

REGULAMENTO DE COMPETIÇÕES DE ASA DELTA E PARAPENTE



Federação Portuguesa de Voo Livre
2024

Notas sobre a edição

Pretende-se com esta revisão uma maior uniformização do regulamento com os regulamentos FAI.

Principais pontos alterados, actualizados ou corrigidos.

2.3 Calendário Oficial das Competições

3.5 Briefing de manga

3.6 Regras gerais

Identificação

Lastro

4.2 Cálculo do campeonato de Portugal

5 Taça de Portugal – Américo Sousa

10 Anexos

Pontos corrigidos da versão RC2024 V1.3:

3.12 Tipos de Partida (três -> dois tipos)

5.1 Introdução (constituída uma competição -> constituída por uma competição)

6.3.1 Ranking individual (links corrigidos)

Índice

1 INTRODUÇÃO	6
2 COMPETIÇÕES.....	7
2.1 Introdução	7
2.2 Tipos de Competições.....	7
2.2.1 Competições Seletivas	7
2.2.2 Competições Não Seletivas	8
2.3 Calendário Oficial das Competições	8
2.4 Diligências Administrativas	9
2.5 Regulamento Específico da Competição.....	10
2.6 Alterações ao calendário de Competições	10
2.7 Admissão nas Competições	11
2.8 Competidores Jovens e Pilotos Esperança.....	11
2.9 Inscrições nas Competições.....	12
2.10 Relatórios das Competições	13
3 REGULAMENTAÇÃO DESPORTIVA DAS COMPETIÇÕES	15
3.1 Organização	15
3.2 Centro de Operações	16
3.3 Comité de Pilotos	16
3.4 Júri de Competição.....	17
3.5 Briefing.....	19
3.6 Regras Gerais	20
3.7 Procedimentos de Segurança.....	23

3.8	DESCOLAGEM.....	24
3.8.1	Zona de Descolagem	24
3.8.2	Descolagens	24
3.8.3	Janela de Descolagem	25
3.8.4	Segundas Descolagens	25
3.8.5	Zona de Aterragem Oficial.....	26
3.8.6	Descolagens Tracionadas e/ou Rebocadas.....	26
3.9	Pontos de Viragem	27
3.10	Balizas	27
3.11	Manga	27
3.11.1	Corrida	27
3.11.2	Corrida cronometrada individualmente	27
3.11.3	Distância.....	28
3.11.4	Distância com balizas:	28
3.12	Tipos de Partida	29
3.13	Final da Manga.....	29
3.13.1	Linha de Meta	29
3.13.2	Baliza de Meta e Linha de Meta GPS	29
3.13.3	Final de Secção de Cronometrada.....	30
3.14	Comunicação de Aterragem em Segurança	30
3.15	Registo de Voo.....	31
3.16	Validação de uma Manga.....	32
3.17	Alteração e Interrupção de Mangas.....	32
3.18	Verificação de Mangas.....	33
3.18.1	Registo de Percurso	33
3.18.2	Regras de Verificação Geral	33
3.18.3	Verificação de limites de altitude	34
3.19	Medição das Distâncias	35
3.20	Penalidades	35
3.20.1	Voo em nuvem (ponto 3.7):	36
3.20.2	Violação de espaço aéreo não autorizado (horizontal ou vertical):	36

3.20.3 Não comunicar a aterragem em segurança (ponto 3.14):	37
3.20.4 Sentido de rotação errado (até ao momento da partida, ou no raio de 1km em torno da descolagem tratando-se de partida no solo):	37
3.20.5 Voo perigoso ou agressivo:	37
3.20.6 Aterragem na Zona de Descolagem (" <i>Top Landing</i> ") após a abertura da janela de descolagem:	37
3.20.7 Excesso de lastro (ponto 3.6):	38
3.20.8 Falta de entrega do GPS para descarga do Registo de Percurso (" <i>track-log</i> "):	38
3.20.9 Tentativa de fraude relativamente à certificação ou ao nível de certificação da asa utilizada:	38
3.20.10 Falta de assinatura da folha de descolagem (quando existir):	38
3.20.11 Falta de comunicação de "não descolagem" (em caso de decisão tomada pelo piloto ou devido a alteração de condições na descolagem):	38
2ª infração e seguintes – penalização de 50% a repercutir na pontuação da manga seguinte (ou anterior quando se tratar da última manga);	38
3.20.12 Desrespeito pelas regras do ar	39
3.21 Resultados, Reclamações e Protestos	39
3.22 Sistema de Pontuação das Competições	40
3.22.1 Individual	40
3.22.2 Coletiva	40
3.23 Controlo das Competições	41
4 CAMPEONATO DE PORTUGAL	42
4.1 Introdução	42
4.2 Cálculo	42
4.2.1 Individual	42
4.2.2 Coletivo	43
4.2.3 Situações de Empate	43
4.3 Títulos Atribuídos	43
4.3.1 Títulos Individuais	43
4.3.2 Títulos Coletivos	44
5 TAÇA DE PORTUGAL	45

5.1	Introdução	45
5.2	Cálculo	45
5.2.1	Classificação individual	45
5.2.2	Classificação coletiva	45
5.2.3	Situações de Empate	46
5.3	Títulos Atribuídos	46
5.3.1	Títulos Individuais	46
5.3.2	Títulos Coletivos	47
6	RANKING NACIONAL.....	48
6.1	Introdução	48
6.2	Competições Válidas.....	48
6.3	Cálculo do Ranking	48
6.3.1	Ranking individual.....	48
6.3.2	Ranking coletivo	48
6.4	Situações de Empate	49
7	EQUIPA DE PORTUGAL	50
7.1	Constituição da Equipa de Portugal.....	50
7.2	Seleção Nacional	50
7.3	Equipa Técnica.....	51
8	RECORDE NACIONAL DE DISTÂNCIA.....	52
8.1	Recorde Nacional de Distância Absoluto	52
8.2	Recorde Nacional de Distância Feminino.....	52
8.3	Recorde Nacional de Distância Classe Sport.....	52
	Corresponderá a voos obtidos nas condições do ponto anterior (8.1), exclusivamente por pilotos voando em asas com certificação até EN C ou LTF 2.	52
9	RECORDE DE DISTÂNCIA COM DESCOLAGEM EM PORTUGAL	53

9.1	Recorde de Distância Absoluto com Descolagem em Portugal	53
9.2	Recorde de Distância Feminino com Descolagem em Portugal	53
9.3	Recorde de Distância Classe Sport com Descolagem em Portugal	53
Corresponderá a voos obtidos nas condições do ponto anterior (8.1), exclusivamente por pilotos voando em asas com certificação até EN C ou LTF 2.		53
10	NORMA DE TRANSIÇÃO	54

1 INTRODUÇÃO

O presente **Regulamento de Competições**, elaborado pela **Federação Portuguesa de Voo Livre (FPVL)**, tem em consideração a regulamentação nacional já existente e cumpre, integralmente, as regras definidas na *Secção Geral* e na *Secção 7 - Classe O (Hang Gliders & Paragliders)* do *Código Desportivo* da **Federação Internacional de Aeronáutica (FAI)** para *eventos de categoria 2*, com o qual deve ser cruzado em caso de omissões ou situações pouco definidas.

Com este regulamento pretende-se deixar evidenciados os preceitos que baseiam a forma como se irão desenvolver as competições **Nacionais** de **Asa Delta** e de **Parapente**, bem como os respetivos **Rankings**.

O regulamento é comum às modalidades de Voo Livre: Asa Delta (Classe 1 FAI) e Parapente (Classe 3 FAI). No entanto, sempre que qualquer regra não se aplique a ambas as modalidades ou se lhes aplique de maneira diferente, tal será observado no respetivo texto.

No que diz respeito às Asas Rígidas (Classe 2 FAI), atendendo à sua fraca expressão no cenário desportivo nacional, a competição específica na sua classe não é ainda considerada nesta revisão do Regulamento de Competições. No entanto, estas asas poderão participar nas competições nacionais de Classe 1 sendo classificadas separadamente.

No caso de uma das competições FPVL ser simultaneamente um Pré Europeu ou um Pré Mundial, o capítulo 3 deste regulamento poderá não se aplicar na íntegra por forma a permitir que a competição seja conduzida de acordo com os regulamentos FAI aplicáveis.

2 COMPETIÇÕES

2.1 Introdução

A FPVL é responsável pela organização das competições, podendo, no entanto, delegar essa tarefa nos seus associados ou entidades privadas, mediante proposta aprovada pela Direção.

Existem dois tipos de competições: **Seletivas** e **Não Seletivas**. Uma competição só poderá ser intitulada de Competição Seletiva se for considerada pontuável para efeitos de **Ranking Nacional**. As competições Não Seletivas têm como objetivo a **promoção** da competição, procurando fomentar a participação de novos pilotos.

A atribuição do estatuto a uma Competição, ou seja, a homologação de competições como sendo *seletivas* ou *não seletivas* cabe, exclusivamente, à FPVL, após análise e aprovação das propostas apresentadas pelos respetivos candidatos a organizadores.

As competições *não seletivas*, apesar de não serem pontuáveis para o Ranking Nacional, não dispensam o acordo da FPVL em relação aos seus locais e datas de realização entre outros aspectos, de forma a não haver qualquer tipo de atropelo às normas em vigor.

2.2 Tipos de Competições

2.2.1 Competições Seletivas

Uma competição só pode ser intitulada de **Competição Seletiva** quando pontuável para efeitos de Ranking Nacional, obrigatoriamente registada como **FAI Categoria 2**.

Têm ainda os seguintes **requisitos obrigatórios**:

- Ser realizada em Portugal ou no Estrangeiro, sob a égide da FPVL;
- Ter uma duração compreendida entre 2 e 7 dias (mangas previstas);

- Em cada Competição não pode ser efetuada mais de uma manga por dia;
- Cada Manga tem de corresponder a um dos tipos definidos na secção 3.11 .

2.2.2 Competições Não Seletivas

As competições *Não Seletivas*, embora possam ser simplificadas devem seguir o mais possível as regras e procedimentos das competições *Seletivas*. Deste modo, estar-se-á a familiarizar os pilotos iniciados com estes mesmos procedimentos.

As propostas de organização de competições *Não Seletivas* para um determinado ano desportivo devem dar entrada na FPVL com uma antecedência mínima de noventa dias antes da sua realização. Durante os consequentes quinze dias, as propostas serão analisadas pela FPVL, de forma a verificar se todos os requisitos de organização são satisfeitos e se não existem sobreposições com outras competições.

2.3 Calendário Oficial das Competições

A época desportiva, também designada como ano desportivo, decorre entre 1 de janeiro e 31 de dezembro.

As propostas de organização de competições ***Seletivas*** para uma determinada época desportiva devem dar entrada na FPVL pelo menos até ao dia 30 de novembro do ano anterior, acompanhadas do comprovativo do pagamento de uma taxa de inscrição a definir anualmente pela FPVL, (valor que será devolvido no caso da candidatura não ser aprovada). As propostas serão analisadas pela FPVL, de forma a verificar se todos os requisitos de organização são satisfeitos e se não existem sobreposições com outras competições do calendário nacional ou competições relevantes dos calendários internacionais. Isto não deve impedir que projetos de longo prazo sejam definidos e as provas sejam aprovadas com um ano de antecedência ou mais.

Passado o período de análise, o ***Calendário Oficial de Competições Seletivas*** provisório será elaborado e dado a conhecer até ao dia 10 de dezembro, sendo publicado de forma definitiva até ao dia 1 de janeiro do ano desportivo a que respeita.

Designação das competições seletivas: salvo exceções a autorizar pela FPVL, a designação das competições seletivas deverá ser uniformizada, devendo ser definida para cada prova conjuntamente entre o organizador e a FPVL.

Antes de ser tomada uma decisão definitiva acerca de qualquer proposta de organização duma competição, *Seletiva* ou *Não Seletiva*, a FPVL poderá solicitar ao seu proponente a sua alteração, com o objetivo de a ajustar a eventuais condicionalismos existentes, nomeadamente a poder validá-la para ranking FAI.

2.4 Diligências Administrativas

Os organizadores de competições devem respeitar os regulamentos em vigor (internacionais, nacionais, regionais e locais) e anunciar as competições às autoridades competentes.

A organização de cada competição é responsável por disponibilizar os meios médicos para a competição, bem como meios de socorro necessários a qualquer intervenção de emergência. Os centros de saúde e hospitais da região devem estar previamente alertados para a existência da competição.

Para competições que decorram, parcial ou totalmente, dentro de áreas protegidas, o organizador deve obter a autorização prévia do Parque Natural ou da entidade competente pela gestão dessas áreas,

2.5 Regulamento Específico da Competição

O Regulamento Específico da Competição (Regulamento Local) deverá definir as regras associadas às particularidades do local onde a mesma decorrerá.

Deverá também incluir as penalidades a aplicar em casos de infrações que não se encontrem já definidas neste regulamento.

O Regulamento Específico da Competição não deverá repetir nem poderá contradizer regras e conceitos já definidos neste regulamento ou na regulamentação FAI aplicável à competição em causa.

O Regulamento Específico da Competição deverá ser submetido à FPVL juntamente com a candidatura, a fim de ser validado pelo Conselho de Arbitragem e Competições da FPVL. Após uma primeira análise poderão ser sugeridas eventuais alterações de forma a permitir a sua validação. Depois de validado deverá ser publicado de imediato.

2.6 Alterações ao calendário de Competições

Caso uma competição não possa ser realizada de acordo com a proposta inicialmente submetida e aprovada, deve ser enviada, à FPVL, uma justificação com os motivos e, se pretendido, uma proposta de alteração do período e/ou local da competição. O envio da proposta deve ser feito com uma antecedência mínima de 30 dias em relação à data mais cedo de entre a nova data ou a data prevista inicialmente.

Avaliada a justificação a FPVL pode aprovar a nova proposta e a competição ser realizada. Se a justificação não for aceite pela FPVL a competição é anulada e os respetivos organizadores poderão incorrer em sanções, a determinar caso a caso.

Os pilotos que tiverem pago qualquer valor referente à sua inscrição numa competição que venha a ser alterada, ou anulada, devem ser integralmente reembolsados pela organização dessa competição, durante os 15 dias que se seguem ao anúncio da sua alteração. Qualquer situação de exceção ao enunciado deve ser colocada à FPVL, por escrito, que decidirá acerca da sua razão.

Uma competição pode ser anulada pela organização após o seu início por falta de condições meteorológicas mas apenas com anuência do Júri da Competição.

2.7 Admissão nas Competições

Todos os pilotos portugueses que pretendam participar numa competição devem ser titulares de uma *Licença de Pilotagem* válida para a modalidade em que se inscrevem e serem subscritores do seguro desportivo ou de um alternativo com igual cobertura ou superior, válido para o ano corrente.

Nas competições *Seletivas* os pilotos devem ser titulares de uma licença de **Nível 2**.

Nas competições do tipo **Open** poderão ser admitidos pilotos estrangeiros, desde que estes sejam portadores de uma **licença** da respetiva modalidade com nível equivalente ao requerido e de um seguro desportivo que cubra acidentes pessoais e responsabilidade civil, com coberturas iguais ou superiores ao do seguro desportivo nacional, ambos válidos para o ano em curso.

2.8 Competidores Jovens e Pilotos Esperança

Qualquer piloto com menos de 18 anos não pode participar em competições *Seletivas*, exceto se beneficiar do **Estatuto de Jovem Competidor** para o ano desportivo em curso. O Estatuto de Jovem Competidor é atribuído pela FPVL.

O Pedido de *Estatuto de Jovem Competidor* deve ser apresentado à FPVL pelo clube onde se encontra inscrito o piloto em causa. Aí, o presidente do clube, ou alguém por ele designado, assume o compromisso de acompanhar tecnicamente o jovem piloto.

O Pedido de *Estatuto de Jovem Competidor* deve ser enviado à FPVL com pelo menos 30 dias de antecedência relativamente à primeira competição em que quer participar juntamente com declaração de autorização para a prática da competição dentro do enquadramento deste regulamento, assinada por ambos os progenitores, tutores ou Encarregados de Educação.

O *Estatuto de Jovem Competidor* poderá ser retirado pela FPVL, caso se verifique que o desempenho do piloto durante qualquer competição não traduz uma maturidade desportiva adequada.

Aos pilotos com mais de 18 anos e com menos de 25 anos no início de cada época desportiva, será atribuído o **estatuto de Piloto Esperança**.

2.9 Inscrições nas Competições

Quando um piloto se inscreve numa competição está, tacitamente, a comprometer-se com o cumprimento do presente regulamento, não podendo alegar o seu desconhecimento. Ao fazer a inscrição no evento, está a dar implicitamente a autorização para:

- Utilização dos seus dados pessoais para os assuntos relacionados com a prova, e divulgação da modalidade;
- A Utilização da sua imagem, para todas as ações de promoção relacionadas com a prova, com a modalidade e com a actividade federativa

Pré-inscrição: inscrição efetuada com antecedência superior ou igual a 30 dias relativamente à data de início efetivo da competição.

O valor da inscrição, a estipular pela organização da competição, é sujeito à aprovação da FPVL, podendo esta, todos os anos, definir um valor máximo diário antes da abertura do processo das candidaturas aos eventos desportivos.

Os serviços de transporte dos pilotos e do seu material de voo para as zonas de descolagem e das suas recolhas no local de aterragem, podem ser disponibilizados pela organização duma competição com o valor incluído no custo da inscrição ou cobrado à parte, como complemento.

O valor da inscrição numa competição não pode estar condicionado à afixação ou não, por parte dos pilotos, de material publicitário no seu equipamento ou material de voo.

As inscrições devem ser facilitadas aos pilotos com uma antecedência mínima de oito dias em relação à data de início de cada competição

2.10 Relatórios das Competições

Todas as mangas inicialmente previstas numa competição, quer tenham sido validadas ou não, devem ser objeto de um ***Relatório Diário de Competição***.

Este relatório é da responsabilidade da organização da competição e deve compreender a descrição detalhada dos elementos que permitiram efetuar o cálculo dos pontos de cada piloto na manga a que dizem respeito, bem como os respetivos resultados, validados com a assinatura do diretor de competição e do presidente do júri de competição.

Depois de terminada uma competição, a respetiva organização deve entregar imediatamente à FPVL, ou ao seu representante na competição, os seguintes elementos:

- Dados da competição em suporte informático, nomeadamente: dados dos pilotos participantes, registos GPS dos voos dos pilotos em formato IGC ou KML, saídas do software de validação de voos, saídas do software de cálculo de classificações;
- Relatórios Diários de Competição;
- Fichas de *Briefing*;
- Reclamações dos pilotos e respetivas respostas do Diretor de Competição, com todas as páginas assinadas ou rubricadas pelos membros do Júri de Competição.
- Protestos e respetivas deliberações do Júri de Competição, com todas as páginas assinadas ou rubricadas pelos seus membros.

3 REGULAMENTAÇÃO DESPORTIVA DAS COMPETIÇÕES

3.1 Organização

O **Organizador** de uma competição é a entidade que, com o reconhecimento da FPVL, tem a seu cargo a preparação, a execução e a gestão, a todos os níveis, dessa competição.

Ao conjunto de pessoas que constituem a equipa que o Organizador designa para o desenvolvimento de uma competição dá-se o nome de **Organização**.

Os elementos da organização devem ser facilmente identificáveis.

Entre os membros da Organização, nomeados pelo Organizador, devem ser destacados:

O **Diretor de Competição**, que terá a seu cargo a coordenação técnica da competição. Deve ser uma pessoa bem informada acerca da legislação e da regulamentação desportiva em vigor, sendo responsável pela aplicação do presente Regulamento de Competições.

No caso de competições *Seletivas* o Diretor de Competição tem que ser designado no processo de candidatura à organização da respetiva competição, estando sujeito a ratificação pelo Conselho de Arbitragem e Competições da FPVL.

No decorrer das mangas, o Diretor de Competição deverá estar 100% disponível para o cumprimento das funções inerentes ao cargo. Ou seja, não deverá ausentar-se ou desempenhar outras funções ou atividades que possam diminuir a sua capacidade técnica, designadamente no que diz respeito a recolha de informação, a capacidade de tomada de decisões e de comunicação.

Os **Oficiais de Descolagem**, os **Oficiais de Meta**, e os **Oficiais de Pontuação**, enquadrados pelo Diretor de Competição são os responsáveis

pela fiscalização dos locais de Descolagem, da Linha de Meta e pela verificação de registos de voo e produção de resultados, respetivamente.

3.2 Centro de Operações

O **Centro de Operações (CO)** é o local onde a Organização instala o centro de controlo da competição. O horário de funcionamento deste centro deve estar afixado e ser divulgado por todos os pilotos, sendo obrigatória a presença de um membro da organização nesse local, todos os dias da competição.

Relativamente ao Centro de Operações, devem ser tidos em consideração os seguintes pontos:

- Ter afixado, num plano vertical, uma carta topográfica de toda a região onde decorre a competição
- Ter afixado o número de telefone para comunicação de aterragens em segurança e pedidos de recolha
- Local para fazer a receção dos pilotos e prestar todas as informações relativas à competição
- Ter afixado as informações meteorológicas do dia e previsões da sua evolução para os dias seguintes
- Ter afixado os resultados gerais e de cada manga
- É, também, o local onde devem ser entregues os Registos de Voo e reclamações dos pilotos

3.3 Comité de Pilotos

O Comité de Pilotos é composto por um número de 3 (três) ou 5 (cinco) representantes dos pilotos, eleitos pelo conjunto dos pilotos inscritos. Durante

o processo de eleição, cada piloto tem direito a indicar 1 (um) nome a que respeita o seu voto. No caso de o Diretor de Competição optar por um Comité de Pilotos constituído por 5 pilotos, um dos elementos poderá ser selecionado diretamente por si.

Caso se verifiquem ausências definitivas no comité de pilotos, os elementos em falta serão substituídos pelos pilotos seguintes no resultado da votação inicial.

São obrigações e direitos do Comité de Pilotos:

- Ser consultado pelo Diretor de Competição, quando da definição de cada manga, antes do *Briefing* de divulgação das suas características (ponto 3.5), devendo estar presente, na sua totalidade;
- Estar sempre contactável durante o voo (dentro das possibilidades técnicas dos equipamentos de comunicação);
- Alertar o Diretor de Competição em caso de evolução meteorológica incerta;
- Atentar as regras de segurança e solicitar ao Diretor de Competição a interrupção de determinada manga por razões de segurança;
- Ser mediador entre os pilotos e o Diretor de Competição;
- Apresentar qualquer reclamação, por escrito, ao Júri de Competição (ponto 3.4), em caso de litígio com o Diretor de Competição.

3.4 Júri de Competição

Em competições a realizar em Portugal, o Júri de competição deve regular-se por este regulamento e pela regulamentação geral e específica da FAI.

O Júri de Competição é composto, idealmente, por três elementos, sendo um o Presidente do Júri de Competição. Contudo, é possível que o júri seja composto apenas por um ou dois Jurados, considerando sempre que deverão possuir o estatuto de Observador Oficial FAI.

O Júri de Competição será nomeado pelo Conselho de Arbitragem e Competições da FPVL com uma antecedência de, pelo menos, duas semanas antes do início de cada competição. É da responsabilidade da organização de cada competição assegurar a logística de cada elemento do Júri de Competição, relativamente a alojamento. Adicionalmente, a FPVL proporcionará a cada elemento efetivo do Júri uma quantia simbólica, a definir anualmente no plano de atividades, por cada dia disponibilizado para presença na competição.

O Júri de Competição tem como funções principais:

- Verificar a regularidade do processo de inscrição dos pilotos
- Verificar a conformidade das mangas;
- Estar presente no momento da elaboração da manga, na reunião respetiva (representado por um jurado) e acompanhar o decorrer das mangas;
- Se necessário, tomar decisões no sentido de interromper e anular a manga em situações imprevistas, de forma a acautelar a segurança dos pilotos, a competitividade da competição, a legalidade e o correto enquadramento na regulamentação desportiva, aérea e civil;
- Examinar e decidir acerca dos protestos dos pilotos ou do Comité de Pilotos;
- Oficializar os resultados, assinando as respetivas folhas.

Em competições em que o Júri não seja inicialmente constituído por 3 elementos, o Presidente do Júri poderá, caso considere oportuno para efeitos de deliberação sobre qualquer assunto que ao Júri diga respeito, completar a constituição do mesmo recorrendo a outros elementos presentes no local (por exemplo um dirigente da FPVL ou um elemento do Comité de Pilotos, mas nunca recorrendo ao Diretor de Competição).

Cada elemento do Júri de Competição tem o direito de ser ouvido e a obrigação de opinar acerca dos assuntos colocados à discussão. Cada um dispõe de um voto e, em caso de igualdade, o Presidente do Júri tem voto de qualidade.

O Júri de Competição é soberano e as suas decisões não são passíveis de recurso.

3.5 Briefing

O *Briefing* é um momento de anúncio aos pilotos das condições de uma competição.

Antes do início de cada competição, a organização deve, obrigatoriamente, promover um **Briefing Geral** com os seguintes objetivos:

- Apresentar o Diretor de Competição
- Apresentar os elementos constituintes do *Júri de Competição*
- Proceder à constituição e anúncio do *Comité de Pilotos* de acordo com o ponto 3.3
- Informar os pilotos participantes acerca das questões logísticas e de segurança referentes à competição, entre outras:
 - Meteorologia: previsões para o período da competição
 - Espaço aéreo: regulamentação, locais de descolagem, perigos, obstáculos, etc.
 - Frequências de rádio utilizadas: obrigatórias e interditas
 - Contatos telefónicos com o Centro de Operações, o Diretor de Competição e as equipas responsáveis pelas recolhas.

Antes do início de cada manga, o Diretor de Competição deve, obrigatoriamente, realizar um **Briefing de Manga**, podendo ser realizados vários *Briefings* referentes à mesma manga.

Estes *Briefings* serão sempre marcados pelo Diretor de Competição.

Nos locais de descolagem haverá sempre um Painel de *Briefing* (ver modelo Anexo 10.1), de dimensões mínimas 120 x 80 cm, a ser atualizado todos os dias, onde constarão:

- O nome, local, período de realização da competição;
- Data da manga em questão;
- Um mapa que inclua as zonas de voo, onde será marcada a zona de descolagem, o local de aterragem oficial e as restantes informações referentes à manga do dia (pontos de viragem, linha de meta, obstáculos, etc.);
- Limites de altitude atribuídos por NOTAM. Caso nada seja indicado serão considerados os limites legais – tipicamente FL095 nas zonas de competição utilizadas em Portugal Continental.
- Sequência dos pontos de viragem da manga do dia, horário da janela de descolagem (ponto 3.8.3 Janela de Descolagem), hora de partida (caso exista) e hora limite para aterragem;
- Restantes horários;
- Informações meteorológicas do dia, incluindo previsão da sua evolução ao longo do dia, tão detalhada quanto possível;
- Frequências de Rádio para voo/emergência e comunicação de aterragem/recolhas e telefones da organização;
- O sentido de rotação adoptado para as térmicas até ao momento da partida, ou no raio de 1km em torno da descolagem tratando-se de partida no solo (ver ponto 3.12 Tipos de Partida);
- Possibilidade ou não de realizar mais do que uma descolagem (ponto 3.8.4 Novas Descolagens)
- Outras indicações relacionadas com a manga do dia.

3.6 Regras Gerais

Responsabilidade: Os pilotos participantes numa competição são os únicos responsáveis, quer pela sua decisão de descolar, bem como por todas as decisões durante o voo. A FPVL, bem como o Organizador de cada competição

e a respetiva equipa da Organização, não poderão ser responsabilizados pelos danos físicos, materiais ou morais causados por qualquer piloto no decorrer de uma competição, a si próprios ou a terceiros.

Comportamento: Qualquer competidor, cujas atitudes, verbais ou físicas, sejam julgadas desleais ou abusivas pelo Júri de Competição, será desqualificado da competição. Para além disso, fica, ainda, sujeito a outras sanções por parte da FPVL, mediante apresentação de relatório escrito por parte do Diretor de Competição e assinado pelo Júri da Competição.

Material de Voo Autorizado: Só é autorizado o uso de aeronaves ultraleves da Classe O/Classe 1-5, conforme descritas no Código Desportivo – Secção 7 da FAI. A substituição do material de voo, durante a competição, só é permitida nos casos em que se verifique a sua deterioração e após autorização do Júri para a sua substituição por um equipamento de rendimento igual ou inferior. A decisão deve ser oficialmente anunciada a todos os pilotos em competição.

Não será permitida a participação de asas não certificadas em todos os eventos realizados sob a égide da FPVL.

Exemplos de asas certificadas são todas aquelas homologadas segundo as normas EN926-1 e EN926-2, bem como a classe de competição da CIVL (CCC).

Instrumentos: É permitida a utilização de qualquer instrumento de voo, de navegação ou de comunicação, salvo em caso de especificações precisas e circunstanciadas em contrário, definidas pela organização da competição.

Equipamento de Comunicação: O rádio faz parte do equipamento de segurança e é obrigatório, devendo, no entanto, respeitar todos os requisitos legais. Todavia, o uso de microfones ativados por voz (VOX) é proibido. A utilização de microfones externos com botão PTT é permitida, no entanto, uma vez que normalmente o botão de PTT do próprio rádio não é desativado pela utilização do microfone externo, os pilotos devem ter especial cuidado no acondicionamento dos equipamentos, de forma a que o PTT original não seja ativado inadvertidamente.

Equipamento GPS (Global Positioning System): Todos os pilotos devem estar equipados com pelo menos um instrumento de posicionamento e navegação (GPS) de acordo com o ponto 3.18 “Verificação de Mangas por GPS”, sendo da responsabilidade do piloto o seu correto funcionamento e configuração.

Lastro: É permitida a utilização de lastro, o qual apenas **pode ser constituído por água ou areia**. Naturalmente o peso total em voo deverá estar dentro do intervalo definido pela certificação da asa. A avaliação do peso pode ser realizada pelo organizador, ou júri da competição, em qualquer altura da competição. Um piloto deve evitar a queda de lastro a qualquer momento ou de uma forma suscetível de afetar outros concorrentes ou terceiros.

Wind Dummy: Os Wind Dummy (*pilotos sonda*), têm como função mostrar e testar as condições de voo. Durante o voo devem manter o rádio a operar na frequência indicada pela organização da competição para o efeito.

Pilotos fora de Competição: A descolagem de pilotos que não estejam em competição é por princípio proibida. No entanto, poderão ser autorizados a descolar, pelo Diretor de Competição, durante ou depois da abertura da Janela de Descolagem (ponto 3.8.3 Janela de Descolagem), se o seu voo não representar qualquer perturbação para os pilotos em competição. É altamente desaconselhado permitir a descolagem de pilotos que não estejam em competição antes da abertura da janela (exceto os pilotos sonda), uma vez que em caso de acidente poderão obrigar a mobilizar os meios de socorro disponíveis para a competição, podendo este facto constituir um impedimento ao início da manga.

Pilotos-Lebre: Em circunstância alguma serão permitidos Pilotos-Lebre, isto é, pilotos não inscritos, encarregados de facilitar o voo de pilotos inscritos.

Publicidade: É autorizada a utilização de publicidade nas asas ou no equipamento de voo do piloto.

Identificação: A organização poderá obrigar à identificação das asas, neste caso os números de competição, a fornecer pela organização, são de afixação

obrigatória na asa de cada piloto. Cada dígito deve ter uma dimensão mínima de 20x40 cm (Largura x Altura).

O material dos adesivos deve ser leve, fino e não descolar facilmente, de preferência RIP STOP, na cor preto.

Na Asa Delta o número de competição deve ser afixado na asa direita e no Parapente ao centro da asa, com o seu topo junto ao bordo de ataque.

3.7 Procedimentos de Segurança

Equipamento de Segurança: São obrigatórios, o uso de capacete, rádio e paraquedas de emergência. Na modalidade de Asa Delta é também obrigatória a dupla suspensão.

Frequências Rádio: O Organizador da Competição deve anunciar uma frequência de segurança e uma frequência de recolhas. Durante o voo o piloto deverá manter o rádio a operar na frequência de segurança.

Regras do Ar: Os pilotos devem respeitar as regras de prioridade em vigor. O voo dentro das nuvens é estritamente interdito. Nos casos em que as regras do ar não sejam cumpridas, poderão ser aplicadas penalidades aos contraventores, previamente definidas no regulamento específico da competição ou neste regulamento, que podem ir desde um desconto percentual na pontuação do dia até à desqualificação na respetiva manga ou mesmo na competição em que está integrada.

Procedimento após aterragem: Os pilotos, depois de aterrarem, devem, imediatamente, desobstruir o local de aterragem e dobrar/fechar as suas asas e/ou mudá-las de posição, pois esse procedimento constitui uma forma de informarem os restantes pilotos e a organização de que não necessitam de ajuda.

Assistência a um piloto em dificuldade: Qualquer piloto que se aperceba ou aviste outro piloto em dificuldade deve, antes de mais, prevenir o Diretor de Competição por todos os meios que estejam ao seu alcance e, de seguida,

se possível, prestar-lhe ajuda. O Júri de Competição, mais tarde, decidirá acerca da compensação de pontuação a atribuir aos pilotos que, estando em voo, decidiram aterrar para socorrer outros pilotos.

Primeiros Socorros: É obrigatória a existência de equipamento de primeiros socorros na Zona de Descolagem, na Zona de Aterragem oficial e na Zona de Aterragem de Meta. Devem, também, ser providenciados meios humanos e físicos de auxílio e socorro (bombeiros e/ou enfermeiros e ambulâncias) em todas elas, principalmente na Zona de Descolagem, durante o período de abertura da Janela de Descolagem.

3.8 DESCOLAGEM

3.8.1 Zona de Descolagem

Cada local de descolagem deve ter duas zonas devidamente demarcadas: uma **Zona de Preparação** e uma **Zona de Descolagem**. A Zona de Preparação é um local destinado à preparação do material de voo. A Zona de Descolagem, que pode ser constituída por mais do que uma **Pista de Descolagem**, é reservada aos elementos da organização e aos pilotos que estão preparados para descolar.

Em cada zona de descolagem deve estar colocada uma manga de vento.

3.8.2 Descolagens

Sempre que a descolagem não tenha espaço suficiente para que os pilotos se organizem à sua vontade, deve ser criada uma **zona de descolagem** e uma **zona de espera**.

A ordem de descolagem é decidida na reunião de preparação da manga, devendo, os pilotos, antes de entrarem na Zona de Descolagem, comunicar o seu número de competição ao Oficial de Descolagem responsável e aguardar a sua autorização para descolarem. Uma vez recebida autorização, cada piloto tem 1 (um) minuto para descolar, passado o qual deve dar a sua vez ao piloto seguinte caso este o solicite ou o Diretor de Competição assim o decida.

Os pilotos, na fase de preparação das suas descolagens, só podem ser auxiliados por elementos da organização. Por terceiros, só se autorizados pelo Diretor de Competição.

Em caso de tentativa infrutífera de descolagem o piloto deve dar a sua vez ao piloto seguinte a menos que o Diretor de Competição ou o Oficial de Descolagem deem autorização de nova tentativa de descolagem.

3.8.3 Janela de Descolagem

É o período de tempo durante o qual está autorizada a descolagem dos pilotos em competição para efeitos de realização da manga. Os pilotos que não descolem durante o período de tempo de abertura da janela pontuarão 0 (zero) pontos na respetiva manga.

O horário de abertura, de fecho e de prolongamento da Janela de Descolagem é anunciado no Briefing e disponibilizado no painel de Briefing.

Até à hora de abertura da janela o diretor de competição pode alterar os horários da mesma. Os novos horários são anunciados num novo Briefing, ou caso não seja viável será assegurado que todos os pilotos tomem conhecimento dos mesmos.

Após a abertura da janela de descolagem o Diretor de Competição pode suspender-la temporariamente por motivos de segurança. Nesse caso, depois de reaberta a hora de fecho será retardada por tempo igual ao da interrupção, não podendo, contudo, ultrapassar a *Hora Limite de Prolongamento*.

Em caso de **interrupção definitiva, sem reabertura da Janela de Descolagem**, a manga poderá ser validada se cumpridos os requisitos mencionados no ponto 3.16 , nomeadamente os tempos mínimos relativos à abertura da Janela de Descolagem.

3.8.4 Segundas Descolagens

São permitidas segundas descolagens, desde que dentro da hora definida para abertura da janela. A decisão sobre a oportunidade de se poder realizar mais do que uma descolagem, na mesma manga, compete ao Diretor de

Competição, devendo essa possibilidade ser previamente anunciada em *Briefing* ou estar definida no regulamento específico da competição.

Constitui exceção os casos em que após a descolagem ocorram problemas que ponham em causa a segurança do piloto.

Em mangas cronometradas individualmente sempre que se realizem novas descolagens o cronómetro não será repostado a zero. Será considerado o tempo decorrido desde a primeira descolagem.

3.8.5 Zona de Aterragem Oficial

A partir de cada local de descolagem deve existir, sempre, uma *Zona de Aterragem Oficial*, de forma a permitir que qualquer piloto a consiga alcançar a partir dessa descolagem e nela aterrar em condições de segurança.

Nesse local deve estar colocada uma manga de vento.

3.8.6 Descolagens Tracionadas e/ou Rebocadas

A organização tem que provar dispor de uma equipa com qualificação para rebocar/tracionar e dispor do equipamento mínimo necessário para garantir o funcionamento seguro e eficiente do sistema.

Os pilotos devem possuir qualificação para voo tracionado e/ou rebocado. Esta qualificação pode ser obtida imediatamente antes do início da competição, sendo neste caso, essa formação garantida pela organização da competição.

Esta formação poderá consistir na organização de cursos intensivos que devem ser ministrados num período de tempo reservado especificamente para esse fim antecedendo o início da competição.

Na mesma competição podem ser utilizados, em simultâneo, guinchos tracionadores e ULM's rebocadores, desde que para cada um destes meios de descolagem esteja reservada uma zona de segurança bem delimitada. Todos os dispositivos de descolagem (guinchos tracionadores, ULM's rebocadores, etc.) devem permitir ganhos de altitude equivalentes.

É o Diretor de Competição que sorteia a ordem das descolagens, define a altitude de largada e decide acerca das novas tentativas de descolagem.

3.9 Pontos de Viragem

Um ponto de viragem é definido por um nome, por uma coordenada geográfica e uma altitude. Por norma o *Datum* Geodésico oficial será o WGS 84.

A lista oficial dos pontos de viragem usados na competição é disponibilizada pela organização no ato da inscrição. Preferencialmente, a lista deve ser disponibilizada em suporte digital, e diferentes formatos, antes do início da competição (website da competição, email, etc.).

A direção de competição pode alterar, ou adicionar pontos de viragem durante a competição. Nestes casos as mudanças devem ser disponibilizadas assim que possível e anunciadas no Briefing da Manga.

3.10 Balizas

Uma Baliza corresponde a uma figura geométrica virtual, normalmente um cilindro cuja base corresponde a um círculo centrado num ponto de viragem. As balizas são utilizadas para definir as mangas da competição e podem ser utilizadas como partida e como golo.

3.11 Manga

As mangas podem ser do tipo:

3.11.1 Corrida

Consiste em efetuar o percurso entre a partida e a meta passando por todos os pontos de viragem obrigatórios, na ordem pré-definida, no menor tempo possível a partir dum instante (hora de partida) pré-definido que é igual para todos os pilotos.

Alternativamente a corrida pode ter múltiplas partidas. Nesse caso deve ser definido o instante (hora) da primeira partida, o numero de partidas e o intervalo entre estas que deve ser sempre o mesmo.

3.11.2 Corrida cronometrada individualmente

Este tipo de corrida é semelhante à corrida definida anteriormente, diferindo no instante de partida que, neste caso, é determinado individualmente para cada piloto, pelo cruzamento da superfície do cilindro da baliza de partida.

O objetivo da manga é voar o percurso no menor tempo possível sendo que neste caso o tempo é contabilizado individualmente.

3.11.3 Distância

Consiste em efetuar a maior distância possível em qualquer direção, a partir do local de decolagem ou sobre um eixo, numa direção pré-definida.

Para o cálculo das pontuações dos pilotos é considerada:

- no primeiro caso, a distância medida em linha reta entre os pontos de decolagem e de fim de voo
- no segundo caso, a distância entre o ponto de decolagem e a projeção perpendicular do ponto de fim de voo sobre o eixo pré-definido.

Nota importante - Consultar definição de “**fim do voo**” no ponto 3.18.2 “Regras de Verificação Geral”.

3.11.4 Distância com balizas:

O objetivo desta manga é permitir aos pilotos determinarem a melhor performance para a manga. Cada piloto pode voar na direção que desejar dentro de uma área previamente definida pelo Diretor de Competição, tendo por objetivo realizar a maior distância possível.

Um número máximo de balizas é anunciado no Briefing (normalmente 3 a 5, excluindo os pontos de partida e aterragem). Os pilotos escolhem as balizas (podendo o Diretor de Competição restringir as balizas selecionáveis) e apenas têm de declarar o seu voo utilizando o GPS. A chegada à meta deve conceder um bônus de distância (normalmente 15%), sendo vencedor o piloto que voou a maior distância.

Este tipo de manga deve ser utilizado quando existe dificuldade em definir uma manga.

3.12 Tipos de Partida

Podem ser utilizadas dois tipos de partida, de acordo com o tipo de manga:

- **Partida individual no ar:** O tempo de partida do piloto é calculado a partir do momento que o piloto atravessa, pela última vez, a superfície do cilindro da baliza de Partida.
- **Partida simultânea no ar** (segundo uma hora previamente definida): A superfície do cilindro da baliza de partida deve ser cruzada após uma hora pré-definida que é igual para todos os pilotos.

3.13 Final da Manga

3.13.1 Linha de Meta

Nas mangas de Corrida, durante o respetivo *Briefing*, serão dadas indicações sobre a localização da sua **Linha de Meta**, sobre os seus limites extremos de passagem e sobre o seu sentido de atravessamento.

A *Zona de Aterragem de Meta*, destinada aos pilotos que atingem a Linha de Meta, deve ser o mais próxima possível daquela linha, devendo ambas ser assinaladas no mapa a afixar no *Painel de Briefing*. Nessa zona tem de estar uma manga de vento devidamente colocada.

3.13.2 Baliza de Meta e Linha de Meta GPS

A **Baliza de Meta** é um cilindro com um raio pré-definido anunciado no Briefing de Manga e assinalado no respetivo Painel de Briefing.

A **Linha de Meta GPS** é uma linha fictícia que o piloto deverá cruzar, com um comprimento de 400 metros (200 metros para cada lado da coordenada do ponto GPS), perpendicular a uma linha que une o seu ponto central ao ponto de viragem anterior. Poderá ser materializada por uma faixa – de preferência em material plástico refletor e de uma cor que contraste com o terreno – com um comprimento mínimo de 50 metros e com cerca de 1 metro de largura, de

forma a permitir o seu fácil reconhecimento à distância. Em todo o caso, a validação do cruzamento da linha de meta e respetiva atribuição de tempo, será feita unicamente com recurso ao registo de percurso do GPS de cada piloto.

A manga termina, normalmente, após o cruzamento da linha de meta. Contudo, em casos onde não seja definida uma linha de meta, a manga termina no momento em que os pilotos cruzem a superfície do cilindro da Baliza de Meta.

3.13.3 Final de Secção de Cronometrada

O **final da secção cronometrada** corresponde a uma baliza, normalmente centrada no mesmo ponto da Baliza de meta, na qual termina a contagem do tempo da corrida embora não termine a prova. Os pilotos que concluem a secção cronometrada, mas não atinjam a meta serão penalizados consoante os critérios definidos pelo software de classificação.

3.14 Comunicação de Aterragem em Segurança

Assim que aterrarem, os pilotos devem, o mais rapidamente possível, entrar em contato com o Centro de Operações ou outro elemento da organização designado para o efeito para informarem que aterraram em segurança, podendo mencionar onde aterraram. Ao procederem deste modo, evitam que a organização venha a desencadear, inutilmente, os meios de busca e salvamento de que dispõe.

O incumprimento deste procedimento, **considerado de grande gravidade**, traduzir-se-á na penalidade definida no ponto 3.20 “Penalidades”, deste regulamento.

Durante os *Briefing* deve ser anunciada uma **hora limite** para os pilotos efetuarem a sua *Comunicação de Aterragem em Segurança*, **após a qual serão ativados os meios de socorro**.

Nas competições onde as recolhas sejam efetuadas pela Organização, se os pilotos quiserem utilizar um outro meio de recolha – que não o oficial – são

obrigados a comunicá-lo ao Centro de Operações, no momento da comunicação de aterragem ou posteriormente, mas sempre antes da sua utilização.

3.15 Registo de Voo

O Registo de Voo é obrigatório e é da responsabilidade do piloto voar com um equipamento capaz de o efectuar. Apenas serão aceites registos de voo de equipamentos aprovados pela FAI/CIVL cuja lista pode ser consultada em <https://www.fai.org/page/civil-xc-instrument-accepted>

Mesmo que a organização disponibilize aos pilotos um aparelho capaz de efectuar o registo de percurso (como por exemplo um aparelho de “LiveTracking”) e que a validação e classificação das mangas seja efectuada através desse aparelho, é da responsabilidade do piloto providenciar um registo de voo em caso de falha do aparelho disponibilizado pela organização.

Sempre que a organização o solicitar, o piloto deverá facultar o seu GPS e respectivo cabo de ligação, para se proceder à transferência do registo de percurso para o software de validação e classificação da manga. A falha em providenciar esse registo resulta na aplicação da penalização definida em 3.20.8.

Os procedimentos para assinatura dos diversos registos de voo, e de recolha e entrega dos aparelhos fornecidos pela organização (quando existirem), serão definidos no regulamento local ou no “briefing” geral de apresentação. O seu não cumprimento acarreta a aplicação das penalizações previstas em 3.20 (Penalidades).

3.16 Validação de uma Manga

A manga de um determinado dia é válida se:

- Descolaram, no mínimo 30% dos pilotos presentes na descolagem, sendo no mínimo (pilotos que descolaram) 10 pilotos em provas de Parapente e 5 pilotos em provas de Asa Delta.

- A Janela de Descolagem esteve aberta, pelo menos, o tempo, expresso em minutos, correspondente ao número de pilotos presentes na manga a dividir pelo número de pistas de descolagem.
- Nas mangas de Corrida o percurso pré-estabelecido possua no mínimo 30km de distância efetiva (considerando o percurso otimizado) entre o início e o final da secção cronometrada.

Nota: as regras de Validação de uma Manga constantes deste ponto são independentes do Sistema de Pontuação a ser utilizado na competição, pelo que serão sempre aplicadas.

3.17 Alteração e Interrupção de Mangas

Uma manga pode ser **alterada** pelo Diretor de Competição, eventualmente a pedido do Comité de Pilotos, mas somente se estiverem reunidas cumulativamente as seguintes condições:

- Ainda não tenha sido atingida a hora de partida;
- Todos os pilotos, que, entretanto, descolaram possam estar presentes no briefing de apresentação das alterações à manga e possam descolar sem prejuízo da igualdade de oportunidades de êxito de cada um.

Se as condições sobre o percurso definido vierem a tornar-se perigosas, o Diretor de Competição pode, a qualquer momento, **interromper** a manga, independentemente do número de pilotos que já tenham descolado. Nesse caso, ele deve tomar providências no sentido de anunciar a interrupção da manga através de todos os meios que tenha à sua disposição: comunicação rádio, marca exposta no chão, etc. Deverá ainda mencionar a hora de interrupção da manga.

3.18 Verificação de Mangas

A FPVL divulgará, para cada ano desportivo o software e respectivos parâmetros a utilizar para verificação e classificação nas competições.

Em todas as mangas as verificações serão feitas através da análise do registo de percurso do piloto. Este deve mostrar inequivocamente os pontos de partida, as balizas realizadas de acordo com a ordem indicada no Painel da Briefing e o cruzar da meta.

Um piloto pode utilizar múltiplos aparelhos de registo do seu percurso para verificação ou como cópia de segurança. No entanto, apenas em caso de problemas com o registo inicialmente submetido ou de alegada incorreção na ordem de chegada à meta poderá submeter outros registos de percurso para efeitos de pontuação. Neste caso será escolhido o registo de percurso mais favorável à classificação do piloto, de entre todos os corretamente obtidos.

3.18.1 Registo de Percurso

O piloto deve apresentar um *registo de percurso* que mostre inequivocamente que os dados foram coletados pelo piloto na manga em causa e na sequência correta das diferentes balizas entre a descolagem e a aterragem.

Nas situações em que poderá ocorrer violação de limites de altitude (por exemplo limites de espaço aéreo) é da responsabilidade do piloto fazer prova de que tal não aconteceu, através do registo de percurso.

3.18.2 Regras de Verificação Geral

O **fim do voo** será considerado como sendo o ponto constante do registo de percurso que fornece ao piloto a sua **melhor posição** de acordo com o tipo de manga.

Quando a meta não é atingida, o fim do voo deve ser considerado como o ponto constante do registo de percurso mais próximo do objetivo seguinte.

O tempo do ponto do registo de percurso escolhido como fim de voo deverá ser consistente com o voo efetuado.

O software de verificação deverá confirmar que os pontos registados ocorreram dentro de limites razoáveis, nomeadamente, no dia em causa e entre o início e o fim da manga. Deverá também mostrar a sequência cronológica correta entre o ponto de partida e o a meta.

O director de competição tem a autoridade para rejeitar qualquer registo de percurso, ou parte dele, caso julgue que este não contém provas suficientes que comprovem a autenticidade do mesmo.

Regras mais restritivas podem ser impostas pelo diretor de competição, desde que não contrariem as disposições da FPVL e da FAI.

3.18.3 Verificação de limites de altitude

O controlo de altitude será feito pela altitude GPS registada no equipamento do piloto. A altitude barométrica dos tracklogs pode ser usada como prova em caso de disputas.

Deverão ser considerados os limites de altitude atribuídos por NOTAM. Caso nada seja indicado serão considerados os limites legais – tipicamente FL095 nas zonas de competição utilizadas em Portugal Continental.

De forma a simplificar o processo e evitar cálculos adicionais, a altitude GPS em metros considerada para o limite de altitude na competição será a altitude correspondente aos Níveis de Voo (*Flight Levels*) em causa, sem qualquer correção. Exemplos:

- FL090 – 2750m: utilizar limite altitude GPS = 2750m
 - FL095 – 2900m: utilizar limite altitude GPS = 2900m
 - FL100 – 3050m: utilizar limite altitude GPS = 3050m
 - FL105 – 3200m: utilizar limite altitude GPS = 3200m
- etc.

3.19 Medição das Distâncias

O processo de medição das distâncias varia com o tipo de manga:

- Distância Livre em qualquer sentido: a distância é medida entre os pontos de descolagem e de fim de voo;

- Distância Livre sobre um Eixo: a distância é medida entre o ponto de descolagem e a projeção perpendicular do ponto de fim de voo sobre o eixo previamente definido;
- Corrida: a distância efetuada pelo piloto é igual à soma das extensões dos troços de manga completados, mais a distância percorrida no troço por completar, caso não tenha sido efetuado o percurso completo; neste caso a distância que contará para efeitos de pontuação, no troço incompleto, será apurada subtraindo ao valor total desse troço, a distância entre o ponto de fim de voo do piloto e a baliza, ou entre o ponto de fim de voo do piloto e a meta, dependendo de para qual se dirigia. No caso desta última distância ser superior à distância até à baliza anterior, contará apenas a distância percorrida até esse ponto.
- Aos pilotos que aterrem dentro da baliza será atribuída, como distância percorrida, o somatório das extensões dos troços da manga que se desenvolvem desde o ponto de descolagem até à baliza em causa.

Nota importante: Consultar a definição de “fim do voo” em 3.18.2 “Regras de Verificação Geral”.

3.20 Penalidades

As penalidades aplicadas pela organização duma competição Diretor de Competição, ou pelo Júri de Competição, a um piloto, podem variar desde um mínimo de 1 ponto até à desclassificação da manga ou da competição. Podem ainda ser utilizadas advertências oficiais.

As situações que se seguem serão obrigatoriamente penalizadas como definido.

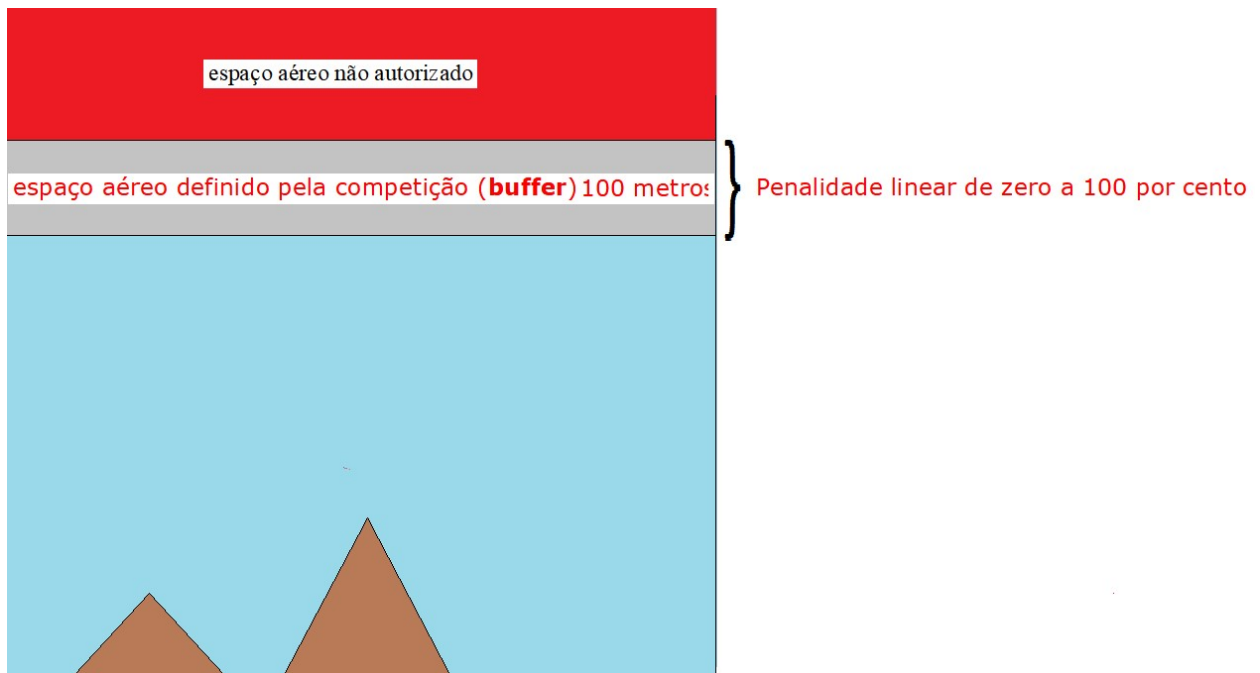
3.20.1 Voo em nuvem (ponto 3.7):

- 1ª infracção – zero pontos na manga
- 2ª infracção – exclusão da competição

Esta penalidade poderá não ser aplicada caso o piloto demonstre inequivocamente não ter pretendido tirar partido da altitude adicional indevidamente obtida, retomando, após a saída da nuvem, a altitude e distância ao ponto seguinte que tinha no momento anterior à entrada na nuvem.

3.20.2 Violação de espaço aéreo não autorizado (horizontal ou vertical):

- Infração horizontal ou vertical
 - Os organizadores da competição devem fornecer um arquivo de espaço aéreo definido pela competição onde o espaço aéreo proibido incluirá todas as áreas restritas cercadas por um **buffer** de pelo menos 100 metros vertical e horizontalmente.
 - A penalidade por violação deste espaço aéreo definido pela competição (**buffer**) é: Entre zero (0) e cem (100), vertical ou horizontalmente - Penalidade linear de zero a 100 por cento dos pontos do piloto.
 - Violações intencionais deverão ser penalizadas com exclusão da competição.
 - O controlo de altitude será feito pela altitude GPS.
- Vista lateral



3.20.3 Não comunicar a aterragem em segurança (ponto 3.14):

- 1ª infracção – zero pontos na manga
- 2ª infracção – exclusão da competição

3.20.4 Sentido de rotação errado (até ao momento da partida, ou no raio de 1km em torno da descolagem tratando-se de partida no solo):

- 1ª infracção – advertência oficial
- 2ª infracção – 100 pontos, duplicando para cada infracção posterior

3.20.5 Voo perigoso ou agressivo:

- 1ª infracção – advertência oficial
- 2ª infracção – 100 pontos, duplicando para cada infracção posterior

3.20.6 Aterragem na Zona de Descolagem ("*Top Landing*") após a abertura da janela de descolagem:

- 1ª infracção – 100 pontos, duplicando para cada infracção posterior

3.20.7 Excesso de lastro (ponto 3.6):

- 1ª infracção – 100 pontos
- 2ª infracção – zero pontos na manga
- 3ª infracção – exclusão da competição

3.20.8 Falta de entrega do GPS para descarga do Registo de Percurso ("*track-log*"):

(pilotos que descolaram)

- 1ª infracção – zero pontos na manga.
- 2ª infracção – exclusão da competição.

3.20.9 Tentativa de fraude relativamente à certificação ou ao nível de certificação da asa utilizada:

- 1ª infracção – exclusão da competição com anulação da totalidade dos pontos obtidos na competição

3.20.10 Falta de assinatura da folha de descolagem (quando existir)

- 1ª infracção – advertência oficial
- 2ª infracção – zero pontos na manga
- 3ª infracção – exclusão da competição

3.20.11 Falta de comunicação de “não descolagem” (em caso de decisão tomada pelo piloto ou devido a alteração de condições na descolagem):

- 1ª infracção – penalização de 20% a repercutir na pontuação da manga seguinte (ou anterior quando se tratar da última manga);
- 2ª infração e seguintes – penalização de 50% a repercutir na pontuação da manga seguinte (ou anterior quando se tratar da última manga);

3.20.12 Desrespeito pelas regras do ar

- Podem ser aplicadas penalizações deste a advertência oficial à exclusão da competição consoante a gravidade da situação, a ser decidido pelo júri de competição mediante proposta do director da competição.

As penalidades relativas a infrações ocorridas em dias em que a manga não venha a existir, venha a ser cancelada, anulada ou não validada, serão aplicadas às pontuações obtidas na primeira manga válida subsequente. Caso não venha a ocorrer nenhuma manga válida posteriormente, as penalidades serão aplicadas às pontuações obtidas na manga anterior.

Todas as penalidades e advertências oficiais devem ficar registadas nas folhas de resultados.

3.21 Resultados, Reclamações e Protestos

Os resultados devem ser afixados em local previamente anunciado, durante o *Briefing* geral, o mais rápido possível, após cada manga.

Depois dos **Resultados Provisórios** das mangas serem afixados, os pilotos podem apresentar **Reclamação** até ao final do dia, ou num prazo de 1 hora caso seja a última manga da competição.

Antes da apresentação formal de qualquer reclamação, deve a mesma ser transmitida, informalmente, pelo piloto ao Comité de Pilotos, que se encarregará de a tentar resolver junto do Diretor de Competição.

As Reclamações devem ser efetuadas por escrito, dirigidas ao Diretor de Competição, a quem compete deliberar sobre as mesmas, devendo a sua decisão fundamentada ser emitida por escrito, com a maior brevidade possível.

Caso o autor da reclamação não fique conformado com o resultado dispõe de uma hora após a notificação-da decisão para apresentar um **Protesto**.

Os **Protestos** devem ser efetuadas por escrito, dirigidos ao Júri de Competição.

Os **Resultados Oficiais**, definitivos, só poderão ser promulgados depois de passado o período de apresentação de reclamações e protestos e, caso estes existam, depois de serem decididos.

Os pilotos que apresentarem protestos considerados abusivos pelo Júri de Competição ficam sujeitos a penalizações que podem ir até 50% dos pontos que alcançaram na respetiva manga.

A organização é obrigada a dar a conhecer aos pilotos o teor das reclamações e dos protestos, bem como das respetivas decisões, por afixação de cópias dos seus processos no mesmo local onde são afixados os resultados das mangas.

3.22 Sistema de Pontuação das Competições

É da responsabilidade da FPVL definir, no início de cada época desportiva, com base em parecer do CAC, o **Sistema de Pontuação**, bem como o **software** a utilizar para o cálculo das classificações de cada competição (ver ponto 3.17 – Verificação de Mangas por GPS) e quaisquer parâmetros do mesmo que seja importante definir com vista à uniformização de resultados entre competições (exemplo: atribuição ou não de pontos de liderança).

3.22.1 Individual

A **pontuação final de cada piloto numa competição** será o resultado da soma das suas pontuações em cada uma das mangas validadas, depois de aplicados, pelo sistema de pontuação, os respectivos factores de correcção (descartes, FTV, etc). Quando aplicáveis.

3.22.2 Coletiva

A **pontuação de cada clube ou associação, em cada manga**, será o resultado da soma das pontuações dos 3 pilotos, do clube ou associação, melhor classificados nessa manga.

A **pontuação final de cada clube ou associação numa competição** será o resultado da soma das suas pontuações em cada uma das mangas validadas nessa mesma competição.

3.23 Controlo das Competições

O bom andamento das competições é assegurado de duas formas:

- Durante a competição: pelo Comité de Pilotos, eleito antes da competição, que ajuda a respeitar os regulamentos, pelo Diretor de Competição e pelo Júri de Competição;
- À posteriori: pela FPVL, a quem compete verificar as competições, com base nos relatórios da organização e do Júri de Competição.

Nos casos em que não tenha sido respeitada a regulamentação em vigor ou em que tenha havido vontade deliberada de fraude, a FPVL pode decidir acerca da alteração de pontuações, aplicação de penalidades até à desclassificação de pilotos – duma manga, da competição ou do campeonato - e da anulação de mangas, competições e campeonatos.

4 CAMPEONATO DE PORTUGAL

4.1 Introdução

Para cada modalidade, o CAMPEONATO de PORTUGAL consistirá de uma competição seletiva com duração de 7 dias, onde serão apurados os Campeões Nacionais nas diversas classes.

Só serão atribuídos os títulos referentes ao CAMPEONATO de PORTUGAL se a soma das pontuações das mangas a contabilizar for superior a 1500 pontos.

4.2 Cálculo

As classificações do CAMPEONATO de PORTUGAL são obtidas pela contabilização de todas as mangas do campeonato.

As classificações têm de ser efetuadas utilizando o software, sistema de pontuação e parâmetros definidos no documento "FPVL_CAC Definições de Software" para o ano em causa, que será publicado antes do início da primeira competição seletiva a contar para o campeonato.

Nesta classificação são admitidos todos os pilotos detentores de uma licença FPVL.

4.2.1 Individual

A classificação individual de cada piloto é determinada pelo software de classificação adoptado contabilizando todas as mangas conforme definido em 4.2.

4.2.2 Coletivo

A classificação coletiva é determinada pelo software de classificação adoptado contabilizando todas as mangas conforme definido em 4.2. Sendo que a classificação coletiva (por clube) é determinada contabilizando as pontuações dos 3 pilotos melhores classificados de cada clube em cada manga.

4.2.3 Situações de Empate

Nas situações de empate que, eventualmente, tenham de ser resolvidas, serão beneficiados os pilotos que, nas competições contabilizadas para a determinação do Campeão Nacional, tenham contabilizado menor número de mangas.

Se, após a aplicação desse critério, o empate permanecer, serão beneficiados os pilotos que tenham obtido a pontuação mais elevada numa das mangas. Em caso de igualdade nas mangas mais pontuadas serão consideradas as segundas mangas mais pontuadas e assim sucessivamente até se chegar a mangas com pontuações diferentes.

Em casos de empate na classificação coletiva, serão utilizados os mesmos critérios, pela mesma ordem.

4.3 Títulos Atribuídos

A competição denominada CAMPEONATO de PORTUGAL define os Campeões Nacionais de Asa Delta e de Parapente de uma determinada época desportiva.

4.3.1 Títulos Individuais

De acordo com os resultados obtidos no CAMPEONATO de PORTUGAL, serão atribuídos os seguintes títulos individuais em cada uma das modalidades:

- **Campeão Nacional (absoluto):** a atribuir ao piloto de **nacionalidade Portuguesa** que totalizar o maior número de pontos;
- **Campeã Nacional:** a atribuir ao piloto de **nacionalidade Portuguesa** do sexo feminino que totalizar o maior número de pontos;
- **Campeão Nacional classe Serial** (parapente): a atribuir ao piloto de parapente, de **nacionalidade Portuguesa** que totalizar o maior número de pontos, voando em asas com certificação **EN** ou **LTF**;
- **Campeão Nacional classe Sport** (parapente): a atribuir ao piloto de parapente, de **nacionalidade Portuguesa** que totalizar o maior número de pontos, voando em asas com certificação até **EN C** ou **LTF 2**;

- **Campeão Nacional classe Standard** (parapente): a atribuir ao piloto de parapente, de **nacionalidade Portuguesa** que totalizar o maior número de pontos, voando em asas com certificação até **EN B** ou **LTF 1-2**;

NOTAS:

- As referências a “**EN**”, acima, são uma forma simplificada de referência à norma EN926-2.
- As asas inseridas na classe CCC serão também consideradas na classificação geral.
- Em qualquer momento, o diretor de competição, os seus delegados para o efeito, ou os elementos do júri de competição poderão solicitar ao piloto que faculte a asa para verificações técnicas.

4.3.2 Títulos Coletivos

De acordo com os resultados obtidos no CAMPEONATO de PORTUGAL, serão atribuídos os seguintes títulos coletivos em cada uma das modalidades:

- **Clube Campeão Nacional:** a atribuir ao Clube que totalizar o maior número de pontos de acordo com o ponto 4.2.2 ;

5 TAÇA DE PORTUGAL – Américo Sousa (Parapente)

5.1 Introdução

Para a modalidade de parapente, a **TAÇA de PORTUGAL – Américo Sousa** será constituída por uma competição com duração de 7 dias, denominada **FINAL da TAÇA de PORTUGAL – Américo Sousa**, realizadas sob a égide da FPVL numa determinada época desportiva.

Serão, também, contabilizadas as **mangas** de outras provas selectivas **selecionadas e assinaladas no calendário nacional**, realizadas após a última final na época anterior, e que cumpram os seguintes requisitos:

1. Pelo menos 20 participantes
2. Tenham participado pelo menos 5 (cinco) Pilotos no top 20 do campeonato nacional do ano anterior

5.2 Cálculo

As classificações da **TAÇA de PORTUGAL – Américo Sousa** permitirão apurar o vencedor individual e coletivo da TAÇA de PORTUGAL.

5.2.1 Classificação individual

Para efeitos de contabilização individual, são somadas as pontuações obtidas pelo piloto em cada uma das mangas da TAÇA de PORTUGAL – Américo Sousa, de acordo com a seguinte regra:

- As classificações da TAÇA de PORTUGAL – Américo Sousa são obtidas pela contabilização de todas as mangas de acordo com o ponto **5.1**, utilizando descartes segundo o factor FTV, definido no início de cada época desportiva.
- Entende-se por “participação na manga” a presença do piloto na descolagem com intenção de voar, ainda que venha posteriormente a decidir não o fazer (situação DNF nos sistemas de pontuação)

5.2.2 Classificação coletiva

A **pontuação de cada clube ou associação, em cada manga**, será o resultado da soma das pontuações dos 3 pilotos melhor classificados, do clube ou associação, melhor classificados nessa manga.

A **pontuação final de cada clube ou associação numa competição** será o resultado da soma das pontuações dos 3 pilotos melhor classificados, do clube ou associação nessa competição.

5.2.3 Situações de Empate

Nas situações de empate que, eventualmente, tenham de ser resolvidas, serão beneficiados os pilotos que, nas competições contabilizadas para a **TAÇA de PORTUGAL – Américo Sousa**, tenham contabilizado menor número de mangas.

Se, após a aplicação desse critério, o empate permanecer, serão beneficiados os pilotos que tenham obtido a pontuação mais elevada numa manga. Em caso de igualdade nas mangas mais pontuadas serão consideradas as segundas mangas mais pontuadas e assim sucessivamente até se chegar a mangas com pontuações diferentes.

Em casos de empate na classificação coletiva, serão utilizados os mesmos critérios, pela mesma ordem.

5.3 Títulos Atribuídos

As competições denominadas **TAÇA de PORTUGAL – Américo Sousa** definem os vencedores da **TAÇA de PORTUGAL – Américo Sousa** de uma determinada época desportiva.

5.3.1 Títulos Individuais

De acordo com os resultados obtidos na **TAÇA de PORTUGAL – Américo Sousa**, serão atribuídos os seguintes títulos individuais em cada uma das modalidades:

- **Vencedor da TAÇA de PORTUGAL – Américo Sousa** (absoluto): a atribuir ao piloto de nacionalidade Portuguesa que totalizar o maior número de pontos;
- **Vencedora da TAÇA de PORTUGAL – Américo Sousa** (feminino): a atribuir ao piloto de nacionalidade Portuguesa do sexo feminino que totalizar o maior número de pontos;
- **Vencedor da TAÇA de PORTUGAL – Américo Sousa classe Serial** (parapente): a atribuir ao piloto de **parapente**, de nacionalidade Portuguesa que totalizar o maior número de pontos, voando em asas com certificação **EN/LTF**;
- **Vencedor da TAÇA de PORTUGAL – Américo Sousa classe Sport** (parapente): a atribuir ao piloto de **parapente**, de nacionalidade Portuguesa que totalizar o maior número de pontos, voando em asas com certificação **EN/LTF Sport** - até **EN C** ou **LTF 2**;
- **Vencedor da TAÇA de PORTUGAL – Américo Sousa classe Standard** (parapente): a atribuir ao piloto de parapente, de nacionalidade Portuguesa que totalizar o maior número de pontos, voando em asas com certificação até **EN B** ou **LTF 1-2**;

NOTAS:

- As referências a “**EN**”, acima, são uma forma simplificada de referência à norma EN926-2.
- As asas inseridas na classe CCC serão também consideradas na classificação geral.
- Em qualquer momento, o diretor de competição, os seus delegados para o efeito, ou os elementos do júri de competição poderão solicitar ao piloto que faculte a asa para verificações técnicas.

5.3.2 Títulos Coletivos

De acordo com os resultados obtidos na **TAÇA de PORTUGAL – Américo Sousa**, serão atribuídos os seguintes títulos coletivos em cada uma das modalidades:

- **Clube Vencedor da TAÇA de PORTUGAL – Américo Sousa:** a atribuir ao Clube que totalizar o maior número de pontos;

6 RANKING NACIONAL

6.1 Introdução

O objetivo fundamental do Ranking Nacional é manter uma ordenação permanente de pilotos e de clubes, baseada em pontuações obtidas nas competições Nacionais e Internacionais em que participam.

As classificações do Ranking permitirão também apurar, no final da época desportiva, o vencedor individual e coletivo do Ranking desse mesmo ano.

Apesar de tradicionalmente o Ranking Nacional seguir um modelo próprio, com o desenvolvimento e amadurecimento do “World Pilots Rankings” da FAI-CIVL (WPRS) e com a decisão de registar todas as provas nacionais como provas FAI Categoria II não se justifica a manutenção de um ranking nacional independente, pelo que o ranking nacional passa a ser alinhado pelo WPRS.

6.2 Competições Válidas

Todas as competições nacionais e internacionais registadas como FAI Categoria I e Categoria II

6.3 Cálculo do Ranking

O Ranking é calculado segundo as regras do WPRS (World Pilots Rankings) da CIVL

6.3.1 Ranking individual

O ranking individual é obtido do WPRS (World Pilots Rankings), selecionando “Nations ranking” e Portugal.

Paragliding Cross Country: <https://civlcomps.org/ranking/paragliding-xc/pilots?nation=180&1%5Bdata-pjax%5D=0>

Hang Gliding Class 1 - <https://civlcomps.org/ranking/hang-gliding-class-1-xc/pilots?nation=180&1%5Bdata-pjax%5D=0>

Hang Gliding Class 5 - <https://civlcomps.org/ranking/hang-gliding-class-5-xc/pilots?nation=180&1%5Bdata-pjax%5D=0>

6.3.2 Ranking coletivo

O ranking coletivo obtém-se somando, para cada clube ou associação, a pontuação obtida pelos 3 pilotos melhor classificados, desse Clube ou Associação no Ranking.

6.4 Situações de Empate

As situações de empate que, eventualmente, tenham de ser resolvidas ficarão sujeitas à aplicação sequencial de uma série de critérios de desempate. Assim, serão beneficiados os pilotos que, nas competições contabilizadas para a determinação do ranking, tenham:

- Contabilizado menor número de mangas;
- Contabilizado maior número de mangas com menos de 12 meses;
- Contabilizado mais mangas Nacionais;

Se, após a aplicação daqueles critérios, o empate permanecer, a FPVL na presença de um membro do Conselho de Arbitragem e Competições e dos pilotos envolvidos, ou seus representantes, utilizará o sistema de bola branca/bola preta ou equivalente, sendo dada a vantagem ao piloto a que couber, em sorteio, a bola branca.

7 EQUIPA DE PORTUGAL

7.1 Constituição da Equipa de Portugal

No fim de cada época desportiva (31 de dezembro de cada ano), a FPVL dará início ao processo de constituição de nova *Equipa de Portugal*, que integrará um máximo de 12 (doze) pilotos.

Excepcionalmente, em anos em que esteja agendada a realização de um Campeonato do Mundo ou da Europa para os primeiros meses do ano seguinte, a FPVL poderá adiar a constituição da nova equipa até ao final dessa competição, mantendo a constituição da equipa anterior.

A equipa de Portugal é constituída pelo Seleccionador Nacional, no início de cada ano, na data considerada mais conveniente, apenas com pilotos de nacionalidade Portuguesa, sendo sujeita à aprovação da Direção da FPVL.

Excepcionalmente, poderão ser incluídos na Equipa de Portugal pilotos que não cumpram os critérios de elegibilidade para participar em eventos categoria 1 FAI, de acordo com a secção 7 da regulamentação FAI.

Os pilotos da *Equipa de Portugal* ficam obrigados a cumprir o Regulamento Interno da Equipa de Portugal.

A composição da equipa de Portugal, poderá ser alterada ao longo da época desportiva, com a aprovação da Direção da FPVL.

7.2 Selecção Nacional

Sempre que for necessário proceder à formação de uma *Seleção Nacional* para representar Portugal nas competições FAI ou em quaisquer outras competições internacionais a determinar pela FPVL, os pilotos serão selecionados de entre os pilotos da Equipa de Portugal pelo Seleccionador Nacional.

Independentemente do número limite de participantes numa determinada competição, cabe à FPVL decidir acerca do número de pilotos que formarão cada seleção, podendo para cada competição ser formada uma seleção diferente.

7.3 Equipa Técnica

A *Equipa Técnica* é constituída pelo Seleccionador Nacional e/ou Chefe de Equipa e pelos elementos julgados necessários, todos nomeados pela FPVL.

Salvo condições excepcionais e devidamente autorizadas, nenhum elemento da Equipa Técnica poderá voar nas competições em que desempenha esse cargo.

A Equipa Técnica tem como principais atribuições:

- Ocupar-se, com o apoio do secretariado da FPVL, de todos os problemas relacionados com as deslocações da Seleção Nacional a competições ou a treinos e estágios da Equipa de Portugal;
- Nomear – com o acordo da FPVL – e dirigir o pessoal de apoio às atividades da Equipa de Portugal e da Seleção Nacional;
- Preparar e gerir os orçamentos afetos às competições, treinos ou estágios e elaborar os relatórios necessários, após a sua conclusão;
- Acompanhar os pilotos da Seleção Nacional e da Equipa de Portugal nas suas deslocações, prestando-lhes o apoio técnico e logístico necessário, como representantes da FPVL.

8 RECORDE NACIONAL DE DISTÂNCIA

8.1 Recorde Nacional de Distância Absoluto

Será a maior distância realizada em termos absolutos, efetuada em qualquer altura por pilotos de nacionalidade Portuguesa e com licença FPVL válida no momento do respetivo voo.

A titularidade do Recorde Nacional de Distância não tem assim limite temporal, devendo, no entanto, existir uma diferença igual ou superior a 1% da marca anteriormente estabelecida.

Na homologação dos Recordes deverão utilizar-se os critérios impostos pela regulamentação FAI para recordes mundiais.

8.2 Recorde Nacional de Distância Feminino

Corresponderá a voos obtidos nas condições do ponto anterior (8.1), exclusivamente por pilotos do sexo feminino.

8.3 Recorde Nacional de Distância Classe Sport

Corresponderá a voos obtidos nas condições do ponto anterior (8.1), exclusivamente por pilotos voando em asas com certificação até EN C ou LTF 2.

9 RECORDE DE DISTÂNCIA COM DESCOLAGEM EM PORTUGAL

9.1 Recorde de Distância Absoluto com Descolagem em Portugal

Será a maior distância realizada em termos absolutos, efetuada em qualquer altura, com descolagem em Território Nacional, por pilotos de qualquer nacionalidade, com licença FPVL ou licença FAI, válida no momento do respetivo voo.

A titularidade do **Recorde de Distância com descolagem em Portugal** não tem assim limite temporal, devendo no entanto existir uma diferença igual ou superior a 1% da marca anteriormente estabelecida.

Na homologação dos Recordes deverão utilizar-se os critérios impostos pela regulamentação FAI para recordes mundiais.

9.2 Recorde de Distância Feminino com Descolagem em Portugal

Corresponderá a voos obtidos nas condições do ponto anterior (9.1), exclusivamente por pilotos do sexo feminino,

9.3 Recorde de Distância Classe Sport com Descolagem em Portugal

Corresponderá a voos obtidos nas condições do ponto anterior (8.1), exclusivamente por pilotos voando em asas com certificação até EN C ou LTF 2.

10 Anexos

10.1 Modelo do Painel de Briefing

TIPO/TYPE

DESCOLAGEM/TAKE OFF

START

km de/from

☐ DENTRO/SAIR
IN/EXIT

☐ FORA/ENTRAR
OUT/ENTRY

JANELA DE DESCOLAGEM/GATE TIME

ABRE/OPEN

FECHA/CLOSE

PONTOS/TURNOPOINTS

FIM SECÇÃO TEMPO/ESS

GOLO/GOAL

☐ LINHA
LINE

☐ CILINDRO
CYLINDER

DIST. CENTROS
DIST. CENTERS

DIST. OPTIMIZADA
DIST. OPTIMIZED

FPVL

FORÇA POLICIA DE PORTUGAL

FAI

FEDERAÇÃO AERONÁUTICA DE PORTUGAL

MANGA/TASK

DATA/DATE

JANELA/WINDOW

ABRE/OPEN

FECHA/CLOSE

FECHO DE MANGA
TASK DEADLINE

SEGURANÇA/SAFETY

VOZ/VOICE

FREQ.

OBRIGATÓRIO EM VOO/MANDATORY IN FLIGHT

REPORTE E RECOLHA/REPORT BACK & RETRIVE

SMS

VOZ/VOICE

FREQ.

MSG

OBRIGATÓRIO
REPORTAR ATERRAGEM
ASSIM QUE POSSÍVEL

REPORT BACK MANDATORY
AS SOON AS POSSIBLE
ON LANDING

da descolagem ao start / from take off to start

VIRAR
TURN

to start

ESQ./LEFT

DTA./RIGHT

RC2024 V1.5 / 2024-07-06

57

11 NORMA DE TRANSIÇÃO

Esta revisão do regulamento substitui todas as anteriores, e as alterações efetuadas, deverão ser aplicadas no que diz respeito às competições a realizar no ano de 2024 e posteriores, até à emissão de nova revisão.

(c) 2024 - Federação Portuguesa de Voo Livre
RC2024-V1.0