

PROCEDIMENTOS LOCAIS



BEM VINDO AO 68 CAMPEONATO BRASILEIRO DE
PLANADORES

11 A 18 DE OUTUBRO EM ITÁPOLIS SP

ÍNDICE

1. DISPOSIÇÕES GERAIS	4
1.1. Nome oficial do evento	4
1.2. Local	4
1.3. Normas aplicáveis e hierarquia normativa	4
2. CALENDÁRIO, INSCRIÇÕES E VALORES	4
2.1. Programação	4
2.2. Inscrições, preços, datas e hospedagem	4
2.3. Treinamento	5
2.4. Briefing Inicial	5
3. ORGANIZAÇÃO DO CAMPEONATO	5
3.1. Organização e responsáveis	5
3.2. Demais funções	6
4. PARTICIPANTES, CLASSES E INSCRIÇÕES ESPORTIVAS	6
4.1. Requisitos de validação do Campeonato	6
4.2. Classes	6
4.3. Pilotos e tripulações	6
5. REQUISITOS TÉCNICOS E EQUIPAMENTOS	6
5.1. Instrumentos giroscópicos	6
5.2. Registradores de voo e posição	6
5.3. Procedimentos de pesagem	7
5.4. Envergadura e Winglets	8
5.5. Rádio, microcâmeras e transmissores de posição	8
5.6. SPOT	8
6. ÁREA DE PROVAS E ESPAÇO AÉREO	8
6.1. Relação oficial de pontos de virada	8
6.2. Polígono de Provas	8
6.3. Nota da Organização	8
7. BRIEFINGS E OPERAÇÃO DIÁRIA	9
7.1. Briefings e horários	9
7.2. Motoplanadores	9
7.3. Esquema Operacional	9
8. PROVAS E PROCEDIMENTOS EM VOO	10
8.1. Tipos de Provas	10
8.2. Definições da Comissão de Provas	10
8.3. Procedimentos de Largada	10
8.4. Procedimentos em Ponto de Virada	10

8.5. Procedimentos de chegada	10
8.6. Pouso fora e recuperações aéreas	11
9. ARQUIVOS, PONTUAÇÃO E RESULTADOS	11
9.1. Dos arquivos de voo e responsabilidades	11
9.2. Contagem dos Pontos	11
9.3. Handicap	11
10. INFRAÇÕES E PENALIDADES.....	11
10.1. Invasão de espaço aéreo e limites do polígono de prova	11
10.2. Acrobacias e Passagens baixas	11
10.3. SPOT	11
10.4. Outras Penalidades.....	12
11. PREMIAÇÃO	12
12. DISPOSIÇÕES FINAIS	12
ANEXO 01 - MAPAS E CROQUIS OPERACIONAIS	13
A.1. Polígono de Provas.....	13
A.2. Área de Desligamento	13
ANEXO 02 - SISTEMA DE PONTUAÇÃO.....	16
A.2.1. Sistema de Pontuação.....	16
A.2.2. Validade da prova do dia	16
A.2.3. Aplicação do handicap.....	16
A.2.4. Pontuação máxima do dia	17
A.2.5. Fatores de correção do dia.....	17
A.2.6. Distribuição dos pontos.....	17
A.2.7. Regra específica para Provas de Área.....	18
ANEXO 03 - TABELA DE PENALIDADES	19
A.3.1. Tabela de penalidades aprovadas pela FAI.....	19

1. DISPOSIÇÕES GERAIS

1.1. Nome oficial do evento

68º Campeonato Brasileiro de Voo em Planadores.

1.2. Local

Aeroclube de Itápolis – SDIO

1.3. Normas aplicáveis e hierarquia normativa

Estes Procedimentos Locais complementam o Manual Esportivo da FBVP 2023 V3. Em conflito, prevalecem as normas superiores; aplica-se subsidiariamente a FAI Sporting Code, Section 3, Annex A.

2. CALENDÁRIO, INSCRIÇÕES E VALORES

2.1. Programação

PROGRAMAÇÃO DO 68º CAMPEONATO BRASILEIRO DE VOO EM PLANADORES

12/09/2026	Encerramento das inscrições com desconto
10/10/2026	Encerramento das inscrições sem desconto, às 18 h
05 a 09/10/2026	Treinamento
10/10/2026	Pesagem inicial e Briefing: presença obrigatória Cerimônia de abertura às 19 h
11 a 17/10/2026	Dias de prova do Campeonato Brasileiro
17/10/2026	Cerimônia de encerramento e premiação
18/10/2026	Dia reserva, se necessário para validação do campeonato

2.2. Inscrições, preços, datas e hospedagem

2.2.1. Inscrições

Os pilotos deverão preencher a ficha de inscrição online:

<https://campeonatobrasileiro.my.canva.site/inscrites>

2.2.2. Preços e datas

Pagamentos até as datas abaixo:

- ***Até 12/09/2026, às 23:59 (com desconto)***

- Classes Open: R\$ 1.850,00
- Classe Racing: R\$ 1.450,00
- Classe Clube: R\$ 1.150,00

- ***Até 10/10/2026, às 18:00 (sem desconto)***

- Classes Open: R\$ 2.127,00
- Classe Racing: R\$ 1.667,00
- Classe Clube: R\$ 1.322,00

2.2.3. Outros preços

- Reboques
- Classes Open e Racing: R\$ 330,00

- Classe Clube: R\$ 280,00
- Self Launch: R\$ 100,00
- Resgate/Avião: R\$ 12,00/km de distância (1 perna)

2.2.4. Observações

1. Pilotos de 16 a 25 anos têm desconto de 30% na inscrição nos campeonatos da FBVP.
2. Pilotos em sua primeira participação em campeonato da FBVP têm desconto de 15%, não cumulativo com o desconto do item anterior.
3. Os reboques deverão ser pagos à FBVP antes do campeonato.

2.2.5. Dados para depósito das inscrições e reboques

Federação Brasileira de Voo em Planadores – FBVP

Banco do Brasil (001)

Agência: 6998-1

Conta Corrente: 9786-1

CNPJ: 45.186.848/0001-95

PIX: secretaria@planadores.org.br

Enviar o comprovante de pagamento para secretaria@planadores.org.br.

2.3. Treinamento

O aeródromo estará aberto para treinamento não oficial a partir de 05/10/2026.

O dia 09/10 será destinado ao reconhecimento e treinamento oficial do Campeonato.

De 05 a 09/10/2026, os reboques de treinamento serão realizados e cobrados pelo Aeroclube de Itápolis pelos valores acima.

2.4. Briefing Inicial

A cerimônia de abertura e o briefing inicial ocorrerão em 10 de outubro, às 19 h, com presença obrigatória de pilotos e chefes de equipe.

3. ORGANIZAÇÃO DO CAMPEONATO

3.1. Organização e responsáveis

Organização Geral:	FBVP
Diretor do Campeonato:	Josué de Andrade
Operações:	Fausto José Martins “Jesus”
Diretor Esportivo:	Fabiano Almeida Aroeira
Task Setter	Tiago Raupp e Iago Manzi
Imprensa e Mídia:	Christine Gabler e Leonardo Andrade
Meteorologista:	a definir
Pontuador-Chefe	Fabiano Almeida Aroeira
Oficial de Segurança	Vilarinho

3.2. Demais funções

Os demais integrantes das comissões serão divulgados antes do briefing inicial.

4. PARTICIPANTES, CLASSES E INSCRIÇÕES ESPORTIVAS

4.1. Requisitos de validação do Campeonato

O Campeonato Brasileiro será válido com pilotos filiados a, no mínimo, três aeroclubes distintos.

Cada classe será válida com, no mínimo, duas provas válidas e quórum de três planadores na Classe Clube ou quatro nas Classes Racing e Open.

4.2. Classes

O campeonato será disputado nas Classes Open, Racing e Clube, conforme o Manual Esportivo da FBVP 2023 V3, a FAI Sporting Code, Section 3, Annex A, e estes Procedimentos Locais.

Na falta de quórum, as classes poderão ser unificadas. Clube exige três planadores; Racing e Open, quatro por classe. Em classe unida, serão marcadas apenas provas de área, e a Comissão de Provas incluirá ao menos um participante da classe de menor desempenho. Em havendo Task Setter, este levará em consideração a performance do maior e do menor handicap da classe unida ou não, independente do tipo de prova.

4.3. Pilotos e tripulações

4.3.1. No ato da inscrição deverá ser apresentado:

Nome e dados pessoais do Piloto em Comando, endereço e telefone de contato.

Apresentar CHT, CMA e filiação à FBVP como Piloto Competidor válidos, além do registro da Insígnia C de Prata na FBVP.

4.3.2. Planadores biplaces

Planadores biplaces poderão competir em todas as classes, em voo solo ou duplo. O tripulante adicional será lastro variável e poderá mudar diariamente. Somente o Piloto em Comando inscrito constará nos resultados.

4.3.3. Compartilhamento nas Classes Racing e Open

Nas Classes Racing e Open, até dois pilotos poderão compartilhar o mesmo planador, desde que cumpram o item 4.3.1. A pontuação será individual do Piloto em Comando do voo; o outro constará como DNC. O planador contará uma vez para o quórum.

4.3.4. Compartilhamento na Classe Clube

Na Classe Clube, até três pilotos poderão compartilhar o planador. A pontuação da equipe será a soma dos resultados, desde que cada piloto obtenha ao menos 1/4 do total. Para o Ranking Nacional de Pilotos, a pontuação do piloto será dividida proporcionalmente aos pontos ganhos.

5. REQUISITOS TÉCNICOS E EQUIPAMENTOS

5.1. Instrumentos giroscópicos

Instrumentos giroscópicos a bordo deverão ser informados à organização para aplicação do Annex A da FAI Sporting Code. A remoção ou lacre será verificada no treinamento e poderá ser inspecionada durante o campeonato.

5.2. Registradores de voo e posição

É de inteira responsabilidade dos pilotos baixar e enviar os registros IGC dos Registradores de Voo.

Serão aceitos FR e PR previstos no Manual Esportivo da FBVP 2023 V3. Motoplanadores Self Launch e Sustainer deverão usar FR com detector de funcionamento do motor.

O intervalo máximo de gravação será de quatro segundos; recomenda-se um segundo.

5.3. Procedimentos de pesagem

A pesagem assegura equidade e fornece ao Piloto em Comando dados para preparar o planador com segurança.

Todos os planadores participantes serão submetidos à pesagem inicial.

A pesagem inicial ocorrerá no Hangar 3, em 10/10, das 08:00 às 17:00.

Procedimentos da pesagem inicial:

- a) O Piloto em Comando apresentará o planador com os documentos obrigatórios, inclusive a última Ficha de Pesagem.
- b) Nas Classes Racing e Open, o planador será apresentado com lastro alijável e, nos motoplanadores, combustível totalmente preenchidos, além de paraquedas, baterias, rádios de mão, instrumentos especiais e demais itens portáteis de voo. Na Classe Clube, é proibido lastro alijável.
- c) Nessa configuração, o planador será pesado com o Piloto em Comando e, em biplaces, o tripulante adicional, medindo-se os pesos na roda principal e na bequilha.
 - c.1) A soma dos pesos da roda principal e da bequilha será o Peso de Apresentação.
 - c.2) O Peso de Apresentação será comparado ao Peso Máximo de Handicap da tabela da FBVP.
 - Se o Peso de Apresentação exceder o Peso Máximo de Handicap, deverá ser retirado ou alijado o excesso de lastro e, em motoplanadores, de combustível. Na Classe Clube, não se admite lastro alijável.
 - Se, após as retiradas permitidas, o peso ainda exceder o limite, o planador somente competirá após regularização ou aplicação da penalidade do Annex A vigente.
 - Instalar ou retirar lastros fixos, instrumentos especiais ou itens portáteis deverá ser comunicado à organização e exigirá nova pesagem.
 - c.3) Em seguida, o planador será pesado somente na roda principal, sem ocupantes e em configuração de movimentação no solo, com roda de cauda e barra de reboque engatada ou apoiada, para registrar o Peso Máximo de Controle.

A pesagem diária ocorrerá antes da formação definitiva do grid, conforme os critérios abaixo:

- a) Será verificado apenas o Peso Máximo de Controle, em local definido ou no grid, a critério da organização.
- b) A organização poderá pesar qualquer planador novamente, até o início das decolagens de sua classe.
- c) O planador acima do Peso Máximo de Controle deverá alijar lastro e/ou retirar combustível até o limite.
- d) Se não puder atingir o Peso Máximo de Controle, o planador ficará sujeito às penalidades do Anexo 03.
- e) Pilotos que atrasarem a pesagem alinharão seus planadores no final do grid, independentemente da classe.

- f) Após a pesagem diária, é proibido adicionar lastro, combustível ou itens portáteis. Água e alimentos para consumo pessoal não integram o peso de decolagem. Na Classe Clube, permanece proibido o lastro alijável.

5.4. Envergadura e Winglets

A organização poderá aferir envergadura, extensões e winglets dos planadores.

O handicap de planadores com extensões ou winglets seguirá o Manual Esportivo da FBVP V3 e a tabela vigente.

5.5. Rádio, microcâmeras e transmissores de posição

A frequência para provas, reboque, lançamento e chegada será 131,65 MHz, obrigatória num raio de 10 km de SDIO.

É permitida comunicação entre pilotos e equipes fora das frequências operacionais acima.

A Direção poderá exigir microcâmeras ou transmissores de posição fornecidos pela organização para divulgação e acompanhamento.

5.6. SPOT

É obrigatório SPOT, ou rastreador equivalente aprovado, funcionando e transmitindo durante o voo.

6. ÁREA DE PROVAS E ESPAÇO AÉREO

6.1. Relação oficial de pontos de virada

A lista numerada de pontos de virada e seus arquivos será publicada antes do briefing inicial em: https://www.soaringspot.com/en_gb/68-campeonato-brasileiro-de-voo-em-planadores-itapolis-2026/downloads.

6.2. Polígono de Provas

O polígono de provas será definido por NOTAM específico. Seus limites laterais e verticais superiores e a referência de altitude serão apresentados no briefing inicial e nas fichas de prova.

Os limites do NOTAM deverão ser rigorosamente cumpridos, sob as penalidades do item 10.1.

As limitações do espaço aéreo e os procedimentos operacionais serão apresentados no briefing inicial e deverão ser reforçados diariamente. O polígono de provas será publicado diariamente no Soaring Spot, entretanto a via distribuída em papel tem precedência em caso de divergências.

6.3. Nota da Organização

- As aeronaves deverão ter rádio VHF em funcionamento para coordenação com o tráfego da região;
- Manter a FCA 131,65 MHz num raio de 10 km de SDIO;
- Dentro de um raio de 10km de SDIO, todas as curvas devem ser realizadas para a esquerda;
- Cumprir a ICA 100-12, especialmente as regras aplicáveis ao voo VFR e manter condições meteorológicas de voo visual (VMC);
- Ao aproximar-se ou sobrevoar aeródromo abaixo de 5.000 pés, chamar na FCA 123,45 MHz ou na frequência do AIP/ROTAER para coordenação de tráfego;

7. BRIEFINGS E OPERAÇÃO DIÁRIA

7.1. Briefings e horários

Abertura do grid: 9:00

Briefing: das 9:00 às 9:30

Limite para formação do grid: 10:30

Primeira decolagem: horário definido no briefing diário

Nota:

- Os horários poderão mudar por razões operacionais ou meteorológicas, mantendo-se ao menos 30 minutos entre o fim do briefing e a primeira decolagem.
- Se a prova mudar após a formação do grid, a primeira decolagem será adiada em ao menos 15 minutos.

Os briefings diários tratarão de meteorologia, prova, operação e segurança. Outros assuntos deverão ser enviados por escrito à Direção, que responderá oportunamente.

A partir do segundo dia, o briefing informará os três primeiros de cada classe na prova anterior; um deles poderá relatar brevemente o voo.

7.2. Motoplanadores

Motoplanadores poderão decolar por meios próprios ou por reboque, conforme abaixo:

- a) No autolanzamento, seguir o circuito de reboque e usar o motor até 800 m AGL.
- b) Cortar o motor na área de desligamento da pista em uso, conforme o croqui operacional.
- c) Antes da largada, descer abaixo de 600 m AGL e respeitar uma velocidade máxima de 130 km/h.
- d) Caso não seja cumprido o procedimento acima, aplicam-se as penalidades do Annex A vigente.
- e) Para novo lançamento, o motoplanador deve pousar e cumprir o mesmo procedimento dos demais planadores.

7.3. Esquema Operacional

7.3.1. Hangaragem

Todos os planadores deverão estar preparados para estaqueamento em área gramada. Rebocadores, planadores de madeira e da Classe Clube terão preferência no hangar do Aeroclube de Itápolis. Cada competidor é responsável pela guarda e proteção de sua aeronave.

7.3.2. Área de Estaqueamento, Lastreamento e Estacionamento de Carretas

A organização indicará as áreas de estaqueamento de planadores, lastreamento e estacionamento de carretas, conforme o Anexo 01.

7.3.3. Circulação de Veículos e Pessoas

- Restringir ao mínimo o trânsito de veículos e pessoas na Área de Movimento, inclusive pista, táxi e pátios.
- Veículos particulares são proibidos na Área de Movimento, salvo nas janelas de posicionamento e retirada de planadores divulgadas pela organização.
- Veículos que levarem planadores à pista permanecerão no local indicado até a última decolagem e só retornarão com autorização do Diretor da Prova. As demais movimentações serão a pé. Durante as decolagens, veículos ficarão atrás dos planadores; é proibido iniciar a decolagem com veículos à frente ou nas laterais.

- Retirar os planadores após o pouso na janela definida, com rapidez e segurança, observando o tráfego.

7.3.6. Área de Lançamento de Cabos de Reboque

Os cabos de reboque serão lançados na lateral Oeste da pista em uso.

8. PROVAS E PROCEDIMENTOS EM VOO

8.1. Tipos de Provas

Serão usadas, conforme o Manual Esportivo da FBVP 2023 V3:

- Provas de Velocidade (Racing Task);
- Prova de Área (Assigned Area Task).

Nenhum tipo de prova deverá exceder 67% dos dias válidos, exceto em classe unida, que terá apenas provas de área (AAT).

8.2. Definições da Comissão de Provas ou Task Setter

Após analisar a meteorologia, a Comissão de Provas, formada por três pilotos competidores, ou o Task Setter, definirá a prova. Em Classe Única, a comissão de provas deve incluir ao menos um participante da classe de menor desempenho. Em havendo Task Setter, este levará em consideração a performance do maior e do menor handicap da classe unida ou não, independente do tipo de prova.

Deverá ser publicado no Soaring Spot, antes do briefing diário, ou entregue impresso:

- Tipo de prova;
- Tempo mínimo da prova de área;
- Pontos de virada, largada e chegada, mapa no SeeYou e QR Code da prova;

8.3. Procedimentos de Largada

A linha de largada terá 10 km, perpendicular ao curso do ponto de saída ao primeiro ponto de virada, com 5 km para cada lado.

A operações do campeonato informará quando o último planador da classe decolar e será contado 20 minutos para abertura da faixa. Serão informados por rádio quando faltar 10 minutos, 5 minutos e quando a faixa estiver aberta.

Os planadores não precisam reportar largada por rádio.

8.4. Procedimentos em Ponto de Virada

AAT: a Comissão definirá cada área. Os limites do NOTAM prevalecem sobre a área definida e deverão ser respeitados; os pontos de virada deverão evitar conflito com o polígono.

Racing Task/AST: pontos de virada em cilindros de 500 m (Beer Can).

8.5. Procedimentos de chegada

A chegada será um círculo de 3 km (finish ring), centrado no ponto de chegada. A altura mínima será 300 m de altura em relação a altitude da decolagem, ou valor superior definido no briefing por segurança. A prova termina ao cruzar a borda; abaixo do mínimo, aplica-se um ponto por metro, conforme o Annex A.

Na frequência 131,65 MHz, informar “PREFIXO + 10 km fora” e se o pouso será direto ou ingressará no circuito de tráfego.

8.6. Pouso fora e recuperações aéreas

O pouso fora não gera penalidade adicional; aplica-se a pontuação por distância.

Após pouso fora, informar imediatamente o Setor de Operações, por rádio, telefone ou equipe, antes do resgate. A primeira omissão gera advertência; as seguintes, 100 pontos.

Recuperações aéreas exigem aprovação e programação do Setor de Operações; a equipe deve fornecer o cabo de reboque.

9. ARQUIVOS, PONTUAÇÃO E RESULTADOS

9.1. Dos arquivos de voo e responsabilidades

Enviar o arquivo de voo para pontosfbvp@gmail.com até 60 minutos após o pouso. O primeiro atraso gera advertência; os seguintes, 10 pontos.

Em caso de pouso fora, o piloto deve enviar a declaração na maior brevidade possível, no máximo até 30 minutos após chegar no aeródromo.

A organização poderá exigir o IGC do registrador reserva antes do briefing seguinte.

9.2. Contagem dos Pontos

O SeeYou Competition analisará horários, distância e validação de pontos ou áreas para apurar os resultados.

A pontuação usará o Sistema da FBVP e o script SeeYou Competition/FBVP vigente em 2026, conforme ANEXO 2.

9.3. Handicap

Serão usados handicaps fixos da tabela “Handicaps Planeurs FFVP – NP 4.1.D de 2021”, prevista no Manual Esportivo da FBVP 2023 V3.

10. INFRAÇÕES E PENALIDADES

10.1. Invasão de espaço aéreo e limites do polígono de prova

O piloto responde pela operação do planador e equipamentos e deverá manter margem dos limites laterais e verticais. A primeira violação será pouso fora no ponto da infração; a segunda, acumulada no campeonato, desclassificação da prova do dia e na terceira, desclassificação do Campeonato.

10.2. Acrobacias e Passagens baixas

Acrobacias ou qualquer outra manobra considera perigosa, não autorizadas pela Direção, acarretam 100 pontos; na reincidência, desclassificação da prova do dia.

Razantes exigem autorização do Setor de Operações. Após a prova, passagens baixas sobre a pista poderão ser autorizadas fora do horário térmico e sem outras aeronaves no circuito.

10.3. SPOT

O não funcionamento acarretará:

- Advertência na primeira ocorrência;
- Perda de 10 pontos na segunda;
- Perda de 30 pontos na terceira e nas seguintes.

10.4. Outras Penalidades

Aplicam-se estas penalidades e as do Annex A (ANEXO 3), sem dupla punição pelo mesmo fato e fundamento.

11. PREMIAÇÃO

- Espera-se a presença dos premiados na cerimônia de premiação. A ausência injustificada poderá impedir o recebimento presencial dos prêmios materiais, sem alterar resultado, classificação ou Ranking Nacional de Pilotos.
- A entrega a representante exige justificativa aceita pela Direção.
- Considera-se justificada, entre outras hipóteses aceitas, a ausência por pouso fora que impeça o retorno a tempo.
- Haverá premiação separada para novatos, definidos como pilotos que nunca participaram de Campeonato Brasileiro. A classificação será única entre as classes, pelo percentual da pontuação do novato em relação ao vencedor da respectiva classe.

12. DISPOSIÇÕES FINAIS

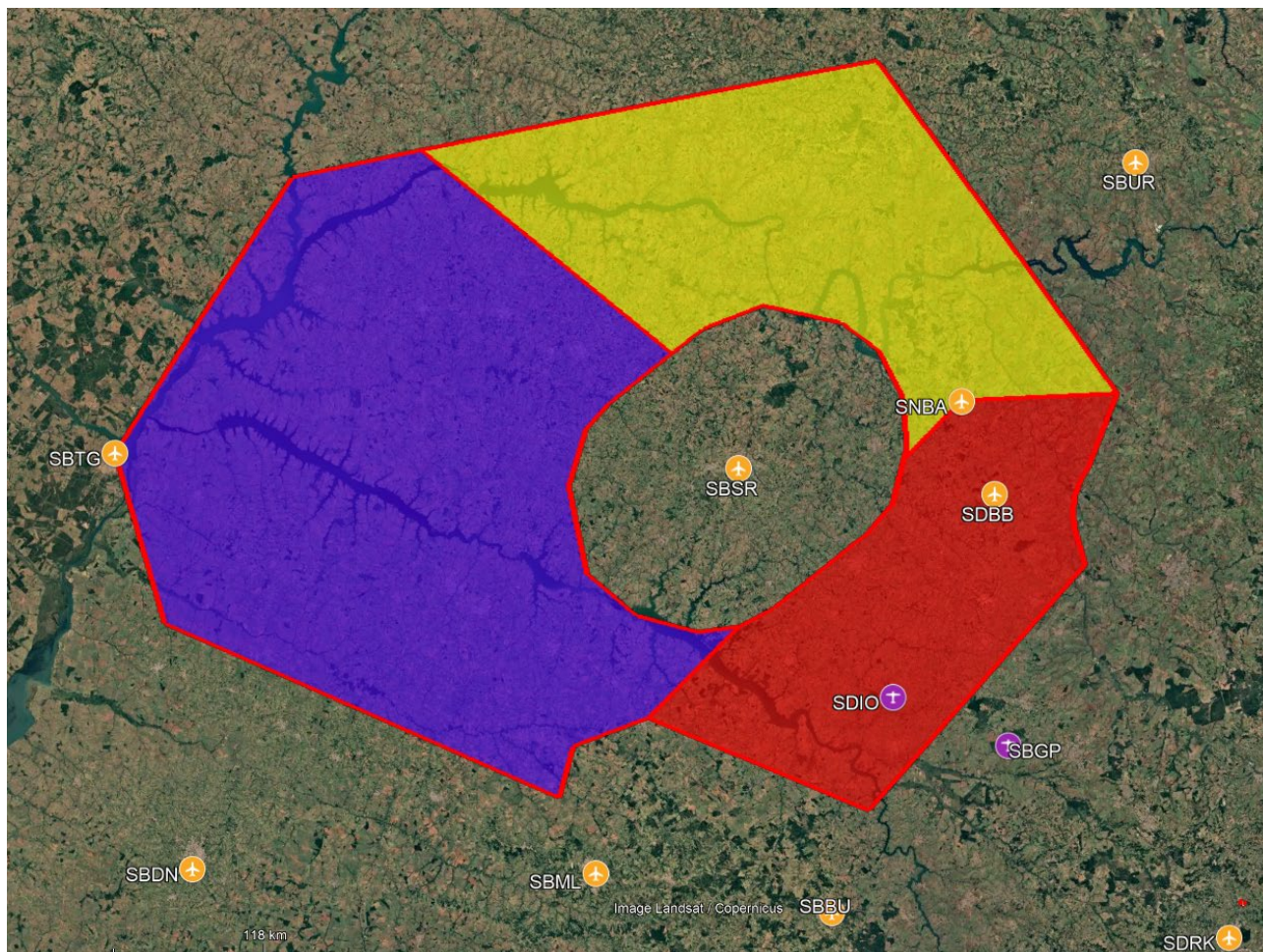
12.1. Decisões de briefing poderão tratar apenas de operação, meteorologia e segurança, sem alterar elegibilidade, quórum, handicap, pontuação, classificação, penalidades ou Ranking Nacional de Pilotos.

12.2. Antes da competição, estes Procedimentos poderão ser alterados por nova versão formal. Sugestões deverão ser enviadas no WhatsApp "Itápolis 2026".

12.3. Casos omissos serão decididos pelo Diretor, após consulta ao Supervisor Oficial da FBVP, aplicando-se, nesta ordem: Manual Esportivo FBVP 2023 V3, Regimento de Eventos e Campeonatos da FBVP, estes Procedimentos Locais e, quando cabível, FAI Sporting Code, Section 3, Annex A.

ANEXO 01 - MAPAS E CROQUIS OPERACIONAIS

A.1. Polígono de Provas



Área Vermelha: ativada todos os dias. Inclui a porção do polígono sobre a TMA Academia.

Área Amarela (espaço aéreo Golf e TMA Uberaba) e **Área Azul** (espaço aéreo Golf): ativação alternativa, conforme a meteorologia, para provas maiores.

Limite vertical do polígono de provas: FL125 (aproximadamente 3.200 m AGL).

Coordenadas e arquivos de espaço aéreo: serão publicados após a aprovação final do NOTAM.

A.2. Área de Desligamento e Movimentação na Cabeceira

A área de desligamento fica no setor Oeste do campo, conforme o croqui abaixo.

OPERAÇÃO NA CABECEIRA 19 (PREFERENCIAL)



Linha Azul: rota dos planadores em reboque;

Linha amarela: rota dos carros sem planador;

Linha vermelha: barra de parada, apenas ingressar com autorização do operações.



Linha contínua: circuito do reboque

Linha tracejada: circuito do rebocador após o reboque

OPERAÇÃO NA CABECEIRA 01



Linha Azul: rota dos planadores em reboque;

Linha amarela: rota dos carros sem planador;

Linha vermelha: barra de parada, apenas ingressar com autorização do operações.



Linha contínua: circuito do reboque

Linha tracejada: circuito do rebocador após o reboque

ANEXO 02 - SISTEMA DE PONTUAÇÃO

A.2.1. Sistema de Pontuação

A FBVP adota o **Sistema Clássico de Pontuação de 1.000 Pontos**, baseado no FAI Sporting Code, Section 3, Annex A, com adaptações nacionais relativas às classes, ao sistema de handicap francês e à aplicação do sistema, à distância mínima, e distância para 1.000 pontos ponderadas pelo handicap.

O sistema será utilizado nas **Provas de Velocidade (AST Racing Task)** e nas **Provas de Área (AAT Assigned Area Task)**. Nas Provas de Velocidade, o tempo mínimo da prova será igual a zero.

A.2.2. Validade da prova do dia

A prova será considerada válida para determinada classe quando:

- todos os competidores da classe tiverem recebido oportunidade de decolagem em tempo suficiente para realizar a prova; e
- pelo menos 25% dos competidores que tenham realizado um lançamento válido alcançarem uma distância corrigida igual ou superior à distância mínima **Dm** de 120 km, referenciada ao handicap 100.

Para todas as classes, inclusive classes unificadas, serão adotados os mesmos valores de referência:

Dm — distância mínima para validar o dia: 120 km corrigidos

D1 — distância para 1.000 pontos: 300 km corrigidos

As distâncias Dm e D1 são expressas como distâncias corrigidas e têm como referência o handicap 100. Para um planador de handicap H, as distâncias efetivamente voadas equivalentes serão:

$$\text{Distância efetiva mínima para validar o dia: } Dm_e = 120 \times H \div 100$$

$$\text{Distância efetiva equivalente para 1.000 pontos: } D1_e = 300 \times H \div 100$$

A validação do dia será determinada pela distância corrigida pelo handicap de cada planador..

A.2.3. Aplicação do handicap

Será utilizado o sistema de **handicap fixo**, conforme tabela previamente divulgada pela FBVP e constante na lista de pilotos do Soaring Spot do Campeonato.

Para todas as classes, o handicap de referência será fixado em 100 e servirá como base para a correção das distâncias e velocidades:

$$\text{Distância corrigida: } Dh = D \times 100 \div H$$

$$\text{Velocidade corrigida: } Vh = V \times 100 \div H$$

Onde:

- D** é a distância efetivamente voada;
- Dh** é a distância corrigida;
- V** é a velocidade efetivamente realizada;
- Vh** é a velocidade corrigida;

H é o handicap do planador; Assim, planadores com handicaps diferentes terão suas distâncias e velocidades ajustadas em relação ao índice de referência 100.

A.2.4. Pontuação máxima do dia

A pontuação máxima disponível em cada dia será denominada **Pm** e corresponderá ao menor dos seguintes valores:

Pm = menor entre:

1.000;

$1.250 \times (D_0 \div D1) - 250$; ou

$400 \times T_0 - 200$.

Onde:

- **D₀** é a maior distância corrigida alcançada no dia;
- **D1** é a distância corrigida de 300 km, referenciada ao handicap 100, estabelecida para que qualquer classe possa atingir 1.000 pontos;
- **T₀** é o tempo, em horas, do voo que obteve a maior velocidade corrigida;
- em caso de empate na maior velocidade corrigida, será considerado o menor tempo.

Caso nenhum competidor complete a prova, o fator relacionado ao tempo não será utilizado.

A pontuação máxima será inferior a 1.000 pontos quando a maior distância corrigida for inferior a 300km ou quando o tempo correspondente à maior velocidade corrigida for inferior a três horas.

A.2.5. Fatores de correção do dia

Serão utilizados os seguintes parâmetros:

- **N**: número de competidores que realizaram lançamento válido;
- **n1**: número de competidores que alcançaram a distância corrigida mínima Dm de 120 km;
- **n2**: número de competidores que completaram a prova com velocidade corrigida superior a dois terços da maior velocidade corrigida do dia;
- **F**: Fator do Dia;
- **Fcr**: *Completion Ratio Factor*.

Os fatores serão calculados pelas fórmulas:

$F = \text{menor entre } 1 \text{ e } 1,25 \times n1 \div N$

$Fcr = \text{menor entre } 1 \text{ e } [1,2 \times (n2 \div n1) + 0,6]$

Quanto menor o número de competidores que alcançar a distância mínima ou completar a prova com velocidade representativa, menor será a pontuação disponível no dia.

A.2.6. Distribuição dos pontos

A pontuação máxima do dia será dividida entre pontos de velocidade e pontos de distância:

$Pvm = \frac{2}{3} \times (n2 \div N) \times Pm$

$Pdm = Pm - Pvm$

Onde:

- **Pvm** é a pontuação máxima disponível por velocidade;
- **Pdm** é a pontuação máxima disponível por distância.

a) Competidor que completar a prova

O competidor que completar a prova receberá integralmente os pontos disponíveis por distância:

$Pd = Pdm$

Os pontos de velocidade serão calculados pela fórmula:

$$P_v = P_{vm} \times [(V_h - \frac{2}{3} V_0) \div (\frac{1}{3} V_0)]$$

Onde V_0 é a maior velocidade corrigida do dia.

Caso a velocidade corrigida do competidor seja inferior a dois terços de V_0 , os pontos de velocidade serão iguais a zero.

b) Competidor que não completar a prova

O competidor que não completar a prova receberá somente pontos por distância:

$$P_v = 0$$

$$P_d = P_{dm} \times (D_h \div D_0)$$

c) Pontuação final do dia

A pontuação final será:

$$S = \text{arredondamento de } [F \times F_{cr} \times (P_d + P_v) - \text{penalidades}]$$

A pontuação não poderá ser inferior a zero.

A.2.7. Regra específica para Provas de Área

Nas Provas de Área, a velocidade será normalmente calculada utilizando-se o maior valor entre o tempo efetivamente voado e o tempo mínimo estabelecido para a prova.

Como adaptação nacional da FBVP, quando um competidor completar a prova percorrendo **mais de 95% da distância máxima possível** e utilizar tempo inferior ao tempo mínimo, será considerado, exclusivamente para esse competidor, o tempo efetivamente voado para o cálculo de sua velocidade.

ANEXO 03 - TABELA DE PENALIDADES

A.3.1. Tabela de penalidades aprovadas pela FAI

Aplicam-se as penalidades da FAI Sporting Code, Section 3 - Gliding, Annex A - Rules for World and Continental Championships, edição vigente em 15 de abril de 2026, item 8.7.

Tipo de infração	Primeira ocorrência	Ocorrências subsequentes	Penalidade máxima
PESO			
Excesso ou insuficiência de peso de W quilogramas	W x 2 pontos	n x W x 2 pontos	n x W x 2 pontos
INFORMAÇÕES INCORRETAS, TARDIAS OU AUSENTES			
Documentação incompleta	Decolagem não autorizada	Decolagem não autorizada	Decolagem não autorizada
Verificação de configuração incompleta	Decolagem não autorizada	Decolagem não autorizada	Decolagem não autorizada
Substituição do FR sem comunicação à Organização	10 pontos	20 pontos	25 pontos
Falha no registro da altitude-pressão de decolagem	10 pontos	25 pontos	10 + n x 25 pontos
Configuração incorreta do FR, inclusive intervalo de gravação	Advertência	10 pontos	25 pontos
Entrega tardia de documentação, inclusive FR e declaração de pouso fora, no prazo dos Procedimentos Locais	Advertência	10 pontos	25 pontos
Entrega da documentação de reserva após 60 minutos	Advertência	10 pontos	25 pontos
LARGADA INCORRETA POR LINHA			
Entre 0 e 0,50 km da linha de largada	50 pontos	50 pontos	50 pontos
Mais de 0,50 km da linha ou do anel de largada	Largada inválida	Largada inválida	Largada inválida
De 0 a 100 m acima da altitude máxima de largada	1 ponto/m	1 ponto/m	1 ponto/m
Mais de 100 m acima da altitude máxima de largada	Largada inválida	Largada inválida	Largada inválida
Até 50 km/h acima da velocidade máxima de largada no solo	2 pontos por km/h	2 pontos por km/h	2 pontos por km/h
Mais de 50 km/h acima da velocidade máxima de largada no solo	Largada inválida	Largada inválida	Largada inválida
VALIDAÇÃO INCORRETA DE PONTOS DE VIRADA OU ÁREAS			
A menos de 0,50 km do limite do ponto de virada ou da área	50 pontos	50 pontos	50 pontos
A mais de 0,50 km do limite do ponto de virada ou da área	Sem controle	Sem controle	Sem controle
CHEGADA INCORRETA			
Chegada abaixo da altitude mínima, conforme item 7.8.2 do Annex A	1 ponto/m	1 ponto/m	Pontos de velocidade obtidos
VOO PERIGOSO OU ARRISCADO			
Voo em nuvem, manobras perigosas fora da chegada ou acrobacias (item 5.1 do Annex A)	100 pontos	Desclassificação da prova do dia	Desclassificação
Circulação no sentido incorreto na zona local	Advertência	(n - 1) x 25 pontos	Desclassificação
Reboque: desligamento antecipado ou tardio	Advertência	(n - 1) x 25 pontos	Desclassificação
Reboque: cabrada antes do desligamento	Advertência	Desclassificação da prova do dia	Desclassificação

Tipo de infração	Primeira ocorrência	Ocorrências subsequentes	Penalidade máxima
Entrada vertical ou horizontal em espaço aéreo proibido	Pouso fora no ponto de entrada no espaço aéreo	Desclassificação da prova do dia	Desclassificação
Chegada: manobra perigosa	25 pontos	n x 25 pontos	Desclassificação
Pouso: procedimento incorreto	Advertência	(n - 1) x 25 pontos	Desclassificação
Pouso após o pôr do sol da competição	10 pontos/min	Desclassificação da prova do dia	Desclassificação
Fraude, conforme item 8.6.5a do Annex A	Desclassificação	Desclassificação	Desclassificação
Falsificação de documentos	Desclassificação	Desclassificação	Desclassificação
Tentativa de auxílio externo para localizar ascendentes por planador ou avião não participante	Desclassificação da prova do dia	Desclassificação	Desclassificação
OUTRAS INFRAÇÕES			
Conduta antidesportiva	Ver item 8.6.5b do Annex A	Ver item 8.6.5b do Annex A	Ver item 8.6.5b do Annex A
Voo sob influência de álcool	Desclassificação da prova do dia	Desclassificação	Desclassificação
Acionamento tardio do MoP após a liberação do reboque	Advertência	(n - 1) x 25 pontos	Desclassificação
Autolançamento acima do limite de altitude (item 7.3.2a do Annex A)	1 ponto/m	n pontos/m	Desclassificação

Notas: W = diferença de peso em kg; n = número da ocorrência; FR = Flight Recorder; PEV = Pilot Event Marker; MoP = Means of Propulsion. “Desclassificação da prova do dia” = Day Disqualification; “Desclassificação” = exclusão da competição, conforme o Annex A.