

## **1. INSCRIÇÃO**

### **1.1 Hora/Data**

Data: 06/09/2008(sábado)  
Horário: das 19hs as 22hs.  
Local: Teatro Municipal  
Obs.: Levar o GPS para upload dos waypoints

### **1.2 Kit Pilotos**

Os pilotos inscritos receberão um kit com camiseta do evento, mapa, crachá de identificação.

### **1.3 Coquetel de Abertura**

Será realizado no Teatro Municipal, dia 06/09/2008, às 20hs.

### **1.4 Identificação dos Pilotos**

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

### **1.5. Inscrição**

Pela Internet no site [www.picodogaviao.esp.br](http://www.picodogaviao.esp.br) a partir do dia 14/04/2008

## **2. QG / TRANSPORTE / RAMPA**

### **2.1 QG**

Será informado diariamente durante o briefing da prova, podendo ser adotado lugares diferentes para cada dia. É de *responsabilidade do piloto* tomar conhecimento do local escolhido para o referido dia.

### **2.2 Transporte para Rampa**

As Vans/Kombis com destino a rampa sairão diariamente do prédio da Prefeitura Municipal

Os pilotos devem estar até às 09:00h no local. Com a apresentação do crachá e dirigir-se a uma das Vans/Kombis. Durante a competição os transportes e resgates oficiais somente poderão ser utilizados pelos pilotos inscritos. É obrigatória a apresentação do crachá de identificação para acesso. *Participantes que perderem a hora deverão contratar transporte particular para se deslocar à rampa.*

### **2.3 Decolagem**

É obrigatória a assinatura da lista de presença diariamente antes da decolagem.

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

### **2.4 Pouso e Resgate**

É obrigatório o reporte de pouso em segurança na frequência da organização. Caso o piloto não consiga se comunicar por rádio, deve reportar seu pouso em lista no QG da competição, imediatamente após chegar à cidade. Horários e locais de saída dos caminhões de resgate serão informados no briefing da prova do dia.

### **2.5 Segurança**

Haverá uma equipe de bombeiros, ambulância, UTI Móvel e médico na decolagem.

## **3. REGULAMENTO TÉCNICO**

### **3.1 Regulamento Operacional**

#### **3.1.1 Regras de Tráfego Aéreo**

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

#### **3.1.2 Dano ao Parapente**

Qualquer dano grave a um equipamento deve ser informado aos organizadores sem demora, e o equipamento pode ser então reparado. Quaisquer substituições devem obedecer rigorosamente às especificações originais. O Diretor de Prova pode permitir que o equipamento seja substituído (temporariamente ou permanentemente) por causa de danos, perda ou roubo. Neste caso, o equipamento só poderá ser substituído por:

Um parapente de marca e modelo iguais ao original, ou

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

#### **3.2 Segurança de Vôo**

##### **3.2.1 Comportamento Perigoso**

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

*A organização, por motivo de segurança, se reserva no direito de excluir o piloto que julgar não possuir condições técnicas para a participação da competição, bem como, estar utilizando equipamento que não condiz com sua habilidade e/ou tempo de vôo.*

### 3.2.2 Capacete e Reserva

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

### 3.2.3 Tráfego Aéreo

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

Um parapente chegando a uma térmica deve girar na mesma direção que os que já estão nela, independente da sua altura. Todos os dias será informado no briefing o sentido de rotação da primeira térmica, que deverá ser obedecido por todos os pilotos.

### 3.2.4 Vôo em Nuvens

É proibido voar dentro de nuvens. É caracterizado que um piloto voou dentro da nuvem quando ele ou qualquer parte do seu equipamento desaparece da vista dos pilotos próximos. O piloto que voar dentro de uma nuvem terá os seus pontos do dia zerados, mesmo que tenha demonstrado a intenção de não entrar dentro da nuvem.

### 3.2.5 Suspensão, interrupção e cancelamento da prova

O Diretor de Prova pode cancelar uma prova antes de qualquer competidor ter decolado, se as condições mostrarem-se perigosas. Se a decolagem for suspensa apenas por um período de tempo, o Diretor pode recomeçá-la quando achar que as condições tornaram-se seguras.

O Diretor de Prova pode suspender ou interromper uma prova após a decolagem de um ou mais pilotos apenas em casos de emergência, onde a continuação da prova colocaria em risco a segurança dos competidores. Se a prova for interrompida, o gol será fechado nesta hora, e a pontuação dos pilotos será determinada pela posição indicada no GPS na hora em que a prova foi interrompida. O Diretor de Prova pode cancelar a prova, se ele decidir que esta é a melhor opção. No caso de cancelamento, não será feita apuração dos pontos.

### 3.2.6 Lastro

O piloto pode carregar apenas lastro dispersível, na forma de água ou areia fina. Um piloto deve evitar alijar o lastro a qualquer momento em que possa afetar outros competidores ou o público em geral.

### 3.2.7 Protesto

No ato da inscrição será levado ao conhecimento dos pilotos os membros (três) da comissão de protesto. Esta comissão será soberana e decidirá pela execução ou não do objeto protestado. Pilotos que julgarem ter sido prejudicado por outros pilotos, bem como pelo regulamento vigente, pode apresentar seu protesto à comissão, mediante pagamento de **R\$1.000,00 (em dinheiro)**, em um prazo máximo de 02(duas) horas após a **divulgação oficial do resultado**, sendo este valor devolvido, caso o protesto julgado seja considerado procedente.

## 3.3 Provas

### 3.3.1 Categoria Serial e Open

#### 3.3.1.1 Validade da Prova

Ocorrendo pelo menos uma prova, o Andradas International Cup será validado.

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

#### 3.3.1.2 Briefings

Diariamente haverá um "briefing" realizado pelo Diretor de Provas, o qual colocará os detalhes da prova do dia no quadro. **É de inteira responsabilidade do piloto o seu conhecimento.**

#### 3.3.1.3 Montagem do Parapente

Deverá ser criado e respeitado um setor de decolagem para cada rampa. O Juiz Geral e os Juizes de Rampa darão instrução para correta distribuição dos parapentes no setor de decolagem. Não é permitida a presença de pilotos na área de decolagem, salvo quando auxiliando a decolagem de outro. Não há limites para tentativas dentro do tempo determinado para janela. O Diretor de Provas tem autoridade para penalizar em pontos o piloto que insistir em ficar no setor de decolagem em 10% da pontuação do dia, de forma cumulativa, em caso de reincidência.

#### 3.3.1.4 Sistema de Decolagem

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

A janela só será aberta pelo Juiz de Rampa, em condições supostamente seguras.

Os pilotos interessados em decolar deverão se apresentar ao Juiz de Rampa, manifestando este desejo, cabendo a ele a tarefa de compor a lista de decolagem, ou se assim preferir deixar que a decolagem transcorra livremente. A prova não será válida se nenhum piloto decolar. Cabe ao Juiz Geral estipular a hora de abertura da janela e a hora limite para que esta seja fechada, podendo haver prorrogação em caso de fechamento por motivo de segurança. A reposição do tempo de fechamento da janela, será correspondente a interrupção, sendo que as 16:00hs, ocorrerá o fechamento obrigatório da janela, tendo ou não sendo cumprida a janela mínima. A prova só será válida se a janela mínima for cumprida.

**Só é permitida uma decolagem durante a abertura da janela, sendo que esta regra será fiscalizada por meio dos fiscais de decolagem e/ou denúncia de outros pilotos.**

#### 3.3.1.5 Distância Voada

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

#### 3.3.1.6 Comprovação de Vôo e Objetivos

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

**Informamos que para agilizar o processo de marcação de vôo, que durante a inserção dos waypoints da competição, serão apagados todos os waypoints da memória do GPS, mantendo apenas os waypoints da competição.**

#### 3.3.1.7 Starting Gate

Para validar o seu início de prova o competidor deverá cruzar, após o horário de abertura do starting gate, o limite de um cilindro de raio e centro na coordenada informada no briefing, na direção indicada (saindo ou entrando). Para comprovar que

o piloto estava dentro deste cilindro, o tracklog do seu GPS deve mostrar pelo menos um ponto dentro (ou fora) deste círculo.

#### **3.3.1.8 Pilões**

Para comprovar que o piloto completou um pilão, o tracklog do seu GPS deve mostrar pelo menos um ponto dentro de um cilindro de 400 metros de raio e centro na coordenada informada.

#### **3.3.1.9 Gol**

A organização colocará uma faixa na posição do ponto informado para o gol. Os pilotos devem obrigatoriamente cruzar esta faixa. Na impossibilidade de se instalar a faixa no local determinado, o Waypoint será validado como faixa. Se o piloto cruzar a faixa de gol e tiver seu pouso anotado pelo Juiz de Pouso, mas o seu GPS não demonstrar o tempo de entrada no gol, o piloto terá os pontos calculados usando para o piloto o tempo do último piloto a chegar ao gol.

#### **3.3.1.10 Pontuação**

A pontuação do piloto será em função da performance relativa de todos. Será utilizado como fórmula de pontuação o sistema GAP.

#### **3.3.1.11 Juiz Geral**

Pelo Juiz Geral e Organização será escolhida a prova do dia.

## **4. UTILIZAÇÃO DO GPS**

### **4.1 Modelos aceitos**

São aceitos para comprovação de vôo apenas GPS da marca Garmin, Aircotec, Brauniger, Logger, Loggit, Tracklogger, MLR, Sol, Compeo, Flytec e Digifly.

Pilotos com GPS da marca Garmin, Brauniger, MLR e Flytec não necessitam trazer seus cabos de comunicação. Pilotos que tenham outros modelos deverão trazer seus cabos na marcação de vôo. Quaisquer outros modelos deverão ser apresentados previamente à Organização, que poderá ou não permitir a sua utilização para comprovação de vôo.

### **4.2 Validade dos dados**

Para ser considerado válido, o track log do GPS deve satisfazer as seguintes condições:

Deve conter no mínimo 2 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 30 segundos de diferença ao seu predecessor.

### **4.3 Critério de checagem**

O track log deve mostrar, para cada pilão e para o starting gate, pelo menos um ponto dentro de um cilindro do raio definido, e com centro na coordenada fornecida pela organização.

Os raios de Starting Gate e Waypoints serão definidos na prova do dia, podendo variar de uma prova para outra.

### **4.4 Configuração do GPS**

Configure o seu GPS para utilizar o formato ddo mm.mmm' e o Map Datum WGS 84. (estas configurações estão em Setup / Navigation). A lista de coordenadas está neste formato, e a ficha de marcação de vôo deve ser preenchida neste padrão. Insira a lista oficial de coordenadas de pilões, gols e starting gates no GPS. Você pode também apresentar seu GPS no dia da inscrição para que a organização transfira automaticamente todos os dados para você. Coloque o intervalo do track log para marcação por tempo, e configure o intervalo de tempo suficiente para cobrir toda a prova, com folga. Para calcular este tempo, divida o tempo que você prevê para a prova pelo número de pontos do seu GPS. Como regra básica, pode-se utilizar 20 segundos nos GPS Garmin 12, 12XL, III, III+; 10 segundos nos modelos 12map, 12CX e summit; e 30 segundos nos outros modelos.

**Atenção:** Não deixe o GPS configurado para marcação automática do track log. Deve ser configurada a marcação por tempo. Configure o GPS para gravar os dados de track log, e coloque o tipo de gravação para cobertura (Wrap) e não enchimento (Fill).

Antes de todas as provas, zere o track log. Logo que pousar, desligue o GPS e traga seu GPS para a marcação do vôo.

**Atenção:** *Verifique sempre antes da decolagem a carga das baterias do seu GPS. Não é recomendável a utilização de baterias recarregáveis.*

## **5. PROGRAMAÇÃO**

### **Sábado (06/09/08)**

20:00hs Coquetel, Inscrições e Credenciamento

21:00hs Confraternização Geral do III Andradas International Cup

### **Domingo (07/09/08) à Sábado (13/09/08)**

Início da Competição

09h00 Saída das Vans/Kombis para a decolagem

20h00 Término do horário para reportar o pouso\*

18h00 às 21h00 marcação dos vôos.

21:00hs do dia 13/09/2008, premiação (local a definir)

O local de marcação do Vôo será informado diariamente no briefing da prova.

É de responsabilidade do piloto o seu conhecimento.

## **6. PREMIAÇÃO**

### **6.1 Categorias**

Serão premiadas conforme classificação geral de cada categoria:

Categoria Serial

Concorrem equipamentos DHV 1, 1-2, 2, e 2-3  
Não, concorrem equipamentos de Competição  
Categoria Open  
Concorrem equipamentos DHV 1, 1-2, 2, e 2-3 e Competição

### **6.2 Descarte**

Não existe descarte para a competição, sendo que o resultado é formado pela somatória dos pontos obtidos nas provas válidas.

### **6.3 Entrega de Prêmios**

O prêmio (*dinheiro e troféu*) será entregue *apenas ao piloto presente* a Cerimônia de Premiação, não cabendo ao mesmo qualquer tipo de reivindicação futura do mesmo.

## **7. DISPOSIÇÕES GERAIS**

- No ato da inscrição, os pilotos poderão ter checado e solicitadas informações referente DHV (classificação) do equipamento.
- Tolerância máxima no horário da saída das Vans/Kombis será de 15 minutos. Os pilotos que perderem o transporte de Translado, deverão utilizar transporte particular.
- Não será permitida a decolagem de pilotos não inscritos(avisem seus amigos).
- No Ônibus/Van de resgate, existirá uma lista com os pilotos inscritos. Não será permitido o acesso de pilotos free fly nos veículos de traslado e resgate.
- *É obrigatória a marcação de voo diariamente, independente da colocação, sucesso, ou resultado obtido pelo piloto durante o dia de competição. A não marcação do voo acarretará em uma penalidade/perda no valor de 20% dos pontos ao resultado final da competição.*
- *Diariamente, somente apague seu tracklog após a divulgação oficial dos resultados, e antes do início da próxima prova do dia.*
- Diariamente é informado no quadro de prova os locais de marcação de voo, bem como a prova do dia. É de responsabilidade do piloto tomar conhecimento de possíveis alterações que podem ocorrer nos dias de competição. Não se deixe levar por informações de terceiros. As informações corretas são as contidas no quadro de prova.
- *Ficando comprovado que algum piloto emprestou, cedeu ou deixou piloto não inscrito como portador de seu crachá de identificação, com o intuito de ludibriar a fiscalização, o mesmo perde 20% dos pontos ao resultado final da competição.*
- *É obrigatório o uso do adesivo de identificação (numeral) no capacete, sendo este, a credencial para acesso a área de decolagem.*
- A partir do primeiro dia de prova válida a Organização pode estabelecer um critério de decolagem favorecendo e priorizando a decolagem dos primeiros 15(quinze) pilotos do Ranking Nacional vigente. A partir do segundo dia de prova, o critério de escolha para a preferência de decolagem passará a ser o resultado da competição corrente, e assim sucessivamente até o final da competição, dando sempre prioridade as 15(quinze) primeiros colocados.
- Todos pilotos devem ingressar na área de decolagem pelo portal de acesso, dando seu número de inscrição. O não cumprimento desta regra, será considerada falta grave, resultando na perda dos pontos obtidos no respectivo dia da inflação.
- É de inteira responsabilidade do piloto tomar conhecimento de qualquer alteração das provas, seja ela de percurso e/ou horários. Havendo alteração, esta será feita no Quadro de Prova e no sistema de som da competição.
- Não é permitida a Transferência de Inscrição(titularidade). O piloto desistente pode utilizar a inscrição no ano seguinte, desde que informe oficialmente este ato com 30 dias de antecedência ao início da competição.