PROCEDIMENTOS LOCAIS

24 de Novembro a 01 de Dezembro de 2018 no Aeródromo de Erechim (RS) - (SSER).

FEDERAÇÃO BRASILEIRA DE VOO A VELA
FBVV

AEROCLUBE DE ERECHIM

Versão n°. 1, 16/11/2018

PROCEDIMENTOS LOCAIS

"61° Campeonato de Voo à Vela do SUL"

18 de Novembro a 25 de Novembro de 2017 no Aeródromo de Erechim (RS) - (SSER).

1. DO EVENTO

1.1. Nome oficial do Evento

61° Campeonato de Voo à Vela do SUL

1.2. Local

Aeroporto de Erechim (RS) - SSER
Hangares do Aeroclube de Erechim
Erechim (RS)
Telefones: (54) 3522-2466 e/ou (54) 9 9145-7992

ROTAER

ERECHIM / Erechim, RS SSER 27 39 36S/052 16 34W
PUB 2S UTC-3 VFR L21, 26 GOVERNO DO ESTADO 762 (**2498**)
14 - L12- (1280x30 ASPH 11/F/B/X/U L14,15) -L12 - **32**

SER – S3

RMK - (*)a. OBS ACFT, planadores e ultraleves em vôo de instrução próximo ao AD.
b. - OBS OBST (Antena) DIST 2564M da THR 14, AZM 328DEG, HGT 280FT;
- OBS OBST (Antena) DIST 3434M da THR 14, AZM 002DEG, HGT 475FT;
- OBS OBST (Antena) DIST 3701M da THR 14, AZM 007DEG, HGT 408FT;
- OBS OBST (Antena) DIST 3059M da THR 14, AZM 016DEG, HGT 347FT; - OBS OBST (Antena) DIST 1604M da THR 14, AZM 037DEG, HGT 182FT.
Em consequência: Compulsório circuito TFC pelo SECT SW do AD.

1.3. Programação

1.3.1. Inscrições

Serão realizadas ate o dia 23 de Novembro de 2018.

1.3.1.1 Datas

PROGRAMAÇÃO DO 61° CAMPEONATO DE VOO A VELA DO SUL:
23 de Novembro Encerramento das inscrições
24 de Novembro Inscrições, treinamento, pesagem inicial e briefing inicial
24 de Novembro Cerimônia de Abertura e primeiro dia de provas
25 de Novembro a 01 de Dezembro Dias de provas
01 de Dezembro Último dia de prova e premiação

Inscrição – Preços e prazos: Prazo: até 22 de Novembro de 2018
Confirmação da Inscrição (Classes Open/Racing): R$ 750,00. **Total = R$ 750,00**

Confirmação da Inscrição (Classes Clube/KW-1): R$ 600,00. **Total = R$ 600,00**

Dia 23 de Novembro de 2018

Confirmação da Inscrição (Classes Open/Racing): R$ 850,00. **Total = R$ 850,00**

Confirmação da Inscrição (Classes Clube/KW-1): R$ 700,00. **Total = R$ 700,00**

Prazo das inscrições: até 23 de Novembro de 2018.

Outros preços, não incluídos na taxa de inscrição:

Reboque: **R$ 250,00** (Classes Open/Racing e Biplaces) e **R$ 200,00** (Classes Clube (Exceto Biplaces)/KW-1)

Resgate/avião: R$ 6,00/km de distância (R$ 2,50/km voado)

Conta para depósito da inscrição:

Banco do Brasil (Banco 001)
Agencia: 3050-3
Conta Corrente: 21.196-6

Federação Brasileira de Voo à Vela - CNPJ: 45.186.848/0001-95

Solicitamos comunicar sua inscrição enviando a Ficha de Inscrição preenchida e o comprovante de pagamento ao Secretário e Tesoureiro do Aeroclube, Srs. Mauro e Braggio, e a FBVV através dos seguintes contatos:

E-mail: eventos@voeace.com.br, secretaria@planadores.org.br

Preencher também pelo link https://docs.google.com/forms/d/e/1FAIpQLSc1VDtpk-bKjsHOfAfn1skWW17uZdZC_YcF48WT3PP8t-rQQg/viewform?vc=0&c=0&w=1

Telefones para contato: (54) 3522-2466 e ou (54) 9 9145-7992 (c/ Mauro ou Guilherme)

ATENÇÃO COMPETIDORES!!! NOTAM DA FBVV:

"Só poderam participar competidores que estejam em dia com a Federação Brasileira de Voo À Vela."

1.3.1.4 Os arquivos contendo os pontos de virada nos formatos usualmente utilizados pelos pilotos estão disponíveis no seguinte endereço eletrônico: http://soaringweb.org/TP/Erechim.

Os arquivos contendo outras informações estão disponibilizados no site https://www.soaringspot.com/en_gb/61-campeonato-de-voo-a-vela-do-sul-erechim1-2018/ , assim como os pontos de virada.

1.3.2. Treinamento

O aeródromo não ficará fechado para vôos de treinamento não oficial, contudo deverão ser observados os limites de Espaço Aéreo para vôos realizados antes do início do NOTAM.

Dia 24 de Novembro será o dia de reconhecimento e treinamento oficial.

1.3.3. Briefing Inicial

No dia **24 de Novembro** será realizado o Briefing inicial às 10:00 h, com presença obrigatória de todos os pilotos e chefes de equipes.

1.4. Organização do Campeonato

Diretor: **Guilherme Omizzolo**
Secretário: **Mauro de Oliveira**
Meteorologista: **Luiz Antonio Dal Magro**
Tesoureiro: **Emerson Braggio**
Operações: **Mateus Sottili**
Segurança: **Andrio Priotto**

1.4.1. Demais Funções

O nomes que irão compor as Comissões Organizadoras do Campeonato, Provas e Pontos, etc..., e membros do Júri serão definidos no Briefing Inicial.

2. INFORMAÇÕES GERAIS

2.1. Classes

2.1.1. O campeonato será disputado nas Classes “Open”, “Racing”, “Clube” e “KW-1”, de acordo com as regras contidas no MANUAL ESPORTIVO DA FBVV 2018, FAI SPORTING CODE SC3A 2018, bem como as disposições contidas nestes PROCEDIMENTOS LOCAIS.

2.1.2. No caso de falta de quorum para se constituir uma classe, os planadores serão agregados à classe contígua com desempenho mais compatível, situação denominada como “Classe Única” no MANUAL ESPORTIVO FBVV 2018.

2.1.3. Será permitida a participação de pilotos e planadores de outras nacionalidades, desde que estejam regulares perante a ANAC, e os pilotos concordem com o enquadramento de seus planadores no Sistema Brasileiro de Classes e Sistema de Handicap da FBVV, e possuam habilitação como Piloto de Planador emitida pelos órgãos oficiais aeronáuticos e esportivos de seus países.

2.1.4 Os pilotos que tiverem a bordo instrumentos giroscópios de qualquer tipo devem informar o fato à organização para que sejam adotadas as medidas previstas no item 4.1.2.b do Anexo A do FAI SPORTING CODE 2018. A verificação de instrumentos a serem removidos ou lacrados deve ocorrer no dia de treinamento (4.1.2.b), e estará sujeita a inspeção durante todo o campeonato.

2.1.5. Motoplanadores poderão decolar por meios próprios ou serem rebocados.

a) 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 700 m.
b) Se for necessário um acionamento de motor em vôo, os motoplanadores não precisarão obrigatoriamente efetuar um pouso, sendo que devem se posicionar na perna do vento da cabeceira em uso, em coordenação como o Diretor de Operações, a uma altura máxima de 300 m, e iniciar nova subida para posterior corte de motor.

c) 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.

2.1.6. Curvas contínuas a menos de 10 km do ponto de largada **devem ser feitas somente para a esquerda;**

a) O desligamento do reboque dos planadores sem motor deverá ocorrer a uma altura máxima de 600 m.

2.1.7. Caso haja limite de altura para a Saída este será informado no briefing e não poderá ser ultrapassado nos 2 minutos que antecedem a Saída.

2.1.8. Não haverá penalização para pouso fora.

2.1.9. 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 pontos.

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

3. DOS PILOTOS E TRIPULAÇÕES

3.1 No ato da inscrição deverá ser declarado:

3.1.1 O nome do Piloto em Comando, seus dados pessoais, endereço e telefone de pessoa para contato.

3.1.2 A validade da CHT, CMA e Licença Esportiva da FBVV do Piloto em Comando mediante apresentação destes documentos.

3.1.3 Nota: A inscrição para as competições não isenta ou exime o Piloto em Comando, portador de CHT – Certificado de Habilitação Técnica, para Piloto de Planador ou qualificação superior, das responsabilidades estabelecidas pelo Código Brasileiro de Aeronáutica, TITULO V, Capítulo III – Do Comandante da Aeronave, Art. 166, e demais disposições.

3.1.4 Planadores biplaces poderão competir em todas as classes e voados solo ou duplo. O tripulante adicional será considerado como lastro variável e pode ser mudado a cada dia. Somente o piloto inscrito como Piloto em Comando será considerado nos resultados. (FAI Sporting Code Section 3, Annex A, 3.4.3 d.)

3.1.5 Nas Classes Clube e/ou KW-1 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 **3.1.2** 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.

4. RELAÇÃO OFICIAL DE PONTOS DE VIRADA

4.1 A relação oficial contém pontos de virada numerados (Anexo 01), e os seguintes pontos poderão ser utilizados, a critério da Comissão de Provas como:

4.1.1 Ponto de saída:

38 SSER

4.1.2 Ponto de chegada

13 Chegada SUL Erechim

Os arquivos contendo os pontos de virada nos formatos usualmente utilizados pelos pilotos estão disponíveis no seguinte endereço eletrônico: http://soaringweb.org/TP/Erechim e https://www.soaringspot.com/en_gb/61-campeonato-de-voo-a-vela-do-sul-erechim1-2018/

4.2. Polígono de Provas

O polígono de provas será definido por NOTAM específico do Campeonato, com limites verticais a serem apresentados no briefing de abertura, e consta do anexo 04 destes Procedimentos Locais.

DADOS DE NOTAM SOLICITADO em 18/10/2018*

1 – LOCAL

a) Aeródromo: SSER (S 27°39’36”; W 052°16’34”)
b) Cidade: ERECHIM
c) Estado: Rio Grande do Sul
d) Datas: 24 de Novembro a 01 de Dezembro 2018
e) Hora Início: 09:00 UTC
f) Hora Término: 21:00 UTC
g) Duração: 8 dias consecutivos das 13:00Z ao Sun Set (SS)
h) Foto da área do aeródromo: (Anexo 2)

FLT GLD ACONTECERA 61° CAMPEONATO BRASILEIRO DE PLANADORES-ETAPA SUL NO POLIGONO COORD

COORDENADAS DO POLÍGONO DE PROVAS	
27º22'02"S	052º44'02"O
27º21'42"S	052º17'37"O
27º38'31"S	051º27'36"O
28º07'01"s	052º18'37"O
28º19'44"S	052º48'52"O
27º54'22"S	053º19'38"O

GND/FL100

*Sujeito à confirmação

5. BRIEFINGS E HORÁRIOS

Abertura do *grid*: 09:00 hs local

***Briefing*: 10:00 hs às 10:30 hs local**

Limite para formação do *grid*: 11:30 hs local

Primeira decolagem: a partir das 12:00 hs local

Nota: *Esses horários poderão ser modificados por motivos operacionais e meteorológicos, desde que observando sempre um tempo mínimo de 30 minutos entre o término do briefing e o horário da primeira decolagem.*

No caso de provas alteradas após a formação do “grid”, o horário da primeira decolagem será atrasada em 15 minutos.

5.1 Os *briefings* (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;

5.2 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 9.1 deste procedimento.

5.3 No início dos *briefings* diários, a partir do segundo dia de prova, serão mencionados os três primeiros colocados de cada classe na prova do dia anterior. Será facultada a palavra ao vencedor de cada classe para que compartilhe com os colegas a experiência do respectivo vôo;

6. REGISTRADORES, DOWNLOAD E ANÁLISE DE VÔOS

6.1 É de inteira responsabilidade dos pilotos

6.1.1 Providenciar os instrumentos (softwares, cabos, etc.) necessários ao processamento e análise dos registros de vôos contidos em seus Registradores de Vôo (FR) e/ou Gravadores de Posição (PR) no padrão IGC.

6.1.2 A Organização do Campeonato, com a finalidade de simplificar e agilizar a contagem de pontos solicita, na medida do possível, que os participantes forneçam seus vôos para **pontosfbvv@gmail.com**

6.1.3 Serão aceitos, além dos Registradores de Vôo (FR), os Registradores de Posição (PR) contidos no MANUAL ESPORTIVO FBVV 2016, desde que atendido o disposto no item 6.1.1 deste regulamento; Planadores “Self Launch” e “Sustainer” deverão obrigatoriamente utilizar FR.

6.2 Dos arquivos de Vôo e responsabilidades

6.2.1 Cabe a cada piloto enviar seu voo para **pontosfbvv@gmail.com** em até 30 minutos após o horário do pouso. O piloto que atrasar a entrega do vôo será penalizado conforme regras da FAI.

6.2.2 A Organização poderá solicitar de cada piloto, antes da realização do briefing da próxima prova, a entrega de vôo de um FR ou FR/PR reserva;

6.2.3 É de responsabilidade da Comissão de Pontos a verificação do traçado do vôo antes da publicação dos resultados não oficiais. Nenhum piloto pode ser prejudicado por falha da Comissão de Pontos em relação ao não cumprimento deste item;

6.2.4 A organização poderá aplicar as penalidades previstas no Manual Esportivo em caso de apresentação de Registradores de Vôo (FR) ou Gravador de Posição (PR) em condições que dificultem o processamento e análise dos vôos;

6.2.5 É de responsabilidade do piloto, zerar o tracklog dos GPS´s tipo Garmin e similares. Certos PR’s não fazem distinção entre dois vôos consecutivos, portanto, quando não zerados dificultam e eventualmente inviabilizam a análise do vôo do dia;

6.2.6 A Organização recomenda intervalo de gravação de 4 segundos, para fins de análise dos vôos

7. DAS PROVAS

7.1. Tipos de Provas

Serão marcadas os seguintes tipos de prova (Manual Esportivo 2018):
7.1.1. Prova de Velocidade – Por Áreas Indicadas;

7.1.2. Prova de Corrida em Circuito Único

7.2. Definições da Comissão de Provas

A Comissão de Provas 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 (Prova de Áreas);
• 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;

8. PROCEDIMENTOS

8.1. Geral

8.1.1 Poderá haverá limitação de espaço aéreo durante a competição. Por causa da implantação da ZIDA, em algumas provas poderá ser exigida a apresentação de um PLANO DE VÔO (PLN), conforme AIC N 16 / 17 de 04 AGO 17. Toda explanação a respeito do espaço aéreo aprovado ocorrerá no briefing de abertura do campeonato, conforme NOTAM.

8.2. Procedimentos de Pesagem

8.2.1 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.

8.2.2 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, TITULO V, Capítulo III – Do Comandante da Aeronave, Art. 166, e demais disposições em vigor.

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

8.2.3.1 A pesagem inicial será realizada em local definido pela organização nos dias 23/11/18, das 08:00 às 18:00 horas

8.2.4 A pesagem inicial será realizada com os seguintes procedimentos:

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

b) O planador deverá ser apresentado com a sua capacidade de lastro alijável, e/ou combustível no caso de motoplanadores, completamente preenchida, pára-quedas, baterias, rádios de mão, instrumentos especiais e outros itens portáteis utilizáveis em vôo.

c) 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.

c.1) O valor da soma dos pesos tomados na roda do trem de pouso e bequilha será anotado como Peso de Apresentação.

c.2) O Peso de Apresentação será comparado ao Peso Máximo de Handicap constante da Tabela de handicap do Sistema de Handicap da FBVV.

· 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 planilha Excel da FBVV.

· 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.

c.3) O planador será, em seguida, pesado conforme apresentado, item b) 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.

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

a) 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.

b) 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.

c) 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.

d) 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 sujeitos às penalidades previstas no item **9.3**.

e) 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.

f) 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.

8.3 Envergadura e Winglets

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

8.4. Procedimentos de rádio

8.4.1 A freqüência de rádio para a coordenação das provas será **124,25 MHz** e a freqüência para a coordenação das operações de reboque, lançamento e chegada será **123,45 MHz**.

8.4.2 Os pilotos que, durante o período de lançamento e a abertura da largada, estiverem em altura inferior a 600 m num raio 5 km do aeródromo sede do campeonato utilizarão a freqüência **123,45 MHz**.

8.4.3 É permitida a comunicação por rádio entre pilotos e entre estes e suas equipes, desde que não sejam feitas nas freqüências acima mencionadas.

8.4.4 Para fins de visualização e marketing televisivo, a direção do Campeonato poderá solicitar que alguns planadores levem a bordo micro câmeras e, ou transmissores de posição fornecidos pela mesma e regulados para terem um retardo de 15 minutos.

8.5. Procedimentos de Largada

8.5.1 Em princípio, para aumentar a segurança, a linha de largada terá 3 km de comprimento, perpendicular à linha que une o ponto de saída ao primeiro ponto de virada, sendo 1,5 km para cada lado.

A comissão de provas poderá optar por outro tipo de largada desde que previsto no Anexo A do Manual Esportivo da FBVV.

8.6. Procedimentos em Ponto de Virada

8.6.1. Provas de Velocidade Por Áreas Indicadas (AAT): Cada área será sempre um círculo de raio a ser definido pela Comissão de Provas. Círculos definidos pela comissão de provas que extrapolem o polígono de provas estendem o polígono até os limites desses círculos.

8.6.2. Prova de Corrida em Circuito Único (AST): Em princípio, os pontos de virada neste tipo de prova serão cilindros com raio de 500 metros (“Beer Can”).

8.7. Procedimentos de chegada

8.7.1 Em princípio, **será um círculo com raio de até 3 km (“finish ring”) a partir do ponto de chegada**. A altura mínima ao cruzar a borda do círculo é de 300 m e a prova estará concluída no ato do cruzamento. A penalização para chegadas abaixo dos 300 m é de 1 ponto/m abaixo do mínimo. **(Tabela 8.7 do anexo A do “FAI Sporting Code)**;

A comissão de provas poderá optar por outro tipo de chegada desde que previsto no Anexo A do Manual Esportivo da FBVV.

8.7.2 Os pilotos deverão informar via rádio (freqüência 123,45 MHz) a posição “ZZ, 5 minutos fora” informando se farão pouso direto ou passagem para entrada no tráfego.

8.7.3 Caso o diretor de provas considere o número de participantes elevado, comprometendo a segurança do campeonato, o raio do círculo poderá ser aumentado, para diminuir o tráfego em altas velocidades na vizinhança da pista.

8.8. Contagem dos Pontos

Os vôos e performance serão analisados pelo programa *SeeYou Competition*, que possibilitará a transferência de dados essenciais (Horário de Partida, Horário de Chegada, Distância Voada e sobrevôo correto de todos os pontos e/ou áreas das provas) para o Sistema de Contagem de Pontos da FBVV (Script SeeYou Competition/FBVV Versão 4).

8.8.1 Sistema de Pontuação
Será empregado o Sistema de Pontuação de 1000 Pontos, e será expressa em que o máximo de pontos disponíveis para cada dia seja 1000 pontos, conforme disposto no Manual Esportivo da FBVV

8.8.2 Handicap

Os handicaps serão fixos, e **será utilizada a Tabela de Handicap da Federação Francesa de Voo a Vela (FFVV) -** *"Règlement des compétitions FFVV",* contida no Manual Esportivo 2018, FBVV.

8.9. Esquema Operacional

8.9.1. Hangaragem

O Aeroclube dispõe de dois hangares, onde são hangarados os planadores, aviões e rebocadores próprios e de terceiros, com algum espaço disponível. Entretanto, caso necessário ou falta de espaço disponível, planadores visitantes de madeira terão prioridade para guarda nestes hangares, em detrimento de aeronaves metálicas ou de fibra do Aeroclube.

8.9.2. Área de Estaqueamento de Planadores e Rebocadores
Para os planadores e rebocadores visitantes, para os quais não for possível acomodação em hangar do Aeroclube (ou de particulares), existem áreas de estaqueamento nas proximidades do hangar, a serem definidos pela Organização. Caso seja necessário, outras áreas poderão ser estabelecidas pelo Aeroclube para acomodar as aeronaves excedentes.

8.9.3. Área de Lastreamento de Planadores

Esta área sera definida pela organização, aonde estarão disponibilizados pontos de lastreamento, com torneiras de jardim de ¾ pol.

8.10.4. Área de Estacionamento de Carretas

Área localizada próxima à antiga pista 09/27, ou a ser definido pela Organização

8.10.5. Circulação de Veículos e Pessoas

O trânsito de veículos e pessoas pela Área de Movimento (pista de pouso e pátios) do Aeroclube deve ser restrito ao mínimo indispensável, face às operações aéreas normalmente desenvolvidas pela Entidade e que só serão interrompidas por ocasião da organização do grid, decolagem e pouso dos planadores.

Assim, fica proibido o trânsito de veículos particulares nessas áreas (considerando como pátio apenas a parte principal do mesmo, exceto nos horários dedicados à operação exclusiva de planadores e rebocadores (2 janelas), que serão oportunamente divulgados.

Qualquer movimentação de planadores fora dos citados horários deverá ser feita a braço pelas respectivas equipes de apoio. Caso necessário para o lastreamento dos planadores, por exemplo, poderá ser solicitado o apoio do Aeroclube.

Dentro dos horários de operação exclusiva de planadores e rebocadores (janelas), será permitida a entrada de veículos particulares unicamente para a condução dos planadores para a organização do grid de decolagem e para a retirada dos mesmos da pista por ocasião do pouso.

Os veículos particulares que conduzirem planadores para a pista deverão lá permanecer até a última decolagem, devendo ser estacionados próximo ao abrigo de Cabeceira (14), até liberação para regresso à área dos hangares pelo Diretor da Prova, o que deverá ocorrer antes do fechamento da janela de tempo prevista para a decolagem. As movimentações que forem necessárias deverão ser feitas a pé.

Para a retirada dos planadores da pista por ocasião do pouso, o que deverá ocorrer dentro da segunda janela, os veículos particulares deverão ajudar na manobra, devendo, entretanto, executá-la o mais rápido possível, dentro dos parâmetros normais de segurança, atentando para outras aeronaves que estejam pousadas ou no tráfego para pouso.

8.9.6. Área de Desligamento

A área de desligamento dos planadores, em princípio, estará localizada sobre o Distrito Industrial, no Setor ``E`` do aeródromo, e será de no máximo 600 m de altura. Entretanto, deverá ser coordenada diariamente por ocasião do briefing, em função das condições meteorológicas predominantes.

8.9.7. Área de Lançamento de Cabos de Reboque

Os cabos de reboque deverão ser lançados à esquerda da cabeceira 14 ou à esquerda da cabeceira 32, conforme a pista em uso na decolagem.

8.9.8. Área de Acampamento

O Aeroclube não disponibilizará uma área para acampamento.

9. PUNIÇÕES E PENALIZAÇÕES

9.1 Briefing

As punições para competidores que desviarem o propósito dos *Briefings*, conforme citado anteriormente, serão aplicadas na seguinte seqüência:

• Advertência;
• Perda de 50 pontos da prova do dia;
• Perda de 100 pontos da prova do dia;
• Desclassificação da prova do dia;

9.2 Invasão de espaço aéreo e limites do polígono de prova

O piloto e ninguém mais são responsáveis pela a operação de seu planador e do equipamento de bordo. Voará sempre com a margem apropriada para evitar violações do limite de espaço aéreo e de altura, e levar em consideração os erros e as limitações de seu lugar, bem como todo seu equipamento de bordo.

9.2.1 Invasões de Espaço Aéreo / Polígono de Provas:

As invasões de espaço aéreo, tanto no sentido horizontal como no vertical, e dos limites do polígono de provas serão punidos. **(Tabela 8.7 do anexo A do "FAI Sporting Code)**;

9.3 Excessos de peso

Os planadores que forem flagrados acima de seu Peso Máximo de Handicap a partir de seu Peso Máximo de Controle, terão penalização de 2 pontos para cada kg excedente e poderão, a critério exclusivo da organização, serem submetidos a novo processo de pesagem inicial completo conforme item **8.2.4** acima.

No caso de reincidência, **a penalização aumentará. (Tabela 8.7 do anexo A do "FAI Sporting Code)**;

9.4 Excesso de envergadura

Os planadores que forem flagrados com envergadura acima do especificado em seu manual/TCDS, terão penalização de 1 ponto para cada centímetro excedente; (**Tabela 8.7 do Anexo A do "FAI Sporting Code"**)

9.5 Winglets

Os planadores que possuírem winglets não previstas no banco de dados da FBVV terão acréscimo de 1,0 ponto no índice de handicap, para efeitos de correção;

9.6 Acrobacias

Manobras acrobáticas **não serão permitidas** pela direção do Campeonato, e serão penalizadas em **100 pontos**; em caso de reincidência, os pontos do dia serão zerados.

9.7 Outras Penalidades

As penalidades aqui previstas serão aplicadas em conformidade e sem prejuízo ou isenção de outras penalidades previstas no **Anexo A do "FAI Sporting Code"**.

10. DISPOSIÇÕES FINAIS

10.1. As decisões não contidas neste regulamento, que forem aprovadas no briefing inicial, e as relativas à segurança estabelecidas nos subseqüentes, passam a fazer parte do presente regulamento.

10.3. Este regulamento poderá sofrer modificações a qualquer tempo em data anterior ao início das competições. A organização convida e incentiva os pilotos de planador, dirigentes e demais interessados a enviarem, via Planador Brasil, sugestões para seu aperfeiçoamento, indicando objetivamente os itens passíveis de alterações e a fundamentação para tanto.

10.3. Os casos omissos serão decididos pelo diretor do Campeonato, após esgotadas as determinações contidas no MANUAL ESPORTIVO da FBVV, ANEXO A do MANUAL ESPORTIVO e FAI Sporting Code, Section 3, Annex A .

11. ANEXOS

1. Anexo 01: LISTA OFICIAL DE PONTOS DE VIRADA

2. Anexo 02: FOTO AERODROMO SSER

3. Anexo 04: POLÍGONO DE PONTOS A SEREM USADOS NAS PROVAS

4. Anexo 05: CROQUÍ DO PÁTIO DO AEROCLUBE

5. Anexo 06: FOTO DO PÁTIO DO AEROCLUBE

FICHA DE INSCRIÇÃO

61° CAMPEONATO DE VOO A VELA DO SUL (24/11 a 01/12/2018)

A.- Nome de Guerra:_____
Nome:_____
Tel. Celular:_____Tel. Residencial:_____
End:_____
Cidade:_____Cep:_____
Clube que representa:_____Código ANAC:_____

Planador tipo:_____Prefixo:_____Marcas de competição:_____
Classe:_____

Marca e Modelo do FR principal:_____N.de série:_____
Marca e Modelo do FR backup:_____N.de série:_____

Para pagamento de R$_____,_____referente à inscrição segue em anexo:

Marque com X sua opção)
( ) Copia de deposito ou TED/DOC realizado

( ) Cheque nominal e cruzado enviado via Correios

B.- DECLARO QUE:
B.1- Estarei a disposição da "Organização" (conforme Manual Esportivo) para colaborar com a organização do Campeonato.

B.2- Validade da documentação pessoal/planador:
• Licença esportiva FBVV :_____/___/____N.º: _____
• Habilitação Técnica :_____/___/_____N.º: _____
• Exame médico :____/____/_____
• IAM/RIAM do planador :_____/____/_____
• Seguro do planador :_____/___/_____

B.3- Respeitarei na íntegra o regulamento que rege este evento e o Código Brasileiro de Aeronáutica (CBA), bem como o aplicável na prática normal do Voo a Vela, isentando de responsabilidade a Organização e a FBVV, sobre qualquer dano físico ou material que eu venha sofrer, no período da competição.

Local:_____Data: ____/____/

_____
Assinatura do COMPETIDOR

Obs.: A inscrição no local do Campeonato será possível até as 18:00h do dia 23/11/2018, no valor de **R$ 750,00** para as Classes Open/Racing e **R$ 600,00** para as Classes Clube/KW-1, e não isenta o piloto da participação na "Organização".