

Procedimentos Locais

60º. CAMPEONATO DE VOO À VELA DO SUDESTE

14 à 21 de Setembro/2018

60º. CAMPEONATO BRASILEIRO DE VOO A VELA

22 à 29 de Setembro/2018

BEBEDOURO

BEBEDOURO-SP

60º. Campeonato de Voo à Vela do Sudeste

Bebedouro SP – de 14 à 21 de Setembro/2018

E

60º. Campeonato Brasileiro de Voo à Vela

Bebedouro SP – de 22 à 29 de setembro/2018

1. DO EVENTO

1.1. Nome do Evento

60º. Campeonato de Voo à Vela do Sudeste

60º. Campeonato Brasileiro de Voo à Vela

1.2. Local

Aeroporto Municipal de Bebedouro SP
Hangar Aero clube
Bebedouro SP
Telefone (17) 3044-2122 – 17-3313-1623

1.3. Programação

1.3.1. Inscrições

Por motivo de segurança de operação, serão aceitas até no máximo 50 inscrições, para cada evento. Este é o limite físico e operacional do aeroporto

1.3.1.1 Datas

60º. Campeonato de Voo à Vela do Sudeste

03 de setembro	Encerramento das pré-inscrições (com desconto)
14 de setembro	Inscrições, treinamento, pesagem e briefing inicial
15 de setembro	Cerimônia de Abertura e primeiro dia de provas
15 a 21 de setembro	Dias de provas
22 de setembro	Premiação

60º. Campeonato Brasileiro de Voo à Vela

03 de setembro	Encerramento das pré-inscrições (com desconto)
22 de setembro	Inscrições, treinamento e pesagem briefing inicial Clube de Campo do Bebedouro Clube Av. Maria Dias n. 10 (região do lado – próximo ao Museu)
23 de setembro	Cerimônia de Abertura e primeiro dia de provas
23 a 29 de setembro	Dias de provas
29 de setembro	Último dia de prova e premiação

1.3.1.2 Inscrições-Preços e prazos:

Pré-inscrição: R\$ 150,00

Prazo: Até 03/09/2018 (ambos os campeonatos e todas as classes)

Confirmação da Inscrição (Classes Aberta/Racing): R\$ 750,00 Total= R\$ 900,00

Confirmação da Inscrição (Classes Clube/KW-1) R\$ 500,00 Total=R\$ 650,00

Prazo: até 14/09/2018 às 18:00h (Campeonato Sudeste)

Prazo: até 22/09/2018 às 19:00h (Campeonato Brasileiro)

Para os pilotos que não tiverem efetuado a Pré-Inscrição no prazo, o valor total será de 1.050,00 para as Classes Aberta/Racing e R\$ 800,00 para as Classes Clube/KW1.

Outros preços, não incluídos na taxa de inscrição:

Reboque: R\$ 250,00 (Classes Open e Racing)

R\$ 200,00 (Classes Clube/KW1)

Decolagem de self launchers R\$ 35,00

Resgate/Avião R\$ 7,50/Km de distância (1 perna)

Conta para depósito da pré-inscrição e inscrição:

De acordo com o item 3.4.1 do Manual Esportivo/2018 da FBVV, as inscrições deverão ser depositadas em conta bancária em nome da FBVV. Deste valor ficarão retidos 10% nos cofres da FBVV e os 90% restantes serão devolvidos aos organizadores.

Dados bancários:

Banco do Brasil (001)

Agência: 3050-3

Conta Corrente: 21.196-6

Titular: Federação Brasileira de Voo à Vela

CNPJ: 45.186.848/0001-95

Solicitamos comunicar sua pré-inscrição enviando a Ficha de Inscrição (disponível no site do Aeroclube de Bebedouro www.aeroclubebebedouro.com.br) e o comprovante de pagamento à Secretaria da FBVV secretaria@planadores.org.br com cópia para a Secretaria do Aeroclube de Bebedouro aero_bebedouro@mdbrasil.com.br.

1.3.1.3 No ato da confirmação da inscrição, todos os pilotos receberão kit contendo:

- Relação impressa dos pontos com nome, numeração e coordenadas.
- Cópia dos Procedimentos Locais do Campeonato

1.3.2. Treinamento

O aeródromo não ficará fechado para vôos de treinamento não oficial, contudo deverão ser observados os limites de Espaço Aéreo para vôos realizados antes do início do NOTAM. Os dias 14 e 22 de setembro serão os dias de reconhecimento e treinamento oficial de cada evento.

1.3.3. Briefing Inicial

Nos dias **14 e 22 de setembro** serão realizados os Briefings iniciais de cada campeonato às 19:00 h, com presença obrigatória de todos os pilotos e chefes de equipes.

1.4. Organização do Campeonato

Diretor:	Ângelo Sérgio Hermini
Meteorologista :	Francisco Leme Galvão / Milton Soares
Tesoureiro:	Fabio Pimenta
Operações:	Antonio Marcos Vicente
Segurança:	Henrique Navarro

1.4.1. Demais Funções

O nomes que irão compor as Comissões Organizadoras do Campeonato, Provas e Pontos, etc..., e membros do Júri serão definidos no briefing Inicial

2. INFORMAÇÕES GERAIS

2.1. Classes

2.1.1. O campeonato será disputado nas Classes “Open”, “Racing”, “Clube” e “KW-1”, de acordo com as regras contidas no MANUAL ESPORTIVO DA FBVV v2018, ANEXO 1 e 2 DO MANUAL ESPORTIVO DA FBVV, FAI SPORTING CODE SC3A, bem como as disposições contidas nestes PROCEDIMENTOS LOCAIS.

2.1.2. No caso de falta de quórum (mínimo de 5 inscritos) para se constituir uma classe, os planadores serão agregados à classe contigua (superior ou inferior) na faixa de handicap, situação denominada como “Classe Única”, conforme o Manual Esportivo FBVV 2018.

2.1.3. Será permitida a participação de pilotos e planadores de outras nacionalidades, desde que estejam regulares perante a ANAC, e os pilotos concordem com o enquadramento de seus planadores no Sistema Brasileiro de Classes e Sistema de Handicap da FBVV, e possuam habilitação como Piloto de Planador emitida pelos órgãos oficiais aeronáuticos e esportivos de seus países.

2.1.4 Os pilotos que tiverem a bordo instrumentos giroscópios de qualquer tipo devem informar o fato à organização para que sejam adotadas as medidas previstas no item 3.5.1 (i) do Manual Esportivo da FBVV. A Verificação de instrumentos a serem removidos ou lacrados deve ocorrer no dia de treinamento (3.5.1 (i)), e estará sujeita a inspeção durante todo o campeonato.

2.1.5. Motoplanadores poderão decolar por meios próprios ou serem rebocados.

- a) Se eles decolarem por meios próprios deverão seguir o circuito de reboques em uso e os seus motores devem ser cortados na área de desligamento designada e na altura máxima de desligamento;
- b) Se eles necessitarem de um segundo lançamento para saída, deverão pousar e se submeterem ao mesmo procedimento dos demais planadores.
- c) Caso o competidor não pretenda utilizar o motor durante todo o Campeonato, ele deverá declarar durante a inscrição esta opção e seu compartimento será lacrado no dia do treinamento.

2.1.6. Curvas contínuas a menos de 10 km do ponto de largada **devem ser feitas somente para a esquerda;**

2.1.7. Caso haja limite de altura para a Saída esse será informado no briefing e não poderá ser ultrapassado nos 2 minutos que antecedem a Saída.

2.1.8. Não será requerido o Marcador de Eventos para assinalar as saídas;

2.1.9. Não haverá penalização para pouso fora.

2.1.10. Em caso de pouso fora, o setor de operações deverá ser informado com a maior brevidade, pelo competidor, via rádio, telefone ou por membro de sua equipe pessoalmente, antes de qualquer providência para resgate aéreo ou terrestre. A falta desta informação acarretará primeiramente em advertência e após, uma penalização de 100 pontos.

2.1.11. As recuperações aéreas deverão ser aprovadas e programadas pelo setor de operações, devendo a equipe do piloto providenciar o cabo de reboque.

3. DOS PILOTOS E TRIPULAÇÕES

3.1 No ato da inscrição deverá ser declarado:

3.1.1 O nome do Piloto em Comando, seus dados pessoais, endereço e telefone de pessoa para contato.

3.1.2 A validade da CHT, CCF e Licença Esportiva da FBVV do Piloto em Comando mediante apresentação destes documentos.

3.1.3 Nota: A inscrição para as competições não isenta ou exime o Piloto em Comando, portador de CHT – Certificado de Habilitação Técnica, para Piloto de Planador ou qualificação superior, das responsabilidades estabelecidas pelo Código Brasileiro de Aeronáutica, TÍTULO V, Capítulo III – Do Comandante da Aeronave, Art. 166, e demais disposições.

3.1.4 Planadores biplaces poderão competir em sua classe de acordo com o estipulado em 1.5.1 do Manual Esportivo e poderão ser voados solo ou duplo. O tripulante adicional será considerado como lastro variável e pode ser mudado a cada dia.

3.1.5 Em qualquer classe poderá ser inscrito mais de um piloto por planador (Manual Esportivo Item 7.1.3 observações) , monoplance ou biplace, desde que cumprido o item **3.1.2** acima. Para uma melhor divisão de provas voadas por piloto a organização limitará o número máximo de pilotos inscritos por aeronave em três (3). Os pontos durante o campeonato serão computados ao planador e a pontuação final, para efeito do Ranking de Pilotos, será dividida entre o número de pilotos que dividem o planador. Sendo assim os pilotos que decidirem dividir uma aeronave ficam cientes que não terão direito a distribuição de aeronaves da Federação e não serão selecionados para participarem de eventos internacionais.

4. RELAÇÃO OFICIAL DE PONTOS DE VIRADA

4.1 A relação oficial contém **99** pontos de virada numerados (em planilha anexada a estes Procedimentos), e os seguintes pontos poderão ser utilizados, a critério da comissão de provas como:

5.1.1 Pontos de saída

01 A Bebedouro	(Centro da pista)
02 A CAB 31	(Cabeceira 31)
03 A CAB 13	(Cabeceira 13)
77 Plaza In	(Cidade)

5.1.2 Pontos de chegada

01 A Bebedouro	(Círculo de 3km)
----------------	------------------

Arquivo no formato SeeYou (.CUP), com o conjunto de pontos de virada oficiais e (.CUB) com o espaço aéreo do NOTAN aprovado encontram-se disponíveis no site do aeroclube de Bebedouro (<http://www.aeroclubebebedouro.com.br/>).

4.1. Polígono de Provas

O polígono de provas está definido por NOTAM específico do Campeonato, com limites verticais a serem apresentados nos briefings de abertura.

A Coordenadas / Área do polígono formado pelas seguintes localidades dos Estados de São Paulo e Minas Gerais:

Vide Anexos

5. BRIEFINGS E HORÁRIOS

Abertura do <i>grid</i> :	9:00
Briefing:	9:30 às 10:00
Limite para formação do <i>grid</i>:	11:00
Primeira decolagem: a partir das	11:30

Nota: *Esses horários poderão ser modificados por motivos operacionais e meteorológicos, desde que observando sempre um tempo mínimo de 30 minutos entre o término do briefing e o horário da primeira decolagem.*

No caso de provas alteradas após a formação do "grid", o horário da primeira decolagem será atrasado em 15 minutos.

5.1 Os *briefings* (exceto o *briefing* inicial) estarão exclusivamente focados nas informações meteorológicas, na prova do dia, nos procedimentos de operação e nas recomendações de segurança, sendo que quaisquer manifestações que não sejam relacionadas aos itens mencionados, deverão ser feitas por escrito à Direção do Campeonato e, quando oportunas, serão respondidas no *briefing* seguinte às manifestações;

5.2 Quaisquer manifestações dos pilotos competidores, tais como interrupções, questionamentos e verbalizações fora de ordem, serão consideradas como comportamento inconveniente e sujeitas a punições previstas no item 9.1 deste procedimento.

5.3 No início dos *briefings* diários, a partir do segundo dia de prova, serão mencionados os três primeiros colocados de cada classe na prova do dia anterior. Será facultada a palavra ao vencedor de cada classe para que compartilhe com os colegas a experiência do respectivo vôo;

6. REGISTRADORES, DOWNLOAD E ANÁLISE DE VÔOS

6.1 É de inteira responsabilidade dos pilotos:

6.1.1 Providenciar os instrumentos (softwares, cabos, etc.) necessários ao processamento e análise dos registros de vôos contidos em seus Registradores de Vôo (FDR) e/ou GPS e conversão dos registros para o padrão IGC;

6.1.2 A Organização do Campeonato, com a finalidade de simplificar e agilizar a contagem de pontos solicita, na medida do possível, que os participantes forneçam seus vôos para **voosfbvv@gmail.com**

6.1.3 Serão aceitos, além dos Registradores de Vôo (FDR) e GPS aprovados pelo IGC, os modelos EW, SN-10 e Garmin com barograma, desde que atendido o disposto no item 6.1.1 deste regulamento;

6.2 Dos arquivos de Vôo e responsabilidades

6.2.1 Cabe a cada piloto enviar seu voo para **voosfbvv@gmail.com** em até 30 minutos após o horário do pouso. O piloto que atrasar a entrega do vôo será penalizado conforme regras da FAI.

6.2.2 A Organização poderá solicitar de cada piloto, antes da realização do briefing da próxima prova, a entrega de voo de um FDR ou GPS de reserva;

6.2.3 É de responsabilidade da Comissão de Pontos a verificação do traçado do vôo antes da publicação dos resultados não oficiais. Nenhum piloto pode ser prejudicado por falha da Comissão de Pontos em relação ao não cumprimento deste item;

6.2.4 Caso o arquivo IGC do registrador principal não seja legível e o piloto não apresentar o arquivo do FR secundário ou este também não seja legível o competidor terá a prova zerada;

6.2.5 É de responsabilidade do piloto, zerar o tracklog dos GPS's tipo Garmin e similares. Certos GPSs não fazem distinção entre dois vôos consecutivos, portanto, quando não zerados dificultam e eventualmente inviabilizam a análise do vôo do dia;

7. DAS PROVAS

7.1. Tipos de Provas

Serão marcadas provas dos tipos:

7.1.1. Prova de Velocidade – Por Áreas Indicadas;

7.1.2. Prova de Corrida em Circuito Único (Observado o disposto no item 1.4 e 1.5.4 do Manual Esportivo da FBVV)

7.2. Definições da Comissão de Provas

A Comissão de Provas determinará, após análise da meteorologia, os seguintes parâmetros para as provas do dia:

- Definição do tipo de prova;
- Duração da prova (intervalo de tempo mínimo/máximo) no dia (Prova de Áreas);
- Definição do ponto de partida;
- Definição de 1 primeiro ponto obrigatório após a saída, caso necessário;
- Definição do ponto de chegada;
- Definição da altura máxima de saída;
- Definição das alturas mínima e máxima de chegada;

8. PROCEDIMENTOS

8.1. Geral

8.1.1 Haverá limitação de espaço aéreo durante a competição. Toda explanação a respeito de espaço aéreo ocorrerá nos briefings de abertura de ambos os campeonatos. **Verificar NOTAM.**

8.2. Procedimentos de Pesagem

8.2.1 Estes procedimentos visam garantir a equidade esportiva das competições, provendo o Piloto em Comando de um dado fundamental para a preparação, com segurança, de seu planador para cada dia de prova.

8.2.2 Estes procedimentos não isentam ou eximem o Piloto em Comando, portador de CHT para Piloto de Planador ou qualificação superior, das responsabilidades estabelecidas pelo Código Brasileiro de Aeronáutica, TÍTULO V, Capítulo III – Do Comandante da Aeronave, Art. 166, e demais disposições em vigor.

8.2.3 Pesagem Inicial – Será realizado um procedimento de pesagem de todos os planadores apresentados pelos respectivos Pilotos em Comando para participarem das competições.

a) A pesagem inicial será realizada em local definido pela organização nas seguintes datas e horários:

- Dia 14/09 das 08:00 às 18:00 horas - Início da Etapa Sudeste
- Dia 22/09 das 08:00 às 18:00 horas - Início da Etapa Final (Brasileiro)

b) Planadores cuja pesagem inicial tenha sido realizada no dia 14/09 poderão ser dispensados da pesagem inicial no dia 22/09, a critério exclusivo da organização.

8.2.4 A pesagem inicial será realizada com os seguintes procedimentos:

a) O planador será apresentado nas datas, horários e locais indicados, pelo Piloto em Comando munido dos documentos de porte obrigatório do planador inclusive a última Ficha de Pesagem.

b) O planador deverá ser apresentado com a sua capacidade de lastro alijável, e/ou combustível no caso de motoplanadores, completamente preenchida, pára-quedas, baterias, rádios de mão, instrumentos especiais e outros itens portáteis utilizáveis em voo.

c) O planador será pesado nas condições acima indicadas com o Piloto em Comando e tripulante adicional (no caso de biplaces) a bordo, tomando-se os pesos na roda do trem de pouso e na bequilha.

c.1) O valor da soma dos pesos tomados na roda do trem de pouso e bequilha será anotado como Peso de Apresentação.

c.2) O Peso de Apresentação será comparado ao Peso Máximo de Handicap constante da Tabela de handicap do Sistema de Handicap da FBVV.

- Caso o Peso de Apresentação seja superior ao Peso Máximo de Handicap, o lastro, e/ou combustível no caso de motoplanadores, será alijado ou removido até ser atingido o Peso Máximo de Handicap.
- Para os planadores de todas as classes, caso o Peso Máximo de Handicap para o planador não possa ser atingido com alijamento de lastro, ou retirada de combustível no caso de motoplanadores, ou que o Peso de Apresentação permaneça simplesmente superior ao Peso Máximo de Handicap este participará das competições sujeito, a critério exclusivo da organização, à penalidade de aumento de índice de handicap conforme planilha Excel da FBVV.
- A instalação ou retirada de lastros fixos, instrumentos especiais e quaisquer outros itens portáteis, em qualquer planador, deverá ser informada pelo Piloto em Comando à organização e, será exigida nova pesagem para determinação do Peso de Apresentação.

c.3) O planador será, em seguida, pesado conforme apresentado, item b) acima, somente na roda do trem de pouso, em configuração para movimentação no solo, a saber: com roda de cauda e barra de reboque engatada em carro ou apoiada por

outro meio, sem o Piloto em Comando e/ou tripulante adicional a bordo, para se obter e registrar o Peso Máximo de Controle.

8.2.5 Pesagem diária - Os planadores serão pesados a cada dia de prova, antes da formação definitiva do "grid" de decolagem, com os seguintes critérios:

- a) A pesagem diária verificará exclusivamente o Peso Máximo de Controle e poderá ser realizada em local especificado ou no próprio "grid" a critério exclusivo da organização.
- b) A organização poderá exigir, a seu critério exclusivo, a pesagem de qualquer planador, mesmo após o procedimento de pesagem diária, a qualquer tempo antes do início das decolagens da classe do planador.
- c) Qualquer planador que durante a pesagem exceder o Peso Máximo de Controle obtido no processo da **Pesagem Inicial** deverá alijar lastro e/ou retirar combustível até atingir o seu Peso Máximo de Controle.
- d) Qualquer planador que durante a pesagem exceder o Peso Máximo de Controle, e que não tiver meios de alijar lastro e/ou retirar combustível para atingir o Peso Máximo de Controle estará sujeitos às penalidades previstas no item **9.3**.
- e) Os Pilotos em Comando que causarem atrasos no processo de pesagem alinharão seus planadores nas últimas posições do "grid" independentemente das classes em que estejam participando.
- f) É expressamente proibida a adição de lastro, combustível ou quaisquer itens portáteis depois de efetuada a pesagem diária. Água de beber e alimentos para uso pessoal não são considerados no peso de decolagem do planador.

8.3 Envergadura e Winglets

8.3.1 A critério exclusivo a organização, os planadores poderão sofrer aferição em suas envergaduras e pontas de asa (extensões ou winglets).

8.4. Procedimentos de rádio

8.4.1 A frequência de rádio para a coordenação das provas será **127, 225 MHz** e a frequência para a coordenação das operações de reboque e lançamento será **123,45 MHz**.

8.4.2 Os pilotos que, durante o período de lançamento e a abertura da largada, estiverem em altura inferior a 600 m num raio 5 km do aeródromo sede do campeonato utilizarão a frequência 123,45 MHz.

8.4.3 É permitida a comunicação por rádio entre pilotos e entre estes e suas equipes, desde que não sejam feitas nas frequências acima mencionadas.

8.4.4 Para garantir a segurança operacional durante as chegadas, tráfego e pouso todo piloto deverá informar desde 10 minutos fora até o pouso efetivo na frequência 123,45 MHz. Cabe lembrar a coordenação deverá ser feita entres as aeronaves que se avizinham ao aeródromo e que o Rádio de solo será somente informativo de condições meteorológicas do aeródromo e pista em uso a critério do diretor de segurança do campeonato.

8.4.5 Para fins de visualização e marketing televisivo, a direção do Campeonato poderá solicitar que alguns planadores levem a bordo micro câmeras e, ou transmissores de posição fornecidos pela mesma e regulados para terem um retardo de 15 minutos.

8.5. Procedimentos de Largada

8.5.1 Em princípio, para aumentar a segurança, a linha de largada terá 10 km de comprimento, perpendicular à linha que une o ponto de saída ao primeiro ponto de virada, sendo 5 km para cada lado.

A comissão de provas poderá optar por outro tipo de largada desde que previsto no Manual Esportivo da FBVV 2018 ou FAI SPORTING CODE.

8.6. Procedimentos em Ponto de Virada

8.6.1. Provas de Velocidade Por Áreas Indicadas (AAT): Cada área será um círculo ou segmento de círculo (22,5°, 45,0° ou 90,0°) de raio a ser definido pela Comissão de Provas. Círculos ou segmentos de círculo definidos pela comissão de provas que extrapolem o polígono de provas estendem o polígono até os limites desses círculos.

8.6.2. Prova de Corrida em Circuito Único (AST): Em princípio, os pontos de virada neste tipo de prova serão cilindros com raio de 500 metros (“Beer Can”) ou Setor FAI com 3 Km a ser definido pela comissão de provas.

8.7. Procedimentos de chegada

8.7.1 Em princípio, **será um círculo com raio de 3 km (“finish ring”) a partir do ponto de chegada.** A altura mínima ao cruzar a borda do círculo é de 300 m e a prova estará concluída no ato do cruzamento. A penalização para chegadas abaixo dos 300 m é de 1 ponto/m abaixo do mínimo. **(Tabela 8.7 do anexo A do “FAI Sporting Code”);**

A comissão de provas poderá optar por outro tipo de chegada desde que previsto no Manual Esportivo da FBVV 2018.

8.7.2 Os pilotos deverão informar via rádio (frequência 123,45 MHz) a posição “ZZ, 10 e 5 minutos fora” e ao cruzar o círculo de chegada; deverá também ser informado se farão pouso direto ou passagem para entrada no tráfego. Como padrão deverá ser adotado o pouso longo a fim de garantir espaço para outras aeronaves pousando.

8.7.3 Caso o diretor de provas considere o número de participantes elevado, comprometendo a segurança do campeonato, o raio do círculo poderá ser aumentado, para diminuir o tráfego em altas velocidades na vizinhança da pista.

8.7.4 Fica expressamente proibida toda e qualquer forma de manobra acrobática ou passagem em alta velocidade/baixa sobre a pista; no caso de ocorrência o piloto será punido com 100 pontos e em caso de reincidência zera a prova do dia.

8.8. Contagem dos Pontos

Os vôos e performance serão analisados pelo programa *SeeYou Competition*, que possibilitará a transferência de dados essenciais (Horário de Partida, Horário de Chegada, Distância Voada e sobrevôo correto de todos os pontos e/ou áreas das provas) para o Sistema de Contagem de Pontos da FBVV (Script SeeYou Competition/FBVV Versão 4).

8.8.1 Sistema de Pontuação

Será empregado o Sistema de Pontuação de 1000 Pontos, e a pontuação será expressa em pontos sendo que o máximo de pontos disponíveis para cada dia é de 1000 pontos, conforme disposto no Manual Esportivo da FBVV 2018.

8.8.2 Handicap

Os handicaps serão fixos, e **será utilizada a Tabela de Handicap que consta do Anexo 1 do Manual Esportivo da FBVV 2018.**

8.9. Esquema Operacional

8.9.1. Hangaragem

O Aeroclube dispõe de dois hangares para o vôo à vela, onde são hangarados os planadores e rebocadores próprios, com algum espaço disponível. Entretanto, caso necessário ou falta de espaço disponível, planadores visitantes de madeira terão prioridade para guarda neste hangar, em detrimento de aeronaves metálicas ou de fibra do Aeroclube e demais participantes.

8.9.2. Área de Estaqueamento de Planadores e Rebocadores

Para os planadores e rebocadores visitantes, para os quais não for possível acomodação em hangar do Aeroclube (ou de particulares), existem áreas de estaqueamento nas proximidades do hangar, a serem definidos pela Organização.

Caso seja necessário, outras áreas poderão ser estabelecidas pelo Aeroclube para acomodar as aeronaves excedentes.

8.9.3. Área de Lastreamento de Planadores

Esta área está também definida no Croqui do Aeródromo, onde estarão disponibilizados 16 pontos de lastreamento, com 16 torneiras de jardim de ¾ pol.

8.10.4. Área de Estacionamento de Carretas

Esta área está demarcada no anexo “Vista Geral do Aeródromo”. Podendo ser alterada no briefing inicial do campeonato.

8.10.5. Circulação de Veículos e Pessoas

O trânsito de veículos e pessoas pela Área de Movimento (pista de pouso, pista de grama e pátios) do Aeroclube deve ser restrito ao mínimo indispensável, face às operações aéreas normalmente desenvolvidas pela Entidade e que só serão interrompidas por ocasião da organização do grid, decolagem e pouso dos planadores.

Assim, fica proibido o trânsito de veículos particulares nessas áreas (considerando como pátio apenas a parte principal do mesmo, exceto nos horários dedicados à operação exclusiva de planadores e rebocadores (2 janelas), que serão oportunamente divulgados.

Qualquer movimentação de planadores fora dos citados horários deverá ser coordenada com o diretor de segurança do campeonato, com apoio do Aeroclube.

Dentro dos horários de operação exclusiva de planadores e rebocadores (janelas), será permitida a entrada de veículos particulares unicamente para a condução dos planadores para a organização do grid de decolagem. Para a retirada dos mesmos da pista, por ocasião do pouso, deverá ser feita a braços pela equipe do planador. Será permitida a retirada por carros somente na lateral norte da pista excluindo-se a área de escape da lateral norte da cabeceira 13, que pode ser usada para pousos. A lateral SUL da pista (área de escape) deverá ficar livre para pousos caso haja muitos planadores chegando ao mesmo tempo. Da mesma forma, o planador deverá ser movimentado a braços pela equipe com o auxílio do diretor de pista para o cruzamento da mesma.

Os veículos particulares que conduzirem planadores para a pista poderão permanecer na lateral NORTE das cabeceiras 13 ou 31, nas partes baixas do terreno a fim de manter livres as áreas de escape. Todo o tráfego entre as cabeceiras e o Restaurante poderá ser feito nas partes baixas do terreno na lateral Norte de ambas as cabeceiras.

8.9.6. Área de Desligamento

A área de desligamento obedecerá ao descrito nos anexos conforme a cabeceira em uso a cada dia de prova, Entretanto, deverá ser coordenada diariamente por ocasião do briefing, em função das condições meteorológicas reinantes.

8.9.7. Área de Lançamento de Cabos de Reboque

Os cabos de reboque deverão ser lançados à esquerda da cabeceira 31 ou à direita da cabeceira 13, conforme a pista em uso na decolagem. Os rebocadores não devem sobrevoar o “grid” em nenhuma hipótese.

8.9.8. Área de Acampamento

O Aeroclube disponibilizará uma área para acampamento, conforme assinalada no Croqui do Aeródromo. Será cobrada uma taxa de R\$ 50,00 semanais por barraca.

9. PUNIÇÕES E PENALIZAÇÕES

9.1 Briefing

As punições para competidores que desviarem o propósito dos *Briefings*, conforme citado anteriormente, serão aplicadas na seguinte seqüência:

- Advertência;
- Perda de 50 pontos da prova do dia;
- Perda de 100 pontos da prova do dia;
- Desclassificação da prova do dia;

9.2 Invasão de espaço aéreo e limites do polígono de prova

O piloto e ninguém mais são responsáveis pela a operação de seu planador e do equipamento de bordo. Voará sempre com a margem apropriada para evitar violações do limite de espaço aéreo e de altura, e levar em consideração os erros e as limitações de seu lugar, bem como todo seu equipamento de bordo.

9.2.1 Invasões de Espaço Aéreo / Polígono de Provas:

As invasões de espaço aéreo, tanto no sentido horizontal como no vertical, e dos limites do polígono de provas serão punidos. (Tabela 8.7 do anexo A do “FAI Sporting Code”);

9.3 Excessos de peso

Os planadores que forem flagrados acima de seu Peso Máximo de Handicap a partir de seu Peso Máximo de Controle, terão penalização de 2 pontos para cada kg excedente e poderão, a critério exclusivo da organização, serem submetidos a novo processo de pesagem inicial completo conforme item 8.2.4 acima. No caso de reincidência, a penalização aumentará. (Tabela 8.7 do anexo A do “FAI Sporting Code”);

9.4 Excesso de envergadura

Os planadores que forem flagrados com envergadura acima do especificado em seu manual/TCDS, terão penalização de 1 ponto para cada centímetro excedente; (Tabela 8.7 do Anexo A do “FAI Sporting Code”)

9.5 Acrobacias

Manobras acrobáticas **não serão autorizadas** e serão penalizadas em **100 pontos**; em caso de reincidência, os pontos do dia serão zerados.

9.6 Outras Penalidades

As penalidades aqui previstas serão aplicadas em conformidade e sem prejuízo ou isenção de outras penalidades previstas no **Anexo A do “FAI Sporting Code”**.

10. DISPOSIÇÕES FINAIS

10.1. As decisões não contidas neste regulamento, que forem aprovadas no briefing inicial, e as relativas à segurança estabelecidas nos subseqüentes, passam a fazer parte do presente regulamento.

10.3. Este regulamento poderá sofrer modificações a qualquer tempo em data anterior ao início das competições. A organização convida e incentiva os pilotos de planador, dirigentes e demais interessados a enviarem, via Planador Brasil, sugestões para seu aperfeiçoamento, indicando objetivamente os itens passíveis de alterações e a fundamentação para tanto.

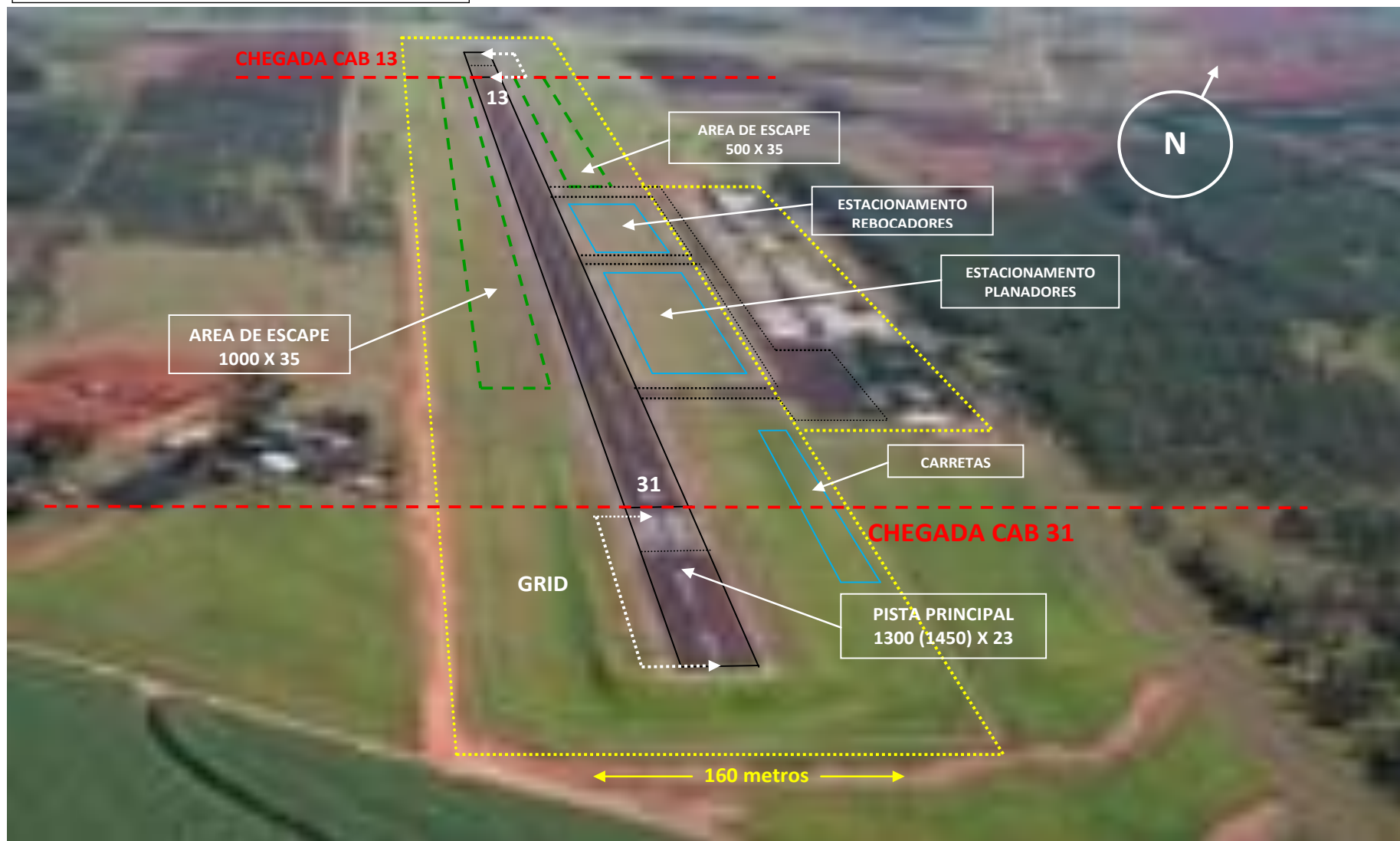
10.3. Os casos omissos serão decididos pelo diretor do Campeonato, após esgotadas as determinações contidas no MANUAL ESPORTIVO da FBVV 2018, ANEXO 1 e 2 do MANUAL ESPORTIVO e FAI Sporting Code, Section 3, Annex A .

11. ANEXOS

1. Vista geral do aeródromo
2. Planta geral
3. Circuito de reboque Cab. 31
4. Procedimentos de reboque Cab. 31
5. Circuito de reboque Cab. 13
6. Procedimentos de reboque Cab. 13
7. NOTAM
8. Polígono de provas
9. Lista de pontos de virada
10. Lista de Handicap e pesos.
11. Lista de pistas de difícil visualização



AEROCLOUBE
BEBEDOURO
SÃO PAULO



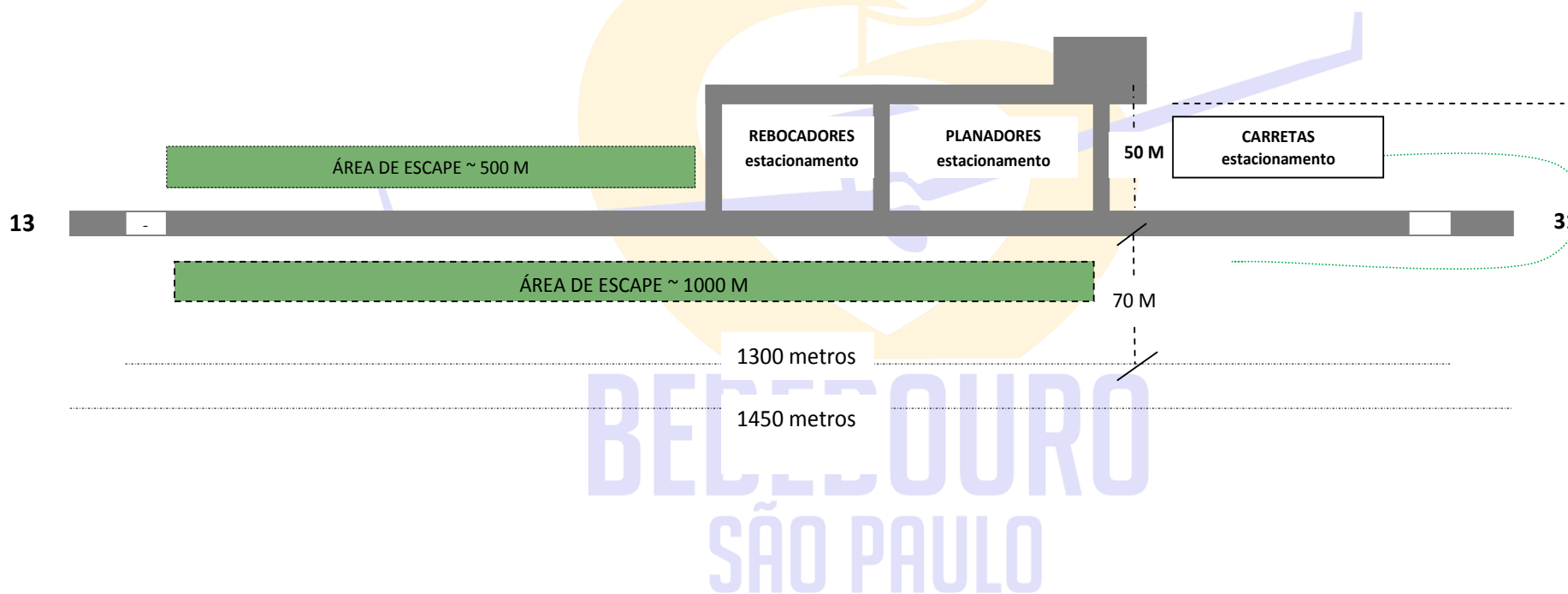
**BEBEDOURO 2018
PLANTA GERAL**

ANEXO 2

Bebedouro SDBB

1.300 x 23 metros ASPH

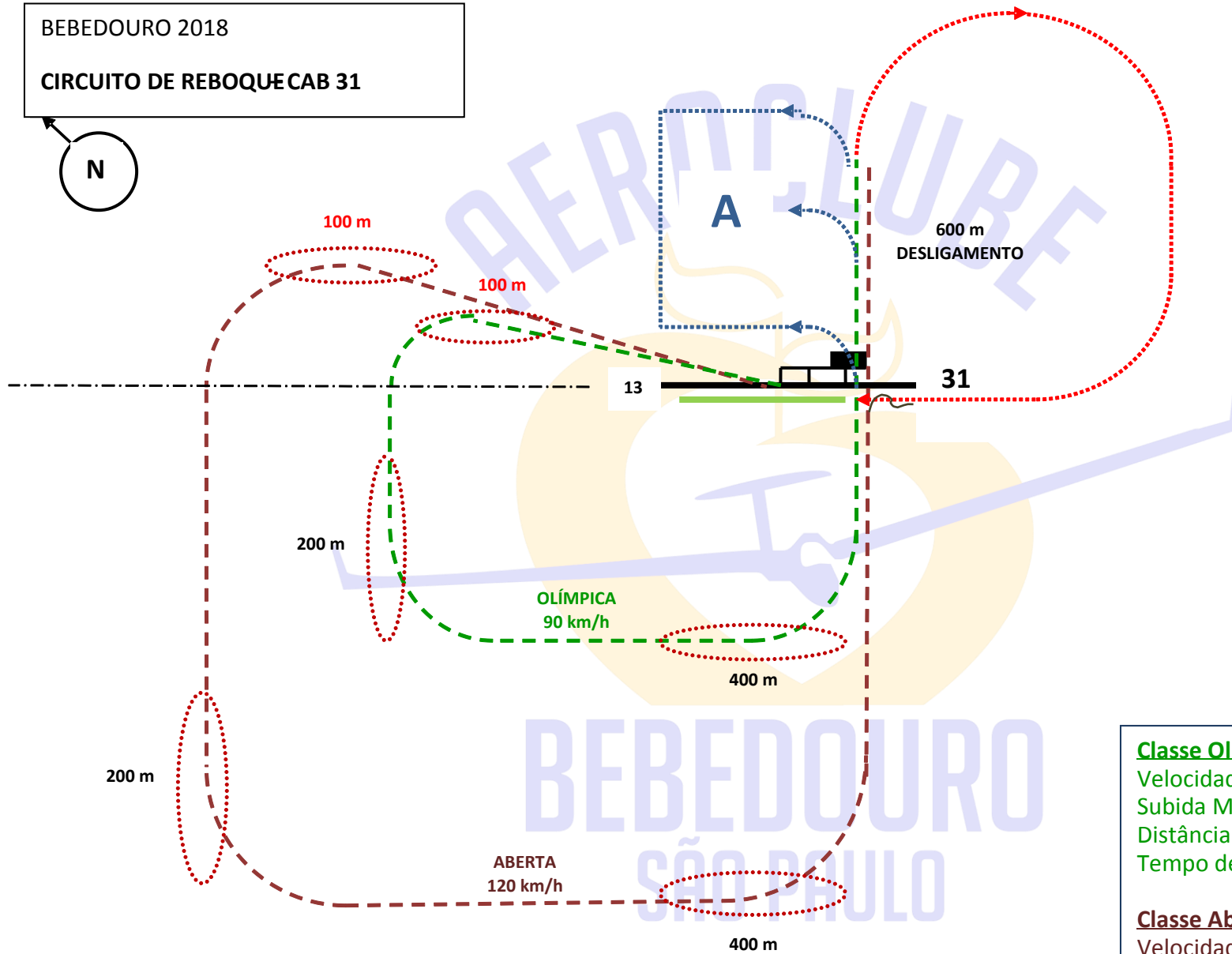
592 metros altitude



BEBEDOURO 2018

CIRCUITO DE REBOQUE CAB 31

ANEXO 3



Classe Olímpica

Velocidade	90 km/h	55,94 ml/h
Subida Média	2,5 m/s	
Distância Percorrida	1,5 km/min	
Tempo de reboque	4:00 min	

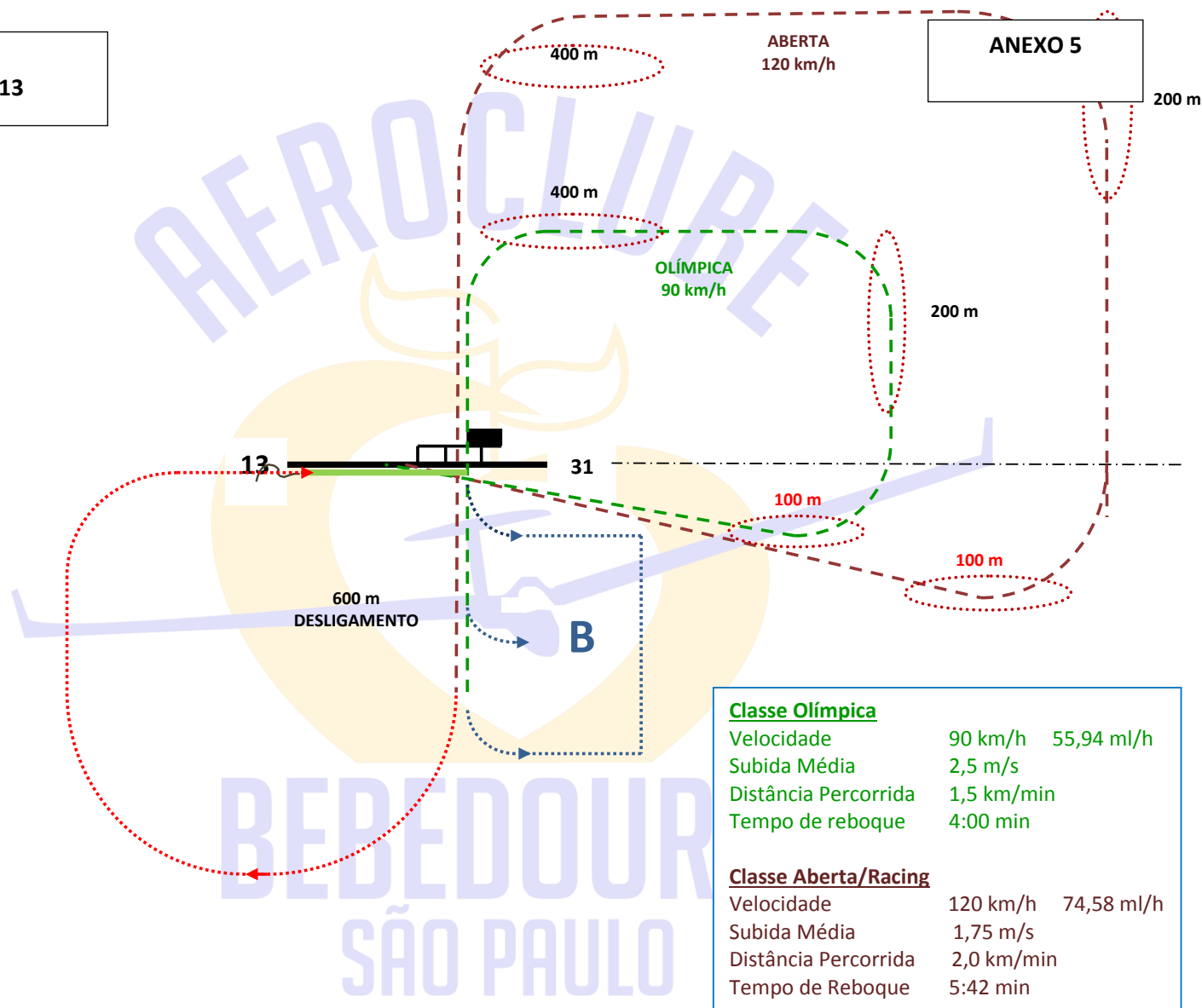
Classe Aberta/Racing

Velocidade	120 km/h	74,58 ml/h
Subida Média	1,75 m/s	
Distância Percorrida	2,0 km/min	
Tempo de Reboque	5:42 min	

1. Após a saída do solo (avião e planador), velocidade ajustada, rebocador faz desvio de 20° para a direita e prossegue até atingir a altura de 100 m.
2. Atingindo a altura de 100 m o rebocador inicia curva à esquerda (padrão 2 minutos ou 3° por segundo) passando na perpendicular do prolongamento da pista ou través da **CAB 13, Rumo 220°**, prosseguindo até a altura de 200 m.
3. Atingindo a altura de 200 m o rebocador inicia curva à esquerda (padrão 2 minutos ou 3° por segundo) até se posicionar na proa paralela à pista, **Rumo 130°**, prosseguindo até atingir a altura de 400 m.
4. Atingindo a altura de 400 m o rebocador inicia curva à esquerda (padrão 2 minutos ou 3° por segundo) tomando a proa para o pátio de estacionamento do aeroporto.
5. Chegando à vertical da pista (sobre o pátio de estacionamento) o rebocador toma o **Rumo 040°** prosseguindo até atingir a altura de 600 m na **Área de Desligamento A**, aguardando o desligamento do planador e a confirmação deste por rádio.
Comunicação Rádio Planador: "Hotel Sierra Zulu, Fox Fox desligou"
6. Imediatamente após o desligamento o planador faz curva de, no mínimo, 90° para a esquerda.
7. Imediatamente após o desligamento o rebocador inicia curva descendente (4,5 m/s – 900 ft/min) de 180° para a direita (padrão 2 minutos ou 3° por segundo) com a velocidade de 130 km/h (80 ml/h) tomando a proa perpendicular ao prolongamento da pista ou **Rumo 220°** sendo esta a Perna Base para a CAB 31 "Left".
Comunicação Rádio Rebocador: "Hotel Sierra Zulu desligado, entrando no circuito de pouso"
8. Atingindo a altura de 300 m prepara-se para entrada na Reta Final da CAB 13.
Comunicação Rádio Rebocador: "Hotel Sierra Zulu entrando na Final para a CAB 31 "Left"."
9. O rebocador entra na Reta Final, alija o cabo de reboque na área à direita do "grid" e efetua o pouso na pista de asfalto.
10. Realizado o pouso livra a pista pela direita afastando-se 50 m do centro, e inicia o taxi para a posição de espera na intersecção que liga o pátio de estacionamento à pista.
Comunicação Rádio Rebocador: "Hotel Sierra Zulu pousou e livrou"

BEBEDOURO 2018
CIRCUITO DE REBOQUES CAB 13

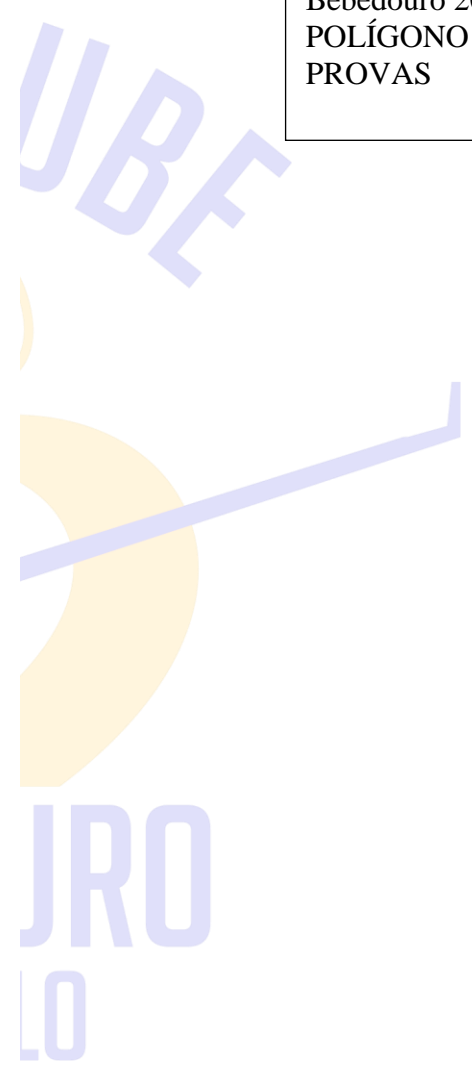
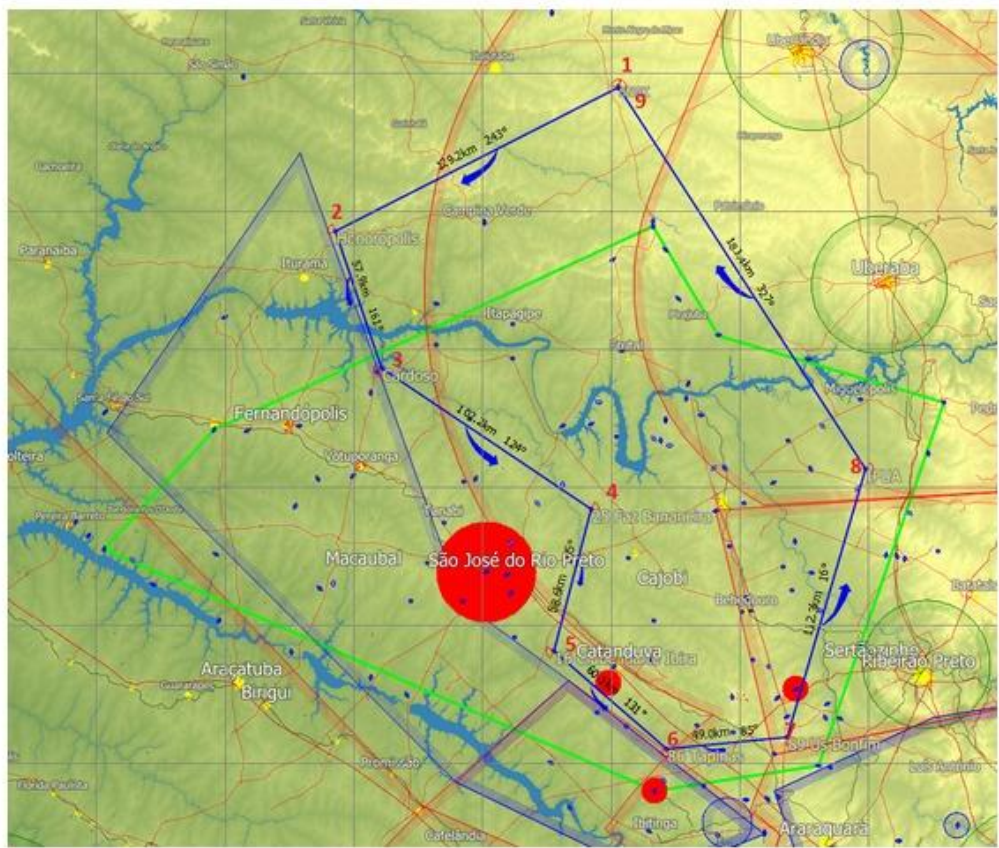
N



1. Após a saída do solo (avião e planador), velocidade ajustada, rebocador faz desvio de 20° para a direita e prossegue até atingir a altura de 100 m.
2. Atingindo a altura de 100 m o rebocador inicia curva à esquerda (padrão 2 minutos ou 3° por segundo) passando na perpendicular do prolongamento da pista ou através da **CAB 31, Rumo 040°**, prosseguindo até a altura de 200 m.
3. Atingindo a altura de 200 m o rebocador inicia curva à esquerda (padrão 2 minutos ou 3° por segundo) até se posicionar na proa paralela à pista, **Rumo 310°**, prosseguindo até atingir a altura de 400 m.
4. Atingindo a altura de 400 m o rebocador inicia curva à esquerda (padrão 2 minutos ou 3° por segundo) tomando a proa para o pátio de estacionamento do aeroporto.
5. Chegando à vertical da pista (sobre o pátio de estacionamento) o rebocador toma o **Rumo 220°** prosseguindo até atingir a altura de 600 m na **Área de Desligamento B**, aguardando o desligamento do planador e a confirmação deste por rádio.
Comunicação Rádio Planador: "Hotel Sierra Zulu, Fox Fox desligou"
6. Imediatamente após o desligamento o planador faz curva de, no mínimo, 90° para a esquerda.
7. Imediatamente após o desligamento o rebocador inicia curva descendente (4,5 m/s – 900 ft/min) de 180° para a direita (padrão 2 minutos ou 3° por segundo) com a velocidade de 130 km/h (80 ml/h) tomando a proa perpendicular ao prolongamento da pista ou **Rumo 040°** sendo esta a Perna Base para a CAB 13 "Right".
Comunicação Rádio Rebocador: "Hotel Sierra Zulu desligado, entrando no circuito de pouso"
8. Atingindo a altura de 300 m prepara-se para entrada na Reta Final da CAB 13.
Comunicação Rádio Rebocador: "Hotel Sierra Zulu entrando na Final para a CAB 13 "Right"."
9. O rebocador entra na Reta Final, alija o cabo de reboque na área à direita do "grid" e efetua o pouso na pista de asfalto.
10. Realizado o pouso livra a pista pela esquerda, afastando-se 50 m do centro, e inicia o taxi para a posição de espera na intersecção que liga o pátio de estacionamento à pista.
Comunicação Rádio Rebocador: "Hotel Sierra Zulu pousou e livrou"

#	SIGLA	Nome	Latitude	Longitude
1	SNGK	Fazenda Bela Vista	S19°02'54"	W048°58'20"
2	HONOR	Honorópolis	S19°34'19"	W050°04'14"
3	CARD	Cardoso	S20°04'05"	W049°53'40"
4	FAZBAN	Faz Bananeira	S20°34'48"	W049°04'47"
5	SWYV	Clube Marte Ibirá	S21°05'29"	W049°13'27"
6	TAPIN	Tapinas	S21°26'48"	W048°47'11"
6	USBONF	Us Bonfim	S21°24'24"	W048°18'58"
8	IPUA	Ipuã	S20°26'00"	W048°00'44"
9	SNGK	Fazenda Bela Vista	S19°02'54"	W048°58'20"

Anexo 7
 Bebedouro 2018
 POLÍGONO DE
 PROVAS



Anexo 8

Bebedouro 2018

Lista Pontos de Virada

- 01 Bebedouro, SDBB, BR, 2054.019S, 04828.402W, 592m, 5, 130, 1300m, Bebedouro
- 02 Cabeceira 13, BR, 2053.833S, 04828.802W, 592m, 1, Bebedouro
- 03 Cabeceira 31, BR, 2054.195S, 04828.026W, 592m, 1, Bebedouro
- 04 Aerogardi, SWXD, BR, 2133.667S, 04847.917W, 537m, 2, 140, 710m, Itapolis
- 05 Agric Taiuva, BR, 2109.055S, 04823.301W, 612m, 2, 187, 1060m, Taiuva
- 06 Albertopolis, BR, 2010.533S, 04830.209W, 503m, 1, Albertopolis
- 07 Am Campos, BR, 2017.917S, 04944.175W, 474m, 1, Americo de Campos
- 08 Apar Minas, BR, 2006.674S, 04913.940W, 462m, 1, Aparecida de Minas/MG
- 09 Auriflama, BR, 2044.535S, 05031.949W, 376m, 2, 127, 1180m, Auriflama
- 10 Barretos, SNBA, BR, 2035.087S, 04835.673W, 579m, 5, 080, 1800m, Barretos
- 11 Barroso Duv, BR, 2023.247S, 04854.935W, 474m, 2, 168, 1070m, Barroso/MG
- 12 Buritizal, BR, 2011.500S, 04742.517W, 863m, 1, Buritizal
- 13 Cajobi, BR, 2052.669S, 04848.409W, 551m, 1, Cajobi
- 14 Catanduva, SD CD, BR, 2108.933S, 04859.305W, 552m, 5, 060, 980m, Catanduva
- 15 Chac Serradinho, SDXE, BR, 2115.854S, 04821.345W, 632m, 5, 050, 750m, Jaboticabal
- 16 Clube Marte Ibirá, SWYV, BR, 2105.491S, 04913.455W, 474m, 2, 120, 880m, Ibirá
- 17 Colina, BR, 2042.783S, 04832.433W, 588m, 1, Colina
- 18 Colombia Duv, BR, 2010.752S, 04842.661W, 500m, 2, 039, 920m, Colombia
- 19 Cpo Florido, SWLF, BR, 1948.933S, 04844.232W, 594m, 5, 140, 720m, Campo Florido/MG
- 20 Dr Heraclito M Luiz, SIII, BR, 2025.983S, 04813.522W, 548m, 2, 150, 1200m, Guaira
- 21 Duploceu, BR, 2015.100S, 04933.050W, 472m, 1, Duploceu
- 22 Faz 3 Barras, SSVY, BR, 2056.902S, 04811.292W, 480m, 2, 140, 800m, Pitangueiras
- 23 Faz Alianca 1, BR, 2030.299S, 04802.679W, 724m, 2, 220, 1000m, Ipuá
- 24 Faz B Agudo, SIYE, BR, 2048.623S, 04813.361W, 513m, 2, 100, 1000m, Morro Agudo
- 25 Faz Bananeira, BR, 2034.800S, 04904.783W, 510m, 1, Altair
- 26 Faz Barreiro Gde, SDWN, BR, 2020.891S, 04846.519W, 533m, 2, 090, 1000m, Colombia
- 27 Faz Brumado, BR, 2025.744S, 04833.716W, 550m, 2, 150, 800m, Barretos
- 28 Faz Buriti, SJNI, BR, 2028.793S, 05011.271W, 409m, 2, 138, 1000m, Valentim Gentil
- 29 Faz California 1, BR, 2025.807S, 04836.139W, 548m, 2, 040, 900m, Barretos
- 30 Faz Cambuhy, SDMY, BR, 2137.867S, 04828.700W, 616m, 5, 90, 1500m, Matao
- 31 Faz Campo Gde, SDKO, BR, 2015.440S, 04847.328W, 558m, 5, 180, 1200m, Colombia
- 32 Faz Constancia, SDFC, BR, 2029.335S, 04911.331W, 510m, 2, 180, 1000m, Altair

33 Faz Continental,SIKX,BR,2014.162S,04839.076W,501m,2,100,1030m,,Colombia
34 Faz Fortaleza,SJQJ,BR,2035.754S,04822.359W,492m,2,098,900m,,Jaborandi
35 Faz Itaquere,,BR,2139.286S,04815.971W,688m,5,147,1380m,,Araraquara
36 Faz Menucci,SDER,BR,2045.882S,05051.398W,373m,2,150,940m,,Sud Menucci
37 Faz Menucci Sud Duv,,BR,2043.459S,05058.314W,360m,2,027,850m,,Sud Menucci
38 Faz N S Aparecida,SWAU,BR,1956.909S,04835.056W,517m,2,080,1090m,,Pirajuba/MG
39 Faz Naisa,SSNF,BR,2019.816S,04848.604W,530m,5,170,660m,,Colombia
40 Faz Palmital,SIQF,BR,2041.871S,04817.167W,504m,2,170,920m,,Morro Agudo
41 Faz Paloma,SDCW,BR,2019.274S,04850.024W,520m,2,140,1000m,,Colombia
42 Faz Posses R Gde,SDZT,BR,2017.701S,04859.105W,481m,2,090,900m,,Guaraci
43 Faz S Francisco 1,SNQP,BR,2034.139S,05013.530W,447m,2,020,900m,,Magda
44 Faz S Joao 1,SDKQ,BR,2011.429S,04903.057W,484m,2,110,740m,,Guaraci
45 Faz S Joao 2,SING,BR,2033.406S,04917.298W,548m,2,137,830m,,Nova Granada
46 Faz S Paulo 1,,BR,2009.368S,04956.100W,491m,2,030,870m,,Cardoso
47 Faz S Sebastiao,SIRS,BR,1938.187S,04847.356W,729m,5,159,1000m,,Campo Florido
48 Faz Sonho Dourado,,BR,2028.145S,05008.457W,451m,2,150,1100m,,Valentim Gentil
49 Faz Sta Candida,SDSV,BR,2120.031S,04810.253W,620m,2,150,950m,,Guariba
50 Faz Sta Elisa,SJRO,BR,2031.858S,05038.159W,404m,2,088,910m,,Auriflama
51 Faz Sta Ines,,BR,2052.891S,04923.300W,547m,2,020,600m,,Sao Jose do Rio Preto
52 Faz Sta Maria 1,SDDJ,BR,2050.974S,05005.002W,455m,2,180,900m,,Moncoes
53 Faz Vale Verde,SDNA,BR,1940.318S,04859.694W,707m,5,089,1430m,,Comendador Gomes
54 Fernandopolis,SDFD,BR,2016.597S,05012.861W,492m,5,080,1000m,,Fernandopolis
55 Frigo Estrela,SJFF,BR,2017.740S,05024.672W,467m,5,060,1070m,,Estrela d'Oeste
56 Fronteira,,BR,2016.719S,04911.261W,486m,5,060,1720m,,Fronteira/MG
57 Frutal,SNFU,BR,2000.304S,04857.676W,550m,5,068,1310m,,Frutal/MG
58 Ibiporanga,,BR,2028.650S,04934.433W,516m,1,,,,Ibiporanga
59 Ibiporanga da Felicidade,SJVC,BR,2028.034S,04931.748W,455m,2,030,1000m,,Tanabi
60 Irapua,,BR,2116.743S,04924.577W,436m,1,,,,Irapua
61 Itajobi,,BR,2118.917S,04903.320W,461m,1,,,,Itajobi
62 Itapagipe,,BR,1954.199S,04922.201W,486m,1,,,,Itapagipe
63 Itapolis,SDIO,BR,2136.000S,04849.983W,537m,5,010,1300m,,Itapolis
64 Ituverava,SDIV,BR,2022.522S,04746.128W,627m,5,176,1360m,,Ituverava
65 Jaboticabal,SDJC,BR,2113.810S,04817.082W,628m,2,060,960m,,Jaboticabal
66 Jales,SDJL,BR,2017.522S,05032.735W,453m,5,020,1060m,,Jales
67 Marchesan,SDME,BR,2137.768S,04823.562W,592m,5,130,1100m,,Matao
68 Matao,SDLY,BR,2137.426S,04821.073W,627m,2,160,750m,,Matao

69 Miguelopolis,,BR,2010.800S,04801.933W,516m,1,,,Miguelopolis
70 Mirassol,SDMH,BR,2048.397S,04929.102W,581m,2,060,1000m,,Mirassol
71 Mte Alto,SDMO,BR,2115.527S,04831.418W,746m,2,170,850m,,Monte Alto
72 Mte Aprazivel,,BR,2046.093S,04942.622W,482m,1,,,Mte Aprazivel
73 Nipoa,,BR,2054.833S,04946.683W,422m,1,,,Nipoa
74 Olimpia,,BR,2044.259S,04854.595W,486m,1,,,Olimpia
75 Paulo Faria,,BR,2001.804S,04924.034W,451m,1,,,Paulo de Faria
76 Planura,,BR,2007.568S,04842.072W,496m,5,020,1700m,,Planura/MG
77 Plaza Inn,,BR,2056.958S,04829.574W,615m,1,,,Bebedouro
78 Pontal,SWCP,BR,2101.976S,04800.619W,541m,2,101,1040m,,Pontal
79 Potirendaba,,BR,2102.600S,04922.650W,479m,1,,,Potirendaba
80 Riolandia,,BR,1958.914S,04940.804W,450m,1,,,Riolandia
81 S Joaquim Barra,SDJO,BR,2035.657S,04750.450W,643m,2,140,1000m,,Sao Joaquim da Barra
82 S Jose R Preto,SBSR,BR,2049.018S,04924.404W,536m,5,70,1640m,130.850,Sao Jose do Rio Preto
83 Sebastianopolis,,BR,2039.562S,04955.457W,480m,1,,,Sebastianopolis
84 Tabapua,,BR,2057.952S,04901.885W,530m,1,,,Tabapua
85 Tanabi,,BR,2037.617S,04938.983W,522m,1,,,Tanabi
86 Tapinas,,BR,2126.800S,04847.183W,491m,1,,,Tapinas
87 Taquaritinga,,BR,2124.424S,04830.308W,571m,1,,,Taquaritinga
88 Terra Roxa,,BR,2047.250S,04819.883W,544m,1,,,Terra Roxa
89 Us Bonfim,,BR,2124.395S,04818.968W,666m,1,40,1000m,,Guariba
90 Us Catanduva,SDDV,BR,2107.731S,04850.719W,547m,2,070,760m,,Palmares Paulista
91 Us Colorado,SDGB,BR,2016.615S,04810.956W,596m,2,130,1050m,,Guaira
92 Us Mandu,,BR,2028.933S,04822.367W,496m,2,060,800m,,Guaira
93 Us Moncoes,SSVO,BR,2052.164S,05007.791W,434m,5,150,1100m,,Moncoes
94 Us S Carlos,SDWE,BR,2117.088S,04809.811W,586m,2,060,1040m,,Jaboticabal
95 Us Sta Adelia,SDUD,BR,2119.929S,04818.970W,618m,5,070,1000m,,Jaboticabal
96 Us Sta Isabel,,BR,2109.276S,04936.611W,451m,1,,,Mendonca
97 Us Sta Luiza,SJQV,BR,2130.535S,04811.800W,601m,2,100,900m,,Motuca
98 Viradouro,,BR,2052.383S,04817.817W,540m,1,,,Viradouro
99 Votuporanga 1,SDVG,BR,2027.508S,05000.189W,501m,5,050,1500m,,Votuporanga