

# **REGULAMENTO**

**1º Encontro 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 “abandar de 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 aterrar 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 una 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 registos 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 registos 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 descolem 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 1º Encontro 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 |
| <b>Winglets.....+1</b> |     |              |    |

## 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      | <b>235,29</b> | 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           | <b>240</b>  | 125   | 98       | 637-150=487 | 655       | 4º            |
| 300           | <b>240</b>  | 75    | 98       | 229-150=79  | 106       | 9º            |
| 300           | <b>240</b>  | 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*