



**REGULAMENTO CAMPEONATO GAÚCHO DE  
ASA DELTA 2019**

## ÍNDICE

<b>ÍNDICE.....</b>	<b>2</b>
<b>1. CONSIDERAÇÕES GERAIS.....</b>	<b>4</b>
1.1 OBJETIVO.....	4
1.2 PARTICIPANTES.....	4
1.3 CATEGORIAS DA COMPETIÇÃO.....	4
1.4 PROGRAMAÇÃO.....	6
1.5 DESCARTE.....	6
1.6 JUIZ GERAL.....	6
1.7 COMISSÃO TÉCNICA.....	7
1.8 COMISSÃO DE SEGURANÇA.....	7
1.10 JURI DE PROTESTOS.....	7
1.11 PENALIDADES.....	8
1.12 EMERGÊNCIAS.....	8
1.13 CLUBES SEDE DA ETAPA.....	8
1.14 LISTA DE PRESENÇA.....	8
1.15 CONSIDERAÇÕES SOBRE SEGURANÇA.....	8
<b>2. ASPECTOS DA COMPETIÇÃO.....</b>	<b>10</b>
2.1 BRIEFINGS.....	10
2.2 ABERTURA DA JANELA.....	10
2.3 VALIDADE DA PROVA.....	10
2.4 VALIDADE DA COMPETIÇÃO.....	11
2.5 PARALISAÇÃO E CANCELAMENTO DA PROVA.....	11
2.6 DISTÂNCIA MÍNIMA.....	11
2.7 COMPROVAÇÃO DO VÔO.....	11
2.8 GPS.....	11
2.9 RAIOS DOS PILÕES.....	12
2.10 START GATE.....	11
2.10.1 "QUEIMA" DO START.....	11
2.11 RAIOS DO GOL.....	13
2.12 EQUIPAMENTOS DE SEGURANÇA.....	14
2.13 TERMO DE RESPONSABILIDADE.....	14
2.14 TERMO DE AUTORIZAÇÃO.....	143
<b>3. PROVAS.....</b>	<b>154</b>
3.1 RACE TO GOAL (CORRIDA PARA O GOL).....	15
3.2 DISTÂNCIA LIVRE.....	15
3.3 ELAPSED TIME (TEMPO INDIVIDUAL).....	15
3.4 PROTESTOS.....	165
<b>4. PONTUAÇÃO (EM AVALIAÇÃO).....</b>	<b>176</b>
4.1 GENERALIDADES.....	176
4.2 PARÂMETROS DE APURAÇÃO.....	176

<b>5. CONSIDERAÇÕES FINAIS.....</b>	<b>198</b>
5.1 REGULAMENTAÇÃO SUBSIDIÁRIA .....	198
5.2 REGULAMENTO FEDERAL DE VOO .....	198
5.3 RESERVA DE MUDANÇA .....	198
5.4 TAXA PARA COMPUTAÇÃO .....	198

# **1. CONSIDERAÇÕES GERAIS**

## **1.1 OBJETIVO**

A Federação Gaúcha de Voo Livre - FGVL, através do Campeonato Gaúcho de Asa Delta, tem como objetivo a busca do desenvolvimento técnico e segurança do esporte, promover a troca de experiência e confraternização entre os pilotos dos diversos Clubes de voo do Estado e demais federações, bem como proclamar o Campeão Gaúcho de Asa Delta e os representantes de nosso Estado em competições nacionais.

## **1.2 PARTICIPANTES**

Somente pilotos habilitados e associados a algum dos clubes membros da FGVL, ou reconhecidos pela Federação, poderão inscrever-se nas etapas do Campeonato Gaúcho de Asa Delta. O piloto deverá estar com a mensalidade em dia com seu clube.

Somente pilotos filiados a FGVL poderão receber o título de Campeão Gaúcho.

As inscrições para as etapas, preferencialmente devem ser feitas eletronicamente por meio do site da Federação ([www.fgvl.com.br](http://www.fgvl.com.br)), sendo obrigatório o piloto possuir registro CIVLID no site da FAI (<http://civlranks.fai.org/FL.aspx?a=308>).

## **1.3 CATEGORIAS DA COMPETIÇÃO**

Haverá três categorias na competição:

- ELITE: Será formada pelos treze primeiros do ranking 2018, mais o campeão e vice das Ascendente em 2018.

obs.: Pilotos que já tenham conquistado título gaúcho na ELITE ou ASCENDENTE, que não estejam entre os 13 primeiros do ranking 2018, farão parte da categoria ELITE.

obs1.: Pilotos que já tenham conquistado qualquer título a nível nacional, mesmo que não estejam entre os 13 primeiros do ranking 2018, farão parte da categoria ELITE.

- ASCENDENTE: Será formada por todos os demais pilotos que não fazem parte da categoria elite.
- SOFT: Será formada por pilotos que voam de asa pano simples.

obs.: Pilotos que não estão no ranking 2018, serão alocados numa categoria após avaliação do departamento técnico de Asa Delta da FGVL.

obs.1: O Campeão e o vice da categoria ascendente de 2019, irão automaticamente passar para a categoria elite no próximo ano. Sendo que o campeão, mesmo não participando mais de campeonatos não poderá voltar a voar campeonato gaúcho na categoria ascendente nos próximos 2 anos, e o vice no próximo ano. Esse formato foi criado para beneficiar quem esta começando a voar nesta categoria.

Obs.2: Os dois últimos colocados na categoria Elite irão para a Ascendente no ano seguinte, desde que não sejam pilotos que tenham títulos gaúchos ou nacionais.

obs.3: Pilotos que voarem com asas intermediárias (pano duplo com king post), estarão competindo na categoria ascendente e não terão premiação separada por etapa, mas o melhor colocado no final da competição será premiado.

Obs.: Elite e Ascendente estarão competindo na mesma prova (OPEN), sendo que quem voar na categoria Ascendente poderá receber o troféu da sua categoria e da classificação geral da prova. A Soft terá prova separada.

Pilotos de fora do Rio Grande do Sul, ou pilotos que voam de asa rígida, que vierem a participar das etapas, estarão competindo no OPEN. Estes pilotos não farão parte do ranking final do campeonato.

## 1.4 PROGRAMAÇÃO

O campeonato deste ano terá local definido apenas para a primeira etapa, que será em Sapiroanga, as demais etapas o local será escolhido por votação entre os pilotos na semana que antecede a etapa de acordo com as condições climáticas, possibilitando que a mesma seja disputada no local que apresentar melhores condições de voo. Também será escolhido por votação a realização ou o cancelamento da etapa.

Os locais pré-definidos para a realização das etapas são: Igrejinha, Nova Petrópolis, Sapiroanga e Rolante. **Não será utilizado a rampa sul de Nova Petrópolis.**

**O Departamento de Asa Delta da Federação reserva-se no direito de sugerir um outro local para a etapa caso os locais pré-definidos estejam impossibilitados de receber a etapa na data marcada.**

**A mesma cidade não poderá receber duas etapas em sequência.**

DATA	EVENTO
15 a 18 de fevereiro – SAPIRANGA	1ª Etapa
01 e 02 de dezembro	2ª Etapa
15 e 16 de dezembro	3ª Etapa
02 e 03 de fevereiro	4ª Etapa
23 e 24 de fevereiro	5ª Etapa
09 e 10 de março	6ª Etapa
30 e 31 de março	7ª Etapa

## 1.5 DESCARTE

Para a classificação final, serão descartados os piores resultados do piloto, segundo a tabela abaixo:

Provas Válidas	Nº Descartes	Provas Válidas	Nº Descartes	Provas Válidas	Nº Descartes
01	0	07	2	13	4
02	0	08	2	14	4
03	0	09	3	15	5
04	0	10	3		
05	0	11	3		
06	1	12	4		

## 1.6 JUIZ GERAL

O Juiz Geral de cada etapa será o responsável por toda a coordenação técnica da competição, tem o poder de decisão sobre todos os aspectos concernentes às provas, observando o presente regulamento.

## **1.7 COMISSÃO TÉCNICA**

A comissão técnica será composta pelos 3 (três) primeiros colocados de cada categoria. O Juiz Geral definirá a prova do dia, utilizando-se das sugestões da comissão de prova. Para a primeira etapa de 2018/2019, a comissão técnica será composta pelos 3 primeiros do ranking 2018.

## **1.8 COMISSÃO DE SEGURANÇA**

O Juiz Geral definirá a comissão de segurança que será responsável por avaliar as condições de segurança de cada dia de prova. Essa comissão é formada por 3 pessoas, não necessariamente sendo pilotos.

Estes pilotos vendo que durante a prova a condição se apresenta insegura para prosseguir com a competição, reportam ao juiz geral a condição que estão vendo, em 3 (três) níveis de perigo.

Nível – 1 – a condição ainda esta boa;

Nível – 2 – atenção em algumas partes da prova;

Nível – 3 – situação crítica, pousar imediatamente.

O Juiz geral pode interromper a prova em qualquer momento. A paralisação da prova será comunicada na frequência de emergência. Se dois dos três reportarem nível - 3, o diretor de prova analisa e pode paralisar a prova, comunica por rádio a sua decisão.

Se a comunicação entre os pilotos da comissão de segurança e o Juiz geral não puder ser estabelecida, os pilotos da comissão de segurança (3) e da comissão técnica (4) terão a responsabilidade de paralisar a prova. Se pelo menos quatro pilotos da comissão reportar nível - 3, a prova será paralisada e comunicada na frequência de emergência.

## **1.10 JURI DE PROTESTOS**

O Júri de Protestos será composto de 3 pilotos experientes indicados pelo Juiz Geral e terá a atribuição de julgar os protestos levados pelos pilotos ao Juiz Geral da competição. Esse Júri poderá ser composto assim que surgir um protesto a ser julgado.

## **1.11 PENALIDADES**

O Juiz Geral tem poderes para desclassificar ou penalizar em pontos os pilotos que não se sujeitarem a este regulamento ou tenham atitudes antiesportivas com outros pilotos, juízes, autoridades ou com o público. O Juiz Geral também tem poderes para penalizar ou desclassificar os pilotos por manobras ou voos considerados perigosos e não condizentes com o evento. As penalidades podem ser: punição verbal, em pontos ou desclassificação.

## **1.12 EMERGÊNCIAS**

A organização de cada evento deverá providenciar o apoio do Corpo de Bombeiros e de um serviço médico. Esta atribuição será transferida para os clubes onde serão realizadas as etapas.

## **1.13 CLUBES SEDE DA ETAPA**

Os clubes que serão sedes de etapa da competição serão notificados na semana, sendo que os mesmos já estão cientes do formato do campeonato deste ano e os locais pré-definidos:

**A responsabilidade das inscrições e troféus é da Federação Gaúcha de Voo Livre (Departamento de Asa Delta), sendo o clube local responsável por ceder a rampa para realização do evento e providenciar o local para carregar os waypoints, baixar os voos e local para a premiação.**

## **1.14 LISTA DE PRESENÇA**

É obrigatório todos os pilotos assinarem a lista de presença antes da decolagem. Em caso de desistência de decolagem, também é obrigatório o piloto informar na lista de presença essa desistência. Essa lista será utilizada na apuração da prova. Pilotos que não assinarem a lista de presença, e não informarem a desistência da decolagem, serão penalizados.

## **1.15 CONSIDERAÇÕES SOBRE SEGURANÇA**

Uma das responsabilidades dos pilotos é voar de forma segura, respeitando as regras de segurança e de tráfego aéreo. Pilotos que não respeitem as normas de tráfego aéreo



ou envolvidos em colisões em voo serão penalizados. Por razões de segurança o Juiz Geral poderá especificar uma direção obrigatória de rotação das térmicas no espaço aéreo ao redor da decolagem (até fazer o start), que deverá ser obedecida por todos os competidores (dias pares = direita, dias ímpares = esquerda).

Uma asa delta chegando a uma térmica deve entrar no mesmo sentido de rotação da primeira asa delta que ali chegou, independentemente da posição ou diferença de altura entre eles.

Voos dentro de nuvens são proibidos.

Cada piloto só poderá fazer um voo por prova.

A janela para decolagem estará automaticamente fechada caso o vento na rampa de decolagem seja igual ou superior a 35 Km/h. Esta medida deve ser obtida com "*windmeter*" por no mínimo 45 segundos exposto ao vento, na parte mais frontal da rampa de decolagem a uma altura de pelo menos 1,60 m.

## **2. ASPECTOS DA COMPETIÇÃO**

### **2.1 BRIEFINGS**

O Juiz Geral deverá reunir-se com a comissão técnica da etapa para a definição da prova. Diariamente, será feito um Briefing pelo Juiz Geral e deverá haver um quadro de avisos na rampa com detalhes da prova do dia. Caso o Juiz Geral não esteja presente na rampa até o horário programado para o Briefing, sua função será desempenhada, subsidiariamente, pelo Diretor Técnico de Asa Delta da FGV L ou por representante do clube que esteja sediando a etapa.

### **2.2 ABERTURA DA JANELA**

A abertura da janela para o início da prova deve ser no mínimo 15 minutos após o briefing do Juiz Geral. A janela da prova pode ser declarada aberta sem a obrigatoriedade de verificação da presença de todos os pilotos na decolagem. O juiz só poderá estender a abertura da janela, se a decisão for tomada antes do primeiro piloto decolar. A janela só pode ser aberta pelo juiz geral em condições supostamente seguras.

### **2.3 VALIDADE DA PROVA**

A prova para cada categoria não será válida se não houver, no mínimo, 5 pilotos inscritos e/ou se nenhum piloto decolar. O tempo mínimo de janela aberta para a prova ser validada será dado pela fórmula  $P/N \times 1,5$  minuto, onde P = número de pilotos e N = número de decolagens simultâneas. A prova será considerada válida caso atinja no mínimo a pontuação de 300 pontos.

## **2.4 VALIDADE DA COMPETIÇÃO**

Havendo no mínimo 5 provas válidas, o campeonato será considerado válido. Ao chegar na última etapa programada e não havendo o número mínimo de provas, o campeonato poderá ser prolongado no decorrer de 2019 até acontecerem o número mínimo de provas.

## **2.5 PARALISAÇÃO E CANCELAMENTO DA PROVA**

No caso de necessidade de cancelar a prova, a mesma só pode ser cancelada se ainda nenhum piloto decolou, ou se o start ainda não abriu. Em provas de “race to goal”, se ao menos um piloto tiver chegado ao goal, ou pelo menos 1 hora de prova tiver sido voada após a abertura do start gate, a prova será paralisada e sua pontuação apurada verificando-se o track log do competidor até os 5 minutos que antecedem o momento da interrupção (ex. Se a interrupção se deu às 14h55min, a prova será apurada com a hora de interrupção às 14h50min). Em provas de “elapsed time” a prova será cancelada.

## **2.6 DISTÂNCIA MÍNIMA**

Será adotado como distância mínima das provas, a distância de 3 Quilômetros para o Open e 2 Quilômetros para a categoria Soft.

## **2.7 COMPROVAÇÃO DO VÔO**

Visando uma adequação ao sistema adotado nas competições nacionais e internacionais, o Campeonato Gaúcho utiliza a comprovação do vôo através de GPS. O horário limite para comprovação do vôo será às 19h00min, salvo situações em que o piloto estava envolvido em resgates (outras situações serão avaliadas pelo Juiz Geral). O piloto que decolar e não comprovar o vôo receberá a pontuação equivalente à distância mínima.

## **2.8 GPS**

A marcação de vôo por GPS se dará através do track log do aparelho, de forma que é responsabilidade do piloto a correta configuração de seu GPS para que grave os pontos adequadamente. Para comprovar o percurso, o track log do piloto deverá conter, no mínimo, um ponto dentro do setor estipulado.

Só serão aceitos GPS, que não possam ter seu track log alterado externamente, gravando obrigatoriamente a altura no seu track log, e sejam compatíveis com o programa de

apuração de resultados. Os pilotos deverão se informar sobre a compatibilidade do seu GPS antes da prova, e caso o aparelho utilize cabos diferente de garmin e USB, trazerem seu próprio cabo.

## **2.9 RAIOS DOS PILÕES**

O tamanho padrão de raio para os pilões é de 400m, podendo ser aumentados de acordo com a condição do dia da prova. Para o raio do Start Gate não há tamanho padrão, o mesmo pode variar de acordo com a condição do dia da prova.

## **2.10 START GATE**

- Para validar o seu início de prova o competidor deverá cruzar, após o horário de abertura do startgate, o limite de um cilindro com raio pré-estipulado, com centro na coordenada informada no briefing, na direção indicada (saindo ou entrando).
- Podendo haver um ou mais intervalos entre a abertura e o fechamento do portão, conforme decidido pela Comissão Técnica e informado no briefing do dia.
- Para comprovar que o piloto estava dentro deste cilindro, o tracklog do seu GPS deve mostrar pelo menos um ponto dentro deste círculo.
- O raio e ponto do start poderá ser alterado diariamente pela Comissão Técnica, sendo este informado no briefing do dia.

### **2.10.1”QUEIMA” DO START**

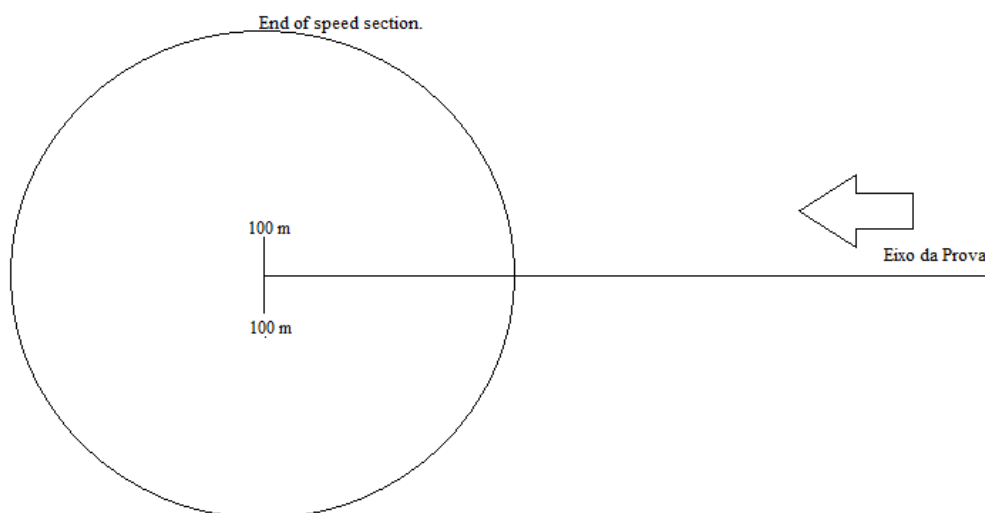
- Na categoria Elite e Ascendente, o start antecipado é penalizado por um fator de 2 (dois) pontos para cada segundo de largada antecipada, permitidos no máximo 300 (trezentos) segundos de “queima”. Largadas queimadas em tempo maior do que esse pontua o piloto na prova apenas com a distância mínima.
- Na categoria Soft a largada antecipada penaliza o piloto em 1 (um) ponto para cada segundo antecipado, limitado ao máximo de 300 (trezentos) segundos de antecedência. Largadas queimadas em tempo maior do que esse pontua o piloto na prova apenas com a distância mínima.

## 2.11 RAIOS DO GOL

Por padrão, haverá um cilindro (raio de velocidade) que será utilizado como tomada de tempo final (end of speed section), e outro cilindro como último raio do goal (gol cilindro). Pode ser utilizado também uma faixa virtual (gol linha), que fica no waypoint final perpendicular ao eixo da prova e o piloto deve cruzar sobre essa linha virtual.

Seguindo por padrão, raio de 400m para o cilindro (raio do goal) ou Linha de 200m para o Gol Linha (sendo 100m para um lado do eixo de prova e 100m para o outro lado do eixo de prova). O raio do gol poderá ser alterado diariamente pela comissão técnica.

Exemplo de Gol Linha:



\* A diferença entre os raios do “end of speed section” e o do “goal” não pode ser menor que 1500 m, sendo aconselhável a distância de 2000 m.

Não haverá juiz de pouso ou de goal, sendo a entrada no cilindro virtual comprovado somente através do track log do gps.

Obs.: o piloto deverá ter um ponto de track log dentro do raio principal, não importando o tempo que o piloto leve para percorrer a distância do raio de velocidade até o raio do goal. Caso o piloto não atinja o raio goal, considera-se apenas a distância percorrida pelo piloto, considerando como não feito o GOAL.

## **2.12 EQUIPAMENTOS DE SEGURANÇA**

É obrigatório o uso, por parte de todos os pilotos e em todas as provas, de capacete e paraquedas de emergência. Recomenda-se o uso de capacete homologado (preferencialmente INTEGRAL).

## **2.13 TERMO DE RESPONSABILIDADE**

Ao assinarem a ficha de inscrição, os Pilotos assumem total responsabilidade por seus voos durante o evento e pelas conseqüências que deles possam advir, eximindo Patrocinadores, Organizadores, Associações, Empresas envolvidas, Autoridades, Observadores, Juízes e Assistentes de toda e qualquer responsabilidade civil ou criminal por imperícias ou acidentes de qualquer espécie que venham a sofrer ou causar a terceiros antes, durante e após treinos ou provas da competição. Os pilotos assumem seus próprios riscos e são os únicos responsáveis legais pelos atos por eles praticados.

## **2.14 TERMO DE AUTORIZAÇÃO**

Os participantes expressamente autorizam a filmagem e fotografia de todos os seus voos, inclusive treinos e solenidades relacionados aos mesmos (cerimônias, celebrações, etc.) e a utilização dessas imagens, sejam elas estáticas ou eméticas, inclusive sua própria imagem e a de seus colaboradores, para a propaganda, promoção ou publicidade exclusiva do evento, através de mídia impressa (jornais, posters, outdoors, etc.), eletrônica (vídeo, cinema, televisão, etc.) e o que mais existir ficando autorizada e totalmente quitada a criação de todas as peças publicitárias relativas ao evento e sua conseqüente veiculação.

### **3. PROVAS**

O Juiz Geral só poderá propor provas de triangulação com **distância mínima de 25 km reais (descontando os raios), para as categorias elite e ascendente e 15km para a soft.** Todas as provas válidas podem valer 1.000 pontos, como base na distância percorrida pelo primeiro piloto.

#### **3.1 RACE TO GOAL (CORRIDA PARA O GOL)**

Esta prova consiste em percorrer determinada distância entre a decolagem e um portão real ou virtual de raio estipulado pela comissão de prova, de uma área de pouso, contornando ou não pilões, no menor tempo possível. Os pontos dessa prova serão dados pela fórmula geral, exceto se nenhum competidor atingir o gol. Neste caso usa-se a fórmula de distância.

#### **3.2 DISTÂNCIA LIVRE**

Não serão utilizadas provas de distância livre no campeonato gaúcho.

#### **3.3 ELAPSED TIME (TEMPO INDIVIDUAL)**

Esta prova consiste em percorrer determinada distância com ou sem ponto de contorno entre a decolagem e um portão real de uma área de pouso, no menor tempo possível. Os pontos dessa prova serão dados pela fórmula geral, exceto se nenhum competidor atingir o gol. Neste caso usa-se a fórmula de distância. Para essa prova conta-se o tempo individual de cada piloto a partir do portão de entrada ou saída (start gate).

### **3.4 PROTESTOS**

Para serem considerados, devem ser apresentados em formulário e acompanhados de uma taxa de protesto de R\$ 150,00 em dinheiro. Esta taxa deverá ser devolvida no caso de deferimento.

Os protestos deverão ser encaminhados ao Juiz Geral que deverá complementá-lo com sua opinião e serão julgados pelo júri de protestos. Reclamações e protestos somente serão considerados se feitos até 12 horas após a divulgação dos resultados, exceção feita á última prova, quando o prazo será reduzido para 1 hora. Reclamações ou protestos sobre itens aqui estabelecidos não devem ser aceitos.



## **4. PONTUAÇÃO (EM AVALIAÇÃO)**

### **4.1 GENERALIDADES**

A fórmula usada será a GAP2016, com pontos de distância, tempo, pontos de liderança e pontos de posição de chegada; a distancia total da prova é contada desde o Start e tangenciando os cilindros dos pilões até o raio do Goal, ou seja, descontando os raios dos pilões, será permitido o uso de múltiplos starts. A distância nominal não poderá ser menor que 60% da prova.

O piloto com maior pontuação ao final da competição será declarado campeão gaúcho. Em caso de empate, se pega o maior descarte de cada piloto, se ainda permanecer o empate, se pega a 2ª maior pontuação de descarte, 3ª maior pontuação de descarte e assim sucessivamente.

### **4.2 PARÂMETROS DE APURAÇÃO**

Para padronização, serão utilizados parâmetros nominais como alteráveis (em laranja) e os demais fixos como na imagem abaixo do software fs.net (R 1.8).

Mesmo sendo alteráveis os parâmetros em laranja, os mesmos possuem valores mínimos.

DM (Distância Mínima): 3km

DN (Distância Nominal): 18km

TN (Tempo Nominal): 1 hora

%GOAL (Percentual Pilotos no Goal): 10%

GAP2016

GAP edition

- Official CIVL GAP version
- OzGAP 2005
- GAP 2000
- custom

Competition Parameters

Minimum distance  km

Nominal distance  km

Nominal time  hh:mm

Nominal launch  % of pilots

Nominal goal  % of pilots

Score-back time  min.

Final Glide Decelerator

- CESS: Incline ratio (0=cylinder)  :1
- Altitude bonus/penalty factor  s/m above/below goal
- none (requires a reason)

Type of altitude used for scoring

- GPS
- QNH  hPa

Advanced settings... Ok Cancel

## **5. CONSIDERAÇÕES FINAIS**

### **5.1 REGULAMENTAÇÃO SUBSIDIÁRIA**

No que o presente Regulamento for omissivo, se utilizarão, subsidiariamente, o Regulamento do Campeonato Brasileiro de Asa Delta, desde que não afrontem algum dispositivo do presente Regulamento.

### **5.2 REGULAMENTO FEDERAL DE VOO**

O Campeonato será voado sob a estrutura da Regulamentação Federal de Vôo do Brasil e sob as normas de vôo e tráfego aéreo da CBVL, ANAC, e da FAI, as quais os pilotos não podem desconhecer.

### **5.3 RESERVA DE MUDANÇA**

A diretoria da FGVL reserva-se o direito de fazer mudanças no presente Regulamento, mesmo durante o Campeonato, sendo que nunca retroativamente.

### **5.4 TAXA PARA COMPUTAÇÃO**

A taxa de computação é de responsabilidade do Departamento de Asa Delta que deve repassar para o responsável pela computação valor mínimo de R\$ 100,00 por dia de prova.