



MANUAL ESPORTIVO 2023

Versão 2023

Incorpora onde cabível, o conteúdo do “Sporting Code Section 3” da FAI-IGC, e seus Anexos.

Efetivo a partir de 01/01/2023



INTRODUÇÃO

O Manual Esportivo da FBVP visa divulgar de modo simples e organizado todos os aspectos regulamentares do voo a vela competitivo, de insígnias e de recordes. É baseado sempre que possível, nos regulamentos da FAI. Quando necessário, são criados regulamentos específicos, mas nunca em desacordo com os da FAI.

Em sendo seu conteúdo evolutivo, estará sujeito a revisões aprovadas por via internet pelos pilotos filiados através do Representante dos Atletas. Modificações evolutivas e/ou corretivas que não alterem conceitos estabelecidos terão validade imediata. Maiores modificações, como sistema de distribuição de planadores, alteração no sistema de handicap terão validade a partir do início da próxima temporada. O regulamento de Competição é aquele aprovado pela última reunião do IGC e se possível testada no último Campeonato Mundial classe FAI.

Quaisquer sugestões para melhoria devem ser encaminhadas a FBVP e/ou Representante dos Atletas.

DIVISÃO DO MANUAL ESPORTIVO

1. **Sistema de Competições** – contém todos os detalhes do esporte, distribuição de planadores e outros.
2. **Regulamento de Campeonatos** – contém os detalhes técnicos dos campeonatos, como tipo de provas, como se efetua contagem de pontos, definições, etc.
3. **Anexos**
 - **Lista de Pesos usados no Sistema de Handicap Fixo Francês**
4. **Sporting Code Section 3**, que pode ser acessado através do endereço:
https://www.fai.org/sites/default/files/sc3_2022.pdf

ENDEREÇOS DA FEDERAÇÃO BRASILEIRA DE VOO EM PLANADORES – FBVP

Presidente: presidente.planadores@gmail.com

Secretaria: secretaria.planadores@gmail.com

Telefone: (11) 91554-7171 (whatsapp)



ÍNDICE

| | |
|--|----|
| INTRODUÇÃO..... | 02 |
| DIVISÃO DO MANUAL ESPORTIVO..... | 02 |
| ENDEREÇOS DA FBVP..... | 02 |
| ÍNDICE..... | 03 |
| 1.0 SISTEMA DE COMPETIÇÕES..... | 05 |
| 1.1 Objetivo..... | 05 |
| 1.2 Temporada..... | 05 |
| 1.3 Geral..... | 05 |
| 1.4 Tipos de Provas nas Competições Nacionais..... | 06 |
| 1.5 Classes de Planadores nas Competições..... | 06 |
| 1.6 Definições das Competições de Voo a Vela..... | 07 |
| 1.6.1 Provas de Clubes..... | 07 |
| 1.6.2 Campeonatos Regionais..... | 08 |
| 1.6.3 Campeonatos Classe Clube FAI, Etapas Sul Sudeste, Centro Oeste..... | 08 |
| 1.6.4 Campeonato Brasileiro..... | 09 |
| 1.6.5 Campeão Brasileiro..... | 10 |
| 1.6.6 Campeonatos não válidos para o Ranking e não válidos para a qualificação dos aeroclubes nas Assembleias Gerais, conforme artigo 20º, parágrafo 2º, Estatuto FBVP 2019..... | 10 |
| 1.6.6.1 Campeonato Panamericano FBVP de Voo em Planadores Virtual..... | 10 |
| 1.6.6.2 Campeonato Brasileiro de Acrobacia em Planadores..... | 12 |
| 2.0 CALENDÁRIO ESPORTIVO..... | 13 |
| 2.1 Objetivo..... | 13 |
| 2.2 Aplicabilidade..... | 13 |
| 2.3 Definição de Datas..... | 13 |
| 3.0 OBSERVADORES OFICIAIS..... | 14 |
| 3.1 Observador Oficial Esportivo..... | 15 |
| 3.2 Observador Oficial Delegado..... | 14 |
| 3.3 Observador Oficial Remoto..... | 14 |
| 3.4 Declaração de Voo..... | 15 |
| 4.0 REGISTRO ELETRÔNICO DE VOO E PONTOS DE VIRADA..... | 16 |
| 4.1 Definições segundo o Sporting Code Section 3..... | 16 |
| 4.1.1 Exemplos de Flight Records (FR)..... | 16 |
| 4.1.2 Exemplos de Position Records (PR)..... | 16 |
| 4.1.3 Exemplos de Barógrafos e Eletrônicos..... | 17 |
| 4.2 Registro Eletrônico para Campeonatos, Insígnias, Recordes e Provas de Clube..... | 17 |
| 4.2.1 Campeonatos..... | 17 |
| 4.2.2 Insígnias..... | 17 |
| 4.2.3 Recordes..... | 18 |
| 4.3 Pontos de Virada..... | 18 |



| | |
|---|----|
| 5.0 DOCUMENTAÇÃO PARA INSÍGNIAS, RECORDES E PROVAS DE CLUBES..... | 19 |
| 5.1 Introdução..... | 19 |
| 5.2 Documentação necessária..... | 19 |
| 5.2.1 Procedimentos e Documentação para voos de recordes..... | 19 |
| 5.2.2 Procedimentos e Documentação para voos de insígnias..... | 20 |
| 5.2.3 Tabela de Requisitos para Recordes e Insígnias..... | 21 |
| 5.2.4 Comprovação de Provas de Clube..... | 21 |
| 5.3 Prazos e remessas de documentos de provas, insígnias e recordes..... | 22 |
| 6.0 SISTEMA DE RANKING..... | 22 |
| 6.1 Ranking Nacional de Pilotos – RNP..... | 23 |
| 6.1.1 Geral..... | 23 |
| 6.1.2 Contagem de Pontos..... | 23 |
| 6.2 Ranking de Clubes Triênio - RCT..... | 24 |
| 6.3 Ranking para Mundiais – RM..... | 25 |
| 6.4 Publicações do Ranking Nacional de Pilotos, Ranking de Clubes, Ranking para Mundiais..... | 27 |
| 6.4.1 Valores dos Eventos no Ranking Nacional de Pilotos - RNP..... | 27 |
| 7.0 Planadores de Competição – Distribuição e Operação..... | 28 |
| 7.1 Disposições Gerais..... | 28 |
| 7.2 Do Pilotos..... | 29 |
| 7.3 Da Distribuição..... | 31 |
| 7.4 Responsabilidades dos Aeroclubes..... | 32 |
| 7.5 Utilização..... | 32 |
| 7.6 Casos Omissos..... | 33 |
| 8.0 RECORDES..... | 34 |
| 8.1 Geral..... | 34 |
| 8.2 Definição dos Recordes..... | 34 |
| 8.3 Considerações Gerais..... | 34 |
| 8.4 Tabela de Recordes em Vigor | 35 |
| ANEXOS..... | 36 |
| ANEXO 1: LISTA DE PESOS USADOS NO SISTEMA DE HANDICAP FIXO FRANCÊS..... | 36 |



1.0 SISTEMA DE COMPETIÇÕES

1.1 Objetivo

A finalidade do sistema é fomentar competições em todos os clubes filiados, ao longo de todo ano, definindo os tipos de competições bem como seus requisitos técnicos.

1.2 Temporada

Uma temporada é por definição o período que vai do primeiro dia que sucede ao Campeonato Brasileiro ao dia do encerramento do Campeonato Brasileiro seguinte.

1.3 Geral

A FBVP reconhece as seguintes competições para efeito de contagem de pontos no Sistema de Ranking, divulgados no Calendário Esportivo da FBVP:

- Provas de Clubes.
- Campeonatos Regionais.
- Campeonato Classe Clube FAI.
- Campeonatos Sudeste, Sul e Centro Oeste.
- Campeonato Brasileiro.
- Campeonatos Continentais (Sul-Americano e Pan-Americano).
- Campeonatos Mundiais.

Para a adequada organização destes campeonatos, algumas premissas deverão ser cumpridas, tais quais:

1) Para a participação em campeonatos organizados e reconhecidos pela FBVP, será necessária a comprovação de registro de C de Prata junto à FBVP, sendo esses Campeonatos Regionais, Classe Clube FAI, Etapas (Sul, Sudeste, Centro-oeste) e Campeonato Brasileiro.

2) Toda pontuação dos Campeonatos Regionais, Classe Clube FAI, Etapa Sul, Sudeste e Centro Oeste, bem como do Campeonato Brasileiro, deverão ser efetuados pela FBVP;

3) O SUPERVISOR OFICIAL da FBVP deverá ser filiado a FBVP, não competidor no evento que irá supervisionar, e ter licença de piloto de planador. Deverá supervisionar o evento em questão, e não poderá estar participando como piloto competidor.

4) Exigência de cabo com fusível nos Campeonatos Regionais, Classe Clube FAI, e Etapas Sul, Sudeste, Centro-Oeste e Campeonato Brasileiro, conforme resultado da enquete sobre este tema. Este item só entrará em vigor a partir de janeiro de 2023.

5) Aqueles que exercerem a função de pontuadores em campeonatos, em pelo menos dois eventos completos, terão isenção da anuidade de piloto volovelista, ou o desconto no mesmo valor na anuidade de competidor. Além disso receberá a camiseta destes eventos em que atuar como pontuador.



1.4 Tipos de Provas nas Competições Nacionais

1.4.1 São utilizadas as provas de Velocidade (Racing Task) e de Área (Assigned Area Task) nas competições nacionais. As comissões de prova deverão alternar os dois tipos de prova ao longo da competição de maneira que nenhuma das modalidades seja usada em mais de 67% dos dias da competição.

1.4.2 Provas de Velocidade: ocorrem seguindo um percurso com no mínimo dois pontos de virada além da chegada e da saída. Todos os pilotos que completarem as provas receberão pontos de distância e de velocidade. Os pilotos que não completarem o percurso receberão apenas pontos de distância calculados proporcionalmente à máxima distância voada.

1.4.3 Provas de Área: consistem de provas de velocidade sobre um percurso através de no mínimo duas áreas além da saída e chegada. As provas de área terão um tempo mínimo de duração estipulado. Os pilotos que completarem as provas receberão pontos de distância e pontos de velocidade. As velocidades são calculadas dividindo-se a distância percorrida pelo tempo de duração estipulado para a prova ou tempo efetivamente gasto pelo competidor, o que for maior. Os pilotos que não completarem o percurso receberão apenas pontos de distância calculados proporcionalmente à máxima distância voada.

1.4.3.1 Ajuste de tempo de prova AAT se um piloto percorrer mais de 95% da distância máxima e o fizer menos do que o tempo mínimo. Considerar o tempo real do piloto que tenha percorrido 95% ou mais do percurso máximo possível de uma prova AAT, mesmo que tenha usado menos tempo do que estabelecido nesta mesma prova.

1.5 Classes de Planadores nas Competições Nacionais

1.5.1 As competições de planadores no Brasil são disputadas em quatro classes distintas – KW-1, Clube, Racing e Open. Utiliza-se a tabela do handicap “multiclasses” francês – “*Handicaps Planeurs FFVP – NP 4.1.D de 2021*” (em anexo), que serão disputadas por planadores que apresentem os seguintes índices de handicap francês:

Classe KW-1: índice fixo e único de **78**.

Classe Clube: máximo de **98**, obrigatoriamente sem carregar lastro alijável e respeitados os pesos máximos da Lista de Handicaps e Pesos - Anexo 2;

Classe Racing: entre **98** e **112** inclusive;

Classe Open: a partir de **113** inclusive.



1.5.2 Quantidade mínima de planadores por classe, para validação das seguintes competições:

- Provas de Clube: mínimo de 3 planadores por classe;
- Campeonatos Regionais e Classe Clube FAI: mínimo de 3 planadores por classe;
- Campeonato Brasileiro, Campeonatos Etapa Sul, Centro Oeste e Sudeste: mínimo de 4 planadores por classe.

1.5.3 No caso de falta de quorum para se constituir uma classe, os planadores serão agregados à classe contígua com desempenho mais compatível, situação denominada como "Classe Única" neste manual. Somente a Classe KW1 e Clube poderão se juntar na quantidade de 3 planadores nesta nova configuração. As classes Open e Racing permanecerão com 4 planadores por classe.

1.5.4 Marcação de provas e premiação quando houver Classe Única: a comissão de provas deve contar com pelo menos um participante da classe de menor desempenho. As provas marcadas serão exclusivamente de área ficando sem efeito o disposto em 1.4.1. As distâncias das provas de centro a centro das áreas devem ser dimensionadas para o planador com desempenho equidistante entre o participante de maior e o de menor desempenho.

1.6 Definições das Competições de Voo em Planadores

1.6.1 Provas de Clube

São provas decididas de forma espontânea, entre pilotos. Não necessitam inclusão no calendário esportivo ou organização oficial, mas deverão ser informados para serem incluídos na pontuação do ranking. Os participantes não precisam pertencer, necessariamente, ao mesmo clube ou ao clube no qual a prova é realizada.

Requisitos para validação de uma "Prova de Clube":

- Mínimo de 3 planadores por classe com pontos > 0.
- Necessário que a totalidade dos pilotos participantes em cada dia/etapa da referida prova sejam filiados a FBVP como **Piloto Competidor** – é vedada inclusão dos voos realizados por pilotos não filiados ou filiados apenas como volovelistas no processo de apuração e validação dos resultados das provas;
- Não é necessário a presença de um SUPERVISOR OFICIAL.
- Comprovação: Todos os participantes devem comprovar a prova realizada conforme capítulo 5 (documentação de voos para insígnias e recordes) do "Manual Esportivo" da FBVP;



- Regulamentado conforme o Regulamento de Organização de Campeonatos, exceto pelo citado aqui;

Observações:

1. Para cálculo dos pontos, a Diretoria Técnica da FBVP disponibiliza um tutorial do *SeeYou Competition*, à disposição dos interessados, pelo Diretor Esportivo.
2. Provas de Clubes que não observarem os requisitos para validação, **não serão computadas no Ranking Nacional de Pilotos anual.**

1.6.2 Campeonatos Regionais

Requisitos para validação de um Campeonato Regional:

Mínimo de 3 clubes participantes, com 4 planadores por classe em 2 provas válida no mínimo

- São organizados nos finais de semana, com duração de, e não superior a 2 finais de semana (com extensão somente no caso de feriados).
- Os aeroclubes filiados: não poderão marcar campeonatos dentro de uma mesma quinzena. Não poderá haver coincidência de duas datas na mesma região (área dentro de um raio de 300 km com centro no local de realização do campeonato); não poderá haver coincidência com datas dos campeonatos do Sul, Sudeste, Centro Oeste e Brasileiro.
- A solicitação à FBVP de um regional no calendário esportivo tem de ser feita com até 30 dias de antecedência.
- Supervisionadas por um SUPERVISOR OFICIAL.
- Mínimo de 2 clubes participantes, com 4 planadores por classe obtendo pontos > 0 em duas provas válidas no mínimo. Organizado conforme o Regimento de Organização de Campeonatos FBVP e do Manual Esportivo da FBVP, pelo Clube interessado.
- Regulamentado conforme o Regulamento de Organização de Campeonatos da FBVP, exceto pelo citado aqui. O Supervisor Oficial da FBVP, necessário para validar os Campeonatos Regionais **não poderá** ser um dos pilotos competidores.

1.6.3 Campeonatos Classe Clube FAI, Etapas Sul, Sudeste e Centro Oeste

Os campeonatos são eventos de grande importância, que reúnem volovelistas das regiões mais ativas neste esporte, em três campeonatos:

- Classe Clube FAI: **Nome oficial: xxº Campeonato Classe Clube FAI;**
- Região Sul. **Nome oficial: xxº Campeonato de Voo em Planadores Etapa Sul;**



- Região Centro Oeste. **Nome oficial: xx° Campeonato de Voo em Planadores Etapa Centro Oeste;**
- Região Sudeste. **Nome oficial: xx° Campeonato de Voo em Planadores Etapa Sudeste**

Onde **xx°** é o mesmo numeral indicativo do Campeonato Brasileiro da temporada. Estes eventos são oficialmente marcados pela FBVP e tem os seguintes requisitos para sua validação:

- Constar no calendário esportivo da FBVP (Ver capítulo 2 do Manual Esportivo da FBVP).
- Ser realizado no máximo um por ano em cada região.
- Ter duração de 5 a 7 dias.
- Mínimo de 3 clubes participantes, com 4 planadores por classe em 2 provas válidas no mínimo.
- Organizados conforme Regulamento para Organização de Campeonatos da FBVP. Supervisionadas por um SUPERVISOR OFICIAL. O Supervisor Oficial para validar os Campeonatos Regionais não poderá ser um dos pilotos competidores.
- Regulamentado conforme o Regulamento de Organização de Campeonatos da FBVP. As organizações das Etapas do Campeonato Brasileiro devem ser controladas pelo Diretor de Campeonatos e a FBVP.

1.6.4 Campeonato Brasileiro

- É a maior competição do Voo a Vela Nacional. O Campeão Brasileiro é definido unicamente pelo resultado deste campeonato.
- A participação nas Classes Racing e Open é considerada uma condição "sine-qua-non" para participação como piloto nos Campeonatos Mundiais nas classes Standard, 15m, 18m, Biplaces 20m e Open.
- A participação nas classes KW-1 e Clube é condição para a participação nos Campeonatos Mundiais classes 13.5m e Club
- Na ausência de interessados qualificados conforme a regra acima para voarem em uma determinada classe no Mundial, ficará liberada a participação a qualquer piloto independente da classe voada no Nacional respeitada a ordem do ranking.

Tem as seguintes características:

- **Nome oficial: xx° Campeonato Brasileiro de Voo em Planadores**, onde **xx°** é o numeral indicativo do Campeonato Brasileiro da temporada.
- Constar do Calendário Esportivo da FBVP – notar que o Campeonato Brasileiro pode ocorrer em datas diferentes para as 4 classes – KW-1, Clube, Racing e Open.
- Um por ano, com duração de uma semana + feriados.



- Deverá ser realizado obrigatoriamente em cada região (Sul, Sudeste e Centro Oeste) alternadamente.
- Mínimo de 3 clubes participantes, com 4 planadores por classe em 2 provas válidas no mínimo.
- Organizados conforme Regulamento sobre Organização de Campeonatos da FBVP.
- Supervisionadas por um SUPERVISOR OFICIAL. O Supervisor Oficial para validar os Campeonatos Regionais não poderá ser um dos pilotos competidores.
- Regulamentado conforme o Regulamento de Organização de Campeonatos da FBVP. As organizações das Etapas do Campeonato Brasileiro devem ser controladas pelo Diretor de Campeonatos e a FBVP.
- Recomenda-se observar os estudos meteorológicos disponíveis quando for definido o local para a última etapa do Campeonato Brasileiro.
- A organização do Campeonato Brasileiro deverá realizar uma premiação, a parte, para os novatos (pilotos que nunca participaram de um Campeonato Brasileiro). Esta premiação será única para todas as classes, baseada no rendimento dos novatos que competiram nas classes KW-1, Clube, Racing e Open. A colocação será feita baseada no percentual obtido pelo piloto em relação ao piloto vencedor de sua classe (número máximo de pontos da classe).

1.6.5 Campeão Brasileiro

Será considerado como Campeão Brasileiro o piloto que vencer o Campeonato Brasileiro, em sua devida classe.

1.6.6 Campeonatos não válidos para o Ranking e não válidos para a qualificação dos aeroclubes nas Assembleias Gerais, conforme o artigo 20º , parágrafo 2º, do Estatuto FBVP 2019.

1.6.6.1 Campeonato Panamericano FBVP de Voo em Planadores Virtual

Este campeonato foi idealizado para fomentar e divulgar o esporte, e proporcionar treinamento aos pilotos. E esperamos que muitos que voam no virtual, algum dia possam estar também no voo real.

Muitos campeões mundiais tem utilizado o voo virtual em treinar para campeonatos, em regiões ainda que não estão familiarizados, e também procurando adquirir destreza na utilização dos programas de navegação, como o XCSoar.

As condições para a realização do “**xxº Campeonato Panamericano FBVP de Voo em Planadores Virtual**”, serão:

- Utilização do Condor, versão mais recente.



- Será realizado prova de área com o tempo máximo de 02:00 h.
- Os cenários utilizados serão os brasileiros, argentinos e americanos.
- As condições atmosféricas utilizadas, serão as mais próximas do real.
- Os planadores utilizados serão os originais do Condor.
- Para comunicação durante a competição será utilizado o TeamSpeak.
- Os planos de voo (FPL) estarão disponíveis 1 hora antes para download no BrasilXcSoaring (Facebook) e no Grupo a ser criado no whatsapp.
- Os resultados estarão disponíveis em aproximadamente 3 horas do fim de cada prova.
- Teremos dois servidores sob nossa responsabilidade.

A. Pré-requisitos

Todo piloto deve possuir uma cópia legal própria da ultima versão do Condor. Qualquer modificação da aplicação ou qualquer uma das aeronaves está proibida e será penalizada pela desqualificação da competição.

B. Calendário da competição

A competição começa em **março do corrente ano**.

C. Planador

1. Conforme a task: Standard, 15-meters, 18-meters, Open Class
2. Handicap: SIM;
3. Join time 20 minutos.
4. Race start: 15 minutos depois do fim do join time.
5. Janela de largada: 45 minutos
6. Para Racing tasks: join time 20min. race start: 20 min.
7. Start line, finish line e turnpoints: altitude e largura dependendo da task.
8. Briefing: 60 minutos antes da corrida disponível no site.
9. Mid-air colisão "Q" sem penalidade.
10. Sentido de rodagem de térmica (10 km): esquerda.
11. Plane icons range: 4 km.
12. Turnpoint helpers range: 0 km.
13. Comunicação Team Speack recomendável.
14. Passwords: fornecido pelo servidor no briefing da prova.

D. Provas

1. O servidor para a prova estará aberto `às 21:00 h.
2. A senha de acesso estará disponível no briefing junto com o arquivo FPL, que estará disponível às 20:00 no dia da prova através do BrasilXCSoaring (FaceBook) e grupo criado no Whatsapp.
3. As provas serão mistas do tipo AAT (prova de área) e Racing.



4. Os turnpoints serão com raio de 500m/AAT tasks definidos pelo tasksetter.
5. Altura de chegada definida no briefing de cada prova.
6. Lançamento por reboque em todas as provas.
7. Altitude de largada definida para cada prova.
8. Voo em nuvem será penalizado com 60 pontos por minuto.
9. Restarter permitido até o primeiro turnpoint.
10. Em caso de desconecção, o piloto deve prosseguir o voo off-line e enviar o arquivo FTR até 1 hora do termino da competição.

E. Sistema de pontuação

A competição com o sistema de pontuação máxima de 1000 pontos.

F. Desconexão, penalidades e protestos

1. Pouso fora na task: pontuação por distância.
2. Colisão com o solo ou obstáculo: 0 pontos.
3. Não envio de FTR: 0 pontos.
4. Mid air colisão “Q” sem penalidades.
5. Voo em nuvem: 60 pontos por minutos.

G. Considerações Gerais

1. É proibido qualquer voo perigoso.
2. Rodar térmica é determinado pelo primeiro planador.
3. Se você tem dúvidas, pergunte no bate-papo.
4. A violação óbvia e deliberada destas regras pode ser punida com penalidade de 10 minutos após o protesto.
5. Violação repetida será punida pela exclusão da competição.

H. Premiações

A premiação para os três primeiros colocados serão entregues em evento esportivo organizado pela FBVP.

1.6.6.2 Campeonato Brasileiro de Acrobacia em Planadores

Existe a previsão de realização de campeonatos de acrobacia em planadores. A organização deste campeonato, as regras, e outras informações, serão divulgadas futuramente, e incorporadas ao Manual Esportivo – FBVP, na sua próxima edição.

Link para “*Sporting Code Section 6*” da FAI, Part 2, que estabelece as regras para os campeonatos de acrobacia em planadores: (atualizado)

https://www.fai.org/sites/default/files/section6_part2_v2022_1.pdf



2.0 CALENDÁRIO ESPORTIVO

Disponível para download na homepage da FBVP, devendo ser atualizado no mínimo a cada três meses. Link: <https://www.planadores.org.br/competicoes/34/calendario-esportivo>

2.1 Objetivo

O "Calendário Esportivo FBVP" visa oficializar e divulgar os eventos esportivos com a antecedência necessária para permitir a sua organização, bem como, a participação dos voavelistas interessados.

2.2 Aplicabilidade

Os seguintes eventos esportivos, para serem reconhecidos pela FBVP, deverão ser incluídos no Calendário:

- Provas de Clube;
- Campeonatos Regionais;
- Classe Clube FAI;
- Campeonatos Etapa Sul, Sudeste e Centro Oeste;
- Campeonato Brasileiro.
- Campeonatos Continentais e Mundiais.

Poder-se-á incluir outros eventos nacionais e internacionais de interesse.

2.3 Definição de Datas

No período de 12 meses antes do término da temporada, a FBVP enviará um email aos clubes, para apresentarem a proposta de sediar o campeonato brasileiro e as etapas, na temporada seguinte.

Os Aeroclubes interessados deverão enviar suas propostas com as condições para a realização deste Campeonato, conforme documento específico "Proposta para Sediar "Campeonatos".

3.0 OBSERVADORES OFICIAIS

Os Observadores da FBVP são divididos em três categorias:

- Observador Oficial Esportivo
- Observador Oficial Delegado
- Observador Oficial Remoto



Observar Código Esportivo FAI para maiores detalhes a respeito de Observadores Oficiais, que se encontra no link: [https://www.fai.org/sites/default/files/sc3c - 2021.pdf](https://www.fai.org/sites/default/files/sc3c_-_2021.pdf) atualizado

O Observador Oficial da FBVP deverá passar por curso específico organizado pela FBVP.

3.1 OBSERVADOR OFICIAL ESPORTIVO

Todo piloto filiado e em dia com a FBVP, tendo realizado o Curso de Observador Oficial e ter sido aprovado. Os Observadores Oficiais deverão realizar um Workshop sobre o assunto, a ser agendado pela FBVP de acordo com a demanda.

A lista dos Observadores Oficiais por Aeroclubes encontra-se no link: <https://www.planadores.org.br/insignias/43/observadores-oficiais>

Somente serão aceitos os Observadores Oficiais incluídos na lista.

3.2 OBSERVADOR OFICIAL DELEGADO

É um indivíduo de reconhecido conhecimento do sistema de competições, de comprovação de insígnias, provas e recordes, que obtenha, formalmente, delegação da FBVP para determinadas funções em nome da FBVP como, por exemplo, supervisão de competições. Tal delegação é da competência Presidente e/ou do Diretor Esportivo da FBVP.

3.3 OBSERVADOR OFICIAL REMOTO

Para performances que não exijam ratificação pela FAI e de acordo com regras a serem divulgadas posteriormente. Será utilizado na ausência de pessoas qualificadas e conscientes do papel de Observador Oficial em muitas ocasiões, e em Aeroclubes ou locais onde não tenham Observadores Oficiais cadastrados no site da FBVP. O pretendente do voo combinará antecipadamente com um Observador Oficial treinado e/ou autorizado pela FBVP, que através de câmera poderá “conversar” com o piloto e/ou seu assistente em terra para monitorar o que for necessário.

3.4 Declaração de Voo

Os pilotos deverão para a FBVP o Requerimento de Insígnia ou Recorde.



REQUERIMENTO DE INSÍGNIA/RECORDE FAI – FBVP

| | | |
|-----------------|---------|------------------|
| Nome do Piloto: | Email: | |
| Endereço: | CEP: | |
| Cidade: | UF.: | |
| ANAC N° | FBVP N° | FBVP válido até: |

REQUERIMENTO ESTÁ SENDO FEITO PARA INSÍGNIA/RECORDE/DIPLOMA DE:

| | | | |
|--|--|------------------------------------|--------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> C de Prata | <input type="checkbox"/> Altitude | <input type="checkbox"/> Distância | <input type="checkbox"/> Permanência |
| <input type="checkbox"/> C de Ouro | <input type="checkbox"/> Altitude | <input type="checkbox"/> Distância | <input type="checkbox"/> Permanência |
| <input type="checkbox"/> Diamante | <input type="checkbox"/> Altitude | <input type="checkbox"/> Distância | <input type="checkbox"/> Objetivo |
| <input type="checkbox"/> Recorde: <input type="checkbox"/> Masculino <input type="checkbox"/> Feminino Classe: _____ Tipo: _____ | | | |
| <input type="checkbox"/> Diploma <input type="checkbox"/> 1000Km <input type="checkbox"/> _____ Km. | | | |
| Data do Voo: | Este voo completa uma Insígnia? <input type="checkbox"/> Sim. <input type="checkbox"/> Não | Qual? | |
| Planador: | Matrícula: | Proprietário: | |

DESCRIÇÃO DO VOO:

| | |
|--|--------------------------------|
| Hora decolagem: H Min (UTC) | Hora desligamento: H Min (UTC) |
| Aeródromo de Dec.: | Cidade: UF: |
| Altitude do Aeródromo de Dec.: m | Altitude do desligamento : m |
| Altitude mínima entre Deslig. e Altitude máxima: m | |
| Altitude máxima: m | Máximo ganho de Altitude: m |
| Duração do voo (desligamento ao pouso): h min. | Distância total voada: Km |

PONTOS DE VIRADA:

| | | | |
|------------------------------|-------|--------|---------|
| Ponto de Partida: | Lat.: | Long.: | Elv.: m |
| PV.1.: | Lat.: | Long.: | |
| PV.2.: | Lat.: | Long.: | |
| PV.3.: | Lat.: | Long.: | |
| Chegada remota ou objetivo.: | Lat.: | Long.: | Elv.: m |
| Local do Pouso.: | Lat.: | Long.: | |

OBSERVADOR OFICIAL & BAROGRAMA:

Eu certifico que supervisionei o voo descrito acima, incluindo a verificação do barógrafo eletrônico, que determinei as altitudes de referência para o voo apresentado, que o piloto realmente realizou o voo solo. Declaro que sou cadastrado na FBVP como Observador Oficial.

| | |
|---|--------------|
| Nome: | FBVP. N° |
| Endereço: | CEP.: |
| Cidade: | UF.: |
| Registrador usado: | N° de série: |
| Intervalo de tempo usado (máximo 15 seg.) | seg. |

SOLICITO A FBVP O REGISTRO:

(assinatura do Piloto)

(assinatura do Observador Oficial)



Anexo:

| | | |
|---------------------------|----------------------------------|-------------------------------|
| Barograma formato IGC () | Data de calibração do barógrafo: | Certificado de pouso fora () |
| Barograma impresso com: | Altimetria (corte vertical) () | PV's (corte horizontal) () |
| Outros documentos: | | |

4.0 REGISTRO ELETRÔNICO DE VOO E PONTOS DE VIRADA

4.1 Definições segundo “Sporting Code Section 3”

Registrador de Voo (FR): Registrador de Voo que deve gravar dados GPS do voo e outros dados, dentre eles altitude barométrica. Este registrador deve ser aprovado para gravar todos os voos, recordes e insígnias; certificado pela FAI; possui declaração eletrônica de voo.

Registrador de Posição (PR): Registrador aprovado pela Autoridade Aerodesportiva Nacional (FBVP) que registre o traçado de GPS para insígnias C de Prata e C de Ouro. Alguns possuem declaração eletrônica de voo.

Barógrafo: Barômetro registrador apenas ou acoplado a um **FR** e em alguns casos a um **PR**.

4.1.1 Exemplos de Flight Recorders (**FR**)

- LX Nano,
- LX 5000 e acima,
- LX Colibri I e LX Colibri II,
- LX EOS, LX Zeus,
- Oudie 3 IGC,
- NK ClearNav,
- Volkslogger,
- Cambridge 302(A),
- Zander ZS1,
- EW modelo D, etc.

4.1.2 Exemplos de Position Recorders (**PR**)

- GPS com cápsula barométrica (alguns Smartphones, Garmin Etrex Vista, Garmin 76, EW modelos A/B acoplados a um GPS, etc.);
- GPS sem cápsula barométrica (Smartphones, SeeYou Mobile, XC SOAR, LK8000, Oudies 1 e 2, FlyWithCE, SeeYou Recorder, Garmin 89 e 90, Magellan, etc.).



4.1.3 Exemplo de Barógrafo eletrônico: EW modelos A e B.

4.2 Registro Eletrônico para Campeonatos, Insígnias e Recordes

4.2.1 Campeonatos

4.2.1.1 Para todas as classes serão aceitos **FR** e/ou **PR**. Esta regra vale para o registrador principal e reserva. No caso do uso de **PR**, a altitude a ser verificada (em caso de limitações verticais de espaço aéreo, alturas de largadas e chegadas) será a altitude GPS. As margens de erro estão especificadas no regulamento “*Sporting Code Section 3*”.

4.2.1.2 No caso de motoplanadores “Self Launch” e “Sustainer”, somente serão aceitos **FR** com detector de ruído de motor.

4.2.1.3 O intervalo de tempo máximo será de 4 segundos, sendo recomendado o tempo de 1 segundo.

4.2.1.4 Para a obtenção de recordes e insígnias durante a realização de um campeonato, o piloto deve:

a) Para obtenção de recordes em provas de áreas, será necessária declaração eletrônica de voo no **FR**, virando obrigatoriamente pontos definidos previamente dentro das áreas; para insígnias será aceita declaração eletrônica em **PR** ou declaração dos pontos para a Diretoria Esportiva e/ou Comissão de Provas;

b) Para insígnias em provas tipo “Racing”, declarar o voo à Diretoria Esportiva e/ou Comissão de Provas do Campeonato no caso de **PR** que não possui declaração eletrônica; ou apenas declaração eletrônica em **FR** ou **PR**.

4.2.1.5 **PR**'s de modelos não usuais poderão ser aceitos pela FBVP, desde que aprovados pelo Diretor Esportivo (solicitação enviada 30 dias antes do início do evento).

4.2.2 Insígnias

4.2.2.1 Todos os voos de insígnias que envolvam comprovação de distância, devem ser declarados eletronicamente em **FR**, e por email quando utilizado **PR**;

4.2.2.2 Para os voos de navegação que necessitam de declaração prévia, tais como C de Ouro e 300 km pré-fixados, e haja impossibilidade de declaração eletrônica por **PR** ou **FR**, será obrigatório o envio de e-mail para o Observador Oficial com cópia para a FBVP (preferencialmente para o Diretor Esportivo ou Secretaria) antes da decolagem. Os endereços de email do Diretor Esportivo e Secretaria FBVP são respectivamente,



dirtecesp@planadores.org.br e secretaria@planadores.org.br. Neste e-mail devem estar contidos:

1. Nome do piloto;
2. Tipo do planador com matrícula ANAC e esportiva;
3. Aeródromo de decolagem;
4. Ponto de partida e sua respectiva coordenada;
5. Pontos de virada do percurso e suas respectivas coordenadas;
6. Ponto de chegada e sua respectiva coordenada;
7. Aeródromo de pouso;
8. **Nome do Observador Oficial.**

4.2.2.3 Para os voos de permanência e ganho de altura, que complementam uma insígnia, **não é obrigatória a declaração prévia.**

4.2.2.4 Para a comprovação de ganho de altura de até 3.000 metros (C de Prata e C de Ouro) é permitido, além do equipamento citado no item 5.2.2.1, **PR** com cápsula barométrica (modelos citados no item 5.1.2) – neste caso será considerada uma margem fixa de 100 metros a mais, a fim de evitar eventuais distorções de calibragem.

4.2.2.5 Para a comprovação do ganho de altura de 5.000 metros é exigido **FR** e devidamente calibrado conforme o “*Sporting Code Section 3*” da FAI.

4.2.2.6 As demais insígnias **deverão obrigatoriamente** terem o registro eletrônico em **FR**.

4.2.3 Recordes

Todos os voos de recordes deverão ser realizados com a utilização única e exclusiva por **FR**, conforme “*Sporting Code Section 3*” da FAI.

4.3 Pontos de Virada

Devem ser divulgados pela organização no mínimo antes do Briefing Inicial do Campeonato, recomendável a maior antecedência possível. O download de arquivos pela Internet é de responsabilidade integral do piloto, devendo este checar com a listagem oficial fornecida pela organização.

Observação: Os documentos da FAI se encontram no link:

<https://www.planadores.org.br/documentos/39/fai>



5.0 DOCUMENTAÇÃO PARA INSÍGNIAS, RECORDES E PROVAS DE CLUBE

5.1 Introdução

No Brasil a entidade encarregada de reconhecer insígnias e recordes no Voo a Vela é a FBVP, que pauta suas exigências naquelas estabelecidas pelo “*Sporting Code Section 3*” da FAI.

Observar todas as regras no manual da FAI pra obtenção de insígnia.

Somente podem requerer Insígnia e Recordes, aqueles que possuírem a filiação ativa na FBVP, como piloto volovelista ou competidor. Caso o recorde seja internacional, deverá ter a licença FAI também.

Observação: Como modo de incentivo aos iniciantes, a solicitação do registro do C de Prata pode ser feita juntamente com a inscrição da filiação na FBVP, respeitando-se os prazos definidos.

5.2 Documentação Necessária

O “*Sporting Code Section 3*” da FAI estabelece os requisitos em termos de documentação, informação, controle e certificação de voos para reconhecimento de insígnias e recordes. As diferenças aplicadas no Brasil estão neste manual .

5.2.1 Procedimentos e Documentação para voos de Recordes

Para voos de recorde, sejam nacionais ou brasileiros, os percursos, procedimentos em voo e requisitos de controle e de documentação estão inseridos neste manual e no “*Sporting Code Section 3*” da FAI (recordes mundiais seguem estritamente o Sporting Code). Observar as necessidades de calibração do barógrafo de acordo com aquele capítulo. Os Formulários a serem preenchidos encontram-se no Manual Esportivo e no site da FBVP, no link: <https://www.planadores.org.br/uploads/insignias/044-documentos-para-insignias-e-recordes-86ed07d5.pdf>

Observações:

- 1- Recordes Nacionais e Brasileiros de Velocidade: não é exigida a calibração do barógrafo.
- 2- O recorde de velocidade Ida e Volta 300km só existe como recorde brasileiro.
- 3- Toda solicitação de recorde deve conter um arquivo IGC.
- 4- Só serão aceitos gravadores de voo (FR) aprovados pela FAI.
- 5- A declaração pré-voo deve estar contida eletronicamente no arquivo IGC do FR.
- 6- Em qualquer que seja o caso (mesmo que a marca a ser batida seja livre, e que se use declaração eletrônica via FR, é necessário a assinatura de um Observador Oficial,



pré- voo, dando ciência que as especificações da aeronave estão de acordo com a categoria de recorde solicitada, assim como a instalação e número de série do(s) FR(s).
7- Uma vez atingida a marca, toda a documentação de comprovação da marca deve ser conferida e assinada por um Observador Oficial (não necessariamente o mesmo Observador Oficial que assinou a declaração pré-voo).

8- Somente serão aceitos os Observadores Oficiais incluídos nesta lista, que se encontra no link: <https://www.planadores.org.br/insignias/43/observadores-oficiais>

5.2.2 Procedimentos e Documentação para voos de Insígnia

Todos os voos de triângulo FAI com 2 ou 3 pontos de virada, para obtenção de insignia, devem ser declarados.

Para voos de conquista de Insígnia, percursos, procedimentos em voo e de documentação: estão inseridos neste manual e no “*Sporting Code Section 3*” da FAI. Observar as necessidades de calibração do barógrafo de acordo com aquele capítulo. Os Formulários a serem preenchidos encontram-se no Manual Esportivo e no site da FBVP, no link: <https://www.planadores.org.br/uploads/insignias/044-documentos-para-insignias-e-records-891e083a.pdf>.

Todos os voos devem ser solo. Em aeronave biplace, a comprovação do voo solo deve ser atestada pelo Observador Oficial.

Para o caso de comprovação do ganho de altura de 1.000 metros (prova de altura da Insígnia de Prata), a FBVP não exige a calibração do Barógrafo, e aceita o barograma proveniente de GPS com cápsula barométrica (tipo eTrex Vista ou similar), e neste caso serão descontados 100 metros conforme regras FAI para Position Recorders (PR). Um mesmo voo pode servir para mais de uma Insígnia.

5.2.3 Tabela de Requisitos para Recordes e Insígnias

| VOO PERFORMANCE | SC3 | USO | DECLARAÇÃO | MAX # TP | | OPÇÕES DE PARTIDA | | | OPÇÕES DE TERMINO | | |
|---------------------------------|--------|----------------------|--|---|--|--|------------------|--|-----------------------|------------------|--|
| | | | | D E C L A R A D O | R E I V I N D I C A D O | D E S L I G A M E N T O | F I X O | L I N H A 1 K m | P O U S O | F I X O | L I N H A 1 K m |
| Ganho de Altura | 1.4.2a | INSÍGNIA/ RECORDE | SIM 1.1.3 | N/A | | OK | N/A | N/A | OK | | |
| Altitude Absoluta | 1.4.2b | RECORDE | | N/A | | OK | N/A | N/A | OK | | |
| PERMANENCIA | 1.4.2c | SOMENTE INSÍGNIA | 2.4.1 | N/A | | OK | | | OK | | |
| Distância DIRETA (1) | 1.4.2d | INSÍGNIA/ RECORDE | SIM 1.1.3 com COORDENADAS para CADA TP | 3 | 0 | OK | NÃO | OK | OK | | |
| Distância OBJETIVO | 1.4.2e | | | 0 | 0 | NÃO | NÃO | REQU. | NÃO | NÃO | REQU. |
| Distância 3 TP | 1.4.2f | | | 3 | 3 | OK | NÃO | OK | OK | | |
| Distância Ida/Volta(2) | 1.4.2g | | | 1 | 1 | NÃO | NÃO | REQU. | NÃO | NÃO | REQU. |
| Dist. Triângulo 2TP (2) | 1.4.2h | | | 2 | 2 | | | | | | |
| Dist. Triângulo 3TP (2) | | | 3 | 3 | OK | | | OK | | | |
| DISTÂNCIA LIVRE | 1.4.2i | SOMENTE RECORDE | SIM 1.1.3 - COORDENADAS deTP OPCIONAIS | N/A | 0 | OK | | | OK | | |
| DISTÂNCIA 3TP LIVRE | 1.4.2j | | | | 3 | OK | | | OK | | |
| DISTÂNCIA IDA e VOLTA LIVRE | 1.4.2k | | | | 1 | OK | | | NÃO | NÃO | REQU. (3) |
| DISTÂNCIA EM TRIÂNGULO LIVRE | 1.4.2l | | | | 3 | OK | | | NÃO | NÃO | REQU. (3) |

(1) - O ponto inicial e suas coordenadas devem ser listados na declaração, a menos que o desligamento seja usado.

(2) - Todos os requisitos são igualmente aplicáveis a registros de velocidade de IDA e VOLTA e triângulo.

(3) - Se uma largada de um circuito fechado livre é reivindicada com FIXO de partida, esse FIXO torna-se o centro da linha de chegada.

- n / a - indica um requisito não aplicável a este desempenho ascendente.
- Declarações escritas e na Internet são opções apenas para reivindicações de Insígnias PRATA e OURO.
- A distância de prata requer um FIXO de TÉRMINO pelo menos 50 km do desligamento e do aeródromo de decolagem, e pode ser feita como parte de qualquer desempenho maior.

5.2.4 Comprovação de Provas de Clube

Para comprovação de provas de Clube para efeito do Ranking é necessário que os cada competidor comprove sua prova de acordo com o preceituado no Regulamento de Campeonatos deste manual quanto aos procedimentos de partida, comprovação de pontos de virada e de chegada ou pouso fora e obrigatoriamente apresentar o registro do voo por registro de voo eletrônico, padrão IGC ou aprovado pela FBVP.

5.2.4.1 Documentação para validação e comprovação das provas de clube:



Enviar a FBVP dentro do prazo máximo de 2 semanas após o encerramento da prova:

- A prova em questão deverá ser registrada e apurada no site Soaringspot utilizando a última versão do script de provas vigente da FBVP, assim como a relação completa dos competidores e respectivas aeronaves (nome completo do piloto/ tipo planador / matrícula planador / prefixos de competição / número de série do registrador principal e reserva / clube pelo qual voa);
- Os arquivos IGC utilizados para apuração do resultado da prova no site Soaringspot deverão conter a declaração de prova do dia;

5.3 Prazos e Remessas de Documentos de Provas, Insígnias e Recordes

1- Prazo de 30 dias para requerer Recorde.

2- Prazo de 30 dias para requerer Insígnias a partir do último voo realizado.

3- C de Prata / Ouro: os voos têm que ser realizados nos últimos 12 meses do requerimento.

4- Deverá ser realizado depósito em conta da FBVP no valor de US\$ 15, referente ao certificado digital e o PIN específico a insígnia. O frete do envio do PIN será por conta do piloto.

5- Reivindicações de recordes mundiais - Reivindicação preliminar para um recorde mundial deve ser recebida pela FAI e pela FBVP dentro de 5 dias úteis desde sua conclusão como uma tentativa de recorde. No caso de recordes mundiais em circunstâncias excepcionais, o Presidente do FAI Commission d'Aéronautique Sportive Internationale (CASI) pode conceder uma extensão. Uma tentativa de recorde deve ser homologada pelo NAC responsável como um recorde Nacional dentro 3 meses da tentativa se um Recorde Mundial for reivindicado, a menos que um tempo mais longo seja permitido pelo Presidente do CASI. Toda a documentação referente a recordes deve estar na FBVP até um mês após o momento de sua conclusão.

6- Todo recorde batido deve ser informado a FBVP (via telefone ou e-mail) dentro de 5 dias úteis desde sua conclusão como "tentativa de recorde". Assim evitaremos que outros pilotos tentem bater o mesmo recorde, em data posterior, durante o prazo de 30 dias para a entrega da documentação.

6.0 SISTEMA DE RANKING

Os objetivos do Sistema de Ranking são:



- Classificar os pilotos de maneira tal que os primeiros do Ranking sejam os que tenham as melhores condições de obter bons resultados em competições internacionais.
- Classificar os clubes de maneira tal que os primeiros colocados sejam os que mais participam das atividades esportivas como definidas neste manual.
- Detectar e promover novos valores que tenham condições de representar bem o Brasil em competições internacionais.
- Incentivar pilotos novos a participarem do voo esportivo.

6.1 Ranking Nacional de Pilotos - "RNP"

6.1.1 Geral

É a classificação dos pilotos de acordo com os pontos registrados no sistema de Ranking. Serão considerados pontos pelas participações nos seguintes eventos:

- CAMPEONATOS MUNDIAIS
- CAMPEONATOS CONTINENTAIS
- CAMPEONATO BRASILEIRO
- CAMPEONATOS DO SUL, SUDESTE E CENTRO OESTE
- CAMPEONATO CLASSE CLUBE FAI
- CAMPEONATOS REGIONAIS
- PROVAS DE CLUBES
- INSÍGNIAS
- RECORDES BRASILEIROS e NACIONAIS (Conforme regras da FBVP).
- RECORDES MUNDIAIS (Conforme regras da FAI).

Observações:

1. A participação em qualquer um destes eventos não impede a participação em outros.
2. Os pontos serão considerados por evento, mesmo quando um vôo englobar mais de um evento. Ex.: Um recorde batido em prova de clube, que vale também como uma Insígnia, entrará 3 vezes na contagem do Ranking: um recorde; uma prova de clube; uma Insígnia.
3. Só será creditado a pontuação do recorde uma vez no ranking, mesmo que um recorde batido no Brasil seja superior as marcas nacional e brasileira.
4. Os pontos obtidos serão desvalorizados, dia a dia, a partir do final da temporada, chegando a zero, 700 dias após o final da temporada.

6.1.2 Contagem de Pontos

Para efeito do registro no Ranking, os pontos obtidos em determinado evento serão contados da seguinte forma:



6.1.2.1 Campeonatos Mundiais, Campeonatos Continentais, Campeonatos do Sul, Sudeste e Centro Oeste, Campeonato Brasileiro, Campeonatos Regionais e Provas de Clubes: Observar Tabela 7.

6.1.2.2 Insígnias: cada insígnia completada, partindo do "C de Prata" (ou seja: C de Prata, C de Ouro, cada um dos Três diamantes e o diploma de 1000 km etc.) quando alcançada pela primeira vez, valerá o citado na tabela 7.

6.1.2.3 Recordes: cada recorde de classe FAI/FBVP/Mundial, valerá o citado na tabela 7.

6.2 Ranking de Clubes Triênio - RCT

6.2.1 Aplicações

Utiliza-se o Ranking de Clubes para melhor demonstrar a intensidade da atividade esportiva de cada clube.

A cada três anos consecutivos, que abrange a realização dos campeonatos brasileiros em cada região onde se encontram os clubes filiados (Sul, Sudeste e Centro Oeste) será realizado o Ranking Trienal de Clubes. Os rankings combinados refletirão algumas das características e dos resultados do voo a vela:

- campeonatos brasileiros e etapas regionais (ápice da carreira do piloto),
- insígnias (marcos do desenvolvimento do piloto nas técnicas de navegação),
- pontuação OLC (resultado do número de voos dos pilotos de um aeroclube, seja de instrução, treinamento, navegação ou competição).

Outros critérios poderão ser usados, mas esses têm como característica o reconhecimento formal, a disponibilidade de consulta e a aceitação da comunidade.

Os pesos entre os rankings e a pontuação interna (de colocações em campeonatos, de colocação entre aeroclubes e de insígnias) são padronizados; em nenhum momento será feito algum tipo de análise ou "atingir meta" para tendenciar resultados finais. Da mesma forma, não será feita nenhuma ponderação; o valor da pontuação máxima para o primeiro colocado de cada ranking, 20 pontos, é escolhido como sendo o primeiro número decimal redondo superior ao número de participantes.

Pontuam apenas os participantes: será adotado como critério para validação a associação do piloto e do aeroclube à FBVP no momento do fato, excluindo-se o ranking OLC, que não tem esse tipo de controle para pilotos. No caso de campeonatos, também não serão pontuados pilotos classificados como Hours Concours (HC) pelo Soaring Spot.



Não existe critério de desempate no ranking final - a ordem de apresentação das aeroclubes será gerada automaticamente pela ferramenta Google. Os cálculos serão realizados da seguinte forma:

6.2.2 Ranking Combinado: para cada um dos três rankings (Campeonatos, Insígnias, OLC), atribui-se 20 pontos para o 1º colocado, 19 pontos para o 2º e assim por diante. Sem critério de desempate.

6.2.3 Ranking Campeonatos: para cada uma das classes em cada uma das etapas dos campeonatos brasileiros e regionais, a partir das informações do Soaring Spot, será atribuída a pontuação a cada um dos pilotos participantes segundo o critério de 20 pontos para o 1º colocado, 19 pontos para o 2º e assim por diante. As pontuações serão totalizadas por aeroclube para o período dos três anos.

6.2.4 Ranking Insígnias: a partir das informações da FBVP de cada uma das insígnias obtidas no triênio, será feita a soma do número total de insígnias por aeroclube. Os aeroclubes serão ordenados do maior número de insígnias conquistadas para o menor e será atribuída a pontuação segundo o critério de 20 pontos para o 1º colocado, 19 pontos para o 2º e assim por diante.

6.2.5 Ranking OLC: a partir das informações da OLC para cada clube nas temporadas dos últimos três anos, será feita soma das pontuações das três temporadas. Os aeroclubes serão ordenados da maior pontuação para a menor e será atribuída a pontuação segundo o critério de 20 pontos para o 1º colocado, 19 pontos para o 2º e assim por diante. Caso sejam verificadas duplicidades de voos na OLC pelo clube filiado na temporada, não será considerado nenhum ponto para este clube do Ranking OLC.

Observações:

O clube pelo qual o piloto participa na temporada deve, em princípio, ser mantido durante toda a temporada. Casos especiais serão analisados pela Diretoria da FBVP.

6.3 – Ranking para Mundiais - RM

6.3.1 Geral

É a classificação dos pilotos nas classes Open + Racing e KW-1 + Clube, de acordo com o seguinte cálculo e pesos:

- Campeonato Brasileiro da última temporada: 100 pontos x 70% (ou Campeonato Mundial voado no mesmo ano, com peso de 120 pontos x 70%, no critério “dos dois o maior”).



- Campeonato Brasileiro da penúltima temporada: 100 pontos x 30% (ou Campeonato Mundial voado no mesmo ano, com peso de 120 pontos x 30%, no critério “dos dois o maior”).

6.3.2 Observações:

- Existem dois Rankings para Mundiais: Um para a Classe KW-1 e Clube, e um que consolida os resultados das Classes Open e Racing.
- A participação de um piloto em eventos e ranking de uma classe não impede a participação na outra classe.
- 100 pontos (Campeonato Brasileiro e Campeonatos continentais) ou 120 pontos (Campeonatos Mundiais) são referentes ao campeão do evento, portanto, cada piloto rankeado recebe pontuação proporcional à do campeão;
- Regra válida para a temporada esportiva 2020 em diante.
- Caso haja empate na escolha dos pilotos para os Campeonatos Mundiais, o critério de desempate deverá ser o piloto com maior pontuação no Ranking Nacional de Pilotos (RNP).
- Se o empate permanecer, deve-se utilizar como segundo critério o maior número absoluto de pontos somados nas competições utilizadas no cálculo apresentado no item 6.3.1.

Um mesmo piloto apenas poderá participar de mais de um Campeonato Mundial na mesma temporada caso não houver piloto, que atenda os critérios acima, em participar nos demais eventos.

- Enquanto o piloto for aos campeonatos com recursos próprios, punições por falta de comprometimento e eventuais cancelamentos sem aviso não se aplicarão, mas caso a FBVP seja a patrocinadora dos pilotos em campeonatos mundiais ou continentais, a penalidade de perda de prioridade deverá ser aplicada para a próxima competição mundial ou continental, a qual se aplicar, desde que o valor patrocinado seja superior ao valor de inscrição na competição.

6.3.3 Escolha dos Demais Membros da Delegação Brasileira para Campeonatos Internacionais:

6.3.3.1 - Para as competições em que a FBVP suporta (através de projetos incentivados ou não) mais do que 50% do custo de participação:



- Equipes de apoio: Cada Piloto Competidor deve listar indicar no mínimo 4 nomes candidatos listados do Ranking Nacional de Pilotos até o ranqueado de número 30. Na eventualidade de todos os listados indicados declinarem, o Piloto Competidor pode selecionar uma pessoa a seu critério, desde que aprovada pelo Chefe de Delegação.
- Chefe de Delegação: será escolhido pela Diretoria da FBVP em conjunto com os Pilotos Competidores.
- Meteorologista: será escolhido pelos Pilotos Competidores e pelo Chefe de Delegação.
- Co-pilotos (Classes Open e 20-metros): a critério do piloto em comando, desde que o co-piloto seja Filiado Competidor da FBVP.
- Piloto(s) Reserva: o mesmo critério que para os Pilotos Competidores.

6.3.3.2 - Para as competições em que a FBVP suporta (através de projetos incentivados ou não) menos do que 50% do custo de participação: Será feita pelos Pilotos Competidores.

6.4 Publicações do Ranking Nacional De Pilotos - RNP; Ranking de Clubes Triênio - RCT e Ranking para Mundiais - RM

Os referidos Rankings serão publicados, no mínimo, com as seguintes antecedências em relação aos eventos:

- Campeonato Mundial: 7 meses.
- Campeonato Continental: 6 meses, mínimo 2 meses antes do limite de inscrição preliminar.
- Etapa Final do Brasileiro: 2 meses.
- 3 Etapas do Brasileiro: 1 mês.

6.4.1 Valor dos Eventos no Ranking Nacional de Pilotos – RNP

| EVENTO | PONTUAÇÃO |
|--|---|
| Campeonato Mundial | 120 pontos Se competir no Campeonato Brasileiro, dentro mesmo ano, o pior é desvalorizado em 80 % |
| Campeonato Continental (SulAmericano ou PanAmericano) | 100 pontos Se competir no Campeonato Brasileiro, dentro mesmo ano, o pior é desvalorizado em 80 % |
| Campeonato Brasileiro | 100 pontos |

| | |
|--|---|
| Campeonatos Etapa Sul, Sudeste e Centro-oeste | 60 pontos Se competir em mais de um por temporada, o segundo (inclusive) em diante é desvalorizado em 80% |
| Campeonato Classe Clube FAI | 50 pontos Se competir em mais de um por temporada, o segundo (inclusive) em diante é desvalorizado em 80% |
| Campeonato Regional | 35 pontos Se competir em mais de dois por temporada, o terceiro (inclusive) em diante é desvalorizado em 80% |
| Provas de Clube | Vale de acordo com a quilometragem obtida segundo fórmula (#), limitado no máximo a 5 pontos por competidor por temporada. |
| Insígnia | 20 pontos |
| Recorde Mundial | 20 pontos |
| Recorde Nacional/Brasileiro | 15 pontos |

(#) Se o ganhador voou planador classe:

- KW-1 e Clube: Km obtida pelo vencedor X 5 / 200.
- Racing: Km obtida pelo vencedor X 5 / 300.
- Open: Km obtida pelo vencedor X 5 / 400.

7.0 PLANADORES DE COMPETIÇÃO - DISTRIBUIÇÃO E OPERAÇÃO

7.1 Disposições Gerais

7.1.1 – Esta norma se aplica aos planadores de propriedade da FBVP (Federação Brasileira de Voo em Planadores) ou sob sua responsabilidade. Esses planadores destinam-se a promover os voos de navegação e a participação esportiva entre os Aeroclubes e Pilotos afiliados. Subsidiariamente também tem como finalidade o aprimoramento dos pilotos dedicados aos voos de competição e performance, permitindo a melhoria dos recordes nacionais pelos padrões FAI (Federation Aeronautique Internationale) e a participação em competições nacionais e internacionais com equipamento adequado e competitivo.

7.1.2 – A distribuição dos planadores será feita, no final de cada temporada, pela ordem de classificação dos aeroclubes filiados no Ranking de Clubes Triênio (RCT):



- O Aeroclube filiado que tiver sob sua responsabilidade um planador da FBVP, será denominado **Aeroclube Depositário**;
- Os primeiros colocados no mencionado ranking poderão escolher qualquer um dos planadores disponíveis.
- Caso algum aeroclube filiado abdique de seu direito de receber um planador, será beneficiado o aeroclube classificado a seguir no Ranking de Clubes (RC).

7.2 Dos Pilotos

7.2.1 São exigidas as seguintes qualificações mínimas dos pilotos para voar os planadores:

7.2.1.1 Para voos no PW5

1. Ter licença de PPL e CMA válidos;
2. Ser filiado à FBVP no mínimo como volovelista e estar em dia com a tesouraria;
3. Ter insígnia C de Prata registrada na FBVP;
4. Para voo local, que considera o voo no cone de segurança à partir da pista de decolagem, deve ter experiência mínima de 50 hs de voo em planador ;
5. Voos de navegação fora do cone e participação em campeonatos e acampamentos com experiência mínima de 100 hs de voo em planador;
6. Leitura obrigatória do Manual de Voo e realizar uma prova de conhecimento técnico da aeronave, que será disponibilizada pelo Diretor Técnico do Aeroclube Depositário;
7. Todos os voos devem ser postados na OLC*.

*** Todos os voos realizados devem ser registrados na OLC, sendo que a ausência de registro no prazo estipulado de 48 h, será sujeita à penalidade de 5% do salário mínimo vigente no ano, que será cobrada do Aeroclube Depositário.**

7.2.1.2 Para voos no Discus

1. Ter licença de PPL e CMA válidos;
2. Ser filiado à FBVP no mínimo como volovelista e estar em dia com a tesouraria;
3. Ter experiência mínima de 100 hs de voo em planador;
4. Ser detentor da insígnia de C de Diamante (300 km de navegação prefixada) registrada na FBVP.
5. Participação em um Campeonato Brasileiro de Voo em Planadores como piloto, tendo voado pelo menos duas provas com pontuação acima de 50% daquela do primeiro colocado;
6. Leitura obrigatória do Manual de Voo e realizar uma prova de conhecimento técnico da aeronave, que será disponibilizada pelo Diretor Técnico do Aeroclube Depositário;
7. Todos os voos devem ser postados na OLC*.



*** Todos os voos realizados devem ser registrados na OLC, sendo que a ausência de registro no prazo estipulado de 48 h, será sujeita à penalidade de 5% do salário mínimo vigente no ano, que será cobrada do Aeroclube Depositário.**

7.2.2 Obrigações

Os **Aeroclubes Depositários**, que receberem planadores de competição da FBVP, sejam DISCUS ou PW5, se obrigam, sob pena de redistribuição do planador ao aeroclube seguinte classificado no Ranking de Clubes (RC) do ano vigente, a **competir obrigatoriamente** no Campeonato Brasileiro de Voo em Planadores da temporada. Além da redistribuição do planador, a não participação no Campeonato Brasileiro de Voo em Planadores terá como consequência, que o Aeroclube Depositário não poderá ser depositário de planadores FBVP na temporada seguinte.

Com relação às etapas abaixo, caso nenhum piloto do **Aeroclube Depositário**, manifeste interesse em participar, o planador será disponibilizado para outros pilotos pela ordem de classificação do Ranking Nacional de Pilotos (RNP) do ano vigente, desde que pertençam a aeroclubes filiados.

- Campeonato Classe Clube FAI,
- Campeonato de Voo em Planadores Etapa Sul,
- Campeonato de Voo em Planadores Etapa Sudeste,
- Campeonato de Voo em Planadores Etapa Centro Oeste
- Campeonato Regional.

O **Aeroclube Depositário** deverá informar **com antecedência mínima de 30 dias** para o Diretor de Materiais e para a secretaria da FBVP, quem participará da Etapa Regional, ou do Campeonato Brasileiro. Na ausência desta comunicação, a FBVP imediatamente comunicará aos pilotos do Ranking Nacional de Pilotos (RNP), a disponibilidade do planador para o evento em questão. Será formalizada expressa concordância com os termos destas normas, assim como a responsabilidade quanto à integridade física, manutenção e registros de operação do planador. O piloto não pertencente ao **Aeroclube Depositário**, seja utilizando o planador Discus ou PW5, quando participando de campeonato etapa regional ou brasileiro, pagará à FBVP o valor de *5% do salário mínimo vigente no ano* por dia, contando para o cálculo o período compreendido entre a retirada e devolução do planador para o Aeroclube Depositário. Este valor será descontado da mensalidade a ser cobrada do Aeroclube Depositário.

É tarefa conjunta dos pilotos, dirigentes dos aeroclubes e membros da FBVP fazer cumprir as disposições desta norma dentro do mais elevado espírito esportivo e com o ideal de melhoria qualitativa e quantitativa do voo em planadores.



7.2.3 Direitos

- Participação em campeonatos e campeonatos regionais.
- Voos locais de familiarização e treinamento.
- Deslocamento para competição e saídas para voos de performance.

7.3 Da Distribuição

7.3.1 Os planadores Discus (B1, B2, B3) e PW5 (AA) serão distribuídos aos Aeroclubes filiados, em função do Ranking de Clubes Triênio (RCT), calculado no encerramento de cada Temporada Volovelística.

7.3.2 Os planadores FBVP deverão ser distribuídos na quantidade de uma (1) aeronave por aeroclube filiado.

7.3.3 Para um Aeroclube poder exercer a posse de planadores da FBVP terá que contar com pelo menos 3 pilotos ativos qualificados conforme os requisitos listados nos itens 7.2.1.1 e 7.2.1.2 do ME.

7.3.4 Caso nenhum Aeroclube demonstre interesse por algum dos planadores da FBVP, este será oferecido novamente aos pilotos pela ordem de classificação no Ranking Nacional de Pilotos (RNP):

7.3.4.1 O piloto que se habilitar como depositário de um planador da FBVP somente poderá competir em qualquer evento do calendário esportivo brasileiro com o planador FBVP.

7.3.4.2 O descumprimento desta regra implicará na redistribuição imediata do planador. Eventos de força maior, como indisponibilização do planador por determinação da ANAC, serão analisados pela Diretoria da FBVP.

7.3.5 Caso nenhum piloto demonstre interesse por algum dos planadores na situação prevista pelo item 7.3.4 acima, o planador será oferecido novamente para os Aeroclubes filiados, admitindo-se a permanência de mais de um planador da FBVP em um mesmo Aeroclube.

7.4 Responsabilidades dos Aeroclubes e Pilotos Depositários

7.4.1 Os **Aeroclubes e Pilotos Depositários** aos quais forem distribuídos os planadores são responsáveis pela manutenção dos mesmos, bem como pelo cumprimento das normas técnicas e legais vigentes, e das cláusulas vigentes no contrato.



7.4.2 Qualquer aeroclube ou piloto que faça valer o seu direito de acesso aos planadores está automaticamente assumindo os encargos desta responsabilidade.

7.4.3 Qualquer piloto mesmo que não depositário, utilizando o planador assume a responsabilidade material pelo mesmo, tornando-se co-responsável.

7.4.4 Os **Aeroclubes e Pilotos Depositários** a quem forem atribuídos os planadores da FBVP, terão um encargo financeiro mensal ao caixa da FBVP, em conta especial para as grandes manutenções de rotina (1000h, refinish, CA, e atualização de instrumentos), no valor equivalente a 50% do salário mínimo nacional vigente para os Discus e PW5. As manutenções rotineiras (IAM, 25/50/100h, seguro RETA e despesas rotineiras) bem como as manutenções e reparos decorrentes de acidentes e ou incidentes serão de reponsabilidade do **Aeroclube ou Piloto Depositário**.

7.4.5 No caso de inadimplência superior a **45 dias**, a FBVP redistribuirá o planador para o próximo Aeroclube ou Piloto apto a recebê-lo, conforme as regras de distribuição.

7.4.6 No ato de recebimento da aeronave pelo **Aeroclube ou Piloto Depositário** será realizada a vistoria e assinatura do Contrato de Uso do planador. Caso o planador permaneça com o mesmo **Aeroclube ou Piloto Depositário, deverá ser feita novamente a vistoria na renovação do contrato**. A assinatura é obrigatória para a utilização do planador.

7.4.7 Todas as normas do Manual Esportivo da FBVP vigente, deverão ser cumpridas por todos os pilotos que utilizarão os planadores, principalmente aquelas relativas a contratos e responsabilidades.

7.4.8 Os **Aeroclubes que sejam Depositários ou a sede de um Piloto Depositário**, onde estarão baseados os planadores, devem estar filiados e com as anuidades em dia com a Federação, e os pilotos que utilizarão os planadores, devem obrigatoriamente ser filiados à FBVP, pelo menos como volovelistas. A filiação em dia, tanto de pilotos como de seus Aeroclubes, é um requisito obrigatório para que pilotos não pertencentes ao Aeroclube Depositário ou Sede utilizem os planadores FBVP.

7.5 – UTILIZAÇÃO

7.5.1 – Os pilotos de outros aeroclubes filiados interessados em utilizar o equipamento, deverão comunicar-se com o **Aeroclube Depositário** para verificar a disponibilidade da aeronave no dia ou período pretendido. Com o aceite do **Aeroclube Depositário**, o piloto deverá formalizar a reserva, por email para a Secretaria da FBVP, Diretor de Esportivo e/ou Diretor de Materiais, com cópia para o **Aeroclube ou Piloto Depositário**. As reservas podem ser efetuadas com até 30 dias de antecedência, sendo que em caso de disputa por uma determinada data a preferência será do piloto



que efetuou a reserva com maior antecedência. Pilotos que agendarem o uso do equipamento e não o utilizarem (exceto em decorrência de situação meteorológica adversa) em mais que 2 ocasiões durante um período de 12 meses, perderão o direito de voarem em planadores da FBVP nos 12 meses subsequentes.

E-mails: presidente.planadores@gmail.com
secretaria.planadores@gmail.com;

7.5.2 – Todos os voos realizados devem ser registrados na OLC no prazo de até 48 horas após o pouso, sendo que a ausência de registro no prazo estipulado, será sujeita à penalidade de *5% do salário mínimo vigente no ano*.

7.5.3 - Os pilotos interessados em voar Discus ou PW5, e que não sejam sócios do **Aeroclube Depositário ou Sede**, deverão pagar o valor de *5% do salário mínimo vigente no ano* a por hora voada para o Aeroclube Depositário ou Sede. O pagamento será limitado a um máximo de três horas para um mesmo dia.

7.5.4.- A FBVP poderá a qualquer tempo sustar ou vetar o acesso aos planadores, independentemente de classificação ou qualificação dos aeroclubes e dos pilotos, por razões de segurança, ordem técnica, financeira, esportiva ou disciplinar.

7.5.6 A FBVP por meio de sua Diretoria é quem autorizará o uso e gozo de seus planadores, para as Entidades e atletas filiados. Esta autorização dependerá além da análise do ranking específico, da regularidade e quitação do interessado com a Tesouraria da FBVP, bem como da vida pregressa da entidade ou atleta interessado quanto a utilização destes planadores.

A decisão negativa da cessão dos planadores pela FBVP aos interessados, ficará a critério da Diretoria da FBVP e será divulgada a fundamentação de sua decisão.

A decisão positiva da cessão dos planadores pela FBVP, implicará obrigatoriamente na confecção de contrato específico, estabelecendo-se as cláusulas para a utilização dos planadores.

7.6 - CASOS OMISSOS

As situações envolvendo direitos, obrigações, responsabilidades dos Pilotos não previstas nesta norma serão objeto de apreciação e decisão por parte da Diretoria da FBVP.



8.0 RECORDES

8.1 Geral

A FBVP reconhece todos os recordes FAI (masculinos, femininos, nacionais e mundiais), estendendo o conceito para as classes FAI de planadores atualmente existentes, chamando-os de recordes classe FAI (FBVP). Os recordes de classe FAI só serão considerados na própria classe do planador. Biplaces e Motoplanadores voando na configuração Planador serão considerados na classe normal de planadores monoplace a que pertencem, e os planadores e motoplanadores ultraleves são considerados planadores. Todos os pilotos que realizarem recordes receberão um certificado pela FBVP.

Os recordes são divididos em duas tabelas: Recordes Brasileiros e Recordes Nacionais.

- Recordes Brasileiros: são aqueles realizados em qualquer lugar no mundo.
 - Recordes Nacionais: são aqueles realizados exclusivamente em território brasileiro.
- Ambos valem pontos no RNP, porém se uma marca bater, ao mesmo tempo, um recorde Brasileiro e Nacional, apenas um contará pontos para o RNP.

8.2 Definição dos Recordes

As definições dos recordes são dadas no “*Sporting Code Section 3*” da FAI. Para detalhes completos de percurso, controle, procedimentos e certificação, encontra-se no site da FBVP, no link: <https://www.planadores.org.br/documentos/39/fai>

8.3 Considerações Gerais

8.3.1 Sistemas de Comprovação

A FBVP, a exemplo da FAI, considera válidos os sistemas de comprovação por registradores de voo que coletam dados de sistema GPS (GNSS FR) desde que aprovados pelo IGC. Adicionalmente reconhece recordes nacionais e brasileiros usando o sistema GNSS FR marca EW e também GPS Garmin com cápsula barométrica (tipo eTrex Vista e similares), exceto para recorde de altura.

8.3.2 Procedimentos de Voo e Documentação

O “*Sporting Code Section 3*” da FAI descreve os procedimentos de voo e documentação necessários para comprovação e controle de recordes.



**FEDERAÇÃO BRASILEIRA
DE VOO EM PLANADORES**

8.4 Tabela de Recordes em Vigor

Vide “*Sporting Code Section 3*” da FAI como referência. A última versão a ser consultada para efeito de tentativa de recordes é a que consta na homepage da FBVP, que possui atualização mais constante.

Os Recorde Nacionais e Brasileiros podem ser verificados no site da FBVP, no link: <https://www.planadores.org.br/recordes>

**ANEXO 01: LISTA DE PESOS USADOS NO SISTEMA DE HANDICAP FIXO
FRANCÊS**

| LISTA DE PESOS USADOS NO SISTEMA DE HANDICAP FIXO FRANCÊS (Atualizado em 07/12/2022) | | | | | |
|--|--------|----------|----------|-------------|----------|
| Planador | Classe | Pmin[kg] | Pmax[kg] | Plastro[kg] | Handicap |
| ARCUS M | C | 530 | 800 | 185 | 118 |
| ASW 22BLE 850kg | C | 560 | 850 | 290 | 123 |
| ASH 25 25.6m | C | 563 | 790 | 120 | 120 |
| ASH 25 25m | C | 555 | 790 | 120 | 119 |
| ASH 25 26m | C | 569 | 790 | 120 | 120 |
| ASH 25E 26m | C | 570 | 750 | 120 | 120 |
| ASH 30Mi | C | 630 | 850 | 50 | 124 |
| ASH 31Mi 18M | C | 420 | 630 | 120 | 119 |
| ASH 31Mi 21M | C | 430 | 700 | 140 | 122 |
| DG-800/808B 15m | C | 423 | 525 | 100 | 113 |
| DG-800/808B 18m | C | 423 | 525 | 100 | 118 |
| DISCUS 2C 18m | C | 330 | 565 | 190 | 115 |
| LAK-12 | C | 445 | 650 | 190 | 114 |
| LAK-17 A 15 m | C | 355 | 500 | 180 | 113 |
| LAK-17 A 18 m | C | 360 | 500 | 180 | 118 |
| NIMBUS 2A/2B | C | 420 | 580 | 200 | 114 |
| NIMBUS 2C | C | 404 | 650 | 225 | 114 |
| NIMBUS 3D | C | 599 | 750 | 168 | 119 |
| NIMBUS 3T 22.9m | C | 537 | 750 | 168 | 119 |
| NIMBUS 3T 24.5m | C | 541 | 750 | 168 | 119 |
| NIMBUS 3T 25.5m | C | 543 | 750 | 168 | 119 |
| NIMBUS 4 | C | 560 | 750 | 200 | 122 |
| NIMBUS 4 (>750kg) | C | 560 | 850 | 290 | 123 |
| NIMBUS 4D (>750kg) | C | 680 | 850 | 180 | 120,5 |
| QUINTUS M | C | 500 | 850 | 250 | 124 |
| VENTUS 2c 15m | C | 461,3 | 525 | 190 | 113 |
| VENTUS 2c 18m | C | 375 | 525 | 190 | 118 |
| VENTUS 2cx 15m | C | 375 | 525 | 225 | 113 |
| VENTUS 2cx 18m | C | 375 | 600 | 225 | 119 |
| VENTUS A/B 16.6m | C | 225 | 430 | 140 | 113 |
| VENTUS A/B 17.6m | C | 225 | 430 | 140 | 116 |

CLASSE ABERTA

| LISTA DE PESOS USADOS NO SISTEMA DE HANDICAP FIXO FRANCÊS (Atualizado em 07/12/2022) | | | | | | |
|---|---------------|-----------------|-----------------|--------------------|-----------------|----------------------|
| Planador | Classe | Pmin[kg] | Pmax[kg] | Plastro[kg] | Handicap | |
| ASW 20 16.6m | B | 380 | 430 | 100 | 110 | CLASSE RACING |
| ASW 19 | B | 330 | 408 | 80 | 100 | |
| ASW 19B | B | 330 | 454 | 120 | 100 | |
| ASW 20 | B | 340 | 454 | 120 | 110 | |
| ASW 20B 15m | B | 340 | 525 | 120 | 111 | |
| ASW 20B 16.6m | B | 340 | 525 | 120 | 112 | |
| ASW 24E | B | 400 | 500 | 120 | 108 | |
| DG 400 | B | 373 | 500 | 130 | 107 | |
| DG 400 15m | B | 373 | 480 | 90 | 107 | |
| DG 400 17m | B | 373 | 460 | 90 | 109 | |
| DG 200 15m | B | 327 | 450 | 130 | 107 | |
| DG 200 17m | B | 327 | 450 | 130 | 109 | |
| DG 500M 20m | B | 710 | 825 | 0 | 104 | |
| DG 500M 22m | B | 710 | 825 | 0 | 112 | |
| DG 1001M | B | 580 | 790 | 160 | 111 | |
| DISCUS A/B | B | 334 | 525 | 190 | 108 | |
| DISCUS 2CT 15m | B | 320 | 525 | 190 | 108 | |
| DUO DISCUS | B | 505 | 750 | 198 | 110 | |
| DUO DISCUS X/XL | B | 590 | 750 | 198 | 111 | |
| JANTAR STD. 2 | B | 360 | 535 | 150 | 102 | |
| JANTAR STD. 3 | B | 365 | 540 | 150 | 102 | |
| LIBELLE H201 | B | 284,5 | 350 | 50 | 98 | |
| LS-4 | B | 334 | 450 | 120 | 104 | |
| PIK-20B | B | 310 | 450 | 150 | 102 | |
| PIK-20D | B | 310 | 450 | 150 | 104 | |
| PIK-20E | B | 385 | 470 | 80 | 104 | |
| SPEED ASTIR II | B | 350 | 515 | 150 | 105 | |
| STD. CIRRUS | B | 202 | 300 | 60 | 99 | |
| STEMME S10 | B | 765 | 850 | 0 | 110 | |
| SZD-55 | B | 305 | 500 | 201,6 | 106 | |
| TAURUS | B | 387 | 467 | 0 | 99 | |
| VENTUS A/B 15m | B | 295 | 525 | 160 | 112 | |

| LISTA DE PESOS USADOS NO SISTEMA DE HANDICAP FIXO FRANCÊS (Atualizado em 10/11/2022) | | | | | | |
|--|--------------|----------|----------|-------------|----------|----|
| Planador | Classe | Pmin[kg] | Pmax[kg] | Plastro[kg] | Handicap | |
| CLASSE CLUBE / KW-1 | ASK 21 | A | 460 | 600 | 0 | 92 |
| | ASW 15 | A | 315 | 315 | 0 | 97 |
| | DUSTER BJ-1b | A | 180 | 283 | 0 | 79 |
| | ELFE S4 | A | 335 | 350 | 0 | 96 |
| | FALCON | A | 305 | 305 | 0 | 80 |
| | GROB 103 | A | 460 | 580 | 0 | 92 |
| | JUNIOR | A | 340 | 340 | 0 | 90 |
| | KA-6CR | A | 330 | 330 | 0 | 82 |
| | KW-1 | A | 280 | 280 | 0 | 78 |
| | LAMBADA | A | 472 | 472 | 0 | 84 |
| | LET 23 | A | 395 | 480 | 0 | 78 |
| | LET 33 | A | 302 | 310 | 0 | 86 |
| | LIBELLE H201 | A | 284,5 | 300 | 0 | 98 |
| | OLYMPIA | A | 330 | 330 | 0 | 80 |
| | NHAPECAN | A | 380 | 450 | 0 | 83 |
| | P1 | A | 427 | 512 | 0 | 97 |
| | PUCHACZ | A | 370 | 570 | 0 | 84 |
| | PW-5 | A | 300 | 300 | 0 | 85 |
| | SB-5B | A | 325 | 325 | 0 | 86 |
| | SB-5E | A | 330 | 330 | 0 | 88 |
| SINUS | A | 405 | 472,5 | 0 | 79 | |
| SILENT IN | A | 250 | 290 | 0 | 84 | |
| XIMANGO | A | 765 | 850 | 0 | 80 | |

*1 O Planador que, sem lastro, exceder o peso máximo de decolagem previsto na tabela base, terá o acréscimo de 0,05 ponto por quilo excedido em seu Handicap.