



REGULAMENTO TÉCNICO E DESPORTIVO – 2009

CAPÍTULO I

Do RallyAir - Campeonato Brasileiro de Rally Aéreo

Art. 1 – Definição

O CAMPEONATO BRASILEIRO DE RALLY AÉREO *RallyAir 2009* será composto por 5 etapas de competição aérea de precisão e regularidade, e será regido pelo presente regulamento assim como aditamentos e calendário a serem divulgados no site oficial da prova: www.rallyair.com.br

Art. 2 – Responsabilidades

2.1. O ato da inscrição para a prova implica na declaração dos concorrentes (comandante, navegador, tripulantes e seus responsáveis legais), assumindo a responsabilidade por seus próprios atos e todos os riscos da aeronave e equipamentos, consigo ou com terceiros, **ISENTANDO** todos os Promotores, Organizadores do *Rallyair*, a CRAB e os patrocinadores, de quaisquer danos ou acidentes, independente do tipo ou natureza, que possam ocorrer antes, durante ou depois do evento.

Os pilotos e aeronaves deverão respeitar todas as normas e regulamentos aeronáuticos, as regras de voo e de tráfego aéreo, e as exigências da ANAC, referente a documentos da tripulação e aeronaves.

Art. 3 – Cancelamento da prova

3.1. A comissão organizadora reserva-se ao direito de cancelar o evento no dia que antecede a prova até as 10:00 h da manhã por motivo de impossibilidades atmosféricas e/ou motivos de força maior.

Art. 4 – Supervisão / Homologação

O *RallyAir* – Campeonato Brasileiro de Rally Aéreo é homologado e supervisionado pela CRAB – Confederação Brasileira de Rally Aéreo.

Art. 5 - Aeronaves Admitidas

5.1. Serão admitidas aeronaves de todos os modelos independente do ano de fabricação e modelo, divididas em categorias de acordo como segue:

- **14 BIS**
- **DEMOISELLE**
- **CATALINA**
- **P-47 Senta a Pua**
- **T-6**
- **DC3 Correio Aéreo Nacional**
- **Tucano AFA**

5.2. Poderão ser criadas novas categorias a critério da organização.

5.3. O concorrente deverá se apresentar com os adesivos fixados na aeronave nos locais determinados pela organização.

5.4. As equipes receberão o nome de um dos patrocinadores oficiais do campeonato. Exemplo: Equipe (NOME DO PATROCINADOR / Nome da equipe)

5.5. Se a categoria não completar 5 aeronaves, os inscritos migrarão pra categoria mais semelhante conforme decisão dos Comissários Desportivos.

Art. 6 – Inscrições e Velocidade de Largada

6.1. Cada aeronave, além do pagamento de sua inscrição entregará na secretaria de prova 30 kg de alimento não perecível para fins de doação a entidades beneficentes.

6.2. Cada equipe deverá informar, na secretaria de prova, qual velocidade a aeronave vai utilizar para percorrer o primeiro Trecho Navegado. As velocidades devem ser expressas em km/h e em números inteiros múltiplos de 10. Os demais trechos serão informados pela organização da prova.

6.3. Quando previsto variações de velocidade em porcentagens, serão desconsiderados os algarismos após a vírgula. Por ex.: +5% de 210 km/h = 220,5 km/h, considera-se 220 km/h

6.4. O campeonato será aberto para participantes de qualquer nacionalidade desde que devidamente documentados conforme a legislação brasileira.

Art. 7 – Concorrentes

7.1. Cada equipe é composta por 3 integrantes:

Piloto - Tripulante responsável pela operação da aeronave, desde seu acionamento ao corte dos motores.

Navegador - Responsável primário pela navegação da aeronave.

Capitão (Team Manager) – É o responsável desportivo da equipe. No vôo supervisiona e auxilia principalmente a navegação e tempo de vôo, incluindo a estratégia da equipe.

Tripulante(s) Extra(s) - Não existe um número limite de tripulantes extras, respeitando a capacidade da aeronave, que pode ser um membro convidado da equipe ou da organização, imprensa, autoridade, familiares ou amigos da equipe, sendo obrigatório que TODOS assinem o Termo de Isenção de Responsabilidade em favor dos Organizadores da Prova, participando das etapas por sua própria conta e risco.

7.2 Nas aeronaves com apenas 2 lugares, a função de Team Manager deverá ser assumida por um dos integrantes.

Art. 8 – Premiação – A premiação e/ou troféus de cada etapa serão informados no site, briefing e/ou edital.

Art. 9 – Direitos de publicidade

9.1. Os organizadores do *RallyAir* são as únicas autoridades que permitem qualquer tipo de publicidade com respeito à prova. Os concorrentes, membros da organização, todos os demais participantes e/ou envolvidos com o evento autorizam o uso de sua imagem, cinética e eletrônica, para fins comerciais, editoriais, promocionais e publicitários.

Art. 10 – Pontuação

10.1 No decorrer do campeonato qualquer concorrente (piloto, navegador, capitão) pode, em cada uma das etapas, inscrever-se em categorias diferentes.

10.1.1 Os concorrentes obtêm pontuação conforme a categoria em que participam nas etapas.

10.1.2 Ao longo do campeonato cada concorrente pode obter pontuação em mais de uma categoria, mas nunca somando os pontos de categorias diferentes.

10.2. Para o campeonato, serão atribuídos pontos individualmente a cada um dos integrantes das equipes conforme segue:

Classificação:

- 1º - 10 pontos
- 2º - 9 pontos
- 3º - 8 pontos
- 4º - 7 pontos
- 5º - 6 pontos
- 6º - 5 pontos
- 7º - 4 pontos
- 8º - 3 pontos
- 9º - 2 pontos
- 10º - 1 ponto

10.3. No final do Campeonato serão atribuídos os títulos de CAMPEÃO e VICE-CAMPEÃO BRASILEIRO DE RALLY AÉREO por categoria, ao Piloto, ao Navegador e ao Capitão.

10.4. Será declarado Campeão o competidor que obtiver o maior somatório de pontos de acordo com a tabela acima nas 5 etapas, descartando seus 2 piores resultados (N-2). Em caso de haver 4 ou etapas, será descartado o pior resultado (N-1).

CAPÍTULO II DO REGULAMENTO DAS ETAPAS

Art. 11 - Características da prova

Os participantes devem cumprir o roteiro fornecido pelos dirigentes da prova inserida no GPS e instruções da direção de prova. O objetivo é percorrer todos os trechos, em ordem cronológica, cumprindo as velocidades médias informadas bem como os tempos de deslocamento.

11.1. O uso de cartas aeronáuticas de vôo é obrigatório a todos os participantes, cabendo aos pilotos a escolha dos níveis apropriados ao relevo durante todo o trajeto.

Art. 12- Siglas e Termos

- NAV - Navegação de precisão de tempo
- CCC - Cálculo de Consumo de Combustível
- PP - Pouso de Precisão
- Site– É a Home Page oficial www.rallyair.com.br
- TJD – Tribunal de Justiça Desportiva
- PC – Ponto de Cronometragem
- T – Trecho
- Vel - Velocidade
- Des – Trecho de Deslocamento e Segurança
- Dis - Distância

Art. 13 – Ordem de Largada

13.1. Os concorrentes terão sua ordem de largada determinada pela organização, preferencialmente largando primeiro as categorias de performance mais “rápidas” e assim por diante.

Art. 14 - Penalidades

14.1. Será desclassificada a equipe, não sendo atribuídos pontos a qualquer dos seus elementos, quando:

14.1.1. Trocar ou substituir os tripulantes inscritos por outros, quando tal fato não for comunicado à organização por escrito, com o nome dos integrantes, até 30 minutos antes da largada.

14.1.2. Desacatar as decisões das autoridades e diretores de prova.

14.1.3. Apresentar informações incorretas ou falsas em sua ficha de inscrição.

14.1.4. Promover atitudes ou atos anti-desportivos contra outra equipe ou contra a organização das etapas.

14.1.5. Desrespeitar a legislação da ANAC.

14.1.6. Indisciplina ou desrespeito com autoridade e diretores de prova.

14.1.7. Ingerir bebidas alcoólicas durante a prova.

14.2. Será penalizada na pontuação final a equipe que:

14.2.1. Não tiverem afixadas na sua aeronave, nos locais pré-estabelecidos, os adesivos dos patrocinadores do evento: 600 pontos.

14.2.2. Apresentar adesivos de patrocinadores particulares, nas áreas destinadas à dos adesivos dos patrocinadores do evento durante o decorrer da prova conforme ponto anterior: 600 pontos.

14.3 - Penalidades Especiais

14.3.1. A equipe ou integrante desta que não estiver usando a camiseta e/ou boné promocional durante a premiação, reuniões e briefing, perderá o direito aos prêmios, mas não perderá os pontos da prova.

Art. 16 - Posto de Cronometragem

16.1. Os PCs serão dispostos pelo trajeto, em locais não divulgados, nos trechos de Regularidade com Navegação (Nav). Poderá haver PCs de Passagem nos trechos em Deslocamento (Des), mas apenas para averiguação quanto ao corte de trajeto por parte das equipes.

16.2. Valerá somente a anotação de primeira passagem da aeronave no PC, não sendo considerada a segunda ou terceira passagem, caso ocorra.

16.3. Será penalizada a aeronave que voar em sentido contrário numa distância mínima de 1000 metros sobre o traçado do roteiro e no PC e não será registrado o seu tempo.

16.4. Deverão ter no mínimo 10 PCs de tempo ou passagem, para validação da etapa.

16.5. Os Gates são linhas imaginárias, perpendiculares ao trajeto, com comprimento de 1000m, onde se localizam, no meio, os PC's, ou seja 500 metros pra cada lado.

Art. 18 - Sistema de Rastreamento por Satélite

18.1. A apuração será feita através de equipamentos de rastreamento por satélite.

18.2. Como o rastreamento por satélite será utilizado para a apuração dos resultados da prova, a sistemática de apuração será a seguinte:

18.2.1. Coletores de dados tipo Rastreador via satélite (GPS).

18.2.3. O(s) equipamento(s) será(ão) fornecido(s) pela organização antes da largada da prova e deverá(ão) ser instalado(s) no(s) local(is) indicado(s), conforme as instruções fornecidas.

18.2.4. A organização informará o número de equipamentos que deverão ser colocados obrigatoriamente em cada aeronave inscrita na prova. Poderão ser 1 ou 2 equipamentos por aeronave, sendo o segundo como back-up.

18.2.5. Não será necessária nenhuma instalação elétrica na aeronave.

18.2.6. O competidor deverá assinar um termo de responsabilidade, no momento da entrega do(s) equipamento(s) onde assume a total responsabilidade sobre o(s) mesmo(s). Caso o competidor não devolva o equipamento, em condições de funcionamento ao final do evento, independentemente do motivo (roubo, perda, danos propositais ou não, etc..) o mesmo deverá reembolsar o valor especificado no termo de responsabilidade para a organização.

18.3. Os dados de cada competidor serão coletados por um (ou mais) coletor(es) de dados GPS, conforme descrito no item 18.1., em todo trajeto da prova, desde a largada até a chegada. A apuração será realizada através dos dados coletados, entre eles: hora com precisão de segundos e posição geográfica (latitude e longitude).

18.4. O coletor de dados será removido na chegada do competidor. Se o aparelho não for devolvido em até 20 minutos além do horário ideal do final da prova (de cada competidor) o concorrente será desclassificado, sem direito a reclamação. Será da responsabilidade do competidor a devolução do(s) aparelho(s) mesmo após o prazo, caso contrário será cobrado o valor definido no termo de responsabilidade, nas condições do artigo 18.2.6. deste regulamento.

18.5. A coleta de dados será feita em segundos e através de interpolação alcançará a precisão de segundos. A interpolação será feita entre os dois pontos mais próximos anterior e posterior a linha de cada PC. Para efeito do cálculo de pontos perdidos o tempo será em segundos.

18.6. Critério de Descarte n-5%: No cálculo dos resultados será deduzido 5% dos piores PCs válidos de cada concorrente, arredondado para cima (ex: 68 PCs válidos, 5% = 3,4 , arredonda-se para 4 PCs).

18.7. Cada PC válido que constar na ficha técnica deverá ter as seguintes informações: categoria, trecho, medida (número inteiro em metros).

18.8. Pontuação: Para cada 1 (um) segundo de atraso: 1 ponto perdido. Para cada 1 (um) segundo adiantado: 1 ponto perdido.

Exemplos: 1 seg de atraso = 1 ponto perdido / 1 seg de adiantamento = - 1 ponto perdido.

O sinal (-) negativo representa o PC adiantado.

18.9. O PC ficará aberto 30 (trinta) minutos antes do horário ideal de cada competidor e fechará 30 (trinta) minutos após o horário ideal de cada competidor.

18.10. Só serão classificadas as equipes que concluírem pelo menos 50% dos PCs

Art.19 - Verificações técnicas, documentais e segurança

19.1. A aeronave deverá se apresentar com os adesivos fixados nos locais determinados pela organização, e em cumprimento com todas as normais de segurança, sendo excluídas as aeronaves que não estejam em conformidade.

19.2. É obrigatória estarem munidos dos documentos da aeronave, da carteira de identidade e habilitação para pilotagem e CCF – Certificado de Capacidade Física no caso do Piloto.

19.3. Caso a aeronave não esteja registrada em nome de um dos ocupantes, os mesmos deverão portar uma autorização assinada pelo proprietário, informando estar ciente do seu uso para competição.

19.4 Os Participantes são responsáveis pelas condições de pré-requisitos de suas habilitações e das condições da aeronave, medidas de segurança e devendo respeitar e atendendo as normas da ANAC.

19.5 No briefing, site e/ou edital serão fornecidos: as frequências de chamada e de escuta obrigatórias durante a prova, os telefones disponíveis em caso de emergências; os aeródromos de alternativa

19.6 Ao retornarem para pouso a separação entre as aeronaves são de responsabilidade dos pilotos.

19.7 Toda e qualquer aeronave que não puder regressar, deverá fazer contato com a Coordenação, via rádio (direto ou por ponte) ou telefonia, a fim de informar suas condições e previsões de regresso.

Art. 20 - Equipamentos de Navegação e Comunicação

20.1. Os modelos de GPS e/ou softwares da aeronave deverão ser compatíveis com o sistema adotado pela organização, conforme publicado no Site Oficial e/ou edital.

20.2. Todas as aeronaves deverão portar equipamento de comunicação bi-lateral de VHF.

20.3. Todas as equipes devem portar obrigatoriamente os cabos do seu GPS para conectar ao computador da organização.

Art. 21 - Cálculo de Consumo de Combustível CCC

21.1. O vencedor do CCC, aquele que chegar mais próximo do consumo previsto de combustível, deduzirá o maior percentual dos Pontos Perdidos da NAV.

21.2. Compete às equipes fazerem a previsão de consumo da prova. As aeronaves iniciarão a prova com os tanques cheios, e a aferição será ao final, com o abastecimento.

A pontuação será da seguinte forma:

1º Colocado – Deduz 10%

2º Colocado – Deduz 9%

3º Colocado – Deduz 8%

4º Colocado – Deduz 7%

5º Colocado – Deduz 6%

6º Colocado – Deduz 5%

7º Colocado – Deduz 4%

8º Colocado – Deduz 3%

9º Colocado – Deduz 2%

10º Colocado – Deduz 1%

11º Colocado – Deduz 0%

12º Colocado – Deduz 0%

21.3. Em caso de atraso na decolagem ou pouso por Decisão e/ou Autorização do Diretor de Prova e/ou por separação de tráfego, o competidor deverá fazer as seguintes previsões antes da prova:

21.3.1. Informar o número de litros que consumirá por minuto em solo e em vôo para futura correção no CCC por parte da Organização de Prova.

21.3.2. Havendo necessidade para fins de separação de tráfegos, será solicitado às aeronaves específicas que executem 360º em local afastado do circuito. Considerar-se-á 2 minutos para cada 360º que for necessário. Ao final da prova, a Organização de Prova efetuará o desconto de combustível do CCC respectivo ao tempo gasto em tal manobra.

Art. 22 - O Pouso de Precisão (PP)

22.1. O regulamento estará disponível no site e/ou edital da prova.

A pontuação será da seguinte forma:

- 1º Colocado – Deduz 10%
- 2º Colocado – Deduz 9%
- 3º Colocado – Deduz 8%
- 4º Colocado – Deduz 7%
- 5º Colocado – Deduz 6%
- 6º Colocado – Deduz 5%
- 7º Colocado – Deduz 4%
- 8º Colocado – Deduz 3%
- 9º Colocado – Deduz 2%
- 10º Colocado – Deduz 1%
- 11º Colocado – Deduz 0%
- 12º Colocado – Deduz 0%, assim sucessivamente

Em caso de empate, ambas as equipes serão beneficiadas pelo percentual maior, como o exemplo onde o 2º e 3º e 4º colocados empataram:

- 1º Colocado – Deduz 10%
- 2º Colocado – Deduz 9%
- 3º Colocado – Deduz 9%
- 4º Colocado – Deduz 9%
- 5º Colocado – Deduz 6%
- 6º Colocado – Deduz 5%, assim sucessivamente

O critério de desempate acima é válido ao CCC e também ao PP.

Art. 23 – Totalização dos pontos

23.1. Fórmula:

NAV – CCC – PP = Resultado

Exemplo:

Pontos perdidos na NAV: 1000

Colocação no CCC: 3º = 8% = 80

Colocação no PP: 8º = 3% = 30

1000 - 80 - 30 = 890 Pontos Perdidos

23.2. Se cancelar o PP e/ou o CCC valerá a pontuação da navegação pra apurar os vencedores.

23.3. Em caso de empate, o critério para desempate será a pontuação no último PC. Permanecendo o empate, usa-se a pontuação do penúltimo PC e assim sucessivamente.

Art. 24 - Autoridades de prova

24.1. Diretor de Prova e Diretores Adjuntos.

24.2. Diretor de cronometragem.

24.3. Comissários desportivos.

Art. 25 – Resultados

25.1. Compete às organizações a afixação de resultados provisórios após a conclusão da prova pelo último concorrente.

25.2. A organização deverá afixar no menor espaço de tempo possível as classificações definitivas depois de terminado o prazo de reclamações e a análise dos mesmos.

Art. 26 - Protestos, recursos e prazos

26.1. Quanto à planilha de roteiro – até 30 minutos após o horário ideal de chegada da aeronave.

26.2. Quanto à pontuação – até 15 minutos após a entrega da performance de passagem.

26.3. Quanto ao resultado – desde que tenha entrado com recurso em 1º instância, poderá até 30 minutos após o resultado final.

26.3.1. Para recorrer, o competidor pagará o valor equivalente a 50% (cinquenta) do salário mínimo. Caso o recurso seja deferido o valor será devolvido ao competidor.

26.4 Somente poderá formalizar protestos ou recursos, o Piloto, Navegador ou o Team Manager.

Art. 27 - Disposições Gerais

27.1. Todo o concorrente inscrito no RallyAir concorda com o presente regulamento, comprometendo-se a não levar qualquer reclamação a outro tribunal de justiça a não ser o TJD da Confederação de Rally Aéreo do Brasil.

27.2. O **RallyAir** reserva-se no direito de, com o consentimento da CRAB, alterar o presente regulamento ou até anular a Prova se a isso se vir obrigado por motivo de força maior, dando disso conhecimento a todos os concorrentes.

27.3. Os casos não previstos no regulamento serão julgados pelos Comissários Desportivos do RallyAir.

O presente regulamento foi elaborado pela **Comissão do RallyAir** e aprovado e homologado pela **CRAB**.

01 de outubro de 2009.

CRAB – Confederação de Rally Aéreo do Brasil