

REGULAMENTO

1ºEncontro F2F Amendoeira

2025

Organização:

Forme 2 Fly

Prefácio

O presente Regulamento é uma transcrição adaptada de “Rules for BGA Rated Competitions” ao 1º Encontro F2F, permitindo de uma maneira fácil a sua interpretação por todos os pilotos, sejam mais ou menos experientes nos aspetos diversos da competição do voo à vela.

A Comissão Executiva da Competição que integrará obrigatoriamente um representante dos pilotos, decidirá maioritariamente as tarefas de voo diárias, fará a análise dos registos de voo, analisará os protestos e elaborará as listas de classificação diárias, geral e final.

PRESIDENTES DE HONRA

Presidente da Direção da Forme 2 fly

Sr. Carlos Rosales

COMISSÃO ORGANIZADORA

Forme 2 Fly

COMISSÃO EXECUTIVA DA COMPETIÇÃO

Director:

Director de Tarefas:

Meteorologista:

Analista de Voo/Pontuações:

Chefe de Grelha:

Representante dos Pilotos (*a designar diariamente*)

ÍNDICE

Prefácio	2
Presidentes de Honra e Comissões	3
Índice	4
Observações Preliminares	5
Director de Competição	5
Cancelamentos	5
Acesso de Pilotos	6
Inscrição	6
Identificação da Aeronave	7
Classes de Competição	7
Peso total da aeronave	7

Segurança	7
Briefing Diário e Tarefas	8
Briefings Adicionais	8
Lançamentos	9
Adiamento ou Cancelamento da Tarefa	10
Verificação do Voo	11
Partida	13
Tarefas	13
Pontos de Volta	14
Chegada	15
Espaço Aéreo	15
Acidentes e Danos na Aeronave	16
Rádio	16
Ajudas Externas	16
Doping	17
Voo Dentro de Nuvens	17
Procedimentos de Segurança	17
Aterragem Fora	18
Pontuação	18
Segunda Tentativa	19
Protestos	19
Mínimo para Validar um dia de Competição	20
Moto-Planadores	20
Lista de Penalizações	21
Classificação Final	21
Local e Datas do Troféu	21
Tabela de Handicap (Anexo 2)	22
Tabela de Penalizações (Anexo 1)	23

1-OBSERVAÇÕES PRELIMINARES

1.1 Texto: Está no espírito deste Regulamento, que as palavras e expressões “dever”, “ter de” e “não deve” indicam exigências mandatórias e “pode” o que é permitido.

1.2 Unidades: Velocidades em Kms/h

Velocidade do vento em Kms/h

Direcções e Radiais em graus verdadeiros

Distâncias em metros e Km

Altura em metros acima da altitude do aeródromo

Altitude em metros acima da altitude do mar

1.3 **GPS Datum WGS 84**

2 - DIRECTOR DE COMPETIÇÃO

O Director de Competição deverá estar presente em todas as fases da competição assegurando o eficaz desenvolvimento da mesma e a sua realização em completa segurança.

Se por razões de “força maior” justificada e aceite o não poder fazer é substituído pelo Chefe de Grelha da Competição e no impedimento deste pelo Director de Tarefas.

3 - CANCELAMENTOS

Depois das inscrições serem aceites e pagas, as mesmas não poderão ser canceladas, excepto por “razões de força maior” aceites pela Comissão Executiva da Competição.

4 - ACESSO DE PILOTOS

4.1 Todos os pilotos comandantes de aeronave, devem ser possuidores duma Licença aeronáutica correspondente válida e correspondente certificado medico.

4.2 Os pilotos estrangeiros poderão entrar na competição integrando as suas classificações as Listas Diárias, Geral e Final de Classificações.

4.3 Acesso de Equipas

Dois ou mais pilotos poderão competir com a mesma aeronave.

Os pilotos não podem competir em mais do que uma aeronave na mesma tarefa.

4.4 Uma aeronave bi-lugar pode ser voada por uma equipa de acordo com o ponto 4.3 e deverá ser declarado previamente à Comissão de Competição, a composição da equipa.

5 - INSCRIÇÃO

5.1 Boletim de Inscrição

Deverá ser completamente preenchido e qualquer mudança ou alteração deverá originar o preenchimento de novo boletim.

5.2 Deverá ser enviado à Comissão Executiva, nos prazos nele expressos acompanhado da forma de pagamento elegida.

5.3 A Comissão Executiva enviará ao concorrente da forma mais expedita o Regulamento de Competição, já anteriormente publicitado e confirmação da inscrição.

6 - IDENTIFICAÇÃO DA AERONAVE

6.1 As aeronaves deverão ostentar a identificação conforme a legislação aeronáutica do País da sua matrícula.

6.2 Adicionalmente poderão ostentar uma identificação de competição.

7 - CLASSES DE COMPETIÇÃO

7.1 Todas as classes de planadores e moto-planadores são admitidos.

7.2 Será utilizada a Tabela de Handicap (em anexo)

8 - PESO TOTAL DA AERONAVE

O máximo de peso da aeronave à descolagem deve ser inferior :

- Ao limite certificado pelo fabricante.
- Na classe standard e 15 metros - 525 Kg
- Na classe 18 metros - 600 Kg
- Na classe Open - 750 kg excepto nos bi-lugares com motor incorporado - 850 Kg.

9 - SEGURANÇA

Em cada dia de competição serão designados até 3 pilotos para avaliação das possíveis infracções à segurança de voo, alheios aos incidentes, que em conjunto com o Chefe de Grelha da Competição, Director de Tarefas e Director de Competição, que terá voto de qualidade, decidirão as medidas a tomar e penalizações.

10 - BRIEFING DIÁRIO e TAREFA

Em todos os dias de treinos e competição haverá um briefing pelas 09:30h, ou em hora previamente anunciada, que incluirá:

- Classificações do dia anterior.
- Relato sucinto pelo piloto 1º. Classificado no dia, do que de mais relevante ocorreu.
- Relato sucinto de outros factos relevantes.
- Previsão meteorológica
- Apresentação da Tarefa e da Tarefa alternativa (por escrito)

- Restrições do espaço aéreo e zonas perigosas que possam afectar a competição. NOTAM.
- Hora de formação da grelha
- Hora prevista para o 1º lançamento
- Hora prevista para o último lançamento
- Circuito de subida e área de largada de reboque e altitude
- Circuitos de aterragem dos rebocadores e planadores
- Procedimentos de aproximação e aterragem final
- Questões administrativas
- Data e hora do próximo briefing

Nos briefings é obrigatória a presença de todos os pilotos.

11 - BRIEFINGS ADICIONAIS

O Director de Competição pode decidir fazer um briefing adicional se razões imperiosas surgirem, notificando todos os pilotos da hora e local.

- O Director de Competição deverá certificar-se que todos os pilotos entenderam as modificações realizadas.
- Um briefing adicional não será necessário no caso de haver uma prévia tarefa alternativa. (Aviso de alteração pelo menos 10 min. antes do 1º lançamento previsto).

12 – LANÇAMENTOS

- Todos os lançamentos serão feitos por avião rebocador, excepto para os moto-planadores que poderão usar os seus próprios meios.

- As aeronaves serão rebocadas para uma área específica previamente definida para cada tarefa, com largada obrigatória ao “abrir asas” do avião rebocador.

Os planadores poderão, no entanto, fazer a sua largada mais cedo em qualquer momento do reboque por decisão do piloto do planador.

- Os moto-planadores quando descolem pelos seus meios, deverão seguir o padrão de voo de subida do avião rebocador para a área específica previamente definida. A paragem do motor será feita nas condições em que o avião rebocador faz a largada dos planadores ou antes.
- O 1º. Lançamento será da responsabilidade do Director da Competição, independentemente da hora previamente anunciada, mas nunca antes dessa hora.
- Os lançamentos seguirão a ordem da Grelha de Partida.
- No caso de um piloto colocado na Grelha recusar o lançamento, o planador deverá ser retirado da Grelha de Partida e o seu lançamento poderá vir a ser realizado em último lugar, inclusive depois do lançamento do ou dos planadores que entretanto tenham aterrado, na área do aeródromo depois do 1º. lançamento, declarando pretender um novo lançamento e estejam preparados para esse novo lançamento.
- Os planadores que aterrem fora da área do aeródromo, poderão ser novamente lançados, se prontos para lançamento antes de passados 1 hora após a abertura da Porta de Saída.
- Se um lançamento “falhar” não por culpa do piloto ou da sua equipa, terá direito a um novo lançamento sem perda da sua posição na Grelha de Partida.

- A aeronave não presente na formação da grelha de partida na hora determinada para a sua formação, terá um tratamento igual ao do piloto que recusou o seu 1º. lançamento.
- Nenhum planador poderá ser lançado para a competição desde que estejam passadas 1 hora sobre a abertura da Porta de Saída.
- O Director da Competição ou o seu substituto, presente durante os lançamentos, poderá suspender os lançamentos se surgirem factos que tornem perigoso a sua continuação.

13 – ADIAMENTO OU CANCELAMENTO DA TAREFA

- Depois do início dos lançamentos a tarefa somente poderá ser cancelada por razões de segurança ou desportivas.
- O Director de Competição ou o seu substituto poderá determinar um adiamento da abertura da Porta de Saída por razões de segurança ou desportivas.
- Antes da Abertura da Porta de Saída o Director de Competição ou o seu substituto poderão cancelar a tarefa, devendo os pilotos aterrarem o mais breve possível, para um posterior briefing.
- Se depois da Porta de Saída aberta todos os pilotos aterrarem no aeródromo de saída, o Director de Competição poderá apresentar uma tarefa alternativa, com formação de nova Grelha de Partida igual à inicial e com procedimentos de lançamento nunca num tempo inferior a 1 hora após a última aterragem de retorno.
- Quando declarado um Adiamento ou Cancelamento pelo Director de Competição ou seu substituto essa decisão é irreversível.

14 – VERIFICAÇÃO DO VOO

14.1 MÉTODO

- A verificação do voo deverá ser obtida a partir de um logger ou smartphone com aplicação IGC para andróide (disponível na internet gratuitamente).
- Para os moto-planadores o IGC GPS Gravador de Voo terá que ter incorporado um detector aprovado de nível de ruído do motor.

14.2 REGISTOS

Um ponto considera-se válido quando gravado pelo registador de voo na zona de Partida ou Ponto de Volta ou em qualquer parte de uma linha que une 2 consecutivos pontos registados dentro da zona. A hora de Partida e Chegada será calculado por interpolação.

14.3 CONTROLE

- Terminada a tarefa todas as evidências do registo devem ficar bloqueadas dentro de 60 minutos e os registadores nesse período entregues à Comissão Executiva que os devolverá ao piloto após transferência informática.
- No caso de “aterragem fora” igualmente os registo deverão ficar bloqueados nos 60 minutos seguintes à aterragem e os ficheiros IGC entregues à Comissão Executiva o mais oportuno possível.

14.4 PERÍODO DE REGISTO

O registo de voo tem que conter todo o voo do dia, desde a descolagem até à aterragem para pontuação.

14.5 INTERVALOS DE TEMPO DE REGISTO

- Os registadores de voo devem estar programados para registo de posição com intervalos não superiores a 60 segundos (ideal será de 10 segundos e nos pontos de volta de 1 segundo).
- Nos moto-planadores sem o motor selado, este intervalo de registo será no máximo de 10 segundos.

14.6 CALIBRAÇÃO

Não se aplica.

14.7 SOFTWARE e HARDWARE

É da responsabilidade do piloto concorrente assegurar-se que a Comissão Executiva tem o software e hardware, incluindo cabos de ligação, para o seu registador de voo e caso contrário disponibilizá-los.

14.8 PROGRAMA DE ANÁLISE

O programa de análise a ser utilizado pela Comissão Executiva será o SEE YOU versão xxxx.

15 – PARTIDA

15.1 ZONA DE PARTIDA

- Será constituída por um semicírculo com raio de 4 Kms. a partir do ponto de saída, orientado em posição oposta ao 1º ponto.

15.2 INFORMAÇÃO DE ABERTURA DA PORTA DE SAÍDA

- A hora de abertura da porta de saída será anunciada na frequência rádio que a Comissão Executiva determine em termos de “10, 5, 1 minuto” para a abertura da porta de saída e por fim “porta de saída aberta aos(hora e minuto)“.
- A porta de saída idealmente será aberta 20 minutos após o lançamento da última aeronave da grelha oficial de partida.

15.3 INFORMAÇÃO DO PILOTO

- Dentro dos 20 minutos após a partida o piloto pela frequência rádio da Comissão Executiva ou por elemento da sua equipa, deverá anunciar á Comissão Executiva a sua hora de partida.
- Erros na informação da hora de partida superiores a 2 minutos serão penalizados.

16 – TAREFAS

Haverá dois tipos de Tarefas:

16.1 PERCURSO FIXO

- Será uma tarefa de velocidade à volta de um percurso definido por um ou mais pontos de volta a serem passados segundo uma ordem pré-determinada.
- Haverá um tempo máximo para a realização da tarefa, tempo que se for ultrapassado se considerará esse local como ponto de “aterragem fora” sofrendo a respectiva penalização.

16.2 ÁREAS ASSINALADAS

- Será uma tarefa de velocidade e distância em que o piloto escolhe a seu critério pontos dentro das áreas pré-determinadas e na sequência igualmente pré-estabelecida.
- Será estabelecido um tempo mínimo para o cumprimento da tarefa, tempo abaixo do qual o competidor será penalizado conforme Tabela de Penalizações e um tempo máximo igualmente penalizado como nas Tarefas de Percurso Fixado.

17 – PONTOS DE VOLTA

17.1 – Serão definidos em valores de coordenadas GPS de Latitude e Longitude, em graus, minutos e segundos.

Opcionalmente em milésimo de segundos se a Comissão Executiva do Campeonato, assim o entender.

17.2 PERCURSO FIXO

- Os pontos de volta serão constituídos por uma sector FAI, tendo como ponto de coordenadas GPS definido para a tarefa e um sector de 45 graus com raio de 4 Kms, igualmente tendo como vértice o ponto de coordenadas definido para a tarefa, orientado em posição oposta ao bissector do rumo de “entrada” e “saída” para o seguinte ponto de volta.

17.3 ÁREAS ASSINALADAS

- Serão constituídas por um círculo ou sector radial, tendo como centro ou vértice, conforme o caso o ponto GPS definido para a tarefa.

18 – CHEGADA

Será constituída por um círculo de 2 Kms cujo centro será definido para a tarefa por coordenadas GPS, que ao ser cruzado será considerada como válida a chegada.

19 – ESPAÇO AÉREO

- É da responsabilidade do piloto assegurar-se que não infringe áreas restritas, proibidas ou perigosas.

- A violação das áreas proibidas ou perigosas acarreta a desclassificação na respectiva tarefa.

20 – ACIDENTES E DANOS NA AERONAVE

- Qualquer acidente ou danos na aeronave, deverá ser comunicado à Comissão Executiva da Competição que terá a responsabilidade de dar o seguimento adequado.
- Em caso de colisão, mesmo com danos mínimos, o ponto de colisão será considerado para os pilotos envolvidos como um ponto de “aterragem fora”.

21 – RÁDIO

- O uso das frequências rádio deverão limitar-se às comunicações entre pilotos, equipas de terra e Comissão Executiva, para o que será atribuída uma frequência específica.
- Nesta frequência rádio atribuída, os pilotos não poderão usar códigos ou fraseologia que possam induzir em erro os outros pilotos.
- Na área do aeródromo de partida ou de outros sobrevoados, deverão monitorizar as respectivas frequências.
- Em caso de emergência deverão monitorizar a respectiva frequência de emergência.

- Como sinal de chamada deverão os pilotos usar a matrícula registada da aeronave ou a matrícula de competição.

22 – AJUDAS EXTERNAS

- A ajuda na pesquisa de “térmicas” por parte de outras aeronaves que não sejam competidores, é proibida.
- Todas as comunicações entre competidores e equipa de terra serão proibidas, excepto as necessárias com a Comissão Executiva ou por razões de segurança, como o de eminente colisão, meteo ou outro.

23 – DOPING

Todas as drogas dopantes estão proibidas.

24 – VOO DENTRO DE NUVENS

É proibido o voo dentro de nuvens.

25 – PROCEDIMENTOS DE SEGURANÇA

- Todos os ocupantes de uma aeronave em competição deverão usar um paraquedas.
- Num raio de 10 Kms à volta do aeródromo de partida todos os competidores deverão orbitar para a esquerda.

- Uma aeronave que se junta a outra ou outras já em térmica, deverá orbitar no mesmo sentido da ou das que já lá estão.
- Os pilotos não deverão voar se doentes ou em condições precárias de saúde que possam por em risco a sua segurança ou dos outros.
- A largada de água de lastro deverá ser feita de modo a não interferir com as outras aeronaves em voo.

26 – ATERRAGENS FORA

Devem ser o mais rapidamente possível comunicadas à Comissão Executiva.

27 – PONTUAÇÃO

- Para cálculo da distância, será utilizado o registo do voo, entre os pontos mais favoráveis ao piloto.
- Para cálculo da velocidade média, será utilizado o registo de voo, na proporção Kms percorridos / tempo utilizado.

- PONTOS das TAREFAS de VELOCIDADE -

- Os pontos obtidos na tarefa serão calculados, multiplicando os Kms. percorridos pela média horária obtida, dividido pelo coeficiente de handicap da aeronave.
- A Pontuação calculada na proporção do mais pontuado (1000)
- “Aterragem fora” 150 pontos de penalização nos pontos obtidos. Se os pontos obtidos após a aplicação da penalização for inferior a zero, considera-se zero pontos na pontuação.

- PONTOS das TAREFAS de DISTÂNCIA/VELOCIDADE -

- Os pontos obtidos na tarefa serão calculados como o são para as Tarefas de Velocidade, havendo um tempo máximo e mínimo para a sua realização.
- Excedido o tempo máximo pré-estabelecido nesse ponto será considerado como se uma “aterragem fora” tivesse ocorrido sofrendo uma penalização de 150 pontos, nos pontos obtidos na tarefa.
- Não sendo atingido o tempo mínimo pré-estabelecido, mas cumprida a tarefa, haverá uma penalização de 10 pontos por cada minuto a menos, nos pontos obtidos.
- Não sendo cumprida a distância mínima mas os limites de tempo de voo cumpridos, haverá uma penalização de 10 pontos por km não cumprido.
- Não sendo atingido o tempo mínimo pré-estabelecido e não cumprida a tarefa, terá lugar a uma pontuação de zero.
- A Pontuação é calculada na proporção do mais pontuado (1000)

28 – SEGUNDA TENTATIVA

- Se após um qualquer voo uma pontuação pode ser considerada mas o piloto deseja fazer uma outra tentativa, poderá ser considerada uma nova partida válida.
- Esta segunda ou outra partida anula a anterior.

29 – PROTESTOS

- O competidor que queira apresentar um protesto deverá fazê-lo junto do Director de Competição, verbalmente ou por escrito.
- Se não se sentir satisfeito com a resposta, deverá dentro das 24 horas seguintes, apresentar um protesto formal ao Director de Competição e uma caução de 40 euros.
- O Director de Competição deverá reunir, o mais rapidamente possível com toda a Comissão Executiva do Troféu e decidir por maioria de votação.
- Os protestos apresentados suspendem a publicação das classificações, até à sua resolução, excepto no último dia do Troféu, onde os protestos terão que ser apresentados e estar resolvidos até às 20:00 horas.
- Se for dado provimento ao protesto a caução será devolvida.

30 – MÍNIMO PARA VALIDAR UM DIA DE COMPETIÇÃO

- Em qualquer dia de competição em que pelo menos 1 piloto pontue, será um dia de competição válido.
- Para que um dia de competição seja válido, haverá que pelo menos, sejam lançadas 50% das aeronaves inscritas.

31 – MOTO-PLANADORES

- Os moto-planadores quando descoleem pelos seus próprios meios, se não obedecerem ao padrão de subida e largada dos planadores ou não fizerem a paragem do motor até à altura definida para a largada, com uma tolerância de 50 mts., qualquer subsequente

saída da porta de saída não será válida, antes que novamente aterre e faça nova descolagem e paragem do motor válida.

- Esta nova descolagem seguirá as regras definidas no ponto 12 (*Lançamentos*) deste Regulamento.

32 – LISTA DE PENALIZAÇÕES

A Lista de Penalizações é apresentada em anexo (1).

- Para efeitos de pontuação um piloto desqualificado terá a pontuação do piloto que nesse dia não voa (*zero pontos*).
- Todas as outras penalizações serão aplicadas após o cálculo da pontuação do dia de maneira a que não resulte uma pontuação negativa, que então será de zero pontos.

33 – TABELA DE HANDICAP

A Tabela de Handicaps é apresentada em anexo (2)

34 – CLASSIFICAÇÃO FINAL

A Classificação Final será estabelecida a partir do somatório de pontos obtidos por cada concorrente.

35 – LOCAL E DATAS DO CAMPEONATO

- Tendo em consideração os condicionalismos existentes com a operações da F2F para acolher este evento, decidiu a Comissão Executiva realizar o 1ºEncontro F2F no Aeródromo da Amendoeira. As

datas da realização foram escolhidas tendo em conta as diversas opiniões que tentamos ouvir, e dar resposta a opiniões expressas.

Treinos Livres: 14/04 a 16/04

Provas: 17/4 a 19/04

Anexo 2

Tabela de Handicap

- A Tabela de handicap apresentada é uma tabela simplificada.
- Qualquer outro planador que venha a participar no Troféu não constante desta Tabela, oportunamente será divulgado o seu handicap.

ASH 25	114	Speed Astir	96
ASH 25 (25,6m)	115	Super Blanik	72
ASH 25 (26m)	115	Twin Astir	87
ASH 25B(27m)	116	PW5	85
ASK 21	85	PW6	
Astir CS	89	Sie 3	81
Astir Jeans	86	ASW 12	105
ASW 15	89	Blanik	65
DG 200	97	DG 202 (15m)	97
DG 202 (17m)	101	DG 300 club (retractile)	95
DG 300	96	DG 303	98
DG 400 (15m)	97	DG 400 (17m)	101
Duo Discos	102	Duo Discus X	103
Grob 102	85	Lak 12	105
Lak 17a (15m)	103	Lak 17a (18m)	110

LS1 (0,c,d)	88	LS1-0 (fixo)	85
LS1f	91	LS3 (15m)	98
LS3 (17m)	102	LS7	97
Winglets.....+1			

Exemplos de Cálculos de Pontuação

Prova de Velocidade – Percurso Fixado

Tempo em minutos

Média é a distância realizada vezes 60 a dividir pelo tempo realizado em kms/h

Pontos são os kms. realizados vezes a média realizada a dividir pelo handicap

Pontuação são os pontos obtidos vezes 1000 a dividir pelos pontos do mais pontuado

Tarefa em Kms	Tempo real.	Média	Handicap	Pontos	Pontuação	Classificação
200	120	100	98	204.08	867	2º
200	135	88,88	97	183.25	779	3º
200	165	72,72	86	169,11	719	4º
200	100	120	102	235,29	1000	1º

Tarefa não cumprida por alguns pilotos (aterragem fora)

200	120	100	98	204.08	1000	1º
180	80	135	97	250-150=100	492	4º
180	108	100	97	185-150=35	174	5º
80	30	160	97	132-150=-18	0	6º
200	200	60	86	139	684	2º
200	200	60	98	122	560	3º

Prova de Distância/Velocidade – Prova de Áreas Assinaladas

Máxima distância: 540 • Mínima distância: 110

Tempo máximo: 240 • Tempo mínimo: 60

Tarefa em Kms	Tempo real.	Média	Handicap	Pontos	Pontuação	Classificação
540	240	135	98	743,87	1000	1º
110	240	27,5	98	30,86	41	12º
500	240	125	98	637,75	857	3º
500	222	135	98	688,77	926	2º
110	60	110	98	123,96	167	7º
135	60	135	98	185,96	250	5º
500	240	125	98	637-150=487	655	4º
300	240	75	98	229-150=79	106	9º
300	240	75	86	261-150=11	127	8º

135	50	162	98	233- 100 =133	178	6º
110	50	132	98	148- 100 =48	64	11º
110	50	132	86	168- 100 =68	91	10º
80	120	40	86	37- 300 =-263	0	13º
80	50	96	86	89- 300-100 =-311	0	15º
80	240	20	86	18-300=-282	0	14º

1º Encontro F2F Amendoeira

Boletim de Inscrição

Nome do Piloto _____

Morada _____

Tel. _____ **Fax** _____ **Tlm.** _____

e-mail _____

Aeronave

Tipo _____ **Classe** _____

Matrícula _____ **Matrícula de Competição** _____

Comp. Seguros _____

Tipo e Valor do Seguro _____

Clube por que participa _____

Equipa de Terra

Nome _____ **Tlm.** _____

● **Nome** _____ **Tlm.** _____

Assinatura do Piloto