



**MANUAL GERAL PARA ORGANIZADORES DE ETAPAS
DO CAMPEONATO MINEIRO DE PARAPENTE 2025**

Versão 1.0 - 19 de dezembro de 2024 - FMVL

FINALIDADES

O Campeonato Mineiro de Parapente é uma competição aberta, com regulamento próprio, de acordo com as regras e procedimentos de voo estabelecidos pela Confederação Brasileira de Voo Livre (CBVL) e regulamentos da Federação Aeronáutica Internacional (FAI). A escolha das sedes das etapas é feita através de Edital publicado anualmente pela FMVL.

Homologadas como FAI 2, estarão abertas à participação de pilotos estrangeiros, limitando o número total máximo de 130 (cento e trinta) pilotos inscritos (a depender da capacidade da rampa proponente), sendo destas vagas 25% destinadas para pilotos de nacionalidade estrangeira. Propostas com um número maior de inscritos podem ser apresentadas, devidamente justificadas.

Os organizadores pretendentes deverão apresentar proposta e as enviar segundo Edital publicado pela FMVL no ano de 2024.

As Propostas serão analisadas pela Diretoria Técnica de Competições de Parapente da FMVL e serão apreciadas, votadas e divulgadas as vencedoras conforme as determinações do Edital.

RESPONSABILIDADE PELA ORGANIZAÇÃO DAS ETAPAS

As propostas vencedoras deverão indicar um responsável legal (pessoa física, pessoa jurídica do ramo desportivo, clube ou federação de voo livre, instituições aerodesportivas ou prefeitura).

É indispensável a anuência do Clube ou Associação local para realização do evento, além da anuência do proprietário/possuidor da rampa caso não seja o próprio Clube/Associação.

CONTRATO ENTRE AS PARTES

Após o aceite das disposições apresentadas na Proposta, o contrato contendo o compromisso de cumprimento do Manual Geral para Organizadores das Etapas do

Campeonato Mineiro será impresso, assinado e encaminhado à FMVL em até 30 dias após a divulgação do Calendário Oficial.

Qualquer uma das partes que solicite a rescisão deste contrato arcará com uma multa rescisória no valor de R\$ 10.000,00 (dez mil reais), a ser quitada em até 30 dias do ato da rescisão.

Em caso de falha do organizador por não cumprir a totalidade ou parte do seu dever acordado nos itens obrigatórios deste Manual, bem como no que foi apresentado em sua proposta, será aplicada multa no valor declarado na proposta referente a cada item não cumprido.

O não cumprimento dos deveres será atestado através de relatório produzido pela Diretoria Técnica de Competições de Parapente da FMVL, que será apresentado para o organizador em até 15 (quinze) dias após o encerramento do evento. O organizador terá 5 (cinco) dias para apresentar resposta justificando o não cumprimento dos itens ou comprovando seu cumprimento. Após, a Diretoria Executiva da FMVL dará o parecer final decidindo pela aplicação ou não da(s) multa(s), notificando o organizador para pagamento em até 10 (dez) dias, sob pena de pagamento juros de mora e correção monetária, além das custas com cobrança administrativa e/ou judicial, incluídos honorários advocatícios.

Em caso de desistência do organizador ou de não conformidade evidente constatada pelo Diretor Técnico de Competições de Parapente que inviabilize a realização do evento, outros prováveis interessados em organizar a etapa serão contatados pela Diretoria Técnica de Competições de Parapente da FMVL, que decidirá pela realização do respectivo evento em outro local. Caso contrário, o evento será considerado cancelado e será aplicada a multa prevista ao organizador.

ASPECTOS FINANCEIROS

O processo de inscrição e seleção dos pilotos será feito no sistema/website da CBVL, de acordo com as Regras e Regulamentos da competição, com início mínimo a 90 (noventa) dias do evento. Os valores correspondentes serão arrecadados pelo próprio organizador.

Sugere-se o uso de sistemas de pagamento que aceitam parcelamento no cartão de crédito, podendo o organizador cobrar, ou não, taxa de juros de parcelamento dos

pagantes, ficando definido também o máximo de 3 parcelas caso o organizador opte por esse sistema .

O organizador da etapa deve repassar para a FMVL o valor referente a 10% da arrecadação com inscrições (pilotos federados ou não). Caso o organizador tenha cedido inscrições cortesia ou descontos a alguns pilotos, 10% referente ao valor integral dessas inscrições deve ser pago pelo próprio organizador à FMVL,. Estes valores deverão ser pagos no prazo de até 5 (cinco) dias após o credenciamento dos pilotos. O não pagamento no prazo acima ensejará na aplicação de multa de 10%, além da aplicação de juros pro rata die e correção monetária e demais sanções previstas em contrato.

VALOR DAS INSCRIÇÕES

As inscrições para as etapas do Campeonato Mineiro de Parapente, ano 2025, terão como valor mínimo R\$ 300,00 (trezentos reais) e valor máximo de R\$ 400,00 (quatrocentos reais).

DAS OBRIGAÇÕES DA FMVL

São obrigações da FMVL:

- 1 - Fazer a divulgação do evento às Entidades filiadas e pilotos;
- 2 - Fazer o aluguel do sistema de Rastreadores Live Tracker à competição, arcando com as despesas de sua manutenção e ativação;
- 3 - Contratar apurador para as etapas arcando com seu honorário. O organizador da etapa será responsável pelo pagamento dos custos de transporte, hospedagem e alimentação do apurador, em valor a ser acordado entre as partes.
- 4 - Fazer uma auditoria de segurança/organizacional, supervisionando a realização do evento;
- 5 - Custear os troféus para a premiação do ranking geral do ano, a serem entregues ao final da última etapa;

6 - Custear as premiações em dinheiro destinada aos campeões do Campeonato Mineiro de Parapente 2025, a serem entregues ao final da última etapa.

CADASTRO DO EVENTO NO SISTEMA CBVL

No mínimo 90 dias antes do evento, o organizador deve realizar o cadastro o evento no sistema de competições da CBVL, devendo conter todas as informações necessárias sobre o evento (como chegar, rodovias, aeroportos, distâncias das capitais, opções de hospedagem com respectivos contatos, mapas da região programação do evento, etc).

No mesmo prazo e antes da abertura das inscrições, o Organizador local deve enviar à Diretoria Técnica de Competições de Parapente da FMVL o Regulamento Local e a lista de “waypoints” para ser analisados e, após aprovação, publicados no site da competição, para conhecimento prévio de todos os competidores.

O regulamento local deve seguir o modelo disponibilizado pela FAI para eventos de categoria 2 e ser apresentado em uma versão em português e outra em inglês. O modelo pode ser acessado através do seguinte link:

https://www.fai.org/sites/default/files/civil/documents/sample_local_regulations_template_for_fai_civil_pghq_xc_category_2_events_fin_20200930.docx .

Até 45 (quarenta e cinco) dias antes do evento o organizador deve criar um grupo de comunicação (“WhatsApp”) entre todos os pilotos inscritos, disponibilizando uma pessoa, “moderador”, que deverá diariamente (mínimo uma vez ao dia) disponibilizar informações e dirimir dúvidas quanto ao evento e facilidades aos pilotos (hospedagem, transporte etc.). Uma semana antes do início do evento, ou durante o dia de treino livre, deverá ser realizada reunião entre Organizador e Diretoria Técnica de Competições de Parapente da FMVL, onde o Organizador apresentará todos os comprovantes de cumprimento de todos os itens presentes neste manual, no Edital, no Regulamento do Campeonato Mineiro de Parapente e no Contrato firmado com a FMVL, fornecendo cópia das apólices dos seguros contratados, dos ofícios e comunicações enviados conforme previsto nesse manual.

Todos os resultados diários e atualização de rankings devem ser atualizados diariamente no site do evento no sistema de eventos da CBVL, bem como na página do evento em <https://civilcomps.org/>.

Até 03 (três) dias após o fim da competição, o apurador deve enviar para a Diretoria Técnica de Competições de Parapente da FMVL e para o Delegado FAI através dos e-mails contato@fmvl.com.br e delegadofai@cbvl.com.br o resultado completo da competição, em especial o ranking OVERALL, no mesmo formato exigido pela FAI para homologação de eventos cat. 2, arquivo *.fsdb e PDF, além de atualizar o evento em <https://civlcomps.org/>.

Caso haja o não cumprimento dos deveres, ele será atestado através de relatório produzido pela Diretoria Técnica de Competições de Parapente da FMVL, que será apresentado para o organizador em até 15 (quinze) dias após o encerramento do evento. O organizador terá 5 (cinco) dias para apresentar resposta justificando o não cumprimento dos itens ou comprovando seu cumprimento. Após, a Diretoria Executiva da FMVL dará o parecer final decidindo pela aplicação ou não da(s) multa(s), notificando o organizador para pagamento em até 10 (dez) dias, sob pena de pagamento juros de mora e correção monetária, além das custas com cobrança administrativa e/ou judicial, incluídos honorários advocatícios.

DAS NECESSIDADES (Como fazer o evento e o que deve constar na proposta)

Os organizadores de uma etapa do Campeonato Mineiro de Parapente deverão preencher os requisitos mínimos em termos organizacionais, técnicos, financeiros, de segurança e de pessoal a seguir apresentados.

A Proposta do organizador deve conter no mínimo as seguintes informações e aceitar seguir e cumprir os seguintes compromissos:

NA APRESENTAÇÃO DA PROPOSTA

1. Um histórico da cidade do evento proposto, sua localização, rodovias de acesso, distância das capitais, opções de ônibus, aeroportos, etc.;
2. Informações sobre hospedagem (tipos, preços médios, quantidade de leitos, etc.), com seus respectivos contatos (site, e-mail, telefone);
3. Descrição do local e da área de voo proposta e suas características quanto à decolagem, altura, o relevo, pousos, condições meteorológicas, possíveis rotas de voo, número de pilotos ativos, histórico de competições e eventos já realizados (fotos, vídeos, matérias na imprensa), etc.;

4. Valor de inscrição: Valor pretendido como inscrição e métodos de pagamento (PIX, cartão, PayPal, Wise, etc);
5. Apresentação do Espaço Aéreo Condicionado a ser proposto para a competição, com as determinações dos limites verticais e horizontais possíveis ao voo;
6. Apresentação de duas ou mais sugestões/opções de datas para o evento. Obs.: A data final poderá ser ajustada pela Diretoria Técnica de Competições de Parapente em consenso com o Organizador e disponibilidade do município sede;;
7. Estrutura hospitalar (pública e privada) e de segurança/resgate (Bombeiros, SAMU, Ambulância com UTI embarcada, Helicóptero, brigada de socorristas etc.) existentes na região e que poderão ser utilizados pela competição;

NOTA: Na condição de atraso ou ausência de Bombeiros e/ou ambulância que dependam da prefeitura do município, patrocínio ou qualquer contratação que não seja particular, automaticamente o organizador deverá providenciar de forma obrigatória a contratação de serviços particulares. Ressaltamos que é obrigatória a presença de ambulância e bombeiros com equipamentos adequados (cordas, equipamentos de rapel etc.) na área de decolagem.

8. Resgate: Quantidade e características dos veículos a serem utilizados;
9. Premiação: Valor destinado a premiação financeira da etapa;
10. Programação: Descrever a programação pretendida para o evento;
11. Autorizações: Comprovação documental de “permissão de uso” de rampa e pouso;
12. QG: Indicar local para instalação do QG e infraestrutura disponibilizada;
13. Staff: Indicar a composição pretendida de staff do evento;
14. Seguro: Anexar comprovante de orçamento de seguro para o evento, caso disponível no mercado (devem ser apresentadas as opções disponíveis no mercado);
15. Apresentação de um plano de programação mínima para o evento (cerimônias de abertura e encerramento, festas, jantares, atividades no QG, etc.)

Obs.: É obrigatória a realização de uma cerimônia de Encerramento, e fica a critério do organizador a realização de uma cerimônia de abertura.

ASPECTOS TÉCNICOS E DE INFRAESTRUTURA

Em relação ao local de decolagem, são itens mínimos e obrigatórios de infraestrutura:

1. O acesso à decolagem bem como o acesso ao pouso oficial deverá ser sinalizado com placas indicativas;
2. As condições da rodagem de acesso à decolagem bem como ao pouso oficial devem estar em ótimo estado de conservação de modo que permitam a fácil e segura locomoção dos pilotos, turistas e convidados;
3. Toda a vegetação na extensão da área de decolagem deverá estar **cortada e rastelada** ou reduzida e livre de galhos, pedras e qualquer outro obstáculo que impeça a decolagem segura – caso ocorram danos aos equipamentos a responsabilidade pela reparação será única e exclusiva do organizador;

NOTA: Orienta-se fazer a poda e rastelamento da vegetação de cobertura da rampa 10 (dez) dias antes da início do evento.

4. A área deve permitir a decolagem com segurança de três ou mais equipamentos simultâneos;
5. Na ausência de banheiros na decolagem, será obrigatória a locação de sanitários químicos, com a quantidade mínima de 3 banheiros masculinos e 2 femininos, sendo obrigatória a limpeza diária.
6. Birutas para indicação do vento devem ser instaladas na área de decolagem, pouso oficial e chegadas de “goal”;
7. As áreas de decolagem e de montagem dos equipamentos deverão estar separadas e protegidas do acesso aos turistas e visitantes, restrita somente aos pilotos inscritos;
8. Deverão estar à disposição aos pilotos, equipe técnica, turistas e visitantes, tendas de abrigo para proteção e descanso, em proporção adequada ao número de pessoas presentes;
9. Demarcação das áreas de decolagem com fita ou corda deve ser providenciada;
10. Uma estrutura para a checagem de seletes (provador de selete) deve ser instalada na área de decolagem;

11. Sistema de som, com microfone, cobrindo toda área de decolagem, é obrigatório, para auxiliar o “briefing” diário e durante o decorrer da prova;
12. Um Quadro de Prova no modelo publicado no site da CBVL https://www.cbvl.esp.br/upload/letters/Quadro_de_Provas_Padr%C3%A3o_CBVL_-_uso_obrigat%C3%B3rio.pdf , com tamanho mínimo de 2 m x 1,5 m, deve estar instalado na área de decolagem;
13. Instalação junto à área de decolagem de um Mapa impresso, com tamanho mínimo 2 m X 1,5 m, semelhante ao anexado à Proposta, indicando os limites do Espaço Aéreo Condicionado concedido, relevo, principais rodovias, apontando a localização de possíveis áreas de perigo (áreas restritas) e os “waypoints” usados na competição, para auxiliar o briefing e a visualização da prova;
14. Materiais de escritório (canetas, papel, pranchetas, pincel para quadro branco (azul, preto e vermelho), fita zebra, álcool, flanela, fita adesiva, etc.) deve estar disponível na decolagem à equipe técnica, Comissão de Prova, etc;
15. Balança de boa qualidade (até 150 kg) para verificação do peso do piloto deve estar diariamente na área de decolagem. Uma tábua ou superfície lisa para o apoio da balança deve ser providenciada;
16. Água fresca potável (média de 2L por piloto, estilo galão de 20 litros) deve estar disponível diariamente na área de decolagem, gratuito aos pilotos;
17. Alimentação da equipe de trabalho (técnica, de segurança, resgate, motoristas, etc.) deve estar diariamente disponível, preferencialmente antes do horário de início das decolagens, momento crucial que requer a atenção de todos.

Dica: A montagem e/ou existência de uma estrutura de conforto e entretenimento voltada para o público e familiares dos pilotos na área de decolagem e/ou pouso oficial (bares, lanchonetes, apresentações musicais, DJ, estandes expondo/comercializando produtos esportivos, artesanatos; brinquedos para as crianças (parquinho, cama elástica, muro de escalada, etc.) são um interessante atrativo para o evento.

Em relação ao Quartel General do evento – QG:

A Proposta deve indicar a localização de funcionamento do QG durante toda a competição e ele deverá funcionar preferencialmente todos os dias no mesmo local. Deverá ser escolhido um local de fácil acesso, preferencialmente na área central da cidade, próximo a hotéis e restaurantes, que apresenta estrutura adequada e segura para armazenamento dos parapentes para subida dos equipamentos até a rampa e devolução dos mesmos após o dia de prova.

O processo de registro dos pilotos, assinatura de termos de responsabilidade e upload de GPS deverá ser feito no QG, durante o dia de treino livre, com duração mínima de 04 (quatro) horas.

As seguintes condições técnicas para o QG devem ser observadas:

1. Ter uma grande sala/espço, onde os pilotos virão para o registro, controle de GPS, devolução dos Tracker's, etc.;
2. A existência de equipamentos sanitários;
3. Internet de boa velocidade, disponível exclusivamente para a equipe técnica para atualização dos resultados;
4. 01 (uma) impressora laser e pelo menos 400 folhas de papel A4;
5. Tomadas em quantidade suficiente para ligação de equipamentos eletrônicos;
6. Mesas com tamanho adequado para montagem dos equipamentos de apuração, registro de pilotos, acomodação do Staff etc.;
7. Material de escritório (canetas, papel, fitas adesivas, etc.);

Dica: A instalação de uma TV (mínimo 32 polegadas) na parte do QG voltada ao público, para apresentação de vídeos e fotos da competição é um atrativo para o evento.

É obrigatória a distribuição aos pilotos de:

1. Uma Camiseta alusiva ao evento;

Veículos, Transporte de Pilotos e Equipamentos

No orçamento de um evento o Transporte é certamente o item mais caro de todos. É essencial buscar parcerias para diminuir esses custos (veículos de Prefeituras, ônibus, etc.).

1. É obrigatório o transporte dos pilotos e equipamentos para a decolagem e esquema de resgate dos pilotos ao longo do percurso da prova, em veículos apropriados e cobertos (vans, ônibus, etc.), em todos os dias de competição, inclusive no dia de treino livre;

2. Não será permitido transporte de pilotos em veículo aberto, tão somente deverá ser feito em veículos “cabinados” e próprios para tal fim;
3. Os equipamentos devem ser transportados preferencialmente em caminhões baú, ou devidamente lonados;
4. Não será permitido excesso de lotação. Deverão existir bancos para acomodar todos os pilotos inscritos;
5. 01 (um) dos veículos disponíveis para o transporte dos pilotos para a área de decolagem deve dar prioridade ao transporte da Comissão de Prova;
6. 01 (um) veículo deve estar à disposição da equipe de “goal”.

Motoristas

Os motoristas envolvidos no resgate e equipes de emergência devem ter bom conhecimento sobre a região, bem como entendimento sobre o uso de GPS, mapas e rádio. Em caso negativo, devem estar acompanhados por pessoa que detenha esse conhecimento, de preferência sendo piloto da região.

Os motoristas devem estar com seus carros equipados com telefone celular, rádio, uma boa antena, mapa da região, recursos financeiros para combustível, pedágios e possíveis imprevistos, lista dos pilotos da competição (com números e nomes), relação dos telefones do QG, equipes técnicas e de segurança.

Comunicação

1. As frequências e números de Emergência, Resgate e Segurança deverão ser informados antecipadamente e afixados nos quadros de prova e aviso dos pilotos;
2. O Organizador Geral, Juízes Geral, de Decolagem e de “Goal”, os Coordenadores de Emergência e Resgate, devem estar durante todo o decorrer da prova munidos de rádio e equipamentos móveis de comunicação;
3. Um grupo de comunicação (WhatsApp ou Telegram) da Organização deve ser montado, com a participação de todos integrantes do Staff técnico e de Segurança, para comunicação geral entre pilotos e staff;
4. Um outro grupo de comunicação específico, apenas para o envio de mensagens pela Organização, deve ser montado com todos os pilotos, sendo o veículo de comunicação oficial da Organização para com os pilotos;

5. Uma lista com o telefone de todos os envolvidos nas equipes técnicas e de segurança, inclusive Bombeiros, Polícia, Hospitais da região, deve ser elaborada e estar disponível a todos;
6. Todos os veículos envolvidos no resgate e equipes de salvamento deverão estar providos de equipamentos de comunicação (Rádios e Celular);
7. Uma central de comunicação deve ser montada para a competição, monitorando/cobrindo toda extensão da área a ser voada, permitindo a comunicação das equipes técnicas e de emergência, resgates e estes com os pilotos;
8. Devem ser estabelecidas duas Frequências de Rádio, sendo:
 - a. 01 (uma) Frequência de Segurança;
 - b. 01 (uma) Frequência de Resgate;

“Waypoints e Mapa”

1. As coordenadas devem ser as mais precisas possíveis, em especial nas áreas de pouso/”goal”
2. Os pilões devem ser, preferencialmente, estruturas ou referências facilmente reconhecível (cidades, trevos, vilas, antenas, construções, etc.), em espaço aéreo bom e seguro, com opções seguras de pouso próximas;
3. Por padrão, deve-se usar as coordenadas no formato DD.DDDDDD°, WGS-84;
4. Os “waypoints” devem usar a seguinte convenção de nomenclatura: “t n n”, onde “t” é o tipo de “turnpoint” (D = decolagem, B = balizas/pilões, G = “goal”/pousos, R = área restrita), “n n” é o número do “turnpoint”;
5. A lista dos “waypoints”, além da nomenclatura, deve trazer uma descrição sucinta de sua visualização no mapa seguida da altitude e das suas respectivas coordenadas.

Exemplo:

D01 Ibituruna 1060m 18.886602°S 41.915485°W

B03 Salvacao 376m 18.921277°S 41.954499°W

G01 Feira da Paz 164m 18.858580°S 41.941549°W

R01 Aeroporto Valadares 170m 18.897382°S 41.984971°W

OBSERVAÇÃO 1: Caso existência de espaço aéreo proibido ou áreas restritas ao sobrevo, estas devem estar destacadas no Mapa de provas e serem fornecidas

pela organização no site da competição e quando do “upload” dos GPS em arquivo no formato “openair.txt”, possibilitando sua visualização nos instrumentos de voo.

OBSERVAÇÃO 2: Os limites horizontais do Espaço Aéreo Condicionado usado para a competição devem estar bem destacados no mapa.

“Goal”

1. Deve-se obrigatoriamente verificar com o proprietário se não há nenhum impedimento em se pousar na referida área;
2. As áreas de pouso devem estar livres de obstáculos perigosos (fios, cercas, construções, etc.) e amplas o suficiente para o pouso seguro de três ou mais equipamentos simultâneos;
3. Estas coordenadas de “goal”/pouso devem ser rigorosamente checadas na quinzena anterior ao início da competição, conferindo se novos obstáculos não surgiram (vegetação, cercas, fios, construções, etc.) podendo vir a provocar acidentes graves;
4. Relatório completo de todos os goals checados com todos os detalhes das áreas como tamanho, obstáculos de chegada em cada quadrante, desnível, etc. e fotos da área e de todos quadrantes devem ser enviados à Diretoria Técnica de Competições de Parapente 10 dias antes do início da etapa para validação;
5. Imagens aéreas dos “goal’s”/pousos, retiradas do Google Earth, com a coordenada ao centro, numa altura do ponto de visão variando entre 150m a 300m, devem estar disponíveis para a Comissão de Prova quando da escolha da prova do dia;
6. Birutas e a sinalização de possíveis áreas de risco (fitas zebradas) na área do gol devem ser colocadas; 7.

DICA: Água gelada, lanches e fruta são um atrativo, recomendados estar disponível aos pilotos na área do “goal”.

EQUIPE TÉCNICA ORGANIZACIONAL - STAFF

O evento deve ter pelo menos a estrutura de pessoal a seguir, porém na proposta devem ser apresentados os nome dos profissionais escolhidos para as funções indicadas por “*” (uma mesma pessoa pode ser vinculada a mais de uma função).

- A. **Organizador Geral*** - responsável por toda logística do evento, garantindo seu bom andamento;
- B. **Juiz Geral*** - responsável por todas questões técnicas relativas à competição. Deve ser uma pessoa com grande experiência como Juiz Geral, ter domínio pleno do Regulamento do Campeonato Mineiro de Parapente, bem como de toda Seção 7 dos Regulamentos FAI/CIVL e deve ser aprovado pela Diretoria da FMVL;
- C. **Apurador*** - responsável pelo upload/download dos GPS, apuração e divulgação de resultados. Deve ter domínio pleno do Regulamento do Campeonato Brasileiro de Parapente, do Programa de Apuração FSComp, do uso do Sistema Live Tracker da CBVL, do manuseio de diferentes devices de GPS e ser aprovado pela Diretoria da FMVL
- D. **Coordenador de Resgate/Transporte*** - responsável pelo transporte de pilotos e equipamentos a decolagem, coordenação dos veículos e resgate dos pilotos ao longo da rota da prova e recebimento de report back, gestão do sistema de live tracking;
- E. **Diretor de Segurança*** - Responsável pelo monitoramento das Frequências de Segurança (dos pilotos), acompanhar a prova por terra e coordenar toda equipe de emergência através da Frequência de Emergência (Bombeiros, Ambulâncias, Médico/Enfermeiros, Emergência Privada, etc.);
- F. **Coordenador do “Goal”** – responsável pela montagem da estrutura de sinalização e segurança no “goal” (tendas, birutas, faixas, linha de chegada (quando for o caso), sinalização de possíveis riscos), bem como comunicação com equipes de resgate e segurança;
- G. **Coordenador do QG** – responsável pela manutenção do QG, publicação de informes e resultados;

NOTA: É desejável a contratação de um responsável pela emissão diária de boletins meteorológicos logo no início da manhã com indicação de intensidade e direção de ventos nas diferentes altitudes de voo e alterações durante o dia, intensidade e topo das térmicas e alterações durante o dia, tipos e altitude das nuvens e alterações durante o dia, possibilidade de superdesenvolvimento e/ou chuvas na região de voo, pressão atmosférica, umidade relativa do ar e tendências para os dias de voo.

SEGURANÇA DA COMPETIÇÃO

1. Apresentar junto com a proposta um orçamento apólice de seguro de responsabilidade civil e acidentes pessoais, caso esse tipo de seguro exista no mercado. Caso não exista seguro nestes moldes, devem ser apresentadas as opções existentes. Esse seguro, após análise da Diretoria da FMVL, deverá estar devidamente contratado quando da realização da competição;
2. Uma equipe de resgate (Bombeiros / Socorristas especializados), com no mínimo 02 (dois) homens, obrigatoriamente deve estar na área de decolagem, em condições de socorrer e preparar pilotos para evacuação (cordas, maca rígida, material para imobilização e equipamentos apropriados para escalada em árvores e rochas) e uma viatura equipada com GPS, mapas da região e meios de comunicação (telefone celular e rádio VHF na Frequência de Emergência);
3. Obrigatório uma UTI Móvel ou uma ambulância com equipe qualificada em primeiros socorros, equipada com material para atendimento de emergência, remoção e material para imobilização e primeiros-socorros;
4. A equipe de resgate e/ou da UTI móvel ou ambulância deve ter com ela equipamentos de primeiros socorros para o tratamento de trauma severo, incluindo lesões na coluna e mais: fluidos intravenosos, equipamento de ventilação pulmonar manual, medicamentos de emergência e reanimação (analgésicos), curativos para ferimentos leves, talas para imobilização, etc.;
5. Os serviços de emergência devem estar na rampa durante todos os dias da competição, e devem permanecer no ponto de decolagem até a saída do último piloto. O organizador não pode permitir que sejam realizadas decolagens sem a presença das equipes de resgate e de primeiros socorros (ambulância), assumindo total responsabilidade por qualquer incidente e/ou acidente que ocorra caso permita;
6. Durante a prova os serviços de emergência devem se posicionar em local estratégico, onde tenham ampla comunicação (rádio e/ou telefone celular) permitindo uma intervenção ou auxílio rápido em caso de um acidente;
7. Os veículos de resgate também devem ser posicionados em pontos estratégicos durante a prova, possibilitando um auxílio de comunicação a possíveis acidentes;
8. Uma equipe responsável para remoção de equipamentos em caso de acionamento de paraquedas reserva deve estar disponível durante os dias de prova e seus dados devem ser informados ao Coordenador de Resgate;

9. A presença de uma viatura da Polícia Militar ou Guarda Municipal deve ser **solicitada** para garantir a segurança da organização do evento, dos participantes e presentes na área de decolagem;

PREMIAÇÃO

1. O Organizador deve realizar uma cerimônia de premiação no último dia de competição após a publicação oficial do resultado do evento;
2. Um local atrativo para reunir público e pilotos deve ser escolhido, com sistema de som iluminação, um pódio suficientemente grande (+ de 3m de largura) com o habitual “2 – 1 – 3”, e banner de fundo com estrutura “backdrop” (tamanho mínimo 3m x 3m) com as logomarcas do evento, FMVL, CBVL e FAI, apoios e patrocinadores.

PROMOÇÃO E DIVULGAÇÃO

Uma das maneiras de atrair patrocinadores é oferecer uma programação festiva que envolve a cidade e uma boa cobertura de mídia. Uma boa cobertura de mídia vai ajudar a ganhar o interesse do público e de patrocinadores em potencial para o futuro, disseminando o conhecimento sobre a existência do esporte, aumentando o número de adeptos, sua notoriedade e reconhecimento. Uma programação festiva envolverá a cidade, aumentando a visibilidade do evento. Outras tarefas são **recomendadas**:

1. Manter uma lista de contatos de mídia;
2. Convidar meios de comunicação para o evento;o;
3. Organizar entrevistas com os pilotos e membros da organização do evento;
4. Organizar voos duplos, se necessário;
5. Providenciar fotos, vídeos, etc.
6. A produção de um pequeno vídeo promocional sobre o voo local e a competição, divulgando o evento que está por vir, também é um bom atrativo.

7. A transmissão ao vivo das decolagens, do acompanhamento da prova e das chegadas ao Goal sempre atraem um bom público com excelente engajamento.

As mídias sociais (Facebook, Twitter, Instagram etc.) devem ser largamente exploradas. Todo material promocional e de divulgação a ser confeccionado para o evento será de responsabilidade do organizador.

A realização de ações sociais (visitas à escolas e creches, plantio de árvores, lançamento de sementes, palestras, oficinas sobre o esporte, mostras de fotos e vídeos etc.) são uma pauta atrativa para a imprensa, interessantes ao evento.

É obrigatória a divulgação do evento na cidade sede a partir de no mínimo 30 (trinta) dias antes do início do evento.

DISPOSIÇÕES FINAIS

Quaisquer dúvidas ou questões relacionadas a este Manual serão tratadas pela Diretoria FMVL.

São Lourenço, 19 de dezembro de 2024.

Paulo Victor Theza Lavorato

Diretor Técnico de Competições
da Federação Mineira de Voo Livre



Mauricio de Sousa Morais

Presidente da Federação Mineira de Voo Livre