



Regulamento Geral do Campeonato Paulista de Voo Livre – Asa Delta - 2009

1. Toda etapa do Campeonato Paulista será constituído por duas categorias: ELITE e ASCENDENTE.
2. Serão considerados pilotos da categoria ELITE os 10 (dez) primeiros pilotos do ranking no ano anterior, além de todo piloto que já tiver integrado a Equipe Brasileira em competições oficiais e/ou que já tenha sido campeão brasileiro ou campeão paulista ELITE OU ASCENDENTE, mesmo que não esteja entre os 10 (dez) primeiros do ranking Paulista. Pilotos nível IV participarão na categoria ELITE.
3. ASCENDENTE são todos os pilotos que participam do Campeonato Paulista e que não estejam incluídos no item 2.
4. Os pilotos inscritos na competição, categoria ELITE e ASCENDENTE disputarão os prêmios e colocações do evento, cada qual em sua categoria.
5. Em caso de premiação em dinheiro, fica definido que pelo menos 20% do total distribuído, caberá a categoria ASCENDENTE e será distribuído de acordo com as melhores colocações desta categoria.
6. Todo piloto que iniciar o ano na categoria ASCENDENTE, poderá disputar nesta categoria até o final da temporada, mesmo que após alguma etapa realizada esteja entre os 10 (dez) melhores do ranking paulista.
7. Todo piloto da categoria ASCENDENTE passará automaticamente para a categoria ELITE sempre que terminar a temporada entre os 10 colocados no ranking paulista, se conquistar o título de campeão paulista da categoria ASCENDENTE ou se avançar de nível III para nível IV de acordo com o regulamento de credenciamento, no ano seguinte participará da categoria ELITE.
8. A comissão organizadora será composta pelos pilotos Ricardo Campanha, Antonio Ronaldo Visnadi e Carlos Gomes. São necessários dois votos para exclusão de um dos membros dessa comissão e também para inclusão de um substituto.
9. A comissão deve apresentar o calendário de competições antes do início da primeira etapa. Caso seja necessário, para o bom andamento e manutenção de alto nível técnico e competitivo, a comissão poderá alterar, incluir ou excluir etapas do calendário.
10. A temporada do campeonato paulista é considerada pelo ano, e não pelo ranking corrido, ou seja, a temporada de 2009 será formada por todas as etapas que acontecerem dentro deste ano.
11. O número mínimo de inscritos para que a etapa seja validada é de 5 (cinco) pilotos.
12. É obrigatório o uso, por parte de todos os pilotos e em todas as provas, de capacete (de preferência integral), pára-quedas de emergência, um sistema duplo de engate (que permita desengate rápido no caso de acidente) e rádio transmissor para comunicação entre a organização e o piloto. A organização solicitará aos pilotos reservarem uma frequência para ser utilizada em emergências.
13. É obrigatória a apresentação da carteira de piloto desportivo da Associação/Federação Estadual ou ABVL, todas dentro do prazo de validade. Pilotos que não cumprirem este item não participarão da competição.
14. O valor da inscrição para cada etapa não poderá ser superior a R\$ 80,00 (oitenta reais).
15. O horário para marcação de vôos e o local do QG serão divulgados no primeiro briefing da competição. Os pilotos deverão obrigatoriamente apresentar seu GPS para marcação do vôo.
16. O piloto que não pagar sua inscrição com pelo menos 30 minutos de antecedência do briefing do dia, não terá os waypoints da prova carregados.
17. O piloto que não marcar seu vôo no horário determinado, sem apresentar uma justificativa plausível, terá o seu vôo anulado.
18. É facultado o uso de equipamentos de apoio ao vôo, tais como altímetros, variômetros e é vetado o uso de equipamentos de propulsão.
19. Lastros ejetáveis, só se forem dispersíveis, água ou areia fina. Cintos e pesos que não possam ser acessados durante o vôo são considerados como carga e são permitidos.
20. Para provas com decolagem de reboque deverá ser apresentado no momento da inscrição, um adendo a este com as características e normas pertinentes a tal.
21. A única responsabilidade da Comissão Técnica eleita pelos pilotos inscritos para a etapa é reunir-se na decolagem para a escolha da prova do dia (pilões, gol e horários de janela de decolagem e portão de partida). Somente esta comissão ou o Juiz Geral poderão decidir a prova.
22. Após receber a escolha da prova, e até 15 minutos antes da abertura da janela, o Juiz Geral deverá fazer um briefing para divulgar esta escolha, preencher uma ficha constando as características da prova e de preferência preparar um quadro de avisos na área de decolagem para informar os pilotos. É obrigação do piloto inteirar-se da prova do dia.
23. Os pilotos deverão respeitar o corredor de decolagem. O Juiz Geral e os Juizes de Rampa darão instruções para a correta distribuição das asas nos locais de montagem. O Juiz Geral tem autoridade para desclassificar e/ou penalizar em pontos o piloto que insistir em permanecer no corredor de decolagem.
24. Cabe ao Juiz Geral indicar nomes para formar a comissão técnica.
25. Tendo decolado um só piloto, não poderão ser feitas modificações na prova.
26. O GPS é utilizado como a única evidência para comprovação do vôo.
27. Apenas alguns modelos de GPS são aceitos para marcação de vôo. Cabe ao Juiz permitir ou não a sua utilização para comprovação do vôo. As configurações do GPS são responsabilidade do piloto.
28. Na marcação dos vôos, os pilotos deverão entregar seus GPS para análise, que será prontamente devolvido, com a confirmação ou rejeição do registro do vôo.
29. Para ser considerado válido, o track log do GPS deve conter no mínimo dois minutos de dados, e no mínimo 5 pontos contínuos antes e depois de qualquer pilão e starting gate. Todos os pontos devem apresentar marcação de data e hora

- válidas e consistentes com os demais pontos. São considerados pontos contínuos aqueles que não tem mais do que trinta segundos de diferença ao seu predecessor.
30. É obrigação do piloto verificar que seu GPS está operacional, inclusive com relação à carga de pilhas, e configura-lo de acordo com as especificações fornecidas pela Organização.
 31. Para comprovação da largada nas provas de "janela aberta com portão de partida", o portão será um círculo virtual, com raio e centro em local a ser divulgado nos briefings das provas, podendo haver até quatro intervalos entre a abertura e o fechamento do portão.
 32. O tempo de start do piloto será considerado como o último momento em que ele entrar ou sair do círculo, conforme a determinação do briefing da prova do dia, antes de completar qualquer outro objetivo da prova. A não comprovação do horário de largada, ou última saída/entrada do start antes do horário previsto para a primeira largada, acarreta a perda do voo ao piloto, pontuando apenas com a distância mínima.
 33. Para comprovar um pílão, o registro do GPS deverá indicar que o piloto passou dentro de um círculo com raio de no máximo 400 metros, com centro na coordenada fornecida pela organização. É obrigatório que o registro do GPS do piloto mostre pelo menos um ponto dentro do círculo, ou que, a reta traçada por dois pontos, separados no máximo por 30 segundos, passe dentro do círculo.
 34. A organização poderá indicar marcos de referência próximos às coordenadas, no entanto, o ponto de contorno será considerado sempre a coordenada fornecida.
 35. No caso do não cumprimento de um objetivo, a distância voada será considerada como o ponto mais próximo que o piloto tiver chegado do objetivo.
 36. As marcações do local de pouso deverão ser feitas através do GPS. Está será a única forma aceita para marcação do voo.
 37. No GOAL será usado o sistema de faixa ou raio virtual, neste caso, o fechamento do tempo de voo será feito pelo GPS, com base na coordenada fornecida e uma faixa imaginária com até 400 metros ou raio de até 2 km para cada lado desta coordenada, posicionada perpendicularmente à trajetória da última perna da prova.
 38. Nos casos em que a etapa ocorrer simultaneamente e em conjunto com o campeonato brasileiro, carioca ou super race e seus organizadores estiverem fazendo a pontuação e organização, serão adotados os critérios apresentados por eles para marcação e pontuação dos voos.
 39. Para uma prova ser válida é necessário que a janela fique aberta no mínimo pelo tempo calculado pela quantidade de pilotos presentes na rampa vezes um minuto e que no mínimo 30% desses tenham decolado.
 40. A pontuação das provas obedecerão os critérios mostrados na fórmula GAP, conforme normas publicadas pela FAI
 41. É responsabilidade do piloto estar com a asa e os equipamentos de segurança e bom estado de conservação, voar de forma segura, respeitando as normas de segurança e de tráfego aéreo. Pilotos que não respeitarem tais requisitos ou envolvidos em colisões poderão ser penalizados. Em função da gravidade da falta, a penalidade poderá ser em pontos perdidos, em desclassificação da prova ou em desclassificação da competição.
 42. Por razões de segurança, os pilotos deverão seguir uma rotação obrigatória nas térmicas ao redor da decolagem (dias pares=direita, dias ímpares=esquerda).
 43. Uma asa chegando a uma térmica deve entrar no mesmo sentido de rotação estabelecido pelo primeiro piloto que ali chegou, independentemente da posição ou diferença de altura entre eles.
 44. Acrobacias e rasantes durante as provas são proibidos.
 45. Pilotos que se apresentarem para decolar sob efeito de medicamentos, drogas ou álcool serão proibidos de decolar para a prova e serão desclassificados da competição.
 46. O Juiz Geral só tem o poder de cancelar ou interromper uma prova depois de alguns ou todos os pilotos terem decolado, por falta de condições de segurança de voo. Esta decisão poderá ser tomada somente em face de situações impróprias de decolagem e/ou voo para o nível de experiência dos pilotos concorrentes e que possam colocar em risco a segurança dos mesmos. A decisão deverá ser anunciada na decolagem e na área de pouso.
 47. A prova é considerada interrompida se, no mínimo, já estiver decorrido uma hora da abertura do start ou se um piloto tenha completado a prova. Neste caso, serão computados os pontos dos pilotos até o horário da interrupção da prova.
 48. O Juiz geral e seu staff não têm a obrigação de informar pessoalmente a todos os pilotos sobre o cancelamento ou interrupção da prova. Esta informação será dada na frequência de emergência.
 49. Nenhuma pontuação será calculada ou divulgada se a prova for cancelada.
 50. Os acidentes ocorridos com as asas durante a competição deverão ser comunicados ao Juiz Geral e imediatamente providenciado seu conserto. Qualquer parte substituída deve apresentar as mesmas características originais de fabricação.
 51. As asas poderão ser substituídas durante a competição, desde que o Juiz Geral seja notificado.
 52. Protestos serão aceitos, 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.
 53. Os protestos deverão ser encaminhados ao Juiz Geral que deverá complementá-lo com sua opinião e serão julgados por comissão composta por 3 (três) competidores, eleitos pelo Juiz Geral, especificamente para isso.
 54. Não cabem quaisquer reclamações ou protestos por desconhecimento da prova ou falta de comprovação do voo.
 55. O Juiz Geral tem o poder de desclassificar pilotos e/ou aplicar penalizações em pontos se eles não seguirem as normas aqui estabelecidas ou mostrarem atitudes antiesportivas contra outros pilotos, assistentes, autoridades ou público em geral.
 56. O Juiz Geral também pode aplicar penalizações ou desclassificar pilotos por manobras perigosas em voo, voos não condizente com o evento ou por demonstrar inabilidade técnica.
 57. Os organizadores do evento, Juiz Geral, Juiz(es) de Rampa assim como qualquer pessoa sob o comando destes, incluindo auxiliares de decolagem (ao "dar cabo" na rampa), excluem-se de qualquer responsabilidades por imperícias e/ou acidentes que por ventura venham a ocorrer com os pilotos ou provocados por eles a terceiros. Os pilotos assumem seus próprios riscos.
 58. Qualquer regulamento adicional será notificado no primeiro briefing e fará parte integrante deste.
 59. 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.

60. Para a definição do Ranking Paulista de 2009, será utilizada a seguinte tabela de descartes de provas:

Provas válidas descartes vôos válidos

21	6	15
20	6	14
19	6	13
18	5	13
17	5	12
16	4	12
15	4	11
14	4	10
13	4	9
12	3	9
11	3	8
10	3	7
9	2	7
8	2	6
7	2	5
6	1	5
5	1	4
4	0	4
3	0	3
2	0	2
1	0	1

61. Os casos omissos serão resolvidos pela Comissão Organizadora do Campeonato Paulista 2008.

62. Este regulamento substitui os anteriores.