista ou o desconto, no mesmo valor, na anuidade de piloto competidor.

6. Os pilotos competidores com as idades de 16 (dezesesseis) a 25 (vinte e cinco) anos de idade, terão o desconto de 30% (trinta por cento) do valor da sua inscrição nos campeonatos organizados pela FBVP.

7. Os pilotos competidores que vierem a participar pela primeira vez, em um dos campeonatos organizados pela FBVP, terão o desconto de 15% (quinze por

cento) no valor de suas inscrições. Esta isenção não se aplica aos pilotos competidores relacionados no item n. 6, acima relacionado.

8. Em todas as competições que vierem a ser organizadas e realizadas pela FBVP, deverão constar em seus regulamentos próprios e de forma obrigatória na medida do possível todas as previsões relativas as anotações, procedimentos, resoluções, autorizações a respeito de eventuais sinistros, cobertura de seguro de aeronaves (aviões rebocadores, planadores, pilotos), assistência médica e de emergência (hospitais, bombeiros, polícia civil e militar/BM, PRF, PRE), bem como toda a organização da legislação jurídica das competições que vierem a ser organizadas.

9. Fica estabelecido que os integrantes que exercerem as funções específicas, adiante relacionadas, nestas competições, receberão de forma gratuita 01 (uma) camiseta oficial da competição. São eles: Coordenador do Evento, Diretor de Operações, Diretor de Segurança de Voo, Diretor de Apoio/Assistente do Diretor de Operações, Pilotos Rebocadores (1 por aeronave), *Task Setter* e seu auxiliar, Meteorologista e todos os Pilotos Competidores.

## **2.0 DA ORGANIZAÇÃO**

2.1 A organização e a realização dos campeonatos serão de inteira responsabilidades da FBVP, e esta diretamente ligada a Diretoria de Material Técnico e Campeonatos.

2.2 As propostas descritas no ANEXO 01, deverão ser enviadas no ano anterior e após as realizações das competições, via e-mail oficial para a/o presidente da FBVP. A mesma por meio de sua diretoria e após as análises das melhores propostas enviadas/recebidas, e a seu critério, poderá selecionar a(s) instituições e o(s) clube(s) filiado(s) para sediar a(s) realização(ões) das competições regionais, nacionais e internacionais.

2.3 Os valores das inscrições, reboques e translados serão determinados obrigatoriamente pela FBVP, e divulgados no convite do evento. Todos os valores serão baseados nas propostas enviadas dos aeroclubes interessados em sediar os eventos. Caso sejam de valor elevado, estarão sujeitos a negociação.

2.4 Fica denominado que o Aeroclube-sede é o aeroclube ou local onde será realizado o evento/campeonato, em sua sede. Na realização de competições na sede da Academia da Força Aérea – AFA, será considerado o que está descrito no Acordo AFA-FBVP, assinado em 24/09/2020.

2.5 É de responsabilidade direta da FBVP, além da organização dos eventos/competições, todos os encaminhamentos relativos as autorizações e demais

procedimentos com a ANAC, bem como a indicação do Coordenador de Evento e Diretor de Operações.

2.6 A FBVP poderá a seu critério, aceitar a indicação do Diretor de Operações pelo Aeroclube-sede, sendo que a possível remuneração do Aeroclube -sede será obedecida conforme a tabela abaixo descrita, podendo a qualquer tempo ser revista pela FBVP.

2.6.1 Caso o Diretor de Operações for contratado pela FBVP, o Aeroclube-sede não receberá a porcentagem relacionada ao Diretor de Operações.

2.7 Fica estabelecido ainda que tanto a FBVP quanto os aeroclubes-sedes das competições deverão cumprir com as exigências da ANAC relativos as funções descritas abaixo, tal seja, serem pilotos com Licença PPL e com CMA válidos, e que não estejam participando da competição como pilotos competidores:

1. Coordenador do Evento -Supervisor Oficial do Evento;
2. Diretor de Operações;
3. Diretor de Segurança de Voo;
4. Apoio

2.8 Fica estabelecido que a FBVP, destinará aos aeroclubes filiados, que sediaram as competições programadas, a porcentagem de 10% (dez por cento) do valor das inscrições. Esta porcentagem poderá ser aumentada, também a critério da FBVP, caso o(s) aeroclube(s) sede venham a assumir outras funções pré-determinadas dentro da competição programada, segundo a Tabela Progressiva de Organização de Campeonatos. Caso seja um local, ou aeroclube não filiado, haverá a negociação com a FBVP.

#### **Tabela Progressiva de Organização de Campeonatos:**

<b>Item</b>	<b>Descrição</b>	<b>Valor</b>
01	Função Diretor de Segurança de Voo	2,5%
02	Função de Diretor de Operações do Aeroclube sede	2,5%
03	Apoio (Assistente do Diretor de Operações)	2,5%
<b>TOTAL</b>		<b>7,5%</b>

### **3.0 DAS INSCRIÇÕES**

#### **3.1 Requisitos básicos para os pilotos e equipes competidoras**

- 3.1.1 Preenchimento via online do formulário de inscrição individual, conforme ANEXO 02, até o momento do término das inscrições, sugerindo-se as inscrições fechem três (03) dias antes da primeira prova. O link para o

preenchimento deverá estar inserido no convite do campeonato, etapa ou prova.

- 3.1.2 Apresentação para cadastramento das documentações específicas dos planadores, manuais de voo e comprovantes de regularidade de manutenção e liberação ao voo destes equipamentos;
- 3.1.3 Apresentação para cadastramento, e conforme o caso, de laudos técnicos devidamente aprovados pelas autoridades competentes de alterações nas configurações ou em partes dos planadores inscritos. As alterações posteriores à inscrição na competição não serão permitidas, sendo proibida expressamente além da sua participação a perda de todos os valores adiantados pelo piloto competidor à FBVP.
- 3.1.4 Apresentação para cadastramento e de forma discriminada de seu líder de equipe, que será o interlocutor direto com a organização da competição e apresentação de toda a sua equipe de solo/resgate com nome, CPF, e-mails e telefones de contato; a FBVP certificará em momento adequado que todos estes integrantes cumprirão com todos os requisitos estabelecidos neste regulamento de competições;
- 3.1.5 Licenças e habilitações de acordo com a legislação da ANAC.
- 3.1.6 Os Planadores biplaces poderão competir em todas as classes e serão voados no tipo solo ou duplo. O tripulante adicional será considerado como lastro variável e poderá ser mudado a cada dia da competição. Somente o piloto inscrito como Piloto em Comando será considerado nos resultados e pontuações. (FAI Sporting Code Section 3, Annex A):
  - O 2º piloto do Planador Biplace deverá ser **aluno de Aeroclube filiado** (*incluído*) ou Licença e Habilitação PPL, mesmo que não válida, e ser maior de 16 anos. Neste caso o Piloto em Comando deverá providenciar e entregar no ato de inscrição da competição diretamente a FBVP, o termo de autorização e responsabilidade devidamente assinado e reconhecida em cartório por seu representante legal, caso o 2º piloto seja menor de idade;
- 3.1.7 Nas Classes de planadores formadas nos eventos, poderá ser inscrito mais de um piloto por planador, monoplace ou biplace, o qual constará da publicação dos resultados como Piloto em Comando desde que cumprido o item **3.1.5** acima. Nos dias em que participar da prova como Piloto em Comando terá publicado o seu resultado e, nos dias em que não voar, constará como DNC.

### 3.2 Aceite das Inscrições

- 3.2.1 Todos os participantes das competições declaram no ato da inscrição que conhecem o regulamento da competição e estão obrigados a cumpri-lo em sua totalidade. O não cumprimento do presente regulamento acarretará a eliminação do piloto sem quaisquer devoluções de taxas adimplidas para a FBVP. A não observância dos regulamentos e procedimentos locais poderá ser aplicado as penalidades incluídas no Anexo A FAI, item 8.1 Penalties and Disqualification.
- 3.2.2 Todos os participantes declaram também que no ato da inscrição que a sua participação na competição correrá por conta e risco individual do piloto competidor e/ou equipe competidora, da instituição e/ou do clube participante, devendo os mesmos de forma individual assumir todas as responsabilidades pelos danos que porventura vier a causar e/ou a sofrer em relação as coisas e/ou pessoas envolvidas em incidentes e/ou acidentes de qualquer espécie – preenchimento obrigatório do ANEXO 03.
- 3.2.3 A FBVP não se responsabiliza por qualquer tipo de acidente e/ou incidente causados por seus participantes. Caso os mesmos venham a ocorrer, a FBVP além de proceder a comunicação para as autoridades competentes, formará uma comissão específica e especial para levantar todas as causas e responsabilidades do ocorrido tomando as medidas administrativas e legais cabíveis.
- 3.2.4 Somente haverá devolução do valor da inscrição quitado pelo piloto competidor, no prazo de **05 (cinco) dias** antes do briefing inicial do campeonato/etapa ou prova. A desistência deverá ser comunicada por email à secretaria da FBVP, e após este período não haverá devolução dos valores de inscrição.
- 3.2.5 Todas as inscrições e reboques deverão ser obrigatoriamente depositadas na conta bancária da FBVP. Os dados bancários serão indicados pela FBVP em oportunidade a ser definida.

### 3.3 Do Limite do Número de Participantes

- 3.3.1 A FBVP poderá a seu critério estabelecer um limite de número de participantes nas competições. Os limites estarão estabelecidos nas regulamentações específicas de cada evento realizado, caso for necessário.
- 3.3.2 Caso ocorrer um número maior de pilotos competidores desejando participar do evento, a ordem de prioridade será feita de acordo com o

Ranking Nacional de Pilotos (RNP) do ano anterior até se completar a limitação estabelecida.

### **3.4 Das Aeronaves Rebocadoras**

- 3.4.1 Nas competições a serem realizadas pela FBVP, a mesma estabelecerá um número mínimo de aeronaves rebocadoras a fim de suprir as necessidades da competição organizada. Considera-se a proporção de 1 rebocador para 6 planadores, no máximo.
- 3.4.2 As aeronaves rebocadoras devem ser obrigatoriamente habilitadas ao tipo de voo a ser realizado, equipada com um transmissor VHF regular e operando em frequências aeronáuticas, devendo ainda estar com todas as suas manutenções e demais documentos em dia;
- 3.4.3 As aeronaves rebocadoras devem ser capazes de rebocar qualquer um dos planadores competidores com o peso máximo autorizado pela FBVP;
- 3.4.4 Todos os pilotos rebocadores que participarão do campeonato deverão estar com sua habilitação e CMA válidos até o final da competição;
- 3.4.5 As quantidades de aeronaves rebocadoras serão anotadas nos regulamentos das competições e as mesmas poderão, a critério da FBVP, terem origem e escolha dos clubes filiados e demais instituições interessadas no evento.
- 3.4.6 Poderá ocorrer diferenciação nos valores/preços de reboques: planadores das classes Racing e Open deverão pagar valores maiores que os planadores da classe KW-1 e Clube. O valor desta diferenciação será descrito "Procedimentos Locais".
- 3.4.6 Ficará a critério da FBVP definir quais serão os rebocadores a serem utilizados nos reboques das competições das classes de planadores participantes daqueles eventos.
- 3.4.7 Serão enviados com antecedência aos aeroclubes daquela região das competições, onde se realizará o evento, os valores a serem adimplidos pela FBVP aos aeroclubes que participarem com seus rebocadores.
- 3.4.8 Caso seja utilizado a aeronave rebocadora do Aeroclube sede das competições, o valor a ser pago será o valor integral do reboque. Para o piloto rebocador do Aeroclube sede, não haverá ressarcimento das despesas de alimentação, hospedagem e deslocamento.

### **3.5 Das Prestações de Contas**

- 3.5.1 É de caráter obrigatório as apresentações, divulgações e envio das prestações de contas de todos as competições/campeonatos organizados e realizados pela FBVP a todos os clubes filiados. As divulgações serão realizadas além da publicação no site oficial da FBVP, também serão enviados

aos e-mails específicos dos clubes filiados em até 30 (trinta) dias após a finalização das competições.

3.5.2 É de caráter obrigatório e no prazo máximo de 15 (quinze) dias após as finalizações das competições que todos os clubes filiados e/ou instituições que sediaram estas competições procedam o envio das prestações de contas completas para a FBVP para as devidas conferências e posteriores publicações;

3.5.3 Havendo repasse financeiro de qualquer tipo da FBVP para os clubes filiados e instituições participantes na realização das competições, especificadamente quanto as apresentações das prestações de contas pelas entidades sedes do evento, caberá a aprovação dos mesmos pelo Conselho de Direção da FBVP ou por eles designados.

3.5.4 A não prestação de contas ou a desaprovação das mesmas por parte dos clubes filiados e/ou instituições participantes que sediaram estas competições, acarretará automaticamente uma penalização direta quanto a impossibilidade de sediar o mesmo tipo de campeonato por 2 (dois) anos consecutivos, acarretando inclusive a perda de 20% dos pontos totais no ranking dos clubes filiados;

3.5.5 A FBVP não se responsabiliza por manutenção predial, estrutural, manutenção da pista (corte na grama, balizamento, manta de asfalto, pinturas) do local onde se realizará o evento. Entende-se que isto é responsabilidade do aeroclube-sede.

### **3.6 Da Publicidade**

3.6.1 Todos os participantes, pessoas e/ou empresas, competidores, clubes filiados e instituições declaram expressamente que aceitam as condições particulares do presente regulamento no que diz respeito a publicidade.

3.6.2 O logo deverá ser escolhido em comum acordo entre o Aeroclube-sede e a FBVP.

3.6.3 Deverá ser providenciado um banner com o logo da FBVP, logo do Aeroclube organizador, e dos patrocinadores. O logotipo da FBVP deve estar estampado em primeiro lugar antes do logo do Aeroclube organizador.

3.6.4 A FBVP estabelece que todos os participantes deverão obrigatoriamente afixar os adesivos em seus rebocadores e planadores com a logomarca e divulgação oficial do campeonato adotado pela FBVP, sendo que esta publicidade é limitada ao lado esquerdo de suas cabines.

3.6.5 É permitida a realização de publicidade privada para o piloto, clube filiado e/ou instituição patrocinadora fora do que é organizado pela FBVP. A localização será limitada na parte livre da cauda, na fuselagem, atrás do bordo de fuga e em veículos particulares, reboques e roupas de equipe.

3.6.6 O fato da FBVP colocar sua publicidade em aviões e planadores não ocasionará para seus proprietários nenhum direito a indenização de qualquer tipo. No caso hipotético de que os adesivos se deteriorem, ou apresentem algum tipo de inconveniente para o voo, os participantes deverão obrigatoriamente solicitar a organização do campeonato a substituição imediata do mesmo, que os providenciará outros em bom estado e com as mesmas características.

3.6.7 A programação da coletiva de imprensa será definida diariamente pela organização do evento e será sempre comunicada aos pilotos competidores ou sua equipe, com antecedência no mínimo no início do briefing da prova do dia.

3.6.8 Todos os participantes sem exceção, deverão comparecer e cumprir com todos os requisitos jornalísticos nos dias em que forem realizadas as chegadas das provas no aeródromo de saída e chegada.

3.6.9 A FBVP definirá quais serão as ocasiões, que serão realizadas as coletivas de imprensa, da qual os pilotos competidores deverão comparecer.

3.6.10 A participação dos pilotos campeões no encerramento das competições e na cerimônia de premiação será obrigatória em todos os eventos e campeonatos realizados. O piloto que não participar da cerimônia de premiação perderá o direito ao troféu e prêmios, e a pontuação referente ao evento em questão somente será contabilizada o valor de 50% (cinquenta) no Ranking Nacional de Pilotos.

3.6.10.1 A presença de representantes nas premiações em substituição aos pilotos campeões, **não será permitida.**

3.6.10.2 Somente será considerado a ausência do piloto na premiação, se porventura neste dia ele tiver pousado fora na prova do dia e não chegar a tempo na premiação.

3.6.11 Deverá ser hasteada a bandeira do Brasil, do Estado do aeroclube sede da competição e da FBVP, com as autoridades locais na manhã do dia de treinamento, e deixar exposta no Briefing Geral no dia da abertura do evento.

- Caso o Briefing Geral seja realizado na parte da manhã, deve-se aproveitar para ter o hasteamento da bandeira com os presentes.

- A Bandeira da FBVP deve ser solicitada à secretaria e será responsabilidade do Coordenador do Evento retirá-la e devolvê-la após o término do evento.
  - Caso a bandeira da FBVP seja subtraída no evento, o Aeroclube-sede ficará responsável pela compra de uma bandeira nova.

3.6.12 Fica instituído que o Jornal "Urubu": é a tradicional publicação de todos os campeonatos. Anota e publica os mais incríveis fatos que acontecem (ou que se supõem acontecer) durante o evento. A FBVP definirá quais serão as pessoas autorizadas a divulgá-lo.

## **4.0 Comissão Organizadora**

### **4.1 Coordenador Geral**

4.1.1 O Coordenador do Campeonato será nomeado pela FBVP e não deverá ser pertencente ao local do evento. Ele também atuará como Supervisor Oficial da FBVP no evento.

4.1.2 O Coordenador do Campeonato é a autoridade máxima e será intérprete oficial de seus regulamentos, será de sua inteira responsabilidade resolver todas as situações previstas nestes regulamentos, documentos e/ou cancelar e/ou interromper a realização do campeonato quando existirem razões suficientes que o determinem.

4.1.3 A FBVP assegurará a aplicação deste regulamento, podendo atuar de ofício se necessário, sendo que o Conselho de Direção tratará de qualquer assunto na primeira reunião após a finalização do campeonato.

4.1.4 O Coordenador Geral deverá estar presente durante todo o período do evento supervisionando a execução dos trabalhos para, no fim da competição, testemunhar os resultados perante a FBVP.

4.1.5 Cabe ao Coordenador Geral enviar o material de publicidade para o pessoal encarregado das publicações nas mídias sociais, bem como as informações das provas do dia para os Pontuadores da FBVP.

4.1.6 Caso tenha formulários/relatórios, estes deverão ser vistoriados pelo Coordenador do Evento, e após o encerramento, deverão serem encaminhados diretamente a Secretaria da FBVP.

4.1.7 É de sua responsabilidade direta e obrigatória definir o polígono de provas, os pontos de virada, o mapa oficial do campeonato e a inclusão do evento na página Soaring Spot na área da FBVP

4.1.9 Providenciar junto da FBVP o encaminhamento da “Autorização do Evento” para a ANAC, e a inclusão do polígono de provas para a emissão do NOTAM respectivo.

## 4.2 Diretor de Operações

4.2.1 Caberá ao Diretor de Operações controlar todos os aspectos operacionais das competições/campeonatos.

4.2.2 O Diretor de Competições instituirá 01 (uma) sede de operações onde se manterão disponíveis todos os registros diários de operação dos planadores e aviões rebocadores envolvidos no campeonato.

4.2.3 O Diretor de Operações deverá obrigatoriamente confeccionar o "esquema operacional" das competições. Este esquema operacional nada mais é do que um desenho preparado antes do campeonato no qual devem constar:

- 4.2.3.1 Pista e hangares/construções do aeródromo/obstáculos;
- 4.2.3.2 Estacionamento de planadores, aviões rebocadores, outras aeronaves, carretas e carros, incluindo os veículos para atendimento de emergências;
- 4.2.3.3 Abastecimento de água para lastro.
- 4.2.3.4 Circulação de planadores, aviões rebocadores, outras aeronaves e carros, antes e no fim da prova.
- 4.2.3.5 Local de pesagem.
- 4.2.3.6 Marcação do Grid de decolagem nas cabeceiras.
- 4.2.3.7 Tráfego de decolagem/pouso de planadores, aviões rebocadores e outras aeronaves.
- 4.2.3.8 Área de desligamento.
- 4.2.3.9 Áreas para jogar as cordas de reboque.

4.2.4 Implantar o esquema operacional, fisicamente, com placas, cordas, torneiras, etc. e durante o briefing inicial, divulgar o esquema a todos os participantes.

4.2.5 Definir e divulgar as frequências VHF em uso durante o evento, bem como os telefones que poderão ser usados para avisos de pousos fora.

4.2.6 Coordenar as atividades dos pilotos rebocadores, bem como os resgates por avião.

4.2.7 Verificar instrumentos e pesos de todos os planadores participantes.

4.2.8 Providenciar um esquema para atendimento médico de emergência.

4.2.9 Providenciar a impressão da prova do dia, para ser distribuídas de forma impressas a todos os pilotos no briefing diário.

#### 4.2.10 O Diretor de Operações deverá ainda e de forma diária:

- Zelar pela segurança de voo durante o evento;
- Definir, em conjunto com a comissão de provas, os horários de chegada na pista, fechamento do grid, da primeira decolagem e o corredor de chegadas;
- Definir a cabeceira em uso para decolagem;
- Coordenar as decolagens;
- Coordenar a Corda engatada/pista livre;
- Coordenar as decolagens;
- Coordenar o pouso de rebocadores/planadores/outros;
- Anotar as infrações cometidas e comunicá-las ao Diretor do Campeonato e ao Diretor de Segurança;
- Assessorar os pilotos participantes na passagem e no pouso quando retornarem da prova;
- Coordenar as recuperações por avião;
- Verificar se todos os planadores foram localizados;

#### 4.2.11 Os materiais necessários para o Diretor de Operações são:

- Bandeiras verde/vermelha para sinalizar decolagens e pousos;
- 01 Radio VHF portátil para coordenar as decolagens;
- 01 Radio para Largada/Chegada;
- 01 ROTAER atualizado.
- Mapas oficiais do Campeonato;
- 01 Celular;

### 4.3 Diretor de Segurança de Voo

4.3.1 O Diretor de Segurança de Voo deverá participar obrigatoriamente e diariamente do briefing, propondo todas as medidas preventivas para elevar o nível de segurança da competição e analisar de maneira educativa eventuais ocorrências de risco.

4.3.2 O Diretor de Segurança de Voo, nos casos de reincidência ou de ocorrências graves poderá propor medidas de caráter punitivo e ele mesmo elaborar um relatório de perigo para a ANAC.

4.3.3 O Diretor de Segurança de Voo deverá estabelecer limitações operacionais para os pilotos participantes dentro dos aspectos de experiência de voo, treinamento de manobras, proficiência nas aeronaves e segurança operacional.

#### **4.4 Apoio - Assistente do Diretor de Operações**

4.4.1 O denominado Assistente do Diretor de Operações deverá trabalhar com o Diretor Operações para coordenar e supervisionar as operações diárias.

4.4.2 O Assistente do Diretor de Operações deverá colaborar com o monitoramento dos cumprimentos de todos os objetivos pré-estabelecidos pelo Diretor de Operações.

4.4.3 O Assistente do Diretor de Operações deverá cumprir os deveres designados pelo seu diretor direto.

4.4.4 O Assistente do Diretor de Operações desempenhará suas funções junto ao Diretor de Operações, auxiliando na organização do local, na montagem do grid, na pesagem dos planadores, na distribuição de provas, entre outras atividades a serem definidas.

4.4.5 O Assistente do Diretor de Operações também será o responsável pela organização e preparação do local, para as operações de pousos e decolagens.

#### **4.5 Pilotos Rebocadores**

4.5.1 Os pilotos rebocadores se reportarão diretamente ao Diretor de Operações, de forma a propiciar o imediato atendimento de questões voltadas a operação dinâmica, eficaz e segura de todos os planadores envolvidos na operação.

4.5.2 A FBVP e definirá sempre um número coerente de rebocadores em relação ao número de participantes., sendo que o ideal é 01 (um) rebocador para 06 (seis) planadores (6:1)

4.5.3 No caso de alguma aeronave rebocadora não realizar na oportunidade indicada, o reboque previsto, por qualquer motivo, o Diretor de Operações deve levar ao fato a atenção do Coordenador do Campeonato, que decidirá:

- No caso de pane mecânica e/ou elétrica a substituição imediata da aeronave rebocadora, possibilitando e encaminhando de imediato a mesma aos responsáveis técnicos para a tentativa de reparos;
- No caso de divergência, conflito ou desobediência do piloto rebocador com as normas deste regulamento e da competição, o Chefe de Operações comunicará ao Diretor de Provas que decida pela imediata substituição do piloto rebocador por outro de mesma qualificação, evitando o prejuízo das operações e primando pela segurança operacional;

## 4.6 Task Setter

4.6.1 O *Task Setter* é um Auxiliar que poderá ser presencial ou a distância. Será alguém com vasta experiência em competições, e participação em campeonatos.

4.6.2 O *Task setter* não poderá participar de nenhuma prova ou campeonato/evento em que esteja desempenhando a função de *Task setter*, nem como co-piloto, e nem em classe diferente.

4.6.3 A presença deste auxiliar irá depender do número de participantes. Caso o número de participantes seja pequeno, poderá ser feito à distância.

4.6.4 As despesas do *Task setter* e um Auxiliar deverão ser ressarcidas pela organização do evento. O *task setter* deverá obrigatoriamente elaborar as provas de todas as classes participantes deste evento.

4.6.5 O *Task setter* deverá providenciar os pontos de virada, que serão obrigatoriamente divulgados antes do início do campeonato/competições, inclusive com a publicação na página da Soaring Spot referente ao campeonato específico, com pelo menos 10 (dez) dias de antecedência.

4.6.6 O *Task Setter* determinará, após análise da meteorologia, os seguintes parâmetros para as provas do dia:

- Definição do tipo de prova;
- Duração da prova (intervalo de tempo mínimo/máximo) no dia de Prova de Área;
- Definição do ponto de partida;
- Definição de 1 primeiro ponto obrigatório após a saída, caso necessário;
- Definição de 1 ponto de controle obrigatório antes da chegada, em caso de ampliação de Segurança.
- Definição do ponto de chegada;
- Definição da altura máxima de saída;
- Definição das alturas mínima e máxima de chegada;

4.6.7 As provas devem ser encaminhadas ao Diretor de Operações no período de 1h (uma hora) antes do briefing diário, para ser distribuídas em forma de impressão a papel aos pilotos no briefing diário.

4.6.8 Nas etapas Sul, Sudeste e Centro Oeste não haverá a presença do *task setter*, mas é possível a participação de forma remota.

4.6.9 Caso não haja o *task setter* disponível para o evento, a FBVP decidirá a criação de uma comissão de provas, para as etapas regionais (Sul, Sudeste, Centro-Oeste).

4.6.8 A comissão de provas nas etapas Sul, Sudeste, Centro-Oeste, serão constituídas pela organização do evento, a qual deverá escolher a prova do dia, gerando uma folha de prova através do SeeYou e garantir a distribuição para todos os participantes inscritos, durante o briefing.

4.6.9 A Comissão de Provas deverá ser composta por 03 (tres) pessoas necessariamente eleitas pelos pilotos participantes, desde que esta comissão realize as provas de classes diferentes, caso sejam competidores deste evento. Os pilotos deverão ser experientes de forma a planejar melhor as provas, evitando provas mal dimensionadas. Não há obrigatoriedade de um membro da comissão ser piloto do clube sede do campeonato.

4.6.9 Não há obrigatoriedade de um ou mais membros da comissão de provas estar fisicamente no campeonato, podendo participar de forma remota.

## **4.7 Meteorologista**

4.7.1 Cabe ao setor de meteorologia informar os pilotos participantes da situação meteorológica e da sua evolução durante o dia. A apresentação da meteorologia para os competidores deverá ser apresentada de forma clara, e contemplar pelo menos as seguintes informações:

- Início e fim do dia térmico;
- Altura da base (ou topo da térmica seca);
- Intensidade das térmicas;
- Ventos de superfície e em altitude;
- Cobertura das nuvens (em oitavos);
- Previsão de CB's, chuvas e relâmpagos;
- Cobertura em cirrus, stratus, alto-cumulus, etc;
- Entrada de frentes;
- Cunhas (brisas marítimas);
- Super desenvolvimentos e estratificação dos cúmulus.

4.7.2 Os trabalhos de meteorologia devem ser executados nas primeiras horas do dia e as conclusões devem ficar à disposição da Comissão de Provas em tempo hábil para que tudo fique pronto antes do Briefing.

4.7.3 Chegar aos dados sugeridos nos gráficos anteriormente descritos é trabalho para um profissional especializado. No entanto, alguns passos são úteis e baseados neles, podemos prever com bom nível de acertos:

- Sondagem de temperatura (coordenar com o setor de operações);
- Aquecimento do dia (bulbos seco e úmido);
- Observação do vento/pressão ao longo do dia;
- Evolução dos dias;
- Carta sinóptica;
- Gráfico de altura da base.

4.7.4 O Meteorologista não precisa estar fisicamente no local das provas, podendo fazer seu trabalho de forma remota.

#### **4.8 Pontuadores FBVP**

4.8.1 Não há obrigatoriedade de os pontuadores estar fisicamente no campeonato, podendo participar suas atividades de forma remota.

4.8.2 A atuação da função de Pontuadores dependerá exclusivamente da comprovação da realização do Curso de Pontuadores FBVP, e para os eventos específicos serão convidados a participar, conforme a disponibilidade.

4.8.3 Os pilotos competidores que exercerem a função de pontuadores nos campeonatos em pelo menos 02 (dois) eventos completos, serão contemplados gratuitamente, com 01 (uma) camiseta dos eventos que atuarem como pontuadores, bem como terão a opção da isenção da anuidade de piloto volovelista ou o desconto, no mesmo valor, na anuidade de piloto competidor.

#### **4.9 Secretaria e Tesouraria**

Serão realizadas pela Secretaria e Tesoureiro da FBVP:

- Controle das inscrições;
- Preenchimento do Formulário Organização do Evento - Anexo 05;
- Arquivamento de formulários preenchidos referentes ao campeonato;
- Controle de receitas e despesas do evento;
- Pagamento de fornecedores, aeroclubes, e pessoal envolvidos no evento;
- Envio das Bandeiras do Brasil e da FBVP.

#### **5.0 Infra-estrutura básica para realização das competições/campeonatos:**

5.1 Instalações Sanitárias: as instalações sanitárias devem ser adequadas aos pilotos e as equipes. Deverão ser providenciados o mínimo de 01 (um) sanitário para cada 04 (quatro) pilotos inscritos.

5.2 Hangaragem: é indispensável para os planadores de madeira. Os planadores de fibra podem ser estaqueados de forma segura no tempo. Se a região é sujeita a raios, é necessário pára-raios no local. Atenção ao estaqueamento do planador prevendo a passagem de um CB, e visando a segurança de todas as aeronaves.

5.3 Restaurante: A melhor solução é a do "bar do aeroporto". Podem ser utilizados *food truck*, convênio com restaurante na cidade e montagem de um serviço de alimentação no local. É obrigatório o local possuir água potável abundante, na forma de bebedouros.

5.4 Lastro: Deve existir água, encanamentos e torneiras em quantidade e espaçamento suficiente. Considerar que cada planador consome 150 l (Cento e cinquenta litros) de água e que mais 50 l (cinquenta litros) são gastos ao lavar e em perdas ao lastrar, e que um planador leva mais de 1/2 hora para ser lastrado. É conveniente haver tantas torneiras para lastro quantos forem os planadores inscritos que levem lastro d'água. O ideal seria uma torneira a cada 20 (vinte) metros e na quantidade necessária de 01 torneira para 2 planadores.

5.5 Divulgação das facilidades: É de todo aconselhável que se divulgue, com antecedência, quais as condições de alojamento, hotéis, alimentação, facilidades, comércio, restaurantes e hangaragem do local previsto para as competições.

5.6 Internet: O aeroclube deve oferecer acesso à internet via wireless, dentro da possibilidade de alcance do sinal a todos os participantes. Na sala de operações é obrigatório o aeroclube possuir acesso à internet.

## **6.0 DAS PESAGENS DOS PLANADORES**

### **6.1 Geral**

Para fins de verificação do cumprimento do limite máximo de peso de decolagem especificados nos correspondentes manuais de voo dos planadores, a organização do campeonato solicitará obrigatoriamente a pesagem dos planadores participantes. A Tabela de Pesos dos Planadores se encontra no Manual Esportivo da FBVP vigente.

### **6.2. Procedimentos de Pesagem**

6.2.1 Estes procedimentos visam garantir a equidade esportiva das competições, provendo o Piloto em Comando de um dado fundamental para a preparação, com segurança, de seu planador para cada dia de prova.

6.2.2 Estes procedimentos não isentam ou eximem o Piloto em Comando, portador de CHT para Piloto de Planador ou qualificação superior, das responsabilidades estabelecidas pelo Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA, TÍTULO V, Capítulo III – Do Comandante da Aeronave, Art. 166, e demais disposições em vigor.

6.2.3 Pesagem Inicial – Será realizado um procedimento de pesagem de todos os planadores apresentados pelos respectivos Pilotos em Comando para participarem das competições.

6.2.4 A pesagem inicial será realizada com os seguintes procedimentos:

6.2.4.1 O planador será apresentado nas datas, horários e local indicados, pelo Piloto em Comando munido dos documentos de porte obrigatório do planador inclusive a sua última Ficha de Pesagem.

6.2.4.2 O planador deverá ser apresentado com a sua capacidade de lastro alijável, e/ou combustível no caso de motoplanadores, completamente preenchida, paraquedas, baterias, rádios de mão, instrumentos especiais e outros itens portáteis utilizáveis em voo.

6.2.4.3 O planador será pesado nas condições acima indicadas com o Piloto em Comando e tripulante adicional (no caso de biplaces) a bordo, tomando-se os pesos na roda do trem de pouso e na bequilha.

6.2.4.3.1 O valor da soma dos pesos tomados na roda do trem de pouso e bequilha será anotado como Peso de Apresentação.

6.2.4.3.2 O Peso de Apresentação será comparado ao Peso Máximo de Handicap constante da Tabela de Handicap do Sistema de Handicap da FBVP, que se encontra no Manual Esportivo da FBVP vigente:

- Caso o Peso de Apresentação seja superior ao Peso Máximo de Handicap, o lastro, e/ou combustível no caso de motoplanadores, será alijado ou removido até ser atingido o Peso Máximo de Handicap.
- Para os planadores de todas as classes, caso o Peso Máximo de Handicap para o planador não possa ser atingido com alijamento de lastro, ou retirada de combustível no caso de motoplanadores, ou que o Peso de Apresentação permaneça simplesmente superior ao Peso Máximo de Handicap este participará das competições sujeito, a critério exclusivo da organização, à penalidade de aumento de índice de handicap conforme Manual Esportivo da FBVP vigente.
- A instalação ou retirada de lastros fixos, instrumentos especiais e quaisquer outros itens portáteis, em qualquer planador, deverá ser informada pelo Piloto em Comando à organização e, será exigida nova pesagem para determinação do Peso de Apresentação.

6.2.4.3.3 O planador será, em seguida, pesado conforme apresentado, *item 6.2.4* acima, somente na roda do trem de pouso, em configuração para movimentação no solo, a saber: com roda de cauda e barra de reboque engatada em carro ou apoiada por outro meio, sem o Piloto em Comando e/ou tripulante adicional a bordo, para se obter e registrar o Peso Máximo de Controle.

6.2.5 Pesagem diária - Os planadores serão pesados a cada dia de prova, antes da formação definitiva do “grid” de decolagem, com os seguintes critérios:

6.2.5.1 A pesagem diária verificará exclusivamente o Peso Máximo de Controle e poderá ser realizada em local especificado ou no próprio “Grid” a critério exclusivo da organização.

6.2.5.2 A organização poderá exigir, a seu critério exclusivo, a pesagem de qualquer planador, mesmo após o procedimento de pesagem diária, a qualquer tempo antes do início das decolagens da classe do planador, no grid antes da decolagem.

6.2.5.3 Qualquer planador que durante a pesagem exceder o Peso Máximo de Controle obtido no processo da Pesagem Inicial deverá alijar lastro e/ou retirar combustível até atingir o seu Peso Máximo de Controle.

6.2.5.4 Qualquer planador que durante a pesagem exceder o Peso Máximo de Controle, e que não tiver meios de alijar lastro e/ou retirar combustível para atingir o Peso Máximo de Controle, estará sujeito às penalidades previstas no Manual Esportivo da FBVP vigente.

6.2.5.5 Os Pilotos em Comando que causarem atrasos no processo de pesagem alinharão seus planadores nas últimas posições do “grid” independentemente das classes em que estejam participando.

6.2.5.6 É expressamente proibida a adição de lastro, combustível ou quaisquer itens portáteis depois de efetuada a pesagem diária. Água de beber e alimentos para uso pessoal não são considerados no peso de decolagem do planador, entretanto devem estar presentes na quantidade a serem consumidas.

6.2.6 Será pesado no grid de largada aleatoriamente por sorteio, um planador de cada classe, para verificação do peso inicial.

## **7.0 Envergadura e Winglets**

7.1. A critério exclusivo da organização, os planadores poderão sofrer aferição em suas envergaduras e pontas de asa - extensões ou winglets.

7.2 O Handicap dos planadores com winglets estão sujeitos às determinações contidas no Manual Esportivo da FBVP vigente.

## 8.0 Briefing Inicial

8.1 O Briefing Inicial deverá ser realizado sempre no dia anterior à primeira prova, com a presença de todos os Competidores, Pilotos Rebocadores, Equipes, Coordenador do Evento, Diretor de Operações, Diretor de Segurança Operacional, Apoio e demais que sejam necessários.

8.2 No Briefing Inicial serão divulgados todos os padrões de operações do evento, normas de segurança e outros assuntos não próprios para os briefings de prova.

8.3 No Briefing Inicial serão divulgados a composição das comissões e do Júri, constituídas neste evento, se houverem.

8.4 No Briefing Inicial é que serão esclarecidos todos os aspectos operacionais, de segurança e de disciplina além de servir para checar se a todos as necessidades para o evento estão supridas.

8.5 **Em nenhuma situação as normas contidas no Manual Esportivo vigentes devem ser modificadas no briefing inicial, ou durante o campeonato/evento.**

## 9.0 Briefing Diários

9.1 Os *briefings diários* (exceto o *briefing* inicial) estarão exclusivamente focados nas informações meteorológicas, na prova do dia, nos procedimentos de operação e nas recomendações de segurança, sendo que quaisquer manifestações que não sejam relacionadas aos itens mencionados, deverão ser feitas por escrito à Direção do Campeonato e, quando oportunas, serão respondidas no *briefing* seguinte às manifestações;

9.2 Quaisquer manifestações dos pilotos competidores, tais como interrupções, questionamentos e verbalizações fora de ordem, serão consideradas como comportamento inconveniente e sujeitas a punições previstas no item n. 9.1 deste procedimento.

9.3 No início dos *briefings* diários, a partir do segundo dia de prova, serão mencionados os 03 (três) primeiros colocados de cada classe na prova do dia anterior, **e não será mais necessário realizar os relatos dos voos.**

## 10.0 Grid

10.1 No primeiro dia oficial de provas do campeonato respectivo, se estabelecerá grid para cada planador e onde ele estará localizado no momento da decolagem, e na sua respectiva classe;

10.2 As respectivas posições serão marcadas no chão com gesso+água em ordem numérica;

10.3 As características da posição dos números dispostos no chão para o grid de decolagem, serão de uma ordenação do tipo intercalada, de acordo com o diagrama de tipo devidamente indicado nas regras do campeonato.

10.4 A ordenação dos planadores no grid será realizada com o pneu central em frente ao número no chão.

10.5 Os locais de cada planador no primeiro dia de competição, serão dispostos a critério do Coordenador do Evento e do Diretor de Operações conforme critérios baseados na presença dos planadores motorizados, disponibilidade de rebocadores militares ou não militares, e outros que podem influenciar esta disposição. Nos dias subsequentes, haverá a mudança na posição de decolagem, conforme critério estabelecido pela Organização do Evento.

9.6 Caso o planador não esteja pronto no momento da decolagem de sua posição no grid na prova do dia, ou não deseja decolar naquele momento, ele deverá ficar no grid final de todas as classes.

9.7 Se mais de um planador pousar, a prioridade para os novos reboques será determinada de acordo com a ordem do pouso, e deverá se realizar após todos os planadores dispostos no grid inicial tiverem decolado, independente de qual classe a que pertence.

9.8 Em todos os casos em que os pilotos que adiaram a decolagem, a prioridade da decolagem será primeiro dos que ainda não decolaram e foram ao final do grid, e depois daqueles que decolaram e pousaram, e irão realizar nova decolagem.

## 10. Motoplanadores

10.1 Motoplanadores poderão decolar por meios próprios ou serem rebocados.

10.1.1. Se eles decolarem por meios próprios deverão seguir o circuito de reboques em uso e os seus motores devem ser cortados na área de desligamento designada e na altura máxima de desligamento;

10.1.2 Se for necessário um relançamento, eles deverão obrigatoriamente efetuar um pouso, caso contrário serão pontuados até o momento do acionamento do motor, conforme Sporting Code FAI-IFC.

10.1.3 Caso o competidor não pretenda utilizar o motor durante todo o Campeonato, ele deverá declarar durante a inscrição esta opção e seu compartimento será lacrado no dia do treinamento.

10.1.4 Os planadores com motor auxiliar devem manter uma trajetória semelhante aos aviões rebocadores. É limitado 10 (dez) minutos o tempo de subida motorizado. Deve ser desligado o motor aos 600 (seicentos) metros.

10.2 Os planadores motorizados devem ter um gravador aprovado pela FAI-IGC que deve registrar satisfatoriamente enquanto o motor estiver funcionando.

10.3 No caso de decolagem automática, a responsabilidade por um voo válido será do piloto competidor.

10.4 Se um planador motorizado realiza uma decolagem automática, após retrain o motor, ele deve voar sobre imediatamente a área de desligamento dos planadores rebocados ou aquela especificamente indicada pela organização para cada dia.

## **11.0 Prova Alternativa**

11.1 O *Task setter* deverá fazer uma prova alternativa, caso as condições meteorológicas do dia estejam duvidosas ou imprecisas.

11.2 Caso haja a substituição da prova do dia de competição, já definida anteriormente no briefing, todos os pilotos devem assinar um documento dando ciência da sua substituição. O modelo se encontra no ANEXO 05.

## **12.0 Reboque**

12.1 A Sede de Operações estabelecerá uma trajetória de reboque que será obrigatória, podendo modificá-la para questões de segurança. Salvo indicação em contrário, a altura de desligamento será de 600 (seiscentos) metros no terreno.

12.2 Ao atingir a área de desligamento e altura, o piloto de planador deve se desprender sem a necessidade de qualquer indicação. Após 10 (dez) segundos sem que o planador não tenha desligado, o piloto do rebocador ordenará que desligamento por meio do sinal correspondente.

12.3 Caso este sinal não seja obedecido, o piloto responsável pelo avião de reboque deve comunicar-se por rádio com o piloto do planador rebocado, perguntando-lhe o corte ou os motivos de não o fazê-lo.

12.4 Caso não haja resposta ou o piloto do planador relate que não pode liberar o reboque, o piloto do rebocador procederá ao desprendimento da corda do avião, e após a verificação de que a zona é livre para a corda cair.

12.5 Em caso de emergência, o desligamento deverá ser imediato.

### **13.0 Largadas**

13.1 As largadas dos planadores deverão ser comprovadas por registradores de Voo (FR) aprovados pela FBVP.

13.2 As largadas não serão transmitidas por rádio, porque será considerada a última largada válida do registrador.

### **14.0 Pousos fora do Aeródromo de Base**

14.1 O piloto será responsável por fornecer os dados corretos de seu local de pouso fora para o Diretor ou Sede de Operações ou para sua equipe, e esta deverá informar ao Diretor de Operações.

14.2 As equipes devem informar as operações dos dados recebidos diretamente e o momento em que eles saem para pesquisar. Deve também informar as operações sobre o retorno do planador ao aeródromo, uma vez realizado a sua recuperação.

14.3 Cada piloto será responsável pela recuperação de seu planador em caso de pousos fora do aeródromo da base.

14.4 No caso de pouso em aeródromos reconhecidos e autorizados pela organização, será possível recuperar o planador a reboque.

14.5 O valor do reboque de traslado será informado no convite ao campeonato correspondente.

### **15.0 Chegadas**

15.1 O participante deve informar às operações de sua chegada iminente, com aproximadamente 10 (dez) km antes da linha de chegada.

15.2 O procedimento oficial de pouso é Final Direto, exceto para observações específicas do Chefe do Operações

## 16.0 Regras de Segurança

16.1 Em todos os casos, os pilotos de planador devem destacar imediatamente os carrinhos de cauda, ao se colocar no grid.

16.2 Os pilotos de planadores e rebocadores de aeronaves devem respeitar os circuitos de tráfego indicado pelo Diretor de Operações.

16.3 Nas térmicas, todos os pilotos de planadores deverão evitar manobras repentinas e mudanças de trajetória abruptas, procurando não conflitar com a trajetória de outros planadores, mantendo-se sempre a vista de todos.

16.4 Todas as manobras que podem ser classificadas como imprudentes são proibidas.

16.5 Na eventualidade de alguma das manobras indicadas nos parágrafos anteriores, ficará a critério da Organização do Campeonato a avaliação, qualificação e eventual aplicação de sanções que corresponder.

16.6 Curvas contínuas a menos de 10 (dez) km do ponto de largada **devem ser feitas somente para a esquerda;**

16.7 Fora da área indicada, qualquer planador que entre em uma térmica deve virar na direção em que está quem já está girando, e o faz, em qualquer altura que esteja.

16.8 Não haverá penalização para pouso fora.

16.9 Em caso de pouso fora, o setor de operações deverá ser informado com a maior brevidade, pelo competidor, via rádio, telefone ou por membro de sua equipe pessoalmente, antes de qualquer providência para resgate aéreo ou terrestre. A falta desta informação acarretará primeiramente em advertência e após, uma penalização de 100 (cem) pontos.

16.10 As recuperações aéreas deverão ser aprovadas e programadas pelo setor de operações, devendo a equipe do piloto providenciar o cabo de reboque.

16.11 Os instrumentos giroscópicos e aqueles que permitem o voo sem referência visual ao terreno devem ser removidos ou desconectados permanentemente.

16.12 A Organização do Campeonato poderá suspender os voos ou ordenar o pouso de planadores e aviões por razões de segurança.

16.13 Caso, por qualquer circunstância, seja cancelada a prova de uma classe, os participantes da referida classe devem pousar imediatamente seguindo as instruções do Diretor de Operações.

16.14 Pilotos que, por qualquer circunstância, se considerem portadores de deficiência temporária em sua aptidão psicofisiológica que poderia impedi-los de operar suas aeronaves com segurança, eles devem se abster de fazê-lo.

## **17.0 Sanções**

17.1 Em caso de violação de qualquer um dos regulamentos de segurança em vigor, o Coordenador do Campeonato, implantará a Comissão de Justiça com a participação 05 (cinco) membros, dentre eles composto por 03 (três) pilotos de classes diferentes do piloto infrator, a participação do Diretor de Segurança de Voo e do próprio Coordenador do Campeonato. Após ouvir a(s) parte(s) afetada(s), devem deliberar a questão.

17.2 A sanção pode ir até a expulsão do Campeonato, a qualquer momento de seu desenvolvimento.

## **18.0 Anti-Doping**

18.1 Todas as normas sobre anti-doping publicadas pela FAI e pelo Autoridade Brasileira de Controle de Dopagem - ABCD, serão seguidas nos eventos.

18.2 As publicações da FAI se encontram no link: <https://www.fai.org/anti-doping-rules-procedures>

18.3 As publicações da Autoridade Brasileira de Controle de Dopagem – ABCD, se encontram no link: <https://www.planadores.org.br/competicoes/36/anti-doping>

## ANEXOS

### ANEXO 01: PROPOSTA PARA SEDIAR CAMPEONATOS

[LOGO DO AERoclUBE]

### **Federação Brasileira de Voo em Planadores - FBVP Proposta para sediar o Campeonato Brasileiro e Etapas**

Todas as informações solicitadas neste documento de candidatura devem ser preenchidas antes de sua submissão. Detalhes, como um diagrama do aeródromo, podem ser incluídos como um anexo. Após o preenchimento, o formulário deve ser enviado por email ao presidente da FBVP (presidente@planadores.org.br), Secretaria (secretaria@planadores.org.br) e Diretor Esportivo (dirtecesp@planadores.org.br). Os critérios de desempate serão considerados entre **menor custo, melhor estrutura, e alternância do local no evento.**

#### **Aeroclube:**

Presidente:

Data da Solicitação:

#### **Diretor de Competição:**

**Proposta de organização de Evento:** (forneça breves detalhes do cronograma proposto para a organização do evento, incluindo quaisquer situações críticas e quaisquer restrições financeiras)

#### **Aeródromo: (Latitude/Longitude e Designador do Aeródromo)**

#### **Pessoa para contato:**

Nome:

Endereço:

Email:

Telefone fixo:

Telefone celular:

#### **1. Evento e ano**

- 1.1 **Nome da Competição (classes que participarão da competição)**
- 1.2 **Ano do evento**

#### **2. Local**

- 2.1 **Direção e distância da cidade mais próxima, população dessa cidade.**

- 2.2 Experiência do pessoal do aeródromo na organização de campeonatos.
- 2.3 Período proposto para o evento:
  - 2.2.1 Datas de treinamento
  - 2.2.2 Datas das competições
  - 2.2.3 Datas alternativas para treinamento (*preferencialmente maiores que 3 semanas das datas das propostas primárias apresentadas no item 2.2.1*)
  - 2.2.4 Datas alternativas para competição (*preferencialmente maiores que 3 semanas das datas das propostas primárias apresentadas no item 2.2.2*)
- 2.3. Dados operacionais do aeródromo (*forneça os seguintes detalhes*)
  - 2.3.1 Área do aeródromo, número e direções das pistas (*forneça diagramas e fotografias*)
  - 2.3.2 Número de rebocadores que serão utilizados
  - 2.3.3 Instalações meteorológicas que serão fornecidas
  - 2.3.4 Estacionamento para planadores
  - 2.3.5 Instalações de reparos para planadores
  - 2.3.6 Instalações de reparo para rádios e instrumentos.
- 2.4 Infra-estrutura do aeródromo (*forneça descrições para as seguintes instalações no aeródromo*)
  - 2.4.1 Sala de Briefing
  - 2.4.2 Sala(s) comum para os competidores
  - 2.4.3 Sala de reuniões para os participantes das comissões
  - 2.4.4 Equipamento de comunicação e internet
  - 2.4.5 Banheiros, lavatórios e chuveiros
  - 2.4.6 Estacionamento para carros
  - 2.4.7 Emergência (incluindo incêndios)
  - 2.4.8 Médico e primeiros socorros
  - 2.4.9 Salas de conferências, se necessário
- 3. Alojamento e alimentação para os competidores (*forneça os seguintes detalhes*)
  - 3.1 Instalações de alojamento disponíveis na área local
  - 3.2 Instalações para camping no aeródromo
  - 3.3 Serviço de Alimentação para os competidores no aeródromo
- 4. Área de competição (*forneça os seguintes detalhes*)
  - 4.1 Topografia na área de competição
  - 4.2 Levantamento abrangente das condições meteorológicas
  - 4.3 Restrições do espaço aéreo na área de competição
  - 4.4 Provas da competição esperadas
  - 4.5 Condições rodoviárias e de tráfego
- 5. **Regras** (*Nota: os Campeonatos devem ser realizados de acordo com o Manual Esportivo atual*)
  - 5.1 Indique as opções a serem usadas para:
    - 5.1.1 Procedimentos de decolagem
    - 5.1.2 Provas
    - 5.1.3 Procedimentos de chegadas
    - 5.1.4 Pontuação

5.2 Indique quaisquer condições particulares ou possíveis restrições que possam ser aplicadas:

- 5.2.1 Para pilotos e equipes
- 5.2.2 Para planador e equipamento

5.3 Número de competidores

- 5.3.1 Indique o número máximo de competidores que podem ser inscritos na competição (**Forneça explicação para este número**)
- 5.3.2 Indique como as classes serão separadas para:
  - 5.3.2.1 Decolagens
  - 5.3.2.2 Na prova
  - 5.3.2.3 Chegada e pouso

## 6. Custos

6.1 Taxa de inscrição

- 6.1.1 Serviços inclusos na taxa de inscrição
- 6.1.2 Custo dos rebocos (caso seja separado por classes, deve ser indicado)

6.2 Preço do combustível automotivo por litro/galão (*estimativa*)

6.3 Acomodação (*conforme o caso para instalações locais*)

- 6.4.1 Hotéis
- 6.4.2 Apartamentos ou casas para alugar
- 6.4.3 Pousadas
- 6.4.4 Camping

6.5 Serviço de Alimentação (*conforme o caso para instalações locais*)

- 6.5.1 Hotéis
- 6.5.2 Restaurantes
- 6.5.3 Aeródromo

6.6 Forneça um exemplo indicativo dos custos totais esperados durante o período do campeonato para um piloto com dois membros de equipe

## 7. Treinamento

7.1 Forneça detalhes de quaisquer oportunidades de treinamento propostas para equipes e pessoas antes do Campeonato.

[LOCAL E DATA]

[NOME E ASSINATURA DO PRESIDENTE DO AERoclUBE]

## ANEXO 02: FICHA INDIVIDUAL DE INSCRIÇÃO

Será feita a inscrição online, pela FBVP, e deverá conter as seguintes informações:

1. Nome Completo:
2. Nome de Guerra:
3. RG:
4. CPF:
5. Celular:
6. Email:
7. Endereço/Cidade/Estado:
8. Aero clube:
9. CANAC:
10. Validade do CMA:
11. Planador Tipo:
12. Prefixo do Planador:
13. Prefixo de Competição (CN)
14. Classe:  
( ) Open ( ) Racing ( ) Clube ( ) KW1 ( . )....
15. Marca e Modelo do FR principal:
16. N.de série:
17. Marca e Modelo do FR backup:
18. N.de série:
19. Link do SPOT (uso obrigatório conforme RBAC 91.207 j, exceto se tiver ELT ou PLB)
20. Validade da IAM/RIAM do planador:
21. Validade do seguro RETA:
22. Efetuou pagamento da inscrição com envio do comprovante para a Secretaria FBVP  
( ) SIM ( ) NÃO
23. Anuidade FBVP ano esportivo atual quitada  
( ) SIM ( ) NÃO
24. Nome, idade, nacionalidade, CANAC, CPF, e RG do co-piloto no planador biplace (caso houver)
25. Disponível para participar na Comissão de Provas, Justiça e Pontos  
( ) SIM ( ) NÃO
26. Tamanho de Camiseta e Manga Curta ou Manga Longa
27. Declaro que estarei à disposição da "Organização" para colaborar com a organização do Campeonato. Declaro ainda que conheço e concordo com o Regulamento Esportivo da FBVP e da FAI, em especial o sistema de pontuação e handicap a serem utilizados em competições de voo a vela no Brasil. Respeitarei na íntegra o regulamento que rege este evento, bem como o aplicável na prática normal do Voo a Vela, isentando de responsabilidade a Organização e a FBVP, sobre qualquer dano físico ou material que eu venha sofrer, no período da competição.  
( ) SIM ( ) NÃO

## ANEXO 03: TERMO DE RESPONSABILIDADE DO PARTICIPANTE

Eu, fulano de tal, brasileiro, estado civil, profissão, inscrito no CPF n. **xxxx** RG n. **xxxx** residente e domiciliado na Rua xxx n. xxx, bairro **xxxx** município de **xxxxx/estado**, piloto de **planador/rebocador**, inscrito no Cód. ANAC n. **xxxxxx**, email: **xxxxxxxxxxxxx**, cel: **xxxxxxxxxxxxx**, representando o Aero clube de **xxxxxxx**, e operando a **aeronave/planador** modelo **xxxxx**, prefixo **xxxxxx**, assumo total responsabilidade por todos os meus voos realizados no Campeonato **XXXXXX**, bem como pelas consequências que deles podem advir, e toda e qualquer responsabilidade civil ou penal, por imperícia, acidente de qualquer espécie que eu venha a sofrer ou causar a terceiros. Assumo também meu próprio risco e sou o único responsável civil e penal pelos atos que minha pessoa praticar, excluindo desta maneira qualquer tipo de responsabilidade jurídica e ou civil para com o Aero clube de **xxxxxx** que sedia o Campeonato **xxxxxx**, bem como a Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC e a Federação Brasileira de Voo em Planadores – FBVP.

**Município/estado, xxx de xxxxxx de 20xx.**

**Assinatura do piloto  
Autenticada em cartório**

## ANEXO 04: ORGANIZAÇÃO DO EVENTO

**EVENTO:** \_\_\_\_\_

**LOCAL:** \_\_\_\_\_

**DATA DE ABERTURA:** \_\_\_/\_\_\_/\_\_\_

**DATA DE ENCERRAMENTO:** \_\_\_/\_\_\_/\_\_\_

Cada um de nós abaixo assinados, declaramos que faremos respeitar o regulamento aplicável ao evento supracitado, bem como o aplicável no Código Brasileiro de Aeronáutica.

### GRUPO DIRETOR

<b>Função</b>	<b>Nome</b>	<b>Clube</b>	<b>Assinatura</b>
Diretor do Campeonato			
Diretor de Operações			
Observador Oficial			
Diretor de Segurança			
Tesoureiro			

### GRUPO OPERACIONAL

<b>Função</b>	<b>Nome</b>	<b>Clube</b>	<b>Assinatura</b>
Meteorologista			
Task Setter			
Auxiliar Task Setter 1			
Auxiliar Task Setter 2			
Pesagem			
Secretaria			

### COMISSÃO DE PROVAS CLASSE OPEN

<b>Nome</b>	<b>Clube</b>	<b>Assinatura</b>

### COMISSÃO DE PROVAS CLASSE RACING

<b>Nome</b>	<b>Clube</b>	<b>Assinatura</b>

#### COMISSÃO DE PROVAS CLASSE CLUBE

Nome	Clube	Assinatura

#### COMISSÃO DE PROVAS CLASSE KW-1

Nome	Clube	Assinatura

#### PONTUADORES

Nome	Clube	Assinatura

#### COMISSÃO DE JUSTIÇA

Nome	Clube	Assinatura

#### REBOCADORES

Nome	CANAC	Clube	Assinatura

