

PARTE B**REGULAMENTAÇÃO GERAL DAS MANIFESTAÇÕES DESPORTIVAS NACIONAIS****B.1. Definição de competição desportiva oficial**

Consideram-se competições desportivas oficiais, todas as competições que se realizem de acordo com o Regulamento Nacional de Aeromodelismo, Código Desportivo da F.A.I., Secção Geral e Secção 4, e que figurem no calendário desportivo oficial de eventos publicado pela FPA. Estas competições serão abertas unicamente aos portadores de licença desportiva válida para o ano desportivo em curso.

B.2 Tipos de Competições Desportivas**B.2.1 Competições Internacionais****B.2.1.1 "Open"**

Competições em que podem concorrer todos os aeromodelistas na posse de uma licença desportiva da F.A.I. Nestas competições existirão somente classificações individuais.

B.2.1.2 Competições Internacionais Limitadas

Competições onde os aeromodelistas são nomeados e inscritos pelas entidades Nacionais (Federações ou Aero Clubes), e onde a classificação pode ser individual ou por equipas. Ex: Campeonato Ibérico

B.2.1.3 Campeonatos Continentais

São competições limitadas onde os concorrentes são nomeados pelas respectivas entidades nacionais, havendo pelo menos concorrentes ou equipas de 4 nações diferentes de um continente. Estas competições têm classificações individuais e por equipas inter-nações, e devem ser organizadas somente em anos em que não se realizem Campeonatos do Mundo dessa classe em particular. Ex: Campeonato Europeu

B.2.1.4 Campeonatos do Mundo

São competições limitadas onde os concorrentes são nomeados pelas respectivas entidades nacionais, havendo pelo menos concorrentes ou equipas de 4 nações diferentes. Se as inscrições forem de menos de 4 nações o campeonato deve ser cancelado. Neste campeonato são atribuídas classificações individuais e por equipas nacionais.

Os campeonatos do mundo devem ser planeados e agendados pela CIAM. Cada campeonato do Mundo realiza-se normalmente de 2 em 2 anos.

B.2.1.5 Taça do Mundo

Trata-se de uma classificação que é obtida dos resultados de algumas competições "OPEN" internacionais durante um ano. A "TAÇA DO MUNDO" pode ser organizada pela subcomissão da CIAM de uma das classes consideradas como classes de Campeonato do Mundo.

Se uma subcomissão da CIAM decidir organizar uma "TAÇA DO MUNDO" deve:

- a) Definir as regras e pontuações. Estas devem ser publicadas no Suplemento ao Código Desportivo internacional.
- b) Nomear com antecedência quais as competições que pontuam e que devem ser incluídas no calendário desportivo internacional da F.A.I..
- c) Recolher os resultados de cada competição e atribuir os pontos aos concorrentes.
- d) Produzir e distribuir as posições correntes na "TAÇA DO MUNDO" durante o ano.
- e) Atribuir em cada classe a medalha para o 1.º lugar e diplomas FAI para os 1.º, 2.º e 3.º lugares.

B.2.2 Competições Nacionais

B.2.2.1 Competições **nacionais** são todas as competições oficiais, conforme definido em B.1., abertas a todos os aeromodelistas nacionais ou estrangeiros portadores da licença desportiva nacional. Podem ser de participação individual ou por equipas. Nestas competições os resultados serão considerados para efeitos de campeonato nacional.

B.2.2.2 Competições **regionais** são competições oficiais, conforme definido em B.1., limitadas a aeromodelistas de determinada região ou zona do País e podem ter participação individual ou por equipas. Os resultados não contam para o campeonato nacional.

B.2.2.3 Competições **particulares** são provas, encontros ou eventos desportivos realizados entre aeromodelistas, inter-clubes ou inter escolas, de participação individual ou colectiva. Podem realizar-se sob qualquer tipo de regulamento ou em qualquer categoria ou classe. Os resultados deste tipo de competições oficiais não contam para efeitos de campeonato nacional, devendo, no entanto, ser comunicada à FPAm a lista de participações no evento. **B.2.2.4 Taças de Portugal**

São competições oficiais, conforme definido em B.1., obrigatoriamente com a designação de Taça de Portugal abertas a todos os aeromodelistas nacionais e estrangeiros, apenas se realizando uma vez por ano em cada uma das categorias e classes regulamentadas. As Taças de Portugal terão sempre classificações individuais e por equipas, sendo para a classificação por equipas consideradas somente as classes de campeonato do mundo. Os resultados não contam para o Campeonato Nacional.

B.3 Concorrentes e Equipas

B.3.1 Excepto quando especificado, o nome registado no boletim de inscrição deve ser o do construtor dos modelos.

B.3.1.1 O concorrente tem de ser a pessoa constante do boletim de inscrição, tem de ser portador da licença desportiva nacional, ou da licença internacional, quando necessário, e não deve ter menos de 10 anos de idade.

B.3.2 Licenças de Aeromodelismo

Atribuição de uma Licença de Aeromodelismo

A Licença de Aeromodelismo é o reconhecimento por parte dos praticantes, clubes a que pertencem e FPAm de que os candidatos satisfazem as condições mínimas necessárias para o comando de qualquer aeromodelo. Igualmente têm de fazer prova de conhecerem e aplicarem as regras de segurança emitidas pela FPAm e terem conhecimentos do Regulamento Nacional.

Desta forma, para atribuição da licença é necessário exame de pilotagem e prova de conhecimentos técnicos, que são da responsabilidade do Técnico de Aeromodelismo do clube a que o candidato pertence, que tem de ser reconhecido pela FPAm, nas condições expressas na Parte D – Técnicos de Aeromodelismo, do Regulamento Nacional

Para cada clube serão concedidos os poderes inerentes à função de examinadores, aos Técnicos referidos anteriormente

Os pedidos de Licença deverão assim, ser assinados pelos referidos Técnicos e pelo Presidente do clube de filiação proponente.

B.3.2.1 Licença de Iniciação

A FPAm passa a emitir um cartão de iniciação para que os candidatos a pilotos possam usufruir das regalias que o vínculo à Federação oferece. Este cartão tem as seguintes características:

1. Constitui o primeiro cartão de aeromodelista.
2. É válido por um ano a partir da data de emissão, não sendo renovável.
3. Só é válido para aprendizagem e iniciação, devendo o seu possuidor ser acompanhado pelo Técnico do clube .
4. Não permite a entrada em competições oficiais, em encontros de exterior ou de interior, e em festivais e em qualquer evento de aeromodelismo.
5. O seu custo é da competência da Direcção.
6. Em qualquer altura pode ser requisitada a Licença Desportiva, havendo apenas lugar a emissão de novo cartão e ao pagamento da diferença de custo entre ambas as situações, tendo por base o semestre.
7. Está coberto por Seguro de Responsabilidade Civil e Seguro de Acidentes Pessoais, até ao limite da sua validade.
8. Permite entrada nos locais de voo que possuam acordos ou protocolos da FPAm com outras entidades.

B.3.2.2 Licença de Praticante

A FPAm passa a emitir um cartão de praticante para que os pilotos acabados de formar, saídos da Iniciação, possam usufruir das regalias que o vínculo à Federação oferece. Este cartão tem as seguintes características:

1. Constitui o segundo cartão de aeromodelista.
2. É válido por cada ano civil a partir da data de emissão, sendo renovável.
3. Não permite a entrada em quaisquer competições oficiais.
4. O seu custo é da competência da Direcção.

5. Em qualquer altura pode ser requisitada a Licença Desportiva, havendo apenas lugar a emissão de novo cartão e ao pagamento da diferença de custo entre ambas as situações.
6. Está coberto por Seguro de Responsabilidade Civil e Seguro de Acidentes Pessoais, até ao limite da sua validade.
7. Permite entrada nos locais de voo que possuam acordos ou protocolos da FPAm com outras entidades.
8. Constitui um atestado de que o seu portador é conhecedor de todas as regras de participação em pista, bem como todas as regras de segurança para a prática do aeromodelismo, emitidas pela FPAm, sendo pedida através de um clube, o qual se deve certificar dos conhecimentos do candidato.
9. A FPAm pode recusar a emissão de um Cartão de Praticante, ou retirá-lo por questões de segurança, disciplinares ou outras.

B.3.2.3 Licença Desportiva

Todos os aeromodelistas e quadros de prova que participem em competições nacionais do calendário oficial da FPAm, em cada ano, têm de ser possuidores da licença desportiva emitida pela FPAm.

A emissão da licença desportiva nacional é um atestado de que o seu portador é conhecedor de todas as regras e regulamentos das competições em que pretende participar, bem como todas as regras de segurança para a prática do aeromodelismo, emitidas pela FPAm, sendo pedida através de um clube, o qual se deve certificar dos conhecimentos do candidato.

A emissão da licença desportiva nacional é em exclusividade da FPAm, podendo ser exigidas provas de conhecimentos para a sua emissão. A FPAm pode recusar a emissão de uma licença desportiva nacional por questões de segurança, disciplinares ou outras.

A licença pode igualmente ser retirada a um concorrente sempre que existam motivos para tal, nomeadamente falta de segurança, indisciplina ou outros. A retenção da licença pode ser feita, quando do seu depósito durante uma competição, pelo júri, ou directamente pela FPAm subsequentemente a um processo disciplinar.

O custo da licença desportiva é da competência da Direcção, podendo ser reduzido a 50% do valor normal, se o aeromodelista tiver participado, no ano anterior, em pelo menos 3 provas do calendário, com resultados homologados. São igualmente beneficiários desta redução de 50% no custo da licença, os juizes que tenham participado em pelo menos 3 provas e os treinadores que tenham proposto durante o ano anterior pelo menos 3 novos aeromodelistas. O mesmo acontece com os juizes que tiverem estado efectivos nos quadros de três provas do ano anterior e os técnicos que tenham formado três novos aeromodelistas no ano anterior.

Todas as licenças novas da FPAm pedidas entre 1 de Janeiro e 30 de Junho, custam o valor integral estabelecido e, as licenças pedidas entre 1 de Julho e 20 de Dezembro custam 50% do valor integral.

As licenças são válidas, apenas, durante o ano civil a que se referem. Devem ser renovadas de 1 a 20 de Dezembro de cada ano, prazo a partir do qual são taxadas com 100% de multa.

B.3.2.4 Licença Internacional

Todos os concorrentes que participem em competições Internacionais, quer em Portugal quer no estrangeiro, têm de ser portadores de uma licença desportiva

Internacional da F.A.I. A licença desportiva Internacional é emitida pela FPAm, que detém os Poderes Desportivos para o Aeromodelismo, por delegação do membro da Federação Aeronáutica Internacional, Aero Clube de Portugal, de acordo com a Secção Geral do Código Desportivo da F.A.I. e com o acordo da FAI. Esta emissão é feita após a solicitação pelos interessados.

A recusa da emissão de uma licença desportiva Internacional, ou a sua retenção é regulamentada pelo parágrafo 8 da Secção Geral do Código Desportivo da F.A.I..

A emissão da Licença Desportiva Internacional tem custos inerentes ao seu cartão e/ou ao selo anual, que serão anualmente determinados pela Direcção.

B.3.2.5 Seguro de Responsabilidade Civil

É obrigatório para todos os aeromodelistas nacionais a posse de um seguro de responsabilidade civil, que cubra possíveis acidentes provocados pela prática do aeromodelismo. A posse de qualquer dos cartões de licença permite que o seu portador esteja coberto por um seguro deste tipo. Todos os eventos desportivos incluídos no Calendário Nacional de Eventos da FPAm estão cobertos pelo seguro de responsabilidade civil.

B.3.2.6 Seguro de acidentes pessoais

É obrigatório para todos os aeromodelistas e para todos os quadros de prova referidos em B.4.1 o seguro de acidentes pessoais, tal como definido no Dec.Lei.10/2009 de 12 de Janeiro. A posse de qualquer dos Cartões de licença permite que o seu portador esteja coberto por um seguro deste tipo.

Todos os quadros dos clubes filiados e, pelo menos a Direcção das Secções de Aeromodelismo, no mínimo de 3 elementos, tem de possuir o seguro de acidentes pessoais, respeitante à actividade, o qual pode ser obtido através do Cartão de Dirigente.

B.3.2.7 Licença de Dirigente

Todos os quadros dirigentes dos clubes tem de possuir uma Licença de Dirigente ou Cartão de Dirigente, coberto por um seguro de Acidentes Pessoais segundo o estatuído na lei geral, que pode ser obtido através da FPAm. No caso dos Dirigentes serem possuidores da Licença Desportiva ou da Licença de Praticante, não necessitam de requerer a Licença de Dirigente.

B.3.3 Concorrente por Procuração e Substituição de um Membro de uma Equipa

Não são permitidos voos por procuração em nenhuma categoria.

A substituição de membros de uma equipa, é somente permitida até ao momento da inscrição, ou antes do controlo dos modelos, conforme o que acontecer primeiro.

B.3.4 Classificação por Idades

Um concorrente é considerado CADETE até ao dia 31 de Dezembro do ano em que faz 14 anos.

Um concorrente é considerado JUNIOR até ao dia 31 de Dezembro do ano em que faz 18 anos.

Após o dia 31 de Dezembro do ano em que um concorrente fez 18 anos é considerado SENIOR.

a) Campeonatos do Mundo ou Continentais poderão ser organizados especialmente para juniores. Nestes campeonatos para juniores todos os concorrentes e os ajudantes, membros das equipas, mecânicos ou assistentes permitidos para a classe terão de ser juniores. O chefe da equipa e os oficiais da organização são os únicos seniores permitidos na área de partida.

b) Se houver 5 ou mais inscrições de juniores num Open Internacional, deverá haver uma classificação separada para juniores incluída nos resultados. Esta regra não se aplica às Taças de Portugal.

c) Nas provas do Calendário Nacional existem classificações separadas para cadetes e juniores desde que haja, pelo menos, três concorrentes no respectivo escalão. Esta regra não se aplica às Taças de Portugal.

B.3.5 Equipas

A equipa compõe-se no máximo de três concorrentes individuais por classe e escalão, ou de três equipas concorrentes (no caso de corridas de equipa) e de um chefe de equipa.

Um clube ou secção poderá inscrever uma ou mais equipas, que designará por A, B ou C, etc, indicando no acto da inscrição os nomes dos concorrentes que compõem cada equipa. No caso de um campeonato que envolva várias categorias haverá apenas um chefe de equipa.

B.3.5.1 Equipas Nacionais em Campeonatos do Mundo e da Europa

A equipa Nacional deve consistir em 3 concorrentes individuais; para o voo circular (F2) a equipa pode consistir em 4 concorrentes individuais ou quatro pares de concorrentes desde que o 4º concorrente ou par seja júnior. O presente Campeão (do Mundo ou da Europa, sujeito a aprovação da entidade nacional) tem o direito de participar no campeonato seguinte da categoria em questão, não importando se foi ou não seleccionado para fazer parte da equipa nacional. Se não fizer parte da equipa nacional a sua pontuação não será considerada para a classificação por equipas.

B.3.6 Chefe de Equipa

O chefe de Equipa pode assistir os concorrentes da sua equipa. Ele é a única pessoa autorizada a debater com o júri ou a organização questões em disputa ou apresentar reclamações. O chefe de equipa pode ser assistido por um ajudante, que terá todas as suas funções, excepto a de apresentar reclamações.

B.4 Quadros das Competições Desportivas

Todas as pessoas elegíveis para desempenharem funções de quadros em competições desportivas só serão reconhecidas após a frequência de acção de formação adequada á função em questão.

B.4.1 Lista dos Quadros de uma Competição Desportiva

Júri
Director da Competição
Juízes

Oficiais (cronometristas, directores de linha de voo, directores de pista, etc.)
Secretário

B.4.2 Júri

A organização deve nomear um júri, constituído por três membros (mínimo dois) escolhidos da lista oficial de júris da FPAm para a categoria em questão. O júri tem a responsabilidade de fazer com que a competição seja conduzida de acordo com o RNA, Código Desportivo da F.A.I. Secção Geral , Secções 4b e 4c, e tem autoridade para tomar decisões em quaisquer circunstâncias, que possam suceder e resolver quaisquer disputas, quer entre concorrentes, quer entre concorrentes e a organização da competição.

O júri julgará igualmente em primeira instância todas as reclamações apresentadas pelos concorrentes após a análise das mesmas com o director da competição.

B.4.2.1 Relatório

O júri, após o término da competição deve enviar á FPAm um relatório com os resultados da competição, detalhes sobre reclamações apresentadas, ou as exclusões pronunciadas, indicando as decisões tomadas ou um parecer sobre as decisões a tomar. Este relatório deve ser entregue num prazo de 15 dias após a manifestação e é feito em impresso próprio para o efeito, emitido pela FPAm.

B.4.3 Director da Competição

O Director da competição é responsável perante o júri e a FPAm pelo bom andamento da competição de acordo com os regulamentos publicados.

Os seus deveres principais são os seguintes:

Assegurar a ordem

O Director da competição assegurará a ordem e a segurança no local onde a competição se realiza.

Coordenação dos juizes

Assegurar-se-á de que todos os juizes dispõem de toda a documentação e informação respeitante as provas e concorrentes que irão julgar.

Concorrentes e seus modelos

O Director da competição julgará em 1ª instância em conjunto com o júri qualquer disputa entre concorrentes ou reclamações dos mesmos.

O Director da competição poderá desclassificar punir ou penalizar qualquer concorrente ou equipa de acordo com a regulamentação em vigor. Poderá ainda impedir qualquer concorrente que utilize quaisquer tipo de equipamento que no seu entender ponha em risco a segurança ou que não esteja de acordo com a regulamentação.

Relações com o júri

O Director da competição manterá com o júri as melhores relações de cordialidade e de cooperação. Deverá acatar todas as decisões do júri e submeter-lhe todas as reclamações que receber e em conjunto com este esclarecer todas as duvidas em relação ás mesmas.

Publicação de resultados

O Director da competição deve assegurar o correcto processamento dos dados e deve publicar tão breve quanto possível os resultados de cada concorrente de modo a assegurar o espírito competitivo.

B.4.4 Secretário

O Secretário da competição é o responsável pela compilação e processamento de todos os resultados e de os publicar á ordem do director da competição.

O Secretário depende directamente do director da competição e responde unicamente perante este.

O Secretário recebe todos os dados respeitantes aos resultados de cada concorrente dos oficiais de pista e eventualmente do director da competição, após tomada de conhecimento por parte do concorrente (p.ex. documento assinado).

B.4.5 Oficiais

Oficiais são todos os elementos da organização de uma competição que não desempenham funções de Júri, Juiz, Director de Competição ou Secretário. Os Oficiais desempenham todas as funções que lhe forem atribuídas pelo director de competição. Essas funções podem ser por exemplo cronometrista, director de linha de voo, director de pista, oficial de segurança, controlador de frequências, verificadores de modelos etc. Para o exercício destas funções as pessoas devem ser credenciadas pela FPA.

B.4.6 Elementos Indispensáveis

Numa competição desportiva os elementos indispensáveis são os seguintes:

Júri composto pelo mínimo de 2 elementos

Director da competição

Secretário

Juízes necessários em função das classes envolvidas

Oficiais em número necessário para o bom andamento da competição

Todos os quadros de uma prova deverão ser possuidores de uma licença desportiva da FPA.

B.4.7 Nomeação

Todos os quadros das competições desportivas devem ser nomeados pelos organizadores e devem constar do Regulamento da Prova anunciado.

B.4.8 Proibições

Todas as pessoas que tenham funções de Quadros numa competição desportiva não podem ser concorrentes nessa competição, excepto quando:

Desempenhem funções específicas numa só classe, podendo concorrer numa outra classe nessa mesma competição. Para que tal seja possível esta especificidade deve ser mencionado no regulamento particular. (ex. especificar a classe em que os quadros desempenhem funções em particular).

B.5 Método Organizativo**B.5.1 Organização Geral**

Todas as competições oficiais realizadas em Portugal e para que contem para o Campeonato Nacional, devem ser organizadas de acordo com o presente regulamento,

e nos casos omissos de acordo com o Código Desportivo da F.A.I. secções, Geral, 4a, 4b, 4c.

Devem igualmente ser sempre seguidas todos os conselhos e guias organizativos da CIAM e FPAm.

B.5.1.1 Considera-se Campeonato Nacional o conjunto de provas oficiais de cada categoria inscrita no calendário oficial de provas.

B.5.2 Taças de Portugal

A FPAm decidirá que competição será considerada a Taça de Portugal e em que clube delegará a sua realização, em função das candidaturas apresentadas pelos mesmos. As candidaturas devem ser apresentadas quando da apresentação das propostas de cada clube para o Calendário Oficial, antes da realização do calendário provisório. No caso de não existir candidatura à realização duma Taça de Portugal, em alguma classe, presume-se o desinteresse inerente, não havendo prova dessa classe.

B.5.3 Organismos Qualificados

As competições desportivas podem ser organizadas por:

- a) Um ou vários clubes ou secções de aeromodelismo, legalmente constituídas, aos quais a FPAm reconhece competência para o efeito.
- b) Uma comissão de organização, organismo temporário, ou permanente, aceite pela FPAm e munida de uma autorização de organização concedida pela FPAm.

B.5.4 Regras Locais

Os organizadores podem estabelecer regras, locais que devem ser publicadas o mais tardar no último boletim informativo (regulamento particular), e devem ser disponibilizadas a todos os concorrentes sempre com a devida antecedência relativamente ao fecho das inscrições. Todas as regras locais que tenham sido decididas á ultima da hora devem ser emitidas por escrito antes do inicio da competição e sujeitas à apreciação do júri.

B.5.5 Autorização de Organização

Nenhuma competição desportiva oficial poderá ser organizada, sem a respectiva autorização concedida pela FPAm.

Esta não deverá conceder a autorização de organização sem que a entidade organizadora confirme as necessárias autorizações das autoridades administrativas do local em que se propõe organizar a competição.

B.5.6 Pedido de Autorização de Organização

O pedido de Autorização de organização tem de ser enviado á FPAm, com pelo menos 30 dias de antecedência da data da realização da mesma, e deve ser acompanhada por

- 1) Cheque, no valor da importância dos custos de autorização, no caso de estes existirem. A caução de prova relativa a cada evento deve ser entregue quando da

elaboração definitiva do Calendário, e será devolvida após a homologação dos resultados.

2) Lista completa dos nomes das pessoas que irão desempenhar funções de quadros na competição, incluindo todos os juízes.

3) Projecto de regulamento técnico proposto para a competição, ou a sua referenciação.

4) Projecto de regulamento particular de acordo com o anexo 1 deste Código Desportivo.

As provas que não perfizerem as condições anteriores poderão não ser autorizadas e retiradas do Calendário Desportivo.

B.5.7 Competições Adiadas ou Anuladas

Uma competição não pode ser adiada ou anulada sem que as causas do adiamento ou anulação estejam previstas no regulamento particular. Contudo as condições para o adiamento ou interrupção serão somente as previstas no parágrafo B.11.

B.5.8 Legitimidade

Todas as competições projectadas no calendário oficial e que não decorram em conformidade com o presente regulamento, não serão consideradas como competições oficiais reconhecidas pela FPAm. Os seus resultados não contarão para o campeonato nacional. Os prevaricadores serão punidos de acordo com as sanções disciplinares previstas nos estatutos e com as diversas espécies de multas publicadas.

B.5.9 Direito de Fiscalização

Os membros da FPAm dispõem do direito individual de fiscalização e intervenção em todos os eventos e competições desportivas oficiais organizadas no País, e regidas pelo presente regulamento, excepto naquelas em que tomem parte como quadros ou concorrentes.

B.5.10 Seguro de Concorrentes Estrangeiros

As organizações devem assegurar-se de que todos os concorrentes estrangeiros dispõem de um seguro de responsabilidade civil, e no caso de o não terem, devem tentar assegurar-lhes um. É recomendável também um seguro de acidentes pessoais.

B.6 Informações e Inscrições

B.6.1 Uma primeira nota informativa deve ser divulgada pelos clubes, júris e juízes envolvidos, com a antecedência suficiente para que todas as pessoas envolvidas tenham tempo suficiente para desenvolverem todas as acções necessárias no sentido de poderem participar na competição.

B.6.2 O custo da inscrição deve consistir num valor que deve ser pago por todos os concorrentes e chefes de equipa . Podem ser ainda aplicados valores opcionais que

envolvam alojamento, e alimentação. Se for aplicado um valor de inscrição obrigatório para ajudantes e espectadores, estes valores não deverão exceder 20% do valor da inscrição básica para os concorrentes.

Os itens que contribuem para o calculo do valor da inscrição básica, são os seguintes, (dependendo do local e circunstâncias):

Local de voo (renda, custos de preparação), e Custos de organização, que consistem no seguinte:

Reuniões/transporte da comissão organizadora; renda ou aquisição de equipamento de apoio, (se já não se encontrar disponível), como sistemas de contagem de tempo, contadores de voltas, miras ópticas, equipamento de verificação de modelos, quadros de classificação, emissores/receptores, equipamento de controlo de frequências, folhas de classificação, bandeiras, etc.

Custos de instrução e sessões de preparação dos quadros e outro pessoal envolvido, comunicações para a imprensa (divulgação), lembranças, custos de transporte, alojamento e alimentação dos quadros, autorizações das autoridades administrativas (telecomunicações, câmara etc.), correio (boletins informativos etc.), aluguer de tendas ou caravanas.

B.6.3 Patrocinadores

Poderá ser possível obter patrocínios para muitos dos itens acima mencionados. Isto provocará um abaixamento significativo no montante do valor da inscrição básica. Para isso é altamente recomendável que a organização envide todos os esforços possíveis no sentido de os obter. Contudo os patrocínios só devem ser tidos em linha de conta se estiverem absolutamente garantidos, pois caso contrario é de esperar prejuízos, daí que as negociações com este intuito devem ser iniciadas com a máxima antecedência.

B.6.4 Poderão ser oferecidos pagamentos adicionais á escolha para:

Alojamento: Hotel, campismo, etc.

Alimentação (que não deve incluir o jantar final se o houver)

Jantar final (se existir)

O pagamento máximo possível incluirá: Inscrição básica + alojamento + alimentação + jantar final. O custo do alojamento em Hotéis deve ser mantido dentro de certos limites. O alojamento em Hotéis de classificação média é considerada suficiente, e no caso de isto ser proposto aos concorrentes, a organização deve fazer as respectivas reservas mediante as condições que entender impor (ex. só após parte ou total pagamento).

O mesmo se aplica á alimentação. Lembra-se que a alimentação no campo consiste normalmente em refeições ligeiras á base de sanduíches etc., fornecidos em conjuntos individuais.

B.6.5 Publicação dos Resultados

Os resultados e os relatórios do júri terão de ser enviados á FPAm dentro de 15 dias após o encerramento da competição. Estes terão de mencionar o nome do concorrente conforme consta na sua licença desportiva, bem como o seu número de licença e o clube por quem concorre. No caso de escalas ou semi-escalas deve igualmente mencionar o nome do modelo com que o concorrente concorre. Existe um impresso para o efeito.

B.6.6 O não cumprimento do estipulado em B.5.6 e B.6.5 implica a não atribuição de qualquer apoio à prova.

B.6.7 Os organizadores devem confirmar a recepção das inscrições bem como o seu pagamento.

B.7 Requisitos Especiais para Organizações

Os organizadores devem:

B.7.1 Assegurar o numero suficiente de Júris, Juízes e oficiais qualificados para o desempenho das suas funções.

B.7.2 Providenciarem-se com os necessários equipamentos de medida adequados á verificação dos modelos em questão.

B.7.3 Dar oportunidade aos concorrentes de determinar as características dos seus modelos com os equipamentos de medida oficiais antes da competição.

B.7.4 Prever e providenciar um dia de treinos antes da competição a ser anunciado nos boletins informativos, juntamente com o horário dos voos para a competição. Para o voo livre a ordem deve ser F1A, F1B, F1C.

Os organizadores devem providenciar um horário para os treinos oficiais dando a todos os concorrentes um tempo de treino equivalente. O dia de treinos não se deve estender de modo a provocar um atraso do início oficial da competição.

Os dias reservados a voos atrasados devido á chuva devem ser usados para voos oficiais.

Nota - Esta regra B.7.4 deve ser obrigatória em competições Internacionais, e deve ser opcional em competições nacionais.

É contudo recomendável, sempre que possível, para treino dos organizadores candidatos a organizar competições Internacionais.

B.7.5 Devem providenciar um nome e uma morada para contacto por parte dos concorrentes Nacionais ou estrangeiros.

B.7.6 Publicar os resultados de cada volta durante a competição, e publicar posteriormente os resultados oficiais. A publicação dos resultados não deve conter nenhuma estatísticas adicionais ou outros itens além daqueles requeridos pelo regulamento.
O painel de publicação de resultados deve estar localizado em posição de fácil acesso.

B.7.6.1 *Nas classes que utilizam painéis de juízes, as pontuações dadas por cada juiz a cada concorrente devem ser publicadas no final de cada manga da competição. Os chefes de equipa deverão ter a possibilidade de verificar que os valores registados para classificação correspondem aos valores atribuídos por cada juiz nas folhas de pista.*

B.7.7 Providenciar cada posição de partida com um par de cronometristas, para campeonatos de voo livre, (três com binóculos no caso de "fly-offs").

B.7.8 Estabelecer uma área suficiente para a competição de modo a permitir a completa performance dos modelos e uma recuperação segura.

B.8 Rádio Controlo

B.8.1 Cada dia, antes do início da competição, todos os transmissores que serão usados, deverão ser recolhidos e mantidos sobre a supervisão de um oficial especialmente

nomeado para o efeito. Este oficial deve entregar ao concorrente o transmissor somente quando este é chamado para fazer o seu voo (de acordo com os procedimentos especificados para cada classe). Os oficiais de linha de voo devem vigiar os concorrentes de modo a impedir que os mesmos liguem os transmissores sem que o director de linha de voo os autorize.

Deve ser mostrada a frequência do transmissor no exterior do mesmo, ou no módulo, ou no interruptor de frequência. Também, os transmissores de frequência sintetizados devem ser preparados de modo a mostrar a frequência em utilização e poderão ser mudados para outra frequência sem transmissão RF. Os rádios com a frequência de 2,4 GHz estão dispensados das regras anteriores

Excepto quando especificado pelas regras de cada classe o concorrente tem direito somente a usar uma frequência durante a competição.

Nota - Em caso de interferência provada deve ser atribuída outra frequência singular pelo Director da competição.

B.8.2 Logo que o voo termine o concorrente deve devolver imediatamente o seu emissor ao respectivo oficial. Qualquer emissão não autorizada durante o período da competição resultará em desclassificação automática do prevaricador, e sujeitá-lo-á além disso a possíveis penalidades. Nota: Não válido para 2,4 GHz.

B.8.3 Os organizadores devem providenciar uma monitorização adequada das emissões de rádio (analisador de espectro), com o objectivo de detectar interferências rádio, e meios de as comunicar aos pilotos e/ou ao director de linha de voo. Excepto quando especificado a ordem de partida inicial dos diferentes concorrentes deve ser estabelecida através de um sorteio antes da competição, tendo sempre em conta de que frequência não siga frequência, membros de equipa não deverão ser incluídos na mesma corrida numa manga de F3D ou F5D ou no mesmo grupo, e membro de uma equipa não siga outro membro da mesma equipa.

Nota - Na regra B.8.3 no que respeita á utilização de um analisador de espectro não é considerado obrigatório, face aos seus custos, até que a FPAm ou outra organização aeromodelística possam um que possam ceder para utilização.

B.8.4 Os organizadores devem fazer uma pesquisa no local de voo de modo a determinar possíveis causas de interferência que possam afectar os concorrentes. Quaisquer possibilidades de tal poder vir a acontecer, deve ser comunicado o mais cedo possível aos concorrentes.

Esta pesquisa deve ser efectuada quer durante os fins de semana, quer nos dias úteis, em função dos dias em que a competição irá ter lugar, e notificar os resultados aos concorrentes. Muitos operadores comerciais e industriais geram problemas somente durante os dias de semana. Em qualquer dos casos é da responsabilidade do organizador de que todos os concorrentes numa competição rádio controlada são notificados com antecedência acerca de algum fenómeno de interferência conhecido que possa existir no local de voo.

B.8.5 Freqüências de Emissão e Potências de Saída

As frequências de emissão permitidas em Portugal, para o controlo por equipamentos de pequena potência, em exclusividade para o aeromodelismo, são as seguintes:

35,010 Mhz	35,020 Mhz	35,030 Mhz	35,040 Mhz	35,050 Mhz	35,060 Mhz
35,070 Mhz	35,080 Mhz	35,090 Mhz	35,100 Mhz	35,110 Mhz	35,120 Mhz
35,130 Mhz	35,140 Mhz	35,150 Mhz	35,160 Mhz	35,170 Mhz	35,180 Mhz
35,190 Mhz	35,200 Mhz				

e ainda, sem exclusividade:

26,995 Mhz	27,045 Mhz	27,095 Mhz	27,145 Mhz	27,195 Mhz	40,665 Mhz
40,695 Mhz					

2,4 GHz com 10 mW de P.A.R.

A P.A.R. (potência aparente radiada) máxima é de 100mW e a largura de faixa deverá ser compatível com um espaçamento entre canais de 10Khz.

(Artº 2.7 da Portaria 859/94 de 23 de Setembro do Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações.)

B.9 Cronometragem

Nota - Este parágrafo aplica-se somente às classes de voo livre.

- B.9.1** Cada clube tem o direito de nomear um cronometrista nas Taças de Portugal, nas classes F1A, F1B, F1C, F1D, F1E, em que esteja representado por uma equipa. Este cronometrista estará ao dispor da organização para desempenhar tarefas de cronometragem de carácter geral, e não ligado às actividades específicas da sua equipa.
- B.9.2** Os cronometristas devem familiarizar-se com as cores e formas do modelo, de modo a poderem reconhecê-lo bem durante o voo.
- B.9.3** O voo é considerado acabado quando o modelo toca a superfície do solo, encontra um obstáculo que interrompe definitivamente o voo ou quando definitivamente desaparece de vista dos cronometristas. Se o modelo desaparece atrás de algum obstáculo ou nas nuvens, os cronometristas devem esperar 10 segundos; se o modelo não reaparecer, a cronometragem cessa e os 10 segundos serão subtraídos ao tempo de voo.
- B.9.4** Os voos devem ser cronometrados por dois cronometristas (três em "fly-off") equipados com cronómetros registando pelo menos 1/5 de segundo. Pelo menos um cronometrista (dois em Fly-off) em cada grupo deve estar equipado com binóculos. No caso de campeonatos do Mundo ou Continentais ambos os cronometristas (três em Fly-off) devem estar equipados com binóculos.
- B.9.5** Os cronometristas devem permanecer num círculo de 10 m de raio durante os voos, e cronometrarem os voos independentemente um do outro.
- B.9.6** O tempo de voo registado será a média dos tempos registados pelos cronometristas reduzido ao segundo inteiro mais próximo abaixo do tempo médio resultante, excepto quando a diferença dos tempos registados mostrar evidência de um erro na cronometragem, caso em que a organização deve determinar em conjunto com o júri qual o tempo que deve ser considerado oficial ou se outra acção deve ser tomada.

B.9.7 Instruções para uso de binóculos em voo livre:

- a) Os binóculos devem ter uma ampliação mínima de 7
- b) O cronometrista deve ajustar os binóculos à sua vista antes da cronometragem. Para efectuar o ajuste, o foco deve ser ajustado primeiro com o botão central, e então por ajuste separado cada objectiva. A distância entre as objectivas deve ser ajustada para dar um campo visual circular.
Nota - Os binóculos sem focagem central devem ser ajustados alterando cada objectiva por rotação.
- c) Depois do ajuste deve ser tomada nota dos valores da escala. Isto simplificará reajustamentos quando necessários.
- d) Os cronometristas não devem usar binóculos quando o modelo estiver em processo de lançamento. O uso de binóculos é sugerido somente após um minuto de voo, excepto na classe de F1A em que o uso de binóculos deve ser usado de modo a determinar o momento exacto da sua largada do cabo de reboque, no caso de o concorrente se ter afastado do local da partida.
- e) O uso de binóculos não deve ser deixado até um momento tardio do voo onde pode existir o risco de não encontrar o modelo com os binóculos.
- f) Durante o voo os binóculos não devem ser trocados entre os cronometristas. O que iniciar o uso dos binóculos deve retê-los observando o voo todo ou até ao final da contagem do tempo.
- g) Se o modelo deixar de ser visível pelo cronometrista sem binóculos, este não deverá parar o seu cronómetro e esperar que o outro cronometrista lhe dê o sinal de paragem. O mesmo procedimento deve ser seguido pelo cronometrista com binóculo, se o modelo fugir do campo visual destes e não for possível apanhá-lo de novo, enquanto o outro ainda o vê.
Se qualquer destas situações acontecer o respectivo cronometrista deverá informar o outro imediatamente, a fim de alertá-lo para a possibilidade de ter de ser dado o sinal de paragem.

B.10 **Duração das Competições**

B.10.1 As competições ao ar livre (incluindo início dos "fly-offs") devem ter lugar entre as horas do nascer e pôr-do-sol, excepto nas classes F1A, F1B, F1C, onde de modo a ser possível o máximo de voltas, pode ter lugar quando o vento e a actividade térmica são esperadas serem mínimas. As competições podem começar antes do nascer do sol se a distância coberta pelos modelos em relação ao tamanho do campo, sugerir uma interrupção da competição durante a parte mais ventosa do dia. Esta interrupção pode ser incluída no programa da competição decidido pela organização com a aprovação do júri.

B.10.2 O programa da competição, que deve incluir a duração de cada volta, o início e fim da competição devem ser claramente indicados na regulamentação da mesma.

B.11 **Interrupção das Competições**

- B.11.1** Uma competição pode ser interrompida ou adiado o seu início pelo júri se:
- a) A intensidade do vento for continuamente superior a 12 m/s (9 m/s para o voo livre e escalas) medidos a 2 m acima do solo na linha de partida (ou linha de voo) durante pelo menos 1 minuto (20 s para voo livre), a menos que o regulamento específico da classe determine outras condições.
 - b) Se a visibilidade não permitir uma observação correcta dos modelos (em particular em voo livre e R/C), ou que devido às condições atmosféricas se torne perigoso continuar.
 - c) Se for necessário reposicionar a linha de partida, isto deve ter lugar entre voltas.
 - d) Se as condições atmosféricas prevalecerem de tal ordem que possam conduzir a resultados desportivamente inaceitáveis.
 - e) Para F3A, F3C e F4C se o sol se encontrar na área de manobra.
- B.11.2** Nos casos descritos o organizador não é obrigado a devolver o valor das inscrições nem de repetir a competição. Uma competição pode ser interrompida após terminar uma volta completa. Os resultados serão baseados nos resultados das voltas completas.
- B.11.3** Uma competição interrompida pode ser continuada se se encontrar nos termos do parágrafo B.10.1.
- B.11.4** Uma competição inscrita no calendário não pode ser adiada ou anulada, excepto nos casos mencionados em B.11.1. Em qualquer outro caso os concorrentes serão reembolsados do valor das inscrições. Em caso de anulação não justificável a entidade organizadora poderá incorrer em sanções disciplinares previstas nos estatutos da FPA.
- B.12** **Classificações e Troféus**
- B.12.1** **Classificação Individual**
- A classificação individual obtém-se dos resultados conseguidos por cada concorrente em cada classe.
- B.12.2** **Classificação por Equipas**
- A classificação por equipas obtém-se da seguinte forma:
Será estabelecida tomando a soma dos 3 resultados individuais dos 3 membros da equipa. Em caso de igualdade a equipa que obtiver o total menor resultante da soma dos lugares dos seus elementos é a vencedora. Se a igualdade persistir a melhor classificação individual desempata.
- B.12.3** **Título de Campeão Nacional**
- O título de Campeão Nacional em qualquer classe é calculado, atribuindo pontos aos lugares que cada concorrente vai obtendo nas competições oficiais dessa classe ao

longo do ano, conforme definido em B.1. e com resultados homologados, cujo somatório dará a posição efectiva no campeonato nacional.

Pontuação:

.....	1º Lugar -	100 pontos
.....	2º Lugar -	75 pontos
.....	3º Lugar -	60 pontos
.....	4º Lugar -	50 pontos

A todos os seguintes lugares serão atribuídos sistematicamente menos um ponto que ao lugar imediatamente acima na classificação (5º lugar 49 pontos, 6º lugar 48 pontos, 7º lugar 47 pontos, etc) até ao 54º lugar, ao qual serão atribuídos 0 pontos, bem como a todos os restantes lugares da classificação.

B.12.3.1 No caso das corridas de equipa, combate e outras classes, em que para que possa existir competição são necessários pelo menos dois concorrentes, se existir um único concorrente, esta competição não será considerada como realizada.
Os títulos de campeão nacional, só poderão ser atribuídos a aeromodelistas de nacionalidade portuguesa.

B.12.3.2. Para que seja atribuído o título de Campeão Nacional numa classe é necessário que, nessa época, tenham sido realizadas pelo menos três competições que tenham contado, cada uma, com um mínimo de três concorrentes com resultados homologados.

B.12.3.3 No caso de empate de pontos no 1º lugar, o título será conferido ao concorrente que obtiver o menor somatório, resultante dos lugares conseguidos, em número igual de competições que contaram para a atribuição do título.
Se persistir o empate, contar-se-ão as mangas vencidas, o somatório do número de pontos ou o melhor resultado dentro do conjunto de provas

B.12.4 Título de Clube Campeão Nacional

O título de clube campeão nacional poderá ser conferido ao clube com maior pontuação em cada uma das categorias, F1, F2, F3, F4 e F5 depois de realizadas todas as provas do calendário, devendo tal ser anunciado no início do Calendário de Eventos.

B.12.5 Título de Vencedor da Taça de Portugal

O título de Vencedor da Taça de Portugal em qualquer classe é atribuído ao vencedor da respectiva competição oficial com essa designação.

B.12.5.1. Para que seja atribuído o título de Vencedor da Taça de Portugal numa classe é necessário que, tenha havido um mínimo de três concorrentes com resultados homologados na respectiva competição oficial com essa designação.

B.13 Processamento das Características dos Modelos

- B.13.1** O concorrente pode mudar diversos componentes entre si como desejar, desde que o modelo resultante esteja conforme as regras da competição, e todos os componentes tenham sido verificados antes do início da competição.
- B.13.2** São permitidas reparações desde que estas não alterem de qualquer modo as características do modelo como definido pelas regras e regulamentos.
- B.13.3** Quando após a verificação oficial um modelo se perde ou se danifica, o concorrente deve ter o direito de apresentar outro modelo para verificação, até uma hora antes do início oficial da competição.
Em qualquer competição deve o concorrente somente ter o numero máximo de modelos autorizados no momento do início da mesma. (ver Parágrafo B.13.6)
- B.13.4** O organizador deve nomear pelo menos dois oficiais, que verificarão aleatoriamente as características mais importantes de pelo menos 20% dos modelos em competição durante o tempo oficial da mesma.
- B.13.5** Os resultados estão sujeitos á reverificação das características dos modelos classificados em 1º, 2º, 3º.
- B.13.6** O júri poderá proceder a qualquer verificação que entenda necessárias, em qualquer momento da competição.
- B.13.7** Se durante a competição a organização ou o júri constatar que um modelo, combustível ou equipamento não está conforme os regulamentos da competição, desclassificará imediatamente o concorrente, e este facto será mencionado no relatório do júri, no qual incluirá o seu parecer no que respeita a possíveis sanções disciplinares a aplicar tanto ao concorrente como à entidade verificadora do(s) modelo(s) ou equipamento(s). Os motivos da desclassificação serão comunicados de imediato ao chefe de equipa.

B.14 Queixas, Reclamações e Apelos

O direito de apresentação de *queixas, reclamações e apelos* não compete senão aos concorrentes individuais ou coletivos.

B.14.1 Queixas

- B.14.1.1** *O propósito de uma QUEIXA é o de obter uma correção, sem recurso a uma reclamação formal. É recomendado que uma queixa seja sempre apresentada antes de recorrer a uma reclamação.*
- B.14.1.2** *Todos os regulamentos constantes do RNA no parágrafo B.14 - Queixas, Reclamações e Apelos são aplicáveis relativamente a QUEIXAS.*
- B.14.1.3** *Em qualquer altura durante um evento um concorrente ou uma equipa insatisfeitos com qualquer situação deve em primeiro lugar procurar solução junto dos representantes da organização do evento. Caso a insatisfação se mantenha poderá ser apresentada uma queixa pelo concorrente ou através do chefe de equipa ao Director do evento ou ao elemento por ele designado para esse efeito.*

Qualquer queixa deve ser apresentada tão cedo quanto possível após ocorrência da situação que a origina, deve ser de imediato apreciada e divulgado o respectivo resultado.

B.14.2 Apresentação de *Queixas* e Reclamações

Todas as queixas, reclamações e apelos devem ser apresentadas por escrito ao Director da competição, acompanhadas da caução cuja importância corresponderá á quantia anunciada oficialmente em cada ano pela FPAm ou pela FAI.

B.14.2.1 *Nenhum chefe de equipa ou concorrente poderá apresentar duas queixas, ou duas reclamações, consecutivas sobre a mesma ocorrência.*

B.14.3 Prazos para *Queixas* e Reclamações

a) Antes do começo da competição

Queixas e reclamações acerca da validade das inscrições, qualificação de concorrentes, detalhes de organização, local das competições, verificação dos modelos, juizes ou outros membros da organização, devem ser apresentadas, pelo menos, até 1 hora antes do começo das competições.

b) Durante a competição

Queixas e reclamações relativas a decisões dos juizes, júris ou outros membros da organização, ou acerca de erros ou irregularidades cometidas durante a sua actuação, devem ser apresentadas imediatamente.

c) Após a publicação dos resultados

Reclamações relativas aos resultados anunciados da competição, deverão ser endereçados à FPAm, dentro dos 15 (quinze) dias seguintes à sua publicação oficial.

B.14.4 Retenção de Prémios

O prémio ganho por um concorrente que se encontre sob a alçada de uma reclamação, deve ser retido até que a decisão seja definitivamente validada pela FPAm.

B.14.5 Julgamento das *queixas* e reclamações

O júri julgará as *queixas* e reclamações em 1ª instância. Todos os interessados terão de se submeter á decisão tomada, salvo nos casos de apelo previstos no presente código. Nem o júri, nem a FPAm têm o direito de ordenar que uma competição seja repetida.

B.14.6 Reembolso da Caução

A caução entregue pelo concorrente relativa á *queixa* ou reclamação, só lhe será devolvida se a decisão lhe for favorável.

B.14.7 Apelos

B.14.7.1 Direito de Apelo

Todo o concorrente tem o direito de apelar para a FPAm contra penalidades pronunciadas ou as decisões tomadas pelo júri.

B.14.7.2 Forma de Apelo

Todo o apelo deve ser feito por escrito, assinado pelo seu autor ou por um representante qualificado, e acompanhado de uma caução cuja importância será igual à estabelecida para a apresentação de reclamações (B.14.2).

B.14.7.3 Prazo de Apelo

O direito de apelo para a FPA m expira 15 (quinze) dias, incluindo prazos postais, depois da notificação da decisão.

B.14.8 PENALIDADES E DESQUALIFICAÇÕES

B.14.8.1 *A dimensão ou severidade das penalizações atribuídas pode ir desde uma pequena dedução de pontos a uma grave desqualificação, dependendo da ocorrência. As penalizações podem ser o estabelecimento de desvantagens operacionais, dedução de pontos, alteração de posição na classificação, desqualificação ou qualquer outra penalização eventualmente determinada pela FPA m.*

B.14.8.1.1 Falhas técnicas

A não observância de regulamentos técnicos ou a falha no cumprimento de regulamentos causada por erro ou inadvertência que não resultem em potencial ou efectiva vantagem para o concorrente devem, em princípio, dar origem a penalizações não inferiores a 2% sobre o melhor resultado para a manga ou tarefa em causa.

B.14.8.1.2 Falhas graves

As falhas que originem problemas de segurança ou a repetição sistemática de pequenas falhas devem, em princípio, originar penalizações não inferiores a 5% sobre o melhor resultado para a manga ou tarefa em causa.

B.14.8.1.3 Comportamento antidesportivo

Falseamento de resultados ou qualquer outro comportamento antidesportivo, incluindo o impedimento da eficaz actuação de juizes, cronometristas ou qualquer outro tipo de elementos da organização do evento, interferência na prestação de outros concorrentes, falsificação de documentos, uso de equipamento ou substâncias proibidas, violação de espaço aéreo não autorizado ou repetição sistemática de infracções ao regulamento devem, em princípio originar a desqualificação do ou dos infractores do evento em causa.

B.14.8.2 Penalização

O Diretor de um evento desportivo poderá penalizar um concorrente se tal estiver previsto no regulamento aprovado e publicado para esse evento, desde que não colida com o presente RNA.

B.14.8.3 Publicação

As penalizações, além de divulgadas aos interessados, devem ser publicadas, em conjunto, com os resultados do dia em que foram originadas. Concorrentes e chefes de equipa deverão ter a possibilidade de verificar os motivos que justificam as penalizações.

B.15 Regras de Segurança

A FPAm emitirá anualmente uma listagem das regras de segurança ou alterações às já publicadas, indispensáveis de ser observadas em qualquer competição por todos os portadores de qualquer licença da FPAm.

Os organizadores de eventos aeromodelísticos, devem fazer cumprir as regras de segurança emitidas pela FPAm, e terão poder para suspender dos privilégios concedidos a qualquer das licenças, a todo e qualquer aeromodelista que não as acate.

Qualquer acidente envolvendo aeromodelos pode resultar em prejuízos materiais, injúrias físicas e até mesmo morte.

À parte os danos directos, um resultado menos óbvio é a imagem pobre do aeromodelismo, que advém da cobertura de tais acidentes pelos meios de comunicação social, o que origina antagonismo do público e perda de facilidades de voo .

Sendo toda esta informação entendida em primeiro lugar para o voo de competição sob a autoridade da F.A.I. e FPAm, muita dela deverá ser aplicada a actividades não oficiais.

B.15.1 Premissa

É da maior importância que todos os aeromodelistas observem regras de segurança. Qualquer acidente causado por falta de cuidado ou de conhecimentos, é um obstáculo ao prazer de voar modelos , e pelo contrário, uma atitude moderada e consciente ajuda a provar que os aeromodelistas são gente responsável, como reclamam ser.

Não constitui sinal de inteligência mostrar as suas próprias capacidades no meio de espectadores.

O piloto deve saber o que está a fazer, mas não tem modo algum de saber o que os outros farão. Por isso, é seu benefício ter a certeza de que nenhuma acção da sua parte resultará num acidente.

Por conseguinte, é também muito importante não voar qualquer aeromodelo, seja em competição seja em presença de espectadores, até que este esteja provado que o faz com segurança, por ter já sido previamente testado em voo.

B.15.2 Competência

As seguintes entidades são competentes para aplicar e fazer cumprir todas as instruções e regras de segurança:

Membros da FPAm

Júris

Juízes

Directores de Competição

Chefes de pista

Cronometristas

Outros elementos envolvidos nas organizações

Organizadores

Directores de Clubes.

B.15.3 Proibições

- a) Uso de hélices e pás de rotores com lâminas metálicas.
- b) Uso de hélices ou rotores reparados.
- c) Uso de motores impropriamente montados.
- d) Uso de bordos de ataque em faca.
- e) Uso de narizes e porcas de hélices aguçados.
- f) Uso de equipamento de rádio sem montagem anti-choque onde haja vibrações mecânicas.
- g) Uso de lastro ou partes pesadas sujeitas a serem projectadas.
- h) Mechas fusíveis que ardam e não estejam encerradas em tubo ou similar que as apague.
- i) Captação e divulgação de imagens obtidas através de câmaras colocadas em aeromodelos, sem autorização prévia dos responsáveis pelos locais de captação das mesmas. Devem igualmente ser salvaguardados os direitos sobre a divulgação de imagens de pessoas ou objectos de sua propriedade mediante prévia autorização.

B.15.4 Recomendado

- a) O modelo deve ser portador de identificação pessoal do proprietário, ou seja, o número e letras constantes de uma das licenças da FPAm.
- b) Todas as peças pontiagudas de um modelo devem ter na ponta um raio mínimo de 5 mm.

B.15.5 Verificações Antes do Voo

Imediatamente antes do voo, o aeromodelista deve verificar as condições actuais e o funcionamento próprio de todas as partes que contribuam para um voo eficiente e seguro do modelo, do aperto e fixação das várias partes, em especial os motores e hélices.

Os modelos que não tenham sido testados e provados em voo, não devem ser voados na presença de espectadores.

Deve haver empenho em conduzir todos os voos de modo a evitar perigo para os espectadores e outros aeromodelistas.

B.15.6 Imediatamente após a largada do seu modelo o concorrente deve abandonar a área de partida, retirar o seu equipamento, e no caso dos planadores, recolher o seu cabo de lançamento.

B.15.7 Locais de Voo

É imperativo que todos os locais de voo estejam situados tão longe quanto possível de linhas de energia eléctrica.

A área de partida deve ser cuidadosamente escolhida de modo a ser garantida uma normal segurança para as pessoas e bens.

Os pontos a considerar nesta escolha são: posição relativa de edifícios, estradas, parques de estacionamento e áreas de espectadores, local de aterragem de acordo com o vento.

Os locais de voo dentro de um raio de 5 Km de um aeroporto, especialmente nos sectores de aproximação, não devem ser escolhidos como locais de competição, sem a aprovação das entidades competentes e de acordo com as suas regras de segurança.

Nota: Convém a consulta ao Regulamento Nacional de Locais de Voo e efectuar os voos em locais homologados.

B.15.8 Penalidades

Todos os modelos considerados perigosos devem ser excluídos das competições. Para qualquer acção contra as regras de segurança, aplicam-se as penalidades prescritas nos regulamentos das classes, e em casos julgados necessários o regulamento disciplinar constante dos estatutos da FPAm.

Nota - Ver B.17.

B.16 Desclassificação de uma Competição

B.16.1 Todos os concorrentes que utilizem modelos, combustível ou equipamento que não estejam de acordo com as regras e regulamentos de uma competição, ou que não tenham sido verificados pelos organizadores, serão desclassificados dessa competição.

B.16.2 A desclassificação deve ser aplicada após qualquer acção contrária ao parágrafo B.3.

B.16.3 O júri deve notificar o chefe de equipa imediatamente e apresentará os motivos que levaram á desclassificação.

B.17 Regras de Segurança

NORMAS DE SEGURANÇA GERAIS PARA RADIOCONTROLO

1 - Elabore uma lista de Verificações certificando-se de que tudo está em condições para poder ir para o campo de voo. Deverá ter mantido as baterias à carga durante a noite.

- 2 - À sua chegada ao campo, antes de mexer no Emissor, verifique se existe um controlo de Frequências; só deverá ligar o seu rádio quando a sua frequência estiver disponível.
- 3 - Se não houver Controlo de Frequências, informe-se das outras frequências e avise qual a sua; Se houver duplicação de Frequências, coloque-se perto de quem utiliza a mesma e esteja atento aos que vão chegando, para ver se têm o mesmo cuidado;
- 4 - Antes de descolar o seu aeromodelo, verifique:
- a) se todas as superfícies móveis funcionam correctamente;
 - b) se o Rádio tem alcance de emissão;
 - c) se os trims do Rádio estão em posição correcta;
- 5 - Não faça incidir os gases de escape do seu motor na direcção dos outros praticantes;
- 6 - Aconselhe o público a afastar-se, pois existem perigos inerentes ao funcionamento dos modelos;
- 7 - Observe as regras específicas dos recintos privados, cedidos obsequiosamente: Base Militares, Aeródromos Civis, etc. e especialmente não deite lixo no chão: mantenha o campo de voo tão limpo quanto o desejaria encontrar quando chega;
- 8 - Controle a carga das suas baterias; se não tiver verificador de carga, faça no máximo SEIS voos de 10 minutos;
- 9 - Veja onde está o Sol e evite ficar encandeado com ele; não voe junto a cabos aéreos ou outros obstáculos.
- 10 - Depois do motor afinado e do teste com o modelo a 45º, certifique-se de que a Pista está livre e prepare a sua descolagem avisando em voz alta: "VOU DESCOLAR". Nunca descole do local onde o modelo foi montado e verificado, dirija-se em marcha lenta para a pista.
- 11 - Após a descolagem, execute sempre a volta inicial para o lado oposto onde você se encontra e se situam os espectadores e os veículos; NUNCA execute quaisquer manobras sobrevoando os locais referidos;
- 12 - Não deixe o seu modelo distanciar-se demasiado: a definição da sua atitude torna-se precária e, se o motor parar, torna-se difícil trazê-lo de regresso;
- 13 - Ao decidir aterrar, avise em voz em voz alta: "VOU ATERRAR";
- 14 - Em caso de emergência, ALERTE os demais para lhe facilitarem a manobra e para os precaver do perigo;
- 15 - Controle o tempo de voo, para não entrar em falta de combustível.
- 16 – As viaturas e pessoas devem estar colocadas atrás da linha de voo, obrigatoriamente, sendo proibido sobrevoar as mesmas.

NORMAS DE SEGURANÇA GERAIS PARA VOO CIRCULAR

- 1 - Antes de voar verifique o aperto do motor e do hélice;
- 2 - Verifique a colocação e aperto da asa;
- 3 - Verifique o fecho dos "clips" no modelo e no punho e se o controle funciona e se está correcto.
- 4 - Verifique se os olhais dos cabos estão bem soldados;
- 5 - Verifique se os cabos não estão presos no solo e se a pista está desimpedida;
- 6 - nunca passe por cima dos cabos estendidos na pista;
- 7 - Não arraste os cabos e o punho pelo chão. Peça ajuda e desloque o conjunto mas com os cabos esticados;
- 8 - Logo que possa enrole os cabos não os torcendo e limpando-os com um trapo. A saúde dos seus cabos é a vida do modelo;
- 9 - Mantenha o seu motor tapado. Em casa desaperte-o e lave-o com petróleo se for Diesel, e com álcool se for semi-Diesel ou Glow;
- 10 - Se estiver a ajudar, mantenha firme o modelo, muito em especial se o piloto estiver a afinar o motor.
- 11 - Se estiver a ajudar largue o modelo, só quando o piloto lhe fizer sinal, e não o empurre;
- 12 - Ao largar o modelo este deve estar na direcção tangente à trajectória e nunca com o nariz virado para dentro;
- 13 - Descole sempre contra o vento. não voe alto nem faça manobras altas do lado do vento, mas sim do lado contrário.
- 14 - Não permita que alguém entre dentro do circulo de voo, com modelos a voarem e com modelos parados , não permita que andem pessoas a passar por cima dos cabos.

NORMAS DE SEGURANÇA PARA JACTOS

- 1 - Nas pistas, deve ser demarcada uma área de arranque da turbina, situada a cerca de 8 metros de qualquer área de permanência de pessoal ou de operação com outros modelos.
- 2 - O escape da turbina nunca deve ser apontado na direcção de pessoas ou de outros modelos, durante a partida ou o funcionamento.
- 3 - Um extintor de incêndio, de capacidade mínima de 1kg, deve estar presente em todas as operações , inclusive nas operações de recuperação por acidente. Nos eventos organizados é obrigatória a presença de equipamento de combate a incêndio.

- 4 – Nos modelos com mais de um motor deve haver compartimentos separados para cada motor, de modo a que os gases de escape não se misturem ao combustível, causando ignição.
- 5 – Os freios nas rodas são obrigatórios, a menos que o modelo demonstre que pode manter-se parado quando o motor estiver em marcha lenta.
- 6 – A instalação do motor deve ser projectada de modo a que sejam livres os circuitos de ar e de gases de escape e não haja obstáculos que dificultem a rápida extinção de fogo ao ser dado o arranque.
- 7 – É proibido qualquer sistema de pós-combustão. Dispositivos especiais, como injeção de água, inversores de impulso, venturis, etc., são aceites somente se desenvolvidos pelos próprios fabricantes de turbinas, que deverão oferecer assistência técnica e treino ao utilizador.
- 8 – Qualquer motor envolvido em acidente, no qual tenha sido provável a acção de altos esforços, deve ser examinado por um serviço de assistência técnica, autorizado por fabricante.
- 9 – Além do controlo do fluxo de combustível, o motor deve ter uma válvula para o corte da alimentação accionada remotamente pelo piloto e/ou dispositivo automático de corte no caso de falha do sistema de rádio comando.
- 10 – O piloto deve possuir formação e exame específicos, comprovados pela FPAm.

NORMAS DE SEGURANÇA PARA EVENTOS DE INTERIOR

- 1 – É proibido sobrevoar as zonas destinadas a espectadores.
- 2 – Limitar as zonas de acesso público.
- 3 – Criar um sistema de redes leves de malha larga para protecção do público e dos pilotos.
- 4 – Sempre que o número de participantes o justifique estabelecer mangas de voo considerando os diferentes tipos de modelos.
- 5 – Determinar locais de pilotagem, evitando a disseminação de pilotos pelo pavilhão.
- 6 – Organizar um controlo de frequências dos emissores, promovendo a recolha dos que apresentarem frequências iguais.
- 7 – Impedir o acesso de estranhos à zona de voo.
- 8 – Impedir a utilização de modelos comandados só por motor.
- 9 – É obrigatória a existência de um director do evento e um director de segurança.

Nota - Ver B.15.