FORMAL PROTEST TO THE JURY / PROTESTO FORMAL AO JÚRI

39th Brazilian Hot Air Balloon Championship - Boituva 2026 / 39º Campeonato Brasileiro de Balonismo - Boituva 2026

Flight 3 - Tasks 10, 11, 12, 13 and 14 / Voo 3 - Tarefas 10, 11, 12, 13 e 14

Competitor / Competidor: Markus Kalousdian - #7

Date / Data: June 13th, 2026 / 13 de junho de 2026

To / Ao: The Jury of the 39th Brazilian Hot Air Balloon Championship - Boituva 2026 / Júri do 39º Campeonato Brasileiro de Balonismo - Boituva 2026

Through / Por meio do: Event Director, Mr. Marcos Antonio Bonimcontro / Diretor de Prova, Sr. Marcos Antonio Bonimcontro

Subject / Assunto: Formal protest regarding the invalid electronic extension of the launch period for Flight 3 / Protesto formal referente à extensão eletrônica inválida do período de decolagem do Voo 3

Protest fee / Taxa de protesto: R$ 350,00 paid by PIX on 13/06/2026 at 18:20:30; receipt attached. / R$ 350,00 pagos por PIX em 13/06/2026 às 18:20:30; comprovante anexo.

I. ENGLISH VERSION

Dear Jury Members,

I hereby submit this formal protest regarding the electronic extension of the launch period for Flight 3, Tasks 10, 11, 12, 13 and 14, on June 13th, 2026. This protest concerns one single matter: the validity and scoring consequences of the electronic communication sent at 07:23 extending the take-off period after the launch period had already started.

1. Procedural background

A formal complaint was previously submitted regarding the same matter. The Event Director issued a written answer. In view of that answer, and because the complaint is expected to be denied on the same basis, this formal protest is submitted to the Jury together with the protest fee.

2. Facts

The Task Data Sheet for Flight 3 stated the take-off period as “not before 06:45 and not after 07:35” and defined the launch as ILP - Individual Launch Point. During the morning briefing, the Event Director announced an extension of the launch period until 07:50. I planned my flight, launch site, inflation and declarations on the basis of that announced deadline.

At 07:23, a message was sent in the official electronic communication channel stating that the launch was extended until 08:20. At that time I was already fully inflated and preparing my declarations. I took off between approximately 07:37 and 07:39, thus respecting the 07:50 deadline announced at the briefing.

Other competitors, however, had additional time and information available after my launch. Some launched from the same area after my take-off, benefiting from observing my flight and/or receiving information from their crews about my trajectory and target line. This created an unequal competitive situation.

3. Rule basis

The launch period is part of the flight data. Under AXMER 8.10, supplementary information by electronic communication tools may be used, but minor amendments to task data by electronic communication for ILP launches must be made at least 20 minutes before the start of the launch period. Since the launch period started at 06:45, any such electronic amendment should have been communicated no later than 06:25.

The message sent at 07:23 was therefore outside the time allowed by AXMER 8.10. It was sent after the launch period had already started. Accordingly, the electronic extension to 08:20 was not valid under AXMER 8.10.

In addition, AXMER 9.9 states that take-off may not be made before or after the launch period and that any take-off made outside the launch period is subject to a penalty of 50 task points per minute or part minute early or late.

Therefore, if the extension to 08:20 is invalid, any competitor who took off after the valid deadline should receive the corresponding late take-off penalty.

4. Direct response to the Event Director’s answer

The Event Director’s answer confirms the essential facts of this protest: it confirms that the electronic extension was sent at 07:23, after the launch period had already started, and that the previously applicable deadline was 07:50. When the answer asks “which rule” was breached, the specific rule is AXMER 8.10, for the reasons explained above.

The answer also argues that competitors had almost one hour to change launch site after the 07:23 message. Respectfully, this does not reflect the actual operation of a hot air balloon already fully inflated in an ILP context. At 07:23, I already had the balloon standing and was preparing my declarations. To relocate, I would have needed approximately 20 minutes to deflate and pack the balloon, at least 10 to 15 minutes to find and reach another more suitable launch site, especially farther away to facilitate navigation in the stronger wind, and approximately another 20 minutes to set up, re-inflate and take off. This totals approximately 50 to 55 minutes under ideal conditions, without counting landowner permission, obstacles, access, crew coordination, stress, operational risk, or any unexpected issue.

Therefore, the theoretical statement that there was “almost one hour” available does not mean there was a fair or practical opportunity for a competitor already fully inflated to relocate safely and competitively. It may have been useful to competitors who had not yet selected or committed to a launch site, but it was not equally useful to competitors who had already made their launch decision based on the valid 07:50 deadline.

5. Safety inconsistency

The safety justification presented by the Event Director is internally inconsistent. If the conditions were unsafe because of strong wind, then the appropriate safety response would have been to cancel or suspend the flight/tasks, not to create a late competitive extension after some competitors had already committed to their launch sites and inflated their balloons. Safety may justify cancellation; it should not be used to bypass the timing safeguard in AXMER 8.10.

Furthermore, if the launch period was extended for safety reasons, then it is relevant that the task times themselves were not correspondingly extended. This shows that the measure functioned as a competitive extension of launch opportunity, rather than as a coherent safety measure applied equally to all phases of the flight.

Likewise, if the reasoning was that the wind was too strong at the beginning and would become acceptable later, the fair safety measure should have been to establish a later new opening time for take-off, so that all pilots would launch only when conditions were considered safe. Instead, the extension merely benefited those who were not yet ready under the original schedule while leaving others who had already prepared under the prior deadline in a disadvantaged position.

The previous day, under another doubtful weather forecast involving stronger wind and possible rain, the briefing indicated that a release-or-cancellation message would be sent by 06:40, and the flight was then cancelled by message. This demonstrates that a structured pre-announced safety decision mechanism was available. The situation on the protest day should have been handled in a similarly coherent manner if the issue was truly safety.

6. Actual flight conditions and competitive effects

The attached photographs taken during the flight show extensive cloud cover over the competition area. Practical corrections and approaches to the targets were being made above or near cloud layers, creating additional risk during climbs and descents. It was also observed that one pilot even received a penalty in connection with exceeding the relevant limit while trying to approach a target from above the cloud layer at higher speed, without full knowledge of what was below. If the safety argument is invoked, these conditions must also be taken into account.

Boituva lies at approximately 2000 ft MSL, the cloud base was approximately between 3000 and 3500 ft MSL, and the wind around 100 meters above ground was reported around 40 km/h, which can be checked against the pilots’ logger tracks. These conditions reinforce the conclusion that, if safety was the real concern, cancellation or suspension would have been the appropriate measure.

In addition, the first target was being broadcast live by the “Blog do Balonismo” channel, which further helped competitors who had not yet launched to evaluate the approaches of pilots who launched correctly within the valid period. This further increased the competitive imbalance created by the late extension.

7. Factual verification requested from the Jury

If the Jury considers it necessary, I respectfully request factual verification of the following points: (a) which pilots or teams contacted the Event Director requesting additional time, and whether such requests were based on difficulty in

finding a launch site or uncertainty in planning rather than on an immediate safety hazard; (b) where the delayed pilots actually launched, and comparison of those launch sites with the sites used by pilots who launched within the valid time, in order to assess whether there truly was a generalized difficulty in finding launch sites; and (c) the official launch times and logger evidence relevant to any late take-off penalty calculation.

8. Requested decision

Primary request: Cancel Flight 3 / Tasks 10, 11, 12, 13 and 14, because the electronic extension of the launch period was not made in compliance with AXMER 8.10 and materially affected both fairness and safety.

Alternative request: If the flight is not cancelled, disregard the electronic extension sent at 07:23 and consider the valid launch-period deadline to be 07:50, as announced during the briefing. In that case, apply the late take-off penalty under AXMER 9.9 to all competitors who took off after 07:50, namely 50 task points per minute or part minute late.

Further request: Review the safety justification as a whole, including weather conditions, cloud cover, logger evidence, launch-site issues, and the failure to extend task times or to set a later common opening time if safety was the real rationale.

II. VERSÃO EM PORTUGUÊS

Prezados Membros do Júri,

Por meio deste, apresento protesto formal referente à extensão eletrônica do período de decolagem do Voo 3, Tarefas 10, 11, 12, 13 e 14, em 13 de junho de 2026. Este protesto trata de um único assunto: a validade e as consequências de pontuação da comunicação eletrônica enviada às 07:23, estendendo o período de decolagem depois que o período de decolagem já havia começado.

1. Contexto procedimental

Foi apresentada reclamação formal referente ao mesmo assunto. O Diretor de Prova emitiu resposta escrita. Diante dessa resposta, e porque se espera que a reclamação seja indeferida com a mesma fundamentação, este protesto formal é apresentado ao Júri juntamente com a taxa de protesto.

2. Fatos

A Folha de Tarefa do Voo 3 indicava o período de decolagem como “not before 06:45 and not after 07:35” e definia a decolagem como ILP - Individual Launch Point. Durante o briefing da manhã, o Diretor de Prova anunciou a extensão do período de decolagem até 07:50. Planejei meu voo, local de decolagem, inflagem e declarações com base nesse limite anunciado.

Às 07:23, foi enviada mensagem no canal eletrônico oficial informando que a decolagem havia sido estendida até 08:20. Naquele momento eu já estava com o balão em pé e preparando minhas declarações. Decolei entre aproximadamente 07:37 e 07:39, portanto respeitando o limite de 07:50 anunciado no briefing.

Outros competidores, contudo, passaram a ter tempo e informação adicionais após a minha decolagem. Alguns decolaram da mesma área depois de eu ter decolado, beneficiando-se da observação do meu voo e/ou de informações enviadas por suas equipes sobre minha trajetória e linha para o alvo. Isso criou situação de desigualdade competitiva.

3. Base regulamentar

O período de decolagem integra os dados do voo. Nos termos do AXMER 8.10, informações suplementares por comunicação eletrônica podem ser usadas, mas pequenas alterações nos dados da tarefa para decolagens em ILP devem ser comunicadas pelo menos 20 minutos antes do início do período de decolagem. Como o período de decolagem começou às 06:45, qualquer alteração eletrônica desse tipo deveria ter sido comunicada, no máximo, até 06:25.

A mensagem enviada às 07:23, portanto, foi enviada fora do prazo permitido pelo AXMER 8.10. Foi enviada depois de o período de decolagem já ter começado. Assim, a extensão eletrônica até 08:20 não foi válida à luz do AXMER 8.10.

Além disso, o AXMER 9.9 estabelece que a decolagem não pode ser feita antes ou depois do período de decolagem e que qualquer decolagem realizada fora do período está sujeita à penalidade de 50 pontos de tarefa por minuto ou fração de minuto adiantado ou atrasado. Portanto, se a extensão até 08:20 é inválida, qualquer competidor que tenha decolado após o prazo válido deve receber a correspondente penalidade por late take-off.

4. Resposta direta à manifestação do Diretor de Prova

A resposta do Diretor de Prova confirma os fatos essenciais deste protesto: confirma que a extensão eletrônica foi enviada às 07:23, depois do início do período de decolagem, e que o prazo anteriormente aplicável era 07:50. Quando a resposta pergunta “qual regra” foi violada, a regra específica é o AXMER 8.10, pelas razões já expostas.

A resposta também sustenta que os competidores tiveram quase uma hora para trocar o local de decolagem após a mensagem das 07:23. Respeitosamente, isso não reflete a operação real de um balão de ar quente já completamente inflado em contexto de ILP. Às 07:23 eu já estava com o balão em pé e preparando minhas declarações. Para me deslocar, eu precisaria de aproximadamente 20 minutos para baixar e guardar o balão, pelo menos 10 a 15 minutos para encontrar e alcançar outro local de decolagem mais adequado, especialmente mais distante para facilitar a navegação com vento mais forte, e aproximadamente outros 20 minutos para montar, reinflar e decolar. Isso totaliza cerca de 50 a 55 minutos em condições ideais, sem considerar autorização do proprietário, obstáculos, acesso, coordenação da equipe, estresse, risco operacional ou qualquer imprevisto.

Portanto, a afirmação teórica de que havia “quase uma hora” disponível não significa que existia uma oportunidade justa ou prática para um competidor já completamente inflado se deslocar de modo seguro e competitivo. Essa extensão poderia ser útil para competidores que ainda não haviam escolhido ou assumido um local de decolagem, mas não foi igualmente útil para competidores que já haviam tomado sua decisão operacional com base no prazo

válido de 07:50.

5. Inconsistência do argumento de segurança

A justificativa de segurança apresentada pelo Diretor de Prova é internamente inconsistente. Se as condições eram inseguras em razão de vento forte, então a resposta adequada de segurança seria cancelar ou suspender o voo/tarefas, e não criar uma extensão competitiva tardia depois que alguns competidores já haviam definido seu local de decolagem e inflado seus balões. Segurança pode justificar cancelamento; não deve servir para afastar a proteção temporal do AXMER 8.10.

Além disso, se o período de decolagem foi estendido por motivo de segurança, é relevante notar que os tempos das tarefas não foram estendidos de forma correspondente. Isso mostra que a medida funcionou como uma extensão competitiva da oportunidade de decolagem, e não como uma medida de segurança coerente aplicada igualmente a todas as fases do voo.

Do mesmo modo, se o raciocínio era que o vento estava forte no início e se tornaria aceitável mais tarde, a medida de segurança justa deveria ter sido fixar um novo horário de início da decolagem, para que todos os pilotos decolassem somente quando as condições fossem consideradas seguras. Em vez disso, a extensão apenas beneficiou aqueles que ainda não estavam prontos no cronograma original, deixando em desvantagem aqueles que já haviam se preparado no prazo anterior.

No dia anterior, diante de outra previsão duvidosa envolvendo ventos mais fortes e possível chuva, foi informado no briefing que uma mensagem de liberação ou cancelamento seria enviada até as 06:40, e o voo acabou sendo cancelado por mensagem. Isso demonstra que havia um mecanismo estruturado e previamente anunciado para decisão de segurança. A situação do dia do protesto deveria ter sido tratada de forma igualmente coerente, se a questão fosse realmente segurança.

6. Condições reais de voo e efeitos competitivos

As fotografias anexas tiradas durante o voo demonstram extensa cobertura de nuvens sobre a área da competição. As correções práticas e aproximações aos alvos estavam sendo feitas acima ou próximas à camada de nuvens, criando risco adicional durante subidas e descidas. Observou-se ainda que um piloto chegou a receber penalidade em contexto relacionado à tentativa de aproximação ao alvo a partir de cima da camada, em velocidade maior, sem pleno conhecimento do que havia abaixo. Se o argumento de segurança for invocado, tais condições também precisam ser consideradas.

Boituva está a aproximadamente 2000 pés MSL, a base da camada de nuvens estava aproximadamente entre 3000 e 3500 pés MSL, e o vento em torno de 100 metros acima do solo foi relatado em torno de 40 km/h, o que pode ser verificado pelos logger tracks dos pilotos. Essas condições reforçam a conclusão de que, se a preocupação real fosse segurança, o adequado seria cancelar ou suspender a prova.

Além disso, o primeiro alvo estava sendo transmitido ao vivo pelo canal “Blog do Balonismo”, o que facilitou ainda mais que competidores que ainda não haviam decolado avaliassem as aproximações dos pilotos que decolaram corretamente dentro do período válido. Isso aumentou ainda mais o desequilíbrio competitivo gerado pela extensão tardia.

7. Verificações fáticas requeridas ao Júri

Caso o Júri entenda necessário, requere-se a verificação dos seguintes pontos: (a) quais pilotos ou equipes contataram o Diretor de Prova solicitando mais tempo, e se tais pedidos se basearam em dificuldade para encontrar local de decolagem ou insegurança quanto ao planejamento, e não em risco imediato de segurança; (b) onde de fato os pilotos atrasados decolaram, e a comparação desses locais com os locais usados pelos pilotos que decolaram dentro do horário válido, a fim de avaliar se realmente havia dificuldade generalizada de encontrar local de decolagem; e (c) os horários oficiais de decolagem e os registros de logger relevantes para o cálculo de eventual penalidade por late take-off.

8. Pedido ao Júri

Pedido principal: Cancelar o Voo 3 / Tarefas 10, 11, 12, 13 e 14, porque a extensão eletrônica do período de decolagem não observou o AXMER 8.10 e afetou materialmente a justiça e a segurança da prova.

Pedido alternativo: Caso o voo não seja cancelado, desconsiderar a extensão eletrônica enviada às 07:23 e considerar como prazo válido do período de decolagem o limite de 07:50, conforme anunciado no briefing. Nesse caso, aplicar a penalidade por late take-off prevista no AXMER 9.9 a todos os competidores que decolaram após 07:50, ou seja, 50 pontos de tarefa por minuto ou fração de minuto de atraso.

Pedido adicional: Revisar a justificativa de segurança como um todo, incluindo condições meteorológicas, cobertura de nuvens, evidência dos logger tracks, dificuldades de local de decolagem e a ausência de extensão dos tempos das tarefas ou de fixação de um novo horário comum de abertura caso a razão real fosse segurança.

APPENDIX / ANEXO 1 - Late take-off penalty table / Tabela de penalidade por late take-off

Pilot # / Piloto #	Launch time / Hora de decolagem	Delay after 07:50 / Atraso	Penalty / Penalidade
1	08:03	13 min	650
2	08:06	16 min	800
3	08:17	27 min	1350
4	08:08	18 min	900
5	08:00	10 min	500
8	07:59	9 min	450
9	08:03	13 min	650
10	08:14	24 min	1200
11	07:59	9 min	450
13	08:12	22 min	1100
14	08:03	13 min	650
15	07:55	5 min	250
17	08:16	26 min	1300
18	07:56	6 min	300
20	08:07	17 min	850
21	08:10	20 min	1000
22	07:57	7 min	350
23	08:03	13 min	650
24	08:10	20 min	1000
25	07:58	8 min	400
26	08:05	15 min	750
27	07:59	9 min	450
29	07:52	2 min	100
31	07:58	8 min	400
32	08:04	14 min	700
34	08:05	15 min	750
35	07:55	5 min	250

No penalty / Sem penalidade according to the launch-time table: pilots 6, 7, 12 (no flight), 16, 19, 28, 30 and 33.

APPENDIX / ANEXO 2 - Original complaint text / Texto original da reclamação

Original complaint - English

I hereby submit this formal complaint regarding the electronic extension of the launch period for Flight 3, Tasks 10, 11, 12, 13 and 14, on June 13th, 2026. This complaint concerns one single matter: the validity and scoring consequences of the electronic communication sent at 07:23 extending the take-off period until 08:20.

The Task Data Sheet for Flight 3 stated the take-off time as “not before 06:45 and not after 07:35” and defined the launch as ILP - Individual Launch Point. During the morning briefing, the Event Director announced an extension of the launch period until 07:50. I planned my flight, launch site, inflation and declarations based on that announced deadline.

At 07:23, a message was sent in the official electronic communication channel stating: “decolagem estendida até 08:20hs” / launch extended until 08:20. At the time this message was sent, I was already fully inflated and preparing my declarations. There was no practical and fair opportunity for me to deflate, pack the balloon, move to another more suitable launch area, obtain any required permissions, set up again and re-inflate. I therefore took off between approximately 07:37 and 07:39, respecting the deadline of 07:50 announced at the briefing.

Under AXMER 8.10, amendments to task data by electronic communication for ILP launches must be made at least 20 minutes before the start of the launch period. Since the launch period started at 06:45, the message sent at 07:23 was out of time and the extension to 08:20 was not valid. Under AXMER 9.9, any take-off outside the launch period is subject to a penalty of 50 task points per minute or part minute early or late.

Requested remedy: (a) cancel Flight 3 / Tasks 10, 11, 12, 13 and 14; or, alternatively, (b) disregard the electronic extension to 08:20, consider the valid deadline to be 07:50, and apply the late take-off penalty under AXMER 9.9 to all competitors who took off after 07:50. Evidence attached: screenshot of the official electronic message sent at 07:23 stating that the launch was extended until 08:20.

Reclamação original - Português

Por meio desta, apresentei reclamação formal referente à extensão eletrônica do período de decolagem do Voo 3, Tarefas 10, 11, 12, 13 e 14, em 13 de junho de 2026. Esta reclamação trata de um único assunto: a validade e as consequências de pontuação da comunicação eletrônica enviada às 07:23, estendendo o período de decolagem até 08:20.

A Folha de Tarefa do Voo 3 indicava o horário de decolagem como “not before 06:45 and not after 07:35” e definia a decolagem como ILP - Individual Launch Point. Durante o briefing da manhã, o Diretor de Prova anunciou uma extensão do período de decolagem até 07:50. Planejei meu voo, local de decolagem, inflagem e declarações com base nesse limite anunciado.

Às 07:23, foi enviada uma mensagem no canal eletrônico oficial informando: “decolagem estendida até 08:20hs”. No momento em que essa mensagem foi enviada, eu já estava com o balão totalmente inflado e preparando minhas declarações. Não havia oportunidade prática e justa para desinflar, guardar o balão, deslocar para outro local de decolagem mais adequado, obter eventuais permissões necessárias, montar novamente e reinflar. Por isso, decolei entre aproximadamente 07:37 e 07:39, respeitando o limite de 07:50 anunciado no briefing.

Nos termos do AXMER 8.10, alterações nos dados da tarefa por comunicação eletrônica para decolagens em ILP devem ser feitas pelo menos 20 minutos antes do início do período de decolagem. Como o período começou às 06:45, a mensagem enviada às 07:23 foi intempestiva e a extensão até 08:20 não foi válida. Nos termos do AXMER 9.9, qualquer decolagem fora do período de decolagem está sujeita à penalidade de 50 pontos de tarefa por minuto ou fração de minuto adiantado ou atrasado.

Providências requeridas: (a) cancelamento do Voo 3 / Tarefas 10, 11, 12, 13 e 14; ou, alternativamente, (b) desconsideração da extensão eletrônica até 08:20, consideração do prazo válido como 07:50 e aplicação da penalidade por late take-off do AXMER 9.9 a todos os competidores que decolaram após 07:50. Evidência anexa: screenshot da mensagem eletrônica oficial enviada às 07:23 informando a extensão até 08:20.

APPENDIX / ANEXO 3 - Director response, task sheet and evidence images / Resposta do Diretor, folha de tarefa e imagens de evidência

RESPONTA A RECLAMAÇÃO MARKUS KALOUSDIAN

Com relação aos questionamentos:

Pela nova regra AXMER 2026, o diretor técnico do campeonato deve primar pela segurança, e não está atrelado a horários, quando isso é preponderante, podendo inclusive cancelar tarefa em voo.

Se os senhores da Equipe RUBIC Balloons se sentem prejudicados, por qualquer regra, citem a mesma e eu irei responder.

As 7:23 hs da manhã eu enviei uma extensão extra de decolagem de mais 30 minutos, porque o vento estava muito forte e eu pelas consultas que fiz nos sites de metereologia, havia informação que em meia hora haveria redução de vento. Assim resolvi aumentar o horário de decolagem em mais trinta minutos, passando o limite de decolagem da 7:50 hs para as 8:30 hs visando única e exclusivamente este aspecto. Tanto que todos os pilotos pousaram com segurança.

Quando da alteração as 7:23 hs, aumentei a partir daquele momento, quase 1 hora o prazo limite de decolagem. Todos foram beneficiados com isso devido ao fato de que nenhum piloto havia decolado até este momento, sendo que haveria tempo, se alguém se sentiu prejudicado de trocar de lugar.

É um completo absurdo, isto interferir nos resultados das tarefas. Não houve vantagem competitiva para nenhum dos pilotos e sequer uma única desvantagem para todos, genericamente.

MARCOS ANTONIO BONIMCONTRO – DIRETOR TÉCNICO DO 39º CAMPEONATO BRASILEIRO DE BALONISMO.

OBS: Para efeito ilustrativo e também oficial, estou anexando a tabela com horário de decolagem de todos os pilotos esta manhã.

39º CAMPEONATO BRASILEIRO DE BALONISMO-BOITUVA-SP-BRASIL

TASK SHEET

SATURDAY	**Briefing time : 5:45**	**FLIGHT 3**	**TASKS 10,11,12,13 and 14**

FLIGHT INFORMATION

DATE	**June, 13th 2026**	**Next briefing**	**5:45 - June14th**
Sunrise/Sunset	**06:45 / 17:30**	**Valid PZs**	**ALL IN FORCE**
TAKE OFF TIME	**Not before 6:45 and not afer 7:35**	**Solo flight**	**N/A**
TAKE OFF PLACE		**QNH**	**1017 hPa**
Minimum distance	**ILP (Individual launch point)**	**For any target**	**1,5 Km**

TASK # 10 FIN	**FLY IN**		**Marker collor : yellow - loggermarker # 1**
15,4	a)Target position	**2145/2658**	**marker drop : gravidade**
			Scoring period: until : 8:30
	only one take off permited		**Scoring area : all competion map**
	all tasks in any order(split)		**MMA: 30 m**
Task # 11 FON	**Fly On (FON)**		**Marker collor : N/A**
15.5	a) Declaration metod	**After take off-loggergoal #1 just one declaration**	**marker: loggermarker #2**
	b) Valid Target	**any coordenate 4x4 of competion map with altitude**	**Scoring period: until : 9:30**
	c) minimum distance of the target to declaration point	**4 Km**	**Scoring area : all competion map**
	d) Target altitude no less than 1000 ft above of the declaration point altitude	**1000 ft above decl. Point**	
	e) number of goals permited	**1(one)+D12**	
	d) minimum distance of the target for any target of this task sheet	**1 km**	
	OBS: Win the best result in 3D. Altitude not declared will be scored as NO RESULT		
TASK # 12 HWZ	**Hesitation Waltz (HWZ)**		**Marker collor :rose loggermarker # 3**
15.3	a)Targets position	**2930/2181**	**marker drop : free**
		2930/2175	**Scoring period: until : 9:30**
		2930/2168	**Scoring area : all competion map**
		3263/2076	**MMA: 30 m of each target**
		3261/2064	

TASK # 13 HWZ	**Hesitation Waltz (HWZ)**		**Marker collor : verde loggermarker # 4**
15.2	a)Target position	**all targets of task 12 except**	**marker drop : gravity**
		the target scored in task 12	**Scoring period: until : 9:30**
			Scoring area : all competion map
			MMA: 30 m of each target

Task #14 FON	**Fly On (FON)**		**Marker collor : N/A**
15.5	a) Declaration metod	**in flight -loggergoal #2 , just one declaration and the declared target must be different of the target declared in task # 11 more than 2 Km**	**marker: loggermarker #5**
	b) Valid Target	**any coordenate 4x4 of competion map with altitude**	**Scoring period: until : 9:30**
	c) minimum distance of the target to declaration point	**3 Km**	**Scoring area : all competion map**
	d) Target altitude no less than 1000 ft above of the declaration point altitude	**1000 ft above decl. Point**	
	e) number of goals permited	**1(one)**	
	d) minimum distance of the target for any target of this task sheet	**1 km**	
	The result is the ratio of the 3D distance in(m) from the mark to declared goal divided by the 2D distance (in Km) between the declaration point and the goal. Smallest result is the best. Altitude not declared will be scored as NO RESULT.		

Annex 3B / Anexo 3B - Image reproduction of the Flight 3 task sheet / Reprodução em imagem da folha de tarefa do Voo 3

Pilot	Launch time	WMF - claculated
1	08:03	07:58
2	08:06	08:06
3	08:17	08:13
4	08:08	08:09
5	08:00	08:03
6	07:50	07:50
7	07:38	07:38
8	07:59	07:56
9	08:03	08:01
10	08:14	08:15
11	07:59	07:59
12	No flight	
13	08:12	08:10
14	08:03	08:05
15	07:55	07:45
16	07:49	07:39
17	08:16	08:16
18	07:56	07:58
19	07:44	07:43
20	08:07	07:59
21	08:10	08:11
22	07:57	07:08
23	08:03	08:02
24	08:10	07:01
25	07:58	07:51
26	08:05	08:06
27	07:59	07:59
28	07:50	08:01
29	07:52	07:54
30	07:38	07:31
31	07:58	07:56
32	08:04	07:59
33	07:30	07:56
34	08:05	08:00
35	07:55	07:49

Annex 3C / Anexo 3C - Image reproduction of the launch-time table sent by the Event Director / Reprodução em imagem da tabela de horários de decolagem enviada pelo Diretor de Prova

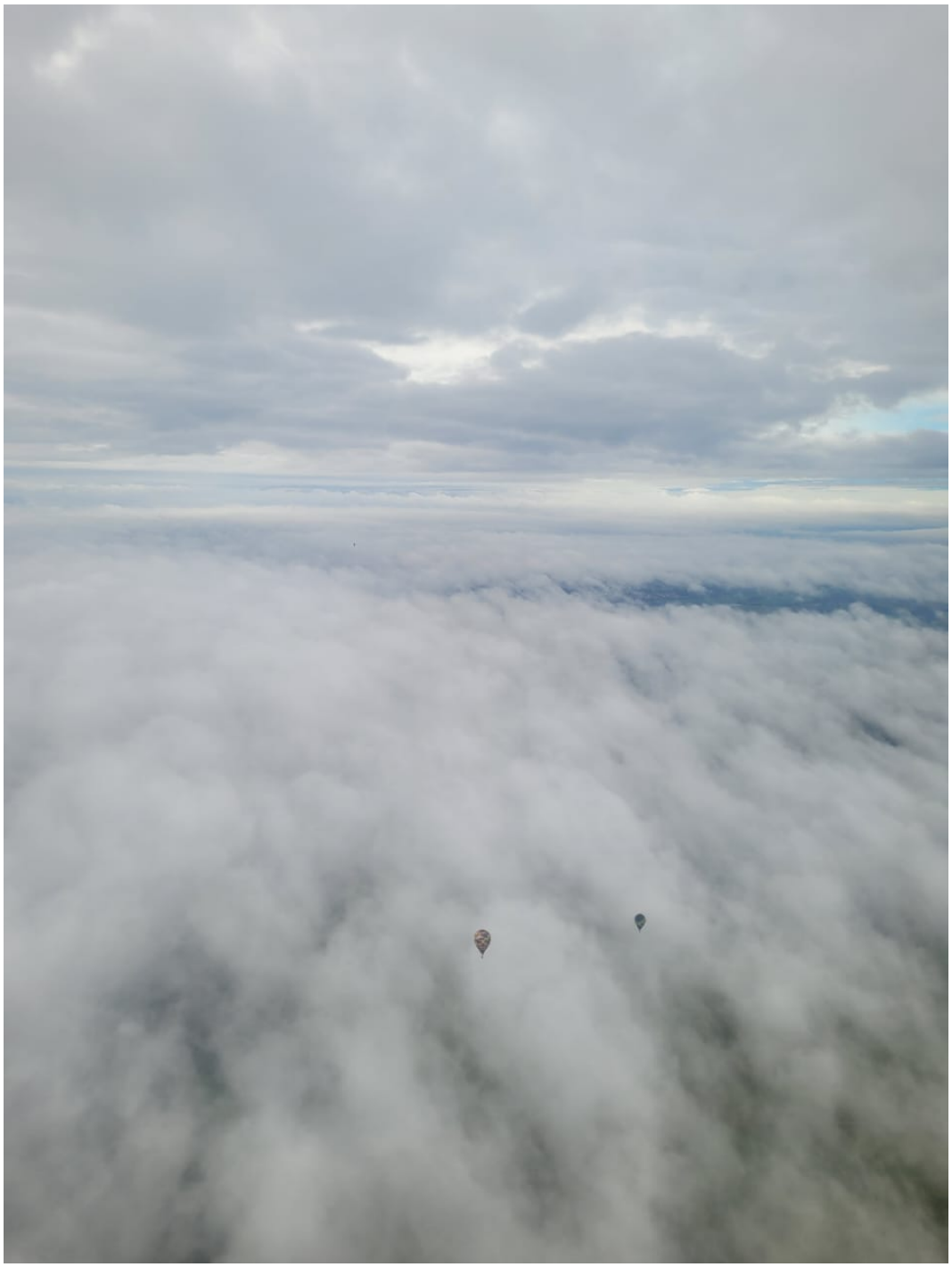


Annex 3D / Anexo 3D - Official electronic message sent at 07:23 extending the launch until 08:20 / Mensagem eletrônica oficial enviada às 07:23 estendendo a decolagem até 08:20

APPENDIX / ANEXO 4 - Weather and safety evidence / Evidências meteorológicas e de segurança



Annex 4A / Anexo 4A - Cloud layer and covered conditions observed during the flight / Camada de nuvens e condições encobertas observadas durante o voo



Annex 4B / Anexo 4B - Additional cloud-layer image during the flight / Imagem adicional da camada de nuvens durante o voo



Annex 4C / Anexo 4C - Previous-day example: pre-announced release/cancellation message and cancellation by message / Exemplo do dia anterior: aviso pré-anunciado de liberação/cancelamento e cancelamento por mensagem

APPENDIX / ANEXO 5 - Protest fee receipt / Comprovante da taxa de protesto



Comprovante de Pix

R$ 350,00

Realizado em 13/06/2026 às 18:20:30

De

MARKUS DIKRAN KALOUSDIAN

CPF: ***.963.478-**

Instituição: ITAÚ UNIBANCO S.A

Para

CBB

CPF: ***.554.800-**29

Instituição: BANCO BRADESCO S.A.

Chave Pix: 08545548000129

Dados da transação

Autenticação:
AB6904B47C40A12F9BFD9680167006146F300A43

ID da transação:
E60701190202606132119DY50VQIKV4C

Realizada em: Celular

Central de atendimento

Capitais e regiões metropolitanas: Capitais e regiões metropolitanas: 4004 4828

Demais localidades: Demais localidades: 0800 970 4828

SAC 24 horas: SAC 24 horas: 0800 728 0728

Ouvidoria (dias úteis das 9h às 18h): Ouvidoria (dias úteis das 9h às 18h): 0800 570 0011

Canal para PcD auditiva ou de fala: Canal para PcD auditiva ou de fala: 0800 722 1722

Annex 5 / Anexo 5 - PIX receipt for the protest fee (R$ 350,00) / Comprovante PIX da taxa de protesto (R$ 350,00)

RECEIPT PROTOCOL / PROTOCOLO DE RECEBIMENTO

One copy of this protest package is delivered to the Event Director / Jury, and one copy remains with the competitor. / Uma via deste pacote de protesto é entregue ao Diretor de Prova / Júri, e uma via permanece com o competidor.

Received by / Recebido por: _____

Function / Função: _____

Signature / Assinatura: _____

Date / Data: _____

Time / Horário: _____

Competitor / Competidor: Markus Kalousdian - #7

Signature of competitor / Assinatura do competidor: _____