MANUAL OFICIAL

Novo Sistema de Score de Voo, Ratings e Ranking Gold ACARS

Bem-vindos a uma nova era de avaliações na Gold Virtual

Na Gold Virtual, acreditamos que evoluir faz parte da aviação. Pensando nisso, apresentamos oficialmente o nosso **novo Sistema de Score de Voo, Ratings e Ranking**, desenvolvido para tornar nossas avaliações ainda mais justas, modernas, competitivas e alinhadas com a excelência operacional.

Nosso objetivo vai além de apenas gerar números. Queremos valorizar pilotos que demonstram comprometimento, técnica, disciplina e constância em cada operação realizada.

Este novo sistema representa mais um importante passo no crescimento da Gold Virtual. E como toda operação séria, ele continuará em constante evolução, recebendo ajustes, melhorias e novos critérios com base na experiência operacional e no feedback dos nossos pilotos.

Cada voo importa. Cada detalhe conta. Cada procedimento correto faz diferença.

Sejam bem-vindos ao novo padrão Gold Virtual. 🛫

1. Sistema de Score de Voo

A partir de agora, **todo piloto inicia o voo com 100 pontos**.

Conforme falhas operacionais, erros de procedimento ou desvios ocorram durante a operação, pontos serão descontados automaticamente de acordo com os critérios abaixo.

O objetivo é simples:

Finalizar o voo com a maior pontuação possível, demonstrando profissionalismo e qualidade operacional.

1.1 Falhas de Luzes

Evento	Penalidade
Beacon Lights incorreta	-5 pts
NAV Lights incorreta	-5 pts
Strobe Lights incorreta	-5 pts
Taxi Lights incorreta	-5 pts
Landing Lights incorreta	-5 pts

1.2 Falhas Operacionais

Evento	Penalidade
Transponder OFF	-10 pts
QNH incorreto na decolagem	-5 pts
QNH incorreto no pouso	-10 pts
Taxi Speed acima de 25 kts	-5 pts
Overspeed	-20 pts
IAS acima de 250 kts abaixo de 10.000 ft	-5 pts

1.3 Vertical Speed no Pouso

Atualização importante: **Avaliação de Vertical Speed por Categoria de Performance**

A partir desta atualização, as penalidades de pouso por **Vertical Speed (VS)** passam a ser avaliadas de acordo com a **Categoria de Performance da aeronave**.

Essa mudança torna o sistema mais justo e tecnicamente alinhado com a realidade operacional de cada tipo de aeronave.

Cada categoria possui características próprias de:

- peso
- energia de aproximação
- razão de descida
- comportamento no flare
- dinâmica de pouso

Por esse motivo, os limites aceitáveis de VS variam conforme a categoria operacional da aeronave.

Categoria	0 pts	-1 pt	-5 pts	-10 pts	-15 pts	-25 pts	-100 pts
A	<50 ft/min	51–100 ft/min	101–200 ft/min	201–300 ft/min	301–400 ft/min	401–500 ft/min	500+ ft/min
B	<100 ft/min	101–150 ft/min	151–250 ft/min	251–350 ft/min	351–450 ft/min	451–550 ft/min	550+ ft/min
C	<150 ft/min	151–200 ft/min	201–300 ft/min	301–400 ft/min	401–500 ft/min	501–600 ft/min	600+ ft/min
D	<200 ft/min	201–250 ft/min	251–350 ft/min	351–450 ft/min	451–550 ft/min	551–650 ft/min	650+ ft/min
E	<250 ft/min	251–300 ft/min	301–400 ft/min	401–500 ft/min	501–600 ft/min	601–700 ft/min	700+ ft/min

Esta melhoria foi implementada para tornar as avaliações:

- mais equilibradas
- mais realistas
- mais compatíveis com cada tipo de operação

Dessa forma, cada aeronave será analisada dentro de parâmetros mais coerentes com sua categoria de performance.

1.4 Velocidade de Pouso por Categoria

Categoria	Limite	Penalidade
Cat A	> 91 kts	-20 pts
Cat B	> 120 kts	-20 pts
Cat C	> 140 kts	-20 pts
Cat D	> 165 kts	-20 pts

1.5 Erros de plano de voo

Item	Penalidade
Nível de voo	-5 pts
Campo Rota “dct/em branco”	-5 pts
Campo RMK	-5 pts

Nivel de voo incorreto – sera observado se o nivel/altitude de voo condiz com a regra de voo apresentada pelo piloto.

Ex: voos VFR (F055, F065, F075, F085 e etc…)

Voos IFR (F050, F060, F070, F080 e etc…)

Campo Rota – Será observado se o campo rota foi preenchido corretamente conforme a regra de voo informada pelo piloto, voos IFR deve conter fixos waypoints, voos VFR apenas coordenadas geográficas ou REA quando voaando em corredores visuais.

Campo RMK – Será observado se a performance condiz com a aeronave e as demais informações necessárias, como por exemplo os nomes dos corredores visuais em caso de voo VFR em corredores.

1.6 Pouso com Vento de Cauda

A partir dessa atualização, o Sistema passa a identificar automaticamente **pousos realizados com vento de cauda (tailwind).**

Será aplicada penalidade quando forem atendidas as seguintes condições:

- Direção do vento dentro da faixa de cauda
- Intensidade igual ou superior a 7kts.
- **Penalidade de -10pts**

Exemplo:

- Pista em uso RWY36 (heading 360°)
- Será considerado vento de cauda qualquer vento entre 100° e 260° (uma margem de erro de 10° a partir do través para evitar penalizações indevidas).

Por que vento de cauda é considerado erro grave?

O pouso com vento de cauda é, na aviação, uma condição operacional indesejada e frequentemente evitada, salvo em situações muito específicas ou quando não há alternativa.

Isso ocorre por que o vento de cauda impacta diretamente na segurança operacional:

- **Aumenta a distância de pouso**
- **Reduz a eficiência de frenagem**
- **Diminui a margem de erro**

1.7 Penalidade por Atraso Operacional (EOBT)

Com o objetivo de incentivar o planejamento adequado das operações e aumentar o realismo operacional dentro da Gold Virtual, o Gold ACARS passa a utilizar o campo EOBT.

O que é o EOBT?

EOBT é a sigla para Estimated Off-Block Time, que representa o horário estimado para início da movimentação da aeronave, ou seja, o momento previsto para retirada dos calços e início do táxi.

Durante o preenchimento do plano de voo, o piloto deverá informar o horário EOBT em formato Zulu (UTC).

Como o sistema realizará a verificação?

O Gold ACARS registrará automaticamente o horário Zulu real do início do táxi da aeronave e comparará esse horário com o EOBT informado pelo piloto.

Importante:

- O horário considerado será sempre o horário Zulu (UTC) registrado pelo sistema.
- Não será considerado o horário local configurado no simulador.
- Não será considerado o fuso horário utilizado pelo piloto.

- O horário utilizado para validação será exclusivamente o horário UTC registrado pelo Gold ACARS.

Margem de Tolerância

Pequenas variações operacionais são normais e fazem parte da rotina da aviação.

Por esse motivo, o sistema aplicará uma tolerância de até 10 minutos após o EOBT informado.

Exemplo:

EOBT Informado	Início do Táxi	Resultado
1700Z	1707Z	Sem penalidade
1700Z	1710Z	Sem penalidade
1700Z	1711Z	Penalidade aplicada

Penalidade

Será aplicada uma penalidade de:

-5 pontos

quando o início do táxi ocorrer mais de 10 minutos após o horário EOBT informado pelo piloto.

Por que essa regra existe?

A pontualidade é um dos pilares fundamentais da aviação comercial.

Na vida real, atrasos operacionais não afetam apenas um único voo. Um atraso pode gerar impactos em toda a malha aérea da companhia, comprometendo conexões de passageiros, utilização das aeronaves, escalas de tripulação e a experiência geral do cliente.

Mesmo pequenos atrasos, quando acumulados ao longo do dia, podem causar efeitos em cadeia que impactam diversas operações subsequentes.

Por esse motivo, as companhias aéreas monitoram constantemente seus índices de pontualidade e buscam manter suas operações o mais próximas possível dos horários planejados.

A Gold Virtual busca simular esse ambiente operacional de forma realista.

Ao informar um horário EOBT, o piloto assume o compromisso operacional de estar pronto para iniciar sua movimentação dentro do horário planejado. O cumprimento desse horário demonstra organização, planejamento adequado e respeito aos demais elementos que compõem uma operação aérea.

Essa regra tem como objetivo:

• Incentivar o planejamento adequado dos voos;

• Estimular a preparação prévia da aeronave;

• Reforçar a importância da pontualidade operacional;

• Simular os impactos reais dos atrasos na malha aérea;

• Valorizar operações conduzidas dentro dos horários planejados;

• Aproximar a experiência da Gold Virtual da realidade das companhias aéreas.

A penalidade não busca punir pequenas variações operacionais, motivo pelo qual existe uma tolerância de 10 minutos. O objetivo é desencorajar atrasos excessivos e promover uma cultura operacional baseada em planejamento, comprometimento e pontualidade.

1.8 Penalidade por “Taxa de Reporte Operacional”

Objetivo

A Gold Virtual busca avaliar o desempenho operacional do piloto de forma realista e consistente.

Por esse motivo, uma vez que um voo tenha sido iniciado, ele deverá ser **reportado ao Gold ACARS**, mesmo que a operação apresente erros, falhas ou um resultado abaixo do esperado.

O piloto não deverá cancelar ou deixar de reportar uma operação com o objetivo de evitar que um voo com desempenho ruim prejudique sua média de qualidade.

Na aviação real, uma operação que já aconteceu não pode ser apagada ou refeita.

Se um piloto realiza um pouso inadequado, por exemplo, o pouso já aconteceu. O procedimento correto é aprender com o erro, aprimorar a técnica e realizar melhor a próxima operação.

O Ranking Gold Virtual segue essa mesma filosofia.

Errou? O voo continua fazendo parte do seu histórico. Aprenda com ele e melhore no próximo.

O que é a Taxa de Reporte Operacional?

A Taxa de Reporte Operacional compara a quantidade de voos **iniciados** pelo piloto com a quantidade de voos efetivamente **reportados** ao Gold ACARS durante o mês.

O objetivo é evitar que pilotos iniciem diversas operações e posteriormente cancelem aquelas que apresentaram resultados ruins, mantendo em seu histórico apenas os voos com melhor desempenho.

Exemplo simples

Um piloto iniciou **40 voos** durante o mês.

Desses:

- **33 voos foram reportados**
- **7 voos foram cancelados ou não reportados**

Isso significa que o piloto deixou de reportar **7 operações iniciadas**.

Entretanto, a Gold Virtual reconhece que situações reais podem impedir a conclusão de um voo, como:

- Falha ou travamento do computador;
- Queda de energia;
- Problemas técnicos inesperados;
- Outros eventos que impossibilitem a continuidade da operação.

Por esse motivo, existe uma **margem de tolerância de até 3 cancelamentos por mês**.

Como funciona a penalidade?

Os **3 primeiros cancelamentos do mês são desconsiderados para fins de penalização**.

A partir do quarto cancelamento, cada operação não reportada gera uma penalidade de:

-2 pontos na Qualidade

A fórmula prática é:

Cancelamentos Penalizáveis = Cancelamentos Totais - 3

Caso o resultado seja negativo, considera-se zero.

Penalidade = Cancelamentos Penalizáveis × 2 pontos

Exemplo completo

Um piloto iniciou **40 voos** durante o mês.

Situação	**Quantidade**
Voos iniciados	40
Voos reportados	33
Voos cancelados/não reportados	7
Cancelamentos de tolerância	3
Cancelamentos penalizáveis	4

Dos 7 cancelamentos:

3 são considerados dentro da margem de tolerância.

Restam:

7 - 3 = 4 cancelamentos penalizáveis

Cada cancelamento penalizável representa:

-2 pontos

Portanto:

4 × 2 = 8 pontos de penalidade

Se o piloto possuía uma Qualidade de **98 pontos**, sua Qualidade após a penalização será:

98 - 8 = 90 pontos

Resultado final:

Qualidade antes da penalização: 98 pontos

Penalidade por Taxa de Reporte: -8 pontos

Qualidade final: 90 pontos

Por que essa regra existe?

A Taxa de Reporte Operacional existe para garantir que o Ranking represente a **realidade do desempenho do piloto**, e não apenas os seus melhores voos.

O objetivo não é punir um piloto que teve um problema técnico legítimo durante uma operação.

A margem de 3 cancelamentos existe justamente para absorver situações excepcionais que podem acontecer durante o mês.

O que o sistema busca evitar é o comportamento de:

"O voo ficou ruim, então vou cancelar e tentar novamente."

Isso não representa uma operação real.

Na vida real, não é possível apagar um voo porque houve um erro operacional. Um pouso ruim continua registrado. Uma aproximação mal executada continua fazendo parte da experiência do piloto. Um voo com dificuldades continua sendo uma oportunidade de aprendizado.

Na Gold Virtual, queremos aplicar a mesma filosofia:

O erro faz parte do processo de evolução.

O piloto deve aprender com suas operações, identificar seus erros e buscar melhorar no voo seguinte.

Importante

A margem de 3 cancelamentos **não significa que o piloto possui 3 "vidas extras" para cancelar voos ruins**.

Ela existe exclusivamente para contemplar situações excepcionais e imprevistos que podem impedir a conclusão ou o reporte de uma operação.

O cancelamento deliberado de voos com baixo desempenho, com o objetivo de preservar a média de Qualidade, está em desacordo com a filosofia do Ranking Gold Virtual.

Nossa filosofia:

Não buscamos pilotos que nunca erram.

Buscamos pilotos que aprendem com seus erros e evoluem a cada voo. 🛫

Perfeito! Essa será uma das mudanças do novo Ranking Gold ACARS: Aproximação Não Estabilizada, com penalidade de -15 pontos.

Já organizei as informações em uma primeira versão para a documentação oficial. Também separei os critérios técnicos das observações sobre a avaliação, para que os pilotos entendam exatamente como a regra funciona.

1.9 Aproximação Não Estabilizada

Penalidade: variável, conforme o critério excedido.

Será considerada aproximação não estabilizada quando a aeronave ultrapassar os limites estabelecidos de razão de descida, velocidade indicada (IAS) ou desvio da trajetória em relação ao eixo da pista, dentro dos parâmetros de altura definidos para cada tipo de operação.

Critérios de avaliação

Critério	Limite	Penalidade
Razão de descida	Até 1.100 ft/min	0 ponto
Razão de descida	1.101 a 1.200 ft/min	-2 pontos
Razão de descida	1.201 a 1.300 ft/min	-4 pontos
Razão de descida	1.301 a 1.400 ft/min	-6 pontos
Razão de descida	1.401 a 1.500 ft/min	-9 pontos
Razão de descida	Acima de 1.500 ft/min	-15 pontos
IAS	Mais de 20 kts acima do limite de pouso da categoria	-15 pontos
Desvio da trajetória em relação à pista	Acima de 20°	-15 pontos

Limites de IAS por categoria

Categoria	Limite de pouso
A	111 kt
B	140 kt
C	160 kt
D	185 kt

Alturas de medição

Critério	**IFR**	**VFR**
Razão de descida	Abaixo de 1.000 ft AGL	Abaixo de 500 ft AGL
IAS	Abaixo de 1.000 ft AGL	Abaixo de 500 ft AGL
Desvio da trajetória	Abaixo de 500 ft AGL	Abaixo de 300 ft AGL

Regras complementares

- A referência da pista será a trajetória da aeronave sobre o solo, aproximadamente 2 segundos após o toque.
- O desvio angular será calculado utilizando a trajetória sobre o solo (*ground track*), e não a proa da aeronave. Dessa forma, uma aproximação com correção de caranguejamento devido ao vento de través não será penalizada.
- Caso o piloto execute uma arremetida (*go-around*) e retorne acima do respectivo gate de medição, a medição será zerada.
- O ângulo de *bank* não será avaliado, pois pode ser necessário para correções durante a aproximação, especialmente sob influência de vento de través.
- Um parâmetro somente será considerado excedido quando permanecer acima do respectivo limite por aproximadamente 1,5 segundo, evitando penalizações por picos momentâneos de turbulência.
- Para a razão de descida, será aplicada exclusivamente a penalidade correspondente à maior faixa atingida, sem acúmulo de descontos entre as faixas.
- Caso mais de um critério seja excedido na mesma aproximação, será considerada a maior penalidade aplicável, sem acumular descontos entre os critérios.

2. Novo Sistema Oficial de Ranking

Nosso ranking anterior priorizava principalmente a **quantidade de voos realizados**. Isso fazia com que pilotos focassem apenas em voar o maior número possível de etapas, enquanto a **qualidade operacional muitas vezes ficava em segundo plano**.

Com a nova reformulação, passamos a valorizar aquilo que realmente representa excelência na aviação virtual:

🛩️ Qualidade em primeiro lugar.

Agora, o piloto que deseja estar no topo da tabela precisará demonstrar:

✅ Bons procedimentos
✅ Score elevado nos voos
✅ Regularidade operacional
✅ Boa média mensal
✅ Comprometimento contínuo

Voar bastante continuará tendo valor. Acumular horas também será importante. Porém, **sem qualidade, não haverá liderança consistente.**

Pilar	Peso
Qualidade	70%
Quantidade de Voos	20%
Horas Voadas no mês	10%

A qualidade decide o ranking.
Volume e horas reforçam a consistência do piloto.

🎖️ Filosofia do Novo Ranking

Queremos premiar o piloto completo.

Aquele que:

• voa bem
• mantém alto padrão operacional
• é consistente ao longo do mês

• participa ativamente da companhia
• busca evolução contínua

Além da qualidade operacional, o novo ranking também considera o nível de atividade do piloto dentro da companhia. Entretanto, entendemos que nem todas as operações possuem o mesmo grau de complexidade.

Uma operação realizada em uma aeronave de alta performance exige mais preparação, planejamento, gerenciamento de sistemas, acompanhamento de procedimentos e carga de trabalho operacional quando comparada a aeronaves de categorias inferiores.

Por esse motivo, o Ranking Gold Virtual passa a utilizar o conceito de Peso Operacional.

Cada voo realizado gera uma quantidade de Peso Operacional de acordo com a categoria da aeronave utilizada:

Categoria de Performance	**Peso Operacional**
Categoria A	1,0
Categoria B	1,5
Categoria C	2,0
Categoria D	3,0
Categoria E	3,0

Dessa forma, o sistema deixa de considerar apenas a quantidade bruta de voos realizados e passa a reconhecer também a complexidade operacional envolvida em cada operação.

Exemplos práticos:

• 12 voos em aeronaves Categoria A = 12 pontos de Peso Operacional

• 8 voos em aeronaves Categoria B = 12 pontos de Peso Operacional

• 6 voos em aeronaves Categoria C = 12 pontos de Peso Operacional

• 4 voos em aeronaves Categoria D = 12 pontos de Peso Operacional

• 4 voos em aeronaves Categoria E = 12 pontos de Peso Operacional

IMPORTANTE – Elegibilidade para o Ranking do Mês

A meta mensal oficial da companhia continua sendo de 4 voos por mês para manter a atividade regular do piloto.

Porém, para participar do Ranking Mensal Oficial, será necessário acumular um mínimo de 12 pontos de Peso Operacional durante o mês.

Esse requisito foi criado para garantir uma avaliação mais justa, técnica e consistente, baseada em uma amostragem real de desempenho operacional.

Com 12 pontos de Peso Operacional ou mais, o sistema passa a ter dados suficientes para medir:

• Regularidade operacional

• Consistência de performance

• Qualidade média real

• Capacidade de manter bom nível ao longo do mês

• Resistência operacional sob maior carga de atividade

Essa metodologia busca equilibrar a competição entre pilotos que operam diferentes categorias de aeronaves, garantindo que a complexidade da operação também seja considerada na construção do ranking.

Por que essa regra é necessária?

Imagine a seguinte situação:

Piloto 1

• Realizou 12 voos em uma aeronave Categoria A

Piloto 2

• Realizou 4 voos em uma aeronave Categoria D

Embora a quantidade de voos seja diferente, ambos acumularam 12 pontos de Peso Operacional e demonstraram participação equivalente dentro da proposta do ranking.

Dessa forma, o sistema passa a reconhecer não apenas o número de etapas realizadas, mas também o nível de complexidade operacional envolvido em cada voo.

3. Encerramento

A Gold Virtual segue avançando.

Este novo sistema representa apenas mais uma etapa do nosso crescimento. Seguiremos trabalhando diariamente para evoluir nossas plataformas, aperfeiçoar critérios, modernizar processos e tornar cada avaliação cada vez mais justa, técnica e motivadora para todos.

Nosso compromisso é claro:

Valorizar mérito. Reconhecer qualidade. Incentivar evolução.

Cada voo será uma oportunidade de crescer.
Cada piloto terá espaço para evoluir.
Cada melhoria será construída junto com nossa comunidade.

O futuro da Gold Virtual já começou.

Voe melhor. Evolua sempre. Conquiste o topo. 🚀