

## **Regulamento do Torneio “Pouso de Precisão”**

### **OBJETIVO**

O equipamento padrão para uma competição de pouso de precisão de parapente é um alvo medindo 16 cm de diâmetro (equipamento semelhante é usado no Pouso de Precisão do Paraquedismo). O ponto do primeiro toque é medido de 0 a 15 cm. A "mosca" tem 2 cm de diâmetro, dando a pontuação perfeita - um '0' (zero). O alvo tem círculos marcados a 0,5 m, 2,5 m e 5 m ao redor da mosca e o resultado máximo é 5 m. Quando um competidor não pousa no alvo, sua pontuação terá a máxima possível de 500 pontos.

### **EQUIPE DE JUÍZES**

A equipe de juízes é composta por um Juiz Geral, um Juiz do Evento, um Juiz de Alvo e um Juiz de Decolagem. Há também um Apontador.

### **SEGURANÇA EM PRIMEIRO LUGAR - REGRA DA QUEDA ZERO**

Ao contrário do paraquedismo e do parapente, os pilotos de precisão de parapente devem pousar e permanecer em pé. Se o piloto cair antes que a vela esteja no solo, ele receberá a pontuação máxima (lembre-se de que o vencedor tem a pontuação mais baixa). Se um piloto se aproxima do alvo perigosamente, por exemplo, estolando a vela ou realizando qualquer manobra acrobática perto do solo, um sistema de penalidade é implementado (advertência, pontuação máxima, desqualificação).

Um alvo de 10 metros de diâmetro pré-marcado com os círculos demarcados a 0,5 m, 2,5 m e 5 m ao redor da mosca de 2 cm. Deve poder ser movido durante a competição para se adequar a diferentes condições climáticas. Também pode ser uma ferramenta promocional útil para imprimir logotipos de patrocinadores.

O vídeo dos pousos é obrigatório e pode ser editado no final do dia para mostrar os destaques. Um comentarista no alvo funciona bem, especialmente se ele tiver acesso ao briefing dos pilotos. Exibir as pontuações em uma tela grande também pode ser eficaz.

### **TOQUE DO POUSO**

O primeiro ponto de contato onde o piloto pousa é que é medido como válido. O primeiro ponto de contato do pé deve ser identificado (calcanhar, lado, dedo do pé ...). No caso de um contato "plano", ou onde dois pontos de contato são coincidentes, o ponto mais distante é considerado o ponto de toque, que é medido e pontuado.

### **QUEDA**

Uma queda significa que qualquer parte do corpo do piloto (além de seus pés) ou equipamento (excluindo o acelerador ou estribo) toca o solo antes da vela ou antes que o competidor tenha saído 10m do centro do alvo. Neste caso, é computado a pontuação máxima de 500 pontos.

### **REQUISITOS E QUALIFICAÇÕES PARA PARTICIPAÇÃO**

Os pilotos concorrentes devem possuir uma licença de piloto válida ou certificado de competência equivalente a N2 ou superior.

Cada competidor deverá apresentar:

- Uma licença de piloto válida.
- Provas satisfatórias de aeronavegabilidade do parapente e do equipamento.

Cada competidor deverá assinar:

- Termo de Consentimento Informado (acordo sobre a isenção de responsabilidade).
- Declaração de parapente homologado.
- Formulário de inscrição.

### **INSCRIÇÃO**

Para participação nesta modalidade, o piloto deverá realizar inscrição no site do evento ([www.flyuai.com.br](http://www.flyuai.com.br)).

A inscrição para esta competição do evento é 100% gratuita a todos os participantes.

Serão aceitas no máximo 100 inscrições, sendo destas, 20 vagas para pilotos convidados.

#### INTERVALOS DE DECOLAGEM

Os pilotos decolarão em intervalos cronometrados para garantir a separação adequada durante a aproximação final e pouso, de acordo com as condições. O intervalo de decolagem deve ser de 1,5 minutos entre os pilotos, mas pode ser ajustado conforme decisão do Juiz de Decolagem.

#### ORDEM DE DECOLAGEM

Os pilotos devem decolar na ordem definida pelo Juiz do Evento.

#### VOANDO NA BATERIA

Os pilotos devem seguir todas as recomendações do curso de vôo fornecidas no briefing e não atrasar sua aproximação desnecessariamente. No entanto, os competidores precisam manter uma boa separação entre os pilotos, não colocando em risco suas chances de alcançarem a área de pouso com altura suficiente para fazer uma aproximação ao alvo considerada adequada.

#### VOOS DE TESTE

A cada dia, antes dos voos da competição, voos de testes devem ser feitos por "birutas" pelo menos uma vez, em que deve tentar pousar no alvo para demonstrar aos Juizes e aos competidores que o alvo pode ser facilmente alcançado e as condições climáticas são adequadas e seguras. Os pilotos birutas devem ter experiência em vôo de precisão e usar um parapente que tenha desempenho semelhante ao da maioria dos parapentes na competição. Os pilotos birutas não devem ser pilotos inscritos na competição.

#### DECOLAGEM

Os competidores devem voar na ordem de vôo publicada de acordo com seu número de competidor, a menos que tenham permissão prévia do Juiz de Decolagem ou do Juiz do Evento.

Os competidores que não estiverem prontos para voar na ordem de voo estabelecida quando convocados pelo Juiz de Decolagem ou aqueles que decolarem sem a permissão do Juiz de Decolagem, estarão sujeitos a uma penalidade de pontuação máxima em vez de sua pontuação na bateria.

Após entrar no Gate de decolagem, cada piloto terá 3 minutos ou 3 tentativas inclusas no tempo máximo de 3 minutos, o que expirar primeiro, para alçar seu voo, cada tentativa será contada a partir do momento que o parapente ou asa-delta sair completamente do chão, caso as tentativas ou o tempo seja esgotado, o piloto será deslocado para o final da fila.

#### SUSPENSÃO OU INTERRUPÇÃO DA BATERIA

O Juiz do Evento pode suspender as decolagens se as condições se tornarem inadequadas ou inseguras.

#### FALHA NA DECOLAGEM

Em caso de falha na decolagem ou problema de segurança após a decolagem, que resulte em um pouso na decolagem ou longe do alvo, o piloto será elegível para uma nova decolagem para aquela bateria.

#### INCAPACIDADE PARA DECOLAR

Se um piloto parecer incapaz de decolar com segurança em condições de vento e clima que estejam dentro dos limites operacionais, ele pode ser temporariamente ou permanentemente retirado da competição. Esta decisão pode ser tomada pelo Juiz do Evento após consulta com os demais Juizes.

#### SEPARAÇÃO ENTRE PILOTOS

Os pilotos que voam devem se manter separados por altura para garantir um pouso seguro e desobstruído. Ultrapassar a baixa altitude acima do alvo (AGL) não é permitido e pode levar à

penalidade de pontuação máxima, podendo ser considerado um vôo perigoso.

#### POUSO FORA

Qualquer piloto que pouse fora da área de pouso deve se reportar aos Juizes o mais rápido possível. Não fazer isso pode invalidar qualquer solicitação de nova decolagem.

#### LIMITES DO VOO

O Juiz do Evento deverá especificar, em briefings, o espaço aéreo controlado ou outras áreas onde os voos são proibidos ou restritos. Essas áreas devem ser marcadas com precisão em mapas publicados.

#### O ALVO

O alvo deve ser uma área plana, representada por um círculo claramente delineado com a "mosca" no centro. Círculos claramente marcados devem ser definidos em raios de 0,5m, 2,5m e 5m, medidos a partir da borda da "mosca", para marcar a área onde as pontuações do competidor são determinadas. A marcação de círculos é indicativa e não se destina a pontuação.

Um círculo adicional claramente marcado deve ser estabelecido em um raio de 10 m, medido a partir da "mosca", para indicar a área dentro da qual uma queda não é permitida.

A "mosca" é um círculo de 2cm de diâmetro, totalmente preenchido por cor sólida.

#### BIRUTA

Uma biruta de alta visibilidade estará localizada na área de pouso.

#### PONTUAÇÃO

Os competidores serão pontuados com base na distância em centímetros entre o ponto de pouso (ou seja, o primeiro ponto de contato com o solo) e a borda do disco da "mosca". A pontuação será de 0 cm, se o ponto de aterrissagem for na "mosca".

Se o competidor cair fora do alvo, ele obtém uma pontuação máxima, que é o raio da área onde as pontuações são medidas (500 pontos).

O pouso deve ser feito com os pés em um raio de 5 m da borda do disco central. Se um competidor cair no pouso, ele receberá uma pontuação máxima equivalente à aterrissagem fora do alvo (500 pontos).

Se um competidor pousar de tal maneira, que o primeiro ponto de contato do pé não pode ser definido (calcanhar, lado, dedo do pé ...), então o ponto mais distante da pegada é medido.

Se um competidor pousar com os dois pés juntos, o ponto mais distante da pegada mais distante é medido.

#### PREMIAÇÃO

As premiações serão realizadas da seguinte forma:

1º Lugar: Troféu + R\$1.500,00 (hum mil e quinhentos reais)

2º Lugar: Troféu + R\$1.000,00 (hum mil reais)

3º Lugar: Troféu + R\$750,00 (setecentos e cinquenta reais)

4º Lugar: Troféu

5º Lugar: Troféu

#### CLASSE DOS PARAPENTES

Apenas parapentes com certificação EN estão autorizados a voar.

#### PADRÃO DE AERONAVEGABILIDADE - LIMITES DE VOO

Cada parapente deverá voar dentro das limitações de seu certificado de aeronavegabilidade ou permissão de voo e das limitações publicadas pelo fabricante. Não é permitido voar fora da faixa de peso especificada pela homologação do parapente.

Manobras acrobáticas são proibidas.

#### VERIFICAÇÃO DE AERONAVEGABILIDADE

O organizador, de preferência o Juiz do Evento, deverá fazer verificações de navegabilidade durante a competição. A qualquer momento durante o campeonato, os organizadores e juizes têm o direito de inspecionar qualquer parapente inscrito e outros equipamentos, incluindo, mas não se limitando a, seletes, reservas, capacete, calçados, etc.

#### RÁDIO

A organização deve exigir que os pilotos levem um voo um rádio capaz de receber e transmitir na frequência de segurança definida. A frequência de segurança deve ser ajustada e usada durante o vôo. As radiofrequências devem ser especificadas no briefing.

Microfones ativados por voz (operados por VOX) são estritamente proibidos.

#### SELETE

Todos os pilotos devem voar com uma combinação de selete com protetor dorsal em configuração testada e homologada LTF09.

#### CAPACETE

Todos os pilotos devem usar um capacete, certificado (EN966, EN1077-A e -B, ASTM 2040 ou Snell RS-98), em todos os momentos durante o vôo.

#### RESERVA

Os pilotos devem carregar um reserva utilizável (emergência ou dirigível).

Os pilotos devem se certificar de que estão dentro do peso máximo certificado do reserva.

### **Responsabilidades dos juizes**

#### JUIZ GERAL

O Juiz Geral é o líder da Equipe de Juizes. Ele deve:

- Fazer uma reunião preparatória com a Equipe de Juizes.
- Certificar-se de que os padrões de julgamento corretos sejam mantidos por todos os membros da Equipe de Juizes.
- Certificar-se de que todo o equipamento necessário está disponível e em funcionamento.
- Comparecer a todos os briefings de competidores e, se necessário, participar deles.
- Verificar a folha de pontuação e assina-la (com data e hora) para confirmar a validade das pontuações das baterias.

#### JUIZ DO EVENTO

O juiz do evento deve:

- Preparar e verificar a área de pouso.
- Garantir o bom funcionamento da área de pouso.
- Posicionar os juizes de alvo e distribuir suas tarefas.
- Observar a separação dos competidores no ar e durante a aproximação final.
- Observar a rota dos pilotos desde a decolagem até o pouso.
- Observar e tomar decisões em relação à segurança da competição com relação aos padrões de vôo e condições meteorológicas, particularmente na área alvo.
- Tomar decisões sobre novas decolagens.

#### JUIZ DE ALVO

O Juiz de Alvo deve:

- Observar todos os contatos do piloto e seus equipamentos com o solo e decidir se o piloto pode ser pontuado ou se é uma queda.
- Se o piloto for pontuado, decidir se o primeiro ponto de contato com o solo é com o pé direito ou esquerdo, ou ambos os pés.
- Se houver mais de um ponto de primeiro contato com o solo, marcar e medir o ponto de contato mais distante.

## APONTADOR

O Apontador faz parte da equipe de julgamento e é responsável pela correta anotação das pontuações da competição.

## JUIZ DE DECOLAGEM

O Juiz de Decolagem deve:

- Ser responsável pelo bom andamento das operações de decolagem.
- Ter conhecimento e experiência do clima local e das condições de vôo.
- Ter experiência como piloto de parapente e experiência em voos locais.
- Abrir e fechar a área de decolagem.
- Chamar os pilotos para se prepararem.
- Certificar-se de que os pilotos decolam de acordo com a lista de ordens de vôo publicada.
- Permitir decolagens fora da ordem de vôo, em casos especiais.
- Comunicar-se com o Juiz Geral e com o Juiz do Evento sobre as condições de voo, segurança e andamento das baterias.
- Reportar aos pilotos na decolagem sobre segurança e logística de competição.