

# **REGULAMENTO COMPETITIVO CBAD 2026**

Versão 01 - Fevereiro 2026.

# 1- INFORMAÇÕES GERAIS

## 1.2 Nível de Habilitação

### 1.2.1 Habilitação FAI

## 1.3 Idioma oficial

## 1.4 Regras locais

## 1.5 Categorias na Competição

## 1.6 Equipamentos

### 1.6.1 Checagem do Equipamento

### 1.6.2 Lastro

## 1.7 Decolagem

# 2 - SEGURANÇA

## 2.1 Comissão de Segurança

2.2 Report de Segurança

2.3 Regras de tráfego aéreo

2.4 Comportamento perigoso

2.5 Condições pessoais de vôo

2.6 Tráfego aéreo

2.7 Acrobacias, rasantes e manobras perigosas

2.8 Atitude Antidesportiva

2.9 Voo em nuvens

2.10 Limites de velocidade do vento

## 3 - PROVAS

3.1 Comissão Técnica

3.2 Distância Mínima para Provas

3.3 Tipos de prova

3.4 Sistema de decolagem

3.5 Alteração da prova

3.6 Start gate

3.7 Interrupção ou cancelamento da prova

3.8. Pilões

3.9 Goal e End of Speed Section

3.10 Deadline da prova

## 4 - RECLAMAÇÕES, PROTESTOS E APELAÇÕES

4.1 Reclamações

4.2 Protesto

4.3 Apelação

## 5 - PENALIDADES

5.1 Report back

5.2 Decolagem

5.3 Regras de tráfego aéreo

5.4 Espaço Aéreo Controlado

5.5 Voo em nuvens

5.6 Circulação contrária em térmicas antes do start

5.7 Rastreadores CBVL – Sistema Live Tracking (quando em uso)

5.8 Atraso na marcação de voo

5.9 Atitude Antidesportiva

## 6 - COMPENSAÇÃO

## 7 - RASTREADORES CBVL E APURAÇÃO DOS RESULTADOS

7.1 Live Tracking CBVL

7.2 Apuração

7.3 Distância voada

7.4 Pontuação e Fórmula GAP

7.5 Critério de desempate na pontuação da etapa

## 8 - GPS

8.1 Modelos aceitos

8.2 Validade dos dados

## 9 - RANKING

9.1 Desempate no Ranking

## 10 - PREMIAÇÃO

10.1 Equipes

10.2 Valor das Inscrições

## 11 - SELEÇÃO BRASILEIRA

11.1 Ranking Seleção Brasileira (R.S.B.)

11.2 Da determinação do Campeão Brasileiro 2026

# 12 - DISPOSIÇÕES GERAIS

---

## 1- INFORMAÇÕES GERAIS

O Campeonato Brasileiro de Asa Delta 2026 será disputado em ETAPA ÚNICA DE 10 DIAS DE PROVAS VÁLIDAS (1 day-off obrigatório), não se incluindo o dia de treinamento e confirmação de inscrição. Local: Baixo Guandu - ES. Datas: 28 de abril a 9 de maio de 2026.

### 1.1 Validação da etapa

O número mínimo de participantes para que a etapa seja válida é de 10 (dez) pilotos.

Não havendo 10 (dez) inscrições antecipadas até 20 (vinte) dias antes do início da competição, a etapa será cancelada.

A etapa da categoria Sport ocorrerá com qualquer número de inscritos.

Ocorrendo a realização de uma única prova válida, a etapa será validada para o campeonato e para o ranking brasileiro.

A competição não poderá ser prorrogada.

---

### 1.2 Nível de Habilitação

Na categoria Open, podem participar quaisquer pilotos que tenham o Nível 3 ou maior na modalidade asa delta.

Na categoria Sport, podem participar pilotos que tenham pelo menos o Nível 2.

Casos excepcionais serão analisados pela Diretoria Técnica de Asa Delta da CBVL.

---

## 1.2.1 Habilitação FAI

É obrigatório aos pilotos que se inscreverem na categoria Open apresentarem uma habilitação FAI válida. Esta obrigatoriedade segue resolução 001/2019 da CBVL. O desconhecimento da obrigatoriedade não será aceito em nenhuma hipótese.

---

## 1.3 Idioma oficial

Havendo a presença de pilotos estrangeiros na competição, o idioma oficial será o inglês. Nos briefings de provas, as informações deverão ser primeiramente apresentadas em português, e logo após, em inglês.

---

## 1.4 Regras locais

Se houver necessidade de aplicação de regras locais pelo Organizador da etapa, estas devem ser informadas à Diretoria Técnica da CBVL para aprovação, com um mês de antecedência ao início do evento, sendo essas regras disponibilizadas no website da CBVL. Qualquer outro regulamento adicional será notificado no primeiro briefing da competição e fará parte integrante deste.

---

## 1.5 Categorias na Competição

O Campeonato Brasileiro de Asa Delta será disputado nas respectivas categorias, desde que haja o número mínimo de participantes exigido em cada uma delas:

I) Open, 10 (dez);

II) Sport, qualquer número de participantes

A categoria Open define o Campeão Brasileiro de 2026, e as respectivas notas entram no ranking para a formação da Seleção Brasileira nas competições oficiais FAI cat. 1 (Open) para o ano de 2027.

A categoria Sport, idem a Open.

Na categoria Sport somente serão permitidas asas com kingpost.

A categoria Sport terá provas preferencialmente com o percurso similar às da categoria Open, explorando-se o intercâmbio de experiência dos pilotos das 2 categorias. O nível de dificuldade das provas Sport é significativamente menor do que da Open (utilizando-se de raios maiores de contorno dos waypoints).

Os pilotos estrangeiros podem participar na categoria Open, e na categoria Sport (desde de que voem com asas com kingpost).

Os casos omissos serão decididos pela Diretoria Técnica de Asa Delta da CBVL.

---

## 1.6 Equipamentos

São obrigatórios:

- I) Capacete (com registro do nome e tipo sanguíneo do piloto);
- II) Paraquedas de emergência;
- III) Sistema de hang-loop duplo.

Somente serão aceitas asas certificadas em bom estado de conservação e aeronavegabilidade.

As asas poderão ser substituídas durante a competição, desde que comunicado ao Diretor de Prova, em casos previstos na Sporting Code FAI/CIVL Section 7A.

### 1.6.1 Checagem do Equipamento

A cada etapa do Campeonato Brasileiro, o representante da CBVL perante a competição, na companhia de um dos pilotos da Comissão de Segurança, realizará uma inspeção nos equipamentos dos pilotos (asa, cinto, capacete, paraquedas reserva, hang- loop duplo, mosquetão), verificando seu estado de conservação e o cumprimento dos regulamentos da FAI/CIVL, Sporting Code, section 7 e 7A.

### 1.6.2 Lastro

É permitido o uso de lastros ejetáveis apenas se forem dispersáveis (água ou areia fina). Cintos e pesos que não possam ser acessados durante o voo são considerados como carga, e são permitidos.

---

## 1.7 Decolagem

Todos os pilotos inscritos na competição devem estar com seu rastreador Live Tracking (em caso de uso obrigatório na etapa).

Os pilotos que não retirarem seus Rastreadores junto à Organização antes de decolarem, serão advertidos na primeira ocorrência, e em caso de reincidência, serão considerados como DNF (“não voou”). Ver seção 5.7 Penalidades para os detalhes.

É obrigatório o uso do adesivo de identificação da competição no capacete e/ou asa delta para ter acesso à área de montagem e decolagem.

Em princípio, o número de identificação do piloto será o número de sua colocação no ranking do ano anterior. Se houver alguma questão de logística que impeça a numeração dessa forma, ela será feita aleatoriamente, sendo o critério informado aos pilotos no momento da confirmação da inscrição.

Por motivos de segurança, é proibido pousar na decolagem.

Pilotos que se apresentarem para decolar sem suas condições físicas normais serão proibidos de decolar para a prova.

Os pilotos não inscritos na competição não poderão decolar até o fim da janela de decolagem, ou sob a permissão do Diretor de Prova.

### **1.7.1 Ordem de decolagens**

Se necessário, o Diretor de Prova poderá utilizar o método de prioridade de decolagens e/ou ordem de chamada (respeitar orientações FAI), de acordo com o último ranking válido.

No caso de ser o primeiro dia válido da primeira etapa do circuito, a ordem de decolagem obedecerá ao ranking da competição do ano anterior.

A partir do segundo dia, a ordem se dará pelo ranking atual da etapa.

### **1.7.2 Área de montagem e corredor de decolagem**

Os pilotos deverão respeitar o corredor de decolagem.

O Diretor de Prova e os Juízes de Rampa darão instruções para a correta distribuição das asas nas áreas de montagem.

O Diretor de Prova tem autoridade para desclassificar e/ou penalizar em pontos o piloto que não montar na área determinada ou insistir em permanecer no corredor de decolagem.

### **1.7.3 Rampas**

Só é permitida a decolagem nas rampas previamente aprovadas e sinalizadas pela organização, que tenham características adequadas de segurança.

Pilotos que decidirem decolar em rampas improvisadas que não as oficialmente aprovadas, serão desclassificados da prova.

## **1.8 Pouso**

Todos os pilotos devem remover imediatamente seu equipamento após o pouso, liberando a área para a aterrissagem de outros pilotos.

Uma asa delta recém-pousada que não se mexe, por convenção, é considerada como um piloto possivelmente acidentado.

### **1.8.1 Report Back**

É obrigatório reportar o pouso com segurança em, no máximo, 30 (trinta) minutos após o pouso, através dos meios informados previamente no briefing do dia, tais como mensagens SMS, whatsapp, Spot, pela frequência de rádio, telefone ou e-mail da organização.

A entrega do Rastreador da CBVL, Sistema Live-Tracker, ou o envio do GPS para a apuração não caracteriza o report back.

O piloto poderá ser punido por atrasos no report back (ver seção Penalidades).

Em caso de operações de busca e resgate desnecessárias de pilotos que não reportarem suas posições, estes poderão ser punidos com a exclusão da competição.

## **1.9 Briefings**

### **1.9.1 Briefing de Segurança**

Antes da primeira prova da competição a organização deverá realizar um briefing de segurança, onde serão passadas aos pilotos todas as informações relativas à competição e às características do local.

Todos os competidores deverão estar presentes ao briefing de segurança que geralmente ocorrerá na área de decolagem, antes do primeiro briefing de prova.

### **1.9.2 Briefing diário**

Diariamente, na área de decolagem, deverá ser feito um briefing pelo Diretor de Prova para cat. Open e Sport. Deverá haver um quadro de avisos onde serão registrados os detalhes da prova do dia, parâmetros de sua validação e informações sobre horários e locais de marcação dos voos.

É de inteira responsabilidade do piloto o seu conhecimento (Briefing).

Para evitar o estresse e garantir uma boa e justa preparação para todos os pilotos, a prova do dia deve ser apresentada o mais breve possível.

Um tempo mínimo de 15 (quinze) minutos entre o término do briefing e a abertura da janela, deverá ser obedecido.

O briefing de prova deve conter, obrigatoriamente:

- I) Informações relevantes sobre o dia anterior (protestos, incidentes, infrações);
- II) Vencedores da prova do dia anterior de cada categoria;
- III) Previsões meteorológicas para o dia (ventos em diferentes altitudes, base e cobertura de nuvens prevista, potencial térmico, qualidade do dia, previsão para os próximos dias, etc);
- IV) Informações importantes sobre a prova do dia, waypoints, espaço aéreo restrito (se houver), áreas ruins de pouso, estradas para resgate, etc;
- V) Configurações da prova do dia (pilões, raios, horários, tipo de goal, distância da prova, meios de report back, sentido de giro na termal antes do start).

### **1.10 Tempo de descanso**

Um tempo mínimo de descanso de 10 (dez) horas deve ser cumprido por pelo menos 90% (noventa por cento) dos pilotos, entre o download do GPS após a prova e a abertura da janela da prova do próximo dia.

---

## **2 - SEGURANÇA**

- É recomendado o uso de rádio para o apoio de resgate ou para auxílio em caso de acidente. É de responsabilidade do piloto informar à organização a sua frequência do rádio que será utilizada durante as provas.

A utilização de equipamento de localização e resgate via satélite é recomendada. A organização informará antes do primeiro dia de provas e no briefing de segurança o número de celular e/ou e-mail para cadastramento do SPOT para envio de mensagens e SMS.

### **2.1 Comissão de Segurança**

- É obrigatória a formação de uma Comissão de Segurança antes do início de cada etapa da competição.

Esta será formada por 3 (três) pilotos experientes e com conhecimento do local da competição. A comissão será escolhida pelos pilotos inscritos, que indicarão no ato da inscrição 3 nomes.

### **2.2 Report de Segurança**

Todos os pilotos, não só os da Comissão de Segurança, têm a responsabilidade de monitorar as condições de voo e informar ao Diretor de Prova, diretamente, quando as condições se tornarem inseguras.

De forma objetiva, isso deve ser feito usando as frases: Nível 1 (seguro), Nível 2 (requer atenção), Nível 3 (perigo)

## **2.3 Regras de tráfego aéreo**

Todos os competidores devem obedecer aos regulamentos internacionais de prevenções de colisão, as leis e as regras vigentes no Brasil.

## **2.4 Comportamento perigoso**

- É responsabilidade de todo piloto voar de maneira a manter a sua segurança pessoal e a de outros.

O Diretor de Prova pode penalizar em pontos competidores que não observem esta regra. O diretor pode desclassificar da prova os pilotos com conduta perigosa ou até mesmo excluí-los da competição.

## **2.5 Condições pessoais de vôo**

Qualquer lesão e/ou ingestão de medicamentos que possam afetar a decolagem, voo e pouso de qualquer piloto, devem ser comunicados ao Diretor de Prova e à Comissão de Segurança da competição.

O Diretor de Prova tem o poder de excluir da prova ou da competição quem não estiver em condições para tal.

A decolagem sob o efeito de drogas será punida com a expulsão do piloto da competição.

## **2.6 Tráfego aéreo**

Uma asa delta chegando a uma térmica deve girar na mesma direção que as asas que já estão nela, independentemente de suas alturas.

### **2.6.1 Térmicas antes do start**

O sentido de rotação da primeira térmica e subsequentes até o momento da abertura do start gate será informado diariamente no briefing, devendo ser obedecido por todos os pilotos.

Por padrão, nos dias pares o sentido será o horário (direita) e nos dias ímpares, o anti-horário (esquerda).

Pilotos que não observarem esta regra poderão ser desclassificados da prova caso houver identificação pelo Diretor de Prova ou Reclamação apresentada por 2 (duas) testemunhas. Em caso de reincidência podem ser excluídos da competição.

Pilotos em giro contrário em situações solitárias, sem outras asas na térmica, ou sem outras asas em níveis próximos (150 m de distância vertical e horizontal) estão sujeitos a advertência, pois é tido como aceitável o início de encaixe em térmica a baixa altura para o lado contrário caso não haja outras asas por perto. Assim que possível o piloto deve inverter para o lado correto do dia, de forma que o sentido de rotação fique sempre correto e padronizado caso outras asas se aproximem.

Recomenda-se que os pilotos leiam atentamente o capítulo 3, "THERMALLING RULES AND TECHNIQUES" (REGRAS E TÉCNICAS DE VOO EM TÉRMICA) do Sporting Code FAI/CIVL, Section 7 Guidelines and Templates, em prol da segurança e eficiência de voo de todos os competidores.

([https://www.fai.org/sites/default/files/civl/documents/sporting\\_code\\_s7-guidelines\\_and\\_templates\\_2018.pdf](https://www.fai.org/sites/default/files/civl/documents/sporting_code_s7-guidelines_and_templates_2018.pdf))

## **2.7 Acrobacias, rasantes e manobras perigosas**

O Diretor de Prova pode aplicar penalizações ou desclassificar pilotos por manobras perigosas em voo (acrobacias, rasantes), não condizentes com o evento ou por demonstrada inabilidade técnica.

## **2.8 Atitude Antidesportiva**

O Diretor de Prova tem o poder de desclassificar pilotos e/ou aplicar penalizações em pontos se eles não seguirem as normas aqui estabelecidas ou mostrarem atitudes antidesportivas contra outros pilotos, equipe técnica, assistentes, autoridades ou o público em geral.

## **2.9 Voo em nuvens**

O voo em nuvens é extremamente proibido. O piloto que o fizer, terá os seus pontos do dia zerados, mesmo que tenha demonstrado a não intenção de entrar na nuvem (ver seção Penalidades).

O voo em nuvem é definido como qualquer parte da asa desaparecendo da vista de observadores em solo ou pilotos próximos a ele.

Como argumento para protesto, o piloto que se sentir prejudicado poderá anotar as coordenadas do local em que ocorreu a entrada na nuvem através de um "mark enter" em seu GPS, para que esta coordenada seja utilizada para comprovação, ou se utilizar de 2 (duas) testemunhas que comprovem o ocorrido.

## **2.10 Limites de velocidade do vento**

Ficam determinados os valores limites de segurança na velocidade do vento para a realização de uma prova, caso não haja limites locais pré-estabelecidos:

Vento constante, 35 km/h;

Nas rajadas, 45km/h.

---

## **3 - PROVAS**

### **3.1 Comissão Técnica**

A Comissão Técnica reunir-se-á diariamente para a escolha da prova do dia (comissão de prova).

Esta será formada por 3 (três) a 5 (cinco) pilotos experientes, com conhecimento do local da competição e das regras do Campeonato Brasileiro de Asa Delta. Os pilotos inscritos na competição irão escolher os integrantes da comissão técnica.

O Diretor de Prova, com a assistência da Comissão Técnica, definirá a prova do dia. A Comissão de Segurança aprovará a prova de acordo com os aspectos de segurança.

### **3.2 Distância Mínima para Provas**

Para a categoria Open não poderão ser escolhidas provas com distância inferior a 60 km (sessenta quilômetros) otimizado. Caso isso ocorra, a prova será invalidada. As demais categorias não têm distância mínima prevista.

### **3.3 Tipos de prova**

#### **3.3.1 Race to Goal**

O objetivo é ser o primeiro a chegar ao Goal.

O tempo de abertura do start e a rota são os mesmos para todos os pilotos, salvo nas provas que houver múltiplos starts. O tempo considerado será o referente ao último start realizado pelo piloto.

#### **3.3.2. Elapsed time**

O objetivo é voar a rota no menor tempo possível.

A rota é a mesma para todos os pilotos, porém o tempo de abertura do start é individual. A opção de abertura do tempo individual, podendo ser na primeira entrada, ou última saída do piloto no raio do start, deverá ser informada no briefing da prova.

Serão computados os pontos de liderança em qualquer hipótese.

## 3.4 Sistema de decolagem

Será o de “janela aberta” e deverão ser obedecidos os seguintes critérios:

I) A janela só será aberta em condições mínimas de segurança.

II) O Diretor de Prova definirá o sistema de decolagem a ser adotado, podendo utilizar o sistema de prioridade baseado no ranking geral da competição ou ordem de chamada.

III) Caberá ao Diretor de Prova estipular a hora de abertura da janela e a hora limite para que esta seja fechada.

IV) Por motivos de segurança, o Diretor de Prova poderá fechar a janela. O tempo de abertura da janela será então estendido pelo tempo que esta ficou fechada, sem exceder o tempo limite de extensão de 30 minutos.

### 3.4.1 Tempo mínimo de abertura da janela

A prova do dia somente será validada se um tempo mínimo de abertura de janela for atendido. ESTE TEMPO DEVERÁ SER CALCULADO MULTIPLICANDO-SE O NÚMERO DE COMPETIDORES POR 1 MINUTO (TEMPO MÍNIMO PARA UMA DECOLAGEM SEGURA POR PILOTO), E DIVIDINDO ESTE TOTAL PELO NÚMERO DE DECOLAGENS SIMULTÂNEAS SUPORTADAS PELO LOCAL.

Por exemplo, em uma competição com 100 pilotos, em uma rampa que suporta 5 decolagens simultâneas, o tempo mínimo de abertura de janela para validação seria de 20 minutos ( $100 \times 1/5 = 20$  minutos). Por padrão, será adotado o tempo de 30 minutos como o mínimo.

## 3.5 Alteração da prova

Tendo decolado um só piloto, não mais serão aceitas alterações na prova.

## 3.6 Start gate

Para validar o seu início de prova, o competidor deverá cruzar, após o horário de abertura do start gate, o limite de um cilindro com raio pré-estipulado, com centro na coordenada informada no briefing, na direção indicada (saindo ou entrando).

São aceitos um ou mais intervalos entre a abertura e o fechamento do portão, conforme decidido pela Comissão Técnica e informado no briefing do dia.

Para comprovar que o piloto estava dentro deste cilindro, o tracklog do seu GPS deve mostrar pelo menos um ponto dentro deste círculo.

O raio e a coordenada do start poderão ser alterados diariamente pela Comissão Técnica, sendo este informado no briefing do dia.

### **3.6.1 “Queima” do start**

Na categoria Open o start antecipado é penalizado por um fator de 2 (dois) pontos para cada segundo de largada antecipada, permitidos no máximo 300 (trezentos) segundos de “queima”.

Largadas queimadas em tempo maior do que esse pontua o piloto na prova apenas com a distância mínima.

Na categoria Sport, a largada antecipada penaliza o piloto em 1 (um) ponto para cada 2 (dois) segundos antecipados, limitado ao máximo de 300 (trezentos) segundos de antecedência. Largadas queimadas em tempo maior do que esse pontua o piloto na prova apenas com a distância mínima.

## **3.7 Interrupção ou cancelamento da prova**

O Diretor de Prova pode interromper ou cancelar uma prova após alguns ou todos os pilotos terem decolado, por falta de condições de segurança de voo.

A decisão deverá ser anunciada na frequência de emergência.

Em provas de “elapsed time” a prova será cancelada.

Em provas de “race to Goal”, se ao menos um piloto tiver chegado ao Goal, ou pelo menos 1:30h de prova tiver sido voada após a abertura do primeiro start gate, a prova será interrompida (NÃO CANCELADA) e sua pontuação apurada verificando-se a posição do tracklog do competidor 15 (quinze) minutos antes do momento da interrupção em provas de start único, ou o número de minutos equivalente ao intervalo entre os starts para provas de starts múltiplos.

Prova interrompida terá seu fator de validade calculado conforme os parâmetros da fórmula CIVL GAP, capítulo 12.3

### **3.7.1 Stopped Task Bonus Glide Ratio**

A distância voada pelo piloto será considerada também em função da sua altitude no momento da interrupção da prova, calculando-se uma distância a ser adicionada à sua distância percorrida, calculada pela diferença de altitude do piloto em relação à altitude do GOAL da prova, multiplicada por 5 (cinco).

## **3.8. Pilões**

No site do evento (plataforma da CBVL) devem estar disponíveis os arquivos de waypoints e espaço aéreo para os pilotos carregarem seus aparelhos.

Caso necessário, os pilotos poderão inserir os arquivos em seus aparelhos com o apurador, no momento da confirmação das inscrições.

O piloto deve entregar seu GPS sem pilões (particulares ou de competições anteriores) para inserção da identificação do piloto e dos pilões (waypoints) oficiais da competição.

A organização poderá indicar marcos de referência próximo às coordenadas (trevos, antenas, construções, etc), no entanto, o ponto de contorno considerado será sempre a coordenada fornecida pela organização (confirmação das inscrições no QG).

### **3.8.1 Comprovação dos pilões**

Para comprovar que o piloto completou um pilão, seu tracklog deve mostrar pelo menos um ponto dentro do cilindro do pilão, ou que a reta traçada por dois pontos, separados no máximo por 30 segundos, passe dentro do círculo, seja qual for o raio do mesmo.

O raio do pilão poderá ser alterado diariamente pela Comissão Técnica. Por padrão este raio é de 400 metros, podendo ser utilizadas medidas diferentes, devidamente informadas no briefing da prova.

## **3.9 Goal e End of Speed Section**

Por padrão, um cilindro de raio de 2 a 5 km, dependendo do local do Goal, será utilizado para a tomada de tempo final (End of Speed Section), e um cilindro ou faixa virtual será adotado como Goal, seguindo por padrão, raio de 400m para o cilindro ou 200m para a faixa virtual, com 100 metros para cada lado da coordenada, posicionada perpendicular à trajetória da última perna da prova.

O raio do Goal ou do End of Speed Section (ESS) poderão ser alterados diariamente pela Comissão Técnica.

Não é obrigatória a presença de juiz de pouso ou de Goal, e se houver, este não é responsável pela marcação da chegada do piloto, sendo a entrada no cilindro virtual ou a cruzada da faixa, comprovada somente através do seu tracklog.

Para pontuação completa, os pilotos devem obrigatoriamente entrar no cilindro do Goal ou cruzar a faixa, física ou virtual, no sentido da prova.

Aquele que não cruzar o raio do Goal ou a faixa pré-estabelecida perderá seus pontos de tempo. Marcará apenas pontos de distância e leading points.

## **3.10 Deadline da prova**

Se necessário, um horário limite para o término da prova do dia (deadline) poderá ser estipulado pelo Diretor de Prova.

Caso o tempo de prova atinja o “deadline” estipulado, a apuração se dará aplicando-se os fatores de validação descritos no item 3.7.1 deste regulamento, onde pilotos ainda no ar terão sua posição de distância apurada no momento do deadline, acrescida do bônus de altura.

Caso este deadline não tenha sido estipulado pela Comissão Técnica ou Diretor da Prova no briefing do dia, por convenção se adotará o horário do pôr do Sol, mas nesse caso não há bônus de altura para pilotos no ar. Pelas normas internacionais para voo visual, ao pôr do sol todos os pilotos deverão estar pousados. Pilotos no ar após esse horário terão sua pontuação zerada na prova.

---

## **4 - RECLAMAÇÕES, PROTESTOS E APELAÇÕES**

Qualquer piloto que julgar ter sido prejudicado por outros pilotos, bem como pelo Regulamento vigente, poderá formalizar uma Reclamação ou mesmo um Protesto à decisão do fato reclamado.

As Reclamações, Protestos e decisões relacionadas devem ser, tão logo recebidas, divulgadas no quadro de informações oficiais do evento, sendo o momento (data e horário) de recebimento e/ou publicação, claramente registrado pela Organização em cada documento, para efeito de contagem de prazos.

Não cabem quaisquer Reclamações ou Protestos por desconhecimento da prova ou falta de comprovação do vôo através do GPS.

### **4.1 Reclamações**

A finalidade de uma Reclamação é obter uma correção do ato ou fato sem a necessidade de fazer um Protesto.

As Reclamações devem ser feitas por escrito, e devem ser entregues ao Diretor de Prova que decidirá sobre as mesmas e as tratará com prontidão.

As Reclamações quanto ao Regulamento serão aceitas ANTES do início da primeira prova.

Quaisquer outras Reclamações referentes à prova do dia, à resultados e à atitude de outros pilotos, serão recebidas em um prazo máximo de 2 (duas) horas após a divulgação do resultado do dia em questão, e no máximo 20 (vinte) minutos para o último dia de prova da competição.

Nota: É considerado como resultado válido aquele publicado no site da competição/CBVL e/ou no QG.

### **4.2 Protesto**

Se o reclamante (ou qualquer participante do evento impactado por uma Reclamação) não estiver satisfeito com a decisão do Diretor de Prova, ele terá o direito de protestar, desde

que efetuado por escrito, e acompanhado de uma taxa de protesto no valor de R\$ 250,00 (duzentos e cinquenta reais), em dinheiro.

Esse Protesto será julgado por uma Comissão de Protesto, composta por 3 (três) pessoas escolhidas entre os membros que compõe o Staff Técnico da competição (Apurador, Coordenador de Segurança, Coordenador de Resgate, Coordenador de Decolagem), membros da Diretoria da CBVL e/ou pilotos experientes presentes ao evento e que não estejam participando da competição.

No ato da confirmação das inscrições, antes do primeiro dia de competição, serão apresentados pela Organização os nomes dos 3 (três) integrantes titulares desta Comissão de Protesto e de mais 3 (três) outros suplentes, para o caso da impossibilidade de algum titular.

Os Protestos devem ser encaminhados ao Diretor de Prova no prazo máximo de 2 (duas) horas após a publicação da decisão relativa à Reclamação, e 20 (vinte) minutos quando a decisão de Reclamação (publicada após apuração) for no último dia do evento.

O Diretor de Prova deverá complementá-lo com sua opinião e o Protesto será julgado pela Comissão de Protestos.

Esta Comissão será soberana e decidirá pela execução ou não do objeto protestado.

Esta Comissão também decidirá pelo possível reembolso da taxa de protesto.

## **4.3 Apelação**

Qualquer piloto participante da competição poderá apresentar um recurso à decisão de um Protesto.

A Apelação deverá ser feita por escrito, enviada ao endereço eletrônico (e-mail) da CBVL, num prazo de 7 (sete) dias, juntamente com o depósito de uma taxa de R\$ 500 (quinhentos reais) acompanhada dos documentos relevantes ao caso.

Um Comitê Recursal da CBVL tratará do recurso e poderá decidir reembolsar a taxa de apelação.

Essa comissão será composta pelo Presidente da CBVL, pelo Diretor Técnico de Asa Delta, por 2 (dois) membros do Conselho Técnico e presidida pelo Conselheiro Jurídico da CBVL, nenhum deles pertencendo às partes envolvidas.

O Presidente da CBVL e o Diretor Técnico de Asa Delta terão apenas uma voz consultiva.

Este Comitê Recursal tem todo poder para tomar a decisão final, dando amplo direito de defesa e participação às partes.

---

# 5 - PENALIDADES

É de inteira responsabilidade do piloto inscrito no campeonato ler e tornar-se ciente de todas as regras contidas neste Regulamento, submetendo-se às penalidades nele contidas.

Um competidor pode ser penalizado ou desclassificado da competição, de acordo com o que deu causa a pena.

Para situações não previstas neste Regulamento, o Diretor de Prova tem o poder de aplicar ou enquadrar a penalidade que julgar pertinente.

## 5.1 Report back

Primeiro atraso na realização do report back - Advertência;

Reincidência ou não realização do report back- Perda de 100 pontos da melhor pontuação do piloto na competição;

Não realização de report back que motive desnecessárias operações de busca e resgate - Cobertura dos possíveis custos existentes e exclusão da competição.

## 5.2 Decolagem

Não respeitar o local de montagem e/ou corredor de decolagem:

Primeira - Advertência;

Segunda - 200 pontos na maior pontuação da etapa;

Terceira - Exclusão da prova do dia;

Quarta - Exclusão da competição.

5.2.2 Decolar em rampa não autorizada pela organização:

Primeira - desclassificação da prova do dia;

Segunda - Exclusão da competição.

## 5.3 Regras de tráfego aéreo

O piloto que colocar em risco a sua própria segurança ou a de terceiros, poderá perder 100 pontos da sua melhor pontuação na competição, ou ser desclassificado da competição, de acordo com a gravidade da situação, por avaliação do Diretor de Prova ou da Comissão de Segurança.

## **5.4 Espaço Aéreo Controlado**

Os organizadores deverão especificar na sua Regulamentação Local ou no briefing, o espaço aéreo controlado ou outras áreas onde o voo é proibido ou restrito.

Tais áreas deverão ser marcadas em mapas publicados e fornecidos como arquivos de formato Openair.txt, para exibição nos instrumentos de voo e verificação de pontuação.

Pilotos cujo tracklog chegue entre 100 a 70 metros verticalmente ou horizontalmente próximo da fronteira do espaço aéreo proibido - penalidade linear gradativa, de "0" (zero) a 10% (dez por cento) dos pontos do piloto na prova, para cada ocorrência.

Quando o tracklog do piloto registrar de 70 a 0m da fronteira da área proibida, vertical ou horizontalmente: penalidade linear gradativa, de 10 (dez) a 100% (cem por cento) dos pontos do piloto na prova do dia, para cada ocorrência.

## **5.5 Voo em nuvens**

O piloto terá seus pontos do dia zerados, podendo haver a exclusão da competição numa reincidência.

## **5.6 Circulação contrária em térmicas antes do start**

Piloto circulando em sentido contrário nas térmicas antes do start, caso identificado pelo Diretor de Prova ou protestado por outros competidores:

Primeira - Advertência;

Segunda - pontos do dia zerados;

Terceira - exclusão da competição.

Ver condições especificadas no parágrafo 2.6.1.

## **5.7 Rastreadores CBVL – Sistema Live Tracking (quando em uso)**

Voar sem o Live Tracking:

Primeira - após apresentar o instrumento, sofrerá uma penalidade de 10% (dez por cento) dos pontos do dia;

Segunda - será considerado como "não voou" (DNF).

Não devolver o Live Tracking ao fim do dia de voo - o piloto não terá seu nome na pontuação do dia até que devolva o Rastreador.

Não devolução do Live Tracking: conforme “Termo de Responsabilidade” assinado na confirmação das inscrições - pagar à CBVL o valor de reposição do equipamento.

## **5.8 Atraso na marcação de voo**

Não realizar a marcação do voo no intervalo de horário estabelecido no briefing do dia, sem justificativa:

Perda de 10% (dez por cento) da pontuação do dia.

## **5.9 Atitude Antidesportiva**

Primeira - 100 pontos na melhor pontuação na competição;

Segunda - desclassificação da prova do dia;

Terceira - exclusão da competição.

Nota: A depender do grau da atitude antidesportiva, o Diretor de Prova tem a prerrogativa de aplicar a pena máxima já na primeira ocorrência, sem prejuízo de possíveis penas posteriores aplicadas pela Diretoria Técnica da CBVL.

### **5.9.1 Ajuda Externa a competidores**

Qualquer tipo de ajuda na localização de térmicas, direção e intensidade do vento e navegação em geral, no decorrer da prova, por pilotos que não estejam participando da competição, é uma atitude antidesportiva passível de punição pela organização.

Obs.: Ajuda externa para informação das condições de vento e particularidades do solo para piloto em procedimento de pouso é considerada ajuda de segurança e é permitida.

Nota: Usar informações do Live Tracking como ajuda estratégica aos competidores é considerado comportamento antidesportivo.

---

# **6 - COMPENSAÇÃO**

O piloto que pouso ou limite seu voo especificamente para ajudar um piloto ferido ou supostamente ferido receberá pontos de compensação.

Essa compensação será avaliada pelo Diretor de Prova de acordo com a posição do piloto no momento do pouso e quais os resultados que ele poderia ter alcançado na prova do dia. Seguir orientação da FAI.

Caso esta avaliação não seja possível, por exemplo, se o pouso ocorreu no início da prova, a classificação do piloto nas provas anteriores (ou, eventualmente, nas próximas provas) será tomada em consideração, adotando-se uma média entre as posições obtidas, à medida que a competição avance.

---

## **7 - RASTREADORES CBVL E APURAÇÃO DOS RESULTADOS**

### **7.1 Live Tracking CBVL**

A CBVL fornecerá um Rastreador, Sistema Live Tracking, para cada competidor, possibilitando o acompanhamento ao vivo do voo.

Diariamente na rampa, cada competidor deverá retirar seu Rastreador (já ligado) junto à Organização. Ao ser ligado, acenderá um led Amarelo indicando que o aparelho está à procura do sinal da rede celular. Após cerca de um minuto começará a piscar o led Verde com a indicação que o sinal já foi encontrado. Em seguida acenderá o led Azul. Com isso o aparelho estará em funcionamento para gravar e transmitir a posição do piloto durante a prova.

O competidor que não levar seu Rastreador em voo será penalizado em 10% dos pontos do dia. Em caso de reincidência será considerado como “não voou” (DNF) naquele dia e não marcará pontos, mesmo mediante a apresentação do GPS (ver seção Penalidades).

O aparelho deverá ser colocado em seu equipamento, em local que possibilite a comunicação via satélite e via rede de celulares, podendo o mesmo ser instalado dentro do harness, desde que não fique muito “escondido”. Não colocar o rastreador dentro da vela da asa, pois isso pode causar anomalias na medição barométrica de altitude.

Cada piloto poderá checar antes da decolagem, através da página oficial do evento, se seu Tracker está transmitindo corretamente ou não.

O aparelho deverá permanecer ligado até sua entrega no QG, transportado em local que possibilite sua conexão, via satélite e celular, para que a organização possa se certificar da posição de todos os pilotos da competição.

---

## **OBSERVAÇÕES:**

l) Em alguns pontos do voo, a cobertura de telefonia celular é deficiente. Nestes locais, a posição dos pilotos fica congelada, porém seu tracklog continua sendo armazenado no

equipamento, sendo transferido INTEGRALMENTE no primeiro sinal de celular captado pelo aparelho.

II) Na posse do piloto, o rastreador deverá permanecer ligado mesmo após o voo, até sua entrega no QG, onde será carregado pela organização para uso no dia seguinte. Esta medida permite à organização se atualizar a todo momento sobre a posição de cada piloto, confirmando se o mesmo está Ok e se já foi resgatado.

III) O Live Tracking da CBVL, não substitui o SPOT ou rastreador via satélite, pois não possui envio de dados via satélite, mas sim via celular GSM, podendo não funcionar em determinados locais sem a cobertura de celular.

---

## **ATENÇÃO:**

O botão SOS do Tracker NÃO ESTÁ EM USO. Em caso de emergência, o piloto deverá UTILIZAR O BOTÃO SOS do SPOT, caso o tenha, ou usar a Frequência de Emergência e outros meios indicados pela organização.

Nota: A divulgação pública do voo ao vivo terá um atraso de 5 minutos, mais o tempo correspondente ao intervalo entre os starts, para provas com múltiplos starts. Para qualquer outro tipo de prova (ex.: race com único start ou elapsed time) o atraso na divulgação das posições será de 15 (quinze) minutos. Apenas o Diretor de Prova, o Coordenador de Segurança e o Apurador terão acesso às posições em tempo real. A eles é proibido transmitir essa informação a qualquer pessoa, exceto para missões de procura e resgate no caso de alguma emergência.

## **7.2 Apuração**

A comprovação do voo e dos objetivos executados será feita pelo sistema Live Tracking CBVL e/ou por GPS, em horário e local pré-estabelecido no briefing do dia (QG).

Quem não fizer a marcação do voo no intervalo de horário estabelecido no briefing do dia, a cada atraso não justificado ou omissão de marcação, perderá 10% (dez por cento) da prova do dia (ver seção Penalidades).

Na apuração dos voos, em se tratando do uso do Sistema Live Tracking da CBVL, o envio dos dados será automático e a apuração será feita à distância, tendo o piloto a única e exclusiva obrigação de devolver o equipamento ao final do dia de prova, onde serão informados da confirmação ou rejeição do voo através do Sistema Live Tracking.

Um piloto que não retornar o rastreador pode não ter seu nome exibido na pontuação do dia até que faça a devolução dele.

Em caso de rejeição, dúvidas quanto ao voo registrado no Live Tracking, ou mesmo a apuração feita por GPS, o piloto deverá entregar seu GPS para análise, que será prontamente devolvido.

É obrigação do piloto verificar se o seu aparelho GPS pessoal está operacional com relação à carga de bateria, recepção de sinal, entre outros, inclusive mediante a possível falha do sistema Live Tracking.

Caso necessário, o piloto poderá apresentar o GPS pessoal de backup para confirmação.

Para comprovação do voo é permitido a utilização simultânea do GPS principal e backup. Apesar do uso dos rastreadores ser obrigatório, o aparelho do piloto é a fonte primária para a comprovação dos voos, sendo responsabilidade do piloto apresentar um tracklog válido em caso de falha do sistema de rastreadores.

Em hipótese alguma o Mark+Enter poderá validar um ponto de contorno.

### **7.2.1 Do apurador**

O campeonato terá um apurador principal. A este apurador principal cabe introduzir os tracklogs no programa de apuração do campeonato (Etapa) e gerar os respectivos resultados (Etapa, Ranking Brasileiro categorias Open e Sport, e Ranking Seleção Brasileira Open e Sport). O apurador principal, contratado pelo organizador do evento, poderá passar por avaliação da Diretoria Técnica de Asa Delta da CBVL. Este apurador não precisará estar presente no local do campeonato. A apuração poderá ser feita remotamente e os resultados postados remotamente.

Caso o apurador principal não esteja no local do campeonato, a organização deverá ter um assistente de apuração. Este assistente irá gerenciar todo o sistema de tracker do campeonato. Como, por exemplo: recolher, carregar e distribuí-los. O assistente de apuração será também o responsável pelo “upload” dos waypoints, espaços aéreos (e qualquer outra informação pertinente) nos instrumentos de voo dos pilotos. Ao assistente cabe ler instrumentos caso se faça necessário.

## **7.3 Distância voada**

No caso do não cumprimento de um objetivo, a distância voada será considerada como o ponto mais próximo que o piloto tiver chegado do Goal, considerando a rota otimizada.

O piloto que decolar e não marcar seu voo dentro do horário estipulado, caso não apresente justificativa, terá sua pontuação do dia considerada como distância mínima.

O piloto que decolar, fato comprovado pelo Staff técnico da competição, e tiver problemas no seu tracklog, após checado todos os seus instrumentos, receberá a pontuação de “distância mínima” no dia.

## **7.4 Pontuação e Fórmula GAP**

É OBRIGATÓRIO a utilização da versão mais atualizada (exceto versões em teste) da fórmula GAP, a mesma utilizada na apuração das competições FAI Cat.1 mais recentes na Asa Delta.

A pontuação e o fator de validade das provas obedecerão ao critério do sistema GAP, conforme normas publicadas pela FAI, sendo:

Os parâmetros “nominal distance” e “nominal time” da fórmula GAP serão fixados antes de cada etapa e ficarão inalterados até o fim da etapa. Sendo os da categoria Open necessariamente maiores que os da Sport. Estes parâmetros terão os seguintes valores MÍNIMOS para que as provas sejam validadas:

I) Nominal Distance - 55 km (Open);

II) Nominal Time - 1h45 min. (Open).

A comissão de prova da etapa, com o auxílio da diretoria técnica da CBVL, poderá calibrar para MAIS os parâmetros, caso a condição meteorológica para a semana da etapa permita, e apresentará ao Diretor de Prova os parâmetros definidos antes do início da etapa.

Para a categoria Open, o parâmetro “percentual de pilotos no Goal” será de 30% (trinta por cento), e a “distância mínima” será de 10 Km.

Para a categoria Sport, o parâmetro “percentual de pilotos no Goal” será de 50% (cinquenta por cento), e a “distância mínima” será de 5 Km.

## **7.5 Critério de desempate na pontuação da etapa**

- I) Em caso de Goal, quem tiver chegado mais vezes em melhor colocação;
  - II) Maior somatória de pontos de liderança.
- 

# **8 - GPS**

Por padrão, deve-se usar as coordenadas do GPS no formato hddd.ddddd, WGS84.

## **8.1 Modelos aceitos**

Apenas serão aceitos os modelos de GPS que gravem o componente de altitude no tracklog em 3D.

Pilotos com GPS com entradas USB não necessitam trazer seus cabos de comunicação.

Pilotos que tenham outros modelos deverão trazer seus cabos na marcação de voo.

Quaisquer outros modelos, inclusive celulares, deverão ser apresentados previamente ao apurador da competição no ato da inscrição, que poderá ou não permitir a sua utilização para comprovação de voo.

## **8.2 Validade dos dados**

Para ser considerado válido, o tracklog do GPS deverá conter o percurso completo do piloto na prova, sem interrupções maiores que 300 (trezentos) segundos;

Todos os pontos deverão apresentar marcação de data e hora válidas e consistentes com os demais pontos.

São considerados pontos contínuos aqueles que não têm mais do que 30 (trinta) segundos de diferença ao seu antecessor.

---

## **9 - RANKING**

Para a definição do Ranking Campeão Brasileiro 2026, nas categorias Open e Sport, haverá um descarte de 25% (vinte e cinco por cento) do total de provas válidas no ano.

Para a definição do Ranking Seleção Brasileira (acumulado de 2 anos, 2025/2026) nas categorias Open e Sport, haverá um descarte de 33% (trinta e três por cento) do total de provas válidas no acumulado de 2 anos (2025/2026).

O número exato de descartes será calculado por arredondamento matemático do número obtido pela aplicação dos 25% (campeão brasileiro) e 33 % (seleção brasileira) sobre o número de provas válidas no ano. Ficando os arredondamentos como na tabela abaixo:

01 ou 02 provas válidas - nenhum descarte;

03 a 05 provas válidas - 1 (um) descarte;

06 a 09 provas válidas - 2 (dois) descartes;

10 provas válidas - 3 (três) descartes.

### **9.1 Desempate no Ranking**

Em caso de empate ao final do circuito, o critério de desempate será a soma dos leading points dos voos que contaram para o ranking dos pilotos empatados.

---

# 10 PREMIAÇÃO

Todas as categorias devem premiar com troféus pelo menos as 3 (três) primeiras colocações.

Para a etapa, a CBVL sugere uma premiação MÍNIMA de R\$5.000,00 (cinco mil reais) para a categoria Open, e R\$1.000,00 (mil reais) para a categoria Sport. Do valor total da premiação oferecida pelo organizador, será obedecida uma distribuição proporcional ao número de inscritos em cada categoria. Exemplo (hipótese), premiação total de R\$ 10.000,00 (dez mil reais), com 40 inscritos na categoria Open, e 10 na Sport, então  $\frac{4}{5}$  do total (R\$ 8.000,00) será destinado à premiação da categoria Open, e  $\frac{1}{5}$  (R\$ 2.000,00) para a categoria Sport, respeitando o mínimo sugerido para cada categoria (R\$ 5.000,00 para Open e R\$ 1.000,00 para Sport).

Será obedecido também o percentual do valor TOTAL de cada categoria (Open e Sport) a ser recebido pelo piloto, em função da classificação do pódio:

1° colocado, 50% do total;

2° colocado, 30% do total;

3° colocado, 20% do total.

Exemplo (hipótese) de premiação mínima - Open:

1° colocado - troféu + R\$ 2.500,00.

2° colocado - troféu + R\$ 1.500,00.

3° colocado - troféu + R\$ 1.000,00.

NOTA: Pilotos classificados entre os 05 (cinco) primeiros na etapa que, sem justificativa ou motivo de força maior, não comparecerem à cerimônia de premiação informada no briefing da última prova, terão seus pontos validados na etapa, mas NÃO nos respectivos rankings Brasileiro e Seleção (Open e Sport).

Não serão aceitas procurações para a representação do piloto.

São justificativas: motivos de saúde comprovados pelo piloto, ou de seus familiares, ascendentes, descendentes, irmãos ou cônjuge, ou impedimentos legais ou motivos de força maior conforme a lei.

A diretoria técnica de Asa Delta da CBVL, com a participação do organizador do evento, deliberará sobre a validade ou não das justificativas.

A premiação em dinheiro não recebida será revertida para um Fundo de Reserva da CBVL para a Seleção Brasileira Open no Mundial seguinte.

Após a publicação do resultado final com a divulgação do Campeão Brasileiro Open 2026 nos canais oficiais de comunicação da CBVL, o mesmo terá direito a uma premiação em dinheiro no valor de 3 (três) mil reais da Confederação.

## 10.1 Equipes

Durante a realização das etapas, PODERÁ haver classificação por equipes. Para tal, todos os pilotos participarão de uma equipe. Os pilotos poderão escolher uma equipe com no mínimo 3 (três) participantes. Pilotos que não escolherem uma equipe serão alocados em uma equipe pela organização. A pontuação da equipe em cada dia de prova é composta pelos 2 (dois) melhores voos de cada equipe, valendo para o resultado final da etapa o somatório de pontos, sem descartes.

## 10.2 Valor das Inscrições

O valor das inscrições não deve ultrapassar a quantia de R\$ 2.000,00 (dois mil reais).

---

# 11 - SELEÇÃO BRASILEIRA

A Seleção Brasileira Open para eventos FAI categoria 1 será composta pelos 6 (seis) melhores colocados do ranking acumulado nos últimos 2 anos (2025/2026).

Os pilotos selecionados deverão confirmar sua participação no evento e qualificação no ranking FAI, com toda documentação em dia, no mínimo 6 (seis) meses antes do início do Mundial.

A não confirmação de qualquer piloto qualificado para a seleção abrirá o convite para os próximos do ranking.

Se um piloto integrante da Seleção Brasileira que confirmou a inscrição e a participação em Campeonato categoria FAI 1 (mundiais, continentais), abandonar, não comparecer na competição sem justificativa, ou apresentar atitudes antidesportivas, será penalizado. A penalidade será a exclusão do piloto de todos os campeonatos FAI categoria 1 por dois anos seguidos até o final do segundo ano.

São justificativas: motivos de saúde comprovados pelo piloto, ou de seus familiares ascendentes, descendentes, irmãos ou cônjuge, ou impedimentos legais ou motivos de força maior conforme a lei.

A Diretoria Técnica de Asa Delta e o Colegiado de Atletas deliberarão sobre o assunto.

Para categoria Sport serão consideradas as últimas 2 (duas) etapas de eventos Nacionais (Campeonato Brasileiro), 6 (seis) meses antes do evento FAI 1. O RANKING SELEÇÃO BRASILEIRA SPORT contará com descarte de 25%, na soma das duas etapas.

## 11.1 Ranking Seleção Brasileira (R.S.B.)

No biênio 2025/2026, o ranking será progressivo, utilizando as etapas do campeonato brasileiro 2025, a etapa do campeonato brasileiro de 2026, e o resultado do campeonato Pré mundial 2026, sendo atualizado ao final de cada etapa do campeonato brasileiro, e definido após a realização do Pré Mundial de Andradas 2026.

Todas as provas de etapas de campeonato brasileiro e do Pré Mundial serão usadas para o cálculo do ranking com o peso 1 (um).

Os pilotos poderão substituir 1 (uma) prova do R.S.B. por outra prova válida em campeonatos FAI categoria 1 ou categoria 2 (nacional ou internacional) que tiverem participado no período coberto pelo ranking (R.S.B.). No caso de prova a ser substituída proveniente de evento cat. 2 NACIONAL (ex, campeonatos estaduais ou eventos open regionais), essa só será aceita se o evento em questão tiver utilizado NO MÍNIMO OS MESMOS PARÂMETROS GAP DAS ETAPAS DO CAMPEONATO BRASILEIRO.

A prova FAI Cat. 1 e/ou Cat. 2 a ser substituída, deverá também respeitar o período desde a primeira etapa considerada para o Ranking Seleção Brasileira (R.S.B.) até a realização do Pré Mundial, utilizado para o fechamento do ranking 2025/2026.

Para o Ranking Seleção Brasileira, poderá ser substituída apenas 1 (uma) prova.

Os pontos vindos de uma prova de campeonato FAI 2 NACIONAL serão multiplicados por um fator 0.90 (ou noventa por cento). Pontos de prova de evento FAI 2 INTERNACIONAL serão multiplicados por um fator 0,95 (ou noventa e cinco por cento). E os pontos de evento FAI 1, o fator de multiplicação será 1 (ou seja, a mesma nota obtida no evento FAI 1).

É responsabilidade do piloto apresentar a pontuação da prova (do ranking oficial da CIVL) a ser utilizada na substituição, antes de cada etapa do campeonato brasileiro. É necessária a apresentação da pontuação completa da prova, com o score do piloto.

A comprovação deve conter um endereço na internet que contenha o documento digital (.doc, .pdf...).

Casos omissos serão decididos pela Diretoria Técnica de Asa Delta da CBVL. (Enviar o link do evento e dos resultados para o email ...contato@cbvl.esp.br... além de indicar a prova selecionada para a substituição).

## 11.2 Da determinação do Campeão Brasileiro 2026

Ao final da Etapa única de Baixo Guandu - ES, o título de Campeão Brasileiro 2026 será concedido para a categoria Open (considerando apenas os pilotos filiados a CBVL) e para a categoria Sport.

---

# 12 - DISPOSIÇÕES GERAIS

Dúvidas ou assuntos não abordados neste regulamento serão analisados e julgados pela Diretoria Técnica da CBVL, dando cumprimento aos regulamentos da FAI/CIVL, Sporting Code, Section 7 e 7A.

Assuntos relacionados especificamente ao evento serão julgados pelo Diretor de Prova que, de acordo com a matéria, deverá ter o respaldo das Comissões Técnica e de Segurança, e da Diretoria Técnica da CBVL.

Os organizadores do evento, bem como as pessoas sob seus comandos, eximem-se de quaisquer responsabilidades por imperícias e/ou acidentes que porventura venham a ocorrer com os pilotos ou provocados por eles a terceiros.

Os pilotos assumem seus próprios riscos.

Os pilotos autorizam a filmagem e fotografia de todos os seus voos, treinos e solenidades e o uso dessas imagens para, e somente para, propaganda, promoção e publicidade do evento.

Os pilotos autorizam também a divulgação dos tracklogs de todos os seus voos.

Rio de Janeiro, 21 de fevereiro de 2026.