



## **ATO REGULAMENTAR/ABVL/01/NOV/2014.**

**Ref.:** Procedimentos e restrições para decolagem de piloto visitante na Rampa da Pedra Bonita

O PRESIDENTE DA ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE VOO LIVRE, NO USO DE SUAS ATRIBUIÇÕES ESTATUTÁRIAS E REGULAMENTARES, FAZ SABER:

CONSIDERANDO que a prática do Voo Livre vem sendo amplamente difundida com significativo aumento no quantitativo de praticantes no Brasil;

CONSIDERANDO as limitações físicas intransponíveis quanto ao número de decolagens seguras possíveis na mais tradicional e procurada rampa de decolagem no território nacional, que se localiza na PARNA da Tijuca, denominada Rampa da Pedra Bonita, administrada pela ABVL em parceria com o Clube São Conrado de Voo Livre, por força do Termo de Reciprocidade número 01/2014 e demais atos estatutários;

CONSIDERANDO que é dever da ABVL e de todas as entidades afiliadas, inclusive do CSCVL, promover ações que garantam condições plenas de segurança e possibilidades igualitárias de acesso a todos os praticantes do Voo Livre sem prejuízo dos associados contribuintes regulares do clube;

CONSIDERANDO no mais todos os dispositivos legais atinentes à espécie, EXPEDE A SEGUINTE ORDEM NORMATIVA REGULAMENTAR:

**Artigo 1º** - Será permitida a decolagem de até 20 (vinte) pilotos visitantes de asa delta e 20 (vinte) pilotos de parapente por dia na Rampa da Pedra Bonita;

Cada piloto visitante poderá realizar no máximo 3 voos por mês, respeitando as 20 vagas diárias para cada modalidade.



O número de visitantes diários permitidos para cada modalidade e de voos por visitante, poderá sofrer alterações para mais ou para menos, de acordo com o levantamento que será efetuado durante os primeiros meses em vigor deste ato regulamentar.

**Artigo 2º** - Os pilotos visitantes deverão solicitar a autorização para decolagem através do sistema de agendamento on-line que está sendo desenvolvido pelo CSCVL em parceria com a ABVL onde o link estará disponível nos sites das duas entidades.

No período de transição até a conclusão do sistema, os agendamentos deverão ser efetuados na sede da ABVL/CSCVL, onde o piloto deverá preencher uma ficha constando seu CPF, seu clube local bem como apresentar as habilitações que comprovem estar em dia com seu clube e que comprovem ser habilitado para voar.

**Parágrafo primeiro:** Somente após o deferimento formal da autorização para decolagem, com a expedição do respectivo cupom de acesso, é que o piloto requerente poderá ingressar na área de decolagem;

**Parágrafo segundo:** O piloto autorizado a ingressar na área de decolagem deverá observar estritamente a ordem numérica de sua decolagem;

**Artigo 3º** – Somente serão autorizados a ingressar na área de decolagem pilotos visitantes que preencham os requisitos mínimos exigidos pela Norma Regulamentar quanto à capacidade técnica para o voo livre, habilitados e desde que utilizando equipamentos adequados e homologados;

**Artigo 4º** – A autorização para ingresso na área de decolagem é provisória e precária, podendo ser, a qualquer momento, revogada, acaso seja constatada pelo fiscal de rampa ou membros da diretoria qualquer possibilidade de risco para o piloto ou terceiros, tais como condições climáticas impróprias para a prática do voo livre, ausência de equipamento de segurança de uso obrigatório, irregularidades ou alterações que possam



modificar as características de homologação dos equipamentos utilizados pelo pilotos ou comportamento incompatível com a ordem pública e social;

**Artigo 5º** – Os pilotos visitantes com equipamento de voo duplo, deverão apresentar sua habilitação nacional comprovando sua homologação como piloto de voo duplo bem como submeter seu equipamento a vistoria pela diretoria técnica do CSCVL estando inseridos nos mesmos limites descritos no artigo primeiro.

Somente será permitida a decolagem após a contratação do seguro obrigatório e observação das normas contidas no regimento interno do CSCVL.

**Artigo 6º** – Este ato entra em vigor no dia 01 de Dezembro. Revogam-se todas as disposições em contrário, notadamente as contidas na Ação Regulamentar Operacional do CSCVL de 14 de novembro de 2014, em seu artigo 6º e 7º.

Rio de Janeiro, 29 de novembro de 2014.

---

**Francisco Luiz Magalhães dos Santos**

Presidente da ABVL

Assembleia Geral Extraordinária de 15 de Dezembro de 2014

Consolidação do Estatuto Social da Confederação de Voo Livre do Brasil

**CAPÍTULO I - DA DENOMINAÇÃO, SEDE, DURAÇÃO E FINS**

Art. 1º - A CONFEDERAÇÃO DE VOO LIVRE DO BRASIL - CVLB, CNPJ. n.º 29.455.789/0001-57, é uma associação civil, sem fins lucrativos, de caráter desportivo, dirigente máxima no território nacional, dos ramos desportivos da Asa Delta e do Parapente, fundada em 6 de dezembro de 1976, com prazo indeterminado e sede própria sito à Av. Prefeito Mendes de Moraes, s/n.º, bairro de São Conrado, Rio de Janeiro, Estado do Rio de Janeiro, cep. 22.610-090, e que se regerá por este ESTATUTO e pelas normas legais pertinentes.

Art. 2º - A CVLB tem personalidade jurídica e patrimônio próprio, distinto dos de seus filiados, os quais não respondem subsidiariamente pelas obrigações por ela contraídas.

**CAPÍTULO II - DOS OBJETIVOS**

Art. 3º - São finalidades específicas da CVLB:

- a) Projetar, promover, divulgar e coordenar as atividades de Asa Delta e Parapente, como entidade dirigente máxima no país;
- b) Organizar e dirigir as competições de Asa Delta e de Parapente, em âmbito nacional e internacional, ou autorizar sua organização pelas filiadas ou quaisquer organizações;
- c) Representar o desporto nacional nas competições internacionais de Asa Delta e Parapente, junto à Federação Aeronáutica Internacional (FAI);
- d) Responder perante a Autoridade Aeronáutica, pelas atividades aerodesportivas, no que se refere à segurança e regulamentação da Asa Delta e Parapente, no território nacional e em participações no exterior;
- e) Homologar recordes e títulos nas competições de caráter nacional e pugnar pela homologação dos de âmbito internacional;
- f) Julgar e dirimir questões desportivas suscitadas entre as filiadas.

Art. 4º - É vedado à CVLB ocupar-se de assuntos estranhos as suas finalidades, manifestações de caráter político ou religioso e à prática de jogos de azar.

Art. 5º - Para atingir as suas finalidades, a CVLB deverá observar os seguintes princípios e/ou procedimentos:

- (a) observar os princípios da legalidade, impessoalidade, moralidade, publicidade, economicidade e da eficiência;
- (b) Adotar práticas de gestão administrativa, necessárias e suficientes a coibir a obtenção, de forma individual ou coletiva, de benefícios ou vantagens pessoais, em decorrência da participação no respectivo processo decisório;
- (c) Observar os princípios fundamentais da contabilidade e das Normas Brasileiras de Contabilidade;
- (d) Dar publicidade, por qualquer meio eficaz, no encerramento do exercício fiscal, ao relatório de atividades e às demonstrações financeiras da entidade, incluindo-se as certidões negativas de débito junto ao INSS e ao FGTS, colocados à disposição para exame de qualquer cidadão;
- (e) Promover a realização de auditoria, inclusive por auditores externos independentes, se for o caso, quanto à aplicação de eventuais recursos obtidos junto a órgãos públicos; e
- (f) Prestar contas de todos os recursos e bens de origem pública recebidos, conforme determina o parágrafo único do art. 70 da Constituição Federal.

Parágrafo único - A CVLB não distribui entre os sócios ou associados, conselheiros, diretores, empregados ou doadores eventuais excedentes operacionais, brutos ou líquidos, dividendos, bonificações, participações, ou

parcelas do seu patrimônio, auferidos mediante o exercício das suas atividades, e os aplica integralmente na consecução do seu objetivo social.

### CAPÍTULO III - DOS ASSOCIADOS, SEUS DIREITOS E DEVERES

Art. 6º - Participarão do quadro social, pessoas físicas ou jurídicas, nacionais ou estrangeiras, que se propuserem, como associados, a colaborar para a consecução dos objetivos da Associação Brasileira de Vôo Livre, podendo ser assim designados:

- a) Associados Filiados - Agremiações esportivas do vôo livre (Federações, Associações e Clubes de Vôo) registradas, e cadastradas no quadro de associados da Associação Brasileira de Vôo livre, responsáveis pela gestão de sítios de vôo e pelo desenvolvimento do vôo livre no território nacional;
- b) Associados Praticantes - Pessoas físicas, praticantes do vôo livre, nas modalidades asa-delta e parapente, filiados a clubes de vôo, contribuintes na execução de projetos esportivos e na realização dos objetivos da CVLB;
- c) Associados Colaboradores - Pessoas físicas e jurídicas, vinculados comercialmente, ou não, ao vôo livre e participantes no processo de manutenção e desenvolvimento das atividades da CVLB;
- d) Associados Beneméritos - Pessoas físicas que se destacaram por trabalhos ou ações em prol dos objetivos da CVLB.

Art. 7º - A CVLB é constituída por número ilimitado de associados, os quais serão das seguintes categorias: filiados, praticantes, colaboradores e beneméritos.

Art. 8º - São associados filiados, as Entidades (Federações, Associações e Clubes de Vôo Livre) de todo o território nacional que representem praticantes de vôo livre, Asa Delta e Parapente.

Art. 9º - São condições mínimas para o estabelecimento de uma Entidade Filiada:

I- Cinco pilotos praticantes e com experiência, no mínimo equivalente ao nível III;

II- Pelo menos um instrutor credenciado pela CVLB;

III- Um Diretor Técnico - homologado pela CVLB - com conhecimentos teóricos e práticos de vôo considerados suficientes pela comissão técnica da CVLB;

IV- Um sítio de vôo, que deverá ser registrado junto à autoridade aeronáutica, com o compromisso de manutenção do local, controle e segurança de vôo. Caso seja de uso regular o mesmo local por mais de uma Entidade, deverá ser objeto de acordo entre elas.

§ 1º - Para filiação junto à CVLB são exigidos os seguintes documentos:

- a) Ofício à Diretoria da CVLB, solicitando filiação;
- b) Cópia autenticada do Estatuto Social e suas possíveis alterações;
- c) Cópia da publicação do Estatuto Social no Diário Oficial;
- d) Ata da Fundação da Entidade;
- e) Ata da última Assembléia que elegeu a Diretoria;
- f) Pagamento das taxas de admissão e anual estabelecidas pelo conselho para o exercício em curso;
- g) Qualificação da diretoria.

§ 2º - Dentre as Entidades filiadas à CVLB, somente as Representantes Estaduais terão direito a 01 (um) voto em assembléia-geral.

§ 3º - Em caso de existência de duas ou mais Entidades Estaduais representantes do Vôo Livre em um mesmo Estado, deverá ser eleita uma das entidades, que represente a Asa Delta e o Parapente do Estado, junto à CVLB.

§ 4º - Estado que não houver uma Federação ou Associação Estadual, não terá direito a voto em assembléia geral da CVLB.

Art. 10 - A qualificação que se refere o inciso g), do Parágrafo 1º, do artigo anterior deverá conter:

- a) Cargo e nome completo dos titulares;
- b) Idade;

Profissão;

- a) Estado Civil;
- e) Documento de Identidade;
- f) Residência.

Art. 11 - São Associados praticantes, as pessoas físicas, sem impedimento legal, filiados a clubes de voo livre, que pratiquem o esporte por lazer, competitivamente ou como instrutor, que venham a contribuir na execução de projetos e na realização dos objetivos da CVLB. NÃO terão direito a voto em assembléia geral.

Art. 12 - Os associados, qualquer que seja sua categoria, não respondem individualmente, solidária ou subsidiariamente pelas obrigações da CVLB, nem pelos atos praticados pelo Presidente ou Diretoria Executiva.

**Parágrafo Único** - A admissão de novos associados se fará mediante a solicitação e apresentação da proposta de inscrição da pessoa interessada ou mediante proposta de associados filiados.

Art. 13 - A Assembleia Geral poderá criar diferentes classes de contribuições ou taxas para os associados.

Art. 14 - São direitos dos associados:

- a) Participar dos eventos e atividades promovidas pela CVLB;
- b) Participar da Assembleia Geral;
- c) Requerer sua demissão do quadro social;
- d) Defender-se em Assembleia Geral caso esteja em pauta pedido de exclusão do mesmo;
- e) Propor a criação e tomar parte em comissões e grupos de trabalho, quando designados para tais funções;
- f) Promover a convocação de assembleia e reunião dos órgãos deliberativos por, no mínimo, 1/5 (um quinto) dos associados;
- g) Ter acesso, mediante pedido justificado por escrito, a informações de natureza contábil, financeira e eleitoral, bem como aos projetos, relatórios, prestações de contas e resultados de auditoria independente.

**Parágrafo Único** - Os direitos sociais previstos neste Estatuto são pessoais e intransferíveis.

Art. 15 - São deveres dos associados:

- a) Cumprir e fazer cumprir o estatuto social, observar e respeitar os regulamentos, regimentos, códigos, deliberações e resoluções dos órgãos da ABVL;
- b) Cooperar para o desenvolvimento e difundir os objetivos e ações da CVLB;
- c) Efetuar o pagamento de taxas e contribuições previstas;
- d) Exercer os cargos para os quais forem eleitos ou nomeados.

Art. 16 - O associado que desejar desligar-se da CVLB deverá fazê-lo mediante o envio de comunicação por escrito, dirigida ao Diretor-presidente, a qual promoverá o seu desligamento.

Art. 17 - Considera-se falta grave, passível de exclusão, provocar ou causar prejuízo moral ou material para a CVLB.

Art. 18 - A exclusão do associado se dará:

- a) por dissolução da pessoa jurídica;
- b) por morte do associado;
- c) por incapacidade civil não suprida;
- d) por deixar de atender aos requisitos estatutários de ingresso e permanência na entidade;
- e) por vontade própria.

§1º - A exclusão do associado se dará havendo justa causa, em procedimento que assegure direito de defesa, assim reconhecida em decisão por maioria simples da Assembleia Geral expressamente convocada para esta finalidade.

§ 2º - Nenhum associado poderá ser impedido de exercer direito ou função que lhe tenha sido legitimamente conferido, a não ser nos casos e pela forma prevista na lei ou no estatuto.

3

pk

## CAPÍTULO IV - DO PATRIMÔNIO SOCIAL

Art. 19 - O patrimônio da CVLB é constituído por:

- a) doações, legados, patrocínios e contribuições de associados, de pessoas físicas ou jurídicas, de direito público ou privado, nacionais ou estrangeiras;
- b) receitas provenientes da administração de bens, renda de inscrição em competições realizadas ou serviços prestados pela CVLB;
- c) subvenções e doações do Poder Público Federal, Estadual e Municipal;
- d) bens móveis e imóveis que possua ou venha a possuir.

Art. 20 - O orçamento da despesa anual da CVLB será estipulado pela Diretoria, tomando em consideração a provável receita.

Parágrafo Único - Na hipótese da CVLB vier a perder a qualificação instituída pela Lei 9.790/99, o respectivo acervo patrimonial disponível, adquirido com recursos públicos durante o período que perdurou a qualificação, será transferido a outra OSCIP que, preferencialmente, tenha o mesmo objetivo social.

## CAPÍTULO V - DA ESTRUTURA ORGANIZACIONAL

Art. 21 - A estrutura organizacional da CVLB é composta dos seguintes órgãos de deliberação superior, de fiscalização, consulta e direção respectivamente:

- a) Assembléia Geral;
- b) Conselho Fiscal;
- c) Comissão Disciplinar;
- d) Tribunal de Justiça Desportiva;
- e) Presidência;
- f) Diretoria.

## CAPÍTULO VI - DA ASSEMBLÉIA GERAL

Art. 22 - A Assembléia Geral é o órgão de deliberação superior da CVLB, formada por todos os Associados Filiados, com poderes para deliberar sobre todas as atividades relativas ao objeto social e tomar as providências que julgar convenientes ao desenvolvimento e funcionamento da CVLB.

Parágrafo Único - Os Associados Filiados Representantes Estaduais, delegados conforme art. 9º, § 2º, em dia com o pagamento de taxas ou contribuições previstas, terão direito a 01 (um) voto em Assembléia Geral.

Art. 23 - Só poderão ser representantes das filiadas, perante a Assembléia Geral, aqueles que:

- a) Forem maiores de idade;
- b) Não estiverem sofrendo penalidades impostas pelas filiadas ou autoridade aeronáutica;
- c) Não estiverem com mandatos na Diretoria da CVLB.

Art. 24 - A Assembléia, que é o órgão soberano da CVLB, reunir-se-á:

- a) Ordinariamente, de ano em ano, no mês de dezembro;
- b) Bienalmente, também no mês de dezembro, para eleger o Presidente, o Vice-Presidente e os 3 (três) Membros do Conselho Fiscal.
- c) Extraordinariamente, quando convocada pelo Diretor-presidente, por iniciativa própria ou a requerimento do Conselho Fiscal, ou por, no mínimo, 1/5 (um quinto) dos associados filiados representantes estaduais, no gozo de seus direitos estatutários.

§ 1º - A Assembléia Geral Extraordinária, a requerimento do Conselho fiscal ou das filiadas, deverá ser realizada dentro de 30 (trinta) dias, a contar da data da entrega do requerimento na secretaria.

§ 2º - Os Associados serão convocados mediante o envio de carta registrada com A.R., e-mail, notificação ou Edital a ser afixado na sede da Associação, com antecedência mínima de 10 (dez) dias, onde constará a "ordem do dia", local, data e hora da realização da Assembléia.

105

pk

Art. 25 - A Assembléia Geral só se constituirá para funcionar em primeira convocação, quando presente a maioria das filiadas que a compõe.

Parágrafo Único - Não havendo maioria, a mesma será realizada em segunda e última convocação, meia hora após, com qualquer número.

Art. 26 - As deliberações da Assembléia Geral serão tomadas por maioria simples de votos das filiadas representantes estaduais, devendo ter sua ata lavrada, com lista de presença assinada pelos presentes.

Art. 27 - Compete à Assembléia Geral:

- a) Aprovar a reforma do Estatuto da CVLB;
- b) Eleger e empossar, bienalmente, o Presidente, o Vice-Presidente e os membros do Conselho fiscal;
- c) Fixar orientação geral e aprovar o plano anual de atividades da CVLB;
- d) Apreciar e julgar o relatório anual, as contas e o balanço da gestão financeira, apresentados pela Diretoria, com parecer do Conselho Fiscal;
- e) Conferir, em votação secreta, o título de associado benemérito da CVLB àqueles que tenham prestado serviços de excepcional relevância ao Vão Livre Nacional;
- f) Destituir os membros da Diretoria Executiva e dos Conselhos Fiscal;
- g) Deliberar sobre a dissolução, fusão ou incorporação da CVLB;
- h) Deliberar sobre os casos omissos não previstos neste Estatuto e dos Regulamentos técnicos da CVLB;
- i) Deliberar somente sobre assuntos constantes na "Ordem do dia" de sua convocação;
- j) Deliberar sobre a saída de Associado, ressalvado o direito do Associado de requerer a própria demissão dos quadros associativos;
- k) Aprovar o Regimento Interno.

Parágrafo único - Para as deliberações a que se referem os itens (a), (f) e (g) acima é exigida deliberação da Assembléia especialmente convocada para este fim, sendo competência exclusiva da Assembléia Geral deliberar sobre os critérios de eleição dos administradores.

Art. 28 - As Assembléias Gerais, Ordinárias e Extraordinárias, serão presididas pelo Presidente da CVLB, assistido por um secretário de sua livre escolha, com exceção daquelas que forem julgadas as contas de sua gestão ou naquelas que tiver interesse direto.

Parágrafo Único - O Presidente, respeitada a exceção prevista no caput, terá voto de desempate.

Art. 29 - A Assembléia Geral poderá instituir remuneração para os membros da Diretoria Executiva que atuem efetivamente na gestão executiva e para aqueles que a ela prestam serviços específicos, respeitados, em ambos os casos, os valores praticados pelo mercado.

## CAPÍTULO VII - DO CONSELHO FISCAL

Art. 30 - Compõe-se o Conselho Fiscal de 3 (três) Membros efetivos, eleitos pela Assembléia Geral, com mandato de 2 (dois) anos, podendo ser reeleitos sem limitação de vezes, os quais não poderão ocupar simultaneamente outro cargo nos órgãos de administração, bem como não poderão receber qualquer remuneração.

Art. 31 - Compete ao Conselho Fiscal, com total autonomia administrativa, examinar e emitir pareceres sobre prestação de contas e balanço anual da ABVL, para que possam ser apresentados à Assembléia Geral Ordinária, de acordo com as exigências da Lei nº 9.790/99.

Art. 32 - O Conselho Fiscal reunir-se-á anualmente, por convocação da Diretoria Executiva e terá competência para opinar sobre os relatórios de desempenho financeiro e contábil, e sobre as operações patrimoniais realizadas, emitindo pareceres anuais para a Assembléia Geral.

Parágrafo Único - O Conselho Fiscal se reunirá ordinariamente 01(uma) vez por ano e, extraordinariamente, sempre que necessário.



## CAPÍTULO VIII - DA COMISSÃO DISCIPLINAR

Art. 33 - A Comissão disciplinar será composta por 3 (três) Membros efetivos e 3 (três) substitutos, nomeados pela Diretoria da CVLB e com as atribuições constantes na legislação vigente.

§ 1º - A comissão somente poderá funcionar com a presença de 3 (três) membros.

§ 2º - As decisões da Comissão Disciplinar serão tomadas por maioria de votos.

§ 3º - Junto à Comissão Disciplinar, atuará um procurador nomeado pelo Presidente da CVLB.

## CAPÍTULO IX - DO TRIBUNAL DE JUSTIÇA DESPORTIVA

Art. 34 - O Tribunal de Justiça Desportiva terá constituição, atribuições e funcionamento na forma da legislação vigente.

§ 1º - O TJD somente poderá funcionar com a maioria de seus auditores.

§ 2º - Junto ao TJD atuarão até 2 (dois) Procuradores, nomeados pelo Presidente da CVLB.

Art. 35 - O TJD reunir-se-á ordinariamente, quando de sua nomeação, bianualmente, para a eleição de seu Presidente e Vice-Presidente.

§ 1º - As demais reuniões serão de caráter extraordinário e verificar-se-ão sempre que for necessário;

§ 2º - O juiz efetivo que deixar de comparecer, sem justa causa, as três reuniões consecutivas ou seis alternadas, perderá o mandato.

## CAPÍTULO X - DA PRESIDÊNCIA E DA DIRETORIA

Art. 36 - Compõem a Diretoria da CVLB, com poder executivo:

I- O Presidente;

II- O Vice-Presidente;

III- O Diretor Financeiro;

IV- O Diretor Secretário;

V- O Diretor Técnico modalidade Asa Delta;

VI- O Diretor Técnico modalidade Parapente;

VII- O Diretor Social.

§ 1º - São inelegíveis para o desempenho das funções acima indicadas, mesmo os de livre nomeação, os associados:

a) Brasileiros menores de 21 anos e todos os Estrangeiros;

b) Inadimplentes na prestação de contas de recursos públicos em decisão administrativa definitiva;

c) Inadimplentes na prestação de contas da própria entidade;

d) Afastados de cargos eletivos ou de confiança de entidade desportiva ou em virtude de gestão patrimonial ou financeira irregular ou temerária da entidade;

e) Inadimplentes das contribuições previdenciárias e trabalhistas;

f) Falidos e condenados por crime doloso em sentença definitiva;

g) Que estiverem cumprindo penalidades impostas pelos órgãos de Justiça Desportiva e FAI.

§ 2º - Os cargos de Diretor-presidente e vice-presidente somente podem ser ocupados por pessoas que tenham as condições previstas no § anterior, que pratiquem, ou tenham praticado o voo livre, em caráter competitivo e que não estejam com mandato em diretoria de filiadas representantes estaduais.

§ 3º - A Presidência da ABVL, eleita pela Assembleia Geral, terá um mandato de 2 (dois) anos, compreendendo o período bienal de 1º de Janeiro a 31 de dezembro, podendo ser reeleitos por mais 03 (três) períodos subsequentes.

§ 4º - Em caso de renúncia ou impedimento definitivo do Presidente, assumirá a presidência o Vice-Presidente para complementação do mandato.

50

Pf

5°- Se houver vacância dos cargos de Presidente e Vice- Presidente, assumirá o Diretor Financeiro, para convocar a Assembléia Eletiva, que deverá realizar-se no prazo máximo de 30 dias, para preenchimento dos referidos cargos, salvo se restarem menos de 6 (seis) meses para o término do mandato, quando permanecerá na presidência até o final.

Art. 37 - Compete, coletivamente, à Diretoria:

§ 1°- Administrar a Confederação de Voo Livre do Brasil, procurando realizar os seus objetivos, para isso praticando todos os atos provenientes das atribuições que este Estatuto lhe confere.

§ 2°- Cumprir as resoluções emanadas pela autoridade aeronáutica e Federação Aeronáutica Internacional.

§ 3°- Diligenciar junto aos Filiados o fiel cumprimento deste estatuto.

Art. 38 - Compete ao Presidente:

§ 1°- Representar a Confederação de Voo Livre do Brasil perante autoridades do País, inclusive em Juízo e nas relações com terceiros.

§ 2°- Nomear para a Diretoria da CVLB, o Secretário, o Diretor Financeiro, o Diretor Social, o Diretor Técnico modalidade Asa Delta e Diretor Técnico modalidade Parapente, podendo destituí-los a qualquer tempo.

§ 3°- Despachar com Diretores, assinar a correspondência importante da Confederação e, conjuntamente com o Diretor Financeiro, assinar ordens de pagamento, cheques, valores e quaisquer outros documentos que envolvam responsabilidade financeira para a CVLB.

§ 4°- Constituir mandatários nos casos indicados.

§ 5°- Presidir as sessões da Diretoria, e convocar assembléia geral.

§ 6°- Dar soluções aos casos urgentes não previstos no Estatuto "Ad referendum" da Diretoria.

§ 7°- Executar todas as resoluções em Assembléia Gerais Ordinárias ou Extraordinárias.

§ 8°- Rubricar os livros de uso da CVLB.

§ 9°- Usar dos poderes que lhe são atribuídos neste Estatuto.

§ 10- Apresentar à Assembléia, nas sessões ordinárias, detalhado relatório de sua gestão e prestar contas de seus atos.

§ 11- Prestar aos membros do Conselho Fiscal e dar todas as informações solicitadas facilitando-lhe o desempenho das funções.

§ 12- Responder a indagações dos Filiados representantes estaduais, em prazo não superior a 15 dias, mediante troca de ofício em nível de Diretoria.

Art. 39 - Compete ao Vice- Presidente:

§ 1°- Substituir o Presidente e qualquer um dos Diretores em seus impedimentos temporários e auxiliar o Presidente no desempenho de suas atribuições.

§ 2°- Presidir as reuniões da Diretoria, para as quais for designado pelo Presidente.

§ 3°- Manter-se informado e participar das decisões da Diretoria, a fim de, em caso de necessidade, assumir temporariamente o exercício da Presidência.

Art. 40 - Compete ao Diretor Secretário:

§ 1°- Dirigir a Secretaria nos serviços gerais e administrar a sede e bens materiais da CVLB.

§ 2°- Tratar de toda a correspondência da CVLB, assinando as de caráter urgente.

§ 3°- Secretariar as reuniões de Diretoria e lavrar as atas.

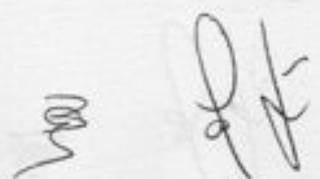
§ 4°- Administrar e dirigir os empregados da CVLB.

Art. 41 - Compete ao Diretor Financeiro:

§ 1°- Arrecadar, mediante recibos, as taxas e contribuições devidas pelos associados, fixadas pela Assembleia Geral.

§ 2°- Assinar, com Presidente, os cheques e documentos que se refiram a despesas ou investimentos.

§ 3°- Efetuar o pagamento de despesas autorizadas.



4º- Escriturar ou fazer escriturar os livros fiscais e contábeis da CVLB, conservando-os por 05 (cinco) anos, e elaborar seu plano de contas;

§ 5º- Representar a CVLB junto aos Bancos, sempre em conjunto com o Presidente, podendo assinar cheques, ordens de pagamento e transferências, abrir e encerrar contas, solicitar extratos de contas e saldos, endossar cheques, mandar protestar cheques e títulos de qualquer espécie emitidos a favor da ABVL e praticar todos os atos, visando a garantia do patrimônio e estabilidade financeira da CVLB.

Art. 42 - Compete ao Diretor Social supervisionar todas as atividades sociais da CVLB, programar e realizar os eventos de natureza social, adotando as medidas necessárias à sua execução.

#### CAPÍTULO XI - DAS COMISSÕES TÉCNICAS

Art. 43 - Como órgãos de cooperação da Diretoria, funcionarão duas Comissões Técnicas, relativamente a Asa Delta e ao Parapente, cada uma composta de 5 (cinco) membros nomeados pelo Presidente da CVLB, dentre pilotos de cada modalidade.

§ 1º- O Presidente da CVLB presidirá ambas as Comissões, com direito a voto em caso de empate.

§ 2º- As atribuições das Comissões Técnicas serão estabelecidas em respectivos Regimentos a serem aprovados pela Diretoria.

#### CAPÍTULO XII - DAS COMPETIÇÕES, COMPETIDORES E EQUIPE BRASILEIRA

Art. 44 - É exclusiva prerrogativa da CVLB, no território nacional, a organização, realização, pedido de homologação e supervisão das competições do Código Desportivo do CIVL, da Federação da Aeronáutica Internacional - FAI e do Campeonato Brasileiro de Vôo Livre, asa-delta e parapente.

Parágrafo Único - A prerrogativa de que trata o artigo acima pode ser delegada a Entidades filiadas ou quaisquer organizações.

Art. 45 - São considerados pilotos competidores, aptos a participarem de provas, torneios ou competições, associados que satisfaçam os seguintes requisitos:

I- Seja maior de idade.

II- Ser portador da Carteira de Piloto Desportivo expedida pela CVLB.

III- Estar em dia com as obrigações para com o seu Clube de Vôo.

IV- Não estar sofrendo punição da autoridade aeronáutica ou entidade esportiva.

Parágrafo Único - Para a aprovação e regulamentação das competições estará garantida a participação dos competidores por seus representantes.

Art. 46 - A Equipe Brasileira se constituirá de atletas competidores registrados na CVLB, associados das Filiadas, que satisfaçam ao previsto no artigo anterior; que estejam selecionados pelas normas e critérios estabelecidos pelas Comissões Técnicas de cada modalidade, asa-delta e parapente, para a formação da Equipe Brasileira; e que participem, quando convocados, de uma seletiva que poderá ser realizada, sob a direção do Diretor Técnico da CVLB, quando serão avaliados os seguintes requisitos: espírito de equipe, disciplina e condições atléticas.

Art. 47 - Os associados das Filiadas que transgredirem os regulamentos de vôo da autoridade aeronáutica estarão sujeitos a punições, aplicadas pela própria Filiada, pela CVLB e pela autoridade aeronáutica.

Parágrafo Único - As Filiadas não respondem solidariamente pelas transgressões individuais dos seus associados.

Art. 48 - A penalidade de caráter administrativo, aplicada aos membros das Filiadas, produzem os seguintes efeitos:

a) Advertência por escrito;

- Suspensão do certificado de piloto desportivo;
- Exclusão de campeonatos ou torneios, por período especificado;
- d) Perda do certificado de piloto desportivo.

Art. 49 - Serão competentes para aplicar penalidades aos associados individuais:

- a) A Diretoria da Filiação à qual pertence o associado;
- b) A Autoridade Aeronáutica;
- c) A Diretoria da CBVL;

### CAPÍTULO XIII - DA PRESTAÇÃO DE CONTAS

Art. 50 - A prestação de contas da CVLB observará:

- I - os princípios fundamentais da Contabilidade e as Normas Brasileiras de Contabilidade;
- II - a publicidade, por qualquer meio eficaz, no encerramento do exercício fiscal, do relatório de atividades e das demonstrações financeiras da entidade;
- III - a realização de auditoria, inclusive por auditores externos independentes se for o caso, da aplicação de eventuais recursos objeto de eventual Termo de Parceria;
- IV - a prestação de contas de todos os recursos e bens de origem pública recebidos será feita conforme determina o parágrafo único do Art. 70 da Constituição Federal.

### CAPÍTULO XIV - DO EXERCÍCIO SOCIAL E DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS

Art. 51 - O exercício social terá início em 1º de janeiro e encerrar-se-á em 31 de dezembro de cada ano.

Art. 52 - Ao fim de cada exercício, será levantado o Balanço Geral, elaboradas as demonstrações financeiras referentes às importâncias despendidas pela CVLB no decorrer do exercício, a serem submetidos pela Presidência à apreciação do Conselho Fiscal, e posteriormente, a todos os Associados da CVLB, em Assembléia Geral Ordinária.

Art. 53 - As receitas e despesas da CVLB deverão estar escrituradas em livros revestidos das formalidades que assegurem a respectiva exatidão.

Art. 54 - Os documentos que comprovem a origem de receitas e a efetivação de despesas da CVLB, bem como a realização de quaisquer outros atos que modifiquem a situação patrimonial, deverão ser conservados em boa ordem, pelo prazo mínimo de 5 (cinco) anos, contado da data de emissão.

### CAPÍTULO XV - DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 55 - Este Estatuto, que reforma os anteriores e o original da Fundação da ABVL, publicado no D.L. n.º 476 do RJ, em 06/06/76 é a lei Orgânica da Confederação de Voo Livre do Brasil, à qual todos os filiados estarão sujeitos, e entrará em vigor após sua aprovação pelos órgãos competentes e registro no Cartório de Registro de Pessoas Jurídicas, só podendo ser alterado na forma da Lei ou nas hipóteses aqui previstas.

Art. 56 - A CVLB só poderá ser dissolvida em Assembléia Geral por decisão de, no mínimo, 2/3 de votos e com a presença de, no mínimo, 2/3 dos seus membros filiados com direito a voto e quites com os cofres da CVLB.

Art. 57 - Em caso de dissolução da CVLB, os Associados deliberarão sobre o destino do remanescente de seu patrimônio líquido, a ser incorporado ao de outra entidade de fins análogos, atendendo-se ao que determina a Lei n.º 9.790/99.

§ 1º - Caso não exista entidade que atenda as condições previstas no **caput** deste Artigo, o remanescente do patrimônio líquido da CVLB será destinado,

deliberação dos Associados para instituição municipal ou estadual de fins dânticos ou semelhantes.

§2º - Não existindo no município da sede da CVLB ou no Estado do Rio de Janeiro instituição nas condições indicadas no parágrafo 1º acima, o que remanescer do seu patrimônio será destinado à Fazenda do Estado ou à Fazenda Federal.

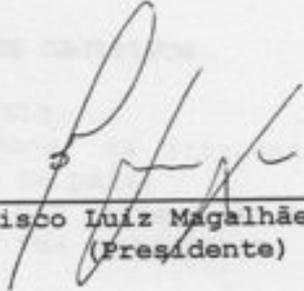
Art. 58 - Findo o mandato da Diretoria, não havendo eleição regular, o Conselho fiscal assumirá a Direção da CVLB, com a incumbência única, independentemente de qualquer circunstância, de convocar Assembleia Geral Ordinária para eleição da Diretoria no prazo máximo de 30 (trinta) dias.

Art. 59 - Aos casos omissos ou duvidosos aplicar-se-ão as disposições legais vigentes.

Art. 60 - Os associados elegem o foro da comarca da Capital do Rio de Janeiro, Estado do Rio de Janeiro, com renúncia a qualquer outro, por mais privilegiado que seja, para dirimir quaisquer dúvidas oriundas do presente Estatuto, ou dele decorrentes.

Rio de Janeiro, 15 de dezembro de 2014.

  
Norberto Gava Alvite  
(Secretário)

  
Francisco Luiz Magalhães do Santos  
(Presidente)

REGISTRO CIVIL DE PESSOAS JURÍDICAS - CAPITAL/RIO  
CERTIFICADO A AVERBAÇÃO NA MATRÍCULA, PROTOCOLO E DATA ABAIXO  
Abr 45015  
201502111251409 14/04/2015  
Emol 35,74 Tributo 12,16  
EAWF 10518 FNJ  
Consulte em <https://www3.tj.rj.jus.br/sitepublico>  
O Oficial

  
Almir F. da Silva  
Oficial Substituto



## **EDITAL Nº 004/2019**

### **DIVULGA A SUBSTITUIÇÃO DE AUDITORES SOLICITADA PELA FEDERAÇÃO MINEIRA DE VOO LIVRE E REABRE PRAZO PARA EVENTUAL IMPUGNAÇÃO À SELEÇÃO PRÉVIA DOS AUDITORES PARA COMPOSIÇÃO DO SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA DESPORTIVA DO VOO LIVRE BRASILEIRO STJD/VLB**

**O PRESIDENTE DA CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE VOO LIVRE – CBVL**, no uso de suas atribuições estatutárias e regimentais, conforme disposto nos artigos 83 e seguintes do Capítulo VII de seu Regimento Interno, atendendo a requerimento de substituição de indicados apresentada pela Federação Mineira de Voo Livre, torna pública a nova lista de nomes de auditores, e, reabre prazo para eventual impugnação à indicação prévia dos componentes do Superior Tribunal de Justiça Desportiva do Voo Livre Brasileiro STJD/VLB, tendo seguido o critério normativo contido nos Editais nº 001/2019 e nº 002/2019, cujos nomes são:

#### **1. DIVULGAÇÃO DOS NOMES**

- **INDICAÇÃO PELA LIGA:**
  - MAURO ALESSANDRO DA SILVEIRA ARRUDA - MG
- **INDICAÇÃO CBVL:**
  - ENDERSON MESQUITA - RJ
  - JULIANA VIEIRA LOBATO - MG
  - FÁBIO TELLES SIQUEIRA - MG
  - JEAN PABLO CRUZ - SC
- **INDICAÇÃO FEDERAÇÃO BAHIA:**
  - ALESSANDRO LUZ DOS SANTOS - BA
- **INDICAÇÃO FEDERAÇÃO MG:**
  - VINÍCIUS SANTOS MATUK FERREIRA - MG
  - MARCELO OTTO NEUENSCHWANDER PENIDO - MG
- **INDICAÇÃO FEDERAÇÃO GAÚCHA:**
  - SELEDO ERMEL

#### **2. DA DIVULGAÇÃO E IMPUGNAÇÃO**

**2.1.** Os respectivos nomes estarão sujeitos a impugnação, motivada pela inobservância das condições necessárias a nomeação, fixadas pelo Regimento Interno da CBVL e o item 2 do Edital nº 001/2019. Estando as declarações de aceite à disposição para ciência das qualificações dos candidatos.



**2.2.** As impugnações devem ser encaminhadas para o e-mail [presidente@cbvl.com.br](mailto:presidente@cbvl.com.br), até (07) sete dias após a divulgação, e, serão respectivamente analisadas pela Assessoria Jurídica da CBVL, que divulgará parecer em até (07) sete dias úteis do recebimento das mesmas.

**2.3.** Havendo impugnação(ões) deferida(s), um processo complementar de substituição do(s) indicado(s) deverá ocorrer no prazo máximo de quinze (15) dias, e, o(s) novo(s) nome(s) deverá(ão) ser divulgado(s) por edital, abrindo novo prazo para impugnações, de sete (07) dias.

**2.4.** O processo complementar será sucessivamente realizado até que a nominada alcance a condição de regularidade.

### **3. NOMEAÇÃO, POSSE E EXERCÍCIO**

**3.1.** Não havendo impugnações ou sendo elas indeferidas, os nomes indicados serão divulgados, por meio de Edital, pela Confederação Brasileira de Voo Livre (CBVL), no prazo de sete (14) dias.

**3.2.** A assinatura no Termo de Posse (Provimento) constitui a aceitação expressa pelo nomeado das atribuições, deveres e responsabilidades inerentes ao cargo, no qual assume, também, o compromisso de bem servir, conferindo também aos Auditores o efetivo Exercício das atribuições do cargo.

### **4. DAS DISPOSIÇÕES GERAIS**

**4.1.** Dúvidas quanto ao presente Edital poderão ser sanadas através de contato com o e-mail [presidente@cbvl.com.br](mailto:presidente@cbvl.com.br).

Rio de Janeiro, 09 de julho de 2019.

  
Alberto Vinicius Petry,  
Presidente da CBVL.



**CONFEDERAÇÃO  
BRASILEIRA DE  
VOO LIVRE**

**NORMA REGULAMENTAR CBVL  
VERSÃO 12/2019**

**Conselho Deliberativo CBVL  
Conselho Técnico CBVL**

**NOVA PETRÓPOLIS /RS**



## ÍNDICE

<b>CAPÍTULO I - DISPOSIÇÕES INICIAIS.....</b>	<b>2</b>
<b>CAPÍTULO II - DOS REQUISITOS PARA A PRÁTICA DESPORTIVA.....</b>	<b>2</b>
<b>CAPÍTULO III - DO ORDENAMENTO.....</b>	<b>3</b>
SEÇÃO I - Das Entidades Estaduais.....	3
SEÇÃO II - Dos Clubes e Associações.....	4
SEÇÃO III - Das Escolas.....	4
SEÇÃO IV - Das Ligas de Competição.....	5
<b>CAPÍTULO IV - DO VOO LIVRE NAS MODALIDADES ASA DELTA E PARAPENTE.....</b>	<b>5</b>
SEÇÃO I - Dos “Diretores Técnicos Regionais – DTR” CBVL.....	5
<b>CAPÍTULO V - DA PRÁTICA DO VOO LIVRE NA MODALIDADE PARAPENTE.....</b>	<b>6</b>
SEÇÃO I - Dos Níveis de Habilitação, Requisitos e Prerrogativas.....	6
Artigo 14º - ALUNO EM INSTRUÇÃO.....	6
Artigo 15º - PILOTO NÍVEL 1.....	7
Artigo 16º - PILOTO NÍVEL 2.....	8
Artigo 17º - PILOTO NÍVEL 3.....	8
Artigo 18º - PILOTO NÍVEL 4.....	9
Artigo 19º - PILOTO NÍVEL 5.....	11
SEÇÃO II - Das Homologações e Certificações de Instrutor de Parapente.....	12
Artigo 20º - MONITOR.....	12
Artigo 21º - PILOTO VOO DUPLO.....	13
Artigo 22º - INSTRUTOR.....	14
Artigo 23º - INSTRUTOR SIV.....	15
Artigo 24º - Certificador SIV.....	16
Artigo 25º - Certificador de VOO DUPLO.....	17
Artigo 26º - Certificador de XC.....	17
Artigo 27º - Instrutor Acro.....	18
<b>CAPÍTULO VI - DA PRÁTICA DO VOO LIVRE NA MODALIDADE ASA DELTA.....</b>	<b>19</b>
SEÇÃO I - Dos Níveis de Habilitação, Requisitos e Prerrogativas.....	19
Artigo 29º - ALUNO EM INSTRUÇÃO.....	19
Artigo 30º - PILOTO NÍVEL 1.....	20
Artigo 31º - PILOTO NÍVEL 2.....	21
Artigo 32º - PILOTO NÍVEL 3.....	21
Artigo 33º - PILOTO NÍVEL 4.....	22
Artigo 34º - PILOTO NÍVEL 5.....	23
SEÇÃO II - Das Homologações e Certificações de Instrutor de ASA DELTA.....	23
Artigo 35º - MONITOR.....	23
Artigo 36º - PILOTO VOO DUPLO.....	24
Artigo 37º - INSTRUTOR.....	25
Artigo 38º - Certificador de VOO DUPLO.....	26
Artigo 39º - Certificador de XC.....	27
<b>CAPÍTULO VII - RESTRIÇÕES OPERACIONAIS E NORMAS DE SEGURANÇA.....</b>	<b>28</b>
<b>CAPÍTULO VIII - DAS COMPETIÇÕES E SUA ORGANIZAÇÃO.....</b>	<b>29</b>
<b>CAPÍTULO IX - DAS DISPOSIÇÕES FINAIS.....</b>	<b>30</b>
ANEXO I - PROGRAMA DO CURSO BÁSICO DE PARAPENTE.....	31
ANEXO II - PROGRAMA DO CURSO BÁSICO DE ASA DELTA.....	36
ANEXO III - PROGRAMA PARA HOMOLOGAÇÃO DE PILOTO VOO DUPLO DE PARAPENTE.....	40
ANEXO IV - PROGRAMA PARA HOMOLOGAÇÃO DE PILOTO DE ACROBACIA PP.....	47



**CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE VOO LIVRE  
CBVL**

**NORMA REGULAMENTAR  
2019**

**CAPÍTULO I - DISPOSIÇÕES INICIAIS**

**Art. 1º** - A presente norma regulamenta a prática desportiva e profissional do voo do voo livre nas modalidades parapente e asa delta no Brasil, em conformidade com os incisos XII e XVII, do artigo 5º, da Constituição Federal, com o Código Brasileiro de Aeronáutica, instituído pela Lei nº 7.565, de 19 de Dezembro de 1986, com a Política Nacional de Turismo, instituída pela Lei nº 11.771, de 17 de setembro de 2008, regulamentada pelo Decreto nº 7.381, de 2 de Dezembro de 2010, bem como pelos o §1º, do artigo 1º, combinado com o artigo 16, da Lei Pelé, instituída pelo Lei nº 9615, de 24 de Março de 1998, e, aos regulamentos Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil vigentes e aplicados ao aerodesporto.

**Parágrafo único** - Esta Norma Regulamentar é aplica a todos os alunos, praticantes, instrutores, certificadores, escolas, clubes, associações, federações, ligas de competidores e empreendimentos envolvidos na prática do voo livre de parapente e asa delta, em âmbito nacional.

**Art. 2º** - As alterações da presente Norma Regulamentar devem observar os critérios estabelecidos pelo Estatuto e o Regimento Interno da Confederação Brasileira de Voo Livre, sendo complementado pelo Código de Conduta e Ética da CBVL, aos quais todos os atletas confederados e entidades vinculadas estão sujeitos.

**CAPÍTULO II - DOS REQUISITOS PARA A PRÁTICA DESPORTIVA**

**Art. 3º** - A idade mínima para a prática de voo livre é de dezoito (18) anos , sendo admitida a prática por menores mediante autorização especial emitida por autoridade aeronáutica competente, autorização judicial ou disposição expressa de Lei Federal ou Regulamento.

**Art. 4º** - O desportista para ingressar em um curso básico ou mesmo para solicitar mudanças de nível, deverá comprovar aptidão física e mental que comprove sua capacidade para a prática da atividade esportiva.

**Parágrafo Único** - Com o objetivo de simplificar e desburocratizar procedimentos, será admitido como comprovação de aptidão física e mental a apresentação de Carteira Nacional de Habilitação válida.

**Art. 5º** - Para prática do voo livre, o aerodesportista confederado tem obrigação de portar os seguintes documentos:

**I** - Habilitação confederativa válida, com nível adequado ao equipamento que o praticante deseja utilizar, conforme as normas EN, LTF ou recomendações do fabricante;

**II** - Documento de identificação pessoal com foto, expedidas por órgão público que por Lei Federal valem como identidade;

**III** - Certificado de Aerodesportista ou outro documento que a legislação ou regulamento emitido pela autoridade aeronáutica brasileira venha exigir.

**§1º** - As habilitações emitidas pela Confederação Brasileira de Voo Livre (CBVL) terão validade de um exercício anual, com início em primeiro de janeiro (01/01) e término em trinta e um de dezembro (31/12), independente da data de sua emissão.

**§2º** - A CBVL somente emitirá a carteira confederativa ao aerodesportista que estiver devidamente associado a um clube ou associação, filiada a uma federação estadual reconhecida pela CBVL, e, comprovar estar em dia com suas contribuições, sendo elas: associativa (clube), federativa (federação estadual) e confederativa (CBVL).

**§3º** - A inadimplência com a anuidade associativa da CBVL acarretará na suspensão da homologação, e, seu restabelecimento, estará sujeito ao cumprimento integral das exigências desta Norma Regulamentar e do pagamento integral das anuidades em débito.

**Art. 6º** - São considerados de utilização indispensável para a prática segura do voo livre, os seguintes equipamentos:

**I** - Asa delta ou parapente em perfeito estado de conservação;

**II** - Paraquedas de emergência;

**III** - Capacete;

**IV** - Rádio comunicador;

**V** - Equipamento de GPS e bússola.

**§1º** - A compatibilidade do nível técnico do piloto para com o equipamento deve se basear nas normas EN e/ou LTF, bem como nas recomendações do fabricante lançadas nos respectivos manuais.

**§2º** - Os clubes, associações e federações tem o dever de fiscalizar o uso de equipamentos adequados ao nível do piloto, desaconselhando os que aparentemente apresentem mau estado de conservação, comunicando à CBVL eventuais irregularidades.

## **CAPÍTULO III - DO ORDENAMENTO**

### **SEÇÃO I - Das Entidades Estaduais**

**Art. 7º** - Cabe às federações estaduais ou a outras entidades estaduais de administração do aerodesporto, reconhecidas pela CBVL, entre outras atividades:

**I** - Congregar clubes e associações do seu Estado;

**II** - Fomentar a prática do parapente e asa delta;



- III - Fiscalizar escolas, clubes, associações envolvidas com a prática do Parapente e Asa Delta em seu Estado, nos termos da presente Norma Regulamentar;
- IV - Promover eventos;
- V - Promover seminários, cursos e treinamentos;
- VI - Cumprir e fazer cumprir a Norma Regulamentar, Código de Conduta e Ética e Regimento Interno da Confederação Brasileira de Voo Livre;
- VII - Aplicar e fiscalizar o cumprimento das sanções disciplinares em regular procedimento administrativos aos praticantes infratores;
- VIII - Promover campeonatos estaduais;
- IX - Homologar rankings estaduais;
- X - Homologar recordes estaduais;
- XI - Fiscalizar as ações realizadas na sua área de atuação e o fiel cumprimento desta Norma Regulamentar;
- XII - Comunicar formalmente a CBVL qualquer transgressão à Norma Regulamentar.

## **SEÇÃO II - Dos Clubes e Associações**

**Art. 8º** - Os clubes ou as associações locais devem promover o aerodesporto nas modalidades parapente e asa delta, de forma integrativa, em um ou mais sítios de voo, cabendo a eles:

- I - Zelar pelo registro e conservação do sítio de voo, área de decolagem, pouso e espaço aéreo, junto às autoridades civis e aeronáuticas;
- II - Orientar os praticantes a respeito das suas prerrogativas e obrigações;
- III - Realizar eventos que sigam as disposições contidas nesta Norma Regulamentar;
- IV - Impedir a decolagem de praticantes que não satisfaçam às determinações contidas nesta Norma Regulamentar;
- V - Acatar as decisões da CBVL e fazer cumprir fielmente suas decisões proferidas;
- VI - Fiscalizar as operações realizadas em seu sítio de voo e o fiel cumprimento das determinações contidas nesta Norma Regulamentar;
- VII - Comunicar a CBVL qualquer infração cometida contra as determinações contidas nesta Norma Regulamentar.

## **SEÇÃO III - Das Escolas**

**Art. 9º** - As escolas de voo livre são entidades de caráter empresarial, com a finalidade específica de introduzir e formar alunos para voos de parapente e/ou asa delta, através de um ou mais instrutores homologados pela CBVL.

## **SEÇÃO IV - Das Ligas de Competições**

**Art. 10** - As Ligas de Competidores reconhecidas pela CBVL terão organização e funcionamento autônomo com finalidades definidas em seus instrumentos normativos e/ou estatutos.

**Art. 11** - As Ligas de Competidores atuarão junto a CBVL como órgãos consultivos e poderão encaminhar sugestões aos Diretores de Competições para alterações e ajustes em:

**I** - Regulamentos competitivos dos Campeonatos Brasileiros de Asa Delta e Parapente;

**II** - Calendários dos Campeonatos Brasileiros de Asa Delta e Parapente;

**III** - Editais das etapas do Campeonato Brasileiro de Asa Delta e Parapente;

**IV** - Regramentos com critérios para formação das Equipes Brasileiras;

**V** - Manuais para realização de etapas dos Campeonatos Brasileiros de Asa Delta e Parapente.

## **CAPÍTULO IV - DO VOO LIVRE NAS MODALIDADES ASA DELTA E PARAPENTE**

### **SEÇÃO I - Dos Diretores Técnicos Regionais (DTR), suas funções, requisitos e prerrogativas.**

**Art. 12** - O Diretor Técnico Regional (DTR) tem o compromisso de zelar pela manutenção das políticas de segurança e de Gestão da CBVL, garantindo a aplicação da Norma Regulamentar e do Código de Conduta e Ética junto às Federações e Clubes ao qual é afiliado, atuando como representante da CBVL na região administrada pela federação ao qual é associado, observado os seguintes requisitos e prerrogativas:

**I** - São requisitos para admissão:

**a)** Ser habilitado como piloto CBVL “Nível 3” ou superior;

**b)** Ter certificado de participação de ENPI ou ERPI com validade;

**c)** Não ter sido condenado por infração grave no período de dois (02) anos;

**d)** Ter sua admissão aprovada por unanimidade do Conselho Técnico da CBVL.

**II** - São prerrogativas desta função:

**a)** Realizar funções determinadas pela CBVL referentes a homologações, Certificações, punições;

**b)** Aplicar provas práticas e teóricas;

**c)** Zelar pelo cumprimento desta Norma Regulamentar, bem como do Código de Conduta e Ética e do Regimento Interno da CBVL.

**§1º** - A CBVL poderá a qualquer momento, através da decisão de sua diretoria, juntamente com seu Conselho Técnico, revogar a homologação dos seus Diretores Técnicos Regionais (DTR), sem necessidade de justificativa, por se tratarem de funções de livre nomeação e exoneração.

**§2º** - É vedado aos Diretores Técnicos Regionais (DTR) a aplicação de provas para seus próprios alunos.



## **CAPÍTULO V - DA PRÁTICA DO VOO LIVRE NA MODALIDADE PARAPENTE**

### **SEÇÃO I - Dos níveis de habilitação, requisitos e prerrogativas**

**Art. 13** - O sistema de nivelamento de pilotos para a prática do parapente, em todo Brasil, está descrito nesta Norma Regulamentar através de seus requisitos, suas prerrogativas e descrição de nível.

**§1º** - Todos os tracklogs serão submetidos à análise técnica, inclusive para verificação da questão de invasão de espaço aéreo. Os voos irregulares não serão considerados válidos para efeito de cumprimento das exigências desta Norma.

**§2º** - A comprovação de que o piloto realizou voos em diferentes sítios de voo, se dará automaticamente através do tracklog do seu GPS, assim como o número de horas voadas.

### **SUBSEÇÃO I - PP ALUNO EM INSTRUÇÃO**

**Art. 14** - O nível "ALUNO EM INSTRUÇÃO" é definido pelos seguintes requisitos, prerrogativas e descrição de nível:

I - São requisitos para admissão:

- a) Vínculo em curso ministrado por instrutores homologados pela CBVL;
- b) Registro no sistema da CBVL como nível "Aluno em Instrução";
- c) Aceite do TERMO DE RESPONSABILIDADE e o PROGRAMA DE CURSO BÁSICO;
- d) Registro no Cadastro Internacional de Voo Livre (CIVL) da FAI;
- e) Vínculo do "Cadastro CBVL" a uma conta no site "XC Brasil".

II - São prerrogativas deste nível:

- a) Executar treinamentos e voos exclusivamente sob orientação de seu Instrutor CBVL e monitor homologado, quando houver, em local e horário condizentes;
- b) Utilizar somente equipamentos homologados para este nível, na forma disposta pelo §1º, do artigo 6º, desta Norma Regulamentar.

III - Constará em habilitação a seguinte descrição:

- "PP ALUNO EM INSTRUÇÃO – Voo sob Supervisão".

**Parágrafo Único** - O aceite do aluno e do instrutor se dará eletronicamente mediante login e senha no sistema CBVL.



## **SUBSEÇÃO II - PP PILOTO NÍVEL 1**

**Art. 15** - O nível “PILOTO NÍVEL 1” é definido pelos seguintes requisitos, prerrogativas e descrição de nível:

**I** - São requisitos para admissão:

- a)** Comprovar estar em dia com suas contribuições da estrutura confederativas, sendo elas: associativa (clube), federativa (federação estadual) e confederativa (CBVL);
- b)** Ser cadastrado no sistema como Aluno em Instrução há pelo menos 3 meses;
- c)** Receber e aceitar, via on-line mediante login e senha, A DECLARAÇÃO DE CONCLUSÃO DO CURSO BÁSICO fornecida por instrutor homologado pela CBVL, declarando que realizou o treinamento previsto nesta Norma Regulamentar e que está apto à prática esportiva;
- d)** Ratificar o TERMO DE RESPONSABILIDADE e o PROGRAMA DE CURSO CONCLUÍDO devidamente assinados pelo aluno e instrutor homologado pela CBVL, com aceite eletrônico do Instrutor e aluno mediante login e senha;
- e)** Ser aprovado em Prova Teórica Nível 1 da CBVL obtendo 80% (oitenta por cento) de aproveitamento;
- f)** Ter realizado 20 voos assistidos pelo Instrutor. A comprovação dos voos se dá via GPS, baixados no site oficial da CBVL, conforme Programa Básico desta Norma, para o registro das horas de voo, dos locais de decolagens, do número de voos e das quilometragem alcançadas.;
- g)** Ser aprovado em Exame Prático Nível 1 estabelecido por esta norma;
- h)** Apresentar Certidão de Aerodesportista ANAC vigente.

**§1º** - A aprovação prática e teórica será supervisionada pelos DTR-Diretores Técnicos Regionais da CBVL e/ou pelas Federações Estaduais.

**§2º** - É obrigatório que o piloto cumpra o “Programa Básico” na sua integralidade, especialmente quanto ao treinamento das manobras de segurança previstas para seu nível de homologação.

**II** - São prerrogativas deste nível:

- a)** Executar voos solo atendendo as restrições gerais e limitações impostas ao Piloto Nível 1 previstas nesta Norma Regulamentar, utilizando somente equipamentos homologados para iniciantes;
- b)** Voar rebocado desde que sob a devida orientação de um instrutor homologado pela CBVL.

**Parágrafo único** - Entende-se por equipamento para iniciante, aqueles indicados expressamente pelo fabricante no manual do equipamento como para uso de alunos e/ ou pilotos recém-formados e certificado na norma EN 962 ou norma LTF.

**III** - Constará em habilitação a seguinte descrição:

- “PP Piloto Nível 1 – Não Habilitado Voo Duplo”

### **SUBSEÇÃO III - PP PILOTO NÍVEL 2**

**Art. 16** - O nível “PILOTO NÍVEL 2” é definido pelos seguintes requisitos, prerrogativas e descrição de nível:

I - São requisitos para admissão:

- a)** Comprovar estar em dia com suas contribuições da estrutura confederativas, sendo elas: associativa (clube), federativa (federação estadual) e confederativa (CBVL);
- b)** Ser habilitado Piloto Nível 1 há mais de um (01) ano, com no mínimo 50 (cinquenta) horas de voo comprovadas no site da CBVL (através de GPS) e ter voado no mínimo em 5 (cinco) diferentes sítios de voo.
- c)** Ser liberado para a mudança de nível, por um instrutor credenciado pela CBVL, em procedimento online com aceite eletrônico do instrutor, mediante login e senha;
- d)** Não ter sido condenado por infração grave no período de 1 (um) ano.

**Parágrafo Único** - É obrigatório que o piloto cumpra o programa Básico na sua integralidade, em especial com o treinamento das manobras de segurança previstas para seu nível de homologação.

II - São prerrogativas deste nível:

- a)** Executar voos solo atendendo as restrições gerais e limitações impostas ao Nível 2 previstas nesta Norma Regulamentar e com equipamentos homologados para iniciante e intermediário;
- b)** Voar rebocado com Instrutor homologado pela CBVL;
- c)** Participar de competições dentro da sua categoria.

**Parágrafo único** - É vedada a utilização de equipamentos de não recomendados para seu nível técnico.

III - Constará em habilitação a seguinte descrição:

- “PP Piloto Nível 2 – Não Habilitado Voo Duplo”

### **SUBSEÇÃO IV - PP PILOTO NÍVEL 3**

**Art. 17** - O nível “PILOTO NÍVEL 3” é definido pelos seguintes requisitos, prerrogativas e descrição de nível:

I - São requisitos para admissão:

- a)** Comprovar estar em dia com suas contribuições da estrutura confederativas, sendo elas: associativa (clube), federativa (federação estadual) e confederativa (CBVL);
- b)** Ser habilitado como Piloto Nível 2 há mais de 1 (um) ano;
- c)** Ter realizado no mínimo 150 (cento e cinquenta) horas de voo, limitadas em 50 (cinquenta) horas válidas por sítio de voo, comprovadas no site da CBVL ou ter realizado 200km em voos acima de trinta (30) quilômetros (distância OLC);

- d) Ter voo em no mínimo 10 (dez) diferentes sítios de voo reconhecidos pela CBVL;
- e) Ser liberado para a mudança de nível, por um instrutor credenciado pela CBVL, em procedimento online com aceite eletrônico do instrutor, mediante login e senha;
- f) Não ter sido condenado por infração grave no período de dois (02) anos.

II - São prerrogativas deste nível:

- a) Executar voos solo atendendo as restrições gerais prevista nesta Norma Regulamentar para este nível;
- b) Voar rebocado com Instrutor homologado;
- c) Participar de competições nacionais e internacionais;
- d) Apto a ser cadastrado como Monitor por um Instrutor CBVL;
- e) Apto a realizar Curso de Voo Duplo com INSTRUTOR Certificador VD, a fim de cumprir este pré-requisito, dentre os necessário para a homologação de N4 - Voo Duplo.

III - Constará, em cada caso, na habilitação a seguinte descrição:

- "PP Nível 3 – Não Habilitado Voo Duplo + Homologações e Certificações conquistadas", ou;
- "PP Acro Nível 3 – Não Habilitado Voo Duplo + Homologações e Certificações conquistadas".

**§1º** - Para admissão de pilotos que praticam a modalidade ACROBACIA, os requisitos exigidos serão os seguintes:

- I - Comprovar estar em dia com suas contribuições da estrutura confederativas, sendo elas: associativa (clube), federativa (federação estadual) e confederativa (CBVL);
- II - Ter sido aprovado no Curso Nível 3 de Acrobacia, ministrado por um Instrutor de Acrobacia credenciado pela CBVL;
- III - Ser habilitado como Piloto Nível 2 há mais de 1 (um) ano;
- IV - Realizar um curso de segurança SIV (simulação de incidentes de voo) credenciado pela CBVL, específico para Acrobacia;
- V - Não ter sido condenado por infração grave no período de dois (02) anos.
- VI - Ter realizado no mínimo 150 (cento e cinquenta) horas de voo comprovadas no site da CBVL ou ter realizado 200km em voos acima de trinta (30) quilômetros (distância OLC).

**§2º** - São prerrogativas de pilotos que praticam a modalidade ACROBACIA:

- I - Executar voos solo atendendo as restrições gerais prevista nesta Norma para este nível;
- II - Voar rebocado com Instrutor homologado;
- III - Participar de competições nacionais e internacionais;
- IV - Apto a ser cadastrado como Monitor por um Instrutor de Acrobacia CBVL;
- V - Apto a realizar Curso de Voo Duplo com INSTRUTOR Certificador VD, a fim de cumprir este pré-requisito, dentre os necessários para a homologação de N4 - Voo Duplo.

#### **SUBSEÇÃO V - PP PILOTO NÍVEL 4**



**Art. 18** - O nível “PILOTO NÍVEL 4” é definido pelos seguintes requisitos, prerrogativas e descrição de nível:

**I** - São requisitos para admissão:

- a)** Comprovar estar em dia com suas contribuições da estrutura confederativas, sendo elas: associativa (clube), federativa (federação estadual) e confederativa (CBVL);
- b)** Ser habilitado como Piloto Nível 3 há mais de 2 (dois) anos;
- c)** Ter realizado 300 (trezentas) horas de voo, limitadas em 50 (cinquenta) horas válidas por sítio de voo, comprovadas no site da CBVL ou ter realizado 1500Km (distância OLC), sendo que pelo menos 10 voos deverão ser acima de 50km (distância OLC);
- d)** Não ter sido condenado por infração grave no período de dois (02) anos;
- e)** Ser aprovado em check prático realizado em curso de Segurança, SIV credenciado pela CBVL, nível Piloto, sendo este válido por 2 anos.
- f)** Ser aprovado em Prova Teórica Nível 4 da CBVL obtendo 80% (oitenta por cento) de aproveitamento;
- g)** Obter a Carta de Anuência do clube a que pertence, disponibilizada no sistema CBVL.

**II** - São prerrogativas deste nível:

- a)** Executar vôos solo atendendo as restrições gerais prevista nesta Norma Regulamentar;
- b)** Participar de competições nacionais e internacionais;
- c)** Representar oficialmente a Equipe Brasileira em competições Classe 1 da FAI;
- d)** Apto a requerer habilitação de Instrutor, desde que observados os requisitos.

**III** - Constará, em cada caso, em habilitação a seguinte descrição:

- “PP Nível 4 – Não Habilitado Voo Duplo + Homologações e Certificações conquistadas”, ou;
- “PP Acro Nível 4 – Não Habilitado Voo Duplo + Homologações e Certificações conquistadas”.

**§1º** - Para admissão de pilotos que praticam a modalidade ACROBACIA, os requisitos exigidos serão os seguintes:

- I** - Comprovar estar em dia com suas contribuições da estrutura confederativas, sendo elas: associativa (clube), federativa (federação estadual) e confederativa (CBVL);
- II** - Ter sido aprovado no Curso Nível 4 de Acrobacia, ministrado por um Instrutor de Acrobacia credenciado pela CBVL;
- III** - Ser habilitado como Piloto Acro Nível 3;
- IV** - Não ter sido condenado por infração grave nos últimos 2 anos;
- V** - Ter realizado 300 (trezentas) horas de voo comprovadas no site da CBVL ou ter realizado 1500Km (distância OLC), sendo que pelo menos 10 voos deverão ser acima de 50km (distância OLC).

**§2º** - São prerrogativas de pilotos que praticam a modalidade ACROBACIA:

- I** - Executar voos solo atendendo as restrições gerais prevista nesta Norma Regulamentar para este nível;
- II** - Participar de competições nacionais e internacionais;
- III** - Apto a ser cadastrado como Monitor por um Instrutor CBVL;



**IV** - Apto a realizar Curso de Voo Duplo com INSTRUTOR Certificador VD, a fim de cumprir este pré-requisito, dentre os necessários para a homologação de N4 - Voo Duplo.

### **SUBSEÇÃO VI - PP PILOTO NÍVEL 5**

**Art. 19** - O nível "PILOTO NÍVEL 5" é definido pelos requisitos, prerrogativas e descrições de nível a seguir indicados:

**I** - São requisitos para admissão:

- a)** Comprovar estar em dia com suas contribuições da estrutura confederativas, sendo elas: associativa (clube), federativa (federação estadual) e confederativa (CBVL);
- b)** Ser piloto Nível 4 a pelo menos 5 anos;
- c)** Apresentar carta de indicação de pelo menos 3 pilotos Nível 5 devidamente homologados pela CBVL.

**II** - O piloto para requerer o Nível 5 deverá ainda cumprir pelo menos três (03) dos requisitos abaixo:

- a)** Ter pelo menos três (03) voos acima de 250 km "OLC" comprovados no site da CBVL;
- b)** Ter participado de campeonatos FAI classe I, representando a equipe Brasileira;
- c)** Ter conquistado individualmente colocação representativa (até 5º posição) em etapa do campeonato PWC;
- d)** Ter conquistado título Brasileiro, continental ou mundial de voo livre (Open);
- e)** Ter conquistado recorde nacional reconhecido pela CBVL;
- f)** Ter conquistado recorde mundial reconhecido pela FAI;
- g)** Ser homologado Instrutor Master da CBVL;
- h)** Ter administrado como Presidente Federações Estaduais ou a CBVL;
- i)** Ministrando oficialmente cursos teóricos nos ENPIs;
- j)** Ter participado de mais de 5 etapas do PWC voando pelo Brasil.

**III** - São prerrogativas deste nível:

- a)** Executar voos solo atendendo as restrições gerais prevista nesta Norma Regulamentar;
- b)** Voar rebocado com instrutor homologado CBVL;
- c)** Participar de competições nacionais e internacionais;
- d)** Representar oficialmente a Equipe Brasileira em competições Classe 1 da FAI;
- e)** Apto a requerer homologação de Instrutor (observar requisitos);
- f)** Apto a emitir carta de indicação para solicitação de mudança para Nível 5.

**IV** - Constará, em cada caso, em habilitação a seguinte descrição:

- "PP Nível 5 + Homologações e Certificações Conquistadas"
- "PP Acro Nível 5 + Homologações e Certificações conquistadas"

**§1º** - O deferimento do pedido não será automático, devendo ser submetido a deliberação e aprovação do Conselho Técnico de Parapente da CBVL.

**§2º** - Para admissão de pilotos que praticam a modalidade ACROBACIA, os requisitos exigidos serão os seguintes:

**I** - Comprovar estar em dia com suas contribuições da estrutura confederativas, sendo elas: associativa (clube), federativa (federação estadual) e confederativa (CBVL);

**II** - Ser Piloto Acro Nível 4;

**III** - Apresentar carta de indicação de pelo menos 3 pilotos Acro Nível 5 devidamente homologados pela CBVL;

**IV** - Exibir pelo menos três (03) gravações em vídeo de cada uma das seguintes manobras e dentro das suas especificações utilizando asa de classificação ACRO:

**a)** Infinity Tumbling;

**b)** Mctwist;

**c)** Duas (02) conexões de livre escolha entre Cowboy, Joker, Corkscrew, Twister e Misty to Heli.

**§3º** - Todo o material de mídia apresentado para a comprovação das exigências do parágrafo anterior devem mostrar o rosto do piloto, sua asa e estar em qualidade que permita a sua identificação.

**§4º** - São prerrogativas de pilotos que praticam a modalidade ACROBACIA:

**I** - Executar voos solo atendendo as restrições gerais prevista nesta Norma Regulamentar;

**II** - Voar rebocado com instrutor homologado CBVL;

**III** - Participar de competições nacionais e internacionais;

**IV** - Representar oficialmente a Equipe Brasileira em competições da FAI;

**V** - Apto a requerer homologação de Instrutor (observar requisitos);

**VI** - Apto a emitir carta de indicação para solicitação de mudança para Nível 5.

## **SEÇÃO II - Das Homologações e Certificações de Instrutor de Parapente, Seus Requisitos e Prerrogativas**

### **SUBSEÇÃO I - PP MONITOR**

**Art. 20** - A homologação de "MONITOR" é definida pelos requisitos, prerrogativas e descrições de de nível a seguir indicados:

**I** - São requisitos para admissão:

**a)** Comprovar estar em dia com suas contribuições da estrutura confederativas, sendo elas: associativa (clube), federativa (federação estadual) e confederativa (CBVL);

**b)** Ser habilitado como piloto Nível 3;

**c)** Não ter sido condenado por infração grave no período de dois (02) anos;

**d)** Cumprir o Código de Conduta e Ética da CBVL.

**II - São prerrogativas deste nível:**

- a)** Ser cadastrado como monitor por um instrutor homologado pela CBVL;
- b)** É terminantemente proibido ao monitor dar instrução sem a presença do instrutor, caracterizando falta grave, passível de punição;
- c)** Monitores que tenham concluído o período de monitoria de um (01) ano poderão acompanhar exercícios de solo já ensinados pelo instrutor aos respectivos alunos, sem a presença do Instrutor, desde que autorizado pelo mesmo.

**III - Constará em habilitação a seguinte descrição:**

- “PP Nível 3 - Monitor “Nome do Instrutor” – Não homologado voo duplo + EM, para aqueles que estão no seu período Em Monitoria”

**§1º -** Cada Instrutor poderá cadastrar até três (03) monitores simultâneos.

**§2º -** Cada monitor poderá ser registrado por apenas 1 (um) Instrutor.

**§3º -** Para ser considerada completa a monitoria terá um prazo mínimo de um (01) ano e o acompanhamento na formação completa de no mínimo 3 alunos registrados no sistema.

**§4º -** A não observância das disposições fixadas neste artigo, por parte do Instrutor, caracteriza falta grave, passível de punição a ambos envolvidos.

**§5º -** A CBVL poderá suspender, anular ou cassar a homologação de monitor e instrutor caso o piloto venha a desobedecer as regras descritas nesta Norma Regulamentar ou caso seja condenado por infração grave.

## **SUBSEÇÃO II - PP PILOTO VOO DUPLO**

**Art. 21 -** A homologação de “PILOTO VOO DUPLO” é definida pelos requisitos, prerrogativas e descrições de nível a seguir indicados:

**I -** São requisitos para admissão:

- a)** Comprovar estar em dia com suas contribuições da estrutura confederativas, sendo elas: associativa (clube), federativa (federação estadual) e confederativa (CBVL);
- b)** Ser habilitado como piloto Nível 4;
- c)** Concluir um ENPI (Encontro Nacional de Pilotos e Instrutores) da CBVL;
- d)** Ter sido aprovado em um curso de VOO DUPLO ministrado por um INSTRUTOR Certificador VOO DUPLO da CBVL.
- e)** Ser aprovado em Prova Teórica e Prática de Piloto Voo Duplo da CBVL;
- f)** Apresentar certificado válido de curso de primeiros socorros;
- g)** Realizar um curso de segurança SIV (simulação de incidentes de voo) credenciado pela CBVL, específico para Instrutor, com validade de dois (02) anos;
- h)** Não ter sido condenado por infração grave no período de dois (02) anos.

**II -** São prerrogativas deste nível:

- a) Realizar Voo Duplo em equipamento homologado para esta finalidade, respeitando as regras básicas para a operação neste tipo de equipamento;
- b) Os voos duplos somente poderão ser realizados por intermédio de pessoas jurídicas, sendo obrigatória a contratação do seguro.

III - Constará em habilitação a seguinte descrição:

- “PP “Nível do Piloto” - Voo Duplo”

**§1º** - A CBVL poderá suspender, anular ou cassar a homologação de PILOTO VOO DUPLO caso o piloto venha a desobedecer esta Norma Regulamentar ou caso o piloto seja condenado por infração grave.

**§2º** - Para manutenção e renovação da sua homologação como Piloto Voo Duplo, o piloto deverá estar em dia com suas obrigações perante a CBVL e entidades filiadas (clubes, associações e federações) e obrigatoriamente, realizar uma reciclagem num ENPI da CBVL, a cada 4 anos, a contar da última edição em que participou.

**§3º** - Os pilotos voo duplo homologados pela CBVL, estarão sujeitos a normas técnicas adicionais, específicas de cada sítio de voo (Clubes/Associações e ou entidade Estadual), de acordo com as características particulares a cada sítio, sendo que estas normas adicionais, jamais poderão infringir os requisitos básicos descritos nesta Norma Regulamentar;

**§4º** - Os Pilotos homologados para VOO DUPLO, somente poderão utilizar equipamentos homologados especificamente para esta prática, conforme especificado no ANEXO, desta Norma;

**§5º** - Os equipamentos deverão estar no seu período de garantia ou possuir laudo de vistoria “válido” pelo Fabricante ou seus representantes homologados.

### **SUBSEÇÃO III - PP INSTRUTOR**

**Art. 22** - A homologação de “INSTRUTOR” é definida pelos requisitos, prerrogativas e descrições de nível a seguir indicados:

I - São requisitos para admissão:

- a) Comprovar estar em dia com suas contribuições da estrutura confederativas, sendo elas: associativa (clube), federativa (federação estadual) e confederativa (CBVL);
- b) Ser habilitado como piloto Nível 4 ou superior;
- c) Ter concluído estágio como MONITOR com Instrutor homologado CBVL;
- d) Apresentar Certificado válido de um ENPI (Encontro Nacional de Pilotos e Instrutores) da CBVL;
- e) Realizar um curso de segurança SIV (simulação de incidentes de voo) credenciado pela CBVL, específico para Instrutor, com validade de 2 dois ano;

- f) Ser aprovado em Prova Teórica Instrutor da CBVL;
- g) Apresentar certificado válido de curso de primeiros socorros homologado pelo corpo de bombeiros;
- h) Não ter sido condenado por infração grave no período de dois (02) anos;
- i) Ter pelo menos cinco (05) anos de voo na modalidade.

II - São prerrogativas deste nível:

- a) Ministrando curso de Formação de Piloto de Parapente
- b) Emitir certificado de conclusão de curso Básico de Parapente
- c) Emitir declarações de mudanças de nível para pilotos nível 1, nível 2 e nível 3;
- d) Cadastrar até três (03) monitores simultâneos.

III - Constará em habilitação a seguinte descrição:

- “PP “Nível” - Instrutor + Certificações conquistadas (VD SIV XC ACRO) “

**§1º** - Os instrutores homologados pela CBVL, estarão sujeitos a normas técnicas adicionais, específicas de cada Federação Estadual, de acordo com as características particulares a cada região, sendo que estas normas adicionais, jamais poderão infringir os requisitos básicos descritos nesta Norma Regulamentar.

**§2º** - A CBVL poderá suspender, anular ou cassar a homologação de Instrutor caso o piloto venha a desobedecer as normas descritas nesta Norma Regulamentar ou caso o piloto seja condenado por infração grave.

**§3º** - VD, SIV, XC e ACRO são Certificações que o instrutor poderá ou não ter em sua habilitação, mediante cursos de Certificações específicas fornecidos por Instrutores Certificadores da CBVL.

#### **SUBSEÇÃO IV - PP INSTRUTOR SIV**

**Art. 23** - A homologação de “INSTRUTOR SIV” é definida pelos requisitos, prerrogativas e descrições de nível a seguir indicados:

I - São requisitos para admissão:

- a) Comprovar estar em dia com suas contribuições da estrutura confederativas, sendo elas: associativa (clube), federativa (federação estadual) e confederativa (CBVL);
- b) Ser habilitado como piloto Nível 4 ou superior;
- c) Cumprir a monitoria de SIV no período mínimo de um (01) ano e acompanhar integralmente a formação de pelo menos 40 alunos com Certificadores SIV;
- d) Concluir um ENPI (Encontro Nacional de Pilotos e Instrutores) da CBVL, com certificado específico para a mudança de nível ou homologação que está pleiteando;
- e) Ser aprovado em Prova Teórica Instrutor de SIV da CBVL;
- f) Apresentar certificado válido de curso de primeiros socorros homologado pelo corpo de bombeiros;
- g) Não ter sido condenado por infração grave no período de dois (02) anos;

**h)** Ser aprovado pela avaliação da CT Técnica SIV da CBVL.

**II** - São prerrogativas deste nível:

- a)** Ministrando cursos de segurança SIV para pilotos;
- b)** Certificá-los via sistema CBVL.

**III** - Constará em habilitação a seguinte descrição:

- "PP "Nível do Piloto" - Instrutor Certificação SIV"

**§1º** - A CBVL poderá suspender, anular ou cassar a homologação caso o piloto venha a desobedecer as normas descritas nesta Norma Regulamentar ou caso o piloto seja condenado por infração grave.

**§2º** - A avaliação da DT se dará mediante a visita técnica da DT SIV para verificação dos padrões práticos e técnicos oferecidos pela instrutor que está pleiteando a homologação.

**§3º** - Para ministrar cursos para outros instrutores, somente os INSTRUTORES Certificadores.

#### **SUBSEÇÃO V - PP CERTIFICADOR SIV**

**Art. 24** - A homologação de "CERTIFICADOR SIV" é definida pelos requisitos, prerrogativas e descrições de de nível a seguir indicados:

**I** - São requisitos para admissão:

- a)** Comprovar estar em dia com suas contribuições da estrutura confederativas, sendo elas: associativa (clube), federativa (federação estadual) e confederativa (CBVL);
- b)** Ser habilitado como INSTRUTOR SIV há três (03) anos;
- c)** Estar com ENPI no prazo de validade;
- d)** Inscrever-se no Edital para Concurso de Aprovação a Instrutor Certificador;
- e)** Ser aprovado em Prova Teórica e Prática de Certificador SIV da CBVL;
- f)** Apresentar certificado válido de curso de primeiros socorros padrão Cruz Vermelha ou similar;
- g)** Não ter sido condenado por infração grave no período de dois (02) anos;
- h)** Passar pela avaliação da Diretoria Técnica da CBVL, atendendo às exigências do Edital.

**II** - São prerrogativas deste nível:

- a)** Ministrando cursos de segurança SIV;
- b)** Ministrando cursos para Formação de Instrutores SIV.

**III** - Constará em habilitação a seguinte descrição:

- "PP "Nível do Piloto" – Instrutor Certificação SIV CERT

**§1º** - Os instrutores Certificadores, estarão sujeitos a normas técnicas adicionais, específicas de cada Federação Estadual, de acordo com as características particulares a cada região,

sendo que estas normas adicionais, jamais poderão infringir os requisitos básicos descritos nesta Norma Regulamentar.

**§2º** - A CBVL poderá suspender, anular ou cassar a homologação caso o piloto venha a desobedecer as normas descritas nesta Norma Regulamentar ou caso o piloto seja condenado por infração grave.

### **SUBSEÇÃO VI - PP CERTIFICADOR VOO DUPLO**

**Art. 25** - A homologação de “CERTIFICADOR VOO DUPLO” é definida pelos requisitos, prerrogativas e descrições de nível a seguir indicados:

**I** - São requisitos para admissão:

- a)** Comprovar estar em dia com suas contribuições da estrutura confederativas, sendo elas: associativa (clube), federativa (federação estadual) e confederativa (CBVL);
- b)** Ser habilitado como Instrutor Voo Duplo há pelo menos três (03) anos;
- c)** Estar com ENPI no prazo de validade;
- d)** Inscrever-se no Edital para Concurso de Aprovação a Instrutor Certificador;
- e)** Ter sido aprovado em Prova Teórica e Prática de Certificador VOO DUPLO realizado pela CBVL;
- f)** Apresentar certificado válido de curso de primeiros socorros padrão Cruz Vermelha ou similar;
- g)** Não ter sido condenado por infração grave no período de dois (02) anos;
- h)** Passar pela avaliação da Diretoria Técnica da CBVL, atendendo às exigências do Edital.

**II** - São prerrogativas deste nível:

- a)** Ministrando curso de formação para Instrutores Voo Duplo;
- b)** Observar o Programa Teórico e Prático desta Norma Regulamentar ao ministrando curso.

**III** - Constará em habilitação a seguinte descrição:

- “Nível do Piloto” – Instrutor Voo Duplo Certificação VD.

**Parágrafo Único** - A CBVL poderá suspender, anular ou cassar a homologação caso o piloto venha a desobedecer as normas descritas nesta Norma Regulamentar ou caso o piloto seja condenado por infração grave.

### **SUBSEÇÃO VI - PP CERTIFICADOR XC**

**Art. 26** - A homologação de “CERTIFICADOR XC” é definida pelos requisitos, prerrogativas e descrições de nível a seguir indicados:

**I** - São requisitos para admissão:

- a)** Comprovar estar em dia com suas contribuições da estrutura confederativas, sendo elas: associativa (clube), federativa (federação estadual) e confederativa (CBVL);



- b)** Estar com ENPI no prazo de validade;
- c)** Ter sido aprovado em Prova Teórica de Certificador XC realizado pela CBVL;
- d)** Inscrever-se no Edital para Concurso de Aprovação a Instrutor Certificador;
- e)** Ter realizado pelo menos dois (02) voo acima de 200 Km “olc” e mais dez (10) voos acima de 100Km “OLC” em três (03) sítios diferentes;
- f)** Apresentar certificado válido de curso de primeiros socorros padrão Cruz Vermelha ou similar;
- g)** Não ter sido condenado por infração grave no período de dois (02) anos;
- h)** Passar pela avaliação da Diretoria Técnica da CBVL, atendendo às exigências do Edital.

**II** - São prerrogativas deste nível:

- a)** Ministrando curso de XC;
- b)** Certificá-los via Sistema CBVL.

**III** - Constará em habilitação a seguinte descrição:

- “Nível do Piloto” - Instrutor Certificação XC.

**§1º** - Os instrutores CERTIFICADORES, estarão sujeitos a normas técnicas adicionais, específicas de cada Federação Estadual, de acordo com as características particulares a cada região, sendo que estas normas adicionais, jamais poderão infringir os requisitos básicos descritos nesta Norma Regulamentar.

**§2º** - A CBVL poderá suspender, anular ou cassar a homologação caso o piloto venha a desobedecer as normas descritas nesta Norma Regulamentar ou caso o piloto seja condenado por infração grave.

## **SUBSEÇÃO VII - INSTRUTOR ACRO**

**Art. 27** - A homologação de “INSTRUTOR ACRO” é definida pelos requisitos, prerrogativas e descrições de nível a seguir indicados:

**I** - São requisitos para admissão:

- a)** Comprovar estar em dia com suas contribuições da estrutura confederativas, sendo elas: associativa (clube), federativa (federação estadual) e confederativa (CBVL);
- b)** Ser habilitado como piloto Nível 4 ou superior;
- c)** Cumprir a monitoria de ACRO no período mínimo de 1 anos e acompanhar integralmente a formação de pelo menos 5 alunos com Instrutores Certificadores ACRO;
- d)** Concluir um ENPI (Encontro Nacional de Pilotos e Instrutores);
- e)** Ser aprovado em Prova Teórica Instrutor de ACRO da CBVL;
- f)** Apresentar certificado válido de curso de primeiros socorros homologado pelo corpo de bombeiros;
- g)** Não ter sido condenado por infração grave no período de dois (02) anos;
- h)** Ser aprovado pela Comissão Técnica ACRO da CBVL.

**II** - São prerrogativas deste nível:

- a)** Ministrando cursos de ACRO para pilotos;



**b)** Certificá-los via Sistema CBVL.

**III** - Constará em habilitação a seguinte descrição:

- “PP “Nível do Piloto” - Instrutor Certificação ACRO”

**§1º** - A CBVL poderá suspender, anular ou cassar a homologação caso o piloto venha a desobedecer as normas descritas nesta Norma Regulamentar ou caso o piloto seja condenado por infração grave.

**§2º** - A avaliação da Comissão Técnica se dará mediante a visita para verificação dos padrões práticos e técnicos oferecidos pelo instrutor que está pleiteando a homologação.

**§3º** - Somente os INSTRUTORES CERTIFICADORES poderão ministrar cursos para Instrutores Acro.

## **CAPÍTULO VI - DA PRÁTICA DO VOO LIVRE NA MODALIDADE ASA DELTA**

### **SEÇÃO I - Dos níveis de habilitação, requisitos e prerrogativas**

**Art. 28** - O sistema de nivelamento de pilotos para a prática da asa delta, em todo Brasil, está descrito nesta Norma Regulamentar através de seus requisitos, suas prerrogativas e descrição de nível.

**§1º** - Todos os tracklogs serão submetidos à análise técnica, inclusive para verificação da questão de invasão de espaço aéreo. Os voos irregulares não serão considerados válidos para efeito de cumprimento das exigências desta Norma.

**§2º** - A comprovação de que o piloto realizou voos em diferentes sítios de voo, se dará automaticamente através do tracklog do seu GPS, assim como o número de horas voadas.

### **SUBSEÇÃO I - AD ALUNO EM INSTRUÇÃO**

**Art. 29** - O nível “ALUNO EM INSTRUÇÃO” é definido pelos seguintes requisitos, prerrogativas e descrição de nível:

**I** - São requisitos para admissão:

- a)** Vínculo em curso ministrado por instrutores homologados pela CBVL;
- b)** Registro no sistema da CBVL como nível “Aluno em Instrução”;
- c)** Aceite do TERMO DE RESPONSABILIDADE e o PROGRAMA DE CURSO BÁSICO;
- d)** Registro no Cadastro Internacional de Voo Livre (CIVL) da FAI;
- e)** Vínculo do “Cadastro CBVL” a uma conta no site “XC Brasil”.

**II** - São prerrogativas deste nível:



- a) Executar treinamentos e voos exclusivamente sob orientação de seu Instrutor CBVL e monitor homologado, quando houver, em local e horário condizentes;
- b) Utilizar somente equipamentos homologados para este nível, na forma disposta pelo §1º, do artigo 6º, desta Norma Regulamentar.

III - Constará em habilitação a seguinte descrição:

- ALUNO EM INSTRUÇÃO – Voo sob Supervisão

**Parágrafo Único** - O aceite do aluno e do instrutor se dará eletronicamente mediante login e senha no sistema CBVL.

## **SUBSEÇÃO II - AD PILOTO NÍVEL 1**

**Art. 30** - O nível “PILOTO NÍVEL 1” é definido pelos requisitos, prerrogativas e descrições de nível a seguir indicados:

I - São requisitos para admissão:

- a) Comprovar estar em dia com suas contribuições da estrutura confederativas, sendo elas: associativa (clube), federativa (federação estadual) e confederativa (CBVL);
- b) Ser cadastrado no sistema como Aluno em Instrução há pelo menos 3 meses;
- c) Receber e Aceitar, via on-line mediante login e senha, A DECLARAÇÃO DE CONCLUSÃO DO CURSO BÁSICO fornecida por instrutor homologado pela CBVL, declarando que realizou o treinamento previsto nesta Norma Regulamentar e que está apto à prática esportiva.
- d) Ratificar o TERMO DE RESPONSABILIDADE e o PROGRAMA DE CURSO CONCLUÍDO devidamente assinados pelo Aluno e Instrutor homologado pela CBVL, com aceite eletrônico do Instrutor e aluno mediante login e senha.
- e) Ser aprovado em Prova Teórica Nível 1 da CBVL obtendo 80% (oitenta por cento) de aproveitamento;
- f) Ter realizado 20 voos assistidos pelo Instrutor. É sugerido que a comprovação dos voos se dê via GPS, baixados no site oficial da CBVL, conforme Programa Básico desta Norma, visando principalmente o acúmulo de horas de voo do piloto bem como a criação de seu histórico esportivo no sistema;
- g) Ser aprovado em Exame Prático Nível 1 estabelecido por esta norma;

II - São prerrogativas deste nível:

- a) Executar voos solo atendendo as restrições gerais e limitações impostas ao piloto Nível 1 previstas nesta Norma Regulamentar, utilizando somente equipamentos homologados para iniciantes.

III - Constará em habilitação a seguinte descrição:

- Piloto Nível 1 – Não Habilitado Voo Duplo

**§1º** - A aprovação prática e teórica, será supervisionada pelos certificadores da CBVL e/ou pelas Federações Estaduais.



**§2º** - Entende-se por equipamento para iniciante, aqueles indicados expressamente pelo fabricante no manual do equipamento como para uso de alunos e/ ou pilotos recém-formados.

### **SUBSEÇÃO III - AD PILOTO NÍVEL 2**

**Art. 31** - O nível “PILOTO NÍVEL 2” é definido pelos requisitos, prerrogativas e descrições de nível a seguir indicados:

**I** - São requisitos para admissão:

- a)** Comprovar estar em dia com suas contribuições da estrutura confederativas, sendo elas: associativa (clube), federativa (federação estadual) e confederativa (CBVL);
- b)** Ser habilitado piloto nível um (01) há mais de 1 ano, com no mínimo cinquenta (50) horas de voo comprovadas no site da CBVL (COM GPS) em ter voado no mínimo em cinco (05) diferentes sítios de voo;
- c)** Ser liberado para a mudança de nível, por um instrutor credenciado pela CBVL, via On Line com aceite eletrônico do Instrutor, mediante login e senha;
- d)** Não ter sido condenado pelo Conselho Superior por infração grave no período de um (01) ano.

**II** - São prerrogativas deste nível:

- a)** Executar voos solo atendendo as restrições gerais e limitações impostas ao Nível 2 previstas nesta Norma Regulamentar e com equipamentos homologados para iniciante e intermediário;
- b)** Participar de competições dentro da sua categoria.

**III** - Constará em habilitação a seguinte descrição:

- Piloto Nível 2 – Não Habilitado Voo Duplo

**Parágrafo único** - É vedada a utilização de equipamentos de alta performance e competição para este nível.

### **SUBSEÇÃO IV - AD PILOTO NÍVEL 3**

**Art. 32** - O nível “PILOTO NÍVEL 3” é definido pelos requisitos, prerrogativas e descrições de nível a seguir indicados:

**I** - São requisitos para admissão:

- a)** Comprovar estar em dia com suas contribuições da estrutura confederativas, sendo elas: associativa (clube), federativa (federação estadual) e confederativa (CBVL);
- b)** Ser habilitado como praticante Nível 2 há mais de dois (02) anos;



- c) Ter realizado no mínimo 150 (cento e cinquenta) horas de voo, limitadas em 50 (cinquenta) horas válidas por sítio de voo, comprovadas no site da CBVL e no mínimo três (03) vôos de 50km (distância OLC) de Cross Country ou ter realizado 300km (distância OLC) em voos acima de trinta (30) quilômetros (distância OLC);
- d) Ter realizado voos em pelo menos dez (10) diferentes sítios de voo reconhecidos pela CBVL;
- e) Ser liberado para a mudança de nível, por um instrutor credenciado pela CBVL, via On Line com aceite eletrônico do Instrutor, mediante login e senha;
- f) Não ter sido condenado pelo Conselho Superior por infração grave nos últimos dois (02) anos.

II - São prerrogativas deste nível:

- a) Executar voos solo atendendo as restrições gerais prevista nesta Norma Regulamentar para este nível;
- b) Participar de competições nacionais e internacionais classe 1 (Sport Class) e classe 2 (Open);
- c) Apto a ser cadastrado como Monitor por um instrutor da CBVL;
- d) Voar sem restrições de equipamento.

III - Constará em habilitação a seguinte descrição:

- Nível 3 – Não Habilitado Voo Duplo

#### **SUBSEÇÃO V - AD PILOTO NÍVEL 4**

**Art. 33** - O nível "PILOTO NÍVEL 4" é definido pelos requisitos, prerrogativas e descrições de nível a seguir indicados:

I - São requisitos para admissão:

- a) Comprovar estar em dia com suas contribuições da estrutura confederativas, sendo elas: associativa (clube), federativa (federação estadual) e confederativa (CBVL);
- b) Ser habilitado como praticante Nível 3 há pelo menos dois (02) anos;
- c) Ter realizado 350 (trezentas e cinquenta) horas de voo, limitadas em 50 (cinquenta) horas válidas por sítio de voo, comprovadas no site da CBVL ou ter realizado 2.000Km de Cross Country (distância OLC);
- d) Ter realizado, em eventos oficiais ou Cursos XC homologados pela CBVL, setecentos e cinquenta (750) quilômetros de voo (distância OLC);
- e) Não ter sido condenado pelo Conselho Superior por infração grave nos últimos dois (02) anos.

II - São prerrogativas deste nível:

- a) Executar vôos solo atendendo as restrições gerais prevista nesta Norma Regulamentar;
- b) Voar Rebocado;
- c) Participar de competições nacionais e internacionais;
- d) Representar oficialmente a Equipe Brasileira em competições Classe 1 da FAI;
- e) Apto a requerer habilitação de Instrutor (observar requisitos).



**III - Constará em habilitação a seguinte descrição:**

- Nível 4 + Homologações e Certificações Conquistadas

**Parágrafo Único** - Todos as etapas do Campeonato Brasileiro e Estaduais são competições homologadas, bem como eventos isolados que cumprirem os requisitos e solicitarem esta homologação.

### **SUBSEÇÃO VI - AD PILOTO NÍVEL 5**

**Art. 34** - O nível "PILOTO NÍVEL 5" é definido pelos requisitos, prerrogativas e descrições de nível a seguir indicados:

**I - São requisitos para admissão:**

- a)** Comprovar estar em dia com suas contribuições da estrutura confederativas, sendo elas: associativa (clube), federativa (federação estadual) e confederativa (CBVL);
- b)** Ser piloto Nível 4 a pelo menos cinco (05)anos;
- c)** Apresentar carta de indicação de pelo menos três (03) pilotos Nível 5 devidamente homologados pela CBVL.

**II - O piloto para requerer o Nível 5 deverá ainda cumprir pelo menos três (03) dos requisitos abaixo:**

- a)** Ter pelo menos três (03) voos acima de 250 km "OLC" comprovados no site da CBVL;
- b)** Ter participado de campeonatos FAI classe 1, representando a equipe Brasileira;
- c)** Ter conquistado título Brasileiro, continental ou mundial classe 1 da FAI de voo livre;
- d)** Ter conquistado recorde nacional reconhecido pela CBVL;
- e)** Ter conquistado recorde mundial reconhecido pela FAI;
- f)** Ser homologado Instrutor Master da CBVL;
- g)** Ter administrado como presidente Federações Estaduais ou a CBVL;
- h)** Ter ministrado oficialmente cursos nos ENPIs da CBVL.

**III - São prerrogativas deste nível:**

- a)** Executar vôos solo atendendo as restrições gerais prevista nesta Norma Regulamentar;
- b)** Voar rebocado;
- c)** Participar de competições nacionais e internacionais;
- d)** Representar oficialmente a Equipe Brasileira em competições Classe 1 da FAI;
- e)** Apto a requerer habilitação de Instrutor (observar requisitos);
- f)** Apto a emitir carta de indicação para solicitação de mudança para nível 5.

**IV - Constará em habilitação a seguinte descrição:**

- Nível 5 + Homologações e Certificações Conquistadas

**Parágrafo Único** - O pedido de nível deverá ser aprovado pelo Conselho da CBVL sem restrição.



## **SEÇÃO II - Das Homologações e Certificações de Instrutor de ASA DELTA e Seus Requisitos**

### **SUBSEÇÃO I - AD MONITOR**

**Art. 35** - A homologação de “MONITOR” é definida pelos requisitos, prerrogativas e descrições de nível a seguir indicados:

I - São requisitos para admissão:

- a)** Comprovar estar em dia com suas contribuições da estrutura confederativas, sendo elas: associativa (clube), federativa (federação estadual) e confederativa (CBVL);
- b)** Ser habilitado como piloto Nível 3;
- c)** Não ter sido condenado pelo Conselho Superior por infração grave nos últimos doze (12) meses.

II - São prerrogativas deste nível:

- a)** Ser cadastrado como monitor por um instrutor homologado pela CBVL;
- b)** É terminantemente proibido ao monitor dar instrução sem a presença do instrutor, caracterizando falta grave, passível de punição;
- c)** Monitores que tenham concluído o período de monitoria de um (01) ano poderão acompanhar exercícios de solo já ensinados pelo instrutor aos respectivos alunos, sem a presença do Instrutor, desde que autorizado pelo mesmo.

III - Constará em habilitação a seguinte descrição:

- Nível 3 - Monitor “Nome do Instrutor” – Não homologado voo duplo”

**§1º** - Cada Instrutor poderá cadastrar até três (03) monitores simultâneos.

**§2º** - Cada monitor poderá ser registrado por apenas 1 (um) Instrutor.

**§3º** - Para ser considerada completa a monitoria terá um prazo mínimo de um (01) ano e o acompanhamento na formação completa de no mínimo três (03) alunos registrados no sistema.

**§4º** - A não observância das disposições fixadas neste artigo, por parte do Instrutor, caracteriza falta grave, passível de punição a ambos envolvidos.

**§5º** - A CBVL poderá suspender, anular ou cassar a homologação de monitor e instrutor caso o piloto venha a desobedecer as regras descritas nesta Norma Regulamentar ou caso seja condenado por infração grave.

### **SUBSEÇÃO II - AD PILOTO VOO DUPLO**

**Art. 36** - A homologação de “PILOTO VOO DUPLO” é definida pelos requisitos, prerrogativas e descrições de nível a seguir indicados:



**I - São requisitos para admissão:**

- a)** Comprovar estar em dia com suas contribuições da estrutura confederativas, sendo elas: associativa (clube), federativa (federação estadual) e confederativa (CBVL);
- b)** Ser habilitado como piloto Nível 4;
- c)** Ter realizado 500 (quinhentas) horas de voo comprovadas no site da CBVL;
- d)** Concluir um ENPI (Encontro Nacional de Pilotos e Instrutores) da CBVL, dentro de seu prazo de validade;
- e)** Ter sido aprovado em um curso de INSTRUTOR VOO DUPLO por um INSTRUTOR Certificador VOO DUPLO homologado pela CBVL;
- f)** Não ter sido condenado por infração grave no período de dois (02) anos;
- g)** Ser aprovado em Prova Teórica Instrutor da CBVL;
- h)** Apresentar certificado válido de curso de primeiros socorros homologado pelo corpo de bombeiros.

**II - São prerrogativas deste nível:**

- a)** Realizar voo duplo em equipamento homologado para esta finalidade, respeitando as regras básicas para a operação neste tipo de equipamento.

**III - Constará em habilitação a seguinte descrição:**

- “Nível do Piloto” - Instrutor Voo Duplo AD

**§1º** - Os voos duplos somente poderão ser comercializados por intermédio de pessoas jurídicas, nos moldes do artigo 34 da Lei 7.381/2010.

**§2º** - A CBVL poderá suspender, anular ou cassar a homologação de PILOTO VOO DUPLO caso o piloto venha a desobedecer esta Norma Regulamentar ou caso o piloto seja condenado por infração grave.

**§3º** - Para manutenção e renovação da sua homologação como Piloto Voo Duplo, o piloto deverá obrigatoriamente realizar uma reciclagem em ENPI da CBVL a cada 4 anos, a contar da última edição em que participou.

**§4º** - Os pilotos de Voo Duplo homologados pela CBVL estarão sujeitos a normas técnicas adicionais, específicas de cada sítio de voo (Clubes/Associações e ou entidade Estadual), de acordo com as características particulares a cada sítio, sendo que estas normas adicionais, jamais poderão infringir os requisitos básicos descritos nesta Norma Regulamentar.

**§5º** - Os equipamentos deverão estar no seu período de garantia ou possuir laudo de vistoria válido pelo fabricante ou seus representantes homologados.

### **SUBSEÇÃO III - AD INSTRUTOR**

**Art. 37** - A homologação de “INSTRUTOR” é definida pelos requisitos, prerrogativas e descrições de nível a seguir indicados:



**I - São requisitos para admissão:**

- a)** Comprovar estar em dia com suas contribuições da estrutura confederativas, sendo elas: associativa (clube), federativa (federação estadual) e confederativa (CBVL);
- b)** Ser habilitado como piloto Nível 3 ou superior;
- c)** Concluir estágio como MONITOR;
- d)** Apresentar Certificado válido de um ENPI (Encontro Nacional de Pilotos e Instrutores) da CBVL;
- e)** Ser aprovado em Prova Teórica Instrutor da CBVL;
- f)** Não ter sido condenado por infração grave no período de dois (02) anos;
- h)** Ter pelo menos 5 anos de voo;
- i)** Possuir grau de escolaridade de Ensino Médio completo;
- j)** Cumprir o Código de Conduta e Ética da CBVL.

**II - São prerrogativas deste nível:**

- a)** Ministrando curso básico de Asa Delta;
- b)** Emitir declarações de mudanças de nível para pilotos nível 1, nível 2 e nível 3;
- c)** Cadastrar até três (03) monitores simultâneos.

**III - Constará em habilitação a seguinte descrição:**

- “Nível do Piloto” - Instrutor

**§1º** - Para manutenção da sua homologação como Instrutor, o piloto deverá estar em dia com suas obrigações perante a CBVL e entidades filiadas (clubes, associações e federações) e obrigatoriamente, realizar uma reciclagem num ENPI (Encontro Nacional de Pilotos e Instrutores) da CBVL a cada 2 anos, a contar da última edição em que participou.

**§2º** - Os instrutores homologados pela CBVL, estarão sujeitos a normas técnicas adicionais, específicas de cada Federação Estadual, de acordo com as características particulares a cada região, sendo que estas normas adicionais, jamais poderão infringir os requisitos básicos descritos nesta Norma Regulamentar.

**§3º** - A CBVL poderá suspender, anular ou cassar a homologação de Instrutor caso o piloto venha a desobedecer as normas descritas nesta Norma Regulamentar ou caso o piloto seja condenado por infração grave.

#### **SUBSEÇÃO IV - AD CERTIFICADOR DE VOO DUPLO**

**Art. 38** - A homologação de “CERTIFICADOR DE VOO DUPLO” é definida pelos requisitos, prerrogativas e descrições de nível a seguir indicados:

**I - São requisitos para admissão:**

- a)** Comprovar estar em dia com suas contribuições da estrutura confederativas, sendo elas: associativa (clube), federativa (federação estadual) e confederativa (CBVL);
- b)** Ser habilitado como Instrutor Voo Duplo há pelo menos três (03) anos;
- c)** Estar com ENPI no prazo de validade;



- d)** Inscrever-se no Edital para Concurso de Aprovação a Instrutor Certificador;
- e)** Ter sido aprovado em Prova Teórica e Prática de Certificador VOO DUPLO realizado pela CBVL;
- f)** Apresentar certificado válido de curso de primeiros socorros padrão Cruz Vermelha ou similar;
- g)** Não ter sido condenado por infração grave no período de dois (02) anos;
- h)** Passar pela avaliação da Diretoria Técnica da CBVL, atendendo às exigências do Edital.

**II** - São prerrogativas deste nível:

- a)** Ministrando curso de Formação para Instrutores Voo Duplo conforme Programas Teórico e Prático desta Norma Regulamentar.

**III** - Constará em habilitação a seguinte descrição:

- “Nível do Piloto” – Instrutor Voo Duplo Certificação VD.

**Parágrafo Único** - A CBVL poderá suspender, anular ou cassar a homologação caso o piloto venha a desobedecer as normas descritas nesta Norma Regulamentar ou caso o piloto seja condenado por infração grave.

#### **SUBSEÇÃO V - AD CERTIFICADOR DE XC**

**Art. 39** - A homologação de “CERTIFICADOR DE XC” é definida pelos requisitos, prerrogativas e descrições de nível a seguir indicados:

**I** - São requisitos para admissão:

- a)** Comprovar estar em dia com suas contribuições da estrutura confederativas, sendo elas: associativa (clube), federativa (federação estadual) e confederativa (CBVL);
- b)** Estar com ENPI no prazo de validade;
- c)** Ter sido aprovado em Prova Teórica de Certificador XC realizado pela CBVL;
- d)** Inscrever-se no Edital para Concurso de Aprovação a Instrutor Certificador;
- e)** Ter participado de pelo menos em 5 etapas de Campeonato Brasileiro;
- f)** Ter realizado pelo menos dois (02) voo acima de 200 Km “olc” e mais dez (10) voos acima de 100 Km “olc” em 3 sítios diferentes;
- g)** Apresentar certificado válido de curso de primeiros socorros padrão Cruz Vermelha ou similar;
- h)** Não ter sido condenado por infração grave no período de dois (02) anos;
- i)** Passar pela avaliação da Diretoria Técnica da CBVL, atendendo às exigências do Edital.

**II** - São prerrogativas deste nível:

- a)** Ministrando curso de XC.

**III** - Constará em habilitação a seguinte descrição:

- “Nível do Piloto” - Instrutor Certificação XC.

**§1º** - Os instrutores Certificadores estarão sujeitos a normas técnicas adicionais, específicas de cada Federação Estadual, de acordo com as características particulares a cada região, sendo que estas normas adicionais, jamais poderão infringir os requisitos básicos descritos nesta Norma Regulamentar.

**§2º** - A CBVL poderá suspender, anular ou cassar a homologação caso o piloto venha a desobedecer as normas descritas nesta Norma Regulamentar ou caso o piloto seja condenado por infração grave.

## **CAPÍTULO VII - RESTRIÇÕES OPERACIONAIS E NORMAS DE SEGURANÇA**

**Art. 40** - Este capítulo dispõe sobre as restrições operacionais e normas de segurança para a prática de voo livre em asa delta e parapente no Brasil e determina as penas a que ficam sujeitos os infratores deste Regulamento.

**Art. 41** - Áreas Restritas: é proibido decolar ou sobrevoar áreas que sejam restritas, proibidas ou interditas, a menos que o praticante obtenha permissão prévia do órgão administrativo responsável.

**Art. 42** - Nenhum praticante pode programar pousos e decolagens em locais:

- I - Onde exponha ao risco pessoas ou bens;
- II - Expressamente proibidos por seus proprietários ou responsáveis.

**Art. 43** - Em procedimentos inseguros ou perigosos:

- I - É de responsabilidade do clube local determinar os limites de velocidade e direção de ventos para operação segura levando em conta os fatores aerológicos específicos do local, bem como informar os pilotos destes limites;
- II - É de competência do clube local, associação estadual ou nacional, julgar casos que criem situação de risco para o próprio piloto ou terceiros;
- III - O Diretor Técnico da CBVL poderá estabelecer limites de segurança específicos para determinados sítios de voo.

**Parágrafo Único:** A infração a estes limites de segurança, sujeita o infrator a punição a ser aplicada pelo Conselho Técnico e Órgãos da Justiça Desportiva da CBVL.

**Art. 44** - Devem ser observadas como “Regras de Tráfego” as seguintes disposições:

- I - O praticante operando um Parapente ou uma asa delta deve manter constante vigilância do espaço aéreo de modo a evitar quaisquer incidentes envolvendo outras aeronaves ou equipamentos aerodesportivos;
- II - O praticante conduzindo um Parapente ou uma asa delta, não pode operá-lo de maneira que possa criar riscos de colisão com qualquer aeronave, equipamentos aerodesportivos, pessoas, bens móveis ou imóveis de terceiros;
- III - O sentido do giro na térmica é determinado pelo primeiro praticante a girá-la, devendo os demais obedecer tal sentido, independentemente da altura em que entrarem na térmica,



salvo determinação específica feita em competições, onde este será determinado pelo juiz do evento;

**IV** - O praticante de baixo tem a preferência na térmica se estiver em ascensão mais rápida que o de cima, devendo este dar passagem ao que está subindo, mesmo se for necessário abandonar a térmica;

**V** - A direção do desvio entre os que estiverem se aproximando de frente será sempre à direita de cada praticante;

**VI** - O praticante que tiver um obstáculo a sua direita tem a preferência na passagem.

**Art. 45** - São consideradas como prioridade no pouso:

**I** - Em primeiro lugar - Praticantes que estiverem em menor altura;

**II** - Em segundo lugar - Asa Delta;

**III** - Em terceiro lugar - Parapente.

**Art. 46** - O praticante ou aluno que demonstrar em sítio de vôo comportamento agressivo, indecoroso ou não condizente com o esporte, estará sujeito a punição aplicada pela Diretoria Técnica da CBVL, Conselho Técnico de cada modalidade ou Órgãos da Justiça Desportiva.

**Art. 47** - Pouso em Rampa: Os clubes e associações locais, poderão a seu critério, restringir parcial ou totalmente pousos em suas rampas, levando-se em consideração as particularidades técnicas das suas rampas.

## **CAPÍTULO VIII - DAS COMPETIÇÕES E SUA ORGANIZAÇÃO**

**Art. 48** - Considera-se campeonato de Parapente e Asa Delta qualquer competição de nível local, estadual ou nacional, com provas válidas disputadas pelos sócios da CBVL com Habilitação válida, adimplentes com a anuidade associativa.

**Art. 49** - A organização das competições está a cargo e fiscalização de cada nível organizacional ou por elas autorizadas:

**I** - Competições locais/municipais – Clubes e ou Associações;

**II** - Competições Estaduais ou Regionais – Federações Estaduais;

**III** - Competições nacionais e internacionais FAI 1 ou 2 no país - CBVL.

**Art. 50** - Os Campeonatos Brasileiros de Parapente e asa delta são compostos por Etapas escolhidas por concorrência segundo Editais da CBVL.

**Art 51** - Anualmente, preferencialmente até o final do primeiro semestre, a CBVL, para a formação de seu Calendário Esportivo do próximo ano, publicará Edital com as regras gerais para os interessados em organizar uma Etapa do Nacional.

**Art. 52** - Na organização dos campeonatos nacionais será credenciado um responsável legal (pessoa física, pessoa jurídica do ramo esportivo, clube ou federação de voo, instituições aerodesportivas ou prefeitura), que deverá se comprometer em conseguir as necessidades



financeiras, de infraestrutura, segurança, premiação, promoção, entre outras, para a sua realização, elencadas nas Regras Gerais para Organizadores de Etapas do Nacional.

**Art. 53** - A elaboração do regulamento das competições nacionais poderá ser delegada a Liga de Competidores de cada modalidade, para posterior análise e aprovação da Diretoria Técnica CBVL da modalidade.

**Art. 54** - Serão consideradas competições homologadas pela CBVL aquelas que atenderem aos quesitos mínimos:

**I** - Pagar taxa de homologação;

**II** - As Inscrições deverão ser feitas pelo Site da CBVL;

**III** - Contar com a presença de pelo menos um DTR Diretor Técnico Regional CBVL;

**IV** - Apresentação de resultados e tracklogs comprobatórios para CBVL em até 15 dias do encerramento do evento.

#### **CAPÍTULO IX - DAS DISPOSIÇÕES FINAIS**

**Art. 55** - Os casos omissos, controversos, e as dúvidas surgidas na aplicação dessa Norma Regulamentar, serão solucionadas por deliberação da Diretoria Técnica da CBVL, em qualquer de suas reuniões, por maioria dos membros presentes, “ad referendum” da primeira Assembléia Geral subsequente.

A presente Norma Regulamentar foi aprovada pelas Comissões Técnicas de Asa Delta e Parapente durante a 20ª Reunião de Conselhos Técnicos realizada na cidade Nova Petrópolis, no dia 06 de Outubro de 2019, e, submetida a Assembleia Geral Ordinária do dia 07 de dezembro de 2019, onde foi aprovada por unanimidade.

Alberto Vinícius Petry  
Presidente da CBVL

## ANEXO 1

### PROGRAMA DO CURSO BÁSICO DE PARAPENTE

O presente ANEXO regulamenta as responsabilidades, obrigadoriedades e a instrução mínima que o aluno deverá receber durante o seu curso básico de formação.

#### **Artigo 1º - RESPONSABILIDADE DO INSTRUTOR:**

I - O instrutor é responsável pela correta instrução e segurança do aluno durante o período de aprendizado, bem como pela observação dos procedimentos de segurança, limitações técnicas e demais regras determinadas por esta Norma Regulamentar.

II - É reservado ao Instrutor o direito de punir ou desligar o aluno em caso de Indisciplina, Negligência das normas de segurança, Abandono de Curso e ou atos que caracterizem irresponsabilidade que coloquem em risco o aluno ou terceiros sem justificativas.

#### **Artigo 2º - EQUIPAMENTOS DE USO OBRIGATÓRIO NO DECORRER DO CURSO:**

I - Parapente adequado para uso de escolas/alunos, certificado conforme Norma EN 962 e/ou Norma LTF bem como nas recomendações do fabricante constante dos respectivos manuais.

II - Paraquedas de emergência;

III - Capacete rígido, preferencialmente integral (com queixeira);

IV - Rádio de comunicação (aluno, instrutor e monitor);

V - Calçado fechado (de preferência botas);

VI - GPS.

#### **Artigo 3º - DURAÇÃO DO CURSO BÁSICO DE PARAPENTE:**

I - O curso básico de parapente deverá ter a carga horária mínima de 64 horas de aula prática e de 10 horas de aulas teóricas. Observando-se a média de 04 (Quatro) horas por dia, sendo dezesseis dias de treino, ou oito finais de semana, ou dois meses.

#### **Artigo 4º - PROGRAMA TEÓRICO DO CURSO BÁSICO DE PARAPENTE:**

I - Noções básicas de meteorologia:

a) Reconhecimento de nuvens básicas;

b) Reconhecimento de nuvens perigosas para o voo, como o cumulonimbus;

c) Reconhecimento de velocidades de ventos seguras para o voo e de ventos turbulentos.

II - Conhecimento de aerologia:

a) Reconhecimento de direções básicas de vento;

b) Análise do escoamento do ar pelo relevo e que consequências traz para o voo;

c) Conhecimento do gradiente de vento;

d) Reconhecimento de regiões onde possa existir vento canalizado (Venturi);

e) Reconhecimento das condições de voo através da observação de outros Parapentes, asas, pássaros, fumaça, birutas, árvores etc;

f) Reconhecimento de zonas de contraste térmico e eventuais turbulências;

g) Análise das condições de decolagem e plano de voo, de acordo com o vento e relevo;



h) Reconhecimento das áreas seguras para pouso, de acordo com as condições meteorológicas e aerológicas do local.

III - Conhecimentos básicos de aerodinâmica:

- a) Efeito aerodinâmico;
- b) Arrasto;
- c) Stall;
- d) Ângulo de ataque;
- e) Sustentação.

IV - Conhecimento das regras de tráfego:

- a) Sentido de giro em térmicas;
- b) Mão e contramão durante o voo e lift;
- c) Formas de aproximação e prioridade no pouso.

V - Entendimento Teórico de manobras e de como recuperar corretamente:

- a) Stall B;
- b) Pêndulo frontal;
- c) Pêndulo lateral;
- d) Colapso assimétrico;
- e) Colapso frontal;
- f) Full estol;
- g) Espiral;
- h) Parachutagem;
- i) Abertura de reserva;
- j) Gravata;
- k) Colapsos encadeados ou sucessivos.
- l) Negativas

VI - Conhecimento das homologações do mercado:

- a) DHV;
- b) ACPUL;
- c) LTF/EN

VII - Noções básicas do equipamento:

- a) O velame e suas partes;
- b) A selete;
- c) O paraquedas de emergência;
- d) Noções de manutenção dos equipamentos de voo;
- e) Noção sobre a utilidade dos equipamentos eletrônicos (GPS, variômetro e rádio).

VIII – Noções de primeiros socorros:

- a) Abordagem ao acidentado;
- b) Técnicas de reanimação respiratória e cardiorrespiratória;
- c) Fraturas e técnicas de imobilizações;
- d) Hemorragias e técnicas de estancamentos;



- e) Movimentação e transporte de acidentados.
- f) Comunicação adequada à equipe de resgate.

**IX - Legislação e organizações relacionadas ao voo livre:**

- a) A regulação do voo livre pela ANAC;
- b) A hierarquia das entidades, sendo: clubes e associações locais, Federação Estadual e Confederação Nacional
- c) O papel de cada entidade.
- d) A Norma Regulamentar
- e) Legislação do Turismo de Aventura

**X - Etiqueta no voo livre:**

- a) A proteção ao meio ambiente;
- b) O respeito aos moradores locais nos sítios de voo;
- c) Regras de boa convivência com os companheiros de voo e seus familiares.

**XI - Espaço Aéreo**

- a) Estrutura do Espaço Aéreo (ATZ, CTR, TMA, CTA, UTA, Espaço Não Controlado, FIR, Espaço Aéreo Condicionado, Áreas Proibidas, Restritas, Perigosas.
- b) Regras de Voo Visual (VFR)
- c) Regras de Voo por Instrumento (IFR)
- d) Etapas de um VOO
- e) Altimetria (QNH, QNE, QFE)

**Artigo 5º - PROGRAMA PRÁTICO DO CURSO BÁSICO DE PARAPENTE:**

I - Ao final do curso o piloto deverá estar apto a executar os seguintes requisitos:

- a) Demonstrar posicionamento pré-voo correto do piloto em relação a vela de acordo com o parapente em questão.

II - Demonstrar Verificação inicial de pré-voo, incluindo:

- a) Verificação de velame verificando o estado geral da vela, tirantes, linhas e conexões sabendo o tempo de manutenção obrigatório destes;
- b) Verificação de posicionamento de abertura do velame e montagem do conjunto de voo de frente para o vento;
- c) Verificação ao se equipar, fivelas, mosquetões, etc;
- d) Verificação de posicionamento correto frente ao velame adaptando-se ao relevo da decolagem (inclinação) e as condições de vento;
- e) Verificação do método de inflagem, em função da inclinação do terreno, vento, equipamento etc.

III - Dar análises verbais das condições locais, trajetória de voo, áreas a serem evitadas com relação ao fluxo de ar e obstáculos a serem contornados além de indicar áreas de pouso primárias e secundárias ou seja uma análise completa do local onde irá voar.



IV - Em cada voo demonstrar verbalmente como será o procedimento de decolagem pretendido levando-se em conta as condições de decolagem e como procederá com os tirantes dianteiros e freios.

V - Definir verbalmente como os diferentes ventos podem afetar o local de voo em questão, considerando:

- a) Direções diferentes de vento;
- b) Velocidades diferentes de vento;
- c) Limitações do espaço aéreo em relação à altura, relevo obstáculos e áreas de pouso.

VI - Demonstrar manuseio correto do parapente na sequência.

- a) Inflagem de costas e de frente;
- b) Verificação do velame;
- c) Correção do avanço da vela juntamente com a correção lateral, garantindo um percurso de 35 metros com a vela sobre a cabeça. Isto tudo deverá ser feito num plano horizontal, sem deixar a vela cair com ventos que podem variar de 0 à 15 km/h.

VII - Decolagem sem ajuda, demonstrando:

- a) Boa inflagem da vela;
- b) Controle (Verificação do velame olhando para cima);
- c) Decisão correta do aborto ou continuação da decolagem após efetuar correções que se tornarem necessárias ou não;
- d) Corrida decidida;
- e) Transição da corrida para o voo suave;
- f) Acomodação no cinto correta (sem soltar os freios).

VIII - Demonstração do domínio da vela e das diferentes velocidades de voo.

IX - Definir verbalmente e de forma prática:

- a) A velocidade de menor taxa de queda e a de melhor planeio;
- b) A velocidade máxima e a de estol, neste caso, não demonstrar o estol;
- c) Voo freado suave sem entrar em estol e um bom controle da situação, demonstrando familiaridade e antecipação às reações do parapente dentro dos limites de operação. Não deve perder o controle, mantendo sempre a velocidade acima do estol;
- d) Fazer pêndulo lateral e frontal suave;
- e) Fechar orelhas e fazer curva com o corpo;
- f) Provocar um orelhão assimétrico, demonstrando controle da situação, sem deixar girar e outro com giro suave;
- g) Fechar as orelhas e acelerar o equipamento;
- h) Aproximação correta, através do julgamento correto da velocidade de avanço horizontal em relação a vertical (taxa de queda);
- i) Iniciação e finalização de um 360º de maneira suave, sem grandes pêndulos e variações de velocidade;
- j) Velocidade de voo correta para a aproximação final;
- k) Pouso controlado.

### **Artigo 6º - PRESCRIÇÕES DIVERSAS:**

#### **I - Da Fiscalização:**

- a) Compete às Federações e aos Clubes e Associações a ela filiados, fiscalizar se as escolas de voo obedecem à presente Norma Regulamentar da CBVL e as normas locais;
- b) As Federações, Clubes e Associações filiadas deverão checar, in loco, se os alunos estão cientes do programa básico previsto na presente norma, podendo para tanto fazer vistorias nos locais de funcionamento dos cursos.
- c) É facultado e recomendado aos clubes e associações locais, o aprimoramento dos procedimentos regulamentares deste programa mínimo de acordo com a particularidade de cada sítio de voo, visando sempre a segurança dos pilotos. Estes aprimoramentos devem ser complementares e nunca contraditórios a esta Norma.

#### **II - Voo solo e 1ª habilitação:**

- a) Antes de solar, o aluno deverá realizar ao menos um voo duplo;
- b) Após o voo solo, o aluno deverá realizar, ao menos, 20 (vinte) voos orientados pelo instrutor em elevação com altitude maior que 200m; ou 20 voos rebocados acima de 200m;
- c) É sugerido, que durante os voos orientados, os alunos sejam destacados, para melhor identificação pelos demais pilotos;
- d) O aluno somente poderá decolar em condições meteorológicas comprovadamente seguras, sendo de responsabilidade do instrutor a observância dos procedimentos de segurança, limitações técnicas e regras determinadas pelo clube local ou por esta Norma Regulamentar;
- e) Os horários mais indicados para alunos realizarem seus voos são de até às 10:00 hrs e após às 16:00 hrs, lembrando que análise das variações são de responsabilidade do instrutor;
- f) Aluno, instrutor e monitor deverão estar necessariamente utilizando rádios comunicadores, durante os voos de instrução;
- g) Após concluído o curso, conforme previsto na presente Norma Regulamentar, o aluno deverá ser encaminhado pelo seu instrutor para o exame teórico e após aprovado, para o exame prático a serem aplicados e supervisionados pelos Certificadores da CBVL e pela Federação Estadual.

Parágrafo único: É aconselhável que o aluno já tenha sido aprovado na prova teórica antes do 1º voo solo.

#### **III - Voo Duplo – Equipamentos Obrigatórios:**

- I - Parapente adequado para Voo Duplo, certificado conforme Norma EN 962 e/ou Norma LTF bem como nas recomendações do fabricante constante dos respectivos manuais;
- II - Paraquedas de emergência compatível com carga alar;
- III - Capacete rígido, preferencialmente integral (com queixeira);
- IV- Rádio de comunicação;
- V - Calçado fechado (de preferência botas);
- VI - Bússola Magnética, GPS e radio comunicador.



## ANEXO II

### PROGRAMA DO CURSO BÁSICO DE ASA DELTA

O presente anexo regulamenta as responsabilidades, obrigatoriedades e a instrução mínima que o aluno deverá receber durante o seu curso básico de formação.

#### **Artigo 1º - RESPONSABILIDADE DO INSTRUTOR:**

- I - O instrutor é responsável pela correta instrução e segurança do aluno durante o período de aprendizado, bem como pela observação dos procedimentos de segurança, limitações técnicas e demais regras determinadas por esta Norma Regulamentar.
- II - É reservado ao Instrutor o direito de punir ou desligar o aluno em caso de Indisciplina, Negligência das normas de segurança, Abandono de Curso e ou atos que caracterizem irresponsabilidade que coloquem em risco o aluno ou terceiros sem justificativas.

#### **Artigo 2º - EQUIPAMENTOS DE USO OBRIGATÓRIO NO DECORRER DO CURSO:**

- I - Asa Delta adequado para uso de escolas/alunos.
- II - Paraquedas de emergência
- III - Capacete rígido;
- IV - Rádio de comunicação (aluno, instrutor e monitor);
- V - Calçado fechado (de preferência botas).

#### **Artigo 3º - DURAÇÃO DO CURSO BÁSICO DE ASA DELTA:**

- I - O curso básico de Asa Delta deverá ter a carga horária mínima de 48 horas de aula prática e de 10 horas de aulas teóricas. Observando-se a média de três horas por dia, serão dezesseis dias de treino, ou oito finais de semana, ou dois meses.

#### **Artigo 4º - PROGRAMA TEÓRICO DO CURSO BÁSICO DE ASA DELTA:**

- I - Noções básicas de meteorologia:
  - a) Reconhecimento de nuvens básicas;
  - b) Reconhecimento de nuvens perigosas para o voo, como o cumulonimbus;
  - c) Reconhecimento de velocidades de ventos seguras para o voo e de ventos turbulentos (máximo de 15 Km/h, para nível I).
- II - Conhecimento de aerologia:
  - a) Reconhecimento de direções básicas de vento;
  - b) Análise do escoamento do ar pelo relevo e que consequências traz para o voo
  - c) Conhecimento do gradiente de vento;
  - d) Reconhecimento de regiões onde possa existir vento canalizado (Venturi);
  - e) Reconhecimento das condições de voo através da observação de outros parapentes, asas, pássaros, fumaça, birutas, árvores etc;
  - f) Reconhecimento de zonas de contraste térmico e eventuais turbulências;
  - g) Análise das condições de decolagem e plano de voo, de acordo com o vento e relevo;
  - h) Reconhecimento das áreas seguras para pouso, de acordo com as condições meteorológicas e aerológicas do local.



III - Conhecimentos básicos de aerodinâmica:

- a) Efeito aerodinâmico;
- b) Arrasto;
- c) Stall;
- d) Ângulo de ataque;
- e) Sustentação.

IV - Conhecimento das regras de tráfego:

- a) Sentido de giro em térmicas;
- b) Mão e contramão durante o voo e lift;
- c) Formas de aproximação e prioridade no pouso.

V - Entendimento de manobras e de como recuperar corretamente:

- a) Stall;
- b) Espiral
- c) Over Control;
- d) Pré-stall.

VI - Conhecimento das homologações do mercado:

- a) DHV;
- b) USHGPA.

VII - Noções básicas do equipamento:

- a) A asa e suas partes;
- b) O cinto de voo;
- c) O paraquedas de emergência;
- d) Noções de manutenção dos equipamentos de voo;
- e) Noção sobre a utilidade dos equipamentos eletrônicos (GPS, variômetro e rádio).

VIII - Conhecimento de primeiros socorros:

- a) Abordagem ao acidentado;
- b) Técnicas de reanimação respiratória e cardiorrespiratória;
- c) Fraturas e técnicas de imobilizações;
- d) Hemorragias e técnicas de estancamentos;
- e) Movimentação e transporte de acidentados.

IX - Legislação e organizações relacionadas ao voo livre:

- a) A regulação do voo livre pela ANAC;
- b) A hierarquia das entidades, sendo: clubes e associações locais, Federação Estadual e Confederação Nacional (Processo de Transição da CBVL)
- c) O papel de cada entidade.
- d) O espaço aéreo

X - Etiqueta no voo livre:

- a) A proteção ao meio ambiente;
- b) O respeito aos moradores locais nos sítios de voo;



c) Regras de boa convivência com os companheiros de voo e seus familiares.

**Artigo 5° - PROGRAMA PRÁTICO DO CURSO BÁSICO DE ASA DELTA:**

I - Ao final do curso o piloto deverá estar apto a executar os seguintes requisitos:

a) Montagem e desmontagem do equipamento.

II - Demonstrar Verificação inicial de pré-voo incluindo:

a) Verificação da asa (cabos, talas, esticadores, pinos e travas)

b) Verificação do cinto (alça do reserva, fechamento das perneiras e etc..)

c) Engate do piloto a asa (mosquetões, hang-loop)

III - Dar análises verbais das condições locais, trajetória de voo, áreas a serem evitadas com relação ao fluxo de ar e obstáculos a serem contornados além de indicar áreas de pouso primárias e secundárias ou seja uma análise completa do local onde irá voar.

IV - Em cada voo demonstrar verbalmente como será o procedimento de decolagem pretendido levando-se em conta as condições de decolagem e como procederá com os comandos.

V - Definir verbalmente como os diferentes ventos podem afetar o local de voo em questão, considerando:

a) Direções diferentes de vento;

b) Velocidades diferentes de vento;

c) Limitações do espaço aéreo em relação à altura, relevo obstáculos e áreas de pouso.

VI - Decolagem sem ajuda, demonstrando:

a) Bom nivelamento;

b) Posicionamento correto quanto ao ângulo de ataque;

c) Corrida decidida;

d) Transição da corrida para o voo suave;

e) Acomodação correta no cinto.

VII - Demonstração do domínio da asa em diferentes velocidades de voo.

VIII – Demonstrar na prática:

a) Correta velocidade de voo nas retas e curvas;

b) Aproximação correta, através do julgamento correto da velocidade de avanço horizontal em relação a vertical (taxa de queda);

c) Iniciação e finalização de um 360º de maneira suave, sem grandes variações de velocidade;

d) Velocidade de voo correta para a aproximação final;

e) Pouso controlado.

**Artigo 6° - PRESCRIÇÕES DIVERSAS:**

I - Fiscalização:



- a) Compete às Federações e aos Clubes e Associações a ela filiados fiscalizar se as escolas de voo obedecem a presente Norma Regulamentar;
- b) As Federações, Clubes e Associações filiadas deverão checar, in loco, se os alunos estão cientes do programa básico previsto na presente Norma Regulamentar, podendo para tanto fazer vistorias nos locais de funcionamento dos cursos.

**II - Voo solo e 1ª habilitação:**

- a) É sugerido que antes de solar, o aluno realize ao menos um voo duplo;
- b) Após o voo solo o aluno deverá realizar, ao menos, 10 (dez) voos orientados pelo instrutor em elevação com altitude maior que 100m;
- c) Durante os voos orientados, os alunos deverão voar com uma fita na cor vermelha, com 1,5m de comprimento, atada no King Post, para melhor identificação pelos demais pilotos que lhes darão prioridade no tráfego aéreo e durante o pouso;
- d) O aluno somente poderá decolar em condições meteorológicas comprovadamente seguras, sendo de responsabilidade do instrutor a observância dos procedimentos de segurança, limitações técnicas e regras determinadas pelo clube local ou por esta Norma Regulamentar;
- e) Os horários indicados para alunos realizarem seus voos são: até às 11h e após às 16h
- f) Aluno, instrutor e monitor deverão estar necessariamente utilizando rádios comunicadores, durante os voos de instrução.
- g) Após concluído o curso, conforme previsto nesta Norma Regulamentar, o aluno deverá ser encaminhado pelo seu instrutor para o exame teórico e após aprovado, para o exame prático a serem aplicados pela Federação Estadual.

Parágrafo único: É aconselhável que o aluno já tenha sido aprovado na prova teórica antes do 1º voo solo.



### **ANEXO III PROGRAMA DO CURSO PARA HOMOLOGAÇÃO DE PILOTO VOO DUPLO DE PARAPENTE**

O presente anexo regulamenta as responsabilidades, obrigatoriedades e a instrução mínima que o aluno deverá receber durante o seu curso de PILOTO voo duplo.

#### **Artigo 1º - RESPONSABILIDADE DO INSTRUTOR:**

I - O instrutor é responsável pela correta instrução e segurança do aluno durante o período de aprendizado, bem como pela observação dos procedimentos de segurança, limitações técnicas e demais regras determinadas por esta Norma Regulamentar.

II - É reservado ao Instrutor o direito de punir ou desligar o aluno em caso de Indisciplina, Negligência das normas de segurança, Abandono de Curso e ou atos que caracterizem irresponsabilidade que coloquem em risco o aluno ou terceiros sem justificativas.

III - Observar o nível mínimo obrigatório N3 para início do curso, sendo vedado a prática de instrução para pilotos abaixo deste nível.

#### **Artigo 2º - EQUIPAMENTOS DE USO OBRIGATÓRIO NO DECORRER DO CURSO:**

I - Parapente adequado para uso em Voo Duplo, certificado conforme Norma EN 962 e/ou LTF para aluno e/ou intermediário, exemplo: EN-A ou EN-B;

II - Paraquedas de emergência homologado para a carga alar recomendada;

III - Capacete rígido, preferencialmente integral (com queixeira);

IV - Rádio de comunicação (aluno, instrutor e monitor);

V - Calçado fechado (de preferência botas).

VI - GPS

VII - Registro áudio visual caracterizando a presença do aluno e do instrutor e os procedimentos realizados: decolagem, voo, exercícios e pouso;

VIII - Selete com air-bag para passageiro homologada pelo fabricante;

IX - Selete com fita de segurança estilo T-Lock;

#### **Artigo 3º - DURAÇÃO DO CURSO DE HOMOLOGAÇÃO DE VOO DUPLO DE PARAPENTE:**

I - O curso básico de parapente DE DUPLO deverá ter a carga horária mínima de 20 horas de aula entre prática e teóricas, um mínimo de 10 voos, sendo 05 como passageiro e 05 como piloto.

#### **Artigo 4º - PROGRAMA TEÓRICO DO CURSO DE HOMOLOGAÇÃO PARA INSTRUTOR VOO DUPLO**

I - Noções básicas de meteorologia aplicadas ao voo duplo:

a) Reconhecimento de nuvens básicas;

b) Reconhecimento de nuvens perigosas para o voo, como o cumulonimbus;

c) Reconhecimento de velocidades de ventos seguras para o voo duplo e de ventos turbulentos.

II - Conhecimento de aerologia aplicadas ao voo duplo:

a) Reconhecimento de direções básicas de vento; influência da carga alar na decolagem, voo e pouso.



- b) Análise do escoamento do ar pelo relevo e que consequências traz para o voo;
- c) Conhecimento do gradiente de vento;
- d) Reconhecimento de regiões onde possa existir vento canalizado (Venturi);
- e) Reconhecimento das condições de voo através da observação de outros Parapentes, asas, pássaros, fumaça, birutas, árvores etc;
- f) Reconhecimento de zonas de contraste térmico e eventuais turbulências;
- g) Análise das condições de decolagem e plano de voo, de acordo com o vento e relevo;
- h) Reconhecimento das áreas seguras para pouso, de acordo com as condições meteorológicas e aerológicas do local.

**III - Conhecimentos básicos de aerodinâmica aplicadas ao Voo Duplo:**

- a) Efeito aerodinâmico na mudança de Carga Alar;
- b) Arrasto;
- c) Stall;
- d) Ângulo de ataque;
- e) Sustentação.

**IV - Conhecimento das regras de tráfego aplicadas ao Voo Duplo:**

- a) Sentido de giro em térmicas;
- b) Mão e contramão durante o voo e lift;
- c) Formas de aproximação e prioridade no pouso.

**V - Entendimento Teórico de manobras e de como recuperar corretamente aplicadas ao Voo Duplo:**

- a) Stall B;
- b) Pêndulo frontal;
- c) Pêndulo lateral;
- d) Colapso assimétrico;
- e) Colapso frontal;
- f) Full estol;
- g) Espiral;
- h) Parachutagem;
- i) Abertura de reserva;
- j) Gravata;
- k) Colapsos encadeados ou sucessivos.
- l) Negativas

**VI - Conhecimento das homologações do mercado:**

- a) DHV;
- b) ACPUL;
- c) LTF/EN.

**VII - Noções básicas do equipamento:**

- a) O velame e suas partes;
- b) A selete;
- c) O paraquedas de emergência;



- d) Noções de manutenção dos equipamentos de voo;
- e) Noção sobre a utilidade dos equipamentos eletrônicos (GPS, variômetro e rádio).
- d) Separadores e distribuição de Carga

VIII - Noções de primeiros socorros:

- a) Abordagem ao acidentado;
- b) Técnicas de reanimação respiratória e cardiorrespiratória;
- c) Fraturas e técnicas de imobilizações;
- d) Hemorragias e técnicas de estancamentos;
- e) Movimentação e transporte de acidentados.
- f) Comunicação adequada à equipe de resgate.

IX - Legislação e organizações relacionadas ao voo livre:

- a) A regulação do voo livre pela ANAC;
- b) A hierarquia das entidades, sendo: clubes e associações locais, Federação Estadual e Confederação Nacional (Processo de Transição da CBVL)
- c) O papel de cada entidade.
- d) A Norma Regulamentar
- e) Legislação do Turismo de Aventura

X - Espaço Aéreo

- a) Estrutura do Espaço Aéreo (ATZ, CTR, TMA, CTA, UTA, Espaço Não Controlado, FIR, Espaço Aéreo Condicionado, Áreas Proibidas, Restritas, Perigosas).
- b) Regras de Voo Visual (VFR)
- c) Regras de Voo por Instrumento (IFR)
- d) Etapas de um VOO
- e) Altimetria (QNH, QNE, QFE)

XI - Etiqueta no voo Duplo:

- a) A proteção ao meio ambiente;
- b) O respeito aos moradores locais nos sítios de voo;
- c) Regras de boa convivência com os companheiros de voo e seus familiares.
- d) O proporcionar uma boa experiência para o aluno
- e) Análise do estado psicológico do Aluno e da Condição de Voo a que este será submetido.

**Artigo 5º - PROGRAMA PRÁTICO DO CURSO PARA INSTRUTOR VOO DUPLO DE PARAPENTE:**

I - Ao final do curso o piloto deverá estar apto a executar os seguintes requisitos:

- a) Demonstrar posicionamento pré-voo correto do piloto e passageiro em relação a vela de acordo com o paraglider em questão.
- b) Ter obtido treino em morrote de simulação de situações adversas de decolagem e pouso.

II - Demonstrar verificação inicial de pré-voo incluindo:

- a) Verificação de velame verificando o estado geral da vela, tirantes, linhas e ferragens sabendo o tempo de manutenção obrigatório destes;



- b) Verificação de posicionamento de abertura do velame e montagem do conjunto de voo de frente para o vento;
- c) Verificação ao se equipar, fivelas, mosquetões etc;
- d) Verificação de posicionamento correto frente ao velame adaptando-se ao relevo da decolagem (inclinação) e as condições de vento;
- e) Verificação do método de inflagem, em função da inclinação do terreno, vento, equipamento etc.
- f) Explanar ao aluno (passageiro) como calçar todo o equipamento, e checá-lo antes da decolagem.
- g) O posicionamento correto afim de ajudar e não atrapalhar na decolagem, bem como, no voo e no pouso.

III - Dar análises verbais das condições locais, trajetória de voo, áreas a serem evitadas com relação ao fluxo de ar e obstáculos a serem contornados além de indicar áreas de pouso primárias e secundárias ou seja uma análise completa do local onde irá voar.

IV - Definir verbalmente como os diferentes ventos podem afetar o local de voo em questão, considerando:

- a) Direções diferentes de vento;
- b) Velocidades diferentes de vento;
- c) Limitações do espaço aéreo em relação à altura, relevo obstáculos e áreas de pouso.

V - Demonstrar manuseio correto do parapente na sequência.

- a) Inflagem de costas e de frente;
- b) Verificação do velame;
- c) Correção do avanço da vela.

VI - Optar por Decolagem sem ajuda ou com Ajuda (Lastro Humano), demonstrando:

- a) Boa inflagem da vela;
- b) Controle (Verificação do velame olhando para cima);
- c) Decisão correta do aborto ou continuação da decolagem após efetuar correções que se tornarem necessárias ou não;
- d) Corrida decidida;
- e) Transição da corrida para o voo suave;
- f) Acomodação no cinto correta (sem soltar os freios).

VII - Demonstração do domínio da vela e das diferentes velocidades de voo.

VIII - Definir verbalmente e de forma prática:

- a) A velocidade de menor taxa de queda e a de melhor planeio;
- b) A velocidade máxima e a de estol, neste caso, não demonstrar o estol;
- c) Variações confiantes na velocidade de voo com aumentos e diminuições suaves, voo freado suave sem entrar em estol e um bom controle da situação, demonstrando familiaridade e antecipação às reações do parapente dentro dos limites de operação. Não deve perder o controle, mantendo sempre a velocidade acima do estol;
- d) Fazer pêndulo lateral e frontal suave;



- e) Fechar orelhas e fazer curva com o corpo;
- f) Provocar um orelhão assimétrico, demonstrando controle da situação, sem deixar girar e outro com giro suave;
- g) Fechar as orelhas e acelerar o equipamento;
- h) Aproximação correta, através do julgamento correto da velocidade de avanço horizontal em relação a vertical (taxa de queda);
- i) Iniciação e finalização de um 360º de maneira suave, sem grandes pêndulos e variações de velocidade;
- j) Velocidade de voo correta para a aproximação final;
- k) Pouso controlado.
- l) Antes de solar como piloto de duplo, o aluno deverá realizar ao menos 05 voos duplos na posição de passageiro;
- m) Após este voo, o aluno deverá realizar, ao menos, 05 (dez) voos orientados como piloto, tendo o instrutor como passageiro com altitude maior que 200m; ou 10 voos rebocados acima de 200m;

**IX - Voo Duplo – Equipamentos Obrigatórios:**

- a) Parapente adequado para Voo Duplo, certificado conforme Norma EN 962 e/ou Norma LTF bem como nas recomendações do fabricante constante dos respectivos manuais;
- b) Paraquedas de emergência compatível com carga alar;
- c) Capacete rígido, preferencialmente integral (com queixeira);
- d) Rádio de comunicação;
- e) Calçado fechado (de preferência botas);
- f) Bússola, GPS.

**Artigo 6º - PROGRAMA BÁSICO DO CURSO DE SEGURANÇA SIV DE PARAPENTE:**

O presente anexo regulamenta as responsabilidades, obrigatoriedades e a instrução mínima que o aluno deverá receber durante o seu curso de SIV.

**ITEM 1 - DAS OBRIGATORIEDADES**

I - É obrigatório execução deste curso sobre a água.

II - É obrigatório o uso do rádio comunicador.

III - É obrigatório a execução e check de entendimento por parte do Instrutor de reuniões que antecedem os exercícios práticos (briefing de segurança), incluindo todas as fases da pilotagem:

- a) Preparação
- b) Entrada
- c) Pilotagem durante os exercícios
- d) Saída
- e) Retorno ao Voo
- f) Treinamento de palavras chaves (comandos)

**IV - REGULAGEM OBRIGATÓRIA da selete NO SIMULADOR**

V - É obrigatório o saque antecipado do reserva e seu treinamento;



VI - É obrigatório a dobragem do reserva antes da execução do treinamento;

VII - É obrigatório o uso de embarcação motorizada de resgate;

VIII - É obrigatório uso de registro audiovisual

a) Interno, para registro das ações / reações do piloto

b) Externo, para registro das ações / reações do conjunto (piloto + equipamento)

IX - Obrigatório o uso colete salva vidas

## **ITEM 2 - EXERCÍCIOS BÁSICOS PARA PILOTOS EM MUDANÇA DE NÍVEL**

I - Manobras Dinâmicas

a) Estudo de movimentos pendulares

b) Espirais

II - Deformações de perfil

a)assimétrico

b)simétrico

III- Manobras de Estol

## **ITEM 3 - EXERCÍCIOS ESPECÍFICOS PARA HOMOLOGAÇÃO DE INSTRUTORES**

I – Dinâmicas

a) Wing overs acima de 60 graus

b) Espiral acima de 60 graus

c) Estol assimétrico, full, fly back ou parachutagem, B-Stall

d) Lançamento do Paraquedas de Emergência

## **ITEM 4 - EXERCÍCIOS ESPECÍFICOS PARA HOMOLOGAÇÃO DE CERTIFICADORES**

I - Execução da manobra SAT

II - Parachutagem

## **ITEM 5 - RESPONSABILIDADES DO INSTRUTOR:**

I - O instrutor é responsável pela correta instrução e segurança do aluno durante o período de aprendizado, bem como pela observação dos procedimentos de segurança, limitações técnicas e demais regras determinadas por esta Norma Regulamentar.

II - É reservado ao Instrutor o direito de punir ou desligar o aluno em caso de Indisciplina, Negligência das normas de segurança, Abandono de Curso e ou atos que caracterizem irresponsabilidade que coloquem em risco o aluno ou terceiros sem justificativas.

III - O instrutor é responsável por observar o nível adequado para realização o curso de Segurança SIV;

IV - O instrutor é responsável por aplicar treinamento teórico, explicitando o conjunto de configurações possíveis no parapente e seus diversos níveis;



V - O instrutor é responsável pela realização do check antecipado dos equipamentos: selete, mosquetão, reserva e velame devendo reprovar quaisquer equipamentos que estejam fora dos padrões estabelecido pelos fabricantes;

VI - O instrutor é responsável por proporcionar ambiente adequado para minimizar os riscos;

VII - O instrutor é responsável por avaliar o perfil psicológico e motriz dos alunos;

VIII - O instrutor é responsável por providenciar termo de isenção de responsabilidade eximindo, clubes, federações e a confederação, do programa de exercício proposto;

IX - É Obrigatória a filmagem (registro audiovisual) on-board e out-board de todos os exercícios e alunos, colocando-o a disposição da Diretoria Técnica em casos de necessidade de análise posterior;

X - Ao final do curso o piloto deverá receber o Certificado de Conclusão do Curso, bem como seu material audiovisual para estudo e registro.

XII - Deverá o Instrutor classificar o Curso de Segurança conforme abaixo, classificando o desenvolvimento do Piloto como satisfatório ou insatisfatório.

- a) Mudança de Nível I, II ou III;
- b) SIV para Instrutores;
- c) SIV para Instrutor Certificador.



## **ANEXO IV**

### **PROGRAMA DO CURSO PARA HOMOLOGAÇÃO DE PILOTO ACROBACIA DE PARAPENTE**

#### **I - Curso de Acro N3**

Art 1° - Ao final do curso o piloto deve comprovar, através de gravações em vídeo, cada uma das seguintes manobras e dentro das suas especificações:

- **Espiral Assimétrica**, com ao menos 3 voltas e angulação superior a 135 graus;
- **Wingover**, com ao menos 3 inversões, angulação superior a 135 graus e sem deformações no perfil aerodinâmico da asa;
- **SAT**, com ao menos 3 giros completos, asa com angulação superior a 45 graus em relação ao horizonte e sem deformações no perfil aerodinâmico da asa durante a manutenção da manobra;
- **Full Stall Dinâmico** com saída direta (sem passar pelo *flyback*)
- **Looping**, acima de 135 graus;

Parágrafo Único - Todo o material de mídia apresentado para a comprovação das exigências devem mostrar o rosto do piloto, sua asa e estar em qualidade que permita a sua identificação.

#### **II - Curso de Acro N4**

Art. 2° - Ao final do curso o piloto deve comprovar, através de gravações em vídeo, cada uma das seguintes manobras e dentro das suas especificações:

- **Helicóptero**, com 3 voltas estáveis (no eixo vertical), com saída controlada e com a asa aberta durante a manobra;
- **Misty Flip**, de 360 graus e com sua saída não ultrapassando 180 graus em relação à entrada;
- **SAT Assimétrico**, 2 voltas através de uma entrada por wingover ou espiral, com angulação em relação ao horizonte de 100 a 135 graus com saída dinâmica;

Parágrafo Único - Todo o material de mídia apresentado para a comprovação das exigências devem mostrar o rosto do piloto, sua asa e estar em qualidade que permita a sua identificação.

Os anexos acima integram a Norma Regulamentar CBVL aprovada pelas Comissões Técnicas de Asa Delta e Parapente durante a 20ª Reunião de Conselhos Técnicos realizada na cidade Nova Petrópolis/RS, no dia 06 de Outubro de 2019, e, submetida a Assembleia Geral Ordinária do dia 07 de dezembro de 2019, onde foi aprovada por unanimidade.

Alberto Vinícius Petry  
Presidente da CBVL

## **CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE VOO LIVRE (CBVL)**

### **REGIMENTO INTERNO 1ª ALTERAÇÃO**

#### **CAPÍTULO I DA DENOMINAÇÃO E OBJETIVOS**

**Art. 1º** - A denominação e os objetivos da CBVL estão definidos nos capítulos I e II do Estatuto Social da CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE VOO LIVRE.

**Art. 2º** - A fim de regulamentar as atividades da CBVL, institui-se este Regimento Interno.

**Art. 3º** - A CBVL rege-se pelas seguintes normativas:

**I** - Estatuto Social da CBVL;

**II** - Regimento Interno da CBVL;

**III** - Deliberações, Resoluções e Instruções das Assembleias Gerais, do Conselho de Direção, ora denominada Diretoria Executiva;

**IV** - Norma Regulamentar da CBVL;

**V** - Código de Ética da CBVL;

**VI** - Subsidiariamente pelas disposições legais aplicáveis à atividade aerodesportiva;

**VII** - Pelos princípios do direito desportivo.

**§1º** - O desrespeito ou infração aos instrumentos normativos sujeitará o Associado às sanções previstas neste Regimento Interno.

**§2º** - O Associado tem o dever de respeitar o presente Regimento Interno e as normas expedidas pela Confederação Brasileira de Voo Livre.

#### **CAPÍTULO II DOS ASSOCIADOS**

##### **Seção I – Da admissão**

**Art. 4º** - Para ser admitido na CBVL, deve-se cumprir o disposto no Estatuto Social da CBVL, em seu Capítulo III.

##### **Seção II – Das obrigações**

**Art. 5º** – Conforme previsto no Estatuto Social, é dever do Associado:



**I** - Respeitar e zelar pelo cumprimento do Estatuto Social da CBVL, deste Regimento Interno e do Código de Ética;

**II** - Cumprir e fazer cumprir o estatuto social, observar e respeitar os regulamentos, deliberações e resoluções dos órgãos da CBVL;

**III** - Cooperar para o desenvolvimento e difundir os objetivos e ações da CBVL;

**IV** - Efetuar o pagamento de taxas e contribuições previstas;

**V** - Exercer os cargos para os quais forem eleitos ou nomeados.

**Parágrafo Único** – A transparência da gestão financeira e patrimonial constitui uma obrigação confederativa, devendo as Federações Filiadas promover a publicidade adequada de suas movimentações, podendo sua inobservância restringir o direito de voto em Assembleias Gerais da Confederação Brasileira de Voo Livre.

### **CAPÍTULO III DO PROCESSO ADMINISTRATIVO ÉTICO-DISCIPLINAR DA CBVL**

#### **Seção I – Das Disposições Gerais**

**Art. 6º** - O Processo Administrativo Ético-Disciplinar – PAED tem por objetivo apurar indícios de infrações praticadas pelos Associados na prática do Voo Livre, bem como apurar indícios de infrações às seguintes normativas:

**I** – Estatuto Social da CBVL;

**II** – Regimento Interno da CBVL;

**III** - Resoluções, Deliberações e Instruções expedidas pelos Órgãos Sociais da CBVL;

**IV** – Instruções expedidas por Clubes e Federações associados;

**VI** – Outros instrumentos expedidos para atender a legislação em vigor.

**Art. 7º** - As Comissões Disciplinares são órgãos de julgamento em primeira instância do Superior Tribunal de Justiça Desportiva (STJD), da Confederação Brasileira de Voo Livre, constituídas quantas se fizerem necessárias, por 3 membros, denominados auditores, de reconhecido saber jurídico e reputação ilibada, nomeados na forma deste Regimento Interno.

**Art. 8º** - Compete à Comissão Disciplinar:

**I** – Instaurar, instruir e julgar o PAED;

**II** - Zelar pelo devido processo legal, garantindo, ao denunciado, a ampla defesa e o contraditório, na forma estabelecida no presente regimento;

**III** - Sanear dúvidas e questionamentos incidentais ao longo do andamento dos processos;

**IV** - Deliberar em fase preliminar sobre o cabimento da denúncia;

**V** - Requerer a produção de provas necessárias à instrução do processo;

**VI** - Apresentar relatório circunstanciado dos autos à Comissão Técnica;

**VII** - Zelar pelo andamento célere e regular do processo, indeferindo os procedimentos, pedidos e diligências claramente protelatórios.



**VIII - Suspender provisoriamente e preliminarmente pilotos envolvidos em flagrantes infrações ou irregularidades. (NR) AGO 07/12/2019.**

**Art. 9º** - Compete ao Diretor Técnico de sua respectiva modalidade e a Comissão de Investigação e Prevenção de Acidentes (CIPA), opinar pela instauração do PAED, bem como deliberar pelo encaminhamento dos documentos que instruem a denúncia à Comissão Disciplinar.

**Seção II – Da Denúncia**

**Art. 10** - A denúncia poderá ser apresentada por:

**I** – Usuários dos serviços prestados por Associados;

**II** – Piloto associado;

**III** – Piloto não associado;

**IV** – Colaboradores;

**V** – Outros.

**§ 1º** - A denúncia dar-se-á por escrito e, quando verbal, será reduzida a termo e assinada.

**§ 2º** - As provas que instruem o processo serão apresentadas junto à denúncia.

**§ 3º** - Falecendo o beneficiário, a denúncia poderá ser mantida por seu representante.

**Art. 11** - O piloto confederado denunciado ou comprovadamente envolvido em acidente, com registro de morte ou grave lesão, bem como envolvido em "invasão de espaço aéreo de alto risco", automaticamente terá seu registro confederativo suspenso.

**§ 1º** - Entende-se como "invasão do espaço aéreo de alto risco" todo voo que percorrer áreas onde é vedada a prática desportiva, bem como em áreas com grande concentração de aeronaves coordenadas/vetoradas por uma Torre (TWR) ou Controle de Aproximação (APP), neste caso estão as áreas denominadas CTR / ATZ (área/zona de controle de tráfego).

**§ 2º** - A suspensão, descrita no caput deste artigo, poderá ser revogada por decisão unânime da Comissão Disciplinar, subscrita pelo Diretor Técnico da modalidade ou pelo Presidente da Comissão de Investigação e Prevenção de Acidentes (CIPA), sendo mantida a tramitação do PAED sem implicações nas decisões futuras a serem conferidas pelo próprio procedimento.

**Art. 12** - Se no ato de instauração do PAED, ou no curso deste, ficar constatado que o denunciado permanece, por ação ou omissão, colocando em risco a integridade física, psíquica ou moral de pessoas, clientes, associados ou colaboradores, a Comissão Técnica ou a Comissão de Investigação e Prevenção de Acidentes (CIPA) poderá representar pela suspensão provisória do Associado e/ou de suas atividades à Comissão Disciplinar.



**Art. 13** - A suspensão deferida nos termos do artigo anterior produzirá seus efeitos até decisão definitiva proferida no processo.

### **Seção III – Do Processo**

**Art. 14** - O PAED poderá ser instaurado nas seguintes hipóteses:

**I** – A requerimento da Assembleia Geral, havendo consistência na denúncia apresentada, nos termos do Art. 10, deste regimento;

**II** – A requerimento do Diretor Técnico ou do Presidente da Comissão de Investigação e Prevenção de Acidentes (CIPA), observado o previsto no Art. 9º, deste regimento;

**III** - A requerimento de qualquer associado, por meio de um advogado devidamente constituído.

**Parágrafo único:** A Comissão Disciplinar designada a instruir o PAED fará preliminarmente a análise de admissibilidade, podendo receber ou rejeitar a denúncia.

**Art. 15** - Uma vez instaurado, o PAED será identificado por um número interno, em ordem sequencial e com a identificação do ano de abertura.

**Art. 16** - O PAED terá a forma de autos, com as peças anexadas por termo e os documentos serão organizados em ordem cronológica e numérica, devidamente rubricados.

**Art. 17** - Todas as peças e documentos apresentados pelo denunciado deverão ser por ele assinados e/ou rubricados, responsabilizando-se por seu conteúdo.

**Art. 18** - O PAED somente poderá ser arquivado, sem conclusão, por óbito, anexado o Atestado de Óbito, ou por exclusão prévia do denunciado.

**Parágrafo único** - O pedido de exclusão do denunciado, no curso do PAED, implicará na sua renúncia ao direito de reingresso na CBVL, sem prejuízo das ações cabíveis.

### **Seção IV – Da Instrução**

**Art. 19** - A instrução do processo destina-se à apuração dos fatos, devendo ser enriquecida com todas as diligências e meios de prova admitidos em direito, sendo assegurado ao denunciado o contraditório e ampla defesa.

**Art. 20** - A Comissão Disciplinar terá vista sucessiva do processo e, se entender necessário, deverá solicitar à CBVL as informações e documentação que julgar necessárias para a elucidação dos fatos.

**Art. 21** - Após a apuração prevista no artigo anterior, o denunciado será convocado, formalmente, mediante notificação via postal com Aviso de Recebimento – AR, para

tomar conhecimento da denúncia e prestar esclarecimentos verbais, os quais serão reduzidos a termo.

**Parágrafo único** - O Associado que não comparecer à oitiva, bem como não apresentar justificativa formal no prazo máximo de 02 (dois) dias úteis a contar da data e horário agendados, poderá incorrer nos efeitos da revelia.

**Art. 22** - No prazo de 10 (dez) dias úteis, contados a partir da oitiva prevista no artigo anterior, poderá o denunciado apresentar defesa por escrito.

**§1º** - O pedido de prova pericial e testemunhal será apresentado junto à defesa.

**§2º** - As despesas relativas às provas correrão por conta daquele que as solicitou, sendo incabível, em qualquer hipótese, o seu reembolso pela CBVL.

**Art. 23** - Sendo necessária e requisitada a produção de prova pericial, a CBVL indicará perito e o denunciado indicará o assistente técnico.

**Art. 24** - A não apresentação de defesa pelo denunciado, implicará no julgamento à sua revelia.

**Art. 25** - Ao denunciado é facultado fazer-se acompanhar de advogado por ele contratado e custeado, em todos os atos do processo.

**§ 1º** - Na hipótese prevista no caput, deverá o denunciado juntar aos autos o respectivo instrumento de procuração.

**§ 2º** - A representação por advogado não dispensa o denunciado de comparecer no processo pessoalmente, quando convocado.

### **Seção V – Do Julgamento**

**Art. 26** - Após a instrução do PAED a Comissão Disciplinar deverá proferir seu julgamento pela emissão de relatório circunstanciado, contendo necessariamente a descrição clara da infração, relação de provas produzidas, os fundamentos jurídicos/normativos da decisão e a descrição clara das penalidades a serem aplicadas, remetendo os autos a Comissão Técnica.

**Art. 27** - Comissão Técnica, ao receber os autos, deverá tomar as providências para cientificar o denunciado da decisão tomada pela Comissão Disciplinar e solicitar para a Direção da CBVL a tomada de medidas administrativas para a efetivação da decisão proferida pela Comissão Disciplinar.

### **Seção VI – Do arquivamento sem julgamento de mérito**



**Art. 28** – Quando a Comissão Disciplinar entender pelo arquivamento da denúncia, sem julgamento de mérito, poderá a Comissão Técnica deliberar pelo arquivamento do Processo ou pela promoção de novas diligências a fim de colher mais informações ou provas a instruir o processo.

**Art. 29** - O denunciado será notificado das decisões da Comissão Disciplinar e da Comissão Técnica, quanto ao disposto no artigo anterior

### **Seção VII – Das Penalidades**

**Art. 30** - A Comissão Disciplinar, no julgamento do PAED, poderá aplicar as seguintes penalidades:

**I** - Advertência;

**II** - Suspensão por até 60 (sessenta) meses;

**III** - Eliminação do quadro social.

**Parágrafo único** – O Associado que sofrer a penalidade de suspensão deverá observar, para fins de benefícios, o disposto no Capítulo II deste Regimento.

**Art. 31** – As penalidades aplicadas e os motivos que as determinaram constarão de termo lavrado no cadastro do Associado.

### **Seção VIII – Do Recurso**

**Art. 32** - O denunciado poderá, no prazo máximo de 30 (trinta) dias contados da data do recebimento da decisão da Comissão Disciplinar, interpor recurso com efeito suspensivo, para o Tribunal Pleno (TP), que atua como instância final, do Superior Tribunal de Justiça Desportiva (STJD) da Confederação Brasileira de Voo Livre (CBVL), que o receberá e julgará.

**Art. 33** - Na ausência de recurso ou a intempestividade de sua apresentação, fará coisa julgada, prevalecendo a decisão proferida pela Comissão Disciplinar.

**Art. 34** - Quando da publicação do edital de convocação do Tribunal Pleno do STJD, o processo será identificado pelo seu respectivo número interno, preservando a privacidade do nome do denunciado.

**Art. 35** - O procedimento para julgamento pelo Tribunal Pleno do STJD atenderá as seguintes normas:

**I** - Inicia-se com a leitura do relatório do processo por um representante da CBVL, aferindo-se o tempo de leitura para fixação de parâmetro para a apresentação da réplica;

**II** – Após a leitura do relatório, o denunciado ou seu representante legal poderá apresentar defesa oral (réplica), pelo mesmo prazo utilizado para leitura do relatório;

**III** – Após a apresentação da réplica, é concedido às partes o prazo sucessivo de 5 (cinco) minutos para alegações finais, primeiro para o representante da CBVL e depois para o denunciado ou o seu representante legal;

**IV** – Após as alegações finais é dado a palavra para até 06 (seis) Associados manifestarem, sendo 03 (três) manifestações contrárias à defesa do denunciado e 03 (três) manifestações a favor do denunciado.

**Parágrafo único** – Para fins da hipótese prevista no inciso IV, os Associados serão previamente inscritos, antes da abertura dos trabalhos, e terão o tempo máximo de 05 (cinco) minutos, cada um, para se manifestarem.

**Art. 36** - Encerrada a fase de manifestações e estando o Tribunal Pleno suficientemente esclarecido, será dado início ao processo de julgamento do recurso.

#### **Seção IX – Dos Prazos**

**Art. 37** - Quando quaisquer dos prazos dispostos neste capítulo apresentarem seu final em dia não útil (sábado, domingo e feriados oficiais), este será prorrogado para o primeiro dia útil subsequente.

**Art. 38** - Os horários para cumprimento dos prazos serão os de funcionamento da CBVL, de 8h às 18h, de segunda a sexta-feira.

**Art. 39** - Para a contagem do prazo exclui-se o dia de seu início e inclui-se o dia final, encerrando-se às 18h. Quando feita intimação por correio, o prazo começará a correr no primeiro dia útil subsequente da data do recebimento da correspondência com Aviso de Recebimento - AR.

**Art. 40** - Todos os protocolos realizados fora do prazo e do horário estabelecidos neste capítulo serão considerados intempestivos, não cabendo qualquer recurso.

**Art. 41** - Os prazos previstos neste capítulo poderão ser prorrogados uma única vez, desde que caracterizado evento imprevisto, alheio à vontade da parte que ficou impedida de praticar o ato.

**Parágrafo único** – Neste caso a parte poderá solicitar, formalmente e com a respectiva comprovação, a prorrogação ou reabertura do prazo.

**Art. 42** - A Comissão Disciplinar julgará o pedido de prorrogação ou reabertura do prazo, cuja decisão deverá ser fundamentada.

#### **Seção X – Das Disposições Finais**

**Art. 43** - O órgão acusado, seja Direção Técnica ou Comissão de Investigação e Prevenção de Acidentes (CIPA), poderá intervir no processo, a qualquer tempo, para providências que entenderem necessárias, bem como representar por medidas de caráter provisório, cautelar ou preventivo, na hipótese de receio de dano à CBVL, outros associados, clientes, colaboradores ou outros.

**§ 1º** - O denunciado será notificado, por meio de correspondência com Aviso de Recebimento - AR, da medida adotada nos termos do caput.

**§ 2º** - Contra a decisão prevista no caput, cabe recurso, sem efeito suspensivo, ao Conselho Disciplinar, no prazo de 10 (dez) dias úteis, contados do recebimento da comunicação.

**Art. 44** - Após instrução do processo, surgindo novos fatos, o denunciado será notificado para apresentar defesa complementar no prazo de 10 (dez) dias úteis, a contar do recebimento da notificação.

**Art. 45** - Cópia da decisão definitiva será encaminhada para a Presidência da CBVL, que tomará as medidas cabíveis, observando a penalidade aplicada.

**Art. 46** - O PAED será acompanhado por advogado(s) indicado(s) pela Assessoria Jurídica da CBVL, que será responsável por assessorar a Comissão Disciplinar, cabendo-lhe, ainda, verificar se todos os atos estão de acordo com o Estatuto Social, com o Regimento Interno da CBVL e com os Princípios Gerais de Direito.

**Art. 47** - Para fins de apreciação da matéria relativa ao PAED, a critério da Comissão Disciplinar, poderão participar das oitivas, membros da Comissão Técnica e representantes da Administração da CBVL.

**Art. 48** - A Secretaria irá controlar os prazos, providenciar o envio de correspondências, juntada de Aviso de Recebimento - AR e de documentos relacionados ao processo.

**Art. 49** - A CBVL poderá usar os documentos e informações apuradas no PAED em eventuais ações judiciais ou administrativas.

**Art. 50** - O pedido de nulidade de atos praticados em desacordo com o disposto neste capítulo deve ser alegado na primeira oportunidade em que couber à parte falar nos autos, sob pena de preclusão.

**§1º** - Cabe ao Tribunal Pleno do STJD deliberar sobre o pedido de nulidade.

**§2º** - Anulado o ato, reputam-se de nenhum efeito todos os subsequentes que dele dependam, não prejudicando os outros que dele sejam independentes.

**Art. 51** - Os casos omissos serão decididos pelo Tribunal Pleno do STJD, que tomará as providências cabíveis.

## **CAPÍTULO IV DO PROCESSO ELEITORAL**

### **Seção I – Da eleição**

**Art. 52** – O presente capítulo define as normas e procedimentos para a eleição da diretoria da Confederação Brasileira de Voo Livre (CBVL), de acordo com o estabelecido pelo seu respectivo Estatuto.

**§ 1º** - A eleição a que se refere o caput deste artigo realizar-se-á no último trimestre do mandato em curso dos administradores da CBVL.

**§ 2º** - O escrutínio dar-se-á pelo voto secreto, universal e direto dos associados com direito a voto e em pleno gozo de seus direitos.

**§ 3º** - Tem direito a voto a federação, devidamente confederada, que apresente ata de eleição e posse da diretoria em exercício, e, comprove ter aprovada sua prestação de contas do último exercício, pelo conselho fiscal.

### **Seção II - Da coordenação do processo eleitoral**

**Art. 53** - A eleição para a diretoria da CBVL será coordenada por uma Comissão Eleitoral Independente e composta por:

**I** – 1 (um) membro indicado pelas federações estaduais;

**II** – 1 (um) membro indicado pela liga de competidores;

**III** – 1 (um) membro indicado pela diretoria em exercício.

**§ 1º** – A Comissão Eleitoral será presidida pelo membro indicado pelas Federações de forma isenta, imparcial e transparente;

**§ 2º** – Os postulantes aos cargos eletivos de presidente ou de vice-presidente são incompatíveis ao exercício da função de membro da Comissão Eleitoral.

**§ 3º** - Assembleia Geral para o processo eleitoral deverá ser convocada através de edital, pela comissão eleitoral, para fins de eleição, com antecedência mínima de 45 dias das eleições.

**Art. 54** – O recebimento, homologação e impugnação de registros de chapas será processado e julgado pela Comissão Eleitoral, com autonomia e liberdade, sem a interferência da Diretoria Executiva em exercício, a fim de garantir lisura ao processo eleitoral.

**Art. 55** – O procedimento de votação, disposto no Art. 60 deste RI, será coordenado pelo presidente da Comissão Eleitoral, ou, na sua ausência ou impossibilidade, por outro membro da comissão Eleitoral.



## **Seção II – Dos eleitores**

**Art. 56** – São eleitores os Associados Filiados com status de Federação, devidamente cadastrados no quadro de associados da Confederação Brasileira de Voo Livre (CBVL), na forma do Art. 9º do Estatuto.

**§ 1º** - A Federação será representada por seu presidente ou, na ausência deste, por outro membro de sua diretoria executiva legalmente constituída, sendo admitida a representação por procuração, desde que formalmente e previamente justificada, por atleta devidamente associado e em dia com suas obrigações confederativas, não podendo representar mais de uma federação.

**§ 2º** - Na forma do Art. 14, alínea h), do Estatuto, o Associado Praticante tem direito a participação na Assembleia de Geral, contudo este associado não se equipara a um eleitor, não tendo direito a voto.

## **Seção III – Dos candidatos**

**Art. 57** - Podem ser candidatos todos os Associados Praticantes que atendam as prerrogativas de elegibilidade estabelecidas pelo Art. 36 do Estatuto e seus respectivos parágrafos.

**Art. 58** - É vedada à candidatura de parente do presidente da CBVL, tais como o cônjuge, o companheiro ou o parente em linha reta ou colateral, por consanguinidade ou afinidade, até o segundo grau.

## **Seção IV – Do registro de chapas**

**Art. 59** - Os candidatos devem compor chapas e registrá-las junto à Comissão Eleitoral, até 15 dias antes das eleições, obedecendo ao que se segue:

**I** – As chapas imprescindivelmente deverão registrar os cargos eletivos exigidos pelo estatuto, sendo os cargos de presidente e vice-presidente.

**II** – Os componentes das chapas deverão entregar à secretaria da CBVL, até o prazo final de registro, os seguintes documentos:

a) Fotocópia de um documento de identificação que contenha foto e assinatura do candidato (RG, CNH, CTPS, Passaporte ou carteira de conselho profissional);

b) Declaração de atendimento das condições de elegibilidade estabelecidos pelo estatuto;

c) Certidão negativa de débitos federais, estaduais e a certidão negativa de antecedentes criminais de seu respectivo Estado;

d) Propostas defendidas pelo candidato para a gestão bianual com metas e valores estimados.

## **Seção V – Da votação**

**Art. 60** - A votação será iniciada em procedimento aberto pela Assembleia Geral, coordenada pela Comissão Eleitoral, convocada na forma deste Regimento, em primeira convocação, quando presente a maioria das Federações Eleitoras que a compõe.

**§ 1º** - Não havendo maioria em primeira convocação, a votação será realizada após a segunda e última chamada, meia hora após, com qualquer número de Federações Eleitoras presentes.

**§ 2º** - O voto será registrado em cédula disponibilizada pela Comissão Eleitoral, contendo as opções de chapas regularmente registradas, devendo o eleitor registrar seu voto livremente e depositar a cédula em uma urna, a fim de garantir a lisura e sigilo do procedimento.

**§ 3º** - Havendo apenas registro de chapa única, poderá o procedimento de votação ser realizado por aclamação.

#### **Seção VI - Da transição de diretorias**

**Art. 61** - Ao candidato eleito para o cargo de Presidente é facultado o direito de acesso às informações contábeis e patrimoniais, além de:

**I** - Quadro de associados e contribuintes;

**II** - Relação de contas a receber e a pagar;

**III** - Extratos bancários atualizados;

**IV** - Relação de bens;

**V** - Relação de processos e respectivas negativas judiciais.

**Parágrafo Único:** As informações solicitadas deverão ser atendidas em um prazo máximo de 10 dias.

#### **Seção VII – Da Posse e do Exercício Diretivo**

**Art. 62** - Independente da realização de cerimônia de posse, a diretoria eleita terá seu mandato iniciado em 1º de janeiro do ano seguinte, momento que em fica habilitada ao pleno exercício das prerrogativas estatutárias e regimentais.

**Parágrafo único:** A sede administrativa da Confederação Brasileira de Voo Livre, independente do domicílio ou atuação dos diretores eleitos, impreterivelmente permanecerá no endereço disposto como sede pelo Estatuto da CBVL.

### **CAPÍTULO V DA GESTÃO FINANCEIRA E PATRIMONIAL**

#### **Seção I – Da publicidade e da transparência da movimentação financeira**



**Art. 63** – As movimentações financeiras (Receitas e Despesas), bem como as informações de saldo em caixa e contas bancárias deverão ser disponibilizados através de relatório descritivo, para consulta on-line, com acesso permitido somente a presidentes das Federações Filiadas.

**Parágrafo Único** – Os dados mencionados no caput deverão ser publicados e atualizados a cada trimestre pela direção da CBVL.

### **Seção II – Da transparência financeira de eventos promovidos**

**Art. 64** – É dever da tesouraria produzir relatório financeiro (demonstrativo de resultados) e disponibilizá-los para consulta on-line, com acesso permitido somente a presidentes das Federações Filiadas, para todos eventos promovidos pela CBVL que impliquem num conjunto de receitas e despesas superiores a R\$8.000,00 (oito mil reais).

**Parágrafo único** – O prazo para apresentação será de 30 dias após o encerramento do evento.

### **Seção III – Dos empréstimos, fianças ou avais**

**Art. 65** – A tomada de empréstimos ou o oferecimento de fianças ou avais deverão ser submetidos à prévia apreciação da Assembleia Geral, a fim de evitar endividamentos ou compromissos financeiros excessivamente onerosos ou incompatíveis com a capacidade financeira da Confederação.

### **Seção IV – Do patrimônio social**

**Art. 66** – Os bens móveis e imóveis de propriedade da Confederação Brasileira de Voo Livre deverão ser registrados em um livro de inventário, contendo data de aquisição/entrada, descrição, valor de compra ou estimado.

**Art. 67** – A alienação, doação, locação ou o comodato de bens imóveis de propriedade da Confederação Brasileira de Voo Livre deverão ser previamente aprovados por Assembleia Geral.

**Art. 68** – A alienação, doação, empréstimo ou descarte de bens móveis deverão ser lançados no livro de inventário, a fim de disponibilizar relatório da movimentação patrimonial a compor prestação de contas trimestral do Art. 62 e prestação de contas anual estabelecida pelo Estatuto.

### **Seção V – Dos procedimentos para compras e contratações**



**Art. 69** – Nas compras de produtos ou nas contratações de serviços que apresentem valores iguais ou superiores a três mil reais (R\$3.000,00), deverá a tesouraria colher previamente e manter arquivado 3 (três) orçamentos comparativos a fim de identificar e contratar a proposta mais vantajosa.

**Art. 70** – Nas compras de produtos ou nas contratações de serviços que apresentem valores iguais ou superiores a oito mil reais (R\$8.000,00), deverá a tesouraria produzir relatório para justificação da contratação, contendo descrição pormenorizada do produto e/ou serviço, manifestação clara de sua necessidade, conveniência e disponibilidade de recursos, além de colher previamente e manter arquivado 3 (três) orçamentos comparativos a fim de identificar e contratar a proposta mais vantajosa.

**Art. 71** – Para realização de compras de produtos ou contratações de serviços que apresentem valores iguais ou superiores a quarenta mil reais (R\$40.000,00), será necessária a aprovação prévia da Assembleia Geral ou aprovação (maioria simples) prévia obtida em procedimento de consulta aos presidentes de federações, aptos ao voto, por meio eletrônico ou presencial.

**Parágrafo Único** – A fim de instruir deliberação da Assembleia Geral, deverá a tesouraria produzir relatório para justificação da contratação, contendo descrição pormenorizada do produto e/ou serviço, manifestação clara de sua necessidade, conveniência e disponibilidade de recursos, além de colher previamente e manter arquivado 3 (três) orçamentos comparativos a fim de identificar e contratar a proposta mais vantajosa.

**Art. 72** – Fica vedado o chamado “fracionamento das despesas” que vise ocultar o devido enquadramento da compra ou contratação, alcançando modalidade mais simplificada.

**Parágrafo Único** – Será considerado, para fins de enquadramento de contratos de serviços contínuos, o consumo total no exercício financeiro.

## **Seção VI - Da garantia de incentivos às equipes nacionais em competições**

**Art. 73** - Do valor total arrecadado com as inscrições em competições nacionais promovidas pela CBVL, ou, por ela delegada, vinte por cento (20%) serão auferidos pela CBVL a fim de garantir o fomento das ações competitivas e o apoio das equipes brasileiras em competições internacionais.

**§ 1º** - O saldo dos valores auferidos com cada modalidade formarão fundos distintos, e, sua aplicação será determinada por deliberação das Comissões Técnicas de Competição e Liga de Competidores de suas respectivas modalidades.



**§ 2º** - O uso de recursos provenientes de anuidades poderá ser suplementarmente aplicado na promoção, incentivos e apoio às equipes brasileiras, desde de que previamente submetida a aprovação da Assembleia Geral, quando da apresentação do Plano de Trabalho e Orçamento Anual, ou, extraordinariamente através de procedimento de consulta aos presidentes de federações, por meio eletrônico.

### **Seção VII – Do Plano de Trabalho e Orçamento Anual**

**Art. 74** – A diretoria da CBVL deverá elaborar e apresentar em Assembléia Geral ou através de procedimento de consulta aos presidentes de federações, por meio eletrônico, um Plano de Trabalho e Orçamentário ao exercício anual, devendo nele constar:

**I** - Descrição de atividades ou projetos e metas a serem atingidas;

**II** - Previsão de receitas e de despesas a serem realizadas na execução das atividades ou dos projetos abrangidos;

**III** - Plano de aplicação dos recursos a serem desembolsados;

**IV** - Forma de execução das atividades ou dos projetos e de cumprimento das metas a eles atreladas;

**V** - Definição dos prazos, parâmetros e indicadores a serem utilizados para a aferição do cumprimento das metas.

**Art. 75** - A Assembléia Geral ou o procedimento de consulta aos presidentes de federações, por meio eletrônico, deverá analisar o respectivo plano de trabalho, devendo manifestar aprovação sem ressalvas ou condicionar sua aprovação por meio de ajustes e/ou adequações.

**Art. 76** - Mediante autorização prévia da Assembleia Geral ou através de consulta aos presidentes de federações, por meio eletrônico ou presencial, o plano de trabalho poderá ser alterado ou revisto quanto a prazos, valores ou metas, necessariamente formalizado através de termo aditivo ao plano de trabalho original.

**Art. 77** - O plano de trabalho vincula os atos de gestão da diretoria da CBVL, e, o descumprimento injustificado dos objetivos e metas estabelecidos no plano de trabalho motivam a desaprovação de contas do gestor.

### **Seção VIII - Das contribuições e taxas associativas**

**Art. 78** - A fixação dos valores das contribuições, taxas associativas e anuidades são definidas em Assembleia Geral, e, estas últimas, anualmente terão como base para reajuste mínimo o IGPM (Índice Geral de Preços do Mercado), passíveis de arredondamentos.

**Art. 79** - A Diretoria da CBVL poderá solicitar à Assembleia Geral o estabelecimento de valores diferenciados para classes (níveis) de associados praticantes em suas contribuições, taxas associativas e anuidades.



**Art. 80** - Os Associados Beneméritos estão isentos do pagamento de anuidades.

## **CAPÍTULO VI DA GESTÃO DE RECURSOS HUMANOS**

**Art. 81** – A fim de oferecer clareza para as entidades associadas, quanto a necessidade da contratação e/ou da manutenção de colaboradores, a direção executiva da CBVL deverá disponibilizar em seus relatórios de prestação de contas trimestrais e anuais um relatório contendo o quadro de cargos, funções, carga horária e salários de seus colaboradores.

**Art. 82** – É vedada a contratação de ex-diretores ao quadro de colaboradores, bem como a contratação de parentes de diretores e ex-diretores, como o(a) cônjuge, o(a) companheiro(a) ou o parente em linha reta ou colateral, por consanguinidade ou afinidade, até o terceiro grau.

**Parágrafo Único** - A vedação estabelecida pelo caput terá validade de 4 anos.

## **CAPÍTULO VII DO SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA DESPORTIVO DO VOO LIVRE**

### **Seção I – Da Sede e jurisdição**

**Art. 83** - O Superior Tribunal de Justiça Desportiva do Voo Livre (STJD), órgão autônomo e independente, com natureza jurídica de ente despersonalizado, com sede junto a CBVL, com jurisdição em todo território nacional, sendo o órgão máximo da Justiça Desportiva da República Federativa do Brasil na sua modalidade.

### **Seção II – Da composição e funcionamento**

**Art. 84** – Este Regimento dispõe sobre a composição, competência e funcionamento do Superior Tribunal de Justiça Desportiva do Voo Livre, bem como, regula a instrução e o julgamento dos processos e recursos que lhe são atribuídos, submetendo-se à jurisdição do STJD, em todo o território nacional:

**I** – A entidade nacional de administração do Voo Livre;

**II** – As entidades estaduais (Federações) e locais (Clubes) de administração do Voo Livre;

**III** – As ligas nacionais ou regionais reconhecidas pela Confederação Brasileira de Voo Livre;

**IV** – Os atletas profissionais e amadores do Voo Livre;

**V** – Os juízes de provas, assistentes e demais membros de equipe de arbitragem;



**VI** – As pessoas naturais que exerçam quaisquer empregos, cargos ou funções, diretivos ou não, diretamente relacionados ao Voo Livre, em entidades mencionadas neste parágrafo, entre outros: dirigentes, administradores e demais membros de comissão técnica;

**VII** – Todas as demais entidades compreendidas pelo Sistema Confederativo do Voo Livre que não tenham sido mencionadas nos incisos anteriores, bem como as pessoas naturais e jurídicas que lhes forem direta ou indiretamente vinculadas, filiadas, controladas ou coligadas, inclusive auditores e Tribunais de Justiça Desportiva das Federações da modalidade.

### **Seção III – Da estrutura do STJD**

**Art. 85** – Integram a estrutura do Superior Tribunal de Justiça Desportiva do Voo Livre:

**I** - O Tribunal Pleno, que atua como instância final no processo;

**II** - As Comissões Disciplinares, que atuam como instância inicial no processo;

**III** -As Diretorias Técnicas e suas comissões, que atuam como órgãos acusadores no processo;

**IV** - A Comissão de Investigação e Prevenção de Acidentes (CIPA), que também atua como órgão acusador no processo.

**Art. 86** - O Tribunal Pleno do Superior Tribunal de Justiça Desportiva do Voo Livre compõe-se nove membros, sendo cinco titulares e quatro suplentes, denominados auditores, assim indicados:

**I** – Dois titulares, com notório saber jurídico, indicados pela Confederação Brasileira de Voo Livre;

**II** – Dois titulares, com notório saber jurídico, indicados pelas Federações Estaduais;

**III** – Um titular, com notório saber jurídico, indicado pela Liga de Competidores;

**IV** – Dois suplentes indicado pela Confederação Brasileira de Voo Livre;

**V** – Dois suplentes indicado pelas Confederações Estaduais.

**Art. 87** - Para ser nomeado auditor do Superior Tribunal de Justiça Desportiva são necessárias as seguintes condições:

**I** – Ser brasileiro;

**II** – Ter reputação ilibada e não ter sido punido pela Justiça Desportiva nos últimos doze meses anteriores à nomeação;

**III** – Ser maior de 21 (vinte um) anos;

**IV** – Ser advogado ou pessoa com notório saber jurídico;

**V** – Estar no gozo dos direitos civis e políticos;

**VI** – Integrar ou ter integrado o quadro de associado desportista da Confederação Brasileira de Voo Livre.

**Art. 88** - Os Auditores do Tribunal Pleno do STJD serão nomeados para um mandato de 4 (quatro) anos.



**§ 1º** - Findo o mandato do auditor, será permitida apenas uma recondução de igual período, independente da entidade que tenha feito a indicação.

**§ 2º** - A vacância do cargo de auditor se dará de acordo com a legislação vigente, Código Brasileiro de Justiça Desportiva – CBJD.

**Art. 89** - Para apreciação de matérias relativas às **condutas éticas e disciplinares de qualquer natureza e demais infrações**, funcionarão perante o STJD, como primeiro grau de jurisdição, tantas Comissões Disciplinares Nacionais quantas se fizerem necessárias, compostas, cada uma, por três auditores, de reconhecido saber jurídico e reputação ilibada, que não pertençam ao Tribunal Pleno do STJD. **(NR) AGO 07/12/2019.**

**§ 1º** - Os auditores das Comissões Disciplinares serão indicados pela maioria dos membros do Tribunal Pleno do STJD, a partir de sugestões de nomes apresentadas por qualquer auditor do Tribunal Pleno do STJD.

**§ 2º** - As Comissões Disciplinares serão compostas por um presidente, um relator e um revisor, devendo o presidente apenas proclamar seu voto em caso de necessidade de desempate, e, substituir o relator ou o revisor em caso de impedimento ou suspeição.

**Art. 90** - O Tribunal Pleno do Superior Tribunal de Justiça Desportiva do Voo Livre e as suas respectivas Comissões Disciplinares exercerão suas atividades e organização pela observância das disposições trazidas pela Lei nº 9.615 de 1998, e do Código Brasileiro de Justiça Desportiva (CBJD).

**Art. 91** – Sempre que possível, os autos dos processos serão digitalizados e enviados aos auditores, que poderão proferir decisões e encaminhá-las por meio digital à Secretaria para autuação.

**Parágrafo único** - Todo procedimento, julgamento ou decisão do Tribunal Pleno ou das Comissões Disciplinares do Superior Tribunal de Justiça Desportiva do Voo Livre deverá observar o devido Processo Administrativo Ético-Disciplinar (PAED), disposto no Capítulo III deste Regimento Interno.

#### **Seção IV – Da Presidência e Vice-Presidência**

**Art. 92** - A eleição para a Presidência e Vice-Presidência do STJD será realizada por voto secreto dos auditores do Tribunal Pleno, em turno único, em sessão especialmente convocada para este fim, por candidaturas de integrantes do Tribunal Pleno.

#### **Seção V – Dos relatores**

**Art. 93** - Compete ao relator:

**I** - Ordenar e dirigir o processo;



**II** - Submeter ao órgão julgador, quaisquer questões de ordem preliminares e prejudiciais do mérito;

**III** - Lavrar o acórdão com a respectiva ementa, se vencedor o seu voto nas decisões;

**IV** - Apreciar e decidir a respeito da proposta de transação disciplinar;

**V** - Conceder o efeito suspensivo ao recurso interposto.

**Art. 94** - O relatório dos autos será feito oralmente ou por escrito, a critério do relator.

**Art. 95** - Nas Comissões Disciplinares o relator dos processos será sorteado mediante rodízio controlado pelo presidente STJD.

**Art. 96** - O relator dos processos no âmbito do órgão pleno do STJD será definido previamente, por meio de sorteio, na forma da lei e deste regimento.

## **CAPÍTULO VIII – DOS CARGOS E COMPETÊNCIAS DIRETIVAS DA CBVL**

### **Seção I – Dos cargos**

**Art. 97** – São cargos diretivos e de assessoria da Confederação Brasileira de Voo Livre:

**I** – Presidente;

**II** – Vice-Presidente;

**III** – Diretor Financeiro (1º Tesoureiro);

**IV** – Vice-Diretor Financeiro (2º Tesoureiro);

**V** – Diretor Secretário (1º Secretário);

**VI** – Diretor de Comunicação;

**VII** – Diretor técnico de parapente;

**VIII** – Diretor técnico de asa delta;

**IX** – Diretor de competições de parapente;

**X** – Diretor de competições de asa Delta;

**XI** – Diretor Social;

**XII** – Diretor Técnico Regional (DTR).

**§ 1º** – São eletivos apenas os cargos referidos nos incisos I e II do caput, os demais cargos são de livre nomeação e desligamento do Presidente.

**§ 2º** – É vedada a remuneração de cargos diretivos da CBVL, de qualquer forma ou título, em razão de suas competências, funções ou atividades atribuídas pelo Estatuto.

### **Seção II – Das competências**

**Art. 98** – Compete ao Presidente exercer a função diretiva máxima da Confederação Brasileira de Voo Livre, observando as atribuições conferidas pelo Art. 38 do Estatuto da CBVL;



**Art. 99** – Compete ao Vice-Presidente substituir o Presidente em seu impedimento ou ausência definitiva ou temporária, observando as atribuições conferidas pelo Art. 39 do Estatuto da CBVL;

**Art. 100** – Compete ao Diretor Financeiro (1º tesoureiro) exercer a função gestão e coordenação da tesouraria, observando as atribuições conferidas pelo Art. 41 do Estatuto da CBVL;

**Art. 101** – O Vice-Diretor Financeiro (2º tesoureiro) substituirá o Diretor Financeiro (1º tesoureiro) em seus impedimentos temporários e auxiliará o Presidente no desempenho de suas atribuições, devendo organizar e promover a publicidade das prestações de contas estabelecidas por este Regimento Interno, através de sistema informatizado on-line, com acesso restrito aos presidentes das federações estaduais filiadas.

**Art. 102** – Compete ao Diretor Secretário (1º secretário) dirigir a Secretaria nos serviços gerais e administrar a sede e bens materiais da CBVL, observando as atribuições conferidas pelo Art. 40 do Estatuto da CBVL;

**Art. 103** – Compete ao Diretor de Comunicação elaborar planos estratégicos nas áreas de marketing e comunicação para a CBVL, promover ações publicitárias, divulgado o esporte e a entidade.

**Art. 104** – Compete ao Diretor técnico de Parapente e Asa Delta, respectivamente a sua modalidade:

**I** – Sugerir ajustes e adequações à Norma Regulamentar da CBVL;

**II** – Promover ações para o desenvolvimento da segurança para a prática do esporte;

**III** – Estimular e promover eventos para qualificação técnica de pilotos e instrutores;

**IV** – Sugerir e aprovar a nomeação de Diretores Técnicos Regionais (DTR 's) juntos as Federações, conforme norma regulamentar;

**V** – Receber denúncias ou recursos e dar o devido encaminhamento a Comissão Disciplinar;

**IV** – Suspender provisoriamente e preliminarmente pilotos envolvidos em flagrantes infrações ou irregularidades.

**Art. 105** – Compete aos Diretores de Competições de Parapente e Asa Delta, respectivamente a sua modalidade:

**I** - Coordenar a elaboração do calendário de eventos da modalidade;

**II** - Coordenar os processos de candidatura e escolha para sedes de eventos futuros;

**III** - Receber sugestões da Comissão Técnica e da Liga de Competidores para ajustes e adequações em regulamentos, editais e manuais de eventos;

**IV** – Encaminhar as sugestões recebidas, referidas no inciso III, ao Presidente e ao Diretor Técnico da modalidade;

**V** – Revisar, antes das publicações, os regulamentos, editais e manuais de eventos;



**VI** – Sugerir cronograma de preparação de eventos para seus organizadores e monitorar sua execução, a fim de garantir o efetivo cumprimento das exigências de manuais e regulamentos;

**VII** – Solicitar e fiscalizar a aplicação sanções ou penalidades organizadores de eventos que não atenderem ao cronograma ou as exigências de editais, manuais e regulamentos da competição.

**Art. 106** – Compete ao Diretor Social promover as atividades sociais da CBVL, programar e realizar os eventos de natureza social, adotando as medidas necessárias à sua execução, conforme estabelecido pelo Art. 42 do Estatuto.

**Art. 107** - O Diretor Técnico Regional (DTR) tem o compromisso de zelar pela manutenção das políticas de segurança e de Gestão da CBVL, garantindo a aplicação da Norma Regulamentar e do Código de Conduta e Ética junto às Federações e Clubes ao qual é afiliado, atuando como representante da CBVL na região administrada pela federação.

## **CAPÍTULO IX – DAS COMISSÕES TÉCNICAS**

**Art. 108** – As comissões atuam como órgãos de cooperação da Diretoria, constituídas na forma do artigo 43 do Estatuto da CBVL, cada uma composta de 5 (cinco) membros nomeados pelo Presidente da CBVL, dentre pilotos de cada modalidade. Dentre suas atribuições estão:

**I** – Dar apoio administrativo aos Diretores Técnicos e aos Diretores de Competições de suas respectivas modalidades;

**II** – Servir como órgão consultivo dos Diretores Técnicos e Diretores de Competições frente a deliberações administrativas;

**III** - Propor melhorias na gestão de eventos e competições promovidas pela CBVL;

**IV** - Acompanhar e fiscalizar o cronograma de atividades de organização de eventos da CBVL, tais como Etapas Regionais, Nacionais ou Internacionais de Competições, a fim de garantir o integral cumprimento de requisitos exigidos por editais, regulamentos ou manuais de competições;

**V** – Sugerir sanções ou penalidades a organizadores de eventos que não atenderem ao cronograma ou as exigências de editais, manuais e regulamentos da competição.

## **CAPÍTULO X - DA POSTURA COM A SEGURANÇA DO ESPAÇO AÉREO**

**Art. 109** - É responsabilidade de cada piloto praticante de voo livre, em ambas modalidades, buscar informações quanto ao espaço aéreo brasileiro e respeitar suas restrições, limitações e permissões, utilizando sistema disponibilizado pela autoridade aeronáutica, como o AISWEB ou outro sistema com mesma funcionalidade.



**Art. 110** - A Confederação Brasileira de Voo Livre deverá promover ações de conscientização e gestão de seus confederados para minimizar riscos de incidentes com outras aeronaves e evitar registros e sanções por parte de autoridades aeronáuticas, sinalizando às autoridades o compromisso com a segurança aérea, visando a ampliação e regularização do espaço aéreo para a prática do voo livre no Brasil.

**Art. 111** - A CBVL, as federações estaduais e seus respectivos clubes confederados devem promover de forma continuada a ampla divulgação das limitações do espaço aéreo de suas regiões e sítios, bem como elaborar processos internos para coibir invasões.

**Art. 112** - A CBVL nomeará integrantes a Comissão de Investigação e Prevenção de Acidentes (CIPA) que irá estudar, planejar, normatizar, orientar, coordenar e supervisionar as atividades de voo livre para auxiliar na prevenção de acidentes, a fim de evitar ocorrências negativas que prejudiquem ou maculem a imagem do voo livre.

**Art. 113** - Relatos ou registros de voos que incorreram na invasão de espaço aéreo de alto risco poderão ser apurados pela Comissão de Investigação e Prevenção de Acidentes (CIPA), e, os pilotos envolvidos estarão sujeitos às penalidades administrativas impostas por este Regimento Interno ou a outras Instruções Normativas da CBVL.

**Art. 114** - São penalidades aplicáveis a pilotos envolvidos na invasão de espaços aéreos restritos:

**I** - A advertência;

**II** - A suspensão de direitos confederativos e habilitação;

**III** - A cassação de direitos confederativos e habilitação.

**Art. 115** - É passível de advertência o piloto denunciado pela CIPA que tenha realizado voo e nele incorrido na invasão não intencional e superficial de "bordas" de espaços aéreos restritos, reconhecidos pela CIPA como de "alto risco".

**Art. 116** - É passível de suspensão de direitos e habilitação, pelo prazo de até 180 dias, o piloto denunciado pela CIPA que tenha realizado voo e nele incorrido na invasão intencional de espaços aéreos restritos, aeroportos ou áreas de paraquedismo, reconhecidos pela CIPA como de "alto risco".

**Art. 117** - É passível de suspensão de direitos e habilitação, pelo prazo de 180 a 360 dias, o piloto reincidente denunciado pela CIPA, em infração do Art. 115, devendo a CIPA encaminhar relatório à autoridade aeronáutica com a identificação do infrator e informações da infração reincidente, para tomada de providências legais cabíveis.



**Art. 118** - É passível de cassação de direitos confederativos e habilitação o piloto denunciado pela CIPA que tenha envolvimento em grave incidente decorrente da invasão de espaços aéreos restritos, reconhecidos pela CIPA como de "alto risco".

**Art. 119** - As denúncias apuradas pela CIPA devem ser submetidas ao devido Processo Administrativo Ético-Disciplinar – PAED, regulado por este Regimento Interno.

## **CAPÍTULO XI - DA ESCOLHA DE SEDES PARA COMPETIÇÕES FUTURAS**

**Art. 120** - A fim de instruir o processo de escolha de sedes, para competições nacionais ou internacionais, a CBVL deverá publicar edital para abertura e recebimento de propostas.

**§ 1º** - O edital referido no caput deverá, previamente a sua publicação, ser submetido a revisão e aprovação pelos Diretores de Competições, Diretores Técnicos e Comissões Técnicas das respectivas modalidades.

**§ 2º** - O Edital deve ainda conter um "check list" objetivo e taxativo com itens indispensáveis a serem abordados nas propostas de sedes, a fim de evitar projetos incompletos, lacunas ou falta de clareza.

**Art. 121** - As propostas recebidas serão submetidas a um processo eleitoral de escolha a ser realizado pelo voto individual de competidores rankeados.

**Parágrafo Único** - As Comissões de Competição de cada modalidade, em consonância com as Ligas de Competidores, definirão os critérios para habilitação ao voto de seus competidores rankeados.

**Art. 122** - São condições mínimas e indispensáveis para habilitação de um sítio de voo ao registro de proposta para sediar etapa de competição nacional ou internacional da modalidade parapente:

**I** - Ter área de decolagem (rampa) capaz de viabilizar no mínimo 4 decolagens simultâneas, em caso de competições de parapente;

**II** - Ter realizado no sítio de voo pelo menos uma competição válida pelo ranking estadual, regional ou nacional, com participação superior a 30 competidores;

**III** - Ter uma SBR que comporte o espaço aéreo para a realização de competições locais ou demonstre viabilidade para obtenção de NOTAM, através de solicitações anteriores já deferidas a evento aerodesportivo.

**Parágrafo Único** - Visando incentivar a diversificação de locais sedes de eventos, apenas será admitido uma cidade sede por Unidade da Federação (UF), e, quanto em estados diversos, estejam distantes mais de 500 quilômetros uma da outra, salvo ausência de outras sedes interessadas.



## **CAPÍTULO XII – DAS LIGAS DE COMPETIDORES**

**Art. 123** - As Ligas de Competidores reconhecidas pela CBVL terão organização e funcionamento autônomo com finalidades definidas em seus instrumentos normativos e/ou estatutos.

**Art. 124** - As Ligas de Competidores atuarão junto a CBVL como órgãos consultivos e poderão encaminhar sugestões aos Diretores de Competições para alterações e ajustes em:

**I** - Regulamentos competitivos dos Campeonatos Brasileiros de Asa Delta e Parapente;

**II** - Calendários dos Campeonatos Brasileiros de Asa Delta e Parapente;

**III** - Editais das etapas do Campeonato Brasileiro de Asa Delta e Parapente;

**IV** - Regrimentos com critérios para formação das Equipes Brasileiras;

**V** - Manuais para realização de etapas dos Campeonatos Brasileiros de Asa Delta e Parapente.

## **CAPÍTULO XIII – DA NORMA REGULAMENTAR**

**Art. 125** - A Norma Regulamentar elaborada e publicada pela CBVL é instrumento de normatização da prática desportiva do voo livre nas modalidades de Asa Delta e Parapente no Brasil.

**§ 1º** - As alterações da Norma Regulamentar apenas entram em vigor após aprovação de seu texto por Assembleia Geral convocada para este fim.

**§ 2º** - A Norma Regulamentar se aplica a todos os alunos, praticantes, instrutores, escolas, sítios de voo, clubes, federações, ligas de competidores, associações, empresas promotoras de eventos ou qualquer pessoa física ou jurídica direta ou indiretamente envolvida com a prática do Parapente e Asa Delta no âmbito da CBVL.

**§ 3º** - A Norma Regulamentar necessariamente deverá fixar níveis de habilitação e homologação, requisitos para obtenção do nível e homologação e as respectivas prerrogativas do nível e da homologação.

**§ 4º** - As alterações dos níveis I, II e III, deverão ser concedidas com aval de Instrutor homologado CBVL e dos níveis IV e V serão analisadas e aprovadas por decisão colegiada.

**§ 5º** - O colegiado, citado no parágrafo anterior, será formado pelo Presidente da CBVL, Diretor Técnico de cada modalidade e seus respectivos Conselhos Técnicos, que se reunirá, preferencialmente, a cada 3 meses para analisar pedidos de homologação, podendo também ser convocado a qualquer tempo pelo presidente, para análise especial das homologações, utilizando plataformas online, tais como: Skype, WhatsApp ou outros.

## **CAPÍTULO XIV – DISPOSIÇÕES FINAIS**



# CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE VOO LIVRE

WWW.CBVL.COM.BR

Av. Prefeito Mendes de Moraes, 1.502

São Conrado - Rio de Janeiro, RJ - 22610-095

☎ (21) 97208.9598 | ✉ ouvidoria@cbvl.com.br

**Art. 126** – Os casos omissos e as lacunas deste Regimento Interno serão resolvidos de acordo com o Estatuto da Confederação Brasileira de Voo Livre, a legislação desportiva vigente e persistindo dúvidas, remeter-se-á à análise dos princípios gerais de direito e legislação esparsa, devendo a interpretação das normas deste Regimento Interno, ser regida pelas regras gerais de hermenêutica, será feita visando à defesa da disciplina e da moralidade do desporto.

**Art. 127** - A aplicação e interpretação das normas deste Regimento Interno devem visar à celeridade processual, à defesa da disciplina, à moralidade do desporto e ao respeito à norma jurídica.

**Art. 128** - O presente RI poderá ser revisado e alterado em Assembleia Geral convocada para este fim, mediante solicitação de qualquer Associado Filiado, desde que observado as disposições do Estatuto da CBVL.

**Art. 129** – O presente Regimento Interno, aprovado em Assembléia Geral Ordinária da Confederação Brasileira de Voo Livre (CBVL), entra em vigor a partir desta data, revogando-se as disposições em contrário.

Redação original aprovada em AGO do dia 16 de dezembro de 2017 e primeira alteração aprovada em AGO do dia 07 de dezembro de 2019.

Rio de Janeiro/RJ, 07 de dezembro de 2019.

---

Enderson Mesquita  
Presidente da AGO

---

Alexander Brasil Corrêa  
Secretário da Assembléia Geral Ordinária



São Paulo, 07 de outubro de 2019

## DELIBERAÇÃO

A relação de Observadores Oficiais da CBVL segue abaixo com a inclusão de Dymitr Gorayski, sob orientação do Delegado FAI/CIVL, Sr. Thomas Milko, cujos dados conferidos preenchem os pré-requisitos de observador oficial FAI conforme Seção 7D, Records and Badges 2018.

1. Dioclécio Rosendo de Lima Filho
2. Francisco (Chico) Santos
3. Frank Brown
4. Konrad Heilmann
5. Lucas Vicente Fernandes
6. Mariane Baez Neme
7. Sergio Almeida Messias de Figueiredo
8. Dymitr Gorayski

**APPROVED  
APROVADO**

Atenciosamente,

Marina Posch Kalousdian  
Presidente  
Comissão de Aerodesporto Brasileira

Marina Posch Kalousdian  
Presidente - CAB - NAC Brasil





## **MANUAL GERAL PARA ORGANIZADORES DE ETAPAS** CAMPEONATO BRASILEIRO DE ASA DELTA

O “**Campeonato Brasileiro de Asa Delta**” é uma competição aberta, com regulamento próprio, de acordo com as regras e procedimentos de voo estabelecidas pela Confederação Brasileira de Voo Livre (CBVL) e regulamentos da Federação Aeronáutica Internacional (FAI), e será composta pelas etapas escolhidas por concorrência segundo Edital da CBVL.

Homologada como FAI 2, estará aberta à participação de pilotos estrangeiros, limitando o número total máximo de 120 (cento e vinte) pilotos inscritos (a depender da capacidade da rampa proponente), sendo destas vagas 25% destinadas para pilotos de nacionalidade estrangeira (reserva garantida até 45 dias antes do evento – exigência *FAI Sporting Code, Section 7A*).

Os organizadores pretendentes deverão apresentar uma Proposta e as enviar segundo Edital de Concorrência publicado pela CBVL.

As Propostas serão analisadas pela Comissão Técnica de Competições da CBVL e pela Liga de Competidores e serão votadas e divulgadas as vencedoras conforme as determinações do Edital.

### **RESPONSABILIDADE PELA ORGANIZAÇÃO DAS ETAPAS**

Para a organização de cada etapa do “**Campeonato Brasileiro de Asa Delta**”, será homologado pela CBVL um responsável legal (pessoa física, pessoa jurídica do ramo esportivo, clube ou federação de voo, instituições aerodesportivas ou prefeitura), que responderá civilmente pelas obrigações contratuais, se comprometendo em conseguir as necessidades legais, financeiras, de infraestrutura, segurança, promoção e premiação para a realização da sua etapa.

No caso de proposta apresentada por pessoa física ou jurídica que não seja do meio do voo livre, que não tenha experiência anterior na organização de eventos de voo, indicar na proposta um responsável técnico, apresentando suas credenciais de experiência para realizar o evento.

### **DO CONTRATO ENTRE AS PARTES**

Após o aceite eletrônico das disposições apresentadas na Proposta, um contrato que compromete o responsável legal a atender as exigências deste Manual Geral do Organizador será impresso, assinado pelo organizador proponente, e, encaminhado à CBVL em até 30 dias após a decisão de divulgação do Calendário Oficial.



Qualquer uma das partes que solicite a rescisão deste contrato arcará com uma multa rescisória equivalente a 30% (trinta por cento) do valor total das inscrições já arrecadadas, multa a ser quitada em até 30 dias do ato da rescisão.

Em caso de desistência do organizador ou de não conformidade evidente constatada pela Diretoria da CBVL, outros prováveis interessados em organizar a etapa serão contactados pela Diretoria da CBVL para que esta decida pela realização da etapa em outro local, mas obrigatoriamente na mesma data pré-estabelecida, e nesse caso, com confirmação de no mínimo 60 (sessenta) dias de antecedência. Caso contrário, a etapa será considerada cancelada.

### **ASPECTOS FINANCEIROS**

Do valor total arrecadado com as inscrições, 20% (vinte por cento) do valor taxado como referência no Edital serão auferidos pelo caixa da Comissão Técnica de Competições da CBVL, para o pagamento de despesas com o evento sob responsabilidade da entidade, fixados em regulamento (pagamento da Taxa FAI, manutenção e ativação do sistema de Rastreadores Live Tracker, outros), e para ações e investimentos no meio competitivo, bem como o apoio da Equipe Brasileira em Mundiais.

Os 80% restantes serão destinados ao organizador, destes, 60% serão repassados até 14 dias antes da realização do evento e os 40% remanescentes serão repassados em até 14 dias após a realização do evento, no respectivo encontro de contas e desconto de possíveis penalidades.

### **DO VALOR DAS INSCRIÇÕES**

As inscrições para as etapas do Campeonato Brasileiro de Asa Delta ano 2020 terão como valor de referência R\$ 550,00 (quinhentos e cinquenta reais) para pagamento antecipado e de R\$ 600,00 (seiscentos reais) a partir dos 10 (dez) dias que antecedem o início da competição.

Propostas com valores superiores ou inferiores podem ser acolhidas, desde que justificadas.

### **PENALIDADES FINANCEIRAS**

Em caso de falha do organizador por não cumprir a totalidade ou parte do seu dever acordado, parte ou totalidade dos 40% do valor arrecadado com as inscrições e retido pela CBVL, podem ser utilizados para cobrir possíveis despesas e penalidades aplicadas, no valor correspondente ao dobro do produto e/ou serviço contratado, com posterior prestação de contas.



## **ESPAÇO AÉREO**

As propostas devem trazer indicadas em um mapa e descritas em seu conteúdo os limites possíveis do espaço aéreo que poderá ser utilizado pela competição, seus limites de altura e horizontais, de preferência com comprovação de viabilidade de emissão de Notam emitida pela Autoridade Aeronáutica da região (SRPV ou Cindacta) ou Área Permanente (SBR ou SBD) publicadas já existente, que permitam área suficientemente ampla para a realização das provas.

## **DAS OBRIGAÇÕES DA CBVL**

São obrigações da CBVL:

1. Homologar e prestar assessoria técnica na concepção do evento;
2. Solicitar a sanção do evento como categoria FAI 2, quitando referida taxa;
3. Prestar assessoria e acompanhar a solicitação do NOTAM feita pelo Organizador e a liberação do espaço aéreo junto aos órgãos competentes;
4. Disponibilizar a *website* de competições da entidade para a divulgação do evento. **Este deve ter início no mínimo 100 (cem) dias antes do início da competição**
5. Fazer a divulgação do evento, seu organizador e patrocinadores, às Entidades filiadas e pilotos;
6. Realizar, via *website* de eventos da CBVL, o processo de inscrição e seleção de acordo com o Regulamento do Campeonato Brasileiro de Asa Delta. **Este deve ter início no mínimo 90 (noventa) dias antes do início da competição;**
7. Receber os valores correspondentes às inscrições dos pilotos em conta da CBVL;
8. Disponibilizar o sistema de Rastreadores Live Tracker à competição, arcando com as despesas de sua manutenção e ativação, inclusive para o dia de treino oficial;
9. Junto com a Liga de Competidores fazer uma auditoria prévia de segurança/organizacional e supervisionando a realização do evento;
10. Enviar releases para divulgação, à assessoria de imprensa do evento.

## **DISPOSIÇÕES GERAIS**

Até 40 (quarenta) dias antes do evento o Organizador local deve enviar a Diretoria Técnica da CBVL o Regulamento Local a ser analisado e, após aprovação, publicado pela CBVL em



seu website geral e no site de eventos específico da competição, para conhecimento prévio de todos os competidores.

Esse Regulamento Local deve trazer todas as informações relativas à competição: endereço de funcionamento do QG, programação geral da competição, horário e local de registro/upload GPS, horário e local do *Briefing* de Segurança, horário e local das Cerimônias de Abertura e Encerramento, arquivo com o mapa região (mesmo da competição) com indicação e coordenadas de áreas restritas, lista e arquivo com as coordenadas a serem usadas na competição, regras de voo na região, regras de controle de acesso à rampa de pilotos visitantes e birutas nos dias de competição, premiação local por categoria, frequências de emergência e segurança, contatos do Staff (Organizador Geral, Juiz de Prova, Coordenador de Segurança, Apurador, Assessor de Imprensa, etc.).

Até 30 (trinta) dias antes do evento o organizador deve criar um grupo de comunicação (whatsapp) entre todos os pilotos inscritos, indicando uma pessoa responsável, “moderador”, que deverá diariamente (mínimo de duas vezes ao dia) disponibilizar informações e dirimir dúvidas quanto ao evento e facilidades aos pilotos (hospedagem, transporte, etc.).

Até 03 (três) dias após o fim da competição o Apurador deve enviar o resultado completo da competição no mesmo formato exigido pela FAI para homologação de eventos cat. 2, arquivo \*.fsdb.

### **DAS NECESSIDADES (Como fazer o evento)**

Os pretendentes a organizadores de uma etapa do “**Campeonato Brasileiro de Asa Delta**” deverão preencher os requisitos mínimos em termos organizacionais, técnicos, financeiros, de segurança e de pessoal a seguir apresentados.

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

### **NA APRESENTAÇÃO DA PROPOSTA**

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



4. Apresentação do NOTAM proposto para a competição, com as determinações dos limites de espaço aéreo verticais e horizontais possíveis ao voo;
5. Apresentação de duas ou mais sugestões/opções de datas para o evento, dentro dos períodos indicados no Edital para escolha das etapas;
6. Estudo com as condições meteorológicas médias nos últimos 05 (cinco) anos (temperatura, vento, chuva) do período das datas propostas;
7. Apresentação de um projeto básico de Logotipo e Camisa alusiva ao evento;
8. Mapa detalhado da região, na escala mínima 1:100.000, colorido, impresso tamanho mínimo A3, com indicação de relevo, principais rodovias, apontando o NOTAM proposto, a localização de possíveis áreas de perigo sensíveis ao sobrevoo ou pouso (caso haja áreas restritas), e os “waypoints” (decolagem, pilões e pousos) a serem usados na competição;
9. Um estudo da estrutura hospitalar (pública e privada) e de segurança/resgate (Bombeiros, SAMU, Ambulância com UTI embarcada, Helicóptero, brigada de socorristas etc.) existentes na região e que serão utilizados pela competição;
10. Apresentação de um “plano” com a programação mínima para a semana do evento (cerimônias de abertura e encerramento, festas, jantares, atividades no QG, etc.).

**Obs.: É obrigatória a realização de uma cerimônia/festa de Abertura e de Encerramento.**

*Dica: Jantares, churrascos, festas para os pilotos durante a semana são um interessante atrativo.*

#### **DOS ASPECTOS FINANCEIROS:**

Na apresentação da proposta o organizador deve:

1. Buscar comprovar, através de cartas e ofícios de apoio, anexadas a proposta, viabilizar os recursos ou infraestrutura necessária para a realização do evento.
2. Apresentar um planejamento orçamentário básico, com as possíveis receitas e despesas;
3. Indicar apoio de possíveis patrocinadores, com suas respectivas cartas compromisso, essenciais para comprovar a viabilidade financeira do projeto.

**Obs.: No planejamento orçamentário preferencialmente a taxa de inscrição não deve ser o único recurso financeiro para executar o evento, mas apenas uma parte dele.**

#### **ASPECTOS TÉCNICOS E DE INFRAESTRUTURA**

### **Decolagem e pouso oficial**

1. O acesso à decolagem bem como o acesso ao pouso oficial deverá ser sinalizado com placas indicativas de atrativo turístico;
2. As condições da rodagem de acesso à decolagem bem como ao pouso oficial devem estar em perfeito estado de conservação que permitam a fácil e segura prestação de serviço de socorro, locomoção dos pilotos, turistas e convidados;
3. Toda a vegetação na extensão da área de decolagem deverá estar amparada e livre de galhos, pedras e qualquer outro obstáculo que impeça a decolagem segura;
4. Deverão ser demarcadas (com cordas ou fitas) as áreas para montagem de equipamento e corredores de acesso à decolagem, bem como a área de montagem para os pilotos com prioridade deve ser reservada.
5. Essas áreas de decolagem devem ser visualmente demarcadas pela organização e **SOMENTE NELAS** os pilotos poderão decolar
6. Na ausência de banheiros na decolagem, será obrigatória a locação de sanitários químicos, em quantidade condizente com número de pilotos e público;
7. Birutas para indicação do vento devem ser instaladas na área de decolagem, pouso oficial e chegadas de “goal”;
8. Deverão estar à disposição dos pilotos, equipe técnica, turistas e visitantes, tendas de abrigo para proteção e descanso, em proporcional número de pessoas presentes;
9. Sistema de som, com microfone, cobrindo toda área de decolagem, é obrigatório, para auxiliar o “briefing” diário e durante o decorrer da prova;
10. Um Quadro de Prova, modelo aprovado pela CBVL, deve estar instalado na área de decolagem;
11. Instalação junto à área de decolagem de um Mapa impresso, com tamanho mínimo 2m X 1.5m, semelhante ao anexado a Proposta, indicando o NOTAM (limites vertical e horizontal), relevo, principais rodovias, apontando a localização de possíveis áreas de perigo (áreas restritas) e os “waypoints” usados na competição, para auxiliar o *briefing* e a visualização da prova;
12. Materiais de escritório (canetas, papel, pranchetas, pincel para quadro branco (azul, preto e vermelho), fita zebra, álcool, flanela, fita adesiva, etc.) deve estar disponível na decolagem à equipe técnica, Comissão de Prova, etc;



13. Água fresca (média de 2L por piloto), dois tipos de fruta (banana, maçã, laranja, mexerica, etc.), sanduíche de queijo, barras de cereal e/ou salgados devem estar disponíveis diariamente na área de decolagem, gratuito aos pilotos;
14. Alimentação da equipe de trabalho (técnica, de segurança, resgate, motoristas, etc.) deve estar diariamente disponível, preferencialmente antes do horário de início das decolagens, momento crucial que requer a atenção de todos.

**Obs.: Necessário apresentar junto a Proposta documento de liberação e autorização para uso da área de decolagem e área (s) de pouso oficial.**

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

#### **Comitê de Organização – QG**

- A **Proposta** deve indicar os possíveis locais para o funcionamento do QG durante toda a competição.

Este deverá funcionar, preferencialmente, sempre no mesmo local, onde deverão constar todas as informações relativas à competição, tais como: programação, resultados, previsão meteorológica, regulamento (geral e do local), etc.

Deverá ser escolhido um local de fácil acesso, de preferência na área central da cidade, próximo a hotéis e restaurantes.

- As seguintes condições técnicas devem ser observadas:

1. Ter uma grande sala/espço, exclusivo, onde os pilotos virão para o registro, controle de GPS, devolução dos *Tracker's*, etc.;
2. A existência de equipamentos sanitários;
3. Internet de boa velocidade, DEDICADA, disponível a organização para atualização dos resultados;
4. Outra rede de internet aberta aos pilotos;
5. Monitor ou TV, tamanho mínimo de 32 polegadas (com cabo longo para conexão em computador), para o piloto conferir seu voo quando do download do seu GPS e acompanhar apuração da prova;

6. 01 (uma) impressora laser (com cd de instalação), com tonner adicional e pelo menos 400 folhas de papel A4;
7. Tomadas em quantidade para ligação dos equipamentos eletrônicos;
8. Mínimo de 08 (oito) metros de mesas rígidas para montagem dos equipamentos de purificação, registro de pilotos, etc.;
9. Quadro de resultados e informações (medida mínima 1m X 4m) em local apropriado e com sistema de iluminação que permita leitura dos resultados à noite;
10. Material de escritório (canetas, papel, fitas adesivas, etc.);

**Obs.: Na Proposta indicar local (preferencialmente um auditório – capacidade para até 100 lugares) nas proximidades do QG onde a Diretoria da CBVL possa realizar a Assembleia de Pilotos.**

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

### **Inscrição e Registro dos Pilotos**

O processo de inscrição e seleção será feito no sistema/*website* da CBVL, de acordo com as Regras e Regulamentos da competição, com início mínimo a 90 (noventa) dias do evento.

Os valores correspondentes serão por ela arrecadados, depositados em conta CBVL.

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

É obrigatória a distribuição aos pilotos de:

1. Uma Camiseta alusiva ao evento - preferencialmente malha 100% algodão, impressão 4/4);
2. Crachá ou Cartão de Identificação, com os dados do piloto, seu número na competição (determinado pelo ranking do ano anterior), frequências de Segurança, Emergência e Resgate, e telefones da organização e de emergências de região;
3. Mapa regional colorido, em tamanho mínimo A3, constando a área do NOTAM, a lista completa de “*waypoints*”, frequências de rádio, telefones da organização e possíveis áreas restritas;
4. Adesivo de identificação para capacetes dos pilotos, tamanho mínimo 5cmx8cm;

*Dicas: A distribuição de mais alguns outros brindes aos pilotos (camisas, bonés, mochilas, lycras, pochetes, etc.) são um interessante atrativo.*

*A organização deve elaborar roteiros e opções alternativas de passeio e entretenimento aos familiares e aos pilotos, para durante toda semana, caso não haja prova num dia. Opções como Clubes, parques, piscinas, cachoeiras, roteiro de trilhas na região, alambiques, passeios a cavalo, aluguel de bicicletas, motos, quadrículos, etc.*

*A celebração de “parcerias” com hotéis, restaurantes, lanchonetes, empresas aéreas, clubes, etc., oferecendo desconto a familiares e pilotos participantes do evento, são um interessante atrativo.*

### **Veículos**

- 01 (um) veículo deve estar disponível para o transporte à decolagem da equipe técnica (Juiz, Apurador, Coordenador de Segurança, etc)
  
- . - 01 (um) veículo deve estar e à disposição da equipe de gol.

### **Comunicação**

1. A frequência e o telefone de Emergência deverá ser informados antecipadamente e afixados nos crachás de identificação, quadros de prova e aviso dos pilotos;
2. O Organizador Geral, Juízes Geral, de Decolagem e de “Goal”, o Coordenador de Emergência, a Equipe de Segurança e o Gestor do QG devem estar durante todo o decorrer da prova munidos de equipamentos móveis de comunicação e telefone celular;
3. Um grupo de comunicação (WhatsApp ou Telegram) da Organização deve ser montado, com a participação de todos integrantes do Staff técnico e de Segurança;
4. Um grupo de comunicação específico, apenas para o envio de mensagens pela Organização, deve ser montado com todos os pilotos, sendo o veículo de comunicação oficial da Organização para com os pilotos;
5. Uma lista com o telefone de todos os envolvidos nas equipes técnicas e de segurança, inclusive Bombeiros, Polícia, Hospitais da região, deve ser elaborada e estar disponível a todos do Staff;
6. Todos os veículos envolvidos na equipe de salvamento e organização deverão estar providos de equipamentos de comunicação (Rádios e Celular);
7. Uma central de comunicação deve ser montada para a competição, monitorando/cobrindo a extensão da área a ser voada, permitido a comunicação das equipes técnicas e de emergência, resgates e estes com os pilotos;
8. Estabelecimento de três Frequências de Rádio, sendo:

- a) 01 (uma) Frequência de Voo/Segurança para os pilotos, coordenada pelo coordenador de segurança e monitorada pelos líderes dos times e/ou seus resgates;
- b) 01 (uma) Frequência de Organização/Report Back;
- c) 01 (uma) Frequência para os serviços de emergência.

### **Waypoints**

1. As coordenadas devem ser as mais precisas possíveis, em especial nas áreas de pouso/"goal";
2. Os pilões devem ser, preferencialmente, estruturas ou referências facilmente reconhecível (cidades, trevos, vilas, antenas, construções, etc.), em espaço aéreo bom e seguro, com opções seguras de pouso próximas;
3. Por padrão, deve-se usar as coordenadas no formato hddd.ddd, WGS84, igual ao dos GPS usados para a competição;
4. Os "waypoints" devem usar a seguinte convenção de nomenclatura: "t n n", onde "t" é o tipo de "turnpoint" (D = decolagem, B = balizas/pilões e A = "goal"/pousos R = área restrita), "n n" é o número do "turnpoint";
5. A lista dos "waypoints", além da nomenclatura, deve trazer uma descrição sucinta de sua visualização no mapa seguida da altitude e das suas respectivas coordenadas.

#### Exemplo:

D01	Ibituruna 1060m	18.886602°S	41.915485°W
B03	Salvacao 376m	18.921277°S	41.954499°W
A01	Feira da Paz 164m	18.858580°S	41.941549°W
R01	Aeroporto Valadares 170m	18.897382°S	41.984971°W

**Obs. 1: Caso existência de espaço aéreo proibido ou áreas restritas ao sobrevoo, estas devem estar destacadas no Mapa de provas e serem fornecidas pela organização no site da competição e quando do "upload" dos GPS em arquivo no formato "openair.txt", possibilitando sua visualização nos instrumentos de voo.**

**Obs. 2: A área do NOTAM usado para a competição deve estar bem destacado no mapa.**

### **3.2.8 - Goal**

1. Deve-se inicialmente se verificar com o proprietário se não há nenhum impedimento em se pousar na referida área;
2. As áreas de pouso devem estar livres de obstáculos perigosos (fios, cercas, construções, etc.) e amplas o suficiente para o pouso seguro de três ou mais equipamentos simultâneos;
3. Estas coordenadas de “goal”/pouso devem ser rigorosamente checadas na quinzena anterior ao início da competição, conferindo se novos obstáculos não surgiram (vegetação, cercas, fios, construções, etc.) podendo vir a provocar acidentes graves;
4. Imagens aéreas dos “goal’s”/pousos, retiradas do Google Earth, com a coordenada ao centro, numa altura do ponto de visão variando entre 150m a 300m, devem ser impressas e estar disponíveis a Comissão de Prova quando da escolha da prova do dia. A imagem do “goal” escolhida será colocada junto ao quadro de prova para conhecimento de todos os pilotos;
5. Birutas e a sinalização de possíveis áreas de risco (fitas zebreadas) na área do gol devem ser colocadas;
6. Materiais como GPS, telefone, rádio, pranchetas, binóculos, lápis, papel, caneta devem estar disponíveis ao Coordenador de “goal”.

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

#### **EQUIPE TÉCNICA ORGANIZACIONAL - STAFF**

Uma etapa do **Campeonato Brasileiro de Asa Delta** deve ter pelo menos a estrutura de pessoal a seguir (na Proposta colocar o nome dos profissionais escolhidos para as funções indicados por “\*”, bem como um currículo mínimo do mesmo. Estes devem ter conhecimento suficiente da língua inglesa):

- Organizador Geral\* - responsável por toda logística do evento, garantindo seu bom andamento;
- Diretor de Prova\* - responsável por todas as questões técnicas relativas à competição (aplicação do Regulamento, escolha das provas, interrupções, cancelamento, etc);
- Apurador\* - responsável pela *upload/download* dos GPS, apuração e divulgação dos resultados (impresso e internet). Deve conhecer bem o Regulamento e domínio pleno do Programa de Apuração, do uso do Sistema *Live Tracker* da CBVL e manuseio de GPS’s;

- Coordenador de Segurança\* - responsável pelo monitoramento da Frequência de Segurança (dos pilotos), acompanhar a prova por terra e coordenar toda equipe de emergência através da Frequência de Emergência (Bombeiros, Ambulâncias, Médico/Enfermeiros, Emergência Privada, etc)
- Coordenador de Decolagem e equipe (01 Coordenador e 02 assistentes para cada decolagem) – responsável pelo controle de acesso, checagem dos pilotos e liberação das decolagens;]
- Coordenador do Goal – responsável pela montagem da estrutura de sinalização e segurança no goal (tendas, birutas, faixas, linha de chegada (quando for o caso)), bem como comunicação com equipes de resgate e segurança;
- Coordenador do QG – responsável pela manutenção do QG, publicação de informes e resultados;
- Assessor de Imprensa e equipe (fotógrafo, cinegrafista, etc) – responsável pela produção de *releases* diários (mínimo 02), captação de fotos e vídeos, alimentação de notícias no site oficial, mídias sociais e relacionamento com os veículos de comunicação.

#### **SEGURANÇA DA COMPETIÇÃO:**

1. **Apresentar junto com a Proposta um “orçamento”, apólice de seguro de responsabilidade civil e acidentes pessoais, cobrindo pilotos e o evento, com cobertura mínima de R\$ 100mil de responsabilidade civil do organizador e R\$ 30mil de seguro individual de cada piloto. Esse seguro, após análise da Diretoria Técnica da CBVL, deverá estar devidamente contratado quando da realização da competição;**
2. Os serviços de emergência devem estar na rampa durante toda a competição, incluindo o dia de treino e devem permanecer no ponto de decolagem até a saída do último piloto.
3. É obrigatória uma ambulância com equipe qualificada em primeiros socorros, equipada com material para atendimento de emergência (UTI), remoção e material para imobilização e primeiros-socorros;
4. Uma equipe de resgate (Bombeiros – ou Socorristas especializados), com no mínimo 02 (dois) homens, obrigatoriamente deve estar na área de decolagem, em condições de socorrer e preparar pilotos para evacuação (cordas, maca rígida, material para imobilização e equipamentos apropriados para escalada em árvores e rochas) e uma viatura equipada com GPS, mapas da região e meios de comunicação (telefone celular e rádio VHF na Frequência de Emergência);



5. Durante a prova os serviços de emergência devem se posicionar em local estratégico, onde tenham ampla comunicação (rádio e/ou telefone celular) permitindo uma intervenção ou auxílio rápido em caso de um acidente;
  6. A presença de uma viatura da Polícia Militar ou Guarda Municipal deve ser solicitada para garantir a segurança da organização do evento, dos participantes e presentes na área de decolagem;
  7. Ofício protocolado na Unidade de Resgate Aéreo (helicóptero) mais próxima da cidade do evento, alertando e solicitando prontidão e apoio em caso de possível e iminente acionamento de emergência. O nome e contatos do Oficial responsável deve ser registrado bem como o protocolo e o formato de coordenadas GPS a ser usado quando de um possível acionamento;
  8. Ofício protocolado junto a Concessionária Elétrica da região, alertando e solicitando prontidão e apoio em caso de possíveis acidentes em redes elétricas bem como o nome e meios de contato direto em caso de emergência.
- Obs. 1: Deve ser elaborada uma descrição dos procedimentos de uma possível emergência (relação e contato (telefone) dos hospitais de urgência próximo adequados a casos de lesões traumáticas graves, tempo de resposta média do Helicóptero em caso de acionamento, pontos de ancoragem para os casos de salvamento em altura nas proximidades da rampa, rotas de salvamento e acesso ao longo da prova, etc.).**

**Obs. 2: A contratação do Seguro é uma exigência para a realização do evento.**

## **PREMIAÇÃO**

1. O Organizador deve preparar uma cerimônia/festa de premiação, no último dia de competição, para após a publicação oficial do resultado do evento;
2. Um local atrativo para reunir público e pilotos deve ser escolhido, com sistema de som, iluminação, um pódio suficientemente grande (+ de 3m de largura) com o habitual “2 – 1 – 3”, e banner de fundo com estrutura “backdrop” (tamanho mínimo 3m x 3m) com as logomarcas do evento, CBVL, FAI, apoios e patrocinadores;
3. Boa iluminação (dois ou mais refletores) deve ser organizada para termos uma boa qualidade de filmagem e fotografia;
4. Se forem ocorrer discursos estes devem ser o mais breve possível (evitar excesso de muitos oradores);
5. Uma Premiação total mínima de R\$ 5.000,00 (cinco mil reais) deve ser fornecida pelo organizador para a categoria Open, distribuída conforme o Regulamento

competitivo. Para a categoria Sport terá uma premiação total que equivale a 30% do valor das inscrições arrecadas pela categoria Sport.

6. A confecção de 05 (cinco) troféus e 05 (cinco) medalhas para a categoria Open, mais 05 (cinco) troféus e 05 (cinco) medalhas para a categoria Fun, mais 05 (cinco) troféus para a categoria Sport e mais 01 (um) troféu para a Equipe campeão, totalizando 16 (dezesesseis) troféus e 10 (dez) medalhas, distribuídos conforme o Regulamento competitivo.

**Obs.: A organização de uma cerimônia de premiação é obrigatória, um item importante para a CBVL e pilotos.**

*Dica: Valores maiores em dinheiro para premiação são um atrativo;*

## **PROMOÇÃO E DIVULGAÇÃO**

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

É importante a contratação de uma Assessoria de imprensa e equipe (fotógrafos, cinegrafistas, etc.), para a produção de releases diários (mínimo 02), captação de fotos e vídeos, alimentação de notícias do site oficial do evento, relacionamento com os veículos de comunicação e supervisão do posicionamento dos equipamentos de publicidade no QG, decolagem e pouso. Outras tarefas são recomendadas:

1. Manter uma lista de contatos de mídia;
2. Convidar meios de comunicação para o evento;
3. Elaborar um “kit de mídia”. A maior parte dos jornalistas, fotógrafos, etc., não terão muitas informações sobre a asa delta. Esse “kit” deve conter informações sobre o esporte, a competição, regras, local de decolagem, local de pouso, Calendário do Campeonato Brasileiro, provas e resultados das últimas etapas do Brasileiro, lista dos pilotos inscritos na competição, com caracterização dos seus equipamentos (cores e marcas) e patrocinadores, informações sobre os 10 melhores pilotos (principais conquistas, títulos, recordes, etc.), horário e local de festas e cerimônias, em especial da cerimônia de premiação;
4. Organizar entrevistas com os pilotos e membros da organização do evento;
5. Organizar voos duplos, se necessário;



6. Escrever e enviar “*press releases*” (mínimo de 02 diários) para os mais diversos canais de comunicação (sites, listas, e-mails, publicações impressas, etc.);
7. Providenciar fotos e imagens e enviá-las, etc.
8. A produção de um pequeno vídeo promocional sobre o voo local e a competição, divulgando o evento por vir, também é um bom atrativo.

A logomarca da CBVL junto com o Logotipo do Evento deve estar inserida em todas as peças promocionais (camisas, banners, cartazes, adesivos, brindes, etc.), a serem confeccionadas para o evento.

No mínimo 100 (cem) dias antes da abertura do evento a organização deve disponibilizar as informações a Diretoria da CBVL para alimentar a *websiet* de competições da entidade, com todas as informações sobre o local da competição (como chegar, rodovias, aeroportos, distâncias das capitais, opções de hospedagem com respectivos contatos, mapas da região, lista de “*waypoints*” para “upload”, fotos, notícias e vídeos de últimas competições, Programação do evento, etc.). Estas informações, preferencialmente, também devem estar em inglês.

A *website* de eventos da CBVL deve ser o principal veículo de comunicação da competição. Ele deverá ser diariamente alimentado com fotos (mínimo 10), um pequeno vídeo, notícias (mínimo de 02 boletins diários) e o resultado do dia, tão logo este seja publicado pelo Apurador Geral;

As mídias sociais (Facebook, Twitter, Instagram, etc.) devem ser largamente exploradas;

Interessante a produção de uma vinheta para ser veiculada nos equipamentos sonoros dispostos na decolagem e QG, divulgando o evento, apoios e patrocinadores;

Todo material promocional e de divulgação a ser confeccionado para o evento será de responsabilidade do organizador;

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

A Assessoria de Imprensa, ao final do evento, deve enviar a CBVL arquivo com todo material divulgado relativo ao evento (vídeos, fotos, jornais, artigos, etc.);

Ao final do evento, a produção de um vídeo é uma interessante ação de retorno aos apoios, patrocinadores, ao sítio de voo e na valorização da imagem do esporte como um todo.



Alberto Petry  
Presidente



# PREFEITURA DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO

Secretaria Municipal de Fazenda



## ALVARÁ DE LICENÇA PARA ESTABELECIMENTO

INSCRIÇÃO MUNICIPAL	CNPJ / CPF	PROCESSO DE CONCESSÃO	ÚLTIMO PROCESSO DE DEFERIMENTO	IRLF/GRLF
0235355-5	29.455.789/0001-57	04/207.636/1997	04/853.802/2018	GRLF2 - SUL

CONCEDIDO A

CONFEDERACAO BRASILEIRA DE VOO LIVRE

PARA SE ESTABELECEM NO

AVN PREF MENDES DE MORAIS, 0, SN, SAO CONRADO

COM AS SEGUINTE ATIVIDADES DO CÓDIGO DE ATIVIDADES ECONÔMICAS (CAE)

2.37.02.7 - ASSOCIAÇÃO DE CLASSE

COM AS SEGUINTE RESTRIÇÕES

VEDADOS INCOMODOS E PREJUIZOS A VIZINHANCA

OBSERVAÇÕES

A concessão deste Alvará não importa, entre outros, no reconhecimento de regularidade do estabelecimento quanto a quaisquer normas aplicáveis ao seu funcionamento, especialmente as de proteção da saúde, condições de edificação, instalação de máquinas e equipamentos, prevenção contra incêndios e exercício de profissões.

Rio de Janeiro, 13 de Junho de 2018

Deferido automaticamente conforme decreto 41827/2016



**MINISTÉRIO DA FAZENDA**  
**Secretaria da Receita Federal do Brasil**  
**Procuradoria-Geral da Fazenda Nacional**

**CERTIDÃO NEGATIVA DE DÉBITOS RELATIVOS AOS TRIBUTOS FEDERAIS E À DÍVIDA ATIVA DA UNIÃO**

**Nome: CONFEDERACAO BRASILEIRA DE VOO LIVRE**  
**CNPJ: 29.455.789/0001-57**

Ressalvado o direito de a Fazenda Nacional cobrar e inscrever quaisquer dívidas de responsabilidade do sujeito passivo acima identificado que vierem a ser apuradas, é certificado que não constam pendências em seu nome, relativas a créditos tributários administrados pela Secretaria da Receita Federal do Brasil (RFB) e a inscrições em Dívida Ativa da União (DAU) junto à Procuradoria-Geral da Fazenda Nacional (PGFN).

Esta certidão é válida para o estabelecimento matriz e suas filiais e, no caso de ente federativo, para todos os órgãos e fundos públicos da administração direta a ele vinculados. Refere-se à situação do sujeito passivo no âmbito da RFB e da PGFN e abrange inclusive as contribuições sociais previstas nas alíneas 'a' a 'd' do parágrafo único do art. 11 da Lei nº 8.212, de 24 de julho de 1991.

A aceitação desta certidão está condicionada à verificação de sua autenticidade na Internet, nos endereços <<http://rfb.gov.br>> ou <<http://www.pgfn.gov.br>>.

Certidão emitida gratuitamente com base na Portaria Conjunta RFB/PGFN nº 1.751, de 2/10/2014.  
Emitida às 11:51:12 do dia 08/10/2018 <hora e data de Brasília>.  
Válida até 06/04/2019.

Código de controle da certidão: **52A3.EE5F.8ED7.4272**  
Qualquer rasura ou emenda invalidará este documento.



PROCURADORIA GERAL DO ESTADO

**CERTIDÃO NEGATIVA DE DÉBITOS EM DÍVIDA ATIVA**

Certifico, tendo em vista as informações fornecidas pelo Sistema da Dívida Ativa, referente ao pedido **98205/2018**, que no período de **1977 até 08/10/2018 NÃO CONSTA DÉBITO INSCRITO** em Dívida Ativa para o contribuinte abaixo:

**RAZÃO SOCIAL: CONFEDERACAO BRASILEIRA DE VOO LIVRE**

**CNPJ: 29.455.789/0001-57 INSCRIÇÃO ESTADUAL: ISENTO**

A certidão negativa de Dívida Ativa e a certidão negativa de ICMS ou a certidão para não contribuinte do ICMS somente terão validade quando apresentadas em conjunto.

A aceitação desta certidão está condicionada a verificação de sua autenticidade na INTERNET, no endereço <http://www.dividaativa.rj.gov.br>.

**CÓDIGO CERTIDÃO: C3PN.5210.6210.9011**

Esta certidão tem validade até **07/04/2019**, considerando 180 (cento e oitenta) dias após a data da pesquisa cadastral realizada em **09/10/2018 às 08:04:14.5**, conforme artigo 11 da Resolução N. 2690 de 05/10/2009.

Em caso de dúvida, recorra a PROCURADORIA:

Procurador - da Dívida Ativa

Rua do Carmo, 27 Térreo, Centro

Emitida em 10/10/2018 às 09:53:29.7

IMPRIMIR

VOLTAR

**Certificado de Regularidade do FGTS - CRF**

**Inscrição:** 29455789/0001-57  
**Razão Social:** CONFEDERACAO DE VOO LIVRE DO BRASIL CVLB  
**Endereço:** AV PREF MENDES DE MORAES SN PARTE / SAO CONRADO / RIO DE JANEIRO / RJ / 22610-090

A Caixa Econômica Federal, no uso da atribuição que lhe confere o Art. 7, da Lei 8.036, de 11 de maio de 1990, certifica que, nesta data, a empresa acima identificada encontra-se em situação regular perante o Fundo de Garantia do Tempo de Serviço - FGTS.

O presente Certificado não servirá de prova contra cobrança de quaisquer débitos referentes a contribuições e/ou encargos devidos, decorrentes das obrigações com o FGTS.

**Validade:** 28/09/2018 a 27/10/2018

**Certificação Número:** 2018092802031341553854

Informação obtida em 08/10/2018, às 17:34:22.

A utilização deste Certificado para os fins previstos em Lei está condicionada à verificação de autenticidade no site da Caixa:  
**[www.caixa.gov.br](http://www.caixa.gov.br)**



GOVERNO DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO  
SECRETARIA DE ESTADO DE FAZENDA E PLANEJAMENTO

CERTIDÃO DE REGULARIDADE FISCAL N° 2018.1.0938016-2  
CERTIDÃO NEGATIVA DE DÉBITOS - CND

IDENTIFICAÇÃO DO REQUERENTE	
CPF / CNPJ : 29.455.789/0001-57	CAD-ICMS : Não inscrito
NOME / RAZÃO SOCIAL : *****	
<p>CERTIFICA-SE para fins de direito e de acordo com as informações registradas nos Sistemas Corporativos da Secretaria de Estado de Fazenda e Planejamento que, até a presente data, <b>NÃO CONSTAM DÉBITOS</b> perante a Fazenda Estadual para o requerente acima identificado, ressalvado o direito de a Receita Estadual cobrar e inscrever as dívidas de sua responsabilidade, que vierem a ser apuradas.</p> <p>EMITIDA EM: 08/10/2018 11:56</p> <p>VÁLIDA ATÉ : 07/11/2018</p> <p>Certidão emitida com base na Resolução SEFAZ n° 109 de 04/08/2017</p>	
OBSERVAÇÕES	
<p>1. Esta certidão deve estar acompanhada da Certidão da Dívida Ativa, emitida pelo órgão próprio da Procuradoria Geral do Estado, nos termos da Resolução Conjunta SEFAZ/PGE n° 33/2004.</p> <p>2. A aceitação desta certidão está condicionada a verificação de sua autenticidade na internet, no endereço: <a href="http://www.fazenda.rj.gov.br">www.fazenda.rj.gov.br</a>.</p> <p>3. Esta certidão não se destina a atestar débitos do imposto sobre transmissão "causa mortis" e doação, de quaisquer bens ou direitos (ITD).</p> <p>4. Qualquer rasura ou emenda invalida este documento.</p>	



Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro  
Secretaria Municipal de Fazenda

FICHA DE INFORMAÇÕES CADASTRAIS (SUBSTITUI O CARTÃO DE INSCRIÇÃO MUNICIPAL)

INSCRIÇÃO MUNICIPAL	GRLF	DIV ISS	CPF/CNPJ	INÍCIO DE ATIVIDADE ECONÔMICA	DATA DE EMISSÃO	TIPO DE ESTABELECIMENTO
0235355-5	2	01	29455789000157	11/12/1997	13/06/2018	UNICO

NOME / FIRMA / RAZÃO SOCIAL

CONFEDERACAO BRASILEIRA DE VOO LIVRE

ENDEREÇO

AVN PREF MENDES DE MORAIS, 0, SN, SAO CONRADO

CATEGORIA DO CONTRIBUINTE

OUTRAS

CÓDIGO E DESCRIÇÃO DE ATIVIDADES ECONÔMICAS (CAE)

2.37.02.7 ASSOCIAÇÃO DE CLASSE

CADASTRO DE SÓCIOS - 10 MAIORES PARTICIPAÇÕES

NOME: FRANCISCO LUIZ MAGALHAES DOS SANTOS PARTICIPAÇÃO: 0.00%  
IDENTIDADE: 062621339 CPF/CNPJ: 942.837.707-44  
QUALIFICAÇÃO: Sócio/Diretor  
ENDEREÇO: RUA DAS CANOAS 1476 CASA 24 SAO CONRADO RIO DE JANEIRO RJ BRASIL

NOME: FRANCISCO LUIZ MAGALHAES DOS SANTOS PARTICIPAÇÃO: 0.00%  
IDENTIDADE: 062621339 CPF/CNPJ: 94283770744  
QUALIFICAÇÃO: Sócio/Diretor  
ENDEREÇO: DAS CANOAS 1476 CASA 24 SAO CONRADO RIO DE JANEIRO 22610-210 RJ BRASIL

NOME: PARTICIPAÇÃO:  
IDENTIDADE: CPF/CNPJ:  
QUALIFICAÇÃO:  
ENDEREÇO:

# Código de Conduta Ética da CBVL

## Capítulo I

### Dos Fundamentos Éticos

Art. 1º O Código de Conduta e Ética da Confederação Brasileira de Voo Livre define os princípios de conduta que devem pautar as atividades esportivas e administrativas da entidade;

Art. 2º As regras magnas contidas no Código representam os valores e princípios da CBVL como entidade máxima de representação do Voo Livre no Brasil;

Art. 3º O Código tem o objetivo de enfatizar os ideais de dignidade e o espírito de cooperação, que devem caracterizar a conduta de todos os que fazem parte da comunidade do Voo Livre no País;

Art. 4º Os membros da grande comunidade do Voo Livre no Brasil, da qual fazem parte dirigentes, organizadores, pilotos, monitores, instrutores e colaboradores, e terceiros envolvidos direta ou indiretamente na atividade, têm o compromisso de pautar suas atitudes de acordo com os seguintes princípios éticos:

I - Cumprir e zelar pelo cumprimento do Estatuto da Confederação Brasileira de Voo Livre, reconhecendo e apoiando os objetivos, políticas e normas da entidade;

II - Conhecer, cumprir e zelar pela aplicação das regras, normas e regulamentos que disciplinam a prática do Voo Livre, tanto no âmbito nacional quanto internacional;

III - Objetivar à conquista da vitória como o justo reconhecimento do melhor desempenho, respeitando-se rigorosamente as regras, normas e regulamentos de cada modalidade do Voo Livre;

IV - Observar, em toda e qualquer situação, o respeito e a consideração por dirigentes, organizadores, pilotos, monitores, instrutores, terceiros, oponentes, colaboradores e ao público, de modo a prevalecerem os princípios do Direito e da Justiça;

V - Defender a permanente valorização do Voo Livre, tendo em vista o aprimoramento técnico, o melhor desempenho esportivo e o princípio de fraternidade entre os aficionados e as entidades congêneres;

VI - Acatar e cumprir com seriedade as sanções aplicadas dentro do espírito das

leis, normas e regulamentos disciplinares da modalidade esportiva do Voo Livre;

VII - Reprimir a violência na atividade e valorizar a justa competição, em todas as ocasiões e formas de manifestação;

VIII - Prevenir e desencorajar demonstrações de racismo no esporte, tendo em conta o respeito às etnias, aos símbolos nacionais e o estímulo à confraternização da humanidade;

IX - Coibir e impedir o uso de qualquer tipo de droga ou estimulantes químicos desautorizados, de modo a preservar o princípio universal da “integridade física e mental do indivíduo”;

X - Rejeitar e rechaçar a corrupção de qualquer natureza, assegurando a honestidade e a dignidade no âmbito do esporte.

## Capítulo II

### Das Normas de Conduta

Art. 5º Os princípios estabelecidos pelo Código de Ética Esportiva são especificados através das Normas de Conduta a seguir enumeradas, as quais devem ser fielmente cumpridas por dirigentes, organizadores, pilotos, monitores, instrutores e colaboradores, e terceiros vinculados à Confederação Brasileira de Voo Livre, direta ou indiretamente.

Art. 6º As normas de conduta determinam as responsabilidades e os deveres que devem ser assumidos nas diferentes áreas de atuação esportiva, além dos diversos níveis da organização e da administração da Confederação Brasileira de Voo Livre.

### Das Responsabilidades e Deveres de Dirigentes da CBVL, das Federações Estaduais e dos Clubes:

Art. 7º Conhecer, cumprir e aplicar as leis, os regulamentos e as normas que disciplinam a prática do Voo Livre, tanto no país como no exterior;

Art. 8º Concentrar toda a iniciativa e o empenho da entidade no sentido da promoção dos legítimos interesses do Voo Livre, dentro dos parâmetros da transparência e honestidade, dignificando o esporte;

Art. 9º Estabelecer a estrita cooperação entre Federações, entidades congêneres, clubes, governos, patrocinadores e investidores, mantendo laços de respeito e consideração e destacando a importância do esporte para o desenvolvimento social;

Art. 10º Estreitar e manter as relações com os meios de comunicação, de modo a assegurar a desejável integridade e objetividade de todas as entidades ligadas ao Voo Livre, além de valorizar o conceito do esporte perante à opinião pública;

Art. 11º Na eventualidade de ocorrências que envolvam ou comprometam a imagem da CBVL, os dirigentes deverão manter a necessária unidade, agindo de forma rápida, clara e equilibrada para o imediato restabelecimento da verdade dos fatos e da preservação do conceito da entidade e do esporte;

Art. 12º Evitar acordos ou compromissos de natureza contratual, sem que haja o necessário respaldo formal da entidade à qual estejam vinculados;

Art. 13º Tomar todas as providências cabíveis para garantir a segurança nos locais de realização dos eventos e competições, considerando prioritariamente o bem estar de todos os envolvidos nos eventos esportivos;

Art. 14º Manter conduta ilibada à frente da entidade à qual se vincula, evitando o envolvimento em ações que possam desabonar a própria credibilidade e comprometer a imagem da CBVL e das Federações vinculadas;

Art. 15º Prevenir e impedir, individual ou coletivamente, através de todos os meios disponíveis, o uso de entorpecentes ou estimulantes químicos desautorizados, no âmbito da prática do Voo Livre;

Art. 16º Extinguir o racismo, em suas diferentes manifestações, em todos os tipos de competições e modalidades do Voo Livre, apoiando iniciativas de mesmo cunho no País e no exterior;

Art. 17º Reprimir atos de violência que comprometam a integridade física e moral dos praticantes do Voo Livre, assegurando uma imagem positiva do esporte e projetando tal opinião para os demais setores da sociedade;

Art. 18º Combater energicamente todos os atos que possam desmoralizar ou desacreditar o bom nome da entidade e dos que atuam no ambiente do Voo Livre;

Art. 19º Investir no aprimoramento profissional dos que atuam nas entidades que administram o Voo Livre, mantendo-os capacitados em práticas atuais de gestão para a atividade;

Dos Deveres e Responsabilidades dos Associados:

Art. 20º Tratar com respeito e consideração Instrutores, colaboradores e dirigentes nos momentos das punições, fazendo cumprir estritamente as Normas Regulamentar e evitando humilhações;

Art. 21º Respeitar o público em toda e qualquer situação, atuando de maneira isenta e imparcial, mantendo um ambiente sadio nos sitios de voo;

Art. 22º Evitar declarações que gerem polêmicas através da mídia e prejudiquem imagem do quadro de Pilotos, Instrutores, colaboradores e Dirigentes da CBVL e demais Federações e Clubes;

Art. 23º Coibir e desencorajar, no âmbito de suas influências como profissionais e cidadãos, o emprego de drogas ou estimulantes químicos desautorizados, cooperando com os esforços gerais nesse sentido.

#### Dos Deveres e Responsabilidades dos Pilotos

Art. 24º Dedicar-se ao condicionamento físico e ao aprimoramento técnico, estando qualificados para alcançar a prática segura do esporte;

Art. 25º Conhecer plenamente, valorizar e cumprir rigorosamente as leis, regulamentos e normas oficiais da modalidade, tanto na prática comum como em competições realizadas no País como no exterior;

Art. 26º Pilotar com segurança, acatando as orientações dos instrutores, dos colaboradores e tratando os outros associados com respeito e consideração, além de evitar ofender o público presente nos sitio de voo;

Art. 27º Defender os interesses do Voo Livre, em particular, e das atividades esportivas, de modo geral, com especial ênfase aos valores, práticas e interesses de superação que devem nortear a conduta do esportista;

Art. 28º Rejeitar com energia qualquer tendência ou manifestação de violência, racismo, uso de drogas, estimulantes químicos desautorizados, corrupção passiva ou ativa, dentro ou fora âmbito esportivo;

Art.29º Acatar com disciplina e postura equilibrada a eventual punição regulamentar, manifestando-se com serenidade, através dos meios legais, em caso de discordância;

Art. 30º No relacionamento com os meios de comunicação, manifestar opiniões de modo responsável, equilibrado e coerente aos princípios e interesses do clube que representar e das entidades esportivas às quais se vinculam;

## Dos Deveres e Responsabilidades dos Instrutores:

Art. 31º Cumprir suas atividades com profissionalismo, competência e dedicação, tendo em vista a segurança de modo a garantir as mais perfeitas condições dos pilotos;

Art. 32º Cumprir e fazer cumprir com rigor as leis, regulamentos e em especial a Norma Regulamentar que disciplina o esporte tanto no País como no exterior;

Art. 33º Orientar com firmeza os pilotos, durante treinos e aulas, para que pratiquem com segurança, acatando as normas dos Clubes, das Federações e da Confederação, colaboradores, e ao mesmo tempo manter o respeito aos colegas e ao público que prestigia o esporte;

Art. 34º Esclarecer e orientar os alunos e pilotos no sentido de manter disciplina e equilíbrio emocional, bem como na análise das condições meteorológicas;

Art. 35º Nos contatos com os meios de comunicação, manter a necessária clareza, objetividade e ponderação, assegurando a coerência com os princípios e os interesses defendidos pelo clube, federação e ABVL/CBVL e ressaltando o trabalho das entidades relativo a segurança e tráfego aéreo;

## Do Deveres e Responsabilidades dos Colaboradores e Funcionários:

Art. 36º Os especialistas e funcionários que colaboram nas práticas do Voo Livre, atuando nas diferentes tarefas de apoio, devem realizar suas funções com responsabilidade, eficiência e dedicação, de modo a garantir o bom desempenho dos clubes, das federações e da ABVL/CBVL;

Art. 37º No nível de suas atribuições; devem cumprir e fazer cumprir a legislação, as normas e os regulamentos que disciplinam a boa prática da administração do Voo Livre;

Art. 38º Auxiliar nas ações de seus superiores, de modo a preservar e validar os princípios, práticas e interesses dos clubes, federações e Associação;

Art. 39º Colaborar na execução e administração do Voo Livre, evitando atitudes de violência, racismo, uso de drogas e de estimulantes químicos desautorizados ou manifestações de corrupção, ativa ou passiva, que comprometam a probidade das Federações, dos clubes e da modalidade esportiva a que estão vinculados;



**PASSO A PASSO PARA  
CADASTRO NO SISTEMA  
ANAC  
AERODESPORTO**

**PILOTOS**





## Cadastro Aerodesportivo ANAC

Conforme determinação da ANAC através do RBAC 103, a partir do dia 01 de Janeiro de 2019, todo e qualquer piloto aerodesportivo (Ultraleve, Balonismo, Asa Delta, Parapente, etc..) deverá **OBRIGATORIAMENTE** possuir um Cadastro Aerodesportivo na ANAC, independente deste piloto ser filiado ou não a qualquer entidade aerodesportiva.

Este cadastro deverá ser realizado no site da ANAC e ser certificado através de uma entidade Credenciada a ANAC.

A ANAC está finalizando o processo de credenciamento das entidades Aerodesportivas.

A CBVL atende a todos os requisitos para este credenciamento e aguarda os trâmites burocráticos da ANAC para disponibilizar esse serviço.

O cadastramento deverá ser feito conforme descrito no tutorial que se encontra nas próximas páginas, através do link:

<https://sistemas.anac.gov.br/Aerodesporto103/>

Este link estará ativo para o cadastro **SOMENTE A PARTIR DO DIA 01 DE JANEIRO**. Porém já se encontra disponível para testes do procedimento desde já.



- 1- Acesse o endereço: <https://sistemas.anac.gov.br/Aerodesporto103/>
- 2- Clique no link **“Criar Conta”** localizado ao final da página.

ANAC - Aerodesporto (RBAC-103) Consultas Externas

Autenticação

Usuário \*

Senha \*

Entrar

Pesquisar Aerodesportista

Pesquisar Aeronave

Pesquisar Associação

Pesquisar Autorização Especial

Esqueceu a Senha?

Não possui uma conta?

Criar Conta

- 3- Na próxima tela, na opção **“Tipo de Usuário”** clique em **Aerodesportista** e depois no botão **“Passo Seguinte”**.

ANAC - Aerodesporto (RBAC-103) Consultas Externas

Cadastrar Usuário

Usuário

Tipo de Usuário \*

Aerodesportista

Associação desportiva ou entidade equivalente

Cancelar Passo Seguinte



4- Preencha seu CPF e sua Data de Nascimento, o sistema completará seu Nome, Sexo e País de Nascimento automaticamente.

Cadastrar Aerodesportista

Usuário | **Dados do Aerodesportista** | Histórico e Contatos

Dados do Aerodesportistas

Nacionalidade \*  Brasileira  Estrangeira

CPF \*

Data do Nascimento \*

Nome \*

Sexo \*

País do Nascimento \*

5- Em **“Modalidades”**, marque **“Voo Livre”**;

6- Em **“Associação”**, selecione CBVL – Confederação Brasileira de Voo Livre;

Modalidades \*  Voo Livre  
 Balonismo  
 Voo a Vista  
 Ultralivos Motorizados

Anexo  Nenhum arquivo selecionado

Associação \*

7- Em **“Tipo de Atestado”**, caso você possua alguma Habilitação emitida pela ANAC (PPA, PPL, PPH, INVA, etc.), selecione **“Habilitação de piloto emitida pela ANAC”**;

Tipo de Atestado \*

Caso você não possua alguma Habilitação emitida pela ANAC (PPA, PPL, PPH, INVA, etc.), selecione **“Outro documento comprobatório (ex.: Comprovante de aprovação de teste de conhecimentos)”**;

Tipo de Atestado \*



8- Insira seu email, crie um nome de usuário em **“Login”** e crie uma senha. Estes serão os dados que você utilizará para entrar no sistema da ANAC. Após, clique em **“Passo Seguinte”**.

Dados de Acesso

Email \*

Login \*

Senha \*

Confirmar a Senha \*

Passo Anterior Cancelar **Passo Seguinte**

8- Preencha com o CEP, número e complemento de seu endereço, número de telefone com o **“Tipo”**, clique em **“ + Adicionar”** e, depois, em **“Concluir”**.

ANAC - Aerodesporto (RBAC-103) Consultas Externas

Cadastrar Aerodesportista

Usuário Dados do Aerodesportista **Endereço e Contato**

Endereço

CEP \*

Bairro

Tipo de Logradouro

Nome do Logradouro

UF

Município

Número \*

Complemento \*

Telefones

Número

Tipo

+ Adicionar

Passo Anterior Cancelar **Concluir**



A CBVL receberá da ANAC seu pedido de cadastramento, e entrará em contato com as orientações para cadastro no sistema CBVL para realização da prova.

Esta prova poderá ser feita com qualquer instrutor credenciado pela CBVL, ou nos clubes, associações e Federações de voo livre afiliados a CBVL ou seus gestores e DTRs. A lista de Instrutores Credenciados CBVL pode ser acessada em:  
<https://sistema.cbvl.com.br/piloto/piloto-consulta>

E a lista de Clubes, Associações e Federações afiliadas a CBVL está disponível em:  
[www.abvl.net/federacoes/](http://www.abvl.net/federacoes/)

A aplicação das provas será **GRATUITA** para os associados em dia com a CBVL.

***A realização da prova para os não associados ou que não estão em dia com CBVL se dará mediante a contribuição de R\$100,00 (Cem Reais).***

A prova deverá ser realizada na sede da CBVL no Rio de Janeiro - RJ ou pela rede de diretorias técnicas - DTRs, espalhadas por todo país.

A lista de DTRs pode ser acessada pelo endereço: <https://www.abvl.net/diretoria/>  
O agendamento para realizar a prova na sede da CBVL deve ser feito através do email [ouvidoria@cbvl.com.br](mailto:ouvidoria@cbvl.com.br) ou Tel/WhatsApp: 21 97208-9598.

Alternativamente, a prova poderá ser feita on-line pela CAB - Comissão do Aerodesporto do Brasil - mediante a pagamento da contribuição de R\$50,00 (Cinquenta Reais).

Após aprovado, a própria CBVL enviará seus dados de volta para a ANAC, que liberará seu ***"Certificado de Aerodesportista"***.

O material de estudo/consulta para a prova da ANAC está disponível no site da CBVL em: <https://www.abvl.net/material-de-estudoconsulta-para-a-prova-da-anac/>

O cadastramento terá início apenas a partir de Janeiro de 2019, porém o link da ANAC já está ativo para testes no endereço:  
<https://sistemas.anac.gov.br/Aerodesporto103/>

Para saber mais sobre o NOVO MODELO REGULATÓRIO DO AERODESPORTO BRASILEIRO da ANAC, acesse:

<http://www.abvl.net/downloads/Novo-Modelo-Regulatorio-do-Aerodesporto-Brasileiro-da-ANAC.pdf>

Bons voos para todos.



## ATA DA ASSEMBLEIA GERAL ORDINÁRIA DA CBVL

Aos dezesseis dias do mês de dezembro do ano de dois mil e dezessete, na Sede da Confederação, sito a Av. Prefeito Mendes de Moraes, S/N, São Conrado, Rio de Janeiro RJ, atendendo a convocação por edital para realização de Assembleia Geral Ordinária, às dezenove horas em primeira convocação, não havendo quórum, foi iniciada pelas dezenove horas e trinta minutos, em segunda e última convocação foi declarada aberta a Assembleia Geral.

O presidente Francisco Santos apresentou a seguinte Ordem do Dia:

- I - Apreciar e julgar o relatório anual, as contas e o balanço da gestão financeira, apresentados pela Diretoria, com parecer do Conselho Fiscal;
- II - Aprovação do Regimento Interno da CBVL
- III - Alteração Estatutária
- IV - Assuntos Gerais.

Para o procedimento de abertura da Assembleia foi realizado preliminarmente o registro de presença dos representantes das seguintes federações:

- Enderson Mesquita - Presidente da Federação de Voo Livre do Estado do Rio de Janeiro;
- Jeison Zeferino - Presidente da Federação Paulista de Voo Livre;
- Rodolpho Cavallini- Representante da Federação Capixaba de Voo Livre;
- Milton Vilela Gonçalves - Presidente da Federação Mineira de Voo Livre;
- Fabiano de Almeida - Representante da Federação do Estado do Ceará;
- Alberto Petry - Presidente da Federação Gaúcha de Voo Livre.

Foi ainda registrada a presença dos seguintes representantes de entidades entre outros pilotos:

- Francisco Santos - Presidente da CBVL,
- Dioclécio Rosendo - Vice presidente da CBVL,
- Alexander Brasil Corrêa - Diretor Financeiro da CBVL,
- Priscila Fevereiro - Representante da Federação Paulista de Voo Livre,
- Marcelo Andrei - Representante da Liga Brasileira de Competidores de Asa Delta
- Bernardo Blanquier - Piloto fundador da ABVL,
- Vinícius Cordeiro - Presidente do Clube São Conrado de Voo de Livre,
- Rafael Saladini - Representante da Liga Brasileira de Competidores de Parapente,
- Sergio Louzada - Conselho Jurídico da CBVL;
- Lucas Machado - Diretor Técnico de Parapente da CBVL,
- Nani Nemê - Colaboradora CBVL
- Joice Martins Faria - Secretária da CBVL
- Rennis de Oliveira - Responsável pelo Sistema da CBVL



## **PRESTAÇÃO DE CONTAS**

Em ato contínuo o presidente passou a apresentar relatórios de prestação de contas da Confederação Brasileira, resumos que identificam movimentos financeiros, um a um, que houve em conta corrente.

Ressaltou que a CBVL não tem cartão de crédito, ou de débito, ou cheques ou qualquer movimentação de caixa em espécie, portanto todas as movimentações ocorreram através de débitos e créditos identificados em conta corrente, simplificando a conferência e a transparência desta gestão.

Apresentou ainda resumos de despesas por ações, como o Campeonato Mundial de Asa Delta, ENPI's e outros. Registrou também resumos de receitas, item por item, suas fontes e comprovantes.

O presidente ainda mencionou que os relatórios apresentados estarão disponíveis a cada presidente de federação, para que possam ser analisados detalhadamente.

Relatou que a prestação de contas já foi enviada ao Conselho Fiscal, que está emitindo parecer.

A prestação de contas exibida pelo presidente foi brevemente analisada, não havendo qualquer apontamento por parte dos presidentes de federações.

Foi informado que o novo sistema, que está em elaboração e implantação, irá contemplar todos os registros financeiros da CBVL, viabilizando uma plataforma de simplificação e exibição de relatórios. O Técnico que desenvolve o sistema, Rennis, presente nesta reunião, esclareceu como deverá funcionar o controle financeiro, devendo o Rennis, a pedido do representante da Liga Brasileira de Competidores de Parapente, realizar contato com o associado Washington Perucchi, membro do Conselho Técnico de Competição da CBVL, para trocarem experiências quanto aos softwares disponíveis no mercado e suas funcionalidades.

## **USO DOS RASTREADORES EM COMPETIÇÕES**

A pedido do presidente da Federação Paulista, foi abordado a questão do uso dos rastreadores (trackers) em competições pelas federações, a fim de reduzir o custo de ativação por evento hoje empregado, para um custo de ativação anual, sendo este custo rateado pelas federações.

Chico destacou que 2017 foi um ano de teste destes equipamentos, sugerindo a definição de procedimentos e processos para uso futuro nas próximas competições, ficando decidido que para o uso dos trackers nos eventos será exigida do organizador que a inscrição para o evento seja feita pelo sistema CBVL (com depósito das inscrições direto na conta dos organizadores), devendo o regulamento competitivo exigir a filiação confederativa dos pilotos participantes e a assinatura de termo de responsabilidade, com a indicação de responsável pelo recebimento, uso e devolução dos equipamentos.



## **DIVISÃO RECURSOS DA CBVL - ASA E PARAPENTE - COMPETIDORES E PILOTOS**

Em seguida, o vice-presidente Dioclécio passou a fazer a abordagem da temática sobre a proporcionalidade da aplicação de recursos por modalidades arrecadadas, mantendo o processo existente anteriormente, onde o investimento de incentivo as equipes de parapente e asa delta em competições internacionais **ocorre apenas com recursos provenientes de taxas de competições**, cada modalidade com sua receita e seu investimento, sendo estas receitas gerenciadas pela Comissão Técnica de Competições de cada modalidade.

O presidente Chico destacou que **as anuidades da CBVL são empregadas apenas na manutenção administrativa das duas modalidades**, e, que restou evidenciado, através da prestação de contas anteriormente demonstrada, que os eventos e competições realizadas pela CBVL são superavitários financeiramente, gerando caixa para incentivar as duas modalidades, tanto nas competições propriamente ditas como no apoio as Equipes Brasileiras, **sem que utilize recurso das arrecadações de não competidores**.

Dentro do mesmo tema, o Presidente da Federação Paulista de Voo Livre comunicou sobre problemas que vem sofrendo na reestruturação da entidade com a pequena participação dos pilotos de asa delta no processo e que estudavam a hipótese de separar as duas modalidades no estado.

Dioclécio Rosendo rebateu lembrando que o esporte voo livre é um só, constituído pelas duas modalidades e que quando a antiga ABVL se encontrava quebrada, sem credibilidade e sob uma péssima administração, nenhum piloto de Parapente a princípio participou do processo de reestruturação da mesma, e que nem por isso foi proposta a separação das modalidades.

Lembrou ainda que em um plenário da FAI, já foi proposta a separação das duas modalidades dentro do CIVL, e que a mesma foi negada por unanimidade pelo plenário.

## **NOVO SISTEMA DA CBVL**

Chico Santos passou a abordar a migração do sistema da CBVL para gestão de associados e suas respectivas habilitações.

Informou que o sistema acabou de ser migrado de servidor do sistema antigo para o novo, e que nesta migração alguns dados das habilitações poderão sofrer alterações e caso isso ocorra, basta o próprio piloto ou entidade, entrar em contato com a ouvidoria da CBVL ([ouvidoria@cbvl.com.br](mailto:ouvidoria@cbvl.com.br)) relatando o problema, que o mesmo será conferido com o sistema antigo e corrigido, se confirmado o erro.

Foi informado também que o formato de cobrança das anuidades será alterado para atender ao Sistema Confederativo, valorizando e fortalecendo Clubes e Federações.



## **MODELO DE GESTÃO DA CBVL**

Foi colocado em pauta então o modelo de gestão da CBVL. Se o mesmo deveria permanecer como está.

Dioclécio Rosendo informou que o atual modelo de gestão, tendo as decisões gerais tomadas pelo colegiado entre Federações/DT da CBVL e as decisões específicas tomadas por um colegiado específico, como as Comissões Técnicas de Competições, SIV e ACRO e etc., tem se apresentado como a melhor forma de gestão da entidade até então. Que as melhorias que deveriam ser feitas, como a inclusão de um plano orçamentário para o ano seguinte, entre outras, estão todas contidas no Regimento Interno recém redigido que entrará em vigor já para 2018.

## **FUTURO DOS ENPIs**

Passou a assembleia a abordar o futuro dos ENPI's, devendo este sofrer alterações a fim de haver equilíbrio econômico financeiro.

Rafael mencionou alguns modelos europeus de treinamentos oferecidos pelas confederações daqueles países, sugerindo a CBVL que analise estes modelos para adaptações a realidade nacional.

Foi apresentado na reunião da DT da CBVL que 3 regiões demonstraram interesse em sediar o evento em 2018, sendo elas: Florianópolis SC, Bahia, Pico Agudo SP e Brasília DF.

A diretoria ficou de apresentar a estas o edital para sediar o evento, ressaltando que a CBVL já levou o ENPI para praticamente todas as regiões do Brasil, facilitando a participação dos pilotos e instrutores em todo país, o que demandou de um grande investimento da entidade neste período, uma vez que o ENPI não se paga somente com as inscrições.

Ficou definido que para 2018, o evento será levado somente a locais onde os custos sejam cobertos pelo organizador pleiteante, que poderá utilizar a receita das inscrições para auxiliar nestes custos.

## **XC BRASIL CBVL**

Chico informou que em 2017 a CBVL recebeu como cortesia do piloto DURVAL HENKE, o portal de gerenciamento de voos XC Brasil, sendo que o portal está em processo de transição dos servidores e que os responsáveis pela manutenção do portal estão em treinamento para atender a todos os associados da CBVL.

Chico agradeceu mais uma vez ao piloto Durval Henke pela cortesia e relatou que, como mais um dos benefícios aos pilotos e entidades filiadas, a CBVL irá disponibilizar GRATUITAMENTE o registros de ligas (competições virtuais de XC) através do site XCBrasil, sendo uma liga GRATUITA por modalidade (asa e parapente) em cada estado.



## **CAMPEONATOS BRASILEIROS E FORMAÇÃO DAS EQUIPES**

As regras para vagas no brasileiro foram apontadas para debate, contudo o entendimento dos presentes, esta deliberação é técnica e de competência da Comissões Técnicas de cada modalidade, em consonância com as respectivas Ligas de Competidores.

Rafael Saladini relatou que a Carteira FAI precisa sofrer redução de custo para os atletas brasileiros, e que se a CBVL não conseguir a redução, que esta seja retirada a obrigatoriedade na inscrição nos eventos nacionais de parapente.

## **PROJETO DE LEI QUE REGULAMENTA A PROFISSÃO DE INSTRUTOR DE VOO LIVRE**

Foi colocado em pauta o projeto de lei apresentado pela CBVL no congresso nacional, que regulamenta a profissão de instrutor de voo livre.

Sério Louzada mencionou que o projeto prevê a regulamentação da profissão de instrutor de voo livre e determina as condições e regras para que esta profissão seja exercida com segurança e dignidade.

Informou que o projeto está em tramite bem adiantado em Brasília e que é fundamental que tenha apoio político para aprovação do mesmo.

## **VALOR DA ANUIDADE PARA 2018**

O presidente abordou então o valor da anuidade para 2018, alertando que talvez não seja o momento para sofrer reajustes devido a crise em que o país se encontra, mas solicitou a manifestação dos presentes.

Sérgio Lousada relatou que o momento é de reajuste, pois há 3 anos não houve reajuste. Dioclécio relatou que postergar, ano a ano, provocaria um reajuste em algum momento acumulado, gerando ainda mais ruídos e reclamações.

Rodolpho Cavalini mencionou que o cenário nacional está ruim e que o reajuste pode não ser o momento certo, sugerindo a avaliação sobre o pleito dos pilotos através de Federações para uma nova abordagem quanto a escalonar valores para níveis, tais como: pilotos, competidores, instrutores e pilotos de duplos, com valores progressivos, acompanhando a demanda de trabalho exigida destes à CBVL.

Marcelo Andrei, piloto presente, manifestou que deseja ver a CBVL crescer, e que não deve regredir em suas ações, devendo aumentar suas arrecadações com reajustes e ampliar as ações em prol do pilotos e eventos.

Logo após, os representantes presentes realizaram grande debate sobre a alteração de valores das contribuições Confederativas, ficando assim sugerido e aprovado por unanimidade:

- Alunos - Isentos,
- Pilotos nível I e II - R\$110,00+tx(mantendo valor atual);
- Pilotos nível III e IV - R\$150,00+tx;
- Instrutores, Duplos e Certificadores - R\$200,00+tx.



## **NOVO REGIMENTO INTERNO DA CBVL**

Passaram a abordar em seguida a apresentação do Novo Regimento Interno. Esta demanda foi apresentada em Assembleia Geral Extraordinária da Confederação Brasileira de Voo Livre (CBVL) realizada na Cidade de Baixo Guandu/ES, em 13 de abril de 2017, sendo a comissão formada para a edição do primeiro Regimento Interno da CBVL, composta por Alberto Vinícius Petry, André Durandes e Enderson Mesquita, contando com a valorosa colaboração do piloto Lucas Machado, que voluntariamente promoveu a edição dos três primeiros capítulos do Regimento Interno, que contou ainda com a participação de Thomas Milko e Dioclécio Rosendo.

Após a realização de pesquisas, análises de modelos, debates e ajustes, apresentaram o texto sugerido, compilado e revisado.

Após leitura e análise dos pontos críticos o texto apresentado foi aprovado por unanimidade pelos representantes presentes.

Atendendo a pedido de orientações jurídicas, o advogado Norberto salientou que o regimento pode ser alterado a medida da necessidade, por assembleia convocada para tal fim.

## **SEGURO SUL AMERICA PARA PILOTOS CBVL**

Logo em seguida o presidente apresentou a proposta da Sul América Seguros, a ser divulgada e ofertada aos associados através da CBVL.

Informou que uma das grandes vantagens da nova proposta, é de oferecer EXPLICITAMENTE em sua apólice a descrição “PRATICANTE DE VOO LIVRE” como ocupação principal ou detalhe da ocupação da pessoa, o que não deixa sombra de dúvidas quanto a cobertura do seguro para pessoas que praticam o voo livre.

Chico informou ainda que a seguradora ofereceu diversas opções de seguro, tendo a proposta básica o custo de R\$260 por ano para pilotos em geral e R\$410 por ano para pilotos instrutores e pilotos de voo duplo que tenham o voo livre como atividade principal.

Para estes custos as coberturas são de:

- Morte Acidental: R\$ 100.000,00
- Invalidez Parcial por Acidente: R\$ 100.000,00
- Invalidez Total por Acidente: R\$100.000,00

## **SUCESSÃO PRESIDENCIAL**

Chico Santos informou que já está a frente da entidade há 5 anos e que até então não havia tido pretendentes ao cargo.

Porém com o desenvolvimento e organização conquistada pela entidade, é chegada a hora de passar o comando para outros gestores, uma vez a que entidade agora está estável e com todos seus deveres jurídicos e fiscais em dia.

Chico informou suas expectativas quanto ao processo de sucessão presidencial,



mencionando que os representantes presentes devem se habilitar e se envolver neste processo, preferencialmente saindo destes colaboradores um novo nome.

Agradeceu mais uma vez a equipe de seu colegiado informando que sem ela a CBVL não teria alcançado o patamar que se encontra hoje, passando de 4 Federações estaduais a época em que assumiu, para 13 Federações atuais e mais de 300 clubes filiados espalhados pelo Brasil. Ressaltou também que o número de associados saltou de menos de 700 para mais e 3.000 pilotos em todo Brasil, sendo tudo isso fruto da credibilidade reconquistada pela entidade.

## **COBRANÇA DAS FEDERAÇÕES ESTADUAIS**

Foi iniciado um debate sobre o atual formato de cobrança das Federações Estaduais.

Foi levantado que praticamente todas possuem um valor semelhante e que o grande ruído gerado este ano, foi pela separação da cobrança das Federações do RJ, SP e MG, que até então tinham sua cobrança atrelada a anuidade da CBVL, porém com a nova política da CBVL de não mais receber verbas de terceiros oriundas de eventos e anuidades de clubes e Federações, esta cobrança teve que passar a ser efetuada separadamente, fato que levou os pilotos a pensar que somente agora estariam pagando a Federação Estadual, quando na verdade, esta cobrança já estava sendo praticada desde o início de 2017.

Chico lembrou que praticamente todas as Federações do país com mais de 100 pilotos, já realizam essa cobrança há anos, mesmo antes do início de sua gestão, e que ela é necessária para apoiar o ordenamento confederativo previsto em lei pelo ministério dos esportes.

Alberto Petry, informou que no RS a cobrança da Federação é efetuada pelos clubes sendo esta repassada anualmente para a Federação Gaúcha, que este vem se mostrando um bom modelo para esta gestão pois simplifica a cobrança e tornam os clubes mais próximos e alinhados com a Federação.

Ficou definido que este modelo poderá se tornar padrão já para 2019, sendo amplamente divulgado através dos canais de comunicação da CBVL em 2018.

## **SISTEMA DE RASTREAMENTO VIA SATÉLITE e TRACKERS**

A assembleia ainda discutiu a obrigatoriedade do uso de sistema de rastreamento via satélite em competições, e, os representantes presentes, por unanimidade, deliberaram por manter o uso obrigatório por tratar-se equipamento importante de segurança, mas que seria importante, devido ao volume dos equipamentos utilizados no voo livre, pleitear junto a SPOT um desconto para os pilotos que participam das competições nacionais.

Chico Santos se prontificou a fazer o pedido formalmente a SPOT.

O piloto Rafael Saladini informou sobre a importância de se ter uma campanha informativa aos pilotos, para deixar claro a diferença entre os rastreadores adquiridos pela CBVL para uso em competições (Trackers Flymaster) e os rastreadores via satélite (Spot e similares).

Chico informou que nos ENPIs já vem exercendo este trabalho de divulgação e projetou no telão o slide onde mostrou as diferenças básicas de cada equipamento, sendo estas:



#### SPOT / DeLorme / e etc...

- Equipamento de segurança pessoal do piloto
- Recebe sinais via satélite
- Envia posição via Satélite
- Funciona mesmo nos locais mais remotos (cobertura de 90% do globo terrestre)
- Intervalos de envio de 5 min
- Possibilita solicitação de socorro de EMERGÊNCIA via satélite em caso de acidente.

#### TRACKERS FLYMASTER

- Equipamento mais utilizado em competições
- Recebe sinais via satélite
- Envia posição via GSM (dados celular)
- Possui um chip que recebe sinais de TODAS as operadoras, garantindo uma excelente cobertura, porém não funciona em locais onde não há cobertura de celular.
- Intervalos de envio de 1 segundo
- Possibilita a transmissão ao vivo das provas
- Possibilita a apurações dos resultados on-line, sem a necessidade de baixar os pontos do GPS

### **ASSESSORIA DE COMUNICAÇÃO PARA CBVL**

Em ato contínuo o presidente sugeriu a discussão sobre a comunicação e a publicidade de eventos e ações da CBVL.

Rafael Saladini falou que gostaria muito de ver o voo livre nos principais meios de comunicação do país e que a imagem do esporte é perfeita para divulgação nas novas mídias.

Chico informou que diversos modelos de divulgação dos eventos já foram tentados porém sem muito sucesso, pois patrocinadores ainda tem muito receio de vincular sua imagem a esportes de risco, porém foi consenso que o voo livre atingiu hoje em dia a melhor condição em todos os tempos para que possamos conquistar esta divulgação desejada, pois tanto as novas tecnologias de transmissão ao vivo das provas como como o surgimento de novos canais de veiculação deste tipo de atividade, possibilitam hoje mais que nunca esta divulgação.

Rafael se colocou a disposição para mediar contato com meios de comunicação, a fim de buscar cobertura sobre ações e eventos da CBVL, bem como pesquisar e sugerir profissionais que prestem esse serviço dentro da realidade financeira da CBVL.

### **30 ANOS DE PARAPENTE NO BRASIL**

Chico mencionou que há exatos 30 anos era realizado o primeiro voo de Parapente no Brasil, e a exemplo do evento que marcou os 40 anos do primeiro voo de asa delta, a CBVL estará celebrando os 30 anos do Parapente nos dias 3 e 4 de Fevereiro de 2018. O evento contará com a presença dos pioneiros do esporte no país que divulgarão importantes imagens e registros deste início histórico.

Contará também com o evento TOP SENIORS de Voo Livre, que reunirá a velha guarda do esporte no Brasil.

**Av. Prefeito Mendes de Moraes S/N - São Conrado - Rio de Janeiro - RJ - Tel: (21) 3322-4176**



## ALTERAÇÕES NO ESTATUTO

Por fim, o vice presidente apresentou as alterações sugeridas para o estatuto, fazendo sua leitura, sendo analisada e debatida por todos, e, colocando em votação foi o texto consolidado e aprovado por unanimidade.

Foi informado pelo Presidente que a “marca” CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE VOO LIVRE acabara de ser formalmente resgatada, oficializada e registrada em nome do CNPJ original da antiga ABVL e que a mesma agora é de posse definitiva desta entidade.

Explicou aos presentes que a denominação havia sido registrada pelo piloto Pedro Matos no ano de 2000 e que no mesmo ano foi dado baixa no CNPJ desta antiga CBVL, porém na época não foi dada baixa no nome. Após um longo trabalho de nossa assessoria jurídica, o nome finalmente foi resgatado sendo este agora de posse exclusiva da atual CBVL, antiga ABVL.

Antes de encerrada a assembleia, atendendo a requerimento do Clube São Conrado de Voo Livre, assinada pelo seu presidente Vinícius Cordeiro, foi concedida a palavra ao seu representante, que apresentou um panorama sobre a relação entre CBVL e CSCVL na utilização compartilhada de espaços físicos como: sede da CBVL, pouso e rampa e outros, momento em que ocorreram debates e exposição de ideias.

Concluídos os debates, o presidente deu por encerrada a Assembleia Geral Ordinária, solicitando ao associado Enderson Mesquita, que serviu de secretário, que lavrasse e assinasse a presente ata. Nada mais.

Rio de Janeiro, 16 de dezembro de 2017.

---

Francisco Santos - Presidente

---

Enderson Mesquita - Secretário



## **ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE VÔO LIVRE – ABVL**

### **CAPÍTULO I - DA DENOMINAÇÃO, SEDE, DURAÇÃO E FINS**

Art. 1º - A ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE VÔO LIVRE – ABVL, CNPJ . n.º 29.455.789/0001-57, é uma associação civil sem fins lucrativos, de caráter desportivo, dirigente máxima no território nacional, dos ramos desportivos da Asa Delta e do Parapente, fundada em 6 de dezembro de 1976, com prazo indeterminado e sede própria sito à Av. Prefeito Mendes de Moraes, s/n.º, bairro de São Conrado, Rio de Janeiro, Estado do Rio de Janeiro, cep. 22.610-090, e que se regerá por este ESTATUTO e pelas normas legais pertinentes.

Art. 2º - A ABVL tem personalidade jurídica e patrimônio próprio, distinto dos de seus filiados, os quais não respondem subsidiariamente pelas obrigações por ela contraídas.

### **CAPÍTULO II - DOS OBJETIVOS**

Art.3º - São finalidades específicas da ABVL:

- a) Projetar, promover, divulgar e coordenar as atividades de Asa Delta e Parapente, como entidade dirigente máxima no país;
- b) Organizar e dirigir as competições de Asa Delta e de Parapente, em âmbito nacional e internacional, ou autorizar sua organização pelas filiadas ou quaisquer organizações;
- c) Representar o desporto nacional nas competições internacionais de Asa Delta e Parapente, junto à Federação Aeronáutica Internacional (FAI);
- d) Responder perante a Autoridade Aeronáutica, pelas atividades aerodesportivas, no que se refere à segurança e regulamentação da Asa Delta e Parapente, no território nacional e em participações no exterior;
- e) Homologar recordes e títulos nas competições de caráter nacional e pugnar pela homologação dos de âmbito internacional;
- f) Julgar e dirimir questões desportivas suscitadas entre as filiadas.

Art.4º - É vedado à ABVL ocupar-se de assuntos estranhos as suas finalidades, manifestações de caráter político ou religioso e à prática de jogos de azar.



Art. 5º- Para atingir as suas finalidades, a ABVL deverá observar os seguintes princípios e/ou procedimentos:

- (a) observar os princípios da legalidade, impessoalidade, moralidade, publicidade, economicidade e da eficiência;
- (b) Adotar práticas de gestão administrativa, necessárias e suficientes a coibir a obtenção, de forma individual ou coletiva, de benefícios ou vantagens pessoais, em decorrência da participação no respectivo processo decisório;
- (c) Observar os princípios fundamentais da contabilidade e das Normas Brasileiras de Contabilidade;
- (d) Dar publicidade, por qualquer meio eficaz, no encerramento do exercício fiscal, ao relatório de atividades e às demonstrações financeiras da entidade, incluindo-se as certidões negativas de débito junto ao INSS e ao FGTS, colocando-os à disposição para exame de qualquer cidadão;
- (e) Promover a realização de auditoria, inclusive por auditores externos independentes, se for o caso, quanto à aplicação de eventuais recursos obtidos junto a órgãos públicos; e
- (f) Prestar contas de todos os recursos e bens de origem pública recebidos, conforme determina o parágrafo único do art. 70 da Constituição Federal.

Parágrafo único - A ABVL não distribui entre os sócios ou associados, conselheiros, diretores, empregados ou doadores eventuais excedentes operacionais, brutos ou líquidos, dividendos, bonificações, participações, ou parcelas do seu patrimônio, auferidos mediante o exercício das suas atividades, e os aplica integralmente na consecução do seu objetivo social.

### **CAPÍTULO III - DOS ASSOCIADOS, SEUS DIREITOS E DEVERES**

Art. 6º - Participação do quadro social, pessoas físicas ou jurídicas, nacionais ou estrangeiras, que se propuserem, como associados, a colaborar para a consecução dos objetivos da Associação Brasileira de Vôo Livre, podendo ser assim designados:

- a) Associados Filiados – Agremiações esportivas do vôo livre (Federações, Associações e Clubes de Vôo) registradas, e cadastradas no quadro de associados da Associação Brasileira de Vôo livre, responsáveis pela gestão de sítios de vôo e pelo desenvolvimento do vôo livre no território nacional;



b) Associados Praticantes – Pessoas físicas, praticantes do vôo livre, nas modalidades asa-delta e parapente, filiados a clubes de vôo, contribuintes na execução de projetos esportivos e na realização dos objetivos da ABVL;

c) Associados Colaboradores – Pessoas físicas e jurídicas, vinculados comercialmente, ou não, ao vôo livre e participantes no processo de manutenção e desenvolvimento das atividades da ABVL;

d) Associados Beneméritos – Pessoas físicas que se destacaram por trabalhos ou ações em prol dos objetivos da ABVL

Art. 7º – A ABVL é constituída por número ilimitado de associados, os quais serão das seguintes categorias: filiados, praticantes, colaboradores e beneméritos.

Art. 8º – São associados filiados, as Entidades (Federações, Associações e Clubes de Vôo Livre) de todo o território nacional que representem praticantes de vôo livre, Asa Delta e Parapente.

Art. 9º -São condições mínimas para o estabelecimento de uma Entidade Filiada:

I- Cinco pilotos praticantes e com experiência, no mínimo equivalente ao nível III;

II- Pelo menos um instrutor credenciado pela ABVL;

III- Um Diretor Técnico – homologado pela ABVL – com conhecimentos teóricos e práticos de vôo considerados suficientes pela comissão técnica da ABVL;

IV- Um sítio de vôo, que deverá ser registrado junto à autoridade aeronáutica, com o compromisso de manutenção do local, controle e segurança de vôo . Caso seja de uso regular o mesmo local por mais de uma Entidade, deverá ser objeto de acordo entre elas.

§ 1º - Para filiação junto à ABVL são exigidos os seguintes documentos:

a) Ofício à Diretoria da ABVL, solicitando filiação;

b) Cópia autenticada do Estatuto Social e suas possíveis alterações;

c) Cópia da publicação do Estatuto Social no Diário Oficial;

d) Ata da Fundação da Entidade;

e) Ata da última Assembléia que elegeu a Diretoria;

f) Pagamento das taxas de admissão e anual estabelecidas pelo conselho para o exercício em curso;

g) Qualificação da diretoria.



§ 2º - Dentre as Entidades filiadas à ABVL, somente as Representantes Estaduais terão direito a 01 (um) voto em assembléia-geral.

§ 3º - Em caso de existência de duas ou mais Entidades Estaduais representantes do Vôo Livre em um mesmo Estado, deverá ser eleita uma das entidades, que represente a Asa Delta e o Parapente do Estado, junto à ABVL.

§ 4º - Estado que não houver uma Federação ou Associação Estadual, não terá direito a voto em assembléia geral da ABVL.

Art. 10 - A qualificação que se refere o inciso g), do Parágrafo 1º, do artigo anterior deverá conter:

- a) Cargo e nome completo dos titulares;
- b) Idade;
- c) Profissão;
- d) Estado Civil;
- e) Documento de Identidade;
- f) Residência.

Art. 11 – São Associados praticantes, as pessoas físicas, sem impedimento legal, filiados a clubes de vôo livre, que pratiquem o esporte por lazer, competitivamente ou como instrutor, que venham a contribuir na execução de projetos e na realização dos objetivos da ABVL. Não terão direito a voto em assembléia geral.

Art. 12 – Os associados, qualquer que seja sua categoria, não respondem individualmente, solidária ou subsidiariamente pelas obrigações da ABVL, nem pelos atos praticados pelo Presidente ou Diretoria Executiva.

**Parágrafo Único** – A admissão de novos associados, de qualquer categoria, se fará mediante a solicitação e apresentação da proposta de inscrição da pessoa interessada ou mediante proposta de associados filiados, que a submeterá para ser decidida pela Assembléia Geral.

Art. 13 – A Assembléia Geral poderá criar diferentes classes de contribuições ou taxas para os associados.

Art. 14 – São direitos dos associados:

- a) Participar dos eventos e atividades promovidas pela ABVL;
- b) Participar da Assembléia Geral;
- c) Requerer sua demissão do quadro social;



- d) Defender-se em Assembléia Geral caso esteja em pauta pedido de exclusão do mesmo;
- e) Propor a criação e tomar parte em comissões e grupos de trabalho, quando designados para tais funções;
- f) Promover a convocação de assembléia e reunião dos órgãos deliberativos por, no mínimo, 1/5 (um quinto) dos associados;
- g) Ter acesso, mediante pedido justificado por escrito, a informações de natureza contábil e financeira, bem como aos projetos, relatórios, prestações de contas e resultados de auditoria independente.

**Parágrafo Único** – Os direitos sociais previstos neste Estatuto são pessoais e intransferíveis.

Art. 15 – São deveres dos associados:

- a) Cumprir e fazer cumprir o estatuto social, observar e respeitar os regulamentos, deliberações e resoluções dos órgãos da ABVL;
- b) Cooperar para o desenvolvimento e difundir os objetivos e ações da ABVL;
- c) Efetuar o pagamento de taxas e contribuições previstas;
- d) Exercer os cargos para os quais forem eleitos ou nomeados.

Art. 16 – O associado que desejar desligar-se da ABVL deverá fazê-lo mediante o envio de comunicação por escrito, dirigida ao Diretor-presidente, a qual promoverá o seu desligamento e submeterá à homologação pela Assembléia Geral.

Art. 17 – Considera-se falta grave, passível de exclusão, provocar ou causar prejuízo moral ou material para a ABVL.

Art. 18 – A exclusão do associado se dará:

- a) por dissolução da pessoa jurídica;
- b) por morte do associado;
- c) por incapacidade civil não suprida;
- d) por deixar de atender aos requisitos estatutários de ingresso e permanência na entidade;
- e) por vontade própria.



§1º – A exclusão do associado se dará havendo justa causa, em procedimento que assegure direito de defesa, assim reconhecida em decisão por maioria simples da Assembléia Geral expressamente convocada para esta finalidade.

§ 2º – Nenhum associado poderá ser impedido de exercer direito ou função que lhe tenha sido legitimamente conferido, a não ser nos casos e pela forma prevista na lei ou no estatuto.

#### **CAPÍTULO IV – DO PATRIMÔNIO SOCIAL**

Art. 19 – O patrimônio da ABVL é constituído por:

- a) doações, legados, patrocínios e contribuições de associados, de pessoas físicas ou jurídicas, de direito público ou privado, nacionais ou estrangeiras;
- b) receitas provenientes da administração de bens, renda de inscrição em competições realizadas ou serviços prestados pela ABVL;
- c) subvenções e doações do Poder Público Federal, Estadual e Municipal;
- d) bens móveis e imóveis que possua ou venha a possuir.

Art. 20 - O orçamento da despesa anual da ABVL será estipulado pela Diretoria, tomando em consideração a provável receita.

Parágrafo Único - Na hipótese da ABVL vier a perder a qualificação instituída pela Lei 9.790/99, o respectivo acervo patrimonial disponível, adquirido com recursos públicos durante o período que perdurou a qualificação, será transferido a outra OSCIP que, preferencialmente, tenha o mesmo objetivo social.

#### **CAPÍTULO V - DA ESTRUTURA ORGANIZACIONAL**

Art. 21 – A estrutura organizacional da ABVL é composta dos seguintes órgãos de deliberação superior, de fiscalização, consulta e direção respectivamente:

- a) Assembléia Geral;
- b) Conselho Fiscal;
- c) Comissão Disciplinar;
- d) Tribunal de Justiça Desportiva;
- e) Presidência;
- f) Diretoria.



## **CAPÍTULO VI - DA ASSEMBLÉIA GERAL**

Art. 22 - A Assembléia Geral é o órgão de deliberação superior da ABVL, formada por todos os Associados Filiados, com poderes para deliberar sobre todas as atividades relativas ao objeto social e tomar as providências que julgar convenientes ao desenvolvimento e funcionamento da ABVL.

Parágrafo Único - Os Associados Filiados Representantes Estaduais, delegados conforme art. 9º, § 2º, em dia com o pagamento de taxas ou contribuições previstas, terão direito a 01 (um) voto em Assembléia Geral .

Art. 23 - Só poderão ser representantes das filiadas, perante a Assembléia Geral, aqueles que:

- a) Forem maiores de idade;
- b) Não estiverem sofrendo penalidades impostas pelas filiadas ou autoridade aeronáutica;
- c) Não estiverem com mandatos na Diretoria da ABVL.

Art. 24 - A Assembléia, que é o órgão soberano da ABVL, reunir-se-á:

- a) Ordinariamente, de ano em ano, no mês de dezembro;
- b) Bialmente, também no mês de dezembro, para eleger o Presidente, o Vice-Presidente e os 3 (três) Membros do Conselho Fiscal.
- c) Extraordinariamente, quando convocada pelo Diretor-presidente, por iniciativa própria ou a requerimento do Conselho Fiscal, ou por, no mínimo, 1/5 (um quinto) dos associados filiados representantes estaduais, no gozo de seus direitos estatutários.

§ 1º - A Assembléia Geral Extraordinária, a requerimento do Conselho fiscal ou das filiadas, deverá ser realizada dentro de 30 (trinta) dias, a contar da data da entrega do requerimento na secretaria.

§ 2º - Os Associados serão convocados mediante o envio de carta registrada com A.R., e-mail, notificação ou Edital a ser afixado na sede da Associação, com antecedência mínima de 10 (dez) dias, onde constará a “ordem do dia”, local, data e hora da realização da Assembléia.



Art. 25 - A Assembléia Geral só se constituirá para funcionar em primeira convocação, quando presente a maioria das filiadas que a compõe.

Parágrafo Único - Não havendo maioria, a mesma será realizada em segunda e última convocação, meia hora após, com qualquer número.

Art. 26 - As deliberações da Assembléia Geral serão tomadas por maioria simples de votos das filiadas representantes estaduais, devendo ter sua ata lavrada, com lista de presença assinada pelos presentes.

Art. 27 -Compete à Assembléia Geral:

- a) Aprovar a reforma do Estatuto da ABVL;
- b) Eleger e empossar, bienalmente, o Presidente, o Vice-Presidente e os membros do Conselho fiscal;
- c) Fixar orientação geral e aprovar o plano anual de atividades da ABVL;
- d) Apreciar e julgar o relatório anual, as contas e o balanço da gestão financeira, apresentados pela Diretoria, com parecer do Conselho Fiscal;
- e) Conferir, em votação secreta, o título de associado benemérito da ABVL àqueles que tenham prestado serviços de excepcional relevância ao Vôo Livre Nacional;
- f) Destituir os membros da Diretoria Executiva e dos Conselhos Fiscal;
- g) Deliberar sobre a dissolução, fusão ou incorporação da ABVL;
- h) Deliberar sobre os casos omissos não previstos neste Estatuto e dos Regulamentos técnicos da ABVL;
- i) Deliberar somente sobre assuntos constantes na “Ordem do dia” de sua convocação;
- j) Deliberar sobre entrada e saída de Associado, ressalvado o direito do Associado de requerer a própria demissão dos quadros associativos;
- k) Aprovar o Regimento Interno.

Parágrafo único - Para as deliberações a que se referem os itens (a), (f) e (g) acima é exigida deliberação da Assembléia especialmente convocada para este fim, sendo competência exclusiva da Assembléia Geral deliberar sobre os critérios de eleição dos administradores.



Art. 28 - As Assembléias Gerais, Ordinárias e Extraordinárias, serão presididas pelo Presidente da ABVL, assistido por um secretário de sua livre escolha, com exceção daquelas que forem julgadas as contas de sua gestão ou naquelas que tiver interesse direto.

Parágrafo Único – O Presidente, respeitada a exceção prevista no caput, terá voto de desempate.

Art. 29 – A Assembléia Geral poderá instituir remuneração para os membros da Diretoria Executiva que atuem efetivamente na gestão executiva e para aqueles que a ela prestam serviços específicos, respeitados, em ambos os casos, os valores praticados pelo mercado.

## **CAPÍTULO VII - DO CONSELHO FISCAL**

Art. 30 - Compõe-se o Conselho Fiscal de 3 (três) Membros efetivos, eleitos pela Assembléia Geral, com mandato de 2 (dois) anos, podendo ser reeleitos sem limitação de vezes, os quais não poderão ocupar simultaneamente outro cargo nos órgãos de administração, bem como não poderão receber qualquer remuneração.

Art. 31 – Compete ao Conselho Fiscal examinar e emitir pareceres sobre prestação de contas e balanço anual da ABVL, para que possam ser apresentados à Assembléia Geral Ordinária, de acordo com as exigências da Lei nº 9.790/99.

Art. 32 – O Conselho Fiscal reunir-se-á anualmente, por convocação da Diretoria Executiva e terá competência para opinar sobre os relatórios de desempenho financeiro e contábil, e sobre as operações patrimoniais realizadas, emitindo pareceres anuais para a Assembléia Geral.

Parágrafo Único - O Conselho Fiscal se reunirá ordinariamente 01(uma) vez por ano e, extraordinariamente, sempre que necessário.

## **CAPÍTULO VIII - DA COMISSÃO DISCIPLINAR**

Art. 33 - A Comissão disciplinar será composta por 3 (três) Membros efetivos e 3 (três) substitutos, nomeados pela Diretoria da ABVL e com as atribuições constantes na legislação vigente.

§ 1º- A comissão somente poderá funcionar com a presença de 3 (três) membros.

§ 2º- As decisões da Comissão Disciplinar serão tomadas por maioria de votos.



§ 3º- Junto à Comissão Disciplinar, atuará um procurador nomeado pelo Presidente da ABVL.

## **CAPÍTULO IX - DO TRIBUNAL DE JUSTIÇA DESPORTIVA**

Art. 34 - O Tribunal de Justiça Desportiva terá constituição, atribuições e funcionamento na forma da legislação vigente.

§ 1º- O TJD somente poderá funcionar com a maioria de seus auditores.

§ 2º- Junto ao TJD atuarão até 2 (dois) Procuradores, nomeados pelo Presidente da ABVL.

Art. 35 - O TJD reunir-se-á ordinariamente, quando de sua nomeação, bianualmente, para a eleição de seu Presidente e Vice-Presidente.

§ 1º-As demais reuniões serão de caráter extraordinário e verificar-se-ão sempre que for necessário;

§ 2º- O juiz efetivo que deixar de comparecer, sem justa causa, as três reuniões consecutivas ou seis alternadas, perderá o mandato.

## **CAPÍTULO X - DA PRESIDÊNCIA E DA DIRETORIA**

Art. 36 - Compõem a Diretoria da ABVL, com poder executivo:

- I- O Presidente;
- II- O Vice-Presidente;
- III- O Diretor Financeiro;
- IV- O Diretor Secretário;
- V- O Diretor Técnico modalidade Asa Delta;
- VI- O Diretor Técnico modalidade Parapente;
- VII- O Diretor Social.

§ 1º- Somente cidadãos maiores de 21 anos e brasileiros podem integrar a Diretoria da ABVL.

§ 2º- Os cargos de Diretor-presidente e vice-presidente somente podem ser ocupados por pessoas que tenham as condições previstas no § anterior, que pratiquem, ou tenham praticado o vôo livre, em caráter competitivo e que não estejam com mandato em diretoria de filiadas representantes estaduais.



§ 3º- A Presidência da ABVL, eleita pela Assembléia Geral, terá um mandato de 2 (dois) anos, compreendendo o período bienal de 1º de Janeiro a 31 de dezembro, podendo ser reeleitos, sem limitação de vezes.

§ 4º- Em caso de renúncia ou impedimento definitivo do Presidente, assumirá a presidência o Vice- Presidente para complementação do mandato.

§ 5º- Se houver vacância dos cargos de Presidente e Vice- Presidente, assumirá o Diretor Financeiro, para convocar a Assembléia Eletiva, que deverá realizar-se no prazo máximo de 30 dias, para preenchimento dos referidos cargos, salvo se restarem menos de 6 (seis) meses para o término do mandato, quando permanecerá na presidência até o final.

Art. 37 - Compete, coletivamente, à Diretoria:

§ 1º- Administrar a Associação Brasileira de Vôo Livre, procurando realizar os seus objetivos, para isso praticando todos os atos provenientes das atribuições que este Estatuto lhe confere.

§ 2º- Cumprir as resoluções emanadas pela autoridade aeronáutica e Federação Aeronáutica Internacional.

§ 3º- Diligenciar junto aos Filiados o fiel cumprimento deste estatuto.

Art. 38 - Compete ao Presidente:

§ 1º- Representar a Associação Brasileira de Vôo Livre perante autoridades do País, inclusive em Juízo e nas relações com terceiros.

§ 2º- Nomear para a Diretoria da ABVL, o Secretário, o Diretor Financeiro, o Diretor Social, o Diretor Técnico modalidade Asa Delta e Diretor Técnico modalidade Parapente, podendo destituí-los a qualquer tempo.

§ 3º- Despachar com Diretores, assinar a correspondência importante da Associação e, conjuntamente com o Diretor Financeiro, assinar ordens de pagamento, cheques, valores e quaisquer outros documentos que envolvam responsabilidade financeira para a ABVL.

§ 4º- Constituir mandatários nos casos indicados.

§ 5º- Presidir as sessões da Diretoria, e convocar assembléia geral.

§ 6º- Dar soluções aos casos urgentes não previstos no Estatuto "Ad referendum" da Diretoria.



§ 7º- Executar todas as resoluções em Assembléia Gerais Ordinárias ou Extraordinárias.

§ 8º- Rubricar os livros de uso da ABVL.

§ 9º- Usar dos poderes que lhe são atribuídos neste Estatuto.

§ 10- Apresentar à Assembléia, nas sessões ordinárias, detalhado relatório de sua gestão e prestar contas de seus atos.

§ 11- Prestar aos membros do Conselho Fiscal e dar todas as informações solicitadas facilitando-lhe o desempenho das funções.

§ 12- Responder a indagações dos Filiados representantes estaduais, em prazo não superior a 15 dias, mediante troca de ofício em nível de Diretoria.

Art. 39 - Compete ao Vice- Presidente:

§ 1º- Substituir o Presidente e qualquer um dos Diretores em seus impedimentos temporários e auxiliar o Presidente no desempenho de suas atribuições.

§ 2º- Presidir as reuniões da Diretoria, para as quais for designado pelo Presidente.

§ 3º- Manter-se informado e participar das decisões da Diretoria, a fim de, em caso de necessidade, assumir temporariamente o exercício da Presidência.

Art. 40 - Compete ao Diretor Secretário:

§ 1º- Dirigir a Secretaria nos serviços gerais e administrar a sede e bens materiais da ABVL.

§ 2º- Tratar de toda a correspondência da ABVL, assinando as de caráter urgente.

§ 3º- Secretariar as reuniões de Diretoria e lavrar as atas.

§ 4º- Administrar e dirigir os empregados da ABVL.

Art. 41 - Compete ao Diretor Financeiro:

§ 1º- Arrecadar, mediante recibos, as taxas e contribuições devidas pelos associados, fixadas pela Assembléia Geral.

§ 2º- Assinar, com Presidente, os cheques e documentos que se refiram a despesas ou investimentos.

§ 3º- Efetuar o pagamento de despesas autorizadas.



§ 4º - Escriturar ou fazer escriturar os livros fiscais e contábeis da ABVL e elaborar seu plano de contas.

§ 5º - Representar a ABVL junto aos Bancos, sempre em conjunto com o Presidente, podendo assinar cheques, ordens de pagamento e transferências, abrir e encerrar contas, solicitar extratos de contas e saldos, endossar cheques, mandar protestar cheques e títulos de qualquer espécie emitidos a favor da ABVL e praticar todos os atos, visando a garantia do patrimônio e estabilidade financeira da ABVL.

Art. 42 - Compete ao Diretor Social supervisionar todas as atividades sociais da ABVL, programar e realizar os eventos de natureza social, adotando as medidas necessárias à sua execução.

## **CAPÍTULO XI - DAS COMISSÕES TÉCNICAS**

Art. 43 - Como órgãos de cooperação da Diretoria, funcionarão duas Comissões Técnicas, relativamente a Asa Delta e ao Parapente, cada uma composta de 5 (cinco) membros nomeados pelo Presidente da ABVL, dentre pilotos de cada modalidade.

§ 1º - O Presidente da ABVL presidirá ambas as Comissões, com direito a voto em caso de empate.

§ 2º - As atribuições das Comissões Técnicas serão estabelecidas em respectivos Regimentos a serem aprovados pela Diretoria.

## **CAPÍTULO XII - DAS COMPETIÇÕES, COMPETIDORES E EQUIPE BRASILEIRA**

Art. 44 - É exclusiva prerrogativa da ABVL, no território nacional, a organização, realização, pedido de homologação e supervisão das competições do Código Desportivo do CIVL, da Federação da Aeronáutica Internacional – FAI e do Campeonato Brasileiro de Vôo Livre, asa-delta e parapente.

Parágrafo Único – A prerrogativa de que trata o artigo acima pode ser delegada a Entidades filiadas ou quaisquer organizações.



Art. 45 - São considerados pilotos competidores, aptos a participarem de provas, torneios ou competições, associados que satisfaçam os seguintes requisitos:

I- Seja maior de idade.

II- Ser portador da Carteira de Piloto Desportivo expedida pela ABVL.

III- Estar em dia com as obrigações para com o seu Clube de Vôo.

IV- Não estar sofrendo punição da autoridade aeronáutica ou entidade esportiva .

Art. 46 - A Equipe Brasileira se constituirá de atletas competidores registrados na ABVL , associados das Filiadas, que satisfaçam ao previsto no artigo anterior; que estejam selecionados pelas normas e critérios estabelecidos pelas Comissões Técnicas de cada modalidade, asa-delta e parapente, para a formação da Equipe Brasileira; e que participem, quando convocados, de uma seletiva que poderá ser realizada, sob a direção do Diretor Técnico da ABVL, quando serão avaliados os seguintes requisitos: espírito de equipe, disciplina e condições atléticas.

Art. 47 - Os associados das Filiadas que transgredirem os regulamentos de vôo da autoridade aeronáutica estarão sujeitos a punições, aplicadas pela própria Filiação e pela autoridade aeronáutica.

Parágrafo Único - As Filiadas não respondem solidariamente pelas transgressões individuais dos seus associados.

Art.48 - A penalidade de caráter administrativo, aplicada aos membros das Filiadas, produzem os seguintes efeitos:

a) Advertência por escrito;

b) Suspensão do certificado de piloto desportivo;

c) Exclusão de campeonatos ou torneios, por período especificado;

d) Perda do certificado de piloto desportivo.

Art.49 - Serão competentes para aplicar penalidades aos associados individuais:

a) A Diretoria da Filiação à qual pertence o associado;

b) A Autoridade Aeronáutica

### **CAPÍTULO XIII - DA PRESTAÇÃO DE CONTAS**

Art. 50 – A prestação de contas da ABVL observará:

I – os princípios fundamentais da Contabilidade e as Normas Brasileiras de Contabilidade;



II – a publicidade, por qualquer meio eficaz, no encerramento do exercício fiscal, do relatório de atividades e das demonstrações financeiras da entidade;

III – a realização de auditoria, inclusive por auditores externos independentes se for o caso, da aplicação de eventuais recursos objeto de eventual Termo de Parceria;

IV – a prestação de contas de todos os recursos e bens de origem pública recebidos será feita conforme determina o parágrafo único do Art. 70 da Constituição Federal.

#### **CAPÍTULO XIV - DO EXERCÍCIO SOCIAL E DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS**

Art. 51 – O exercício social terá início em 1º de janeiro e encerrar-se-á em 31 de dezembro de cada ano.

Art. 52 – Ao fim de cada exercício, será levantado o Balanço Geral, elaboradas as demonstrações financeiras referentes às importâncias despendidas pela ABVL no decorrer do exercício, a serem submetidos pela Presidência à apreciação do Conselho Fiscal, e posteriormente, a todos os Associados da ABVL, em Assembléia Geral Ordinária.

Art. 53 – As receitas e despesas da ABVL deverão estar escrituradas em livros revestidos das formalidades que assegurem a respectiva exatidão.

Art. 54 - Os documentos que comprovem a origem de receitas e a efetivação de despesas da ABVL, bem como a realização de quaisquer outros atos que modifiquem a situação patrimonial, deverão ser conservados em boa ordem, pelo prazo mínimo de 5 (cinco) anos, contado da data de emissão.

#### **CAPÍTULO XV - DISPOSIÇÕES GERAIS**

Art. 55 - Este Estatuto, que reforma os anteriores e o original da Fundação da ABVL, publicado no D.L. n.º 476 do RJ, em 06/06/76 é a lei Orgânica da Associação Brasileira de Vôo Livre, à qual todos os filiados estarão sujeitos, e entrará em vigor após sua aprovação pelos órgãos competentes e registro no Cartório de Registro de Pessoas Jurídicas, só podendo ser alterado na forma da Lei ou nas hipóteses aqui previstas.

Art. 56 - A ABVL só poderá ser dissolvida em Assembléia Geral por decisão de, no mínimo, 2/3 de votos e com a presença de, no mínimo, 2/3 dos seus membros filiados com direito a voto e quites com os cofres da ABVL.



Art. 57 – Em caso de dissolução da ABVL, os Associados deliberarão sobre o destino do remanescente de seu patrimônio líquido, a ser incorporado ao de outra entidade de fins análogos, atendendo-se ao que determina a Lei nº 9.790/99.

§ 1º - Caso não exista entidade que atenda as condições previstas no **caput** deste Artigo, o remanescente do patrimônio líquido da ABVL será destinado, por deliberação dos Associados para instituição municipal ou estadual de fins idênticos ou semelhantes. §

2º - Não existindo no município da sede da ABVL ou no Estado do Rio de Janeiro instituição nas condições indicadas no parágrafo 1º acima, o que remanescer do seu patrimônio será destinado à Fazenda do Estado ou à Fazenda Federal.

Art. 58 – Os membros da Diretoria Executiva e do Conselho Fiscal terão os seus respectivos mandatos prorrogados até a posse de seus sucessores.

Art. 59 – Aos casos omissos ou duvidosos aplicar-se-ão as disposições legais vigentes.

Art. 60 - Os associados elegem o foro da comarca do Rio de Janeiro, Estado do Rio de Janeiro, com renúncia a qualquer outro, por mais privilegiado que seja, para dirimir quaisquer dúvidas oriundas do presente Estatuto.

Rio de Janeiro, 13 de dezembro de 2008.

## Assembleia Geral Extraordinária da Confederação de Voo Livre do Brasil

AGE DE 14-042017

### Consolidação do Estatuto Social

#### CAPÍTULO I - DA DENOMINAÇÃO, SEDE, DURAÇÃO E FINS

Art. 1º - A CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE VOO LIVRE, designada pela sigla CBVL, filiada à Federação Aeronáutica Internacional (FAI), ao Comitê Olímpico Brasileiro (COB), é uma Associação Civil sem fins lucrativos, de caráter desportivo, sendo a mais antiga dirigente máxima em funcionamento no território nacional dos ramos desportivos da Asa Delta e Parapente, fundada em 6 de dezembro de 1976 sob a denominação social de Associação Brasileira de Voo Livre, foi transformada em Confederação de Voo Livre do Brasil aos 15 dias do mês de dezembro de 2014, e, aos 14 dias do mês de abril de 2017, passou a utilizar a denominação acima (CBVL). Crida por prazo indeterminado, inscrita no CNPJ sob o n.º 29.455.789/0001-57, tem sede própria na Av. Prefeito Mendes de Moraes, s/n.º, bairro de São Conrado, Rio de Janeiro, Estado do Rio de Janeiro, cep. 22.610-090, e se regerá por este ESTATUTO e pelas normas legais pertinentes.

Art. 2º - A CBVL tem personalidade jurídica e patrimônio próprio, distinto dos de seus filiados, os quais não respondem subsidiariamente pelas obrigações por ela contraídas.

#### CAPÍTULO II - DOS OBJETIVOS

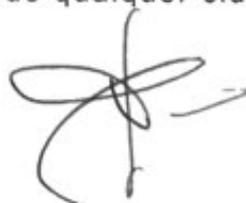
Art.3º - São finalidades específicas da CBVL:

- a) Projetar, promover, regulamentar, divulgar e coordenar as atividades de Asa Delta e Parapente, como entidade dirigente máxima no país;
- b) Organizar e dirigir as competições de Asa Delta e de Parapente, em âmbito nacional e internacional, ou autorizar sua organização pelas filiadas ou quaisquer organizações;
- c) Representar o desporto nacional nas competições internacionais de Asa Delta e Parapente, junto à Federação Aeronáutica Internacional (FAI);
- d) Responder perante a Autoridade Aeronáutica, pelas atividades aerodesportivas, no que se refere à segurança e regulamentação da Asa Delta e Parapente, no território nacional e em participações no exterior;
- e) Homologar recordes e títulos nas competições de caráter nacional e pugnar pela homologação dos de âmbito internacional;
- f) Julgar e dirimir questões desportivas suscitadas entre as filiadas.

Art.4º - É vedado à CBVL ocupar-se de assuntos estranhos as suas finalidades, manifestações de caráter político ou religioso e à prática de jogos de azar.

Art. 5º- Para atingir as suas finalidades, a CBVL deverá observar os seguintes princípios e/ou procedimentos:

- a) observar os princípios da legalidade, impessoalidade, moralidade, publicidade, economicidade e da eficiência;
- b) Adotar práticas de gestão administrativa, necessárias e suficientes a coibir a obtenção, de forma individual ou coletiva, de benefícios ou vantagens pessoais, em decorrência da participação no respectivo processo decisório;
- c) Observar os princípios fundamentais da contabilidade e das Normas Brasileiras de Contabilidade;
- d) Dar publicidade, pela rede mundial de computadores, ou por qualquer meio eficaz, no encerramento do exercício fiscal, ao relatório de atividades e às demonstrações financeiras da entidade, incluindo-se as certidões negativas de débito junto ao INSS e ao FGTS, colocados à disposição para exame de qualquer cidadão;



e) Promover a realização de auditoria, inclusive por auditores externos independentes, se for o caso, quanto à aplicação de eventuais recursos obtidos junto a órgãos públicos; e

f) Prestar contas de todos os recursos e bens de origem pública recebidos, conforme determina o parágrafo único do art. 70 da Constituição Federal.

Parágrafo único - A CBVL não distribui entre os sócios ou associados, conselheiros, diretores, empregados ou doadores eventuais excedentes operacionais, brutos ou líquidos, dividendos, bonificações, participações, ou parcelas do seu patrimônio auferidos mediante o exercício das suas atividades, e seus recursos são integralmente aplicados na manutenção e desenvolvimento de seus objetivos sociais.

### CAPÍTULO III - DOS ASSOCIADOS, SEUS DIREITOS E DEVERES

Art. 6º - Participarão do quadro social, pessoas físicas ou jurídicas, nacionais ou estrangeiras, que se propuserem, como associados, a colaborar para a consecução dos objetivos da Associação Brasileira de Voo Livre, podendo ser assim designados:

a) Associados Filiados - Agremiações esportivas do voo livre (Federações, Associações e Clubes de Voo) registradas, e cadastradas no quadro de associados da Associação Brasileira de Voo livre, responsáveis pela gestão de sítios de voo e pelo desenvolvimento do voo livre no território nacional;

b) Associados Praticantes - Pessoas físicas, praticantes do voo livre, nas modalidades asa-delta e parapente, filiados a clubes de voo, contribuintes na execução de projetos esportivos e na realização dos objetivos da CBVL;

c) Associados Colaboradores - Pessoas físicas e jurídicas, vinculados comercialmente, ou não, ao voo livre e participantes no processo de manutenção e desenvolvimento das atividades da CBVL;

d) Associados Beneméritos - Pessoas físicas que se destacaram por trabalhos ou ações em prol dos objetivos da CBVL.

Art. 7º - A CBVL é constituída por número ilimitado de associados, os quais serão das seguintes categorias: filiados, praticantes, colaboradores e beneméritos.

Art. 8º - São associados filiados, as Entidades (Federações, Associações e Clubes de Voo Livre) de todo o território nacional que representem praticantes de voo livre, Asa Delta e Parapente.

Art. 9º - São condições mínimas para o estabelecimento de uma Entidade Filiada:

I- Cinco pilotos praticantes e com experiência, no mínimo equivalente ao nível III;

II- Pelo menos um instrutor credenciado pela CBVL;

III- Um Diretor Técnico - homologado pela CBVL - com conhecimentos teóricos e práticos de voo considerados suficientes pela comissão técnica da CBVL;

IV- Um sítio de voo, que deverá ser registrado junto à autoridade aeronáutica, com o compromisso de manutenção do local, controle e segurança de voo. Caso seja de uso regular o mesmo local por mais de uma Entidade, deverá ser objeto de acordo entre elas. Não havendo acordo, a CBVL estabelecerá as regras de utilização do sítio

§ 1º - Para filiação junto à CBVL são exigidos os seguintes documentos:

a) Ofício à Diretoria da CBVL, solicitando filiação;

b) Cópia autenticada do Estatuto Social e suas possíveis alterações;

c) Cópia da publicação do Estatuto Social no Diário Oficial;

d) Ata da Fundação da Entidade;

e) Ata da última Assembleia que elegeu a Diretoria;

f) Pagamento das taxas de admissão e anual estabelecidas pelo conselho para o exercício em curso;

g) Qualificação da diretoria.

§ 2º - Dentre as Entidades filiadas à CBVL, somente as Representantes Estaduais terão direito a 01 (um) voto em assembleia-geral.

§ 3º - Em caso de existência de duas ou mais Entidades Estaduais representantes do Voo Livre em um mesmo Estado, deverá ser eleita uma das entidades, que represente a Asa Delta e o Parapente do Estado, junto à CBVL.

§ 4º - Estado que não houver uma Federação ou Associação Estadual, não terá direito a voto em assembleia geral da CBVL.

Art. 10 - A qualificação que se refere o inciso g), do Parágrafo 1º, do artigo anterior deverá conter:

- a) Cargo e nome completo dos titulares;
- b) Idade;
- c) Profissão;
- d) Estado Civil;
- e) Documento de Identidade;
- f) Residência.

Art. 11 - São Associados praticantes, as pessoas físicas, sem impedimento legal, filiados a clubes de voo livre, que pratiquem o esporte por lazer, competitivamente ou como instrutor, que venham a contribuir na execução de projetos e na realização dos objetivos da CBVL. Não terão direito a voto em assembleia geral.

Art. 12 - Os associados, qualquer que seja sua categoria, não respondem individualmente, solidária ou subsidiariamente pelas obrigações da CBVL, nem pelos atos praticados pelo Presidente ou Diretoria Executiva.

Parágrafo Único - A admissão de novos associados se fará mediante a solicitação e apresentação da proposta de inscrição da pessoa interessada ou mediante proposta de associados filiados.

Art. 13 - A Assembleia Geral poderá criar diferentes classes de contribuições ou taxas para os associados.

Art. 14 - São direitos dos associados:

- a) Participar dos eventos e atividades promovidas pela CBVL;
- b) Participar da Assembleia Geral;
- c) Requerer sua demissão do quadro social;
- d) Defender-se em Assembleia Geral caso esteja em pauta pedido de exclusão do mesmo;
- e) Propor a criação e tomar parte em comissões e grupos de trabalho, quando designados para tais funções;
- f) Promover a convocação de assembleia e reunião dos órgãos deliberativos por, no mínimo, 1/5 (um quinto) dos associados;
- g) Ter acesso, mediante pedido por escrito, a documentos e informações relativas à prestação de contas (de natureza contábil, financeira e eleitoral) bem como aos projetos, relatórios, e auditoria independente e àqueles relacionados à gestão, os quais serão publicados na íntegra no sítio eletrônico da CBVL.
- h) A participação, como representante da categoria dos atletas, junto aos órgãos e conselhos técnicos incumbidos da aprovação de regulamentos das competições, bem como no colegiado de direção e na eleição para os cargos da Entidade.

Parágrafo Único - Os direitos sociais previstos neste Estatuto são pessoais e intransferíveis.

Art. 15 - São deveres dos associados:

- a) Cumprir e fazer cumprir o estatuto social, observar e respeitar os regulamentos, regimentos, códigos, deliberações e resoluções dos órgãos da CBVL;
- b) Cooperar para o desenvolvimento e difundir os objetivos e ações da CBVL;
- c) Efetuar o pagamento de taxas e contribuições previstas;
- d) Exercer os cargos para os quais forem eleitos ou nomeados.

Art. 16 - O associado que desejar desligar-se da CBVL deverá fazê-lo mediante o envio de comunicação por escrito, dirigida ao Diretor-presidente, a qual promoverá o seu desligamento.

Art. 17 - Considera-se falta grave, passível de exclusão, provocar ou causar prejuízo moral ou material para a CBVL.

Art. 18 - A exclusão do associado se dará:

- a) por dissolução da pessoa jurídica;
- b) por morte do associado;
- c) por incapacidade civil não suprida;



d) por deixar de atender aos requisitos estatutários de ingresso e permanência na entidade;

e) por vontade própria.

§1º - A exclusão do associado se dará havendo justa causa, em procedimento que assegure direito de defesa, assim reconhecida em decisão por maioria simples da Assembleia Geral expressamente convocada para esta finalidade.

§ 2º - Nenhum associado poderá ser impedido de exercer direito ou função que lhe tenha sido legitimamente conferido, a não ser nos casos e pela forma prevista na lei, no regimento e no estatuto.

#### **CAPÍTULO IV - DO PATRIMÔNIO SOCIAL**

Art. 19 - O patrimônio da CBVL é constituído por:

- a) doações, legados, patrocínios e contribuições de associados, de pessoas físicas ou jurídicas, de direito público ou privado, nacionais ou estrangeiras;
- b) receitas provenientes da administração de bens, renda de inscrição em competições realizadas ou serviços prestados pela CBVL;
- c) subvenções e doações do Poder Público Federal, Estadual e Municipal;
- d) bens móveis e imóveis que possua ou venha a possuir.

Art. 20 - O orçamento da despesa anual da CBVL será estipulado pela Diretoria, tomando em consideração a provável receita.

Parágrafo Único - Na hipótese da CBVL vier a perder a qualificação instituída pela Lei 9.790/99, o respectivo acervo patrimonial disponível, adquirido com recursos públicos durante o período que perdurou a qualificação, será transferido a outra OSCIP que, preferencialmente, tenha o mesmo objetivo social.

#### **CAPÍTULO V - DA ESTRUTURA ORGANIZACIONAL**

Art. 21 - A estrutura organizacional da CBVL é composta dos seguintes órgãos de deliberação superior, de fiscalização, consulta e direção respectivamente:

- a) Assembleia Geral;
- b) Conselho Fiscal;
- c) Comissão Disciplinar;
- d) Tribunal de Justiça Desportiva;
- e) Presidência;
- f) Diretoria.

#### **CAPÍTULO VI - DA ASSEMBLÉIA GERAL**

Art. 22 - A Assembleia Geral é o órgão de deliberação superior da CBVL, formada por todos os Associados Filiados, com poderes para deliberar sobre todas as atividades relativas ao objeto social e tomar as providências que julgar convenientes ao desenvolvimento e funcionamento da CBVL.

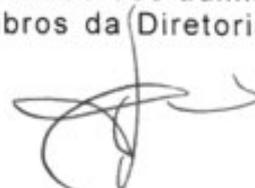
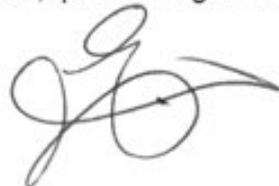
§ 1º - Os Associados Filiados Representantes Estaduais, delegados conforme art. 9º, § 2º, e 1 (um) representante dos atletas, desde que em dia com o pagamento das taxas e/ou contribuições previstas, terão direito a 01 (um) voto em Assembleia Geral  
Parágrafo Único: O representante dos atletas será escolhido pela forma estabelecida no Regimento interno.

Art. 23 - Só poderão ser representantes das filiadas, perante a Assembleia Geral, aqueles que:

- a) Forem maiores de idade;
- b) Não estiverem sofrendo penalidades impostas pelas filiadas ou autoridade aeronáutica;
- c) Não estiverem com mandatos na Diretoria da CBVL.

Art. 24 - A Assembleia, que é o órgão soberano da CBVL, reunir-se-á:

- a) Ordinariamente, de ano em ano, no mês de dezembro;
- b) A cada três anos, no último trimestre do mandato em curso dos administradores da CBVL, por votação secreta, para eleger os novos membros da Diretoria (Presidente,



o Vice- Presidente e os Membros do Conselho Fiscal), cujo mandado iniciar-se-á em 1 de janeiro do ano seguinte, e que assumirão suas funções independentemente de cerimônia de posse, podendo haver aclamação quando houver somente uma chapa, devendo haver alternância dos cargos efetivos do Conselho de Direção e sendo vedada mais de uma reeleição sucessiva, sendo vedada à eleição do cônjuge e parentes consanguíneos ou afins, até o 2 (segundo) grau ou por afinidade do presidente ou dirigente máximo da CBVL.

c) Extraordinariamente, quando convocada pelo Diretor-presidente, por iniciativa própria ou a requerimento do Conselho Fiscal, ou por, no mínimo, 1/5 (um quinto) dos associados filiados representantes estaduais, no gozo de seus direitos estatutários.

§ 1º - A Assembleia Geral Extraordinária, a requerimento do Conselho fiscal ou das filiadas, deverá ser realizada dentro de 30 (trinta) dias, a contar da data da entrega do requerimento na secretaria.

§ 2º - Os Associados serão convocados mediante o envio de carta registrada com A.R., e-mail, notificação ou Edital a ser afixado na sede da Associação, com antecedência mínima de 10 (dez) dias, onde constará a "ordem do dia", local, data e hora da realização da Assembleia.

Art. 25 - A Assembleia Geral só se constituirá para funcionar em primeira convocação, quando presente a maioria das filiadas que a compõe.

Parágrafo Único - Não havendo maioria, a mesma será realizada em segunda e última convocação, meia hora após, com qualquer número.

Art. 26 - As deliberações da Assembleia Geral serão tomadas por maioria simples de votos das filiadas representantes estaduais, devendo ter sua ata lavrada, com lista de presença assinada pelos presentes.

Art. 27 - Compete à Assembleia Geral:

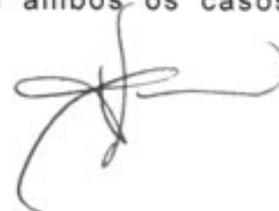
- a) Aprovar a reforma do Estatuto da CBVL;
- b) Eleger e empossar, a cada três anos, o Presidente, o Vice-Presidente e os membros do Conselho fiscal;
- c) Fixar orientação geral e aprovar o plano anual de atividades da CBVL;
- d) Apreciar e julgar o relatório anual, as contas e o balanço da gestão financeira, apresentados pela Diretoria, com parecer do Conselho Fiscal, após aprovados pelo Conselho de Direção.
- e) Conferir, em votação secreta, o título de associado benemérito da CBVL àqueles que tenham prestado serviços de excepcional relevância ao Voo Livre Nacional;
- f) Destituir os membros da Diretoria Executiva e dos Conselhos Fiscal;
- g) Deliberar sobre a dissolução, fusão ou incorporação da CBVL;
- h) Deliberar sobre os casos omissos não previstos neste Estatuto e dos Regulamentos técnicos da CBVL;
- i) Deliberar somente sobre assuntos constantes na "Ordem do dia" de sua convocação;
- j) Deliberar sobre a exclusão de Associado, ressalvado o direito do Associado de requerer a própria demissão dos quadros associativos;
- k) Aprovar o Regimento Interno.

Parágrafo único - Para as deliberações a que se referem os itens (a), (f) e (g) acima é exigida deliberação da Assembleia especialmente convocada para este fim, sendo competência exclusiva da Assembleia Geral deliberar sobre os critérios de eleição dos administradores, observado o quórum previsto no art. 25 caput e parágrafo único.

Art. 28 - As Assembleias Gerais, Ordinárias e Extraordinárias, serão presididas pelo Presidente da CBVL, assistido por um secretário de sua livre escolha, com exceção daquelas que forem julgadas as contas de sua gestão ou naquelas que tiver interesse direto.

Parágrafo Único - O Presidente, respeitada a exceção prevista no caput, terá voto de desempate.

Art. 29 - A Assembleia Geral poderá instituir remuneração para os membros da Diretoria Executiva que atuem efetivamente na gestão executiva e para aqueles que a ela prestam serviços específicos, respeitados, em ambos os casos, os valores praticados pelo mercado.



## CAPÍTULO VII - DO CONSELHO FISCAL

Art. 30 - O Conselho Fiscal, poder autônomo de fiscalização da CBVL, se constituirá de 3 (três) membros efetivos e 3 (três) membros suplentes, eleitos com mandatos de 3 (três) anos pela Assembleia Geral, os quais não poderão ocupar simultaneamente outro cargo nos órgãos de administração, bem como não poderão receber qualquer remuneração.

Art. 31 - Compete ao Conselho Fiscal, com total autonomia administrativa, examinar e emitir pareceres sobre prestação de contas e balanço anual da CBVL, para que possam ser apresentados à Assembleia Geral Ordinária, de acordo com as exigências da Lei nº 9.790/99, sendo sua atribuição exclusiva:

- a) Eleger seu Presidente dentre os seus membros efetivos;
- b) Criar seu Regimento Interno que disporá sobre sua organização e funcionamento;
- d) Emitir parecer referente as prestações de contas anuais, para posterior aprovação da Assembleia Geral.

Art. 32 - O Conselho Fiscal reunir-se-á, anualmente, por convocação da Diretoria Executiva e terá competência para opinar sobre os relatórios de desempenho financeiro e contábil, e apresentará à Assembleia Geral parecer anual sobre o movimento econômico, financeiro e administrativo e o resultado da execução orçamentária;

§ 1º - Os membros do Conselho fiscal, eleitos através de voto em Assembleia, durante o exercício do Mandato, somente poderão ser destituídos de seus cargos por decisão da Assembleia Geral da CBVL, quando praticarem atos incompatíveis com a função, assim disposto em seu regimento interno, e desde que estas condições estejam estabelecidas previamente ao início do mandato.

Parágrafo Único - O Conselho Fiscal se reunirá ordinariamente 01(uma) vez por ano e, extraordinariamente, sempre que necessário.

## CAPÍTULO VIII - DA COMISSÃO DISCIPLINAR

Art. 33 - A Comissão disciplinar será composta por 3 (três) Membros efetivos e 3 (três) substitutos, nomeados pela Diretoria da CBVL e com as atribuições constantes na legislação vigente.

§ 1º - A comissão somente poderá funcionar com a presença de 3 (três) membros.

§ 2º - As decisões da Comissão Disciplinar serão tomadas por maioria de votos.

§ 3º - Junto à Comissão Disciplinar, atuará um procurador nomeado pelo Presidente da CBVL.

## CAPÍTULO IX - DO TRIBUNAL DE JUSTIÇA DESPORTIVA

Art. 34 - O Tribunal de Justiça Desportiva terá constituição, atribuições e funcionamento na forma da legislação vigente.

§ 1º - O TJD somente poderá funcionar com a maioria de seus auditores.

§ 2º - Junto ao TJD atuarão até 2 (dois) Procuradores, nomeados pelo Presidente da CVLB.

Art. 35 - O TJD reunir-se-á ordinariamente, quando de sua nomeação, bienalmente, para a eleição de seu Presidente e Vice-Presidente.

§ 1º - As demais reuniões serão de caráter extraordinário e verificar-se-ão sempre que for necessário;

§ 2º - O juiz efetivo que deixar de comparecer, sem justa causa, as três reuniões consecutivas ou seis alternadas, perderá o mandato.

## CAPÍTULO X - DA PRESIDÊNCIA E DA DIRETORIA

Art. 36 - Compõem a Diretoria da CBVL, com poder executivo:

- I- O Presidente;
- II- O Vice-Presidente;



- III- O Diretor Financeiro;
- IV- O Diretor Secretário;
- V- O Diretor Técnico modalidade Asa Delta;
- VI- O Diretor Técnico modalidade Parapente;
- VII- O Diretor Social.

§ 1º- São inelegíveis para o desempenho das funções acima indicadas, mesmo os de livre nomeação, os associados:

- a) Brasileiros menores de 21 anos e todos os Estrangeiros;
- b) Inadimplentes na prestação de contas de recursos públicos em decisão administrativa definitiva;
- c) Inadimplentes na prestação de contas da própria entidade;
- d) Afastados de cargos eletivos ou de confiança de entidade desportiva ou em virtude de gestão patrimonial ou financeira irregular ou temerária da entidade;
- e) Inadimplentes das contribuições previdenciárias e trabalhistas;
- f) Falidos e condenados por crime doloso em sentença definitiva;
- g) Que estiverem cumprindo penalidades impostas pelos órgãos de Justiça Desportiva e FAI.

§ 2º- Os cargos de Diretor-presidente e vice-presidente somente podem ser ocupados por pessoas que tenham as condições previstas no § anterior, que pratiquem, ou tenham praticado o voo livre, em caráter competitivo e que não estejam com mandato em diretoria de filiadas representantes estaduais.

§ 3º- A Presidência da CBVL, eleita pela Assembleia Geral, terá um mandato de 03 (três) anos, permitida uma única recondução.

§ 4º- Em caso de renúncia ou impedimento definitivo do Presidente, assumirá a presidência o Vice- Presidente para complementação do mandato.

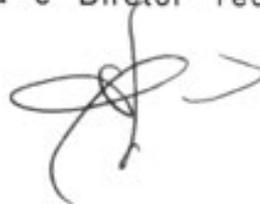
§ 5º- Se houver vacância dos cargos de Presidente e Vice-Presidente, assumirá o Diretor Financeiro, para convocar a Assembleia Eletiva, que deverá realizar-se no prazo máximo de 30 dias, para preenchimento dos referidos cargos, salvo se restarem menos de 6 (seis) meses para o término do mandato, quando permanecerá na presidência até o final.

Art. 37 - Compete, coletivamente, à Diretoria:

- a) Administrar a CBVL, procurando realizar os seus objetivos, para isso praticando todos os atos provenientes das atribuições que este Estatuto lhe confere.
- b) Cumprir as resoluções emanadas pela autoridade aeronáutica e Federação Aeronáutica Internacional.
- c) Diligenciar junto aos Filiados o fiel cumprimento deste estatuto.
- d) publicar ações relacionadas ao recebimento e destinação de recursos públicos, indicando os respectivos instrumentos de formalização de acordos, valores, prazos de vigência, nome de fornecedores e prestadores de serviços contratados, seja pessoa física ou jurídica, entre outras informações importantes;
- e) criar e manter ouvidoria virtual para receber, processar e responder solicitações da gestão da CBVL;
- f) utilizar a rede mundial de computadores como instrumento de comunicação, permitindo o acompanhamento do público em geral da gestão da CBVL.
- g) submeter, semestralmente, à apreciação do Conselho Fiscal, os balancetes elaborados pelo Diretor Financeiro.
- h) apresentar, anualmente, à Assembleia Geral, de acordo com este estatuto, o relatório dos seus trabalhos coletivos, bem como o Balanço do ano anterior devidamente auditado, e o projeto de orçamento para o novo exercício, devendo a Auditoria ser realizada, e o Balanço ser publicado, na forma menos onerosa possível, após a aprovação da Assembleia Geral;

Art. 38 - Compete ao Presidente:

- a) Representar a Confederação Brasileira de Voo Livre perante autoridades do País, inclusive em Juízo e nas relações com terceiros.
- b) Nomear para a Diretoria da CBVL, o Secretário, o Diretor Financeiro, o Diretor Social, o Diretor Técnico modalidade Asa Delta e Diretor Técnico modalidade Parapente, podendo destitui-los a qualquer tempo.



- c) Despachar com Diretores, assinar a correspondência importante da Confederação e, conjuntamente com o Diretor Financeiro, assinar ordens de pagamento, cheques, valores e quaisquer outros documentos que envolvam responsabilidade financeira para a CBVL.
- d) Constituir mandatários nos casos indicados.
- e) Presidir as sessões da Diretoria, e convocar assembleia geral.
- f) Dar soluções aos casos urgentes não previstos no Estatuto "Ad referendum" da Diretoria.
- g) Executar todas as resoluções em Assembleia Gerais Ordinárias ou Extraordinárias.
- h) Rubricar os livros de uso da CBVL.
- i) Usar dos poderes que lhe são atribuídos neste Estatuto.
- j) Apresentar à Assembleia, nas sessões ordinárias, detalhado relatório de sua gestão e prestar contas de seus atos.
- k) Prestar aos membros do Conselho Fiscal e dar todas as informações solicitadas facilitando-lhe o desempenho das funções.
- l) Responder a indagações dos Filiados representantes estaduais, em prazo não superior a 15 dias, mediante troca de ofício em nível de Diretoria.

Art. 39 - Compete ao Vice- Presidente:

- a) Substituir o Presidente e qualquer um dos Diretores em seus impedimentos temporários e auxiliar o Presidente no desempenho de suas atribuições.
- b) Presidir as reuniões da Diretoria, para as quais for designado pelo Presidente.
- c) Manter-se informado e participar das decisões da Diretoria, a fim de, em caso de necessidade, assumir temporariamente o exercício da Presidência.

Art. 40 - Compete ao Diretor Secretário:

- a) Dirigir a Secretaria nos serviços gerais e administrar a sede e bens materiais da CBVL.
- b) Tratar de toda a correspondência da CBVL, assinando as de caráter urgente.
- c) Secretariar as reuniões de Diretoria e lavrar as atas.
- d) Administrar e dirigir os empregados da CBVL.

Art. 41 - Compete ao Diretor Financeiro:

- a) Arrecadar, mediante recibos, as taxas e contribuições devidas pelos associados, fixadas pela Assembleia Geral.
- b) Assinar, com Presidente, os cheques e documentos que se refiram a despesas ou investimentos.
- c) Efetuar o pagamento de despesas autorizadas.
- d) Escriturar ou fazer escriturar os livros fiscais e contábeis da CBVL, conservando-os por 05 (cinco) anos, e elaborar seu plano de contas;
- e) Representar a CBVL junto aos Bancos, sempre em conjunto com o Presidente, podendo assinar cheques, ordens de pagamento e transferências, abrir e encerrar contas, solicitar extratos de contas e saldos, endossar cheques, mandar protestar cheques e títulos de qualquer espécie emitidos a favor da CBVL e praticar todos os atos, visando a garantia do patrimônio e estabilidade financeira da CBVL.

Art. 42 - Compete ao Diretor Social supervisionar todas as atividades sociais da CBVL, programar e realizar os eventos de natureza social, adotando as medidas necessárias à sua execução.

§ 1º- As Competências dos Diretores Técnicos (Asa Delta e Parapente) serão estabelecidas no Regimento Interno.

## CAPÍTULO XI - DAS COMISSÕES TÉCNICAS

Art. 43 - Como órgãos de cooperação da Diretoria, funcionarão duas Comissões Técnicas, relativamente a Asa Delta e ao Parapente, cada uma composta de 5 (cinco) membros nomeados pelo Presidente da CBVL, dentre pilotos de cada modalidade.

§ 1º- O Presidente da CBVL presidirá ambas as Comissões, com direito a voto em caso de empate.



§ 2º - As atribuições das Comissões Técnicas serão estabelecidas em respectivos Regimentos a serem aprovados pela Diretoria.

## CAPÍTULO XII - DAS COMPETIÇÕES, COMPETIDORES E EQUIPE BRASILEIRA

Art. 44 - É exclusiva prerrogativa da CBVL, no território nacional, a organização, realização, pedido de homologação e supervisão das competições do Código Desportivo do CIVL, da Federação da Aeronáutica Internacional - FAI e do Campeonato Brasileiro de Voo Livre, asa-delta e parapente.

Parágrafo Único - A prerrogativa de que trata o artigo acima pode ser delegada a Entidades filiadas ou quaisquer organizações.

Art. 45 - São considerados pilotos competidores, aptos a participarem de provas, torneios ou competições, associados que satisfaçam os seguintes requisitos:

I- Seja maior de idade.

II- Ser portador da Carteira de Piloto Desportivo expedida pela CBVL.

III- Estar em dia com as obrigações para com o seu Clube de Voo.

IV- Não estar sofrendo punição da autoridade aeronáutica ou entidade esportiva.

Parágrafo único - Para a aprovação e regulamentação das competições estará garantida a participação dos competidores por seus representantes.

Art. 46 - A Equipe Brasileira se constituirá de atletas competidores registrados na CBVL, associados das Filiadas, que satisfaçam ao previsto no artigo anterior; que estejam selecionados pelas normas e critérios estabelecidos pelas Comissões Técnicas de cada modalidade, asa-delta e parapente, para a formação da Equipe Brasileira; e que participem, quando convocados, de uma seletiva que poderá ser realizada, sob a direção do Diretor Técnico da CBVL, quando serão avaliados os seguintes requisitos: espírito de equipe, disciplina e condições atléticas.

Art. 47 - Os associados das Filiadas que transgredirem os regulamentos de voo da autoridade aeronáutica estarão sujeitos a punições, aplicadas pela própria Filiada, pela CBVL e pela autoridade aeronáutica.

Parágrafo Único - As Filiadas não respondem solidariamente pelas transgressões individuais dos seus associados.

Art. 48 - A penalidade de caráter administrativo, aplicada aos membros das Filiadas, produzem os seguintes efeitos:

a) Advertência por escrito;

b) Suspensão do certificado de piloto desportivo;

c) Exclusão de campeonatos ou torneios, por período especificado;

d) Perda do certificado de piloto desportivo.

Art.49 - Serão competentes para aplicar penalidades aos associados individuais:

a) A Diretoria da Filiada à qual pertence o associado;

b) A Autoridade Aeronáutica;

c) A Diretoria da CBVL;

## CAPÍTULO XIII - DA PRESTAÇÃO DE CONTAS

Art. 50 - A prestação de contas da CBVL observará:

I - os princípios fundamentais da Contabilidade e as Normas Brasileiras de Contabilidade;

II - a publicidade, por qualquer meio eficaz, no encerramento do exercício fiscal, do relatório de atividades e das demonstrações financeiras da entidade;

III - a realização de auditoria, inclusive por auditores externos independentes se for o caso, da aplicação de eventuais recursos objeto de eventual Termo de Parceria;

IV - a prestação de contas de todos os recursos e bens de origem pública recebidos será feita conforme determina o parágrafo único do Art. 70 da Constituição Federal.

## CAPÍTULO XIV - DO EXERCÍCIO SOCIAL E DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS

Art. 51 – O exercício social terá início em 1º de janeiro e encerrar-se-á em 31 de dezembro de cada ano.

Art. 52 – Ao fim de cada exercício, será levantado o Balanço Geral, elaboradas as demonstrações financeiras referentes às importâncias despendidas pela CBVL no decorrer do exercício, a serem submetidos pela Presidência à apreciação do Conselho Fiscal, e posteriormente, a todos os Associados da CVLB, em Assembleia Geral Ordinária.

Art. 53 – As receitas e despesas da CBVL deverão estar escrituradas em livros revestidos das formalidades que assegurem a respectiva exatidão.

Art. 54 - Os documentos que comprovem a origem de receitas e a efetivação de despesas da CBVL, bem como a realização de quaisquer outros atos que modifiquem a situação patrimonial, deverão ser conservados em boa ordem, pelo prazo mínimo de 5 (cinco) anos, contado da data de emissão.

## CAPÍTULO XV - DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 55 - Este Estatuto, que reforma os anteriores e o original da Fundação da ABVL, publicado no D.L. n.º 476 do RJ, em 06/06/76 é a lei Orgânica da Confederação Brasileira de Voo Livre, à qual todos os filiados estarão sujeitos, e entrará em vigor após sua aprovação pelos órgãos competentes e registro no Cartório de Registro de Pessoas Jurídicas, só podendo ser alterado na forma da Lei ou nas hipóteses aqui previstas.

Art. 56 - A CBVL só poderá ser dissolvida em Assembleia Geral por decisão de, no mínimo, 2/3 de votos e com a presença de, no mínimo, 2/3 dos seus membros filiados com direito a voto e quites com os cofres da CBVL.

Art. 57 – Em caso de dissolução da CBVL, os Associados deliberarão sobre o destino do remanescente de seu patrimônio líquido, a ser incorporado ao de outra entidade de fins análogos, atendendo-se ao que determina a Lei nº 9.790/99.

§ 1º - Caso não exista entidade que atenda as condições previstas no **caput** deste Artigo, o remanescente do patrimônio líquido da CBVL será destinado, por deliberação dos Associados para instituição municipal ou estadual de fins idênticos ou semelhantes.

§2º - Não existindo no município da sede da CBVL ou no Estado do Rio de Janeiro instituição nas condições indicadas no parágrafo 1º acima, o que remanescer do seu patrimônio será destinado à Fazenda do Estado ou à Fazenda Federal.

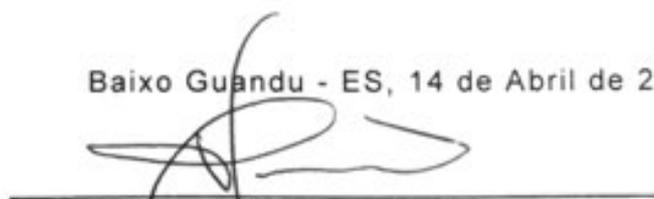
Art. 58 – Findo o mandato da Diretoria, não havendo eleição regular, o Conselho fiscal assumirá a Direção da CBVL com a incumbência única, independentemente de qualquer circunstância, de convocar Assembleia Geral Ordinária para eleição da Diretoria no prazo máximo de 30 (trinta) dias.

Art. 59 – Aos casos omissos ou duvidosos aplicar-se-ão as disposições legais vigentes.

Art. 60 - Os associados elegem o foro da comarca da Capital do Rio de Janeiro, Estado do Rio de Janeiro, com renúncia a qualquer outro, por mais privilegiado que seja, para dirimir quaisquer dúvidas oriundas do presente Estatuto, ou dele decorrentes.

  
**Anderson Mesquita**  
(Secretário)

Baixo Guandu - ES, 14 de Abril de 2017.

  
**Dioclécio Rosendo de Lima Filho**  
(Presidente)

**Assembleia Geral Ordinária da Confederação Brasileira de Voo Livre**

**AGO DE 16.12.2017**

**Consolidação do Estatuto Social**

**CAPÍTULO I - DA DENOMINAÇÃO, SEDE, DURAÇÃO E FINS**

**Art. 1º** - A CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE VOO LIVRE, designada pela sigla CBVL, filiada à Federação Aeronáutica Internacional (FAI), ao Comitê Olímpico Brasileiro (COB), é uma Associação Civil sem fins lucrativos, de caráter desportivo, sendo a mais antiga dirigente máxima em funcionamento no território nacional dos ramos desportivos da Asa Delta e Parapente, fundada em 6 de dezembro de 1976 sob a denominação social de Associação Brasileira de Voo Livre, foi transformada em Confederação de Voo Livre do Brasil aos 15 dias do mês de dezembro de 2014, e, aos 14 dias do mês de abril de 2017, passou a utilizar a denominação acima Confederação Brasileira de Voo Livre (CBVL). Crida por prazo indeterminado, inscrita no CNPJ sob o n.º 29.455.789/0001-57, tem sede própria na Av. Prefeito Mendes de Moraes, s/n.º, bairro de São Conrado, Rio de Janeiro, Estado do Rio de Janeiro, cep. 22.610-090, e se regerá por este ESTATUTO e pelas normas legais pertinentes.

**Art. 2º** - A CBVL tem personalidade jurídica e patrimônio próprio, distinto dos de seus filiados, os quais não respondem subsidiariamente pelas obrigações por ela contraídas.

**CAPÍTULO II - DOS OBJETIVOS**

**Art.3º** - São finalidades específicas da CBVL:

- a) Projetar, promover, regulamentar, divulgar e coordenar as atividades de Asa Delta e Parapente, como entidade dirigente máxima no país;
- b) Organizar e dirigir as competições de Asa Delta e de Parapente, em âmbito nacional e internacional, ou autorizar sua organização pelas filiadas ou quaisquer organizações;
- c) Representar o desporto nacional nas competições internacionais de Asa Delta e Parapente, junto à Federação Aeronáutica Internacional (FAI);
- d) Responder perante a Autoridade Aeronáutica, pelas atividades aerodesportivas, no que se refere à segurança e regulamentação da Asa Delta e Parapente, no território nacional e em participações no exterior;
- e) Homologar recordes e títulos nas competições de caráter nacional e pugnar pela homologação dos de âmbito internacional;
- f) Julgar e dirimir questões desportivas suscitadas entre as filiadas.

**Art. 4º** - É vedado à CBVL ocupar-se de assuntos estranhos as suas finalidades, manifestações de caráter político ou religioso e à prática de jogos de azar.

**Art. 5º** - Para atingir as suas finalidades, a CBVL deverá observar os seguintes princípios e/ou procedimentos:

- a) observar os princípios da legalidade, impessoalidade, moralidade, publicidade, economicidade e da eficiência;
- b) Adotar práticas de gestão administrativa, necessárias e suficientes a coibir a obtenção, de forma individual ou coletiva, de benefícios ou vantagens pessoais, em decorrência da participação no respectivo processo decisório;
- c) Observar os princípios fundamentais da contabilidade e das Normas Brasileiras de Contabilidade;
- d) Dar publicidade, pela rede mundial de computadores, ou por qualquer meio eficaz, no encerramento do exercício fiscal, ao relatório de atividades e às demonstrações financeiras da entidade, incluindo-se as certidões negativas de débito junto ao INSS e ao FGTS, colocados à disposição para exame de qualquer cidadão;



- e) Promover a realização de auditoria, inclusive por auditores externos independentes, se for o caso, quanto à aplicação de eventuais recursos obtidos junto a órgãos públicos; e  
f) Prestar contas de todos os recursos e bens de origem pública recebidos, conforme determina o parágrafo único do art. 70 da Constituição Federal.

Parágrafo único - A CBVL não distribui entre os sócios ou associados, conselheiros, diretores, empregados ou doadores eventuais excedentes operacionais, brutos ou líquidos, dividendos, bonificações, participações, ou parcelas do seu patrimônio auferidos mediante o exercício das suas atividades, e seus recursos são integralmente aplicados na manutenção e desenvolvimento de seus objetivos sociais.

### **CAPÍTULO III - DOS ASSOCIADOS, SEUS DIREITOS E DEVERES**

**Art. 6º** - Participarão do quadro social, pessoas físicas ou jurídicas, nacionais ou estrangeiras, que se propuserem, como associados, a colaborar para a consecução dos objetivos da Confederação Brasileira de Voo Livre, podendo ser assim designados:

- a) Associados Filiados – Agremiações esportivas do voo livre (Federações, Associações e Clubes de Voo) registradas no Cadastro Nacional de Pessoas Jurídicas (CNPJ) e cadastradas no quadro de associados da Confederação Brasileira de Voo livre, responsáveis pela gestão dos estados (Federações) e sítios de voo (Clubes e Associações), voltando ao desenvolvimento do voo livre no território nacional;  
b) Associados Praticantes – Pessoas físicas, praticantes do voo livre, nas modalidades asa-delta e parapente, filiados a uma Federação Estadual e respectivamente a um Clube ou Associação de voo, contribuintes na execução de projetos esportivos e na realização dos objetivos da CBVL;  
c) Associados Colaboradores – Pessoas físicas e jurídicas, vinculados comercialmente, ou não, ao voo livre e participantes no processo de manutenção e desenvolvimento das atividades da CBVL;  
d) Associados Beneméritos – Pessoas físicas que se destacaram por trabalhos ou ações em prol dos objetivos da CBVL.

**Art. 7º** – A CBVL é constituída por número ilimitado de associados, os quais serão das seguintes categorias: filiados, praticantes, colaboradores e beneméritos.

**Art. 8º** – A composição formada pela CBVL, Federações estaduais, Clubes e Associações formam a estrutura confederativa de organização e representação do voo livre nacional.

Parágrafo Único - São reconhecidas pela CBVL as Ligas de Competidores, passíveis de registro e formalização a fim de adquirir personalidade jurídica, sendo assegurada, através destas Ligas, a representação da categoria de atletas das respectivas modalidades no âmbito dos órgãos e conselhos técnicos incumbidos da aprovação de regulamentos das competições.

**Art. 9º** - São condições mínimas para o estabelecimento de uma Entidade Filiada:

- I- Cinco pilotos praticantes e com experiência, no mínimo equivalente ao nível III;  
II- Pelo menos um instrutor credenciado pela CBVL;  
III- Um Diretor Técnico – homologado pela CBVL – com conhecimentos teóricos e práticos de voo considerados suficientes pela comissão técnica da CBVL;  
IV- Um sítio de voo, que deverá ser registrado junto à autoridade aeronáutica, com o compromisso de manutenção do local, controle e segurança de voo . Caso seja de uso regular o mesmo local por mais de uma Entidade, deverá ser objeto de acordo entre elas. Não havendo acordo, a CBVL estabelecerá as regras de utilização do sítio

§ 1º - Para filiação junto à CBVL são exigidos os seguintes documentos:

- a) Ofício à Diretoria da CBVL, solicitando filiação;



- b) Cópia autenticada do Estatuto Social e suas possíveis alterações;
- c) Cópia de Estatuto Social registrado devidamente em Cartório competente;
- d) Ata da Fundação da Entidade;
- e) Ata da última Assembleia que elegeu a Diretoria;
- f) Pagamento das taxas de admissão e anual estabelecidas pelo conselho para o exercício em curso;
- g) Qualificação da diretoria.

§ 2º - Dentre as Entidades filiadas à CBVL, somente as Representantes Estaduais (Federações) terão direito a 01 (um) voto em assembleia-geral.

§ 3º - Em caso de existência de duas ou mais Entidades Estaduais representantes do Voo Livre em um mesmo Estado, deverá ser eleita uma das entidades, que represente a Asa Delta e o Parapente do Estado, junto à CBVL.

§ 4º - Estado que não houver uma Federação ou Associação Estadual, não terá direito a voto em assembleia geral da CBVL.

**Art. 10 -** A qualificação que se refere a alínea "g", do parágrafo 1º, do artigo anterior deverá conter:

- a) Cargo e nome completo dos titulares;
- b) Idade;
- c) Profissão;
- d) Estado Civil;
- e) Documento de Identidade;
- f) Residência.

**Art. 11 -** Os associados praticantes, colaboradores e beneméritos, podem participar de assembleias e reuniões da CBVL, contudo não terão direito a voto em assembleia geral.

**Art. 12 -** Os associados, qualquer que seja sua categoria, não respondem individualmente, solidária ou subsidiariamente pelas obrigações da CBVL, nem pelos atos praticados pelo Presidente ou Diretoria Executiva.

Parágrafo Único - A admissão de novos associados se fará mediante a solicitação e apresentação da proposta de inscrição da pessoa interessada ou mediante proposta de associados filiados.

**Art. 13 -** A Assembleia Geral poderá criar diferentes classes de contribuições ou taxas para os associados.

**Art. 14 -** São direitos dos associados:

- a) Participar dos eventos e atividades promovidas pela CBVL;
- b) Participar da Assembleia Geral;
- c) Requerer sua demissão do quadro social;
- d) Defender-se em Assembleia Geral caso esteja em pauta pedido de exclusão do mesmo;
- e) Propor a criação e tomar parte em comissões e grupos de trabalho, quando designados para tais funções;
- f) Promover a convocação de assembleia e reunião dos órgãos deliberativos por, no mínimo, 1/5 (um quinto) dos associados;
- g) Ter acesso, mediante pedido por escrito, a documentos e informações relativas à prestação de contas (de natureza contábil, financeira e eleitoral) bem como aos projetos, relatórios, e auditoria independente e àqueles relacionados à gestão, os quais serão publicados na íntegra no sítio eletrônico da CBVL.
- h) A participação, como representante da categoria dos atletas, na forma estabelecida no Parágrafo Único, do Art 8º, deste Estatuto.

Parágrafo Único - Os direitos sociais previstos neste Estatuto são pessoais e intransferíveis.

**Art. 15 -** São deveres dos associados:

- a) Conhecer, Cumprir e fazer cumprir o estatuto social, observar e respeitar os regulamentos, regimentos, códigos, deliberações e resoluções dos órgãos da CBVL e legislações nacionais e internacionais vigentes;



- b) Cooperar para o desenvolvimento e difundir os objetivos e ações da CBVL;
- c) Efetuar o pagamento de taxas e contribuições previstas;
- d) Exercer os cargos para os quais forem eleitos ou nomeados.

**Art. 16** – O associado que desejar desligar-se da CBVL deverá fazê-lo mediante o envio de comunicação por escrito, dirigida ao Diretor-presidente, a qual promoverá o seu desligamento.

**Art. 17** – Considera-se falta grave, passível de exclusão, provocar ou causar prejuízo moral ou material para a CBVL.

**Art. 18** – A exclusão do associado se dará:

- a) por dissolução da pessoa jurídica;
- b) por morte do associado;
- c) por incapacidade civil não suprida;
- d) por deixar de atender aos requisitos estatutários de ingresso e permanência na entidade;
- e) por vontade própria.

§1º – A exclusão do associado se dará havendo justa causa, em procedimento que assegure direito de defesa, assim reconhecida em decisão por maioria simples da Assembleia Geral expressamente convocada para esta finalidade.

§ 2º – Nenhum associado poderá ser impedido de exercer direito ou função que lhe tenha sido legitimamente conferido, a não ser nos casos e pela forma prevista na lei, no regimento e no estatuto.

#### **CAPÍTULO IV – DO PATRIMÔNIO SOCIAL**

**Art. 19** – O patrimônio da CBVL é constituído por:

- a) doações, legados, patrocínios e contribuições de associados, de pessoas físicas ou jurídicas, de direito público ou privado, nacionais ou estrangeiras;
- b) receitas provenientes da administração de bens, renda de inscrição em competições realizadas ou serviços prestados pela CBVL;
- c) subvenções e doações do Poder Público Federal, Estadual e Municipal;
- d) bens móveis e imóveis que possua ou venha a possuir.

**Art. 20** - O orçamento da despesa anual da CBVL será estipulado pela Diretoria, tomando em consideração a provável receita.

Parágrafo Único - Na hipótese da CBVL vier a perder a qualificação instituída pela Lei 9.790/99, o respectivo acervo patrimonial disponível, adquirido com recursos públicos durante o período que perdurou a qualificação, será transferido a outra OSCIP que, preferencialmente, tenha o mesmo objetivo social.

#### **CAPÍTULO V - DA ESTRUTURA ORGANIZACIONAL**

**Art. 21** – A estrutura organizacional da CBVL é composta dos seguintes órgãos de deliberação superior, de fiscalização, consulta e direção respectivamente:

- a) Assembleia Geral;
- b) Conselho Fiscal;
- c) Comissão Disciplinar;
- d) Tribunal de Justiça Desportiva;
- e) Presidência;
- f) Diretoria.

#### **CAPÍTULO VI - DA ASSEMBLÉIA GERAL**

**Art. 22** - A Assembleia Geral é o órgão de deliberação superior da CBVL, formada por todos os Associados Filiados, com poderes para deliberar sobre todas as atividades relativas ao objeto social e tomar as providências que julgar convenientes ao desenvolvimento e funcionamento da CBVL.

§ 1º - Terão direito a 01 (um) voto em Assembleia Geral cada representante estadual, conforme estabelecido pelo §2º do Art. 9º deste Estatuto, e, a 01 (um) voto ao representante de atletas indicado pelas respectivas ligas.



§ 2º - Havendo dois ou mais representantes de ligas presentes em Assembleia Geral, deverão formar voto único, mediante consenso, para sua validação.

**Art. 23** - Só poderão ser representantes das filiadas, perante a Assembleia Geral, aqueles que:

- a) Forem maiores de idade;
- b) Não estiverem sofrendo penalidades impostas pelas filiadas ou autoridade aeronáutica;
- c) Não estiverem com mandatos na Diretoria da CBVL.

**Art. 24** - A Assembleia, que é o órgão soberano da CBVL, reunir-se-á:

- a) Ordinariamente, de ano em ano, no mês de dezembro;
- b) A cada três anos, no último trimestre do mandato em curso dos administradores da CBVL, por votação secreta, para eleger os novos membros da Diretoria (Presidente, o Vice- Presidente e os Membros do Conselho Fiscal), cujo mandato iniciar-se-á em 1 de janeiro do ano seguinte, e que assumirão suas funções independentemente de cerimônia de posse, podendo haver aclamação quando houver somente uma chapa, devendo haver alternância dos cargos efetivos do Conselho de Direção e sendo vedada mais de uma reeleição sucessiva, sendo vedada à eleição do cônjuge e parentes consanguíneos ou afins, até o 2 (segundo) grau ou por afinidade do presidente ou dirigente máximo da CBVL.

c) Extraordinariamente, quando convocada pelo Diretor-presidente, por iniciativa própria ou a requerimento do Conselho Fiscal, ou por, no mínimo, 1/5 (um quinto) dos associados filiados representantes estaduais, no gozo de seus direitos estatutários.

§ 1º - A Assembleia Geral Extraordinária, a requerimento do Conselho fiscal ou das filiadas, deverá ser realizada dentro de 30 (trinta) dias, a contar da data da entrega do requerimento na secretaria.

§ 2º - Os Associados serão convocados mediante o envio de carta registrada com A.R., e-mail, notificação ou Edital a ser afixado na sede da Associação, com antecedência mínima de 10 (dez) dias, onde constará a "ordem do dia", local, data e hora da realização da Assembleia.

**Art. 25** - A Assembleia Geral só se constituirá para funcionar em primeira convocação, quando presente a maioria das filiadas que a compõe.

Parágrafo Único - Não havendo maioria, a mesma será realizada em segunda e última convocação, meia hora após, com qualquer número.

**Art. 26** - As deliberações da Assembleia Geral serão tomadas por maioria simples de votos, devendo ter sua ata lavrada, com lista de presença assinada pelos presentes.

**Art. 27** - Compete à Assembleia Geral:

- a) Aprovar a reforma do Estatuto da CBVL;
- b) Eleger e empossar, a cada três anos, o Presidente, o Vice-Presidente e os membros do Conselho fiscal;
- c) Fixar orientação geral e aprovar o plano anual de atividades da CBVL;
- d) Apreciar e julgar o relatório anual, as contas e o balanço da gestão financeira, apresentados pela Diretoria, com parecer do Conselho Fiscal, após aprovados pelo Conselho de Direção.
- e) Conferir, em votação secreta, o título de associado benemérito da CBVL àqueles que tenham prestado serviços de excepcional relevância ao Voo Livre Nacional;
- f) Destituir os membros da Diretoria Executiva e dos Conselhos Fiscal;
- g) Deliberar sobre a dissolução, fusão ou incorporação da CBVL;
- h) Deliberar sobre os casos omissos não previstos neste Estatuto e dos Regulamentos técnicos da CBVL;
- i) Deliberar somente sobre assuntos constantes na "Ordem do dia" de sua convocação;
- j) Deliberar sobre a exclusão de Associado, ressalvado o direito do Associado de requerer a própria demissão dos quadros associativos;
- k) Aprovar o Regimento Interno.

Parágrafo único - Para as deliberações a que se referem os itens (a), (f) e (g) acima é exigida deliberação da Assembleia especialmente convocada para este fim, sendo competência exclusiva da Assembleia Geral deliberar sobre os critérios de eleição dos administradores, observado o quórum previsto no art. 25 caput e parágrafo único.



**Art. 28** - As Assembleias Gerais, Ordinárias e Extraordinárias, serão presididas pelo Presidente da CBVL, assistido por um secretário de sua livre escolha, com exceção daquelas que forem julgadas as contas de sua gestão ou naquelas que tiver interesse direto.

Parágrafo Único – O Presidente, respeitada a exceção prevista no caput, terá voto de desempate.

**Art. 29** – É vedada a remuneração de cargos diretivos da CBVL, de qualquer forma ou título, em razão de suas competências, funções ou atividades atribuídas pelo Estatuto.

#### **CAPÍTULO VII - DO CONSELHO FISCAL**

**Art. 30** - O Conselho Fiscal, poder autônomo de fiscalização da CBVL, se constituirá de 3 (três) membros efetivos e 3 (três) membros suplentes, eleitos com mandatos de 3 (três) anos pela Assembleia Geral, os quais não poderão ocupar simultaneamente outro cargo nos órgãos de administração, bem como não poderão receber qualquer remuneração.

**Art. 31** – Compete ao Conselho Fiscal, com total autonomia administrativa, examinar e emitir pareceres sobre prestação de contas e balanço anual da CBVL, para que possam ser apresentados à Assembleia Geral Ordinária, de acordo com as exigências da Lei nº 9.790/99, sendo sua atribuição exclusiva:

- a) Eleger seu Presidente dentre os seus membros efetivos;
- b) Criar seu Regimento Interno que disporá sobre sua organização e funcionamento;
- d) Emitir parecer referente as prestações de contas anuais, para posterior aprovação da Assembleia Geral.

**Art. 32** – O Conselho Fiscal reunir-se-á, anualmente, por convocação da Diretoria Executiva e terá competência para opinar sobre os relatórios de desempenho financeiro e contábil, e apresentará à Assembleia Geral parecer anual sobre o movimento econômico, financeiro e administrativo e o resultado da execução orçamentária;

§ 1º - Os membros do Conselho fiscal, eleitos através de voto em Assembleia, durante o exercício do Mandato, somente poderão ser destituídos de seus cargos por decisão da Assembleia Geral da CBVL, quando praticarem atos incompatíveis com a função, assim disposto em seu regimento interno, e desde que estas condições estejam estabelecidas previamente ao início do mandato.

Parágrafo Único - O Conselho Fiscal se reunirá ordinariamente 01(uma) vez por ano e, extraordinariamente, sempre que necessário.

#### **CAPÍTULO VIII - DA COMISSÃO DISCIPLINAR**

**Art. 33** - A Comissão disciplinar será composta por 3 (três) Membros efetivos e 3 (três) substitutos, nomeados pela Diretoria da CBVL e com as atribuições constantes na legislação vigente.

§ 1º - A comissão somente poderá funcionar com a presença de 3 (três) membros.

§ 2º - As decisões da Comissão Disciplinar serão tomadas por maioria de votos.

§ 3º - Junto à Comissão Disciplinar, atuará um procurador nomeado pelo Presidente da CBVL.

#### **CAPÍTULO IX - DO TRIBUNAL DE JUSTIÇA DESPORTIVA**

**Art. 34** - O Tribunal de Justiça Desportiva terá constituição, atribuições e funcionamento na forma da legislação vigente.

§ 1º - O TJD somente poderá funcionar com a maioria de seus auditores.

§ 2º - Junto ao TJD atuarão até 2 (dois) Procuradores, nomeados pelo Presidente da CVLB.

**Art. 35** - O TJD reunir-se-á ordinariamente, quando de sua nomeação, bianualmente, para a eleição de seu Presidente e Vice-Presidente.

§ 1º - As demais reuniões serão de caráter extraordinário e verificar-se-ão sempre que for necessário;

§ 2º - O juiz efetivo que deixar de comparecer, sem justa causa, as três reuniões consecutivas ou seis alternadas, perderá o mandato.

#### **CAPÍTULO X - DA PRESIDÊNCIA E DA DIRETORIA**



**Art. 36** - Compõem a Diretoria da CBVL, com poder executivo:

- I- O Presidente;
- II- O Vice-Presidente;
- III- O Diretor Financeiro;
- IV- O Diretor Secretário;
- V- O Diretor Técnico modalidade Asa Delta;
- VI- O Diretor Técnico modalidade Parapente;
- VII- O Diretor Social.

§ 1º - São inelegíveis para o desempenho das funções acima indicadas, mesmo os de livre nomeação, os associados:

- a) Brasileiros menores de 21 anos e todos os Estrangeiros;
- b) Inadimplentes na prestação de contas de recursos públicos em decisão administrativa definitiva;
- c) Inadimplentes na prestação de contas da própria entidade;
- d) Afastados de cargos eletivos ou de confiança de entidade desportiva ou em virtude de gestão patrimonial ou financeira irregular ou temerária da entidade;
- e) Inadimplentes das contribuições previdenciárias e trabalhistas;
- f) Falidos e condenados por crime doloso em sentença definitiva;
- g) Que estiverem cumprindo penalidades impostas pelos órgãos de Justiça Desportiva e FAI.

§ 2º - Os cargos de Diretor-presidente e vice-presidente somente podem ser ocupados por pessoas que tenham as condições previstas no § anterior, que pratiquem, ou tenham praticado o voo livre, em caráter competitivo e que não estejam com mandato em diretoria de filiadas representantes estaduais.

§ 3º - A Presidência da CBVL, eleita pela Assembleia Geral, terá um mandato de 03 (três) anos, permitida uma única recondução.

§ 4º - Em caso de renúncia ou impedimento definitivo do Presidente, assumirá a presidência o Vice-Presidente para complementação do mandato.

§ 5º - Se houver vacância dos cargos de Presidente e Vice-Presidente, assumirá o Diretor Financeiro, para convocar a Assembleia Eletiva, que deverá realizar-se no prazo máximo de 30 dias, para preenchimento dos referidos cargos, salvo se restarem menos de 6 (seis) meses para o término do mandato, quando permanecerá na presidência até o final.

§ 6º - Poderão ser instituídos através de Regimento Interno novos cargos ou comissões diretivos, com o intuito de assessorar os cargos diretivos já estabelecidos por este Estatuto, desde que observadas as exigências estabelecidas pelo § 1º do presente artigo.

**Art. 37** - Compete, coletivamente, à Diretoria:

- a) Administrar a CBVL, procurando realizar os seus objetivos, para isso praticando todos os atos provenientes das atribuições que este Estatuto lhe confere.
- b) Cumprir as resoluções emanadas pela autoridade aeronáutica e Federação Aeronáutica Internacional.
- c) Diligenciar junto aos Filiados o fiel cumprimento deste estatuto.
- d) publicar ações relacionadas ao recebimento e destinação de recursos públicos, indicando os respectivos instrumentos de formalização de acordos, valores, prazos de vigência, nome de fornecedores e prestadores de serviços contratados, seja pessoa física ou jurídica, entre outras informações importantes;
- e) criar e manter ouvidoria virtual para receber, processar e responder solicitações da gestão da CBVL;
- f) utilizar a rede mundial de computadores como instrumento de comunicação, permitindo o acompanhamento do público em geral da gestão da CBVL.
- g) submeter, semestralmente, à apreciação do Conselho Fiscal, os balancetes elaborados pelo Diretor Financeiro.
- h) apresentar, anualmente, à Assembleia Geral, de acordo com este estatuto, o relatório dos seus trabalhos coletivos, bem como o Balanço do ano anterior devidamente auditado, e o projeto de orçamento para o novo exercício, devendo a Auditoria ser realizada, e o Balanço ser publicado, na forma menos onerosa possível, após a aprovação da Assembleia Geral;

**Art. 38** - Compete ao Presidente:



- a) Representar a Confederação Brasileira de Voo Livre perante autoridades do País, inclusive em Juízo e nas relações com terceiros.
- b) Nomear para a Diretoria da CBVL, o Secretário, o Diretor Financeiro, o Diretor Social, o Diretor Técnico modalidade Asa Delta e Diretor Técnico modalidade Parapente, podendo destitui-los a qualquer tempo.
- c) Despachar com Diretores, assinar a correspondência importante da Confederação e, conjuntamente com o Diretor Financeiro, assinar ordens de pagamento, cheques, valores e quaisquer outros documentos que envolvam responsabilidade financeira para a CBVL.
- d) Constituir mandatários nos casos indicados.
- e) Presidir as sessões da Diretoria, e convocar assembleia geral.
- f) Dar soluções aos casos urgentes não previstos no Estatuto "Ad referendum" da Diretoria.
- g) Executar todas as resoluções em Assembleia Gerais Ordinárias ou Extraordinárias.
- h) Rubricar os livros de uso da CBVL.
- i) Usar dos poderes que lhe são atribuídos neste Estatuto.
- j) Apresentar à Assembleia, nas sessões ordinárias, detalhado relatório de sua gestão e prestar contas de seus atos.
- k) Prestar aos membros do Conselho Fiscal e dar todas as informações solicitadas facilitando-lhe o desempenho das funções.
- l) Responder a indagações dos Filiados representantes estaduais, em prazo não superior a 15 dias, mediante troca de ofício em nível de Diretoria.

**Art. 39 - Compete ao Vice-Presidente:**

- a) Substituir o Presidente e qualquer um dos Diretores em seus impedimentos temporários e auxiliar o Presidente no desempenho de suas atribuições.
- b) Presidir as reuniões da Diretoria, para as quais for designado pelo Presidente.
- c) Manter-se informado e participar das decisões da Diretoria, a fim de, em caso de necessidade, assumir temporariamente o exercício da Presidência.

**Art. 40 - Compete ao Diretor Secretário:**

- a) Dirigir a Secretaria nos serviços gerais e administrar a sede e bens materiais da CBVL.
- b) Tratar de toda a correspondência da CBVL, assinando as de caráter urgente.
- c) Secretariar as reuniões de Diretoria e lavrar as atas.
- d) Administrar e dirigir os empregados da CBVL.

**Art. 41 - Compete ao Diretor Financeiro:**

- a) Arrecadar, mediante recibos, as taxas e contribuições devidas pelos associados, fixadas pela Assembleia Geral.
- b) Assinar, com Presidente, os cheques e documentos que se refiram a despesas ou investimentos.
- c) Efetuar o pagamento de despesas autorizadas.
- d) Escriturar ou fazer escriturar os livros fiscais e contábeis da CBVL, conservando-os por 05 (cinco) anos, e elaborar seu plano de contas;
- e) Representar a CBVL junto aos Bancos, sempre em conjunto com o Presidente, podendo assinar cheques, ordens de pagamento e transferências, abrir e encerrar contas, solicitar extratos de contas e saldos, endossar cheques, mandar protestar cheques e títulos de qualquer espécie emitidos a favor da CBVL e praticar todos os atos, visando a garantia do patrimônio e estabilidade financeira da CBVL.

**Art. 42 - Compete ao Diretor Social supervisionar todas as atividades sociais da CBVL, programar e realizar os eventos de natureza social, adotando as medidas necessárias à sua execução.**

**Art. 42 A - Compete ao Diretor técnico de Parapente e Asa Delta, respectivamente a sua modalidade:**

- a) Sugerir ajustes e adequações à Norma Regulamentar da CBVL;
- b) Promover ações para o desenvolvimento da segurança para a prática do esporte;
- c) Estimular e promover eventos para qualificação técnica de pilotos e instrutores;
- d) Sugerir e aprovar a nomeação de Diretores Técnicos Regionais (DTR's) juntos as Federações, conforme norma regulamentar;
- e) Receber denúncias ou recursos e dar o devido encaminhamento a Comissão Disciplinar;



f) Suspender provisoriamente e preliminarmente pilotos envolvidos em flagrantes infrações ou irregularidades.

## CAPÍTULO XI - DAS COMISSÕES TÉCNICAS

**Art. 43** - Como órgãos de cooperação da Diretoria, funcionarão duas Comissões Técnicas, relativamente a Asa Delta e ao Parapente, cada uma composta de 5 (cinco) membros nomeados pelo Presidente da CBVL, dentre pilotos de cada modalidade.

§ 1º - O Presidente da CBVL presidirá ambas as Comissões, com direito a voto em caso de empate.

§ 2º - As atribuições das Comissões Técnicas serão estabelecidas em respectivos Regimentos a serem aprovados pela Diretoria.

## CAPÍTULO XII - DAS COMPETIÇÕES, COMPETIDORES E EQUIPE BRASILEIRA

**Art. 44** - É exclusiva prerrogativa da CBVL, no território nacional, a organização, realização, pedido de homologação e supervisão das competições do Código Desportivo do CIVL, da Federação da Aeronáutica Internacional – FAI e do Campeonato Brasileiro de Voo Livre, asa-delta e parapente.  
Parágrafo Único – A prerrogativa de que trata o artigo acima pode ser delegada a Entidades filiadas ou quaisquer organizações.

**Art. 45** - São considerados pilotos competidores, aptos a participarem de provas, torneios ou competições, associados que satisfaçam os seguintes requisitos:

I- Seja maior de idade, ou maior de 16 anos, exigindo-se autorização de ambos os pais, ou de seus representantes legais, enquanto não atingida a maioridade civil.

II- Ser portador da Carteira de Piloto Desportivo expedida pela CBVL.

III- Estar em dia com as obrigações para com o seu Clube de Voo.

IV- Não estar sofrendo punição da autoridade aeronáutica ou entidade esportiva.

Parágrafo único - Para a aprovação e regulamentação das competições estará garantida a participação dos competidores por seus representantes.

**Art. 46** - A Equipe Brasileira se constituirá de atletas competidores registrados na CBVL, associados das Filiadas, que satisfaçam ao previsto no artigo anterior; que estejam selecionados pelas normas e critérios estabelecidos pelas Comissões Técnicas de cada modalidade, asa-delta e parapente, para a formação da Equipe Brasileira; e que participem, quando convocados, de uma seletiva que poderá ser realizada, sob a direção do Diretor Técnico da CBVL, quando serão avaliados os seguintes requisitos: espírito de equipe, disciplina e condições atléticas.

**Art. 47** - Os associados das Filiadas que transgredirem os regulamentos de voo da autoridade aeronáutica estarão sujeitos a punições, aplicadas pela própria Filiação, pela CBVL e pela autoridade aeronáutica.

Parágrafo Único - As Filiadas não respondem solidariamente pelas transgressões individuais dos seus associados.

**Art. 48** - A penalidade de caráter administrativo, aplicada aos membros das Filiadas, produzem os seguintes efeitos:

- a) Advertência por escrito;
- b) Suspensão do certificado de piloto desportivo;
- c) Exclusão de campeonatos ou torneios, por período especificado;
- d) Perda do certificado de piloto desportivo.

**Art. 49** - Serão competentes para aplicar penalidades aos associados individuais:

- a) A Diretoria da Filiação à qual pertence o associado;
- b) A Autoridade Aeronáutica;
- c) A Diretoria da CBVL;



### CAPÍTULO XIII - DA PRESTAÇÃO DE CONTAS

**Art. 50** – A prestação de contas da CBVL observará:

- I – os princípios fundamentais da Contabilidade e as Normas Brasileiras de Contabilidade;
- II – a publicidade, por qualquer meio eficaz, no encerramento do exercício fiscal, do relatório de atividades e das demonstrações financeiras da entidade;
- III – a realização de auditoria, inclusive por auditores externos independentes se for o caso, da aplicação de eventuais recursos objeto de eventual Termo de Parceria;
- IV – a prestação de contas de todos os recursos e bens de origem pública recebidos será feita conforme determina o parágrafo único do Art. 70 da Constituição Federal.

### CAPÍTULO XIV - DO EXERCÍCIO SOCIAL E DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS

**Art. 51** – O exercício social terá início em 1º de janeiro e encerrar-se-á em 31 de dezembro de cada ano.

**Art. 52** – Ao fim de cada exercício, será levantado o Balanço Geral, elaboradas as demonstrações financeiras referentes às importâncias despendidas pela CBVL no decorrer do exercício, a serem submetidos pela Presidência à apreciação do Conselho Fiscal, e posteriormente, a todos os Associados da CVLB, em Assembleia Geral Ordinária.

**Art. 53** – As receitas e despesas da CBVL deverão estar escrituradas em livros revestidos das formalidades que assegurem a respectiva exatidão.

**Art. 54** - Os documentos que comprovem a origem de receitas e a efetivação de despesas da CBVL, bem como a realização de quaisquer outros atos que modifiquem a situação patrimonial, deverão ser conservados em boa ordem, pelo prazo mínimo de 5 (cinco) anos, contado da data de emissão.

### CAPÍTULO XV - DISPOSIÇÕES GERAIS

**Art. 55** - Este Estatuto, que reforma os anteriores e o original da Fundação da ABVL, publicado no D.L. n.º 476 do RJ, em 06/06/76 é a lei Orgânica da Confederação Brasileira de Voo Livre, à qual todos os filiados estarão sujeitos, e entrará em vigor após sua aprovação pelos órgãos competentes e registro no Cartório de Registro de Pessoas Jurídicas, só podendo ser alterado na forma da Lei ou nas hipóteses aqui previstas.

**Art. 56** - A CBVL só poderá ser dissolvida em Assembleia Geral por decisão de, no mínimo, 2/3 de votos e com a presença de, no mínimo, 2/3 dos seus membros filiados com direito a voto e quites com os cofres da CBVL.

**Art. 57** – Em caso de dissolução da CBVL, os Associados deliberarão sobre o destino do remanescente de seu patrimônio líquido, a ser incorporado ao de outra entidade de fins análogos, atendendo-se ao que determina a Lei nº 9.790/99.

§ 1º - Caso não exista entidade que atenda as condições previstas no **caput** deste Artigo, o remanescente do patrimônio líquido da CBVL será destinado, por deliberação dos Associados para instituição municipal ou estadual de fins idênticos ou semelhantes.

§2º - Não existindo no município da sede da CBVL ou no Estado do Rio de Janeiro instituição nas condições indicadas no parágrafo 1º acima, o que remanescer do seu patrimônio será destinado à Fazenda do Estado ou à Fazenda Federal.

**Art. 58** – Findo o mandato da Diretoria, não havendo eleição regular, o Conselho fiscal assumirá a Direção da CBVL com a incumbência única, independentemente de qualquer circunstância, de convocar Assembleia Geral Ordinária para eleição da Diretoria no prazo máximo de 30 (trinta) dias.

**Art. 59** – Aos casos omissos ou duvidosos aplicar-se-ão as disposições legais vigentes.



- **Art. 60** - Os associados elegem o foro da comarca da Capital do Rio de Janeiro, Estado do Rio de Janeiro, com renúncia a qualquer outro, por mais privilegiado que seja, para dirimir quaisquer dúvidas oriundas do presente Estatuto, ou dele decorrentes.

Rio de Janeiro - RJ, 16 de dezembro de 2017.



---

**Anderson Mesquita**

(Secretário)



---

**Norberto Gava Alvite**

(Presidente)

**Registro Civil de Pessoas Jurídicas**  
Comarca da Capital do Rio de Janeiro  
Rua México, 148, 3º andar, Centro

**CERTIFICADO A AVERBAÇÃO NA MATRÍCULA, PROTOCOLO E DATA ABAIXO**  
Matr. 45015  
201812031238169 18/12/2018  
Emol: 158,04 Tributo: 53,73  
Selo: ECSJ 65435 MDJ  
Consulte em <https://www3.rj.jus.br/sitepublico>  
Verifique autenticidade em [rcpj.rj.com.br](http://rcpj.rj.com.br) ou pelo ORCode ao lado

*Almir F. da Silva*  
Almir F. da Silva  
Oficial Substituto





**ANAC** AGÊNCIA NACIONAL  
DE AVIAÇÃO CIVIL

Regulação de   
***Aerodesportos***

**GUIA PRÁTICO SOBRE  
INFRAÇÕES NO AERODESPORTO**



# GUIA PRÁTICO SOBRE INFRAÇÕES NO AERODESPORTO

Este Guia Prático sobre Infrações no Aerodesporto apresenta, de forma sucinta, informações sobre as principais infrações que, se cometidas pelos praticantes do aerodesporto (regidos pelo RBAC-103), colocam em risco a sociedade e o sistema de aviação civil e sobre a forma de atuação recomendada das Secretarias de Segurança Pública no apoio ao combate às infrações.

Além deste Guia, a ANAC produziu outros três:

**GUIA PRÁTICO DO  
AERODESPORTISTA**

**GUIA PRÁTICO DO  
PILOTO DESPORTIVO**

**GUIA PRÁTICO DA  
ASSOCIAÇÃO DESPORTIVA**

Todos com o objetivo de disseminar informações sobre o aerodesporto. Você pode consultar todos os guias e obter mais informações na página do Aerodesporto no portal da ANAC na Internet ([www.anac.gov.br/aerodesporto](http://www.anac.gov.br/aerodesporto)).

## BASE LEGAL

O regulamento de aviação civil RBAC-103 relaciona, no requisito 103.701, as regras administrativas previstas às condutas que colocam em risco pessoas e propriedades, bem como ameaçam a segurança do sistema de aviação civil.

## PAPEL DAS POLÍCIAS NA FISCALIZAÇÃO DO AERODESPORTO

As polícias estão distribuídas em todo o território nacional, enquanto os órgãos de controle da aviação concentram seus efetivos de fiscalização nos principais aeroportos do país. Por isso, é fundamental a parceria entre esses entes para possibilitar a fiscalização de atividades que ocorrem esparsamente no território nacional e que podem colocar em risco a sociedade civil e o sistema de transporte aéreo.



## **MECANISMOS DE ATUAÇÃO DAS POLÍCIAS**

As forças policiais dos estados decidirão a forma de atuar para coibir condutas inadequadas na prática do aerodesporto com base na demanda local. A ANAC recomenda que a ação seja centrada na repressão contínua às ações que flagrantemente colocam em risco a população não praticante de aerodesporto ou o sistema de aviação civil. Dessa forma, a ANAC comunicará às Secretarias de Segurança Pública (SSP) de cada Unidade Federativa sobre denúncias e reclamações referentes a potenciais práticas irregulares de aerodesporto.

Cada SSP poderá receber diretamente as denúncias provenientes da sociedade local. A ação policial pode se dar de forma independente, ou seja, sem a necessidade de qualquer comunicação à ANAC e pode ser totalmente processada no âmbito de cada SSP. A critério da Secretaria, a ocorrência poderá ser encaminhada à Superintendência de Ação Fiscal (SFI) da ANAC para aplicação de eventuais penalidades administrativas ou quando julgar necessário qualquer esclarecimento por parte da ANAC quanto à aplicação dos normativos.

Este Guia apresenta tudo o que o agente de segurança pública precisa conhecer para atuar no combate às práticas inadequadas no aerodesporto.

## **MECANISMOS DE INTERAÇÃO COM A ANAC**

A ação das SSP no combate a práticas irregularidades no aerodesporto é independente e está assegurada na correlação estabelecida no item 103.701 do RBAC-103.

Contudo, a ANAC, representada pela Superintendência de Ação Fiscal (SFI), estará à disposição das SSP para dirimir qualquer dúvida e para auxiliar em ações coordenadas de fiscalização. Além disso, a ANAC receberá qualquer ocorrência registrada pelas SSP para processamento de penalidade administrativa aplicável.

Consultas, boletins de ocorrência ou demais documentos referentes às ações policiais no âmbito de fiscalização dos aerodesportos devem ser encaminhados via ofício à Superintendência de Ação Fiscal (SFI).

## **COMO IDENTIFICAR E PROCESSAR AS INFRAÇÕES:**

### **Como identificar as aeronaves submetidas ao RBAC-103?**

As aeronaves que operam sob o RBAC-103 obedecem a definição do item 103.01. Estão incluídas na operação aerodesportiva segundo o RBAC-103:

- Todas as asas delta, paragliders/parapentes e paramotores.
- Balões livres tripulados, trikes e ultraleves, desde que marcados na forma BR-XXXX (onde cada X é uma letra ou um número).

### **Como identificar os locais de voo permitidos?**

Os chamados "espaços de voo" permitidos para realização das atividades abrangidas pelo RBAC-103 podem ser consultados no site do DECEA ([www.decea.gov.br](http://www.decea.gov.br)). Contudo, para uma abordagem prática, pode-se dizer que são proibidos voos próximos a aeroportos e sobre áreas densamente povoadas.

Mesmo sobre os espaços de voo autorizados, é proibido o voo sobre aglomeração de pessoas e áreas densamente povoadas e a execução de manobras que evidentemente coloquem em risco pessoas em solo não envolvidas na prática desportiva.

### **Como identificar se o piloto está licenciado para operar?**

O piloto deve portar, de forma impressa ou digital, a Certidão de Cadastro de Aerodesportista válida, que pode ser verificada *on-line* no sistema da ANAC. (<https://sistemas.anac.gov.br/aerodesporto103>).

### **Como identificar se a aeronave está licenciada para operar?**

Asas delta, paragliders/parapentes e demais aeronaves não propulsadas não necessitam marcação ou registro de qualquer natureza.

**Paramotores, trikes, paratrikes** e demais aeronaves motorizadas necessitam de identificação na forma **BR-XXXX** (onde X é uma letra ou um número) e registro no banco de dados da ANAC, que pode ser consultado *on-line* por qualquer pessoa (<https://sistemas.anac.gov.br/aerodesporto103>). **Balões livres tripulados** precisam de identificação. Se a marcação for na forma **BR-XXXX** (onde cada X é uma letra ou um número), é necessário, ainda, registro no mesmo banco de dados da ANAC.

**Atenção!** Alguns balões livres tripulados, assim como ultraleves motorizados com peso superior a 200 kg, não operam dentro das normas do **RBAC-103**, mas sim sob as regras da aviação geral **RBHA-91**, tendo maior liberdade de operação. Nesse caso, a marcação é como a das aeronaves convencionais (exemplo: PP-ABC). Esses balões são registrados no Registro Aeronáutico Brasileiro (RAB) e contam com Certificado de Aeronavegabilidade.



### **Como lidar com autorizações especiais?**

Podem ser concedidas autorizações especiais temporárias ou permanentes que permitam, em situações específicas, o voo em um determinado local ou sobre áreas onde normalmente não seria permitido. Nesse caso, a autorização deve ser portada pelos desportistas (de forma impressa ou digital) e tem que estar registrada no banco de dados da ANAC, que pode ser consultado *on-line* por qualquer pessoa (<https://sistemas.anac.gov.br/aerodesporto103>).

Esse tipo de autorização especial é uma exceção e não a regra, dispensando a verificação contínua por parte da força policial local. A ANAC, ao receber qualquer comunicação ou registro de ocorrência, verificará a existência de qualquer autorização pertinente e efetuará as comunicações necessárias. Na possibilidade de estabelecimento de condições especiais para a prática do aerodesporto em local específico, caberá à ANAC informar previamente à SSP.

### **Como registrar e processar as infrações?**

O registro de infrações às normas de segurança do RBAC-103 pode ser feito seguindo padrões próprios da SSP local. O processamento da infração no âmbito penal independe de qualquer ação da ANAC. Para o processamento de penalidade administrativa a ANAC necessita:

- Identificação do aerodesportista sempre que possível ou da aeronave (ainda que somente via marcação);
- Descrição da conduta praticada atestada pelo agente responsável da maneira mais detalhada possível;
- Material visual (foto ou vídeo) que auxilie a comprovação da infração em casos de voos perigosos ou em local inadequado.



## PRINCIPAIS INFRAÇÕES

### **Voo sobre áreas densamente povoadas e aglomeração de pessoas**

As aeronaves operando sob o RBAC-103 não são certificadas e os pilotos não são habilitados e, por essa razão, não podem ser operadas sobre áreas densamente povoadas ou aglomeração de pessoas.

Área densamente povoada, para a prática de aerodesporto, significa qualquer área onde a perda de controle ou queda abrupta da aeronave tem alta probabilidade de resultar danos a terceiros ou a propriedade de terceiros no solo. Cabe ao operador garantir que sua operação não ocorra em tal situação.

### **Voo fora dos espaços de voo autorizados**

Como as aeronaves que operam sob o RBAC-103 não são certificadas e os pilotos não são habilitados, é proibida a operação fora dos espaços de voo especificamente definidos pelo DECEA.

Esses espaços de voo podem ser permanentes ou temporários. Contudo, para a atuação prática cotidiana de apoio das SSP, cabe mencionar que não se admite a operação nas proximidades de aeroportos públicos, zonas de segurança (como usinas de energia, refinarias, áreas de treinamento militar, presídios etc) e áreas consideradas densamente povoadas.

A consulta aos espaços de voo permitidos para realização das atividades abrangidas pelo RBAC 103 pode ser feita pelo site do DECEA ([www.decea.gov.br](http://www.decea.gov.br)).



### **Não portar a documentação necessária**

Embora não seja exigida habilitação para a prática das atividades aerodesportivas regidas pelo RBAC-103, a ANAC estabelece a necessidade das certidões de Cadastro de Aerodesportista e das aeronaves motorizadas.

Essa determinação decorre da necessidade de assegurar que o praticante conhece suas responsabilidades para com a segurança operacional relacionadas a terceiros e ao sistema de aviação civil.

A prática do aerodesporto por pessoas que desconhecem as normas de operação e de uso do espaço aéreo, bem como o uso de aeronaves motorizadas não cadastradas, representa um risco potencial que deve ser combatido.

Toda a documentação exigida pode ser portada eletronicamente e é de fácil verificação por meio de consulta externa no sistema da ANAC na internet (<https://sistemas.anac.gov.br/aerodesporto103>).

### **Prática comercial das atividades aerodesportivas**

As atividades regidas pelo RBAC-103 não são elegíveis como Serviço Aéreo Especializado (SAE) e não podem ser comercializadas. Pela legislação vigente (CBAer), a oferta de voos panorâmicos remunerados sem finalidade de instrução é considerada infração ao Código Brasileiro de Aeronáutica.

**Atenção!** É lícita a remuneração pela **atividade de instrução** de novos praticantes, necessária à continuidade do desporto. Os instrutores, contudo, devem comprovar contratação de seguro aeronáutico na forma do requisito 103.7(c).





**ANAC**  
AGÊNCIA NACIONAL  
DE AVIAÇÃO CIVIL



## MANUAL GERAL PARA ORGANIZADORES DE ETAPAS

### CAMPEONATO BRASILEIRO DE ASA DELTA

O “**Campeonato Brasileiro de Asa Delta**” é uma competição aberta, com regulamento próprio, de acordo com as regras e procedimentos de voo estabelecidos pela Confederação Brasileira de Voo Livre (CBVL) e regulamentos da Federação Aeronáutica Internacional (FAI), e será composta pelas etapas escolhidas por concorrência segundo Edital da CBVL.

Por ser uma competição a ser homologada como FAI 2, está aberta à participação de pilotos estrangeiros, limitando o número total máximo de 120 (cento e vinte) pilotos inscritos (a depender da capacidade de decolagens da rampa proponente), sendo destas vagas 25% destinadas para pilotos de nacionalidade estrangeira (reserva garantida até 15 dias antes do início do evento – exigência FAI Sporting Code, Section 7A).

Os pretendentes a organizador deverão apresentar sua **Proposta** até a data estipulada pelo Edital, enviando-a para o e-mail [presidente@cbvl.com.br](mailto:presidente@cbvl.com.br).

As Propostas serão analisadas pela Comissão Técnica de Competições da CBVL e pela Liga de Competidores e serão apreciadas e votadas conforme as determinações do Edital.

A divulgação oficial do calendário do ano subsequente será feita no máximo até o fim do mês de outubro.

Cada etapa deverá ser confirmada com no mínimo 90 (noventa) dias de antecedência, pelo aceite e comprovação da conformidade com as exigências mínimas deste Manual e os compromissos assumidos na apresentação da Proposta.

Em caso de desistência do organizador ou de não conformidade evidente constatada pela Diretoria da CBVL, outros prováveis interessados em organizar a etapa serão contatados pela Diretoria da CBVL para que esta decida pela realização da etapa em outro local, mas obrigatoriamente na mesma data pré-estabelecida, e nesse caso, com confirmação de no mínimo 50 (cinquenta) dias de antecedência. Caso contrário, a etapa será considerada cancelada.



## 1. RESPONSABILIDADE PELA ORGANIZAÇÃO DAS ETAPAS

Para a organização de cada etapa do “**Campeonato Brasileiro de Asa Delta**”, será credenciado um responsável legal (pessoa física, pessoa jurídica do ramo esportivo, clube ou federação de voo, instituições aero desportivas ou prefeitura), que se comprometerá em conseguir as necessidades financeiras, de infraestrutura, segurança, promoção e premiação para a realização da sua etapa.

## 2. DO CONTRATO ENTRE AS PARTES

Um contrato será assinado entre a CBVL e o organizador local, responsável pela realização da etapa aprovada, em até 30 dias após a decisão de escolha do calendário esportivo, onde constará uma cláusula em que qualquer das partes que solicite a rescisão do contrato arcará com uma multa rescisória equivalente a 30% (trinta por cento) do valor total das inscrições já arrecadas, multa a ser paga em até 30 dias do ato da rescisão ou descumprimento do proposto.

Em caso de falha do organizador por não cumprir a totalidade ou parte do seu dever acordado nos itens obrigatórios desse Manual bem como no apresentado em sua Proposta, parte ou totalidade dos 40% do valor arrecadado com as inscrições e retido pela CBVL, podem ser utilizados para cobrir possíveis despesas e penalidades aplicadas, no valor correspondente ao dobro do produto e/ou serviço contratado, com posterior prestação de contas.

## 3. DAS NECESSIDADES (Como fazer a Proposta)

Os pretendentes a organizadores de uma etapa do “**Campeonato Brasileiro de Asa Delta**” deverão preencher os requisitos mínimos em termos organizacionais, técnicos, financeiros, de segurança e de pessoal a seguir apresentados.

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

### 3.1. NA APRESENTAÇÃO DA PROPOSTA

- Um histórico da cidade do evento proposto, sua localização, rodovias de acesso, distância das capitais, opções de ônibus, aeroportos, etc.;
- Informações sobre hospedagem (tipos, preços, quantidade de leitos, etc.), com seus respectivos contatos (site, e-mail, telefone);



- Descrição do local e da área de voo proposta e suas características quanto à decolagem, altura, o relevo, pousos, condições meteorológicas, possíveis rotas de voo, número de pilotos ativos, histórico de competições e eventos já realizados (fotos, vídeos, matérias na imprensa), etc.;
- Apresentação de duas ou mais sugestões/opções de datas para o evento;
- Estudo com as condições meteorológicas médias nos últimos 05 (cinco) anos (temperatura, vento, chuva) do período das datas propostas;
- Apresentação de um projeto de Logotipo, Cartaz e Camisa alusiva ao evento, a ser aprovado pela Diretoria da CBVL;
- Mapa detalhado da região, na escala mínima 1:100.000, colorido, impresso tamanho mínimo A3, com indicação de relevo, principais rodovias, apontando a localização de possíveis áreas de perigo, sensíveis ao sobrevoo ou pouso (caso haja – áreas restritas), e os “waypoints” (decolagem, pilões e pousos) a serem usados na competição;
- Estrutura hospitalar (pública e privada) e de segurança/resgate (Bombeiros, SAMU, Ambulância com UTI embarcada, Helicóptero, brigada de socorristas etc.) existentes na região e que poderão ser utilizados pela competição;
- Apresentação de um “planejamento” com a programação mínima para a semana do evento (cerimônias de abertura e encerramento, festas, jantares, atividades no QG, etc.).

**Obs.: É obrigatória a realização de uma cerimônia/festa de Abertura e de Encerramento.**

*Dica: Jantares, churrascos, festas para os pilotos durante a semana são um interessante atrativo.*

### **3.2. ASPECTOS TÉCNICOS E DE INFRAESTRUTURA**

#### **3.2.1. Decolagem e pouso oficial**

- O acesso à decolagem bem como o acesso ao pouso oficial deverá ser sinalizado com placas indicativas de atrativo turístico;



- As condições da rodagem de acesso à decolagem bem como ao pouso oficial devem estar em perfeito estado de conservação que permitam a fácil e segura locomoção dos pilotos, turistas e convidados;
- Toda a vegetação na extensão da área de decolagem deverá estar aparada e livre de galhos, pedras e qualquer outro obstáculo que impeça a decolagem segura;
- Deverão ser demarcadas (com cordas ou fitas) as áreas para montagem de equipamento e corredores de acesso à decolagem, bem como a área de montagem para os pilotos com prioridade deve ser reservada;
- A área deve permitir a decolagem com segurança de três ou mais asa deltas simultâneas;
- Essas áreas de decolagem devem ser visualmente demarcadas pela organização e SOMENTE NELAS os pilotos poderão decolar;
- Na ausência de banheiros na decolagem, será obrigatória a locação de sanitários químicos, em quantidade condizente com número de pilotos e público;
- Birutas para indicação do vento devem ser instaladas na área de decolagem, pouso oficial e chegadas de “goal”;
- As áreas de decolagem e de montagem dos equipamentos deverão estar separadas e protegidas do acesso aos turistas e visitantes, restrita somente aos pilotos inscritos;
- Deverão estar à disposição dos pilotos, equipe técnica, turistas e visitantes, tendas de abrigo para proteção e descanso, em proporcional número ao número de pessoas presentes;
- Sistema de som, com microfone, cobrindo toda área de decolagem, é obrigatório, para auxiliar o “briefing” diário e durante o decorrer da prova;
- Mesa e cadeiras devem estar disponíveis para Comissão Técnica na decolagem, quando da elaboração da prova do dia;

- Um Quadro de Prova (medida mínima 1m X 1.2m – modelo Anexo) deve estar instalado na área de decolagem;
- Instalação junto à área de decolagem de um Mapa impresso, com tamanho mínimo 1m X 1.5m, semelhante ao anexado a Proposta, devidamente aprovado pela Comissão Técnica da CBVL, indicando relevo, principais rodovias, apontando a localização de possíveis áreas de perigo (áreas restritas) e os “waypoints” usados na competição, para auxiliar o *briefing* e a visualização da prova;
- Outros materiais de escritório (canetas, papel, pranchetas, pincel para quadro branco (azul, preto e vermelho), fita zebreada, álcool, flanela, fita adesiva, etc.) deve estar disponível na decolagem à equipe técnica, Comissão de Prova, etc.;
- Água fresca (média de 2L por piloto), dois tipos de fruta (banana, maçã, laranja, mexerica, etc.), sanduíche de queijo, barras de cereal e/ou salgados devem estar disponíveis diariamente na área de decolagem, gratuito aos pilotos;
- Alimentação da equipe de trabalho (técnica, de segurança, resgate, motoristas, etc.) deve estar diariamente disponível, preferencialmente antes do horário de início das decolagens, momento crucial que requer a atenção de todos.

**Obs.: Necessário apresentar junto a Proposta documento de liberação e autorização para uso da área de decolagem e área (s) de pouso oficial.**

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

### **3.2.2. Comitê de Organização – QG**

A **Proposta** deve indicar a localização de funcionamento do QG durante toda a competição.



Este deverá funcionar sempre no mesmo local, onde deverão constar todas as informações relativas à competição, tais como: programação, resultados, previsão meteorológica, regulamento (geral e do local), etc.

Deverá ser escolhido um local de fácil acesso, preferencialmente na área central da cidade, próximo a hotéis e restaurantes.

As seguintes condições técnicas devem ser observadas:

- Ter uma grande sala/espço, aonde os pilotos virão para o registro, controle de GPS, etc.;
- A existência no local de uma menor sala onde a equipe técnica, apuração, julgamento e protesto possa realizar uma reunião privada;
- A existência de equipamentos sanitários;
- Internet de boa velocidade, DEDICADA, disponível a organização para atualização dos resultados;
- Outra rede de internet aberta aos pilotos;
- Monitor ou TV, tamanho mínimo de 29 polegadas (com cabo longo para conexão em computador), para o piloto conferir seu voo quando do *download* do seu GPS e acompanhar apuração da prova;
- 01 (uma) impressora laser (com cd de instalação), com tonner adicional e pelo menos 500 folhas de papel A4;
- Tomadas em quantidade para ligação dos equipamentos eletrônicos;
- Mínimo de 08 (oito) metros de mesas rígidas para montagem dos equipamentos de apuração, registro de pilotos, etc.;
- Fixação, na fachada externa, de banner, tipo outdoor (medida mínima 1.5m X 2m) sinalizando o QG, com as logomarcas do evento, CBVL, FAI, apoios e patrocínios;
- Quadro de informações para o público e pilotos (medida mínima 1m X 2m);



- Quadro de resultados (medida mínima 1m X 3m) em local apropriado e com sistema de iluminação que permita leitura dos resultados à noite;
- Material de escritório (canetas, papel, fitas adesivas, etc.).

**Obs. 1: Na Proposta indicar local (preferencialmente um auditório – capacidade para até 100 lugares) nas proximidades do QG onde a Diretoria da CBVL possa realizar a Assembleia de Pilotos.**

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

### **3.2.3. Inscrição e Registro dos Pilotos**

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

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

É obrigatória a distribuição aos pilotos de:

- Uma Camiseta alusiva ao evento (layout e material de confecção previamente aprovado pela CBVL - preferencialmente malha 100% algodão, impressão 4/4);
- Crachá ou Cartão de Identificação, com os dados do piloto, seu número na competição (determinado pelo ranking do ano anterior), frequências de Segurança, Emergência e Resgate, e telefones da organização e de emergência de região;
- Mapa regional colorido (modelo aprovado pela Diretoria Técnica CBVL), em tamanho mínimo A3, constando a lista completa de “*waypoints*”, frequências de rádio, telefones da organização e possíveis áreas restritas;
- Adesivo de identificação para capacetes dos pilotos, contendo obrigatoriamente o seu número de inscrição na competição, tamanho mínimo 4cmx8cm;



*Dicas: A distribuição de mais alguns outros brindes aos pilotos (camisas, bonés, mochilas, lycras, pochetes, etc.) são um interessante atrativo.*

*A organização deve elaborar roteiros e opções alternativos de passeio e entretenimento aos familiares e aos pilotos, para durante toda semana, caso não haja prova num dia. Opções como Clubes, parques, piscinas, cachoeiras, roteiro de trilhas na região, alambiques, passeios a cavalo, aluguel de bicicletas, motos, quadrículos, etc.*

*A celebração de “parcerias” com hotéis, restaurantes, lanchonetes, empresas aéreas, clubes, etc., oferecendo desconto a familiares e pilotos participantes do evento, são um interessante atrativo.*

#### **3.2.4. Veículos, Transporte de Pilotos e Equipamentos**

- É obrigatória a presença de veículo (caminhão) apropriado ao transporte dos equipamentos entre o QG e a área de decolagem e destas ao longo do eixo da rota da prova até o gol, e no pouso ao pé da rampa, fazendo o resgate, inclusive no dia de treino livre;
- 01 (um) veículo deve estar disponível para o transporte à decolagem da equipe técnica;
- 01 (um) veículo deve estar e à disposição da equipe de gol.

#### **3.2.5. Motoristas**

Os motoristas do caminhão de apoio, os envolvidos no resgate, equipes de emergência e de gol devem ter bom conhecimento sobre a região, bem como entendimento sobre o uso de GPS, mapas e rádio comunicação. No caso negativo, devem estar acompanhados por pessoa que detenha esse conhecimento, de preferência um piloto da região.

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



### 3.2.6. Comunicação

- É obrigatório e deverão estar disponibilizados pela organização à equipe técnica e de segurança rádios e celulares para fins de apoio e segurança do evento;
- As frequências e números da Organização/"*Report Back*", Voo/Segurança e Emergência deverão ser informados antecipadamente e afixados nos crachás de identificação, quadros de prova e aviso dos pilotos;
- O Organizador Geral, Juízes Geral, de Decolagem e de "*Goal*", os Coordenadores de Emergência, o Médico e o Gestor do QG devem estar durante todo o decorrer da prova munidos de equipamentos móveis de comunicação e telefone celular;
- Um grupo de comunicação ("whatsapp") da Organização deve ser montado, com a participação de todos integrantes do Staff técnico e de Segurança;
- Uma lista com o telefone de todos os envolvidos nas equipes técnicas e de segurança, inclusive Bombeiros, Polícia, Hospitais da região, deve ser elaborada e estar disponível a todos;
- Todos os veículos envolvidos no resgate e equipes de salvamento deverão estar providos de equipamentos de comunicação (Rádios e Celular);
- Uma central de comunicação deve ser montada para a competição, monitorando/cobrindo toda extensão da área a ser voada, permitido a comunicação das equipes técnicas e de emergência, resgates e estes com os pilotos;
- Estabelecimento de três Frequências de Rádio:
  - a) 01 (uma) Frequência de Voo/Segurança para os pilotos, monitorada pelos líderes dos times e/ou seus resgates;
  - b) 01 (uma) Frequência de Organização/"*Report Back*";
  - c) 01 (uma) Frequência para os serviços de emergência (Frequência de Emergência).

### 3.2.7. “Waypoints”

- As coordenadas devem ser as mais precisas possíveis, em especial nas áreas de pouso/“goal”;
- Os pilões devem ser, preferencialmente, estruturas ou referencias facilmente reconhecível (cidades, trevos, vilas, antenas, construções, etc.), em espaço aéreo bom e seguro, com opções seguras de pouso próximas;
- Por padrão, deve-se usar as coordenadas no formato **hddd.ddd**, WGS84, igual ao dos GPS usados para a competição;
- Os “waypoints” devem usar a seguinte convenção de nomenclatura: “t n n a a a”, onde “t” é o tipo de “turnpoint” (D = decolagem, B = balizas/pilões e A = “goal”/pousos R = área restrita), “n n” é o número do “turnpoint”, e “a a a” é a altitude do ponto em múltiplos de 10;
- A lista dos “waypoints”, além da nomenclatura, deve trazer uma descrição sucinta de sua visualização no mapa seguida da altitude e das suas respectivas coordenadas

Exemplo:

D01106	Ibituruna 1060m	18.886602°S 41.915485°W
B03037	Salvacao 376m	18.921277°S 41.954499°W
A01016	Feira da Paz 164m	18.858580°S 41.941549°W
R01017	Aeroporto Valadares 170m	18.897382°S 41.984971°W

**Obs.: Caso existência de espaço aéreo proibido ou áreas restritas ao sobrevoo, estas devem estar destacadas no Mapa de provas e serem fornecidas pela organização no site da competição e quando do *upload* dos GPS em arquivo no formato “*openair.txt*”, possibilitando sua visualização nos instrumentos de voo.**

### 3.2.8. "Goal"

- As áreas de pouso devem estar livres de obstáculos perigosos (fios, cercas, construções, etc.) e amplas o suficiente para o pouso seguro de dois ou mais equipamentos simultâneos;
- **Estas coordenadas de "goal"/pouso devem ser rigorosamente checadas na quinzena anterior ao início da competição**, conferindo se novos obstáculos não surgiram (vegetação, cercas, fios, construções, etc.) podendo vir a provocar acidentes graves;
- Importante verificar também com o proprietário se não há nenhum impedimento em se pousar na referida área;
- Imagens aéreas dos "goal's"/pousos, retiradas do Google Earth, com a coordenada ao centro, numa altura do ponto de visão variando entre 2 a 3km, devem ser impressas e estar disponíveis a Comissão de Prova quando da escolha da prova do dia. A imagem do "goal" escolhida será colocada junto ao quadro de prova para conhecimento de todos os pilotos;
- Birutas e a sinalização de possíveis áreas de risco (fitas zebradas) devem ser colocadas;
- **Se for o caso (opção "goal" linha)**, uma faixa branca medindo 1m X 50m de comprimento deve ser providenciada para linha de chegada. Instrumentos para sua fixação no solo (grampos e/ou pesos) devem ser providenciados;
- Materiais como GPS, telefone, rádio, pranchetas, binóculos, lápis, papel, caneta, filmadora e câmera fotográfica devem estar disponíveis ao Juiz de "Goal" e sua equipe.

*Dica: Água gelada, lanches e fruta são um atrativo, recomendados estar disponível aos pilotos na área do "goal".*

### 3.3. EQUIPE TÉCNICA ORGANIZACIONAL - STAFF

Uma etapa do **Campeonato Brasileiro de Parapente** deve ter pelo menos a estrutura de pessoal a seguir (na **Proposta** colocar o nome dos profissionais escolhidos para as funções indicados por "\*", bem como um currículo mínimo do mesmo. Estes devem ter conhecimento suficiente da língua inglesa):



- Organizador Geral\* - responsável por toda logística do evento, garantindo seu bom andamento;
- Diretor de Prova\* - responsável por todas as questões técnicas relativas à competição (aplicação do Regulamento, escolha das provas, interrupções, cancelamento, etc.);
- Apurador\* - responsável pela “upload”/”download” dos GPS, apuração e divulgação dos resultados (impresso e internet). Deve conhecer bem o Regulamento e domínio pleno do Programa de Apuração, do uso do Sistema *Live Tracker* da CBVL e manuseio de GPS’s;
- Coordenador de Segurança\* - responsável pelo monitoramento das Frequências de Segurança (dos pilotos), acompanhar a prova por terra e coordenar toda equipe de emergência através da Frequência de Emergência (Bombeiros, Ambulâncias, Médico/Enfermeiros, Emergência Privada, etc.);
- Coordenador de Decolagem e equipe (01 Coordenador e 02 assistentes para cada decolagem) – responsável pelo controle de acesso, checagem dos pilotos e liberação das decolagens;
- Coordenador do “Goal” e equipe (01 ou mais pessoas) – responsável pela montagem da estrutura de sinalização e segurança no “goal” (tendas, birutas, faixas, linha de chegada (quando for o caso)), bem como comunicação com equipes de resgate e segurança;
- Coordenador do QG – responsável pela manutenção do QG, publicação de informes e resultados;
- Assessor de Imprensa e equipe (fotografo, cinegrafista, etc.) – responsável pela produção de “releases” diários (mínimo 02), captação de fotos e vídeos, alimentação de notícias no site oficial, mídias sociais e relacionamento com os veículos de comunicação.

### 3.4. SEGURANÇA DA COMPETIÇÃO

- Apresentar junto com a **Proposta** um “orçamento” apólice de seguro de responsabilidade civil e acidentes pessoais, cobrindo pilotos e o evento, com cobertura mínima de R\$ 100mil de responsabilidade civil do organizador e R\$ 30mil de seguro individual de cada piloto. Esse seguro, após análise da Diretoria Técnica



da CBVL, deverá estar devidamente contratado quando da realização da competição;

- Os serviços de emergência devem estar na rampa durante toda a competição, incluindo o dia de treino;
- Os serviços de emergência devem permanecer no ponto de decolagem até a saída do último piloto. Durante a prova o médico e os serviços de resgate devem posicionar-se em pontos estratégicos, onde tenham ampla comunicação (rádio e/ou telefone celular) permitindo uma intervenção rápida em caso de um acidente;
- Uma equipe de resgate (Bombeiros – ou Socorristas especializados), com no mínimo 02 (dois) homens, obrigatoriamente deve estar na área de decolagem, em condições de socorrer e preparar pilotos para evacuação (cordas, maca rígida, material para imobilização e equipamentos apropriados para escalada em árvores e rochas) e uma viatura equipada com GPS, mapas da região e meios de comunicação (telefone celular e rádio VHF na Frequência de Emergência);
- É obrigatória uma ambulância com equipe qualificada em primeiros socorros, equipada com material para atendimento de emergência (UTI), remoção e material para imobilizações e primeiros-socorros, GPS, mapas da região e meios de comunicação (telefone celular e rádio VHF na Frequência de Emergência);
- A Equipe de Emergência formada por no mínimo 02 (dois) profissionais qualificados e treinados em emergência médica deve se posicionar em local estratégico da prova, tendo um menor tempo possível de resposto no atendimento caso necessário;
- A presença de uma viatura da Polícia Militar ou Guarda Municipal deve ser solicitada para garantir a segurança da organização do evento, dos participantes e presentes na área de decolagem;
- Ofício protocolado na Unidade de Resgate Aéreo (helicóptero) mais próxima da cidade do evento, alertando e solicitando prontidão e apoio em caso de possível e iminente acionamento de emergência. O nome e contatos do Oficial responsável deve ser registrado bem como o formato de coordenadas GPS a ser usado quando de um possível acionamento;



- Ofício protocolado junto a Concessionária Elétrica da região, alertando e solicitando prontidão e apoio em caso de possíveis acidentes em redes elétricas bem como o nome e meios de contato direto em caso de emergência;
- Deve ser elaborada uma descrição dos procedimentos de uma possível emergência (relação e contato (telefone) dos hospitais de urgência próximo adequados a casos de lesões traumáticas graves, tempo de resposta média do Helicóptero em caso de acionamento, pontos de ancoragem para os casos de salvamento em altura nas proximidades da rampa, rotas de salvamento e acesso ao longo da prova, etc.).

### 3.5. ASPECTOS FINANCEIROS

- O organizador deve comprovar, através de cartas e ofícios de apoio, viabilizar os recursos necessários para a realização do evento. **Estas devem estar anexas a Proposta;**
- A apresentação de um sucinto planejamento orçamentário, com possíveis receitas e despesas, deve estar junto a **Proposta;**
- Indicação dos possíveis apoios e patrocinadores, com suas respectivas cartas compromisso de entes públicos e/ou privados (citando valores/apoio), são essenciais para comprovar a viabilidade financeira do projeto;
- No planejamento orçamentário a taxa de inscrição não deve ser o único recurso financeiro para executar o evento, mas apenas uma parte dele;
- Do valor total arrecadado com as inscrições, 20% (vinte por cento) são auferidos pela CBVL, para o custeio do Delegado da CBVL presente ao evento, para manutenção e ativação do sistema de Rastreadores *Live Tracker*, para o fomento das ações competitivas da entidade e o apoio da Equipe Brasileira em Mundiais;
- Os restantes 80% são de direito do Organizador. Este serão repassados 60% antes da realização do evento e os restantes 40% repassados após a realização do evento, no respectivo encontro de contas e desconto de possíveis penalidades.

### 3.6. PREMIAÇÃO

- O Organizador deve preparar uma cerimônia/festa de premiação, no último dia de competição, após a publicação oficial do resultado do evento. **Essa é uma parte importante do evento para a CBVL e pilotos;**



- Um local atrativo para reunir público e pilotos deve ser escolhido, com sistema de som iluminação e música, um pódio suficientemente grande (+ de 3m de largura) com o habitual “2 – 1 – 3”, e banner de fundo com estrutura “*backdrop*” (tamanho mínimo 4m x 3m) com as logomarcas do evento, CBVL, FAI, apoios e patrocinadores;
- Boa iluminação (dois ou mais refletores) deve ser organizada para termos uma boa qualidade de filmagem e fotografia;
- Se forem ocorrer discursos, estes devem ser o mais breve possível (evitar excesso de muitos oradores);
- Uma Premiação total mínima de R\$ 5.000,00 (cinco mil reais) deve ser fornecida pelo organizador, distribuída conforme o Regulamento competitivo do referido ano. Valores maiores em dinheiro para premiação são um atrativo;
- Confecção de 05 (cinco) troféus e 05 (cinco) medalhas para o Resultado Geral (Elite), e de 05 (cinco) troféus e 05 (cinco) medalhas para a categoria Sport.

### **3.7. PROMOÇÃO E DIVULGAÇÃO**

Uma das maneiras de atrair patrocinadores é oferecer a eles uma boa cobertura de mídia. Uma boa cobertura de mídia vai ajudar a ganhar o interesse do público e de patrocinadores em potencial para o futuro, disseminando o conhecimento sobre a existência do esporte, aumentando o número de adeptos, sua notoriedade e reconhecimento.

É importante a contratação de uma Assessoria de imprensa e equipe (fotógrafos, cinegrafistas, etc.), para a produção de releases diários (mínimo 02), captação de fotos e vídeos, alimentação de notícias do site oficial do evento, relacionamento com os veículos de comunicação e supervisão do posicionamento dos equipamentos de publicidade no QG, decolagem e pouso. Outras tarefas são recomendadas:

- Manter uma lista de contatos de mídia;
- Convidar meios de comunicação para o evento;
- Elaborar um “kit de mídia”. A maior parte dos jornalistas, fotógrafos, etc., não terão muitas informações sobre o parapente. Esse “kit” deve conter informações sobre o esporte, a competição, regras, local de decolagem, local de pouso, Calendário do



Campeonato Brasileiro, provas e resultados das últimas etapas do Brasileiro, lista dos pilotos inscritos na competição, com caracterização dos seus equipamentos (cores e marcas) e patrocinadores, informações sobre os 30 melhores pilotos (principais conquistas, títulos, recordes, etc.), horário e local de festas e cerimônias, em especial da cerimônia de premiação;

- Organizar entrevistas com os pilotos e membros da organização do evento;
- Organizar voos duplos, se necessário;
- Escrever e enviar “*press releases*” (mínimo de 02 diários) para os mais diversos canais de comunicação (sites, listas, e-mails, publicações impressas, etc.);
- Providenciar fotos e imagens e enviá-las, etc.;
- A logomarca da CBVL junto com o Logotipo do Evento (aprovada pela Diretoria da CBVL) deve estar inserida em todas as peças promocionais (camisas, banners, cartazes, adesivos, brindes, etc.), a serem confeccionadas para o evento;
- No mínimo 100 (cem) dias antes da abertura do evento a organização deve disponibilizar uma *website* contendo todas as informações sobre o local da competição (como chegar, rodovias, aeroportos, distancias das capitais, opções de hospedagem com respectivos contatos, mapas da região, lista de “*waypoints*” para “*upload*”, fotos, notícias e vídeos de últimas competições, Programação do evento, etc.). Estas informações, preferencialmente, também devem estar em inglês;
- A produção de um pequeno vídeo promocional sobre o voo local e a competição, divulgando o evento que está por vir, é um bom atrativo;
- O *website* do evento deve ser o principal veículo de comunicação da competição. Ele deverá ser diariamente alimentado com fotos (mínimo 10), um pequeno vídeo, notícias (mínimo de 02 boletins diários) e o resultado do dia, tão logo este seja publicado pelo Apurador Geral;
- As mídias sociais (Facebook, Twitter, Instagram, etc.) devem ser largamente exploradas;
- Interessante a produção de uma vinheta para ser veiculada nos equipamentos sonoros dispostos na decolagem e QG, divulgando o evento, apoios e patrocinadores;



- Deve ser confeccionado o mínimo de 50 (cinquenta) cartazes, tamanho mínimo A3 – 4/0, para a divulgação local do evento, afixados no mínimo 20 (vinte) dias antes da realização do mesmo;
- Deve ser confeccionado no mínimo 150 camisas alusivas ao evento (incluindo as dos pilotos);
- Todo material promocional e de divulgação a ser confeccionado para o evento será de responsabilidade do organizador;
- A Logomarca da CBVL bem como suas instruções de uso deve ser solicitada em [presidente@abvl.com.br](mailto:presidente@abvl.com.br);
- A realização de ações sociais (visitas a escolas creches, plantio de arvores, lançamento de sementes, palestras, oficinas sobre o esporte, mostras de fotos e vídeos, etc.) são uma pauta atrativa para a imprensa, interessantes ao evento;
- A Assessoria de Imprensa, ao final do evento, deve enviar a CBVL arquivo com todo material divulgado relativo ao evento (vídeos, fotos, jornais, artigos, etc.);
- Ao final do evento, a produção de um vídeo é uma interessante ação de retorno aos apoios, patrocinadores, ao sítio de voo e na valorização da imagem do esporte como um todo.

#### **4. DAS OBRIGAÇÕES DA CBVL**

São obrigações da CBVL:

- Homologar e prestar assessoria técnica na concepção do evento;
- Solicitar a sanção do evento como categoria FAI 2, quitando referida taxa;
- Solicitar o NOTAM e a liberação do espaço aéreo junto aos órgãos competentes;
- Fazer a divulgação do evento às Entidades filiadas e pilotos;
- Realizar o processo de inscrição e seleção de acordo com o Regulamento do Campeonato Brasileiro de Parapente. Este deve ter início no mínimo 90 (noventa) dias antes do início da competição;
- Receber as inscrições dos pilotos;



- Disponibilizar o sistema de Rastreadores *Live Tracker* à competição, arcando com as despesas de sua manutenção e ativação;
- Enviar representantes ao evento, Delegado CBVL, para garantir e auxiliar na qualidade técnica e logística do evento, arcando com seus custos do transporte;
- Junto com a Liga de Competidores fazer uma auditoria de segurança/organizacional, supervisionando a realização do evento;
- Enviar releases para divulgação, à assessoria de imprensa do evento;
- Apresentar ao final do evento a prestação de contas ao organizador local do valor retido das inscrições, descontado possíveis multas.

## 5. DO VALOR DAS INSCRIÇÕES

As inscrições para as etapas do **Campeonato Brasileiro de Asa Delta**, ano 2018, terão como valor de referência:

- Inscrição antecipada: **R\$ 450,00** (quatrocentos reais)
- Inscrição no local da competição: **R\$ 530,00** (quinhentos e trinta reais)

## 6. PENALIDADES FIANCEIRAS

Em caso de falha do organizador por não cumprir a totalidade ou parte do seu dever acordado, parte ou totalidade dos 40% do valor arrecadado com as inscrições e retido pela CBVL, podem ser utilizados para cobrir possíveis despesas e penalidades aplicadas, no valor correspondente ao dobro do produto e/ou serviço contratado, com posterior prestação de contas.

## 7. DISPOSIÇÕES FINAIS

Até 35 (trinta e cinco) dias antes do evento o Organizador local deve enviar a Diretoria Técnica da CBVL o Regulamento Local a ser analisado e, após aprovação, publicado pela CBVL em seu site e no site da competição, para conhecimento prévio de todos os competidores.

Esse Regulamento Local deve trazer todas as informações relativas a competição: endereço de funcionamento do QG, programação geral da competição, horário e local de registro/"upload" GPS, horário e local do "Briefing" de Segurança, local e horário saída



transportes a rampa, horário e local das Cerimônias de Abertura e Encerramento, arquivo com o mapa região (mesmo da competição) com indicação e coordenadas de áreas restritas, lista e arquivo com as coordenadas a serem usadas na competição, regras de voo na região, regras de controle de acesso a rampa de pilotos visitantes e birutas nos dias de competição, premiação local por categoria, frequências de emergência e segurança, contatos do Staff (Organizador Geral, Diretor de Prova, Coordenador de Transporte e Resgate, Coordenador de Segurança, Apurador, Assessor de Imprensa, etc.).

A 20 (vinte) dias antes do evento o organizador deve criar um grupo de comunicação (“whatsapp”) entre todos os pilotos inscritos, disponibilizando uma pessoa, “moderador”, que deverá diariamente (mínimo de três vezes ao dia) disponibilizar informações e dirimir dúvidas quanto ao evento e facilidades aos pilotos (hospedagem, transporte, etc.).

Até 03 (três) dias após o fim da competição o Apurador deve enviar o resultado completo da competição no mesmo formato exigido pela FAI para homologação de eventos cat. 2, arquivo *\*.fsdb*.

Conforme decisão em Reunião entre a Liga dos Pilotos Competidores e a CBVL, (01) um representante da CBVL se fará presente durante todo evento para verificar os pontos acordados, garantindo a qualidade técnica e logística do evento. O organizador deverá fornecer as hospedagens, alimentação e transporte local para essa pessoa designada “Delegado CBVL” ao evento. O transporte deste representante até o local do evento bem como o pagamento de possíveis outras despesas serão de responsabilidade da CBVL.

Rio de Janeiro, maio de 2017.

---

Chico Santos  
Presidente



## MANUAL GERAL PARA ORGANIZADORES DE ETAPAS

### CAMPEONATO BRASILEIRO DE PARAPENTE

O “**Campeonato Brasileiro de Parapente**” é uma competição aberta, com regulamento próprio, de acordo com as regras e procedimentos de voo estabelecidos pela Confederação Brasileira de Voo Livre (CBVL) e regulamentos da Federação Aeronáutica Internacional (FAI), e será composta pelas etapas escolhidas por concorrência segundo Edital da CBVL.

Por ser uma competição a ser homologada como FAI 2, está aberta à participação de pilotos estrangeiros, limitando o número total máximo de 125 (cento e vinte e cinco) pilotos inscritos (a depender da capacidade de decolagens da rampa proponente), sendo destas vagas 25% destinadas para pilotos de nacionalidade estrangeira (reserva garantida até 15 dias antes do início do evento – exigência FAI Sporting Code, Section 7A).

Os pretendentes a organizador deverão apresentar sua **Proposta** até a data estipulada pelo Edital, enviando-a para o e-mail [presidente@cbvl.com.br](mailto:presidente@cbvl.com.br).

As Propostas serão analisadas pela Comissão Técnica de Competições da CBVL e pela Liga de Competidores de Parapente e serão apreciadas e votadas conforme as determinações do Edital.

A divulgação oficial do calendário do ano subsequente será feita no máximo até o fim do mês de outubro.

Cada etapa deverá ser confirmada com no mínimo 90 (noventa) dias de antecedência, pelo aceite e comprovação da conformidade com as exigências mínimas deste Manual e os compromissos assumidos na apresentação da Proposta.

Em caso de desistência do organizador ou de não conformidade evidente constatada pela Diretoria da CBVL, outros prováveis interessados em organizar a etapa serão contatados pela Diretoria da CBVL para que esta decida pela realização da etapa em outro local, mas obrigatoriamente na mesma data pré-estabelecida, e nesse caso, com confirmação de no mínimo 50 (cinquenta) dias de antecedência. Caso contrário, a etapa será considerada cancelada.



## 1. RESPONSABILIDADE PELA ORGANIZAÇÃO DAS ETAPAS

Para a organização de cada etapa do “**Campeonato Brasileiro de Parapente**”, será credenciado um responsável legal (pessoa física, pessoa jurídica do ramo esportivo, clube ou federação de voo, instituições aero desportivas ou prefeitura), que se comprometerá em conseguir as necessidades financeiras, de infraestrutura, segurança, promoção e premiação para a realização da sua etapa.

## 2. DO CONTRATO ENTRE AS PARTES

Um contrato será assinado entre a CBVL e o organizador local, responsável pela realização da etapa aprovada, em até 30 dias após a decisão de escolha do calendário esportivo, onde constará uma cláusula em que qualquer das partes que solicite a rescisão do contrato arcará com uma multa rescisória equivalente a 30% (trinta por cento) do valor total das inscrições já arrecadas, multa a ser paga em até 30 dias do ato da rescisão ou descumprimento do proposto.

Em caso de falha do organizador por não cumprir a totalidade ou parte do seu dever acordado nos itens obrigatórios desse Manual bem como no apresentado em sua Proposta, parte ou totalidade dos 40% do valor arrecadado com as inscrições e retido pela CBVL, podem ser utilizados para cobrir possíveis despesas e penalidades aplicadas, no valor correspondente ao dobro do produto e/ou serviço contratado, com posterior prestação de contas.

## 3. DAS NECESSIDADES (Como fazer a Proposta)

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

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

### 3.1. NA APRESENTAÇÃO DA PROPOSTA

- Um histórico da cidade do evento proposto, sua localização, rodovias de acesso, distância das capitais, opções de ônibus, aeroportos, etc.;
- Informações sobre hospedagem (tipos, preços, quantidade de leitos, etc.), com seus respectivos contatos (site, e-mail, telefone);

- Descrição do local e da área de voo proposta e suas características quanto à decolagem, altura, o relevo, pousos, condições meteorológicas, possíveis rotas de voo, número de pilotos ativos, histórico de competições e eventos já realizados (fotos, vídeos, matérias na imprensa), etc.;
- Apresentação de duas ou mais sugestões/opções de datas para o evento, preferencialmente junto de eventos internacionais de Parapente que tenhamos no Brasil (*Obs.: Esse é um critério importante de desempate caso ocorra!!*);
- Estudo com as condições meteorológicas médias nos últimos 05 (cinco) anos (temperatura, vento, chuva) do período das datas propostas;
- Apresentação de um projeto de Logotipo, Cartaz e Camisa alusiva ao evento, a ser aprovado pela Diretoria da CBVL;
- Mapa detalhado da região, na escala mínima 1:100.000, colorido, impresso tamanho mínimo A3, com indicação de relevo, principais rodovias, apontando a localização de possíveis áreas de perigo, sensíveis ao sobrevoo ou pouso (caso haja áreas restritas), e os “waypoints” (decolagem, pilões e pousos) a serem usados na competição;
- Estrutura hospitalar (pública e privada) e de segurança/resgate (Bombeiros, SAMU, Ambulância com UTI embarcada, Helicóptero, brigada de socorristas etc.) existentes na região e que poderão ser utilizados pela competição;
- Apresentação de um “plano” com a programação mínima para a semana do evento (cerimônias de abertura e encerramento, festas, jantares, atividades no QG, etc.).

**Obs.: É obrigatória a realização de uma cerimônia/festa de Abertura e de Encerramento.**

*Dica: Jantares, churrascos, festas para os pilotos durante a semana são um interessante atrativo.*

## **3.2. ASPECTOS TÉCNICOS E DE INFRAESTRUTURA**

### **3.2.1. Decolagem e pouso oficial**

- O acesso à decolagem bem como o acesso ao pouso oficial deverá ser sinalizado com placas indicativas de atrativo turístico;



- As condições da rodagem de acesso à decolagem bem como ao pouso oficial devem estar em perfeito estado de conservação que permitam a fácil e segura locomoção dos pilotos, turistas e convidados;
- Toda a vegetação na extensão da área de decolagem deverá estar aparada e livre de galhos, pedras e qualquer outro obstáculo que impeça a decolagem segura;
- A área deve permitir a decolagem com segurança de três ou mais equipamentos simultâneos;
- Na ausência de banheiros na decolagem, será obrigatória a locação de sanitários químicos, em quantidade condizente com número de pilotos e público;
- Birutas para indicação do vento devem ser instaladas na área de decolagem, pouso oficial e chegadas de “goal”;
- As áreas de decolagem e de montagem dos equipamentos deverão estar separadas e protegidas do acesso aos turistas e visitantes, restrita somente aos pilotos inscritos;
- Deverão estar à disposição dos pilotos, equipe técnica, turistas e visitantes, tendas de abrigo para proteção e descanso, em proporcional número ao número de pessoas presentes;
- Demarcação das áreas de decolagem com fita ou corda deve ser providenciada;
- Uma estrutura para a checagem de seletes (provador de selete) deve ser instalada na área de decolagem;
- Sistema de som, com microfone, cobrindo toda área de decolagem, é obrigatório, para auxiliar o “briefing” diário e durante o decorrer da prova;
- Mesa e cadeiras devem estar disponíveis para Comissão Técnica na decolagem, quando da elaboração da prova do dia;
- Um Quadro de Prova (medida mínima 1m X 1.2m – modelo Anexo) deve estar instalado na área de decolagem;



- Instalação junto à área de decolagem de um Mapa impresso, com tamanho mínimo 1m X 1.5m, semelhante ao anexado a Proposta, devidamente aprovado pela Comissão Técnica da CBVL, indicando relevo, principais rodovias, apontando a localização de possíveis áreas de perigo (áreas restritas) e os “waypoints” usados na competição, para auxiliar o *briefing* e a visualização da prova;
- Outros materiais de escritório (canetas, papel, pranchetas, pincel para quadro branco (azul, preto e vermelho), fita zebreada, álcool, flanela, fita adesiva, etc.) deve estar disponível na decolagem à equipe técnica, Comissão de Prova, etc;
- Balança de boa qualidade (até 150 kg) para verificação do limite de lastro e do peso do piloto deve estar diariamente na área de decolagem. Uma tábua para o apoio da balança deve ser providenciada;
- Água fresca (média de 2L por piloto), dois tipos de fruta (banana, maçã, laranja, mexerica, etc.), sanduíche de queijo, barras de cereal e/ou salgados devem estar disponíveis diariamente na área de decolagem, gratuito aos pilotos;
- Alimentação da equipe de trabalho (técnica, de segurança, resgate, motoristas, etc.) deve estar diariamente disponível, preferencialmente antes do horário de início das decolagens, momento crucial que requer a atenção de todos.

**Obs.: Necessário apresentar junto a Proposta documento de liberação e autorização para uso da área de decolagem e área (s) de pouso oficial.**

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



### 3.2.2. Comitê de Organização – QG

A **Proposta** deve indicar a localização de funcionamento do QG durante toda a competição.

Este deverá funcionar sempre no mesmo local, onde deverão constar todas as informações relativas à competição, tais como: programação, resultados, previsão meteorológica, regulamento (geral e do local), etc.

Deverá ser escolhido um local de fácil acesso, preferencialmente na área central da cidade, próximo a hotéis e restaurantes.

As seguintes condições técnicas devem ser observadas:

- Ter uma grande sala/espço, aonde os pilotos virão para o registro, controle de GPS, etc.;
- A existência no local de uma menor sala onde a equipe técnica, apuração, julgamento e protesto possa realizar uma reunião privada;
- A existência de equipamentos sanitários;
- Internet de boa velocidade, DEDICADA, disponível a organização para atualização dos resultados;
- Outra rede de internet aberta aos pilotos;
- Monitor ou TV, tamanho mínimo de 29 polegadas (com cabo longo para conexão em computador), para o piloto conferir seu voo quando do *download* do seu GPS e acompanhar apuração da prova;
- 01 (uma) impressora laser (com cd de instalação), com tonner adicional e pelo menos 500 folhas de papel A4;
- Tomadas em quantidade para ligação dos equipamentos eletrônicos;
- Mínimo de 08 (oito) metros de mesas rígidas para montagem dos equipamentos de apuração, registro de pilotos, etc.;



- Fixação, na fachada externa, de banner, tipo outdoor (medida mínima 1.5m X 2m) sinalizando o QG, com as logomarcas do evento, CBVL, FAI, apoios e patrocínios;
- Quadro de informações para o público e pilotos (medida mínima 1m X 2m);
- Quadro de resultados (medida mínima 1m X 3m) em local apropriado e com sistema de iluminação que permita leitura dos resultados à noite;
- Material de escritório (canetas, papel, fitas adesivas, etc.);
- Balança de boa qualidade (até 150 kg) para verificação do peso do piloto e do limite de lastro.

**Obs. 1: Na Proposta indicar local (preferencialmente um auditório – capacidade para até 125 lugares) nas proximidades do QG onde a Diretoria da CBVL possa realizar a Assembleia de Pilotos.**

**Obs. 2: Na Proposta indicar um local suficientemente amplo (8x15m) e limpo, restrito ao acesso de outros pilotos, de preferência nas proximidades do QG, onde a Comissão de Checagem possa realizar diariamente durante a competição (das 17 às 22h) a checagem dos equipamentos.**

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

### **3.2.3. Inscrição e Registro dos Pilotos**

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

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

É obrigatória a distribuição aos pilotos de:



- Uma Camiseta alusiva ao evento (layout e material de confecção previamente aprovado pela CBVL - preferencialmente malha 100% algodão, impressão 4/4);
- Crachá ou Cartão de Identificação, com os dados do piloto, seu número na competição (determinado pelo ranking do ano anterior), frequências de Segurança, Emergência e Resgate, e telefones da organização e de emergência de região;
- Mapa regional colorido (modelo aprovado pela Diretoria Técnica CBVL), em tamanho mínimo A3, constando a lista completa de “waypoints”, frequências de rádio, telefones da organização e possíveis áreas restritas;
- Adesivo de identificação para capacetes dos pilotos, contendo obrigatoriamente o seu número de inscrição na competição, tamanho mínimo 4cmx8cm;
- Adesivos para colocação nas velas na cor preta, com altura vertical de 50cm e largura de linha de 5cm (vinil Eletrocut BR7300 da 3M – não deixa resíduo quando removido).

*Dicas: A distribuição de mais alguns outros brindes aos pilotos (camisas, bonés, mochilas, lycras, pochetes, etc.) são um interessante atrativo.*

*A organização deve elaborar roteiros e opções alternativos de passeio e entretenimento aos familiares e aos pilotos, para durante toda semana, caso não haja prova num dia. Opções como Clubes, parques, piscinas, cachoeiras, roteiro de trilhas na região, alambiques, passeios a cavalo, aluguel de bicicletas, motos, quadrículos, etc.*

*A celebração de “parcerias” com hotéis, restaurantes, lanchonetes, empresas aéreas, clubes, etc., oferecendo desconto a familiares e pilotos participantes do evento, são um interessante atrativo.*

#### **3.2.4. Veículos, Transporte de Pilotos e Equipamentos**

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



ponham os pilotos próximo das rodovias, facilitando o resgate, diminuindo os custos.

- É obrigatório o transporte dos pilotos e equipamentos a decolagem e esquema de resgate dos pilotos ao longo do percurso da prova, em veículos apropriados e cobertos (vans, ônibus, etc.), em todos os dias de competição, **inclusive no dia de treino livre;**
- Não será permitido transporte de pilotos bem como equipamentos em veículo aberto, tão somente deverá ser feito em veículos “cabinados” e próprios para tal fim;
- Os equipamentos devem ser transportados preferencialmente em caminhões baú, ou devidamente enlonados;
- Não será permitido excesso de lotação. Deverão existir bancos para todos os pilotos transportados;
- 01 (um) dos veículos disponível ao transporte dos pilotos deve dar prioridade ao transporte da Comissão de Prova;
- 01 (um) veículo deve estar e à disposição da equipe de “goal”.

**Obs.: Os veículos envolvidos no Resgate devem ser numerados e identificados com adesivos alusivos à competição, tamanho mínimo 15x40cm.**

### **3.2.5. Motoristas**

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

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



### 3.2.6. Comunicação

- É obrigatório e deverão estar disponibilizados pela organização à equipe técnica e de segurança rádios e celulares para fins de apoio e segurança do evento;
- As frequências e números de Emergência, Resgate e Segurança deverão ser informados antecipadamente e afixados nos crachás de identificação, quadros de prova e aviso dos pilotos;
- O Organizador Geral, Juízes Geral, de Decolagem e de “Goal”, os Coordenadores de Emergência e Resgate, o Médico e o Gestor do QG devem estar durante todo o decorrer da prova munidos de equipamentos móveis de comunicação e telefone celular;
- Um grupo de comunicação (“WhatsApp”) da Organização deve ser montado, com a participação de todos integrantes do Staff técnico e de Segurança;
- Uma lista com o telefone de todos os envolvidos nas equipes técnicas e de segurança, inclusive Bombeiros, Polícia, Hospitais da região, deve ser elaborada e estar disponível a todos;
- Todos os veículos envolvidos no resgate e equipes de salvamento deverão estar providos de equipamentos de comunicação (Rádios e Celular);
- Uma central de comunicação deve ser montada para a competição, monitorando/cobrindo toda extensão da área a ser voada, permitindo a comunicação das equipes técnicas e de emergência, resgates e estes com os pilotos;
- Estabelecimento de três Frequências de Rádio, sendo:
  - a. 01 (uma) Frequência de Segurança para os pilotos: Se a comunicação por rádio entre os pilotos não for permitida esta deve ser a frequência para TODOS os pilotos (Frequência de Voo). Se a comunicação por rádio for permitida, esta deve ser monitorada pelos líderes dos times e/ou seus resgates;
  - b. 01 (uma) Frequência de Resgate;



- c. 01 (uma) Frequência para os serviços de emergência (Frequência de Emergência).

### 3.2.7. "Waypoints"

- As coordenadas devem ser as mais precisas possíveis, em especial nas áreas de pouso/"goal";
- Os pilões devem ser, preferencialmente, estruturas ou referências facilmente reconhecíveis (cidades, trevos, vilas, antenas, construções, etc.), em espaço aéreo bom e seguro, com opções seguras de pouso próximas;
- Por padrão, deve-se usar as coordenadas no formato **hddd.ddd**, WGS84, igual ao dos GPS usados para a competição;
- Os "waypoints" devem usar a seguinte convenção de nomenclatura: "t n n a a", onde "t" é o tipo de "turnpoint" (D = decolagem, B = balizas/pilões e A = "goal"/pousos R = área restrita), "n n" é o número do "turnpoint", e "a a" é a altitude do ponto em múltiplos de 10;
- A lista dos "waypoints", além da nomenclatura, deve trazer uma descrição sucinta de sua visualização no mapa seguida da altitude e das suas respectivas coordenadas.

Exemplo:

D01106	Ibituruna 1060m	18.886602°S 41.915485°W
B03037	Salvacao 376m	18.921277°S 41.954499°W
A01016	Feira da Paz 164m	18.858580°S 41.941549°W
R01017	Aeroporto Valadares 170m	18.897382°S 41.984971°W

**Obs.: Caso existência de espaço aéreo proibido ou áreas restritas ao sobrevoo, estas devem estar destacadas no Mapa de provas e serem fornecidas pela organização no site da competição e quando do "upload" dos GPS em arquivo no formato "openair.txt", possibilitando sua visualização nos instrumentos de voo.**

### 3.2.8. “Goal”

- As áreas de pouso devem estar livres de obstáculos perigosos (fios, cercas, construções, etc.) e amplas o suficiente para o pouso seguro de três ou mais equipamentos simultâneos;
- **Estas coordenadas de “goal”/pouso devem ser rigorosamente checadas na quinzena anterior ao início da competição**, conferindo se novos obstáculos não surgiram (vegetação, cercas, fios, construções, etc.) podendo vir a provocar acidentes graves;
- Importante verificar também com o proprietário se não há nenhum impedimento em se pousar na referida área;
- Imagens aéreas dos “goal’s”/pousos, retiradas do Google Earth, com a coordenada ao centro, numa altura do ponto de visão variando entre 2 a 3km, devem ser impressas e estar disponíveis a Comissão de Prova quando da escolha da prova do dia. A imagem do “goal” escolhida será colocada junto ao quadro de prova para conhecimento de todos os pilotos;
- Birutas e a sinalização de possíveis áreas de risco (fitas zebradas) devem ser colocadas;
- **Se for o caso (opção “goal” linha)**, uma faixa branca medindo 1m X 50m de comprimento deve ser providenciada para linha de chegada. Instrumentos para sua fixação no solo (grampos e/ou pesos) devem ser providenciados;
- Materiais como GPS, telefone, rádio, pranchetas, binóculos, lápis, papel, caneta, filmadora e câmera fotográfica devem estar disponíveis ao Juiz de “goal” e sua equipe;

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

### 3.3. EQUIPE TÉCNICA ORGANIZACIONAL - STAFF

Uma etapa do **Campeonato Brasileiro de Parapente** deve ter pelo menos a estrutura de pessoal a seguir (na **Proposta** colocar o nome dos profissionais escolhidos para as funções indicados por “\*”, bem como um currículo mínimo do mesmo. Estes devem ter conhecimento suficiente da língua inglesa):



- Organizador Geral\* - responsável por toda logística do evento, garantindo seu bom andamento;
- Apurador\* - responsável pela “upload”/“download” dos GPS, apuração e divulgação dos resultados (impresso e internet). Deve conhecer bem o Regulamento e domínio pleno do Programa de Apuração, do uso do Sistema *Live Tracker* da CBVL e manuseio de GPS's;
- Coordenador de Resgate/Transporte\* - responsável pelo transporte de pilotos e equipamentos a decolagem, a coordenação dos veículos e resgate dos pilotos ao longo da rota da prova;
- Coordenador de Segurança\* - responsável pelo monitoramento das Frequências de Segurança (dos pilotos), acompanhar a prova por terra e coordenar toda equipe de emergência através da Frequência de Emergência (Bombeiros, Ambulâncias, Médico/Enfermeiros, Emergência Privada, etc.);
- Equipe de Emergência\*(02 ou mais pessoas) - responsável por acompanhar as decolagens e monitorar toda a prova, passo-a-passo, se posicionando em local estratégico que permita um rápido atendimento em caso de emergência, inclusive em locais de difícil acesso, equipada com todo material de emergência necessário, em uma viatura com GPS, mapas da região e meios de comunicação (telefone celular e rádio VHF na Frequência de Emergência e Ht monitorando a Frequência de Segurança);
- Médico\* – especializado em primeiros socorros e atendimentos de emergência;
- Coordenador de Decolagem e equipe (01 Coordenador e 02 assistentes para cada 40 pilotos inscritos) – responsável pelo controle de acesso e decolagem dos pilotos, a abertura de velas e a manutenção (ordem e limpeza) da área de decolagem;
- Coordenador do “Goal” e equipe (01 ou mais pessoas) – responsável pela montagem da estrutura de sinalização e segurança no “goal” (tendas, birutas, faixas, linha de chegada (quando for o caso)), bem como comunicação com equipes de resgate e segurança;
- Coordenador do QG – responsável pela manutenção do QG, publicação de informes e resultados;



- Assessor de Imprensa e equipe (fotografo, cinegrafista, etc.) – responsável pela produção de “releases” diários (mínimo 02), captação de fotos e vídeos, alimentação de notícias no site oficial, mídias sociais e relacionamento com os veículos de comunicação.

**Obs.: O Juiz Geral será o mesmo durante todo ano da competição, escolhido quando da seleção das Etapas. Este será responsável por todas as questões técnicas relativas à competição (aplicação do Regulamento, escolha das provas, interrupções, cancelamento, etc.) bem como a exigência aos Organizadores do cumprimento das obrigações organizacionais de estrutura e segurança. O custo de contratação do mesmo será sob responsabilidade da CBVL (dentro dos 20% auferidos do valor das inscrições).**

#### **3.4. SEGURANÇA DA COMPETIÇÃO**

- Apresentar junto com a **Proposta** um “orçamento” apólice de seguro de responsabilidade civil e acidentes pessoais, cobrindo pilotos e o evento, com cobertura mínima de R\$ 100mil de responsabilidade civil do organizador e R\$ 30mil de seguro individual de cada piloto. Esse seguro, após análise da Diretoria Técnica da CBVL, deverá estar devidamente contratado quando da realização da competição;
- O médico e os serviços de emergência devem estar na rampa durante toda a competição, incluindo o dia de treino;
- Os serviços de emergência devem permanecer no ponto de decolagem até a saída do último piloto. Durante a prova o médico e os serviços de resgate devem posicionar-se em pontos estratégicos, onde tenham ampla comunicação (rádio e/ou telefone celular) permitindo uma intervenção rápida em caso de um acidente;
- Um transporte dedicado deve estar à disposição do médico, equipado com meios de comunicação (telefone celular e rádio VHF na Frequência de Emergência);
- O médico deve ter com ele equipamentos de primeiros socorros para o tratamento de trauma severo, incluindo lesões na coluna e mais: fluidos intravenosos; equipamento de ventilação pulmonar manual; medicamentos de emergência e reanimação (analgésicos); curativos para ferimentos leves; talas para imobilizações, etc.;



- Uma equipe de resgate (Bombeiros – ou Socorristas especializados), com no mínimo 02 (dois) homens, obrigatoriamente deve estar na área de decolagem, em condições de socorrer e preparar pilotos para evacuação (cordas, maca rígida, material para imobilização e equipamentos apropriados para escalada em árvores e rochas) e uma viatura equipada com GPS, mapas da região e meios de comunicação (telefone celular e rádio VHF na Frequência de Emergência);
- É obrigatória uma ambulância com equipe qualificada em primeiros socorros, equipada com material para atendimento de emergência (UTI), remoção e material para imobilizações e primeiros-socorros, GPS, mapas da região e meios de comunicação (telefone celular e rádio VHF na Frequência de Emergência);
- A Equipe de Emergência formada por no mínimo 02 (dois) profissionais qualificados e treinados em emergência médica deve se posicionar em local estratégico da prova, tendo um menor tempo possível de resposta no atendimento caso necessário;
- A presença de uma viatura da Polícia Militar ou Guarda Municipal deve ser solicitada para garantir a segurança da organização do evento, dos participantes e presentes na área de decolagem;
- Ofício protocolado na Unidade de Resgate Aéreo (helicóptero) mais próxima da cidade do evento, alertando e solicitando prontidão e apoio em caso de possível e iminente acionamento de emergência. O nome e contatos do Oficial responsável deve ser registrado bem como o formato de coordenadas GPS a ser usado quando de um possível acionamento;
- Ofício protocolado junto a Concessionária Elétrica da região, alertando e solicitando prontidão e apoio em caso de possíveis acidentes em redes elétricas bem como o nome e meios de contato direto em caso de emergência;
- Deve ser elaborada uma descrição dos procedimentos de uma possível emergência (relação e contato (telefone) dos hospitais de urgência próximos adequados a casos de lesões traumáticas graves, tempo de resposta média do Helicóptero em caso de acionamento, pontos de ancoragem para os casos de salvamento em altura nas proximidades da rampa, rotas de salvamento e acesso ao longo da prova, etc.).

### 3.5. ASPECTOS FINANCEIROS

- O organizador deve comprovar, através de cartas e ofícios de apoio, viabilizar os recursos necessários para a realização do evento. **Estas devem estar anexas a Proposta;**
- A apresentação de um sucinto planejamento orçamentário, com possíveis receitas e despesas, deve estar junto a **Proposta;**
- Indicação dos possíveis apoios e patrocinadores, com suas respectivas cartas compromisso de entes públicos e/ou privados (citando valores/apoio), são essenciais para comprovar a viabilidade financeira do projeto;
- No planejamento orçamentário a taxa de inscrição não deve ser o único recurso financeiro para executar o evento, mas apenas uma parte dele;
- Do valor total arrecadado com as inscrições, 20% (vinte por cento) são auferidos pela CBVL, para o custeio do Juiz Geral, do Delegado da CBVL presente ao evento, para manutenção e ativação do sistema de Rastreadores *Live Tracker*, para o fomento das ações competitivas da entidade e o apoio da Equipe Brasileira em Mundiais;
- Os restantes 80% são de direito do Organizador. Este serão repassados 60% antes da realização do evento e os restantes 40% repassados após a realização do evento, no respectivo encontro de contas e desconto de possíveis penalidades.

### 3.6. PREMIAÇÃO

- O Organizador deve preparar uma cerimônia/festa de premiação, no último dia de competição, após a publicação oficial do resultado do evento. **Essa é uma parte importante do evento para a CBVL e pilotos;**
- Um local atrativo para reunir público e pilotos deve ser escolhido, com sistema de som iluminação e música, um pódio suficientemente grande (+ de 3m de largura) com o habitual “2 – 1 – 3”, e banner de fundo com estrutura “*backdrop*” (tamanho mínimo 4m x 3m) com as logomarcas do evento, CBVL, FAI, apoios e patrocinadores;
- Boa iluminação (dois ou mais refletores) deve ser organizada para termos uma boa qualidade de filmagem e fotografia;



- Se forem ocorrer discursos, estes devem ser o mais breve possível (evitar excesso de muitos oradores);
- Uma Premiação total mínima de R\$ 7.000,00 (sete mil reais) deve ser fornecida pelo organizador, distribuída conforme o Regulamento competitivo do referido ano. Valores maiores em dinheiro para premiação são um atrativo;
- Confeção de 05 (cinco) troféus para cada categoria Open, Serial e Sport, 03 (três) troféus para o resultado Feminino e um troféu para o campeonato de Equipes (Máximo de 04 pilotos).

### **3.7. PROMOÇÃO E DIVULGAÇÃO**

Uma das maneiras de atrair patrocinadores é oferecer a eles uma boa cobertura de mídia. Uma boa cobertura de mídia vai ajudar a ganhar o interesse do público e de patrocinadores em potencial para o futuro, disseminando o conhecimento sobre a existência do esporte, aumentando o número de adeptos, sua notoriedade e reconhecimento.

É importante a contratação de uma Assessoria de imprensa e equipe (fotógrafos, cinegrafistas, etc.), para a produção de releases diários (mínimo 02), captação de fotos e vídeos, alimentação de notícias do site oficial do evento, relacionamento com os veículos de comunicação e supervisão do posicionamento dos equipamentos de publicidade no QG, decolagem e pouso. Outras tarefas são recomendadas:

- Manter uma lista de contatos de mídia;
- Convidar meios de comunicação para o evento;
- Elaborar um “kit de mídia”. A maior parte dos jornalistas, fotógrafos, etc., não terão muitas informações sobre o parapente. Esse “kit” deve conter informações sobre o esporte, a competição, regras, local de decolagem, local de pouso, Calendário do Campeonato Brasileiro, provas e resultados das últimas etapas do Brasileiro, lista dos pilotos inscritos na competição, com caracterização dos seus equipamentos (cores e marcas) e patrocinadores, informações sobre os 30 melhores pilotos (principais conquistas, títulos, recordes, etc.), horário e local de festas e cerimônias, em especial da cerimônia de premiação;
- Organizar entrevistas com os pilotos e membros da organização do evento;



- Organizar voos duplos, se necessário;
- Escrever e enviar “*press releases*” (mínimo de 02 diários) para os mais diversos canais de comunicação (sites, listas, e-mails, publicações impressas, etc.);
- Providenciar fotos e imagens e enviá-las, etc.;
- A logomarca da CBVL (junto com o Logotipo do Evento (aprovada pela Diretoria da CBVL) deve estar inserida em todas as peças promocionais (camisas, banners, cartazes, adesivos, brindes, etc.), a serem confeccionadas para o evento;
- No mínimo 100 (cem) dias antes da abertura do evento a organização deve disponibilizar uma *website* contendo todas as informações sobre o local da competição (como chegar, rodovias, aeroportos, distancias das capitais, opções de hospedagem com respectivos contatos, mapas da região, lista de “*waypoints*” para “*upload*”, fotos, notícias e vídeos de últimas competições, Programação do evento, etc.). Estas informações, preferencialmente, também devem estar em inglês;
- A produção de um pequeno vídeo promocional sobre o voo local e a competição, divulgando o evento que está por vir, é um bom atrativo;
- A *website* do evento deve ser o principal veículo de comunicação da competição. Ele deverá ser diariamente alimentado com fotos (mínimo 10), um pequeno vídeo, notícias (mínimo de 02 boletins diários) e o resultado do dia, tão logo este seja publicado pelo Apurador Geral;
- As mídias sociais (Facebook, Twitter, Instagram, etc.) devem ser largamente exploradas;
- Interessante a produção de uma vinheta para ser veiculada nos equipamentos sonoros dispostos na decolagem e QG, divulgando o evento, apoios e patrocinadores;
- Deve ser confeccionado o mínimo de 50 (cinquenta) cartazes, tamanho mínimo A3 – 4/0, para a divulgação local do evento, afixados no mínimo 20 (vinte) dias antes da realização do mesmo;
- Deve ser confeccionado no mínimo 150 camisas alusivas ao evento (incluindo as dos pilotos);



- Todo material promocional e de divulgação a ser confeccionado para o evento será de responsabilidade do organizador;
- A realização de ações sociais (visitas a escolas creches, plantio de arvores, lançamento de sementes, palestras, oficinas sobre o esporte, mostras de fotos e vídeos, etc.) são uma pauta atrativa para a imprensa, interessantes ao evento;
- A Assessoria de Imprensa, ao final do evento, deve enviar a CBVL arquivo com todo material divulgado relativo ao evento (vídeos, fotos, jornais, artigos, etc.);
- Ao final do evento, a produção de um vídeo é uma interessante ação de retorno aos apoios, patrocinadores, ao sítio de voo e na valorização da imagem do esporte como um todo.

#### **4. DAS OBRIGAÇÕES DA CBVL**

São obrigações da CBVL:

- Homologar e prestar assessoria técnica na concepção do evento;
- Solicitar a sanção do evento como categoria FAI 2, quitando referida taxa;
- Solicitar o NOTAM e a liberação do espaço aéreo junto aos órgãos competentes;
- Fazer a divulgação do evento às Entidades filiadas e pilotos;
- Realizar o processo de inscrição e seleção de acordo com o Regulamento do Campeonato Brasileiro de Parapente. Este deve ter início no mínimo 90 (noventa) dias antes do início da competição;
- Receber as inscrições dos pilotos;
- Contratar e pagar o Juiz Geral da competição;
- Disponibilizar o sistema de Rastreadores *Live Tracker* à competição, arcando com as despesas de sua manutenção e ativação;
- Enviar representantes ao evento, Delegado CBVL, para garantir e auxiliar na qualidade técnica e logística do evento, arcando com seus custos do transporte;
- Junto com a Liga de Competidores de Parapente fazer uma auditoria de segurança/organizacional, supervisionando a realização do evento;



- Enviar releases para divulgação, à assessoria de imprensa do evento;
- Apresentar ao final do evento a prestação de contas ao organizador local do valor retido das inscrições, descontado possíveis multas.

## 5. DO VALOR DAS INSCRIÇÕES

As inscrições para as etapas do **Campeonato Brasileiro de Parapente**, ano 2018, terão como valor de referência R\$ 700,00 (setecentos reais).

## 6. PENALIDADES FIANCEIRAS

Em caso de falha do organizador por não cumprir a totalidade ou parte do seu dever acordado, parte ou totalidade dos 40% do valor arrecadado com as inscrições e retido pela CBVL, podem ser utilizados para cobrir possíveis despesas e penalidades aplicadas, no valor correspondente ao dobro do produto e/ou serviço contratado, com posterior prestação de contas.

## 7. DISPOSIÇÕES FINAIS

Até 35 (trinta e cinco) dias antes do evento o Organizador local deve enviar a Diretoria Técnica da CBVL o Regulamento Local a ser analisado e, após aprovação, publicado pela CBVL em seu site e no site da competição, para conhecimento prévio de todos os competidores.

Esse Regulamento Local deve trazer todas as informações relativas a competição: endereço de funcionamento do QG, programação geral da competição, horário e local de registro/"upload" GPS, horário e local do *Briefing* de Segurança, local e horário saída transportes a rampa, horário e local das Cerimônias de Abertura e Encerramento, arquivo com o mapa região (mesmo da competição) com indicação e coordenadas de áreas restritas, lista e arquivo com as coordenadas a serem usadas na competição, regras de voo na região, regras de controle de acesso a rampa de pilotos visitantes e birutas nos dias de competição, premiação local por categoria, frequências de emergência e segurança, contatos do Staff (Organizador Geral, Diretor de Prova, Coordenador de Transporte e Resgate, Coordenador de Segurança, Apurador, Assessor de Imprensa, etc.).

A 20 (vinte) dias antes do evento o organizador deve criar um grupo de comunicação ("*whatsapp*") entre todos os pilotos inscritos, disponibilizando uma pessoa, "moderador", que deverá diariamente (mínimo de três vezes ao dia) disponibilizar



informações e dirimir dúvidas quanto ao evento e facilidades aos pilotos (hospedagem, transporte, etc.).

Até 03 (três) dias após o fim da competição o Apurador deve enviar o resultado completo da competição no mesmo formato exigido pela FAI para homologação de eventos cat. 2, arquivo *\*.fsdb*.

Conforme decisão em Reunião entre a Liga dos Pilotos Competidores e a CBVL, (01) um representante da CBVL se fará presente durante todo evento para verificar os pontos acordados, garantindo a qualidade técnica e logística do evento. O organizador deverá fornecer as hospedagens, alimentação e transporte local para essa pessoa designada “Delegado CBVL” ao evento. O transporte deste representante até o local do evento bem como o pagamento de possíveis outras despesas serão de responsabilidade da CBVL.

Rio de Janeiro, maio de 2017.

---

Chico Santos  
Presidente



# **NORMA REGULAMENTAR CBVL V. 05/16**





## Sumário

CAPÍTULO I – DISPOSIÇÕES INICIAIS .....	4
CAPÍTULO II – DOS REQUISITOS PARA A PRÁTICA DESPORTIVA .....	4
CAPÍTULO III – DO ORDENAMENTO .....	5
SEÇÃO I – Das Entidades Estaduais .....	5
SEÇÃO II – Dos Clubes e Associações .....	6
SEÇÃO III – Das Escolas.....	6
SEÇÃO IV – Das Ligas de Competição .....	6
CAPÍTULO IV.....	7
DA PRÁTICA DO VOO LIVRE NAS MODALIDADES ASA DELTA E PARAPENTE .....	7
SEÇÃO I – Dos “Diretores Tecnicos Regionais – DTR” CBVL, suas funções, requisitos e prerrogativas.....	7
CAPÍTULO V.....	8
DA PRÁTICA DO VOO LIVRE NA MODALIDADE PARAPENTE .....	8
SEÇÃO I – Dos Níveis de Habilitação, Requisitos e Prerrogativas .....	8
Artigo 13º – ALUNO EM INSTRUÇÃO .....	8
Artigo 14º – PILOTO NÍVEL 1 .....	9
Artigo 15º – PILOTO NÍVEL 2 .....	10
Artigo 16º PILOTO NÍVEL 3 .....	11
Artigo 17º – PILOTO NÍVEL 4 .....	12
Artigo 18º – PILOTO NÍVEL 5 .....	13
SEÇÃO II – Das Homologações e Certificações de Instrutor de Parapente, Seus Requisitos e Prerrogativas .....	14
Artigo 19º – MONITOR .....	14
Artigo 20º – PILOTO VOO DUPLO.....	15
Artigo 21º – INSTRUTOR.....	16
Artigo 22º – INSTRUTOR SIV .....	17
Artigo 23º – Certificador SIV.....	18
Artigo 24º – Certificador de VOO DUPLO .....	19
Artigo 25º – Certificador de XC .....	19
CAPÍTULO VI.....	21
DA PRÁTICA DO VOO LIVRE NA MODALIDADE ASA DELTA.....	21



SEÇÃO I – Dos Níveis de Habilitação, Requisitos e Prerrogativas.....	21
Artigo 27º – ALUNO EM INSTRUÇÃO .....	21
Artigo 28º – PILOTO NÍVEL 1 .....	22
Artigo 29º – PILOTO NÍVEL 2 .....	23
Artigo 30º – PILOTO NÍVEL 3 .....	24
Artigo 31º – PILOTO NÍVEL 4 .....	25
Artigo 32º – PILOTO NÍVEL 5 .....	26
SEÇÃO II – Das Homologações e Certificações de Instrutor de ASA DELTA e .....	27
Seus Requisitos .....	27
Artigo 33º – MONITOR .....	27
Artigo 34º – PILOTO VOO DUPLO.....	28
Artigo 35º – INSTRUTOR.....	29
Artigo 36º – Certificador de VOO DUPLO .....	30
Artigo 37º – Certificador de XC .....	31
Artigo 38º – INSTRUTOR MASTER .....	32
CAPÍTULO VII .....	32
RESTRIÇÕES OPERACIONAIS E NORMAS DE SEGURANÇA .....	32
CAPÍTULO VIII .....	35
DAS COMPETIÇÕES E SUA ORGANIZAÇÃO .....	35
CAPÍTULO XI .....	36
DAS DISPOSIÇÕES FINAIS.....	36
ANEXOS .....	37
ANEXO 1 .....	38
PROGRAMA DO CURSO BÁSICO DE PARAPENTE .....	38
ANEXO II.....	44
PROGRAMA DO CURSO BÁSICO DE ASA DELTA.....	44
ANEXO III.....	48
PROGRAMA DO CURSO PARA HOMOLOGAÇÃO DE PILOTO VOO DUPLO DE PARAPENTE .....	48



## **NORMA REGULAMENTAR DA ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE VOO LIVRE CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE VOO LIVRE - CBVL**

### **CAPÍTULO I - DISPOSIÇÕES INICIAIS**

**Artigo 1º** - A presente norma regulamenta a prática desportiva E PROFISSIONAL do voo em Asa Delta e Parapente no Brasil, em conformidade com os artigos 5º e 8º da Constituição Federal, Lei 7.565 de 19 de Dezembro de 1986, Decreto Lei 7.381 de 2 de Dezembro de 2010, o §1º do artigo 1º, combinado com o artigo 16 da Lei nº 9615 de 24 de Março de 1998, que instituiu as normas gerais sobre o desporto.

**Artigo 2º** - O cumprimento desta Norma Regulamentar se aplica a todos os alunos, praticantes, instrutores, escolas, clubes, federações, ligas de competidores, associações, envolvidas na prática do Voo Livre de Parapente e Asa Delta em âmbito Nacional.

**Artigo 3º** - A presente Norma Regulamentar é complementada pelo CÓDIGO DE CONDUITA E ÉTICA da CBVL e respectivo Regimento Interno aos quais todos os associados e entidades vinculadas estão sujeitos.

O cumprimento desta Norma Regulamentar é pautado no CÓDIGO DE CONDUITA E ÉTICA da CBVL que passa a integrar esta norma.

### **CAPÍTULO II - DOS REQUISITOS PARA A PRÁTICA DESPORTIVA**

**Artigo 4º** - A idade mínima para a prática de Voo Livre é de 18 anos, sendo que, os menores entre 16 e 18 anos poderão praticar o esporte mediante autorização expressa dos pais ou responsáveis legais.

**Artigo 5º** - O Aluno ou Praticante, quando da matrícula em um curso básico ou das solicitações de mudança de nível, deverá apresentar atestado médico de aptidão física e mental que comprove sua capacidade para a prática da atividade esportiva, sendo aceito o exame para Carteira Nacional de Habilitação – CNH válida.

**Artigo 6º** - Os Praticantes deverão portar obrigatoriamente os seguintes documentos:

I - Habilitação Desportiva válida, com Nível adequado ao equipamento que o praticante deseja utilizar conforme as normas EN 962 e/ou LTF, bem como nas recomendações do fabricante constante dos respectivos manuais;

II - Comprovação de estar em dia com as obrigações perante seus Clubes / Associações Locais, Federações Estaduais e CBVL.



§1º As habilitações da CBVL tem a validade de 01 (um) ano, iniciando-se no dia 01 de Janeiro e terminando no dia 31 de Dezembro, independente da data da emissão.

§2º A inadimplência com a anuidade associativa da CBVL acarreta na suspensão da homologação e seu restabelecimento estará sujeito ao cumprimento integral das exigências desta Norma Regulamentar e ao pagamento integral das anuidades em débito.

**Artigo 7º** - Os equipamentos mínimos de segurança para prática desportiva são:

- I - Asa ou parapente em perfeito estado de conservação, adequado ao Nível do piloto;
- II - Paraquedas de emergência;
- III - Capacete;
- IV - Radio Comunicador;
- V - Equipamento de GPS

§1º A compatibilidade do nível técnico do Piloto para com o Equipamento deve se basear nas normas EN 962 e/ou LTF, bem como nas recomendações do fabricante constante dos respectivos manuais.

§2º Os clubes, associações e Federações tem o dever de fiscalizar o uso de equipamentos adequados ao nível do piloto desaconselhando os que aparentemente apresentem mau estado de conservação, comunicando à CBVL eventuais irregularidades.

## **CAPÍTULO III - DO ORDENAMENTO**

### **SEÇÃO I - Das Entidades Estaduais**

**Artigo 8º** - Cabe as Entidades Estaduais, Federações e ou Associações Estaduais, reconhecidas pela CBVL, entre outras atividades:

- I - Congregar Clubes e Associações do seu Estado;
- II - Fomentar a pratica do Parapente e Asa Delta;
- III - Fiscalizar escolas, clubes, associações envolvidas com a prática do Parapente e Asa Delta em seu Estado, nos termos da presente Norma Regulamentar;
- IV - Promover eventos;
- V - Promover seminários, cursos e treinamentos;
- VI – Cumprir e fazer cumprir a Norma Regulamentar, Código de Conduta e Ética e Regimento Interno da Confederação Brasileira de Voo Livre;
- VII - Aplicar e fiscalizar o cumprimento das sanções disciplinares em Regular procedimento administrativos aos praticantes infratores;
- VIII - Promover campeonatos estaduais;
- IX - Homologar rankings estaduais;
- X - Homologar recordes estaduais.
- XI - Fiscalizar as ações realizadas na sua área de atuação e o fiel cumprimento desta Norma Regulamentar;
- XII - Comunicar a CBVL qualquer transgressão à Norma Regulamentar.



## **SEÇÃO II - Dos Clubes e Associações**

**Artigo 9º** - O Clube/Associação local, tem o caráter específico para promover o Parapente e Asa Delta em um ou mais sítios de voo, cabendo a eles:

- I - Zelar pelo registro e conservação do sítio de voo, área de decolagem, pouso e espaço aéreo, junto as autoridades civis e aeronáuticas;
- II - Orientar os praticantes a respeito das suas prerrogativas e obrigações;
- III - Realizar eventos que sigam as disposições contidas nesta Norma Regulamentar;
- IV - Impedir a decolagem de praticantes que não satisfaçam às determinações contidas nesta Norma Regulamentar;
- V - Acatar as decisões da CBVL e fazer cumprir fielmente suas decisões proferidas
- VI - Fiscalizar as operações realizadas em seu sítio de voo e o fiel cumprimento das determinações contidas nesta Norma Regulamentar;
- VII - Comunicar a CBVL qualquer infração cometida contra as determinações contidas nesta Norma Regulamentar.

## **SEÇÃO III - Das Escolas**

**Artigo 10º** - A Escola é uma entidade de caráter empresarial com a finalidade específica de introduzir e formar alunos para voos de Parapente e/ou Asa Delta, através de um ou mais instrutores ou Masters homologados pela CBVL.

## **SEÇÃO IV - Das Ligas de Competição**

**Artigo 11º** - As Ligas de Competidores reconhecidas pela CBVL, com organização e funcionamento autônomo na forma que trata os artigos 16 e 20 da Lei 9615 de 24 de marco de 1998, tem as seguintes atribuições CONSULTIVAS:

- I - Regulamento competitivo dos Campeonatos Brasileiros de Asa Delta e Parapente;
- II - Calendário do Campeonato Brasileiro de Asa Delta e Parapente;
- III - Edital das etapas do Campeonato Brasileiro de Asa Delta e Parapente;
- IV – Sugestão de metodologias para formação da Equipe Brasileira;
- V - Segurança nas etapas dos Campeonatos Brasileiros de Asa Delta e Parapente."



## CAPÍTULO IV

### DA PRÁTICA DO VOO LIVRE NAS MODALIDADES ASA DELTA E PARAPENTE

#### SEÇÃO I - Dos “Diretores Tecnicos Regionais – DTR” CBVL, suas funções, requisitos e prerrogativas.

**Artigo 12º** - O “Diretor Tecnico Regional – DTR” CBVL tem o compromisso de zelar pela manutenção das políticas de segurança e de Gestão da CBVL, garantindo a aplicação desta Norma Regulamentar e do código de conduta e ética junto as Federações e Clubes ao qual é afiliado, atuando como representante da CBVL na região administrada pela federação ao qual é associado.

#### I - DOS REQUISITOS

- a) Ser habilitado como piloto Nível 3 ou acima;
- b) Apresentar Certificado ENPI válido;
- c) Não ter sido penalizado por infração grave nos últimos 2 anos;
- d) Ser aprovado por unanimidade pelo Conselho Técnico da CBVL;
- e) Ser aprovado por unanimidade pela Diretoria Técnica da CBVL;

#### II - DAS PRERROGATIVAS

a) Realizar funções determinadas pela CBVL referentes a homologações, Certificações, punições, aplicação de provas práticas e teóricas e cumprimento desta Norma Regulamentar bem como do Código de Conduta e Ética e do Regimento Interno da CBVL;

§1º A CBVL pode a qualquer momento e independente da situação, através da decisão de sua diretoria juntamente com seu conselho técnico, revogar a homologação de “Diretores Tecnicos Regionais – DTR” CBVL.

§2º É vedado aos “Diretores Tecnicos Regionais – DTR” a aplicação de provas para seus próprios alunos.



## **CAPÍTULO V**

### **DA PRÁTICA DO VOO LIVRE NA MODALIDADE PARAPENTE**

#### **SEÇÃO I - Dos Níveis de Habilitação, Requisitos e Prerrogativas**

O sistema de nivelamento de pilotos para a prática do PARAPENTE em todo Brasil, seus requisitos e prerrogativas estão assim ordenados:

#### **Artigo 13º - ALUNO EM INSTRUÇÃO**

##### **I - DOS REQUISITOS:**

- a) Matricular-se em curso de instrução ministrado exclusivamente por instrutores homologados pela CBVL;
- b) Ao se matricular no curso básico de instrução de Parapente, realizar registro no sistema da CBVL como “Aluno em Instrução”;
- c) Após o registro, ler e aceitar digitalmente o TERMO DE RESPONSABILIDADE e o PROGRAMA DE CURSO BÁSICO, sendo estes, pré-requisitos para posterior emissão da Habilitação PILOTO NIVEL 1.

Parágrafo Único: O aceite do aluno e do instrutor se dará eletronicamente mediante login e senha no sistema CBVL.

##### **II - DAS PRERROGATIVAS:**

- a) Executar treinamentos e voos exclusivamente sob orientação de seu Instrutor CBVL e monitor homologado (quando houver), em local e horário condizentes, utilizando somente equipamentos homologados para este nível.

§1º Entende-se por equipamento para iniciante (velame e selete), aqueles indicados pelo fabricante expressamente no manual do equipamento como adequados para uso de escolas/alunos e/ou pilotos recém-formados e certificado conforme Norma EN 962 e/ ou Norma LTF.

§2º O monitor homologado pelo instrutor CBVL responsável pelo curso só poderá realizar operações de decolagem e pouso desde que o Instrutor esteja presente.

##### **III - DO PREENCHIMENTO DA HABILITAÇÃO:**

“PP ALUNO EM INSTRUÇÃO – Voo sob Supervisão”.



## **Artigo 14º - PILOTO NÍVEL 1**

### **I - DOS REQUISITOS:**

- a) Pagar a contribuição associativa da CBVL, mediante quitação do boleto gerado pelo sistema CBVL para esse fim;
- b) Ser cadastrado no sistema como Aluno em Instrução há pelo menos 3 meses;
- c) Receber e Aceitar, via on-line mediante login e senha, A DECLARAÇÃO DE CONCLUSÃO DO CURSO BÁSICO fornecida por instrutor homologado pela CBVL, declarando que realizou o treinamento previsto nesta Norma Regulamentar e que está apto à prática esportiva;
- d) Ratificar o TERMO DE RESPONSABILIDADE e o PROGRAMA DE CURSO CONCLUÍDO devidamente assinados pelo Aluno e Instrutor homologado pela CBVL, com aceite eletrônico do Instrutor e aluno mediante login e senha;
- e) Ser aprovado em Prova Teórica Nível 1 da CBVL obtendo 80% (oitenta por cento) de aproveitamento;
- f) Ter realizado 20 voos assistidos pelo Instrutor. A comprovação dos voos se dá via GPS, baixados no site oficial da CBVL, conforme Programa Básico desta Norma, visando principalmente o acúmulo de horas de voo do piloto bem como a criação de seu histórico esportivo no sistema;
- g) Ser aprovado em Exame Prático Nível 1 estabelecido por esta norma;

§1º A aprovação prática e teórica, será supervisionada pelos DTR-Diretores Técnicos Regionais da CBVL e/ou pelas Federações Estaduais.

§2º É obrigatório que o piloto cumpra o programa Básico na sua integralidade, em especial com o treinamento das manobras de segurança previstas para seu nível de homologação.

### **II - DAS PRERROGATIVAS:**

- a) Executar voos solo atendendo as restrições gerais e limitações impostas ao piloto Nível 1 previstas nesta Norma Regulamentar, utilizando somente equipamentos homologados para iniciantes;
- b) Voar rebocado desde que sob a devida orientação de um instrutor homologado pela CBVL.

Parágrafo único - Entende-se por equipamento para iniciante, aqueles indicados expressamente pelo fabricante no manual do equipamento como para uso de alunos e/ ou pilotos recém-formados e certificado na norma EN 962 ou norma LTF.

### **III - DO PREENCHIMENTO DA HABILITAÇÃO:**

“PP Piloto Nível 1 – Não Habilitado Voo Duplo”



## **Artigo 15º - PILOTO NÍVEL 2**

### **I - DOS REQUISITOS:**

- a) Pagar a contribuição de solicitação de mudança de nível mediante a quitação do boleto gerado pelo sistema CBVL para esse fim;
- b) Ser habilitado piloto nível 1 há mais de 1 ano, com no mínimo 50 (cinquenta) horas de voo comprovadas no site da CBVL (COM GPS) e ter voado no mínimo em 5 (cinco) diferentes sítios de voo.

§1º Todos os tracklogs serão submetidos à análise técnica, inclusive para verificação da questão de invasão de espaço aéreo. Os voos irregulares não serão considerados válidos para efeito de cumprimento das exigências desta Norma.

§2º A comprovação de que o piloto realizou voos em diferentes sítios de voo, se dará automaticamente através do tracklog do seu GPS, assim como o número de horas voadas.

- c) Ser liberado para a mudança de nível, por um instrutor credenciado pela CBVL, via On Line com aceite eletrônico do Instrutor, mediante log in e senha;
- d) Não ter sido condenado por infração grave no período de 1 (um) ano.

Parágrafo único - É obrigatório que o piloto cumpra o programa Básico na sua integralidade, em especial com o treinamento das manobras de segurança previstas para seu nível de homologação.

### **II - DAS PRERROGATIVAS:**

- a) Executar voos solo atendendo as restrições gerais e limitações impostas ao Nível 2 previstas nesta Norma Regulamentar e com equipamentos homologados para iniciante e intermediário;
- b) Voar rebocado com Instrutor homologado pela CBVL;
- c) Participar de competições dentro da sua categoria.

Parágrafo único - É vedada a utilização de equipamentos de não recomendados para seu nível técnico (EN C ou superiores).

### **III - DO PREENCHIMENTO DA HABILITAÇÃO:**

“PP Piloto Nível 2 – Não Habilitado Voo Duplo”



## **Artigo 16º PILOTO NÍVEL 3**

### **I - DOS REQUISITOS:**

- a) Pagar a contribuição de solicitação de mudança de nível mediante o a quitação de boleto gerado pelo sistema CBVL para esse fim;
- b) Ser habilitado como Piloto Nivel 2 há mais de 2 (dois) anos;
- c) Ter realizado no mínimo 100(cem) horas de voo comprovadas no site da CBVL;
- d) Ter voado em no mínimo 10 (dez) diferentes sítios de voo reconhecidos pela CBVL,
- e) Ter realizado 300km em voos acima de 30 (trinta) quilômetros (distância OLC) , sendo pelo menos 2 (dois) destes dentro de Evento Oficial ou um Curso XC homologado pela CBVL;

§1º Todos os tracklogs serão submetidos à análise técnica, inclusive para verificação da questão de invasão de espaço aéreo. Os voos irregulares não serão considerados válidos para efeito de cumprimento das exigências desta Norma.

§2º São consideradas competições oficiais, todas aquelas que constarem como HOMOLOGADAS no calendário oficial de eventos da CBVL. Somente estas contarão para o currículo do piloto para homologações e mudanças de nível.

f) Ser liberado para a mudança de nível, por um instrutor credenciado pela CBVL, via On Line com aceite eletrônico do Instrutor, mediante login e senha;

g) Não ter sido condenado pelo Conselho Superior por infração grave nos últimos 2 anos

§3º É obrigatório que o piloto faça o SIV específico para o seu nível com o objetivo de complementar sua formação básica.

### **II - DAS PRERROGATIVAS:**

- a) Executar voos solo atendendo as restrições gerais prevista nesta Norma Regulamentar para este nível;
- b) Voar rebocado com Instrutor homologado;
- c) Participar de competições nacionais e internacionais;
- d) Apto a ser cadastrado como Monitor por um Instrutor CBVL
- e) Apto a realizar Curso de Voo Duplo com INSTRUTOR Certificador VD, afim de cumprir este pré-requisito, dentre os necessário para a homologação de N4 - Voo Duplo.

### **III - DO PREENCHIMENTO DA HABILITAÇÃO:**

“PP Nível 3 – Não Habilitado Voo Duplo + Homologações e Certificações conquistadas”



## **Artigo 17º - PILOTO NÍVEL 4**

### **I - DOS REQUISITOS:**

- a) Pagar a contribuição de solicitação de mudança de nível mediante a quitação do boleto gerado pelo sistema CBVL para esse fim;
- b) Ser habilitado como Piloto Nível 3 há mais de 2 (dois) anos;
- c) Ter realizado 300 (trezentas) horas de voo comprovadas no site da CBVL;
- d) Ter realizado 1.500Km de Cross Country (distância OLC) em 10 (dez) diferentes sítios de voo reconhecidos pela CBVL, com no mínimo 40 (quarenta) quilômetros por voo, sendo que pelo menos 3 voos deverão ser acima de 100km;
- e) Ter realizado, em eventos oficiais ou cursos XC homologados pela CBVL, 500 (quinhentos) quilômetros de voo (distância OLC), com no mínimo, 30 (Trinta) Km por voo;
- f) Concluir um ENPI (Encontro Nacional de Pilotos e Instrutores) da CBVL, no Programa específico para a mudança de nível ou homologação que está pleiteando, dentro de seu prazo de validade;
- g) Não ter sido condenado por infração grave nos últimos 2 anos;
- h) Ser aprovado em check prático realizado em curso de Segurança, SIV credenciado pela CBVL, nível Piloto, sendo este válido por 2 anos.

§1º Os tracklogs serão submetidos à análise técnica, inclusive para verificação da questão de invasão de espaço aéreo. Os vôos irregulares não serão considerados válidos para efeito de cumprimento das exigências desta Norma.

§2º A comprovação de que o piloto realizou voos em diferentes sítios de voo, se dará automaticamente através do tracklog do seu GPS, assim como o número de horas voadas e sua quilometragem.

§3º São considerados eventos oficiais, todos aqueles que constarem como HOMOLOGADOS no calendário oficial de eventos da CBVL e como cursos XC homologados aqueles ministrados por Instrutores Certificadores. Somente estes contarão para o currículo do piloto para homologações e mudanças de nível. Todas as etapas do Campeonato Brasileiro e Estaduais são competições homologadas, bem como eventos isolados que cumprirem os requisitos e solicitarem esta homologação.

### **II - DAS PRERROGATIVAS:**

- a) Executar vôos solo atendendo as restrições gerais prevista nesta Norma Regulamentar;
- b) Voar Rebocado com piloto homologado;
- c) Participar de competições nacionais e internacionais;
- d) Representar oficialmente a Equipe Brasileira em competições Classe 1 da FAI;
- e) Apto a requerer habilitação de Instrutor (observar requisitos);

### **III - DO PREENCHIMENTO DA HABILITAÇÃO:**

“PP Nível 4 + Homologações e Certificações Conquistadas”



## **Artigo 18º - PILOTO NÍVEL 5**

### **I - DOS REQUISITOS:**

- a) Pagar a contribuição de solicitação de mudança de nível mediante a quitação do boleto gerado pelo sistema CBVL para esse fim;
- b) Ser piloto Nível 4 a pelo menos 5 anos;
- c) Apresentar carta de indicação de pelo menos 3 pilotos Nível 5 devidamente homologados pela CBVL;

§1º Para requerer o Nível 5, o piloto deverá cumprir pelo menos 3 dos itens abaixo:

- d) Ter pelo menos 3 voos acima de 250 km "OLC" comprovados no site da CBVL;
- e) Ter participado de campeonatos FAI classe I, representando a equipe Brasileira;
- f) Ter conquistado individualmente colocação representativa (até 5º posição) em etapa do campeonato PWC;
- g) Ter conquistado título Brasileiro, continental ou mundial de voo livre (Open);
- h) Ter conquistado recorde nacional reconhecido pela CBVL;
- i) Ter conquistado recorde mundial reconhecido pela FAI;
- j) Ser homologado Instrutor Master da CBVL;
- k) Ter administrado como Presidente Federações Estaduais ou a CBVL;
- l) Ministrado Oficialmente cursos teóricos nos ENPIs;
- m) Ter participado de mais de 5 etapas do PWC voando pelo Brasil;

§2º A comprovação de que o piloto realizou a quilometragem necessária se dará exclusivamente através do tracklog do seu GPS.

§3º O pedido deverá ser aprovado pelo Conselho da CBVL sem restrição.

### **II - DAS PRERROGATIVAS:**

- a) Executar voos solo atendendo as restrições gerais prevista nesta Norma Regulamentar;
- b) Voar rebocado com instrutor homologado CBVL;
- c) Participar de competições nacionais e internacionais;
- d) Representar oficialmente a Equipe Brasileira em competições Classe 1 da FAI;
- e) Apto a requerer homologação de Instrutor (observar requisitos);
- f) Apto a emitir carta de indicação para solicitação de mudança para Nível 5;

### **III - DO PREENCHIMENTO DA HABILITAÇÃO:**

"PP Nível 5 + Homologações e Certificações Conquistadas"



## **SEÇÃO II - Das Homologações e Certificações de Instrutor de Parapente, Seus Requisitos e Prerrogativas**

Os requisitos e prerrogativas para o sistema de homologações de instrutores para o ensino do PARAPENTE em todo Brasil esta assim ordenada:

### **Artigo 19º - MONITOR**

#### **I - DOS REQUISITOS:**

- a) Pagar a contribuição de homologação como Monitor, mediante a quitação do boleto gerado pelo sistema CBVL para esse fim;
- b) Ser habilitado como piloto Nível 3;
- c) Não ter sido condenado por infração grave nos últimos 12 meses.
- d) Cumprir o Código de Conduta e Ética da CBVL

#### **II - DAS PRERROGATIVAS:**

- a) Ser cadastrado como MONITOR por um INSTRUTOR homologado pela CBVL;

§1º Cada Instrutor poderá cadastrar até 3 Monitores simultâneos;

§2º Cada Monitor poderá ser registrado por apenas 1 (um) Instrutor ;

§3º A Monitoria para ser considerada completa, terá um prazo mínimo de 1 ano e o acompanhamento na formação completa de no mínimo 3 alunos registrados no sistema;

- b) É terminantemente PROIBIDO ao MONITOR, dar INSTRUÇÃO sem a presença do instrutor, caracterizando FALTA GRAVE passível de punição;
- c) Monitores QUE JÁ TENHAM CONCLUÍDO O PERÍODO DE MONITORIA DE UM ANO, poderão ACOMPANHAR EXERCÍCIOS DE SOLO JÁ ENSINADOS PELO INSTRUTOR aos respectivos alunos, sem a presença do Instrutor, desde que autorizado pelo mesmo.
- d) Em caso de conivência por parte do Instrutor, caracterizará FALTA GRAVE passível de punição a AMBOS, INSTRUTOR e MONITOR;

Parágrafo Único - A CBVL poderá suspender, anular ou cassar a homologação de MONITOR E INSTRUTOR caso o piloto venha a desobedecer as normas descritas nesta Norma Regulamentar ou caso seja condenado por infração grave.

#### **III - DO PREENCHIMENTO DA HABILITAÇÃO:**

“PP Nível 3 - Monitor “Nome do Instrutor” – Não homologado voo duplo + EM, para aqueles que estão no seu período Em Monitoria”;



## **Artigo 20º - PILOTO VOO DUPLO**

### **I - DOS REQUISITOS:**

- a) Pagar a contribuição de solicitação de Homologação de Piloto Voo Duplo, mediante a quitação do boleto gerado pelo sistema CBVL para esse fim;
- b) Ser habilitado como piloto Nível 4;
- c) Ter realizado 500 (quinhentas) horas de voo comprovadas no site da CBVL;
- d) Concluir um ENPI (Encontro Nacional de Pilotos e Instrutores) da CBVL, dentro de seu prazo de validade;
- e) Ter sido aprovado em um curso de VOO DUPLO ministrado por um INSTRUTOR Certificador VOO DUPLO da CBVL.
- f) Ser aprovado em Prova Teórica e Prática de Piloto Voo Duplo da CBVL;
- g) Apresentar certificado válido de curso de primeiros socorros;
- h) Realizar um curso de segurança SIV (simulação de incidentes de voo) credenciado pela CBVL, específico para Instrutor, com validade de 2 dois anos;
- i) Não ter sido penalizado por infração nos últimos 2 anos.

### **II - DAS PRERROGATIVAS:**

a) Realizar Voo Duplo, Panorâmico ou Turístico em equipamento homologado para esta finalidade, respeitando as regras básicas para a operação neste tipo de equipamento, sendo VEDADA a FORMAÇÃO DE ALUNOS OU PILOTO DE QUALQUER NIVEL.

§1º Os voos duplos somente poderão ser comercializados por intermédio de pessoas jurídicas nos moldes do artigo 34 da Lei 7.381/2010, vedada a contratação direta e informalmente entre piloto e passageiro, sendo obrigatória a oferta do seguro facultativo ao passageiro, cuja recusa deverá se dar formal e expressamente pelo passageiro.

§2º A CBVL poderá suspender, anular ou cassar a homologação de PILOTO VOO DUPLO caso o piloto venha a desobedecer esta Norma Regulamentar ou caso o piloto seja condenado por infração grave.

§3º Para manutenção e renovação da sua homologação como Piloto Voo Duplo, o piloto deverá estar em dia com suas obrigações perante a CBVL e entidades filiadas (clubes, associações e federações) e obrigatoriamente, realizar uma reciclagem num ENPI da CBVL a cada 4 anos, a contar da última edição em que participou.

§4º Os pilotos voo duplo homologados pela CBVL, estarão sujeitos a normas técnicas adicionais, específicas de cada sítio de voo (Clubes/Associações e ou entidade Estadual), de acordo com as características particulares a cada sítio, sendo que estas normas adicionais, jamais poderão infringir os requisitos básicos descritos nesta Norma Regulamentar;



§4º Os Pilotos homologados para VOO DUPLO, somente poderão utilizar equipamentos homologados especificamente para esta prática, conforme especificado no ANEXO, desta norma;

§5º Os equipamentos deverão estar no seu período de garantia ou possuir laudo de vistoria “Valido” pelo Fabricante ou seus representantes homologados.

### III - PREENCHIMENTO DA HABILITAÇÃO:

“PP “Nível do Piloto” - Voo Duplo”

## Artigo 21º - INSTRUTOR

### I - DOS REQUISITOS:

- a) Pagar a contribuição de homologação de Instrutor, mediante a quitação do boleto gerado pelo sistema CBVL para esse fim;
- b) Ser habilitado como piloto Nível 4 ou superior;
- c) Ter concluído estágio como MONITOR com Instrutor homologado CBVL;
- d) Apresentar Certificado válido de um ENPI (Encontro Nacional de Pilotos e Instrutores) da CBVL;
- e) Realizar um curso de segurança SIV (simulação de incidentes de voo) credenciado pela CBVL, específico para Instrutor, com validade de 2 dois anos.;
- f) Ser aprovado em Prova Teórica Instrutor da CBVL;
- g) Apresentar certificado válido de curso de primeiros socorros homologado pelo corpo de bombeiros.
- h) Não ter sido penalizado por infração nos últimos 2 anos.
- i) Ter pelo menos 5 anos de Voo

### II - DAS PRERROGATIVAS:

- a) Ministrando curso de Formação de Piloto de Parapente
- b) Emitir certificado de conclusão de curso Básico de Parapente
- c) Emitir declarações de mudanças de nível para pilotos nível 1, nível 2 e nível 3;
- d) Cadastrar até 3 Monitores simultâneos;

§1º Os instrutores homologados pela CBVL, estarão sujeitos a normas técnicas adicionais, específicas de cada Federação Estadual, de acordo com as características particulares a cada região, sendo que estas normas adicionais, jamais poderão infringir os requisitos básicos descritos nesta Norma Regulamentar.



§2º A CBVL poderá suspender, anular ou cassar a homologação de Instrutor caso o piloto venha a desobedecer as normas descritas nesta Norma Regulamentar ou caso o piloto seja condenado por infração grave.

### III - PREENCHIMENTO DA HABILITAÇÃO:

“PP “Nível” - Instrutor  
Certificações conquistadas (VD SIV XC ACRO) “

Parágrafo único: VD, SIV, XC e ACRO são Certificações que o instrutor poderá ou não ter em sua habilitação, mediante cursos de Certificações específicas fornecidos por Instrutores Certificadores da CBVL.

## Artigo 22º - INSTRUTOR SIV

### I - DOS REQUISITOS:

- a) Pagar a contribuição de homologação de Instrutor SIV, mediante a quitação do boleto gerado pelo sistema CBVL para esse fim;
- b) Ser habilitado como piloto Nível 4 ou superior;
- c) Cumprir a monitoria de SIV no período mínimo de 1 anos e acompanhar integralmente a formação de pelo menos 40 alunos com Instrutores Certificadores SIV;
- d) Concluir um ENPI (Encontro Nacional de Pilotos e Instrutores) da CBVL, com certificado específico para a mudança de nível ou homologação que está pleiteando, em prazo não superior a 18 meses;
- e) Ser aprovado em Prova Teórica Instrutor de SIV da CBVL;
- f) Apresentar certificado válido de curso de primeiros socorros homologado pelo corpo de bombeiros;
- g) Não ter sido penalizado por infração nos últimos 2 anos;
- h) Ser aprovado pela avaliação da CT Técnica SIV da CBVL;

### II - DAS PRERROGATIVAS:

- a) Ministrando cursos de segurança SIV para pilotos e certificá-los via Sistema CBVL;

§1º A CBVL poderá suspender, anular ou cassar a homologação caso o piloto venha a desobedecer as normas descritas nesta Norma Regulamentar ou caso o piloto seja condenado por infração grave.

§2º A avaliação da DT se dará mediante a visita técnica da DT SIV para verificação dos padrões práticos e técnicos oferecidos pela instrutor que está pleiteando a homologação;

§3º Para ministrar cursos para outros instrutores, somente os INSTRUTORES Certificadores;



### III - PREENCHIMENTO DA HABILITAÇÃO:

“PP “Nível do Piloto” - Instrutor  
Certificação SIV”

#### **Artigo 23º - Certificador SIV**

##### I - DOS REQUISITOS:

- a) Pagar a contribuição de homologação de Instrutor , mediante a quitação do boleto gerado pelo sistema CBVL para esse fim;
- b) Ser habilitado como INSTRUTOR SIV há 3 anos;
- c) Estar com ENPI no prazo de validade;
- d) Inscrever-se no Edital para Concurso de Aprovação a Instrutor Certificador;
- e) Ser aprovado em Prova Teórica e Prática de Certificador SIV da CBVL;
- f) Apresentar certificado válido de curso de primeiros socorros padrão Cruz Vermelha ou similar;
- g) Não ter sido penalizado por infração nos últimos 2 anos;
- h) Passar pela avaliação da Diretoria Técnica da CBVL, atendendo às exigências do Edital.

##### II - DAS PRERROGATIVAS:

- a) Ministrando cursos de segurança SIV;
- b) Ministrando cursos para Formação de Instrutores SIV;

§1º Os instrutores Certificadores, estarão sujeitos a normas técnicas adicionais, específicas de cada Federação Estadual, de acordo com as características particulares a cada região, sendo que estas normas adicionais, jamais poderão infringir os requisitos básicos descritos nesta Norma Regulamentar.

§2º A CBVL poderá suspender, anular ou cassar a homologação caso o piloto venha a desobedecer as normas descritas nesta Norma Regulamentar ou caso o piloto seja condenado por infração grave.

### III - PREENCHIMENTO DA HABILITAÇÃO:

“PP “Nível do Piloto” – Instrutor  
Certificação SIV CERT



## **Artigo 24º - Certificador de VOO DUPLO**

### **I - DOS REQUISITOS:**

- a) Pagar a contribuição de homologação de Certificador de Voo Duplo, mediante a quitação do boleto gerado pelo sistema CBVL para esse fim;
- b) Ser habilitado como Instrutor Voo Duplo há pelo menos 3 anos;
- c) Estar com ENPI no prazo de validade;
- d) Inscrever-se no Edital para Concurso de Aprovação a Instrutor Certificador;
- e) Ter sido aprovado em Prova Teórica e Prática de Certificador VOO DUPLO realizado pela CBVL;
- f) Apresentar certificado válido de curso de primeiros socorros padrão Cruz Vermelha ou similar;
- g) Não ter sido penalizado por infração nos últimos 2 anos;
- h) Passar pela avaliação da Diretoria Técnica da CBVL, atendendo às exigências do Edital.

### **II - DAS PRERROGATIVAS:**

- a) Ministrando curso de Formação para Instrutores Voo Duplo conforme Programas Teórico e Prático desta Norma Regulamentar;

§1º A CBVL poderá suspender, anular ou cassar a homologação caso o piloto venha a desobedecer as normas descritas nesta Norma Regulamentar ou caso o piloto seja condenado por infração grave.

### **III - PREENCHIMENTO DA HABILITAÇÃO:**

“Nível do Piloto” – Instrutor Voo Duplo  
Certificação VD.

## **Artigo 25º - Certificador de XC**

### **I - DOS REQUISITOS:**

- a) Pagar a contribuição de homologação de Instrutor Certificador de XC, mediante a quitação do boleto gerado pelo sistema CBVL para esse fim;
- b) Estar com ENPI no prazo de validade;
- c) Ter sido aprovado em Prova Teórica de Certificador XC realizado pela CBVL;
- d) Inscrever-se no Edital para Concurso de Aprovação a Instrutor Certificador;
- e) Ter participado de pelo menos em 5 etapas de Campeonato Brasileiro;
- f) Ter realizado pelo menos 2 voos acima de 200 Km “olc” e mais 10 voos acima de 100 Km “olc” em 3 sítios diferentes;



- g) Apresentar certificado válido de curso de primeiros socorros padrão Cruz Vermelha ou similar;
- h) Não ter sido penalizado por infração nos últimos 2 anos;
- i) Passar pela avaliação da Diretoria Técnica da CBVL, atendendo às exigências do Edital.

## II - DAS PRERROGATIVAS:

- a) Ministrando curso de XC;

§1º Os instrutores CERTIFICADORES, estarão sujeitos a normas técnicas adicionais, específicas de cada Federação Estadual, de acordo com as características particulares a cada região, sendo que estas normas adicionais, jamais poderão infringir os requisitos básicos descritos nesta Norma Regulamentar.

§2º A CBVL poderá suspender, anular ou cassar a homologação caso o piloto venha a desobedecer as normas descritas nesta Norma Regulamentar ou caso o piloto seja condenado por infração grave.

## III - PREENCHIMENTO DA HABILITAÇÃO:

“Nível do Piloto” - Instrutor  
Certificação XC.

## Artigo 26º - INSTRUTOR MASTER

### I - DOS REQUISITOS:

- a) Pagar a contribuição de solicitação de mudança de nível mediante a quitação do boleto gerado pelo sistema CBVL para esse fim;
- b) Ter no mínimo 10 anos de voo comprovados;
- c) Ser habilitado como piloto Nível 4;
- d) Ser homologado como Instrutor há mais de 5 anos;
- e) Ter formado no mínimo 50 pilotos registrados pelo sistema da CBVL;
- f) Estar com ENPI no prazo de validade;
- g) Não ter sido penalizado por infração nos últimos 2 anos;
- h) Ser aprovado pelo Conselho Técnico da CBVL.



## **CAPÍTULO VI**

### **DA PRÁTICA DO VOO LIVRE NA MODALIDADE ASA DELTA**

#### **SEÇÃO I - Dos Níveis de Habilitação, Requisitos e Prerrogativas**

O sistema de nivelamento de pilotos para a prática do ASA DELTA em todo Brasil, seus requisitos e prerrogativas estão assim ordenados:

#### **Artigo 27º - ALUNO EM INSTRUÇÃO**

##### **I - DOS REQUISITOS:**

- a) Matricular-se em curso de instrução ministrado exclusivamente por instrutores ou Masters homologados pela CBVL;
- b) Ao se matricular no curso básico de instrução de Asa Delta, realizar registro no sistema da CBVL como “Aluno em Instrução”;
- c) Após o registro, ler e aceitar digitalmente o TERMO DE RESPONSABILIDADE e o PROGRAMA DE CURSO BÁSICO, sendo estes, pré-requisitos para posterior emissão da Habilitação PILOTO NIVEL 1.

O aceite do aluno e do instrutor se dará eletronicamente mediante login e senha no sistema CBVL.

##### **II - DAS PRERROGATIVAS:**

- a) Executar treinamentos e voos exclusivamente sob orientação de seu Instrutor CBVL ou Monitor homologado (quando houver), em local e horário condizentes, utilizando somente equipamentos homologados para este nível.

§1º Entende-se por equipamento para iniciante, aqueles indicados pelo fabricante expressamente no manual do equipamento como adequados para uso de escolas/ alunos e/ou pilotos recém-formados.

§2º O monitor homologado pelo instrutor CBVL responsável pelo curso só poderá realizar treinamentos e operações de decolagem e pouso desde que o Instrutor esteja presente.

##### **III - PREENCHIMENTO DA HABILITAÇÃO: ALUNO EM INSTRUÇÃO – Voo sob Supervisão**



## **Artigo 28º - PILOTO NÍVEL 1**

### **I - DOS REQUISITOS:**

- a) Pagar a contribuição associativa da CBVL mediante a quitação do boleto gerado pelo sistema CBVL para esse fim;
- b) Ser cadastrado no sistema como Aluno em Instrução há pelo menos 3 meses;
- c) Receber e Aceitar, via on-line mediante login e senha, A DECLARAÇÃO DE CONCLUSÃO DO CURSO BÁSICO fornecida por instrutor homologado pela CBVL, declarando que realizou o treinamento previsto nesta Norma Regulamentar e que esta apto à prática esportiva.
- d) Ratificar o TERMO DE RESPONSABILIDADE e o PROGRAMA DE CURSO CONCLUÍDO devidamente assinados pelo Aluno e Instrutor homologado pela CBVL, com aceite eletrônico do Instrutor e aluno mediante login e senha.
- e) Ser aprovado em Prova Teórica Nível 1 da CBVL obtendo 80% (oitenta por cento) de aproveitamento;
- f) Ter realizado 20 voos assistidos pelo Instrutor. É sugerido que a comprovação dos voos se dê via GPS, baixados no site oficial da CBVL, conforme Programa Básico desta Norma, visando principalmente o acúmulo de horas de voo do piloto bem como a criação de seu histórico esportivo no sistema;
- g) Ser aprovado em Exame Prático Nível 1 estabelecido por esta norma;

§1º A aprovação prática e teórica, será supervisionada pelos certificadores da CBVL e/ou pelas Federações Estaduais.

### **II - DAS PRERROGATIVAS:**

- a) Executar voos solo atendendo as restrições gerais e limitações impostas ao piloto Nível 1 previstas nesta Norma Regulamentar, utilizando somente equipamentos homologados para iniciantes;
- b) Voar rebocado desde que sob a devida orientação de um instrutor homologado pela CBVL para tal.

Parágrafo único - Entende-se por equipamento para iniciante, aqueles indicados expressamente pelo fabricante no manual do equipamento como para uso de alunos e/ ou pilotos recém-formados.

### **III - PREENCHIMENTO DA HABILITAÇÃO: Piloto Nível 1 – Não Habilitado Voo Duplo**



## **Artigo 29º - PILOTO NÍVEL 2**

### **I - DOS REQUISITOS:**

- a) Pagar a contribuição de solicitação de mudança de nível mediante a pagamento de boleto gerado pelo sistema CBVL para esse fim;
- b) Ser habilitado piloto nível 1 há mais de 1 ano, com no mínimo 50 (cinquenta) horas de voo comprovadas no site da CBVL (COM GPS) em ter voado no mínimo em 5 (cinco) diferentes sítios de voo.

§1º Todos os tracklogs serão submetidos à análise técnica para verificação da questão de invasão de espaço aéreo. Os voos irregulares não serão considerados válidos para efeito de cumprimento das exigências desta Norma.

§2º A comprovação de que o piloto realizou voos em diferentes sítios de voo, se dará automaticamente através do tracklog do seu GPS, assim como o número de horas voadas.

- c) Ser liberado para a mudança de nível, por um instrutor credenciado pela CBVL, via On Line com aceite eletrônico do Instrutor, mediante log in e senha .
- d) Não ter sido condenado pelo Conselho Superior por infração grave no período de 1 (um) ano.

### **II - DAS PRERROGATIVAS:**

- a) Executar voos solo atendendo as restrições gerais e limitações impostas ao Nível 2 previstas nesta Norma Regulamentar e com equipamentos homologados para iniciante e intermediário;
- b) Voar rebocado dentro das restrições previstas para seu nível;
- c) Participar de competições dentro da sua categoria.

Paragrafo único - É vedada a utilização de equipamentos de alta performance e competição para este nível.

### **III - PREENCHIMENTO DA HABILITAÇÃO: Piloto Nível 2 – Não Habilitado Voo Duplo**



## **Artigo 30º - PILOTO NÍVEL 3**

### **I - DOS REQUISITOS:**

- a) Pagar a contribuição de solicitação de mudança de nível mediante a pagamento de boleto gerado pelo sistema CBVL para esse fim;
- b) Ser habilitado como praticante Nível 2 há mais de 2 (dois) anos;
- c) Ter realizado no mínimo 100 (cem) horas de voo comprovadas no site da CBVL
- d) Ter realizado voos em pelo menos 10 (dez) diferentes sítios de voo reconhecidos pela CBVL;
- e) Ter realizado 500km em voos acima de 50 (cinquenta) quilômetros (distancia OLC), sendo pelo menos 2 (dois) destes dentro de um evento oficial ou Curso XC homologada pela CBVL.

§1º Todos os tracklogs serão submetidos à análise técnica, inclusive para verificação da questão de invasão de espaço aéreo. Os voos irregulares não serão considerados válidos para efeito de cumprimento das exigências desta Norma.

§2º São consideradas competições oficiais, todas aquelas que constarem como HOMOLOGADAS no calendário oficial de eventos da CBVL. Somente estas contarão para o currículo do piloto para homologações e mudanças de nível. Todos as etapas do Campeonato Brasileiro e Estaduais são competições homologadas, bem como eventos isolados que cumprirem os requisitos e solicitarem esta homologação.

- f) Ser liberado para a mudança de nível, por um instrutor credenciado pela CBVL, via On Line com aceite eletrônico do Instrutor, mediante login e senha .
- g) Concluir um ENPI (Encontro Nacional de Pilotos e Instrutores) da CBVL, no Programa específico para a mudança de nível ou homologação que está pleiteando, dentro de seu prazo de validade;
- h) Não ter sido condenado pelo Conselho Superior por infração grave nos últimos 2 anos

### **II - DAS PRERROGATIVAS:**

- a) Executar voos solo atendendo as restrições gerais prevista nesta Norma Regulamentar para este nível;
- b) Voar rebocado dentro das restrições previstas para seu nível;
- c) Participar de competições nacionais e internacionais classe 2;
- d) Apto a ser cadastrado como Monitor por um instrutor da CBVL.
- e) Voar sem restrições de equipamento;
- f) Apto a requerer habilitação instrutor (observar requisitos).

### **III - PREENCHIMENTO DA HABILITAÇÃO: Nível 3 – Não Habilitado Voo Duplo**



## **Artigo 31º - PILOTO NÍVEL 4**

### **I - DOS REQUISITOS:**

- a) Pagar a contribuição de solicitação de mudança de nível mediante a pagamento de boleto gerado pelo sistema CBVL para esse fim;
- b) Ser habilitado como praticante Nível 3 há pelo menos 2 (dois) anos;
- c) Ter realizado 300 (trezentas) horas de voo comprovadas no site da CBVL;
- d) Ter realizado 2.000Km de Cross Country (distância OLC) com no mínimo 50 (cinquenta) quilômetros por voo, sendo que pelo menos 3 voos deverão ser acima de 100km em 10 (dez) diferentes sítios de voo reconhecidos pela CBVL;
- e) Ter realizado, em eventos oficiais ou Cursos XC homologados pela CBVL, 1.000(mil) quilômetros de voo (distância OLC), com no mínimo, 50 (cinquenta) quilômetros por voo;
- f) Concluir um ENPI (Encontro Nacional de Pilotos e Instrutores) da CBVL, no Programa específico para a mudança de nível ou homologação que está pleiteando, dentro de seu prazo de validade;
- g) Não ter sido condenado pelo Conselho Superior por infração grave nos últimos 2 anos;

§1º Os tracklogs serão submetidos à análise técnica, inclusive para verificação da questão de invasão de espaço aéreo. Os vôos irregulares não serão considerados válidos para efeito de cumprimento das exigências desta Norma.

§2º A comprovação de que o piloto realizou voos em diferentes sítios de voo, se dará automaticamente através do tracklog do seu GPS, assim como o número de horas voadas e sua quilometragem.

§3º São considerados eventos oficiais, todos aqueles que constarem como HOMOLOGADOS no calendário oficial de eventos da CBVL e como cursos XC homologados aqueles ministrados por Instrutores Certificadores devidamente homologados. Somente estes contarão para o currículo do piloto para homologações e mudanças de nível.

Todos as etapas do Campeonato Brasileiro e Estaduais são competições homologadas, bem como eventos isolados que cumprirem os requisitos e solicitarem esta homologação.

### **II - DAS PRERROGATIVAS:**

- a) Executar vôos solo atendendo as restrições gerais prevista nesta Norma Regulamentar;
- b) Voar Rebocado;
- c) Participar de competições nacionais e internacionais;
- d) Representar oficialmente a Equipe Brasileira em competições Classe 1 da FAI;
- e) Apto a requerer habilitação de Instrutor (observar requisitos);

### **III - PREENCHIMENTO DA HABILITAÇÃO: Nível 4 + Homologações e Certificações Conquistadas**



## **Artigo 32º - PILOTO NÍVEL 5**

### **I - DOS REQUISITOS:**

- a) Pagar a contribuição de solicitação de mudança de nível mediante a pagamento de boleto gerado pelo sistema CBVL para esse fim;
- b) Ser piloto Nível 4 a pelo menos 5 anos;
- c) Apresentar carta de indicação de pelo menos 3 pilotos Nível 5 devidamente homologados pela CBVL;

§1º Para requerer o Nível 5, o piloto deverá cumprir pelo menos 3 dos itens abaixo:

- a) Ter pelo menos 3 voos acima de 250 km OLC comprovados no site da CVLB
- b) Ter participado de campeonatos FAI classe I, representando a equipe Brasileira
- c) Ter conquistado título Brasileiro, continental ou mundial classe 1 da FAI de voo livre.
- d) Ter conquistado recorde nacional reconhecido pela CVLB
- e) Ter conquistado recorde mundial reconhecido pela FAI
- f) Ser homologado Instrutor Master da CBVL;
- g) Ter administrado como presidente Federações Estaduais ou a CBVL.
- h) Ter ministrado oficialmente cursos nos ENPIs da CBVL

§2º A comprovação de que o piloto realizou a quilometragem necessária se dará exclusivamente através do tracklog do seu GPS.

§3º O pedido deverá ser aprovado pelo Conselho da CBVL sem restrição.

### **II - DAS PRERROGATIVAS:**

- a) Executar vôos solo atendendo as restrições gerais prevista nesta Norma Regulamentar;
- b) Voar rebocado;
- c) Participar de competições nacionais e internacionais;
- d) Representar oficialmente a Equipe Brasileira em competições Classe 1 da FAI;
- e) Apto a requerer habilitação de Instrutor (observar requisitos);
- f) Apto a emitir carta de indicação para solicitação de mudança para nível 5;

**III - PREENCHIMENTO DA HABILITAÇÃO: Nível 5 + Homologações e Certificações Conquistadas**



## **SEÇÃO II - Das Homologações e Certificações de Instrutor de ASA DELTA e Seus Requisitos**

Os requisitos e prerrogativas para o sistema de homologações de instrutores para o ensino do ASADelta em todo Brasil esta assim ordenada:

### **Artigo 33º - MONITOR**

#### **I - DOS REQUISITOS:**

- a) Pagar a contribuição de homologação como Monitor, mediante a pagamento de boleto gerado pelo sistema CBVL para esse fim;
- b) Ser habilitado como piloto Nível 3;
- c) Não ter sido condenado pelo Conselho Superior por infração grave nos últimos 12 meses.

#### **II - DAS PRERROGATIVAS:**

- a) Ser cadastrado como MONITOR por um INSTRUTOR homologado pela CBVL;

§1º Cada Instrutor poderá cadastrar até 3 Monitores simultâneos;

§2º Cada Monitor poderá ser registrado por apenas 1 (um) Instrutor ;

§3º A Monitoria para ser considerada completa, terá um prazo mínimo de 1 ano e o acompanhamento na formação completa de no mínimo 3 alunos;

- b) É terminantemente PROIBIDO ao MONITOR, dar INSTRUÇÃO sem a presença do instrutor, caracterizando FALTA GRAVE passível de punição pelo Conselho;
- c) Monitores QUE JÁ TENHAM CONCLUÍDO O PERÍODO DE MONITORIA DE UM ANO, poderão ACOMPANHAR EXERCÍCIOS DE SOLO JÁ ENSINADOS PELO INSTRUTOR aos respectivos alunos, sem a presença do Instrutor, desde que autorizado pelo mesmo.
- d) Caso haja convivência por parte do Instrutor, caracterizará FALTA GRAVE passível de punição pelo Conselho a AMBOS, INSTRUTOR e MONITOR;

Parágrafo Único - A CBVL poderá suspender, anular ou cassar a homologação de MONITOR E INSTRUTOR caso o piloto venha a desobedecer as normas descritas nesta Norma Regulamentar ou caso seja condenado da CBVL por infração grave.

#### **III - DO PREENCHIMENTO DA HABILITAÇÃO: Nível 3 - Monitor "Nome do Instrutor" – Não homologado voo duplo**



## **Artigo 34º - PILOTO VOO DUPLO**

### **I - DOS REQUISITOS:**

- a) Pagar a contribuição de solicitação de Homologação de Instrutor Voo Duplo, mediante a pagamento de boleto gerado pelo sistema CBVL para esse fim;
- b) Ser habilitado como piloto Nível 4;
- c) Ter realizado 500 (quinhentas) horas de voo comprovadas no site da CBVL;
- d) Concluir um ENPI (Encontro Nacional de Pilotos e Instrutores) da CBVL, dentro de seu prazo de validade;
- e) Ter sido aprovado em um curso de INSTRUTOR VOO DUPLO por um INSTRUTOR Certificador VOO DUPLO homologado pela CBVL;
- f) Não ter sido penalizado por infração nos últimos 2 anos.
- g) Ser aprovado em Prova Teórica Instrutor da CBVL;;
- h) Apresentar certificado válido de curso de primeiros socorros homologado pelo corpo de bombeiros.

### **II - DAS PRERROGATIVAS:**

- a) Realizar voo duplo em equipamento homologado para esta finalidade, respeitando as regras básicas para a operação neste tipo de equipamento, sendo VEDADA a FORMAÇÃO DE ALUNOS OU PILOTO DE QUALQUER NIVEL.

§1º Os voos duplos somente poderão ser comercializados por intermédio de pessoas jurídicas nos moldes do artigo 34 da Lei 7.381/2010, vedada a contratação direta e informalmente entre piloto e passageiro, sendo obrigatória a oferta do seguro facultativo ao passageiro, cuja recusa deverá se dar formal e expressamente pelo passageiro.

§2º A CBVL poderá suspender, anular ou cassar a homologação de PILOTO VOO DUPLO caso o piloto venha a desobedecer esta Norma Regulamentar ou caso o piloto seja condenado por infração grave.

§3º Para manutenção e renovação da sua homologação como Piloto Voo Duplo, o piloto deverá estar em dia com suas obrigações perante a CBVL e entidades filiadas (clubes, associações e federações) e obrigatoriamente, realizar uma reciclagem num ENPI da CBVL a cada 4 anos, a contar da última edição em que participou.

§4º Os pilotos voo duplo homologados pela CBVL, estarão sujeitos a normas técnicas adicionais, específicas de cada sítio de voo (Clubes/Associações e ou entidade Estadual), de acordo com as características particulares a cada sítio, sendo que estas normas adicionais, jamais poderão infringir os requisitos básicos descritos nesta Norma Regulamentar;

§5º Os equipamentos deverão estar no seu período de garantia ou possuir laudo de vistoria “Valido” pelo Fabricante ou seus representantes homologados.

### **III - PREENCHIMENTO DA HABILITAÇÃO: “Nível do Piloto” - Instrutor Voo Duplo AD**



## **Artigo 35º - INSTRUTOR**

### **I - DOS REQUISITOS:**

- a) Pagar a contribuição de homologação de Instrutor , mediante a pagamento de boleto gerado pelo sistema CBVL para esse fim;
- b) Ser habilitado como piloto Nível 3 ou superior;
- c) Concluir estágio como MONITOR;
- d) Apresentar Certificado válido de um ENPI (Encontro Nacional de Pilotos e Instrutores) da CBVL;
- e) Ser aprovado em Prova Teórica Instrutor da CBVL;
- f) Não ter sido penalizado por infração nos últimos 2 anos.
- h) Ter pelo menos 5 anos de voo.
- i) Possuir 2o grau de escolaridade completo
- j) Cumprir o Código de Conduta e Ética da CBVL

### **II - DAS PRERROGATIVAS:**

- a) Ministrando curso básico de Asa Delta;
- b) Emitir declarações de mudanças de nível para pilotos nível 1, nível 2 e nível 3;
- c) Cadastrar até 3 monitores simultâneos;

§1º Para manutenção da sua homologação como Instrutor , o piloto deverá estar em dia com suas obrigações perante a CBVL e entidades filiadas (clubes, associações e federações) e obrigatoriamente, realizar uma reciclagem num ENPI (Encontro Nacional de Pilotos e Instrutores) da CBVL a cada 2 anos, a contar da última edição em que participou.

§2º Os instrutores homologados pela CBVL, estarão sujeitos a normas técnicas adicionais, específicas de cada Federação Estadual, de acordo com as características particulares a cada região, sendo que estas normas adicionais, jamais poderão infringir os requisitos básicos descritos nesta Norma Regulamentar.

§3º A CBVL poderá suspender, anular ou cassar a homologação de Instrutor caso o piloto venha a desobedecer as normas descritas nesta Norma Regulamentar ou caso o piloto seja condenado por infração grave.

### **III - PREENCHIMENTO DA HABILITAÇÃO: “Nível do Piloto” - Instrutor**

**VD - XC - TOW**

Parágrafo único: VD - XC - TOW, são Certificações que o instrutor poderá ou não ter em sua habilitação, mediante cursos de Certificações específicas fornecidos por Instrutores Certificadores da CBVL.



## **Artigo 36º - Certificador de VOO DUPLO**

### **I - DOS REQUISITOS:**

- a) Pagar a contribuição de homologação de Certificador de Voo Duplo, mediante a quitação do boleto gerado pelo sistema CBVL para esse fim;
- b) Ser habilitado como Instrutor Voo Duplo há pelo menos 3 anos;
- c) Estar com ENPI no prazo de validade;
- d) Inscrever-se no Edital para Concurso de Aprovação a Instrutor Certificador;
- e) Ter sido aprovado em Prova Teórica e Prática de Certificador VOO DUPLO realizado pela CBVL;
- f) Apresentar certificado válido de curso de primeiros socorros padrão Cruz Vermelha ou similar;
- g) Não ter sido penalizado por infração nos últimos 2 anos;
- h) Passar pela avaliação da Diretoria Técnica da CBVL, atendendo às exigências do Edital.

### **II - DAS PRERROGATIVAS:**

- a) Ministar curso de Formação para Instrutores Voo Duplo conforme Programas Teórico e Prático desta Norma Regulamentar;

§1º A CBVL poderá suspender, anular ou cassar a homologação caso o piloto venha a desobedecer as normas descritas nesta Norma Regulamentar ou caso o piloto seja condenado por infração grave.

### **III - PREENCHIMENTO DA HABILITAÇÃO:**

“Nível do Piloto” – Instrutor Voo Duplo  
Certificação VD.



## **Artigo 37º - Certificador de XC**

### **I - DOS REQUISITOS:**

- a) Pagar a contribuição de homologação de Instrutor Certificador de XC, mediante a quitação do boleto gerado pelo sistema CBVL para esse fim;
- b) Estar com ENPI no prazo de validade;
- c) Ter sido aprovado em Prova Teórica de Certificador XC realizado pela CBVL;
- d) Inscrever-se no Edital para Concurso de Aprovação a Instrutor Certificador;
- e) Ter participado de pelo menos em 5 etapas de Campeonato Brasileiro;
- f) Ter realizado pelo menos 2 voo acima de 200 Km “olc” e mais 10 voos acima de 100 Km “olc” em 3 sítios diferentes;
- g) Apresentar certificado válido de curso de primeiros socorros padrão Cruz Vermelha ou similar;
- h) Não ter sido penalizado por infração nos últimos 2 anos;
- i) Passar pela avaliação da Diretoria Técnica da CBVL, atendendo às exigências do Edital.

### **II - DAS PRERROGATIVAS:**

- a) Ministar curso de XC;

§1º Os instrutores CERTIFICADORES, estarão sujeitos a normas técnicas adicionais, específicas de cada Federação Estadual, de acordo com as características particulares a cada região, sendo que estas normas adicionais, jamais poderão infringir os requisitos básicos descritos nesta Norma Regulamentar.

§2º A CBVL poderá suspender, anular ou cassar a homologação caso o piloto venha a desobedecer as normas descritas nesta Norma Regulamentar ou caso o piloto seja condenado por infração grave.

### **III - PREENCHIMENTO DA HABILITAÇÃO:**

“Nível do Piloto” - Instrutor  
Certificação XC.



## **Artigo 38º - INSTRUTOR MASTER**

### **I - DOS REQUISITOS:**

- a) Pagar a contribuição de solicitação de mudança de nível mediante a quitação do boleto gerado pelo sistema CBVL para esse fim;
- b) Ter no mínimo 10 anos de voo comprovados;
- c) Ser habilitado como piloto Nível 4;
- d) Ser homologado como Instrutor há mais de 5 anos;
- e) Ter formado no mínimo 50 pilotos registrados pelo sistema da CBVL;
- f) Estar com ENPI no prazo de validade;
- g) Não ter sido penalizado por infração nos últimos 2 anos;
- h) Ser aprovado pelo Conselho Técnico da CBVL.

## **CAPÍTULO VII**

### **RESTRIÇÕES OPERACIONAIS E NORMAS DE SEGURANÇA**

Este capítulo dispõe sobre as restrições operacionais e normas de segurança para a prática de voo livre em asa delta e parapente no Brasil e determina as penas a que ficam sujeitos os infratores desse Regulamento.

#### **Artigo 39º - Áreas Restritas:**

I - É proibido decolar ou sobrevoar áreas que sejam restritas, proibidas ou interditadas, a menos que o praticante obtenha permissão prévia do órgão administrativo responsável.

#### **Artigo 40º - Outras Restrições:**

I - Nenhum praticante pode programar pousos e decolagens em locais:

- a) Onde exponha ao risco pessoas ou bens.
- b) Expressamente proibidos por seus proprietários ou responsáveis.

#### **Artigo 41º - Procedimentos inseguros ou perigosos:**

I - É de responsabilidade do clube local determinar os limites de velocidade e direção de ventos para operação segura levando em conta os fatores aerológicos específicos do local, bem como informar os pilotos destes limites.

II - É de competência do clube local, associação estadual ou nacional, julgar casos que criem situação de risco para o próprio piloto ou terceiros.



III - O Diretor Técnico da CBVL poderá estabelecer limites de segurança específicos para determinados sítios de voo.

Parágrafo único: A infração a estes limites de segurança, sujeita o infrator a punição a ser aplicada pelo Conselho Técnico e Órgãos da Justiça Desportiva da CBVL.

#### **Artigo 42º - Regras de Tráfego:**

I - O praticante operando um Parapente ou uma asa delta deve manter constante vigilância do espaço aéreo de modo a evitar quaisquer incidentes envolvendo outras aeronaves ou equipamentos aerodesportivos.

II - O praticante conduzindo um Parapente ou uma asa delta, não pode operá-lo de maneira que possa criar riscos de colisão com qualquer aeronave, equipamentos aerodesportivos, pessoas, bens móveis ou imóveis de terceiros.

III - O sentido do giro na térmica é determinado pelo primeiro praticante a girá-la, devendo os demais obedecer tal sentido, independentemente da altura em que entrarem na térmica, salvo determinação específica feita em competições, onde este será determinado pelo juiz do evento.

IV - O praticante de baixo tem a preferência na térmica se estiver em ascensão mais rápida que o de cima, devendo este dar passagem ao que está subindo, mesmo se for necessário abandonar a térmica.

V - A direção do desvio entre os que estiverem se aproximando de frente será sempre à direita de cada praticante.

VI - O praticante que tiver um obstáculo a sua direita tem a preferência na passagem.

#### **Artigo 43º - Prioridade no Pouso:**

I - Em primeiro lugar - Praticantes que estiverem em menor altura;

II - Em segundo lugar - Asa Delta;

III - Em terceiro lugar - Parapente;

#### **Artigo 44º - Comportamento do Praticante:**

I - O praticante ou aluno que demonstrar em sítio de vôo comportamento agressivo, indecoroso ou não condizente com o esporte, estará sujeito a punição aplicada pela Diretoria Técnica da CBVL, Conselho Técnico de cada modalidade ou Órgãos da Justiça Desportiva.



### **Artigo 45º - Pouso em Rampa:**

I - Os clubes e associações locais, poderão a seu critério, restringir parcial ou totalmente pousos em suas rampas, levando-se em consideração as particularidades técnicas das suas rampas.



## **CAPÍTULO VIII**

### **DAS COMPETIÇÕES E SUA ORGANIZAÇÃO**

Considera-se campeonato de Parapente e Asa Delta qualquer competição de nível local, estadual ou nacional, com provas válidas disputadas pelos sócios da CBVL com Habilitação válida, adimplentes com a anuidade associativa.

#### **Artigo 46º -**

A organização das competições está a cargo e fiscalização de cada nível organizacional ou por elas autorizado:

- I - Competições locais/municipais – Clubes e ou Associações;
- II - Competições Estaduais ou Regionais – Federações Estaduais;
- III - Competições nacionais e internacionais FAI 1 ou 2 no país - CBVL.

#### **Artigo 47º**

Os Campeonatos Brasileiros de Parapente e asa delta são compostos por Etapas escolhidas por concorrência segundo Editais da CBVL.

#### **Artigo 48º**

Anualmente, até o final do primeiro semestre, a CBVL, para a formação de seu Calendário Esportivo do próximo ano, publicará Edital com as regras gerais para os interessados em organizar uma Etapa do Nacional.

#### **Artigo 49º**

Na organização dos campeonatos nacionais, será credenciado um responsável legal (pessoa física, pessoa jurídica do ramo esportivo, clube ou federação de voo, instituições aerodesportivas ou prefeitura), que se comprometerá em conseguir as necessidades financeiras, de infraestrutura, segurança, premiação, promoção entre outras, para a sua realização, elencadas nas Regras Gerais para Organizadores de Etapas do Nacional.

#### **Artigo 50º - Dos Regulamentos:**

- I - A elaboração do regulamento das competições nacionais está delegado a Liga de Competidores de cada modalidade, sob posterior análise e aprovação da Diretoria Técnica CBVL da modalidade.



### **Artigo 51º - Das Homologações**

I - Serão consideradas competições homologadas pela CBVL aquelas que atenderem aos quesitos mínimos:

- a) Pagar taxa de homologação
- b) As Inscrições deverão ser feitas pelo Site da CBVL
- c) Contar com a presença de pelo menos um DTR Diretor Técnico Regional CBVL
- d) Apresentação de resultados e logs comprobatórios para CBVL em até 15 dias do encerramento do evento

## **CAPÍTULO XI**

### **DAS DISPOSIÇÕES FINAIS**

#### **Artigo 52º**

Os casos omissos, controversos, e as dúvidas surgidas na aplicação dessa Norma Regulamentar, serão solucionadas por deliberação da Diretoria Técnica da CBVL, em qualquer de suas reuniões, por maioria dos membros presentes, "ad referendum" da primeira Assembléia Geral subsequente.

A presente Norma Regulamentar foi aprovada pelas Comissões Técnicas no dia 06 de Abril de 2016 e entra em vigor na data de sua aprovação.

Francisco Luiz Magalhães dos Santos  
Presidente da CBVL

### **PARTICIPARAM DA ELABORAÇÃO DESTA NORMA REGULAMENTAR**

DIRETOR TÉCNICO ASA DELTA: Glauco Pinto

CONSELHO TÉCNICO ASA DELTA: Beto Schmitz, Cid Maestrini, Konrad Heilman, Geraldo Nobre, Henrique Frasson, Marcelo Andrei e David Brito

DIRETOR TÉCNICO PARAPENTE: André Fleury

CONSELHO TÉCNICO PARAPENTE: Milton Vilela Gonçalves, Rodolpho Cavalini, Marcelo Araripe e Sergio Louzada.



# ANEXOS



## **ANEXO 1 PROGRAMA DO CURSO BÁSICO DE PARAPENTE**

O presente ANEXO regulamenta as responsabilidades, obrigatoriedades e a instrução mínima que o aluno deverá receber durante o seu curso básico de formação.

### **Artigo 1º - RESPONSABILIDADE DO INSTRUTOR:**

I - O instrutor é responsável pela correta instrução e segurança do aluno durante o período de aprendizado, bem como pela observação dos procedimentos de segurança, limitações técnicas e demais regras determinadas por esta Norma Regulamentar.

II - É reservado ao Instrutor o direito de punir ou desligar o aluno em caso de Indisciplina, Negligencia das normas de segurança, Abandono de Curso e ou atos que caracterizem irresponsabilidade que coloquem em risco o aluno ou terceiros sem justificativas.

### **Artigo 2º - EQUIPAMENTOS DE USO OBRIGATÓRIO NO DECORRER DO CURSO:**

I - Parapente adequado para uso de escolas/alunos, certificado conforme Norma EN 962 e/ou Norma LTF bem como nas recomendações do fabricante constante dos respectivos manuais.

II - Paraquedas de emergência

III - Capacete rígido, preferencialmente integral (com queixeira);

IV - Rádio de comunicação (aluno, instrutor e monitor);

V - Calçado fechado (de preferência botas).

VI - GPS

### **Artigo 3º - DURAÇÃO DO CURSO BÁSICO DE PARAPENTE:**

I - O curso básico de parapente deverá ter a carga horária mínima de 64 horas de aula prática e de 10 horas de aulas teóricas. Observando-se a média de 04 (Quatro) horas por dia, sendo dezesseis dias de treino, ou oito finais de semana, ou dois meses.

### **Artigo 4º - PROGRAMA TEÓRICO DO CURSO BÁSICO DE PARAPENTE:**

I - Noções básicas de meteorologia:

a) Reconhecimento de nuvens básicas;



- b) Reconhecimento de nuvens perigosas para o voo, como o cumulusnimbus;
- c) Reconhecimento de velocidades de ventos seguras para o voo e de ventos turbulentos.

#### II - Conhecimento de aerologia:

- a) Reconhecimento de direções básicas de vento;
- b) Análise do escoamento do ar pelo relevo e que consequências traz para o voo;
- c) Conhecimento do gradiente de vento;
- d) Reconhecimento de regiões onde possa existir vento canalizado (Venturi);
- e) Reconhecimento das condições de voo através da observação de outros Parapentes, asas, pássaros, fumaça, birutas, árvores etc;
- f) Reconhecimento de zonas de contraste térmico e eventuais turbulências;
- g) Análise das condições de decolagem e plano de voo, de acordo com o vento e relevo;
- h) Reconhecimento das áreas seguras para pouso, de acordo com as condições meteorológicas e aerológicas do local.

#### III - Conhecimentos básicos de aerodinâmica:

- a) Efeito aerodinâmico;
- b) Arrasto;
- c) Stall;
- d) Ângulo de ataque;
- e) Sustentação.

#### IV - Conhecimento das regras de tráfego:

- a) Sentido de giro em térmicas;
- b) Mão e contramão durante o voo e lift;
- c) Formas de aproximação e prioridade no pouso.

#### V - Entendimento Teórico de manobras e de como recuperar corretamente:

- a) Stall B;
- b) Pêndulo frontal;
- c) Pêndulo lateral;
- d) Colapso assimétrico;
- e) Colapso frontal;
- f) Full estol;
- g) Espiral;
- h) Parachutagem;
- i) Abertura de reserva;
- j) Gravata;
- k) Colapsos encadeados ou sucessivos.
- l) Negativas



#### VI - Conhecimento das homologações do mercado:

- a) DHV;
- b) ACPUL.
- c) LTF/EN

#### VII - Noções básicas do equipamento:

- a) O velame e suas partes;
- b) A selete;
- c) O paraquedas de emergência;
- d) Noções de manutenção dos equipamentos de voo;
- e) Noção sobre a utilidade dos equipamentos eletrônicos (GPS, variômetro e rádio).

#### VIII – Noções de primeiros socorros:

- a) Abordagem ao acidentado;
- b) Técnicas de reanimação respiratória e cardiorrespiratória;
- c) Fraturas e técnicas de imobilizações;
- d) Hemorragias e técnicas de estancamentos;
- e) Movimentação e transporte de acidentados.
- f) Comunicação adequada à equipe de resgate.

#### IX - Legislação e organizações relacionadas ao voo livre:

- a) A regulação do voo livre pela ANAC;
- b) A hierarquia das entidades, sendo: clubes e associações locais, Federação Estadual e Confederação Nacional
- c) O papel de cada entidade.
- d) A Norma Regulamentar
- e) Legislação do Turismo de Aventura

#### X - Etiqueta no voo livre:

- a) A proteção ao meio ambiente;
- b) O respeito aos moradores locais nos sítios de voo;
- c) Regras de boa convivência com os companheiros de voo e seus familiares.

#### XI - Espaço Aéreo

- a) Estrutura do Espaço Aéreo (ATZ, CTR, TMA, CTA, UTA, Espaço Não Controlado, FIR, Espaço Aéreo Confundido, Áreas Proibidas, Restritas, Perigosas.
- b) Regras de Voo Visual (VFR)
- c) Regras de Voo por Instrumento (IFR)
- d) Etapas de um VOO
- e) Altimetria (QNH, QNE, QFE)



## **Artigo 5º - PROGRAMA PRÁTICO DO CURSO BÁSICO DE PARAPENTE:**

I - Ao final do curso o piloto deverá estar apto a executar os seguintes requisitos:

a) Demonstrar posicionamento pré-voo correto do piloto em relação a vela de acordo com o parapente em questão.

II - Demonstrar Verificação inicial de pré-voo incluindo:

a) Verificação de velame verificando o estado geral da vela, tirantes, linhas e conexões sabendo o tempo de manutenção obrigatório destes;

b) Verificação de posicionamento de abertura do velame e montagem do conjunto de voo de frente para o vento;

c) Verificação ao se equipar, fivelas, mosquetões, etc;

d) Verificação de posicionamento correto frente ao velame adaptando-se ao relevo da decolagem (inclinação) e as condições de vento;

e) Verificação do método de inflagem, em função da inclinação do terreno, vento, equipamento etc.

III - Dar análises verbais das condições locais, trajetória de voo, áreas a serem evitadas com relação ao fluxo de ar e obstáculos a serem contornados além de indicar áreas de pouso primárias e secundárias ou seja uma análise completa do local onde irá voar.

IV - Em cada voo demonstrar verbalmente como será o procedimento de decolagem pretendido levando-se em conta as condições de decolagem e como procederá com os tirantes dianteiros e freios.

V - Definir verbalmente como os diferentes ventos podem afetar o local de voo em questão, considerando:

a) Direções diferentes de vento;

b) Velocidades diferentes de vento;

c) Limitações do espaço aéreo em relação à altura, relevo obstáculos e áreas de pouso.

VI - Demonstrar manuseio correto do parapente na sequência.

a) Inflagem de costas e de frente;

b) Verificação do velame;

c) Correção do avanço da vela juntamente com a correção lateral, garantindo um percurso de 35 metros com a vela sobre a cabeça.

Isto tudo deverá ser feito num plano horizontal, sem deixar a vela cair com ventos que podem variar de 0 à 15 km/h.



VII - Decolagem sem ajuda, demonstrando:

- a) Boa inflagem da vela;
- b) Controle (Verificação do velame olhando para cima);
- c) Decisão correta do aborto ou continuação da decolagem após efetuar correções que se tornarem necessárias ou não;
- d) Corrida decidida;
- e) Transição da corrida para o voo suave;
- f) Acomodação no cinto correta (sem soltar os freios).

VIII - Demonstração do domínio da vela e das diferentes velocidades de voo.

IX - Definir verbalmente e de forma prática:

- a) A velocidade de menor taxa de queda e a de melhor planeio;
- b) A velocidade máxima e a de estol, neste caso, não demonstrar o estol;
- c) Voo freado suave sem entrar em estol e um bom controle da situação, demonstrando familiaridade e antecipação às reações do parapente dentro dos limites de operação. Não deve perder o controle, mantendo sempre a velocidade acima do estol;
- d) Fazer pêndulo lateral e frontal suave;
- e) Fechar orelhas e fazer curva com o corpo;
- f) Provocar um orelhão assimétrico, demonstrando controle da situação, sem deixar girar e outro com giro suave;
- g) Fechar as orelhas e acelerar o equipamento;
- h) Aproximação correta, através do julgamento correto da velocidade de avanço horizontal em relação a vertical (taxa de queda);
- i) Iniciação e finalização de um 360º de maneira suave, sem grandes pêndulos e variações de velocidade;
- j) Velocidade de voo correta para a aproximação final;
- k) Pouso controlado.

## **Artigo 6º - PRESCRIÇÕES DIVERSAS:**

I - Da Fiscalização:

- a) Compete às Federações e aos Clubes e Associações a ela filiados, fiscalizar se as escolas de voo obedecem à presente Norma Regulamentar da CBVL e as normas locais;
- b) As Federações, Clubes e Associações filiadas deverão checar, in loco, se os alunos estão cientes do programa básico previsto na presente norma, podendo para tanto fazer vistorias nos locais de funcionamento dos cursos.
- c) É facultado e recomendado aos clubes e associações locais, o aprimoramento dos procedimentos regulamentares deste programa mínimo de acordo com a particularidade de cada sítio de voo, visando sempre a segurança dos pilotos. Estes aprimoramentos devem ser complementares e nunca contraditórios a esta norma.

II - Voo solo e 1ª habilitação:



- a) Antes de solar, o aluno deverá realizar ao menos um voo duplo;
- b) Após o voo solo, o aluno deverá realizar, ao menos, 20 (vinte) voos orientados pelo instrutor em elevação com altitude maior que 200m; ou 20 voos rebocados acima de 200m;
- c) É sugerido, que durante os voos orientados, os alunos sejam destacados, para melhor identificação pelos demais pilotos;
- d) O aluno somente poderá decolar em condições meteorológicas comprovadamente seguras, sendo de responsabilidade do instrutor a observância dos procedimentos de segurança, limitações técnicas e regras determinadas pelo clube local ou por esta Norma Regulamentar;
- e) Os horários mais indicados para alunos realizarem seus voos são de até às 10:00 hrs e após às 16:00 hrs, lembrando que análise das variações são de responsabilidade do instrutor;
- f) Aluno, instrutor e monitor deverão estar necessariamente utilizando rádios comunicadores, durante os voos de instrução.
- g) Após concluído o curso, conforme previsto na presente Norma Regulamentar, o aluno deverá ser encaminhado pelo seu instrutor para o exame teórico e após aprovado, para o exame prático a serem aplicados e supervisionados pelos Certificadores da CBVL e pela Federação Estadual.

Parágrafo único: É aconselhável que o aluno já tenha sido aprovado na prova teórica antes do 1o voo solo.

### III - Voo Duplo – Equipamentos Obrigatórios:

I - Parapente adequado para Voo Duplo, certificado conforme Norma EN 962 e/ou Norma LTF bem como nas recomendações do fabricante constante dos respectivos manuais.

II - Paraquedas de emergência compatível com carga alar

III - Capacete rígido, preferencialmente integral (com queixeira);

IV- Rádio de comunicação;

IV - Calçado fechado (de preferência botas).

V - Bussola Magnetica, GPS e radio comunicador



## **ANEXO II PROGRAMA DO CURSO BÁSICO DE ASA DELTA**

O presente anexo regulamenta as responsabilidades, obrigatoriedades e a instrução mínima que o aluno deverá receber durante o seu curso básico de formação.

### **Artigo 1º - RESPONSABILIDADE DO INSTRUTOR:**

I - O instrutor é responsável pela correta instrução e segurança do aluno durante o período de aprendizado, bem como pela observação dos procedimentos de segurança, limitações técnicas e demais regras determinadas por esta Norma Regulamentar.

II - É reservado ao Instrutor o direito de punir ou desligar o aluno em caso de Indisciplina, Negligencia das normas de segurança, Abandono de Curso e ou atos que caracterizem irresponsabilidade que coloquem em risco o aluno ou terceiros sem justificativas.

### **Artigo 2º - EQUIPAMENTOS DE USO OBRIGATÓRIO NO DECORRER DO CURSO:**

I - Asa Delta adequado para uso de escolas/alunos.

II - Paraquedas de emergência

III - Capacete rígido;

IV - Rádio de comunicação (aluno, instrutor e monitor);

V - Calçado fechado (de preferência botas).

### **Artigo 3º - DURAÇÃO DO CURSO BÁSICO DE ASA DELTA:**

I - O curso básico de Asa Delta deverá ter a carga horária mínima de 48 horas de aula prática e de 10 horas de aulas teóricas. Observando-se a média de três horas por dia, serão dezesseis dias de treino, ou oito finais de semana, ou dois meses.

### **Artigo 4º - PROGRAMA TEÓRICO DO CURSO BÁSICO DE ASA DELTA:**

I - Noções básicas de meteorologia:

- a) Reconhecimento de nuvens básicas;
- b) Reconhecimento de nuvens perigosas para o voo, como o cumulusnimbus;
- c) Reconhecimento de velocidades de ventos seguras para o voo e de ventos turbulentos (máximo de 15 Km/h, para nível I).

II - Conhecimento de aerologia:



- a) Reconhecimento de direções básicas de vento;
- b) Análise do escoamento do ar pelo relevo e que consequências traz para o voo
- c) Conhecimento do gradiente de vento;
- d) Reconhecimento de regiões onde possa existir vento canalizado (Venturi);
- e) Reconhecimento das condições de voo através da observação de outros Parapentes, asas, pássaros, fumaça, birutas, árvores etc;
- f) Reconhecimento de zonas de contraste térmico e eventuais turbulências;
- g) Análise das condições de decolagem e plano de voo, de acordo com o vento e relevo;
- h) Reconhecimento das áreas seguras para pouso, de acordo com as condições meteorológicas e aerológicas do local.

### III - Conhecimentos básicos de aerodinâmica:

- a) Efeito aerodinâmico;
- b) Arrasto;
- c) Stall;
- d) Ângulo de ataque;
- e) Sustentação.

### IV - Conhecimento das regras de tráfego:

- a) Sentido de giro em térmicas;
- b) Mão e contramão durante o voo e lift;
- c) Formas de aproximação e prioridade no pouso.

### V - Entendimento de manobras e de como recuperar corretamente:

- a) Stall;
- b) Espiral
- c) Over Control;
- d) Pré-stall.

### VI - Conhecimento das homologações do mercado:

- a) DHV;
- b) USHGPA.

### VII - Noções básicas do equipamento:

- a) A asa e suas partes;
- b) O cinto de voo;
- c) O paraquedas de emergência;
- d) Noções de manutenção dos equipamentos de voo;
- e) Noção sobre a utilidade dos equipamentos eletrônicos (GPS, variômetro e rádio).

### VIII - Conhecimento de primeiros socorros:



- a) Abordagem ao acidentado;
- b) Técnicas de reanimação respiratória e cardiorrespiratória;
- c) Fraturas e técnicas de imobilizações;
- d) Hemorragias e técnicas de estancamentos;
- e) Movimentação e transporte de acidentados.

IX - Legislação e organizações relacionadas ao voo livre:

- a) A regulação do voo livre pela ANAC;
- b) A hierarquia das entidades, sendo: clubes e associações locais, Federação Estadual e Confederação Nacional (Processo de Transição da CBVL)
- c) O papel de cada entidade.
- d) O espaço aéreo

X - Etiqueta no voo livre:

- a) A proteção ao meio ambiente;
- b) O respeito aos moradores locais nos sítios de voo;
- c) Regras de boa convivência com os companheiros de voo e seus familiares.

### **Artigo 5º - PROGRAMA PRÁTICO DO CURSO BÁSICO DE ASA DELTA:**

I - Ao final do curso o piloto deverá estar apto a executar os seguintes requisitos:

- a) Montagem e desmontagem do equipamento.

II - Demonstrar Verificação inicial de pré-voo incluindo:

- a) Verificação da asa (cabos, talas, esticadores, pinos e travas)
- b) Verificação do cinto (alça do reserva, fechamento das pernas e etc..)
- c) Engate do piloto a asa (mosquetões, hang-loop)

III - Dar análises verbais das condições locais, trajetória de voo, áreas a serem evitadas com relação ao fluxo de ar e obstáculos a serem contornados além de indicar áreas de pouso primárias e secundárias ou seja uma análise completa do local onde irá voar.

IV - Em cada voo demonstrar verbalmente como será o procedimento de decolagem pretendido levando-se em conta as condições de decolagem e como procederá com os comandos.

V - Definir verbalmente como os diferentes ventos podem afetar o local de voo em questão, considerando:



- a) Direções diferentes de vento;
- b) Velocidades diferentes de vento;
- c) Limitações do espaço aéreo em relação à altura, relevo obstáculos e áreas de pouso.

VI - Decolagem sem ajuda, demonstrando:

- a) Bom nivelamento;
- b) Posicionamento correto quanto ao ângulo de ataque;
- c) Corrida decidida;
- d) Transição da corrida para o voo suave;
- e) Acomodação correta no cinto.

VII - Demonstração do domínio da asa em diferentes velocidades de voo.

VIII – Demonstrar na prática praticamente:

- a) Correta velocidade de voo nas retas e curvas;
- b) Aproximação correta, através do julgamento correto da velocidade de avanço horizontal em relação a vertical (taxa de queda);
- c) Iniciação e finalização de um 360º de maneira suave, sem grandes variações de velocidade;
- d) Velocidade de voo correta para a aproximação final;
- e) Pouso controlado.

## **Artigo 6º - PRESCRIÇÕES DIVERSAS:**

I - Fiscalização:

- a) Compete às Federações e aos Clubes e Associações a ela filiados fiscalizar se as escolas de voo obedecem a presente Norma Regulamentar;
- b) As Federações, Clubes e Associações filiadas deverão checar, in loco, se os alunos estão cientes do programa básico previsto na presente Norma Regulamentar, podendo para tanto fazer vistorias nos locais de funcionamento dos cursos.

II - Voo solo e 1ª habilitação:

- a) É sugerido que antes de solar, o aluno realize ao menos um voo duplo;
- b) Após o voo solo o aluno deverá realizar, ao menos, 10 (dez) voos orientados pelo instrutor em elevação com altitude maior que 100m;
- c) Durante os voos orientados, os alunos deverão voar com uma fita na cor vermelha, com 1,5m de comprimento, atada no King Post, para melhor identificação pelos demais pilotos que lhes darão prioridade no tráfego aéreo e durante o pouso;
- d) O aluno somente poderá decolar em condições meteorológicas comprovadamente seguras, sendo de responsabilidade do instrutor a observância dos procedimentos de



segurança, limitações técnicas e regras determinadas pelo clube local ou por esta Norma Regulamentar;

e) Os horários indicados para alunos realizarem seus voos são: até às 11h e após às 16h

f) Aluno, instrutor e monitor deverão estar necessariamente utilizando rádios comunicadores, durante os voos de instrução.

g) Após concluído o curso, conforme previsto nesta Norma Regulamentar, o aluno deverá ser encaminhado pelo seu instrutor para o exame teórico e após aprovado, para o exame prático a serem aplicados pela Federação Estadual.

Parágrafo único: É aconselhável que o aluno já tenha sido aprovado na prova teórica antes do 1o voo solo.

### **ANEXO III**

## **PROGRAMA DO CURSO PARA HOMOLOGAÇÃO DE PILOTO VOO DUPLO DE PARAPENTE**

O presente anexo regulamenta as responsabilidades, obrigações e a instrução mínima que o aluno deverá receber durante o seu curso de PILOTO voo duplo.

#### **Artigo 1º - RESPONSABILIDADE DO INSTRUTOR:**

I - O instrutor é responsável pela correta instrução e segurança do aluno durante o período de aprendizado, bem como pela observação dos procedimentos de segurança, limitações técnicas e demais regras determinadas por esta Norma Regulamentar.

II - É reservado ao Instrutor o direito de punir ou desligar o aluno em caso de Indisciplina, Negligência das normas de segurança, Abandono de Curso e ou atos que caracterizem irresponsabilidade que coloquem em risco o aluno ou terceiros sem justificativas.

III - Observar o nível mínimo obrigatório N3 para início do curso, sendo vedado a prática de instrução para pilotos abaixo deste nível.

#### **Artigo 2º - EQUIPAMENTOS DE USO OBRIGATÓRIO NO DECORRER DO CURSO:**

I - Parapente adequado para uso em Voo Duplo, certificado conforme Norma EN 962 e/ou LTF para aluno e/ou intermediário, exemplo: EN-A ou EN-B;

II - Paraquedas de emergência homologado para a carga alar recomendada;

III - Capacete rígido, preferencialmente integral (com queixeira);

IV - Rádio de comunicação (aluno, instrutor e monitor);

V - Calçado fechado (de preferência botas).



VI - GPS

VII - Registro audio visual caracterizando a presença do aluno e do instrutor e os procedimentos realizados: decolagem, voo, exercícios e pouso;

VIII - Selete com air-bag para passageiro homologada pelo fabricante;

XIX - Selete com fita de segurança estilo T-Lock;

### **Artigo 3º - DURAÇÃO DO CURSO DE HOMOLOGAÇÃO DE VOO DUPLO DE PARAPENTE:**

I - O curso básico de parapente DE DUPLO deverá ter a carga horária mínima de 20 horas de aula entre prática e teóricas, um mínimo de 10 voos, sendo 05 como passageiro e 05 como piloto.

### **Artigo 4º - PROGRAMA TEÓRICO DO CURSO DE HOMOLOGAÇÃO PARA INSTRUTOR VOO DUPLO**

I - Noções básicas de meteorologia aplicadas ao voo duplo:

- a) Reconhecimento de nuvens básicas;
- b) Reconhecimento de nuvens perigosas para o voo, como o cumulusnimbus;
- c) Reconhecimento de velocidades de ventos seguras para o voo duplo e de ventos turbulentos.

II - Conhecimento de aerologia aplicadas ao voo duplo:

- a) Reconhecimento de direções básicas de vento; influencia da carga alar na decolagem, voo e pouso.
- b) Análise do escoamento do ar pelo relevo e que consequências traz para o voo;
- c) Conhecimento do gradiente de vento;
- d) Reconhecimento de regiões onde possa existir vento canalizado (Venturi);
- e) Reconhecimento das condições de voo através da observação de outros Parapentes, asas, pássaros, fumaça, birutas, árvores etc;
- f) Reconhecimento de zonas de contraste térmico e eventuais turbulências;
- g) Análise das condições de decolagem e plano de voo, de acordo com o vento e relevo;
- h) Reconhecimento das áreas seguras para pouso, de acordo com as condições meteorológicas e aerológicas do local.

III - Conhecimentos básicos de aerodinâmica aplicadas ao Voo Duplo:

- a) Efeito aerodinâmico na mudança de Carga Alar;



- b) Arrasto;
- c) Stall;
- d) Ângulo de ataque;
- e) Sustentação.

#### IV - Conhecimento das regras de tráfego aplicadas ao Voo Duplo:

- a) Sentido de giro em térmicas;
- b) Mão e contramão durante o voo e lift;
- c) Formas de aproximação e prioridade no pouso.

#### V - Entendimento Teórico de manobras e de como recuperar corretamente aplicadas ao Voo Duplo:

- a) Stall B;
- b) Pêndulo frontal;
- c) Pêndulo lateral;
- d) Colapso assimétrico;
- e) Colapso frontal;
- f) Full estol;
- g) Espiral;
- h) Parachutagem;
- i) Abertura de reserva;
- j) Gravata;
- k) Colapsos encadeados ou sucessivos.
- l) Negativas

#### VI - Conhecimento das homologações do mercado:

- a) DHV;
- b) ACPUL.
- c) LTF/EN

#### VII - Noções básicas do equipamento:

- a) O velame e suas partes;
- b) A selete;
- c) O paraquedas de emergência;
- d) Noções de manutenção dos equipamentos de voo;
- e) Noção sobre a utilidade dos equipamentos eletrônicos (GPS, variômetro e rádio).
- d) Separadores e distribuição de Carga

#### VIII - Noções de primeiros socorros:

- a) Abordagem ao acidentado;
- b) Técnicas de reanimação respiratória e cardiorrespiratória;
- c) Fraturas e técnicas de imobilizações;



- d) Hemorragias e técnicas de estancamentos;
- e) Movimentação e transporte de acidentados.
- f) Comunicação adequada à equipe de resgate.

#### IX - Legislação e organizações relacionadas ao voo livre:

- a) A regulação do voo livre pela ANAC;
- b) A hierarquia das entidades, sendo: clubes e associações locais, Federação Estadual e Confederação Nacional (Processo de Transição da CBVL)
- c) O papel de cada entidade.
- d) A Norma Regulamentar
- e) Legislação do Turismo de Aventura

#### X - Espaço Aéreo

- a) Estrutura do Espaço Aéreo (ATZ, CTR, TMA, CTA, UTA, Espaço Não Controlado, FIR, Espaço Aéreo Condição, Áreas Proibidas, Restritas, Perigosas).
- b) Regras de Voo Visual (VFR)
- c) Regras de Voo por Instrumento (IFR)
- d) Etapas de um VOO
- e) Altimetria (QNH, QNE, QFE)

#### XI - Etiqueta no voo Duplo:

- a) A proteção ao meio ambiente;
- b) O respeito aos moradores locais nos sítios de voo;
- c) Regras de boa convivência com os companheiros de voo e seus familiares.
- d) O proporcionar uma boa experiência para o aluno
- e) Análise do estado psicológico do Aluno e da Condição de Voo a que este será submetido.



## **Artigo 5º - PROGRAMA PRÁTICO DO CURSO PARA INSTRUTOR VOO DUPLO DE PARAPENTE:**

I - Ao final do curso o piloto deverá estar apto a executar os seguintes requisitos:

- a) Demonstrar posicionamento pré-voos correto do piloto e passageiro em relação a vela de acordo com o paraglider em questão.
- b) Ter obtido treino em morrote de simulação de situações adversas de decolagem e pouso

II - Demonstrar Verificação inicial de pré-voos incluindo:

- a) Verificação de velame verificando o estado geral da vela, tirantes, linhas e ferragens sabendo o tempo de manutenção obrigatório destes;
- b) Verificação de posicionamento de abertura do velame e montagem do conjunto de voos de frente para o vento;
- c) Verificação ao se equipar, fivelas, mosquetões etc;
- d) Verificação de posicionamento correto frente ao velame adaptando-se ao relevo da decolagem (inclinação) e as condições de vento;
- e) Verificação do método de inflagem, em função da inclinação do terreno, vento, equipamento etc.
- f) Explicar ao aluno (passageiro) como calçar todo o equipamento, e checá-lo antes da decolagem.
- g) O posicionamento correto afim de ajudar e não atrapalhar na decolagem, bem como, no voos e no pouso.

III - Dar análises verbais das condições locais, trajetória de voos, áreas a serem evitadas com relação ao fluxo de ar e obstáculos a serem contornados além de indicar áreas de pouso primárias e secundárias ou seja uma análise completa do local onde irá voar.

IV - Definir verbalmente como os diferentes ventos podem afetar o local de voos em questão, considerando:

- a) Direções diferentes de vento;
- b) Velocidades diferentes de vento;
- c) Limitações do espaço aéreo em relação à altura, relevo obstáculos e áreas de pouso.

V - Demonstrar manuseio correto do parapente na sequência.

- a) Inflagem de costas e de frente;
- b) Verificação do velame;
- c) Correção do avanço da vela.



VI - Optar por Decolagem sem ajuda ou com Ajuda (Lastro Humano), demonstrando:

- a) Boa inflagem da vela;
- b) Controle (Verificação do velame olhando para cima);
- c) Decisão correta do aborto ou continuação da decolagem após efetuar correções que se tornarem necessárias ou não;
- d) Corrida decidida;
- e) Transição da corrida para o voo suave;
- f) Acomodação no cinto correta (sem soltar os freios).

VII - Demonstração do domínio da vela e das diferentes velocidades de voo.

VIII - Definir verbalmente e de forma prática:

- a) A velocidade de menor taxa de queda e a de melhor planeio;
- b) A velocidade máxima e a de estol, neste caso, não demonstrar o estol;
- c) Variações confiantes na velocidade de voo com aumentos e diminuições suaves, voo freado suave sem entrar em estol e um bom controle da situação, demonstrando familiaridade e antecipação às reações do parapente dentro dos limites de operação. Não deve perder o controle, mantendo sempre a velocidade acima do estol;
- d) Fazer pêndulo lateral e frontal suave;
- e) Fechar orelhas e fazer curva com o corpo;
- f) Provocar um orelhão assimétrico, demonstrando controle da situação, sem deixar girar e outro com giro suave;
- g) Fechar as orelhas e acelerar o equipamento;
- h) Aproximação correta, através do julgamento correto da velocidade de avanço horizontal em relação a vertical (taxa de queda);
- i) Iniciação e finalização de um 360º de maneira suave, sem grandes pêndulos e variações de velocidade;
- j) Velocidade de voo correta para a aproximação final;
- k) Pouso controlado.
- l) Antes de solar como piloto de duplo, o aluno deverá realizar ao menos 05 voos duplos na posição de passageiro;
- m) Após este voo, o aluno deverá realizar, ao menos, 05 (dez) voos orientados como piloto, tendo o instrutor como passageiro com altitude maior que 200m; ou 10 voos rebocados acima de 200m;

IX - Voo Duplo – Equipamentos Obrigatórios:

- I - Parapente adequado para Voo Duplo, certificado conforme Norma EN 962 e/ou Norma LTF bem como nas recomendações do fabricante constante dos respectivos manuais.
- II - Paraquedas de emergência compatível com carga alar
- III - Capacete rígido, preferencialmente integral (com queixeira);
- IV- Rádio de comunicação;
- V - Calçado fechado (de preferência botas).
- VI - Bussola, GPS



## **Artigo 6º - PROGRAMA BÁSICO DO CURSO DE SEGURANÇA SIV DE PARAPENTE:**

O presente anexo regulamenta as responsabilidades, obrigatoriedades e a instrução mínima que o aluno deverá receber durante o seu curso de SIV.

### **ITEM 1 - DAS OBRIGATORIEDADES**

I - É obrigatório execução deste curso sobre a água

II - É obrigatório o uso do rádio comunicador

III - É obrigatório a execução e check de entendimento por parte do Instrutor de reuniões que antecedem os exercícios práticos (briefing de segurança), incluindo todas as fases da pilotagem:

- a) Preparação
- b) Entrada
- c) Pilotagem durante os exercícios
- d) Saída
- e) Retorno ao Voo
- f) Treinamento de palavras chaves (comandos)

IV - REGULAGEM OBRIGATÓRIA da selete NO SIMULADOR

V - É obrigatório o saque antecipado do reserva e seu treinamento;

VI - É obrigatório a dobragem do reserva antes da execução do treinamento

VII - É Obrigatório o uso de embarção motorizada de resgate

VIII - É Obrigatório uso de registro audiovisual

- a) Interno, para registro das ações / reações do piloto
- b) Externo, para registro das ações / reações do conjunto (piloto + equipamento)

IX - Obrigatório o uso colete salva vidas



## ITEM 2 - EXERCÍCIOS BÁSICOS PARA PILOTOS EM MUDANÇA DE NÍVEL

### I - Manobras Dinâmicas

- a) Estudo de movimentos pendulares
- b) Espirais

### II - Deformações de perfil

- a)assimétrico
- b)simétrico

### III- Manobras de Estol

## ITEM 3 - EXERCÍCIOS ESPECÍFICOS PARA HOMOLOGAÇÃO DE INSTRUTORES

### I – Dinâmicas

- a) Wing overs acima de 60 graus
- b) Espiral acima de 60 graus
- c) Estol assimétrico, full, fly back ou parachutagem, B-Stall
- d) Lancamento do Paraquedas de Emergência

## ITEM 4 - EXERCÍCIOS ESPECÍFICOS PARA HOMOLOGAÇÃO DE CERTIFICADORES

### I - Execução da manobra SAT

### II - Parachutagem

## ITEM 5 - RESPONSABILIDADES DO INSTRUTOR:

I - O instrutor é responsável pela correta instrução e segurança do aluno durante o período de aprendizado, bem como pela observação dos procedimentos de segurança, limitações técnicas e demais regras determinadas por esta Norma Regulamentar.

II - É reservado ao Instrutor o direito de punir ou desligar o aluno em caso de Indisciplina, Negligencia das normas de segurança, Abandono de Curso e ou atos que caracterizem irresponsabilidade que coloquem em risco o aluno ou terceiros sem justificativas.

III - O instrutor é responsável por observar o nível adequado para realização o curso de Segurança SIV;



IV - O instrutor é responsável por aplicar treinamento teórico, explicitando o conjunto de configurações possíveis no parapente e seus diversos níveis;

V - O instrutor é responsável pela realização do check antecipado dos equipamentos: selete, mosquetão, reserva e velame devendo reprovar quaisquer equipamentos que estejam fora dos padrões estabelecido pelos fabricantes;

VI - O instrutor é responsável por proporcionar ambiente adequado para minimizar os riscos;

VII - O instrutor é responsável por avaliar o perfil psicológico e motriz dos alunos;

VIII - O instrutor é responsável por providenciar termo de isenção de responsabilidade eximindo, clubes, federações e a confederação, do programa de exercício proposto;

IX - É Obrigatória a filmagem (registro audio-visual) on-board e out-board de todos os exercícios e alunos, colocando-o a disposição da Diretoria Técnica em casos de necessidade de análise posterior;

X - Ao final do curso o piloto deverá receber o Certificado de Conclusão do Curso, bem como seu material audio visual para estudo e registro.

XII - Deverá o Instrutor classificar o Curso de Segurança conforme abaixo, classificando o desenvolvimento do Piloto como satisfatório ou insatisfatório.

- a) Mudança de Nivel I, II ou III;
- b) SIV para Instrutores;
- c) SIV para Instrutor Certificador.



## OFÍCIO CBVL Nº 2017/19

OBSERVADOR OFICIAL CBVL - FAI

O solicitante a observador oficial CBVL deverá:

1. No mínimo ser Piloto Nível 3 (Parapente/Asa Delta) ou conforme Norma Regulamentar CBVL;
2. Estar envolvido no meio do voo livre nos últimos 3 anos;
3. Em dia com a anuidade CBVL;
4. Estar familiarizado com o Capítulo 7 do Código Esportivo da FAI que versa sobre Recordes.

Preencher o simples cadastro e enviar o arquivo em pdf para a o e-mail [ouvidoria@cbvl.com.br](mailto:ouvidoria@cbvl.com.br)

### SOLICITAÇÃO DE OBSERVADOR OFICIAL CBVL

Eu (nome completo) \_\_\_\_\_

Endereço:(Rua/Cidade/Estado/CEP) \_\_\_\_\_

E-mail/Telefone: \_\_\_\_\_

Sou membro da CBVL e faço parte do Clube/Associação de Voo Livre

Certifico que sou familiar com as obrigações e responsabilidades de Observador Oficial e aceito a responsabilidade de me manter informado das regras da CBVL e FAI sobre a regulamentação pertinente.

Data: \_\_\_/\_\_\_/\_\_\_

Assinatura: \_\_\_\_\_



Eu, (nome completo) Presidente da Federação de Voo Livre do \_\_\_\_\_ considero que o candidato acima citado possui o conhecimento e honestidade adequadas a ser Observador Oficial para a CBVL.

Data: \_\_\_/\_\_\_/\_\_\_

Assinatura: \_\_\_\_\_

Avaliado e aprovado pelo Diretor de Parapente/Asa Delta

Data: \_\_\_/\_\_\_/\_\_\_

Assinatura: \_\_\_\_\_

## **P A R E C E R**

VOO LIVRE DE PARAPENTE E ASA DELTA – NORMAS LEGAIS APLICÁVEIS NO ORDENAMENTO JURÍDICO BRASILEIRO – CÓDIGO BRASILEIRO DE AERONÁUTICA (LEI 7.565 DE 19 DE DEZEMBRO DE 1986 – DECRETO Nº 7.381, DE 2 DE DEZEMBRO DE 2010 – LEGALIDADE DO VOO DUPLO TURÍSTICO DE AVENTURA.

### **Relatório**

Trata-se o expediente de consulta formulada pela CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE VOO LIVRE (CBVL) indagando sobre diversos aspectos relativos à legalidade da prática do voo duplo turístico de aventura, notadamente sobre as condições legais exigidas para a prática desta modalidade remunerada de voo livre.

Estudada a matéria, passo a emitir o seguinte parecer.

### **Fundamentação**

A primeira questão objeto de análise diz respeito à possibilidade ou não da realização do voo duplo turístico de aventura remunerado de forma compatível com a legislação vigente.

Segundo o Código Brasileiro de Aeronáutica, Lei 7.565, de 19 de dezembro de 1986, em seu artigo 15, parágrafos 1º e 2º, *verbis*:

§ 1º A prática de esportes aéreos tais como balonismo, volovelismo, **asas voadoras e similares**, assim como os voos de treinamento, far-se-ão em áreas delimitadas pela autoridade aeronáutica.

§ 2º A utilização de veículos aéreos desportivos para fins econômicos, tais como a publicidade, submete-se às normas dos serviços aéreos públicos especializados (artigo 201).”

Inicialmente depreende-se do texto codificado que já em 1986 contemplava-se na lei a prática de esportes aéreos com ASAS VOADORAS e SIMILARES.

Quanto às asas voadoras, também conhecidas como asas delta, nenhuma dúvida há. Mas quanto aos similares, cabe dissecar a expressão.

O que são os similares às asas voadoras?

A única resposta plausível e lógica me parece ser parapentes ou paragliders, que naquela época (1986) estavam chegando timidamente ao Brasil, e praticamente tinham acabado de surgir na Europa.

O legislador previdente e atento aos avanços tecnológicos se antecipou e definiu genericamente a abrangência da lei (Código Brasileiro de Aeronáutica) a todo e qualquer equipamento de voo que viesse a ser concebido pela genialidade humana.

No parágrafo segundo, o Código Aeronáutico Brasileiro nos revela que é possível utilizar veículos aéreos desportivos, a exemplo de asas voadoras e similares, no caso, parapentes, também para fins econômicos, ou seja, remunerados.

E exemplifica, para não cometer o erro de omissão, com a expressão tais como a publicidade, não encerrando nesta atividade as inúmeras possibilidades de atividades econômicas com parapentes e asas deltas.

Nada obstante, deixa claro o legislador que tais atividades econômicas estão sujeitas às normas estabelecidas no artigo 201 do Código, que trata dos serviços aéreos públicos especializados.

Seguindo-se na análise das questões propostas, analisaremos o enquadramento jurídico do equipamentos de voo livre no Código Aeronáutico Brasileiro.

Diz a lei:

Art. 106: "Considera-se aeronave todo aparelho manobrável em voo, que possa sustentar-se e circular no espaço aéreo, mediante reações aerodinâmicas, apto a transportar pessoas ou coisas."

Diante deste artigo 106 do Código de Aeronáutica, resta alguma dúvida de que todo e qualquer equipamento de voo esteja fora do enquadramento legal? Por óbvio que não. As asas voadoras, sejam rígidas ou flexíveis e os equipamentos similares (macacões de voo, por exemplo) estão todos englobados neste conceito legal e sujeitos às normas legais do Código Aeronáutico Brasileiro.

Prossegue a lei:

Art. 177: "Os serviços aéreos privados são os realizados, sem remuneração, em benefício do próprio operador (artigo 123, II) compreendendo as atividades aéreas:

I - de recreio ou desportivas;

II - de transporte reservado ao proprietário ou operador da aeronave;

III - de serviços aéreos especializados, realizados em benefício exclusivo do proprietário ou operador da aeronave."

Aqui, o Código estabelece quais são as atividades consideradas serviços aéreos privados e segue esclarecendo que para estas atividades, sem fins comerciais, não se exige autorização, desde que observados os requisitos técnicos e todas as disposições sobre navegação aérea e segurança de voo, além de exigir seguro contra danos às pessoas ou bens na superfície. Vejam: .

Art. 178: “Os proprietários ou operadores de aeronaves destinadas a serviços aéreos privados, sem fins comerciais, não necessitam de autorização para suas atividades aéreas (artigo 14, § 2º).”

“§ 1º As aeronaves e os operadores deverão atender aos respectivos requisitos técnicos e a todas as disposições sobre navegação aérea e segurança de voo, assim como ter, regularmente, o seguro contra danos às pessoas ou bens na superfície e ao pessoal técnico a bordo.”

Dúvida não há, portanto, de que o voo livre (solo e duplo) se enquadra nos conceitos legais acima explicitados!

Mas o Código Brasileiro de Aeronáutica exige certas condições e requisitos para as atividades aparentemente “livres”. Vejamos o artigo 201 do Código Brasileiro de Aeronáutica, que trata dos serviços aéreos especializados:

Art. 201: “Os serviços aéreos especializados abrangem as atividades aéreas de:

(...)

VI - ensino e adestramento de pessoal de voo;

(...)

VIII - qualquer modalidade remunerada, distinta do transporte público.”

Foi aqui que tantas dúvidas e interpretações equivocadas encontraram respaldo. Em certo momento, buscaram dar ares de legalidade ao voo duplo de parapente e asa delta e, numa açodada leitura e errônea interpretação do texto legal, resolveram enquadrar a atividade no inciso VI, tachando de voo duplo de instrução todos os realizados no território nacional, quando, na verdade, menos de dez por cento (10%), de fato seriam para instrução.

A esmagadora maioria dos voos duplos realizados no território nacional são voos panorâmicos, turísticos de aventura, que não guardam qualquer relação com a instrução em si.

Não compreenderam, à época, que o inciso VIII trazia a solução legal e eticamente aceitável para a prática hoje tão difundida de voo duplo panorâmico, ou turístico de aventura, quando o legislador, mais uma vez demonstrando toda a sabedoria de um jurista preparado, compreendeu na fórmula legal “**qualquer modalidade remunerada, distinta do transporte público**”.

Então temos a solução na lei, já existente desde 1986, para a prática legal do voo duplo de parapente ou asa delta, com a finalidade remunerada de voo panorâmico, ou turístico de aventura.

Contudo, o que é modalidade distinta do transporte público?

Foi essa dúvida, na época pouco pensada, que não permitiu acender as luzes dos pensadores que deram a solução mais fácil e aparentemente óbvia, de chamar todos os voos duplos como voos de instrução.

Transporte público é aquele realizado mediante concessão do poder público, no qual passageiros são levados de um ponto de partida a um ponto de chegada previamente determinados, em horários preestabelecidos, em rotas rígidas e fechadas, por aeronaves homologadas para tal tipo de serviço público.

Atividade absolutamente distinta do serviço privado especializado de transporte privado de turista que contrata um voo panorâmico de aventura, sem horários previamente ajustados, sem rotas preestabelecidas, sem destino certo especificado.

Portanto, sempre tivemos a previsão legal suficiente para a realização dos voos duplos panorâmicos de turismo de aventura, sem necessidade de travesti-los com a pecha de voos duplos de instrução.

Até então, agíamos à margem da lei por ignorância ou errônea interpretação. Todavia, não precisamos mais continuar na marginalidade, desde que observemos e cumpramos todas as normas e requisitos legais para a prática do voo duplo remunerado, como serviço privado especializado.

Vejamos, por exemplo, o artigo 180, no qual, está a exigência de autorização para serviços especializados, tais como adestramento e **similares** (§ 6º do art. 181), e aqui entendo que o voo duplo (panorâmico ou de aventura) também está incluído.

E quem tem o poder de autorizar tais serviços?

Me parece que a resposta está nos artigos 98 e 99 do próprio Código Brasileiro de Aeronáutica, dos quais se extrai que os aeroclubes, escolas ou cursos de aviação ou de **atividade a ela vinculada** só poderão funcionar com a prévia autorização do Ministério da Aeronáutica.

Para que não parem dúvidas quanto à legalidade da atividade, sua classificação específica veio com o DECRETO Nº 7.381, DE 2 DE DEZEMBRO DE 2010, que regulamenta a Lei no 11.771, de 17 de setembro de 2008, a qual dispõe sobre a Política Nacional de Turismo, define as atribuições do Governo Federal no planejamento, desenvolvimento e estímulo ao setor turístico, e dá outras providências, estabelecendo expressamente no artigo 34, § 1º. que:

“Para os fins deste Decreto, entende-se por turismo de aventura a movimentação turística decorrente da prática de atividades de caráter recreativo e não competitivo, tais como arvorismo, boia cross, balonismo, bungee jump, cachoeirismo, cicloturismo, caminhada de longo curso, canoagem, canionismo, cavalgada, escalada, espeleoturismo, flutuação, mergulho, turismo fora de estrada, rafting, rapel, tirolesa, **voo livre**, wind surf e kite surf.”

As condições para a prestação do serviço aéreo especializado de Voo Duplo como Serviço Turístico de Aventura, na forma do já referido artigo 34 deste regulamento legal de âmbito federal, estão assim estabelecidos:

“Deverão as agências de turismo que comercializem serviços turísticos de aventura:

I - dispor de condutores de turismo conforme normas técnicas oficiais, dotados de conhecimentos necessários, com o intuito de proporcionar segurança e conforto aos clientes;

(em nosso caso, a CBVL é quem pode homologar e habilitar os pilotos autorizados a conduzir voos duplos)

II - dispor de sistema de gestão de segurança implementado, conforme normas técnicas oficiais, adotadas em âmbito nacional;

(da mesma forma, a CBVL é quem tem competência para estabelecer tais sistemas em consonância com as normas gerais da aviação já previamente existentes e que devem por todos os pilotos serem observadas)

III - oferecer seguro facultativo que cubra as atividades de aventura;

(Aqui cabe alertar que além o seguro facultativo que deverá ser oferecido ao passageiro e cuja recusa deve se dar por escrito em ato formal no contrato, é obrigatório que a operadora do serviço turístico de aventura – pessoa jurídica que contrata os pilotos condutores que não componham seu quadro social, mantenha um seguro permanente cobrindo os riscos inerentes à sua atividade, para o caso de eventuais danos que porventura venham a ocorrer com algum passageiro ou terceiros.)

IV - dispor de termo de conhecimento com as condições de uso dos equipamentos, alertando o consumidor sobre medidas necessárias de segurança e respeito ao meio ambiente e as consequências legais de sua não observação;

(Essa exigência nem precisava estar explicitada aqui, já que é obrigação prevista no Código de Defesa do Consumidor e sua não observância pode caracterizar crime contra o consumidor)

V - dispor de termo de responsabilidade informando os riscos da viagem ou atividade e precauções necessárias para diminuí-los, bem como sobre a forma de utilização dos utensílios e instrumentos para prestação de primeiros socorros;

(Idem ao tópico anterior)

VI - dispor de termo de ciência pelo contratante, em conformidade com disposições de normas técnicas oficiais, que verse sobre as preparações necessárias à viagem ou passeio oferecido.

(Creio que aqui, no nosso caso específico, as normas que devem constar do termo são as referentes às exigências para que o piloto condutor possa alcançar o N4, bem como a comprovação de que o piloto é homologado e habilitado, além da regularidade da empresa PJ prestadora do serviço).

## Conclusão

Pelo exposto, respondendo a cada um dos questionamentos formulados na consulta, concluo afirmando minha convicção no sentido de que atualmente temos todo o arcabouço legal necessário para atuarmos dentro da mais estrita legalidade na prestação deste belo e importante serviço turístico de aventura que é o Voo Duplo Panorâmico ou Turístico ou de Contemplação ou simplesmente Comercial e ainda Mercantil ou Remunerado, mas desde que observadas todas as exigências impostas pela legislação vigente acima comentada e também das normas regulamentares impostas pela CBVL, primeira e por isso a legítima entidade constituída legalmente com a finalidade de organizar o Voo Livre Nacional.



A única maneira de se prestar tais serviços é por meio de Pessoas Jurídicas com CNPJ e no contrato social constar dentre os fins estatutários a atividade voo duplo turístico de aventura. Os instrutores poderão ser unír por rampas, criando PJs específicas para tais atividades. O que seria ideal, para funcionarem em harmonia, sem excessos, abusos ou clandestinidade. Porém, cada um poderá criar sua própria PJ para operar voo duplo, mas arcará sozinho com todo o ônus tributário e de implantação, o que atualmente pode ser na forma de EIRELI – Empresa Individual de Responsabilidade Limitada, tributada pelo SIMPLES.

Outra questão é que essas PJs deverão solicitar autorização para funcionamento perante a Autoridade Aeronáutica. ANAC e/ou DECEA, cumprindo assim o disposto nos artigos 98 e 99 do Código Brasileiro de Aeronáutica, e os voos duplos somente poderão ser operados em áreas autorizadas - NOTAM da rampa.

JAMAIS DIRETA E INFORMALMENTE POR PILOTOS PESSOAS FÍSICAS NATURAIS E EM ESPAÇO AÉREO DIVERSO DO AUTORIZADO PARA O VOO LIVRE! (§ 1º. do artigo 15 do Código Aeronáutico Brasileiro – Lei 7.565, de 19 de dezembro de 1986)

É o parecer.

Rio de Janeiro, 06 de abril de 2016.

**Sérgio Roberto Emílio Louzada**

Parecerista Consultado

(Juiz de Direito TJRJ)

## **P A R E C E R**

ASSOCIAÇÕES DE PILOTOS – NATUREZA JURÍDICA –  
FUNDAMENTOS LEGAIS – PRINCÍPIO CONSTITUCIONAL  
DA UNICIDADE DE REPRESENTAÇÃO PROFISSIONAL –  
ARTIGO 8º. DA CF/88 – DECRETO-LEI Nº 1.402, DE 5 DE  
JULHO DE 1939 – INEFICÁCIA DE NOVAS INSTITUIÇÕES.

### **Relatório**

Trata-se o expediente de consulta formulada pela CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE VOO LIVRE (CBVL) indagando sobre diversos aspectos relativos à criação de outras entidades associativas integradas por pilotos de voo livre, notadamente sobre a competência e poderes regulamentares e de gestão de atividades específicas da classe representada.

Estudada a matéria, passo a emitir o seguinte parecer.

### **Fundamentação**

A primeira questão objeto de análise diz respeito à possibilidade ou não da criação e coexistência de mais de uma entidade associativa com as mesmas finalidades sociais estatuídas em seus regimentos internos e atos constitutivos.

A Constituição Federal da República Brasileira, lei maior de nosso Estado Democrático de Direito, que rege todas as relações intersubjetivas da sociedade e estabelece princípios gerais do ordenamento jurídico aplicável a cada situação, em seu artigo 5º, estabelece que:

XVII - é plena a liberdade de associação para fins lícitos, vedada a de caráter paramilitar;

XVIII - a criação de associações e, na forma da lei, a de cooperativas independem de autorização, sendo vedada a interferência estatal em seu funcionamento;

XIX - as associações só poderão ser compulsoriamente dissolvidas ou ter suas atividades suspensas por decisão judicial, exigindo-se, no primeiro caso, o trânsito em julgado;

XX - ninguém poderá ser compelido a associar-se ou a permanecer associado;

XXI - as entidades associativas, quando expressamente autorizadas, têm legitimidade para representar seus filiados judicial ou extrajudicialmente;

Portanto, existe aqui o princípio constitucional da liberdade de criação e de filiação à associações no geral.

Segue a Carta Magna Cidadã, trazendo em seu artigo 8º. outros princípios correlacionados ao livre direito de associação, a saber:

Art. 8º É livre a associação profissional ou sindical, observado o seguinte:

I - a lei não poderá exigir autorização do Estado para a fundação de sindicato, ressalvado o registro no órgão competente, vedadas ao Poder Público a interferência e a intervenção na organização sindical;

II - é vedada a criação de mais de uma organização sindical, em qualquer grau, representativa de categoria profissional ou econômica, na mesma base territorial, que será definida pelos trabalhadores ou empregadores interessados, não podendo ser inferior à área de um Município;

III - ao sindicato (ou associação profissional) cabe a defesa dos direitos e interesses coletivos ou individuais da categoria, inclusive em questões judiciais ou administrativas;

IV - a assembléia geral fixará a contribuição que, em se tratando de categoria profissional, será descontada em folha, para custeio do sistema confederativo da representação sindical respectiva, independentemente da contribuição prevista em lei;

V - ninguém será obrigado a filiar-se ou a manter-se filiado a sindicato (ou associação profissional);

VI - é obrigatória a participação dos sindicatos nas negociações coletivas de trabalho;

VII - o aposentado filiado tem direito a votar e ser votado nas organizações sindicais;

VIII - é vedada a dispensa do empregado sindicalizado a partir do registro da candidatura a cargo de direção ou representação sindical e, se eleito, ainda que suplente, até um ano após o final do mandato, salvo se cometer falta grave nos termos da lei.

Parágrafo único. As disposições deste artigo aplicam-se à organização de sindicatos rurais e de colônias de pescadores, atendidas as condições que a lei estabelecer.

E tem mais, a lei sindical, recepcionada pela nova carta magna!

DECRETO-LEI Nº 1.402, DE 5 DE JULHO DE 1939.

Regula a associação em sindicato

O Presidente da República, usando da atribuição que lhe confere o art. 180 da Constituição, decreta:

CAPÍTULO I

DAS ASSOCIAÇÕES PROFISSIONAIS E DOS SINDICATOS

Art. 1º. É lícita a associação, para fins de estudo, defesa e coordenação dos seus interesses profissionais, de todos os que, como empregadores, empregados ou trabalhadores por conta própria, intelectuais, técnicos ou manuais, exerçam a mesma profissão, ou profissões similares ou conexas.

Art. 2º. Somente as associações profissionais constituídas para os fins do artigo anterior e registradas de acordo com o art. 48 poderão ser reconhecidas como sindicatos e investidas nas prerrogativas definidas nesta lei.

Art. 3º. São prerrogativas dos sindicatos:

a) representar, perante as autoridades administrativas e judiciárias, os interesses da profissão e os interesses individuais dos associados, relativos à atividade profissional;

- b) fundar e manter agências de colocação;
- c) firmar contratos coletivos de trabalho;
- d) eleger ou designar os representantes da profissão;
- e) colaborar com o Estado, com órgãos técnicos e consultivos no estudo e solução dos problemas que se relacionam com a profissão;
- f) impor contribuições a todos aqueles que participam das profissões ou categorias representadas.

Parágrafo único. As associações profissionais, registradas nos termos do art. 48, poderão representar, perante as autoridades administrativas e judiciárias, os interesses individuais dos associados relativos à sua atividade profissional, sendo-lhes também extensivas as prerrogativas contidas nas alíneas b e e deste artigo.

Art. 4º. São deveres dos sindicatos

- a) colaborar com os poderes públicos no desenvolvimento da solidariedade das profissões;
- b) promover a fundação de cooperativas de consumo e de crédito;
- c) manter serviços de assistência judiciária para os associados;
- d) fundar e manter escolas, especialmente de aprendizagem, hospitais e outras instituições de assistência social;
- e) promover a conciliação nos dissídios de trabalho.

## CAPÍTULO V

### DAS ASSOCIAÇÕES SINDICAIS DE GRAU SUPERIOR

Art. 23. Constituem associações sindicais de grau superior as federações e confederações organizadas nos termos desta lei.

Art. 24. É facultado aos sindicatos, quando em número não inferior a cinco e representando um grupo de profissões idênticas, similares ou conexas, organizarem-se em federação.

§ 1º. As federações serão constituídas por Estados, podendo o Ministro do Trabalho, Indústria e Comércio autorizar a constituição de federações interestaduais ou nacionais.

§ 2º. É permitido a qualquer federação, para o fim de lhes coordenar os interesses, agrupar os sindicatos de determinado município ou região a ela filiados; mas a união não terá direito de representação das profissões agrupadas.

Art. 25. As confederações organizar-se-ão com o mínimo de três federações e terão sede na Capital da República.

§ 1º. As confederações formadas por federações de sindicatos de empregadores denominar-se-ão: Confederação Nacional de Indústria, Confederação Nacional de Comércio, Confederação Nacional de Transportes Marítimos e Aéreos, Confederação Nacional de Transportes Terrestres, Confederação Nacional de Comunicações e Publicidade, Confederação Nacional das Empresas de Crédito, e Confederação Nacional de Educação e Cultura.

§ 2º. As confederações formadas por federações de sindicatos de empregados terão a denominação de: Confederação Nacional dos Trabalhadores na Indústria, Confederação Nacional dos Trabalhadores no Comércio, Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Marítimos e Aéreos, Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Terrestres, Confederação Nacional dos Trabalhadores em Comunicações e Publicidade, Confederação Nacional dos Trabalhadores nas Empresas de Crédito e Confederação Nacional dos Trabalhadores em Estabelecimentos de Educação e Cultura.

§ 3º. Denominar-se-á Confederação Nacional das Profissões Liberais a reunião das respectivas federações.

Daí resulta o Princípio Constitucional da Unicidade de Representação, pelo qual SOMENTE UMA ASSOCIAÇÃO PROFISSIONAL pode existir para cada categoria de trabalhadores.

Portanto, indiscutível a impossibilidade de coexistirem duas entidades representativas para uma mesma categoria profissional no território nacional, com os mesmos objetivos estatutários.

A segunda indagação da consulente é quanto a qual das entidades hoje existentes com o propósito de representar os pilotos e organizar as atividades relacionadas ao voo livre de parapente e asa delta, compete o efetivo exercício da representação da classe de pilotos.

O questionamento da consulente é respondido pelos mesmos fundamentos utilizados na primeira indagação, acrescentando-se que a Confederação Brasileira de Voo Livre (CBVL) foi a primeira associação legalmente criada com finalidades sociais explícitas de organização profissional das atividades relacionadas ao voo livre, além de ser, no âmbito desportivo, a única entidade internacionalmente reconhecida pela FAI - *The International Air Sports Federation*, como a legítima representante do Voo livre em nosso país.

Ademais, a CAB – Comissão de Aerodesporto Brasileira, reconhece apenas as diretrizes orientadoras da prática do voo livre repassadas pela CBVL – Confederação de Brasileira de Voo Livre, como a legítima representante do Voo livre em nosso país.

De acordo com essas diretrizes, somente as pessoas que possuem habilitação nível IV ou superior expedida pela CBVL – Confederação Brasileira de Voo Livre serão reconhecidamente pilotos atletas desportistas (Lei Pelé – Lei 9.615/98) ou profissionais aptos a realizar voos duplos panorâmicos, ou turísticos de aventura (nos moldes do artigo 34 do Decreto Lei 7.831/2010, em consonância com o artigo 201 do Código de Aeronáutica – Lei 7.565/86) em nosso País.

Por fim, resta analisar a validade ou não das habilitações de pilotos de voo livre emitidas por outras entidades diversas da CBVL – Confederação Brasileira de Voo Livre, o que não exige maior esforço para se chegar à inequívoca conclusão de que nenhuma validade legal ou eficácia jurídica possuem quaisquer documentos emitidos por outras entidades criadas posteriormente com os mesmos fins estatutários.

## Conclusão

Pelo exposto, respondendo a cada um dos questionamentos formulados na consulta, concluo afirmando no sentido de que a única entidade associativa profissional com poderes legais para representar os pilotos de voo livre e organizar a prática das modalidades desportivas e profissionais de voo duplo turístico de aventura (ou panorâmico) e de instrução para a formação de novos pilotos é a primeira instituição legalmente criada para tais fins, portanto, a Confederação Brasileira de Voo Livre – CBVL, com cerca de quarenta (40) anos de existência, no desempenho destas finalidades.

Todas as demais associações posteriormente criadas não podem exercer legalmente idênticas funções, atividades e objetivos sociais e suas ações ou documentos emitidos não tem qualquer valor jurídico ou eficácia perante os órgãos oficiais, tanto no âmbito do território nacional, quanto nas relações internacionais das quais fazemos parte por tratados que tem força de lei.



---

Nada obstante, há que ser observada, cumprida e exigido o cumprimento integral à todas as normas legais pertinentes às práticas relacionadas ao voo livre de parapente e asa delta, notadamente as constantes no Código de Aeronáutica – Lei 7.565/86; Decreto Lei 7.831/2010; e, Lei Pelé – Lei 9.615/98.

É o parecer.

Rio de Janeiro, 02 de abril de 2016.

**Sérgio Roberto Emílio Louzada**  
Parecerista Consultado  
(Juiz de Direito TJRJ)



Caros amigos pilotos, queremos compartilhar com vocês nossa visão para o futuro do voo livre no Brasil.

Nosso grupo de trabalho foi formado por pilotos que amam o voo livre e sentem a necessidade de mudanças no nosso esporte.

Vamos expor, a seguir, as diretrizes principais de nosso Plano de Ação Bienal.

## **OBJETIVOS DA GESTÃO:**

Nosso principal objetivo é a **PROFISSIONALIZAÇÃO DE NOSSO ESPORTE.**

Para isso nosso Plano de Ação está escorado em cinco alicerces:

### **1 – Segurança**

#### **2 – Apoio a Equipes Brasileiras e Eventos**

#### **3 – Formação de Novos Pilotos**

#### **4 – Gestão Financeira Transparente**

#### **5 – Divulgação e melhoria da imagem institucional do Esporte**

### **1 – SEGURANÇA**

É sabido que nosso esporte é um esporte de risco. Porém análises dos últimos acidentes fatais ocorridos, apontam que os mesmos estão ligados diretamente a negligência, falta de experiência e não cumprimento de regras básicas, coisas que podem ser trabalhadas e evitadas.

Para reverter esse quadro, é necessário um trabalho de base, visando aumentar a segurança em nossos eventos, no voo livre recreativo, no voo duplo de instrução e na formação de novos pilotos.



## INTEGRAÇÃO NACIONAL DE PILOTOS

Quantos somos, onde voamos. São perguntas que estão cada vez mais sem respostas. É fundamental fazermos um levantamento real da situação dos pilotos no Brasil.

Ativar TODAS as Federações estaduais para termos uma operação mais transparente nas rampas do Brasil, criando um cadastramento real de pilotos.

O Brasil é um país que possui um número expressivo de pilotos. Vamos tirar partido deste contingente para agregar valores, projetos e iniciativas que favoreçam não apenas os pilotos, mas também as cidades que têm no voo livre uma fonte de geração de renda.

Fazer chegar aos pilotos e aspirantes a pilotos, a informação correta sobre a prática do esporte.

## SEGURANÇA EM COMPETIÇÕES E EVENTOS EM GERAL

Trabalhando o voo livre como um todo, unindo pilotos de asa e parapente de todo Brasil, teremos condições de criar um calendário de eventos unificado, gerando uma demanda suficiente para a manutenção de uma equipe própria de resgate, que estará treinada para atender as necessidades específicas de nosso esporte.

Até que consigamos adquirir nosso veículo, será feita uma licitação entre empresas de resgate para oferecer esse serviço.

No futuro, o objetivo é que tenhamos uma equipe própria, para que a operação se torne mais barata e acessível também para pequenos eventos.

Nossa meta é que a ABVL tenha um veículo próprio preparado para o resgate em áreas remotas e de difícil acesso, como é o caso dos eventos de voo. Essa equipe irá atender aos eventos homologados pela ABVL.

## CÉLULA DE SEGURANÇA -

Proporcionar a criação de uma “Célula de Segurança” irá facilitar a vida dos organizadores locais dos eventos e garantir a segurança de nossos pilotos.

O veículo de resgate, funcionará como uma “Célula de Segurança” que estará transportando também:



- Uma estação meteorológica que será montada na rampa durante o evento
- Uma estação de rádio com 2 frequências para operação no evento, sendo uma exclusiva para uso de segurança e outra para comunicação entre os pilotos e a organização.
- Equipamentos de 1os socorros para atendimentos de emergência.
- Equipamentos de resgate em locais de difícil acesso.
- Equipamentos necessários para montagem básica da estrutura de rampa e goal (birutas, faixas, bandeirolas, pequenas tendas, sistema básico de som e etc...)
- Megafone, sinalizadores de segurança, GPS e SPOT.

### ORGANIZAÇÃO DE EVENTOS

A organização dos eventos deve ficar por conta dos clubes, associações ou federações locais que durante todo o ano efetuam a manutenção necessária para a prática do esporte nestes sítios de voo e tem nos eventos uma oportunidade de geração de renda para os mesmos.

A ABVL não irá organizar os eventos, apenas fiscalizar o cumprimento dos padrões estabelecidos pelas ligas de competidores de Parapente e Asa Delta em parceria com as diretorias técnicas de cada modalidade.

### NORMAS TÉCNICAS E AUTO-REGULAMENTAÇÃO

Acreditamos que regras claras e rígidas coibirão a evolução de más idéias e de movimentos negativos dentro de nosso esporte.

Buscar **SEGURANÇA** passa necessariamente por criar normas simples e que sejam fáceis de ser cumpridas e fiscalizadas com rigidez.

Sabemos que os desafios no campo normativo são grandes, em especial neste momento, em que mudanças nas regras aeronáuticas (RBHA) estão ocorrendo e terão consequências diretas na operação de voo em todo Brasil.

É fundamental criarmos uma **AUTO-REGULAMENTAÇÃO** eficiente **AGORA** tanto para o voo solo como também para o voo duplo de instrução.



Buscar a união entre as modalidades (parapente e asa delta) e entre os associados é muito importante, pois já temos desafios suficientes para perdermos tempo e energia discutindo entre nós mesmos.

Vamos tentar abandonar as visões egocêntricas ou egoístas e procurar trabalhar por um modelo voltado para a INTEGRAÇÃO, tanto das modalidades de voo como dos associados.

## **2 – APOIO A EQUIPES BRASILEIRAS E EVENTOS**

Para conseguirmos apoio empresarial e do governo para patrocinarmos nossos atletas e eventos, é fundamental que nossa entidade esteja LIMPA perante os órgãos fiscais.

Este sempre foi o principal problema na obtenção de recursos para nosso esporte e principal entrave no crescimento do mesmo.

Para isso, nossa primeira meta será a de limpar o nome da ABVL tirando nosso esporte da penumbra que tem vivido nos últimos anos, devido a não priorização deste objetivo.

Uma vez concluída esta etapa, teremos um representante de cada modalidade (um de Parapente e outro de Asa Delta) trabalhando diretamente em Brasília para obtenção de recursos e aprovação de projetos no governo.

Fora isso, estaremos trabalhando profissionalmente a imagem de nosso esporte para obter uma visibilidade mais positiva para investidores e patrocinadores.

Foi seguindo estes passos que esportes como o Volley, Surf, Badminton obtiveram êxito.

## **3 – FORMAÇÃO DE NOVOS PILOTOS**

O VOO LIVRE em si, é a essência de tudo (voo solo, voo de instrução, competição, eventos). Portanto temos que preservar isto na raiz de nosso trabalho. Estimular uma instrução de pilotos de alto nível, trabalhar a base do ensino do nosso esporte e com isto incentivar a formação de novos pilotos bons e, acima de tudo, SEGUROS.

Só assim conseguiremos manter nosso esporte vivo e crescente.



## CAPACITAÇÃO DE INSTRUTORES E NOVOS PILOTOS

Serão promovidos seminários a nível nacional para instrutores, criando um padrão nacional na formação de alunos.

Serão promovidas também palestras e seminários voltados para os pilotos, com tópicos de interesse para todos os níveis de pilotos, convidando pilotos experientes e especialistas nas diversas áreas, visando também a integração entre os pilotos e o aprofundamento nas técnicas de voo.

Os tópicos principais a serem explorados são:

- Nível 1: Meteorologia e micro-meteorologia, teoria de voo, técnica de pousos.
- Nível 2: Meteorologia em voo de XC, introdução ao voo em térmicas, escolhas de pouso, técnicas de XC em asa-delta e parapente
- Nível 3: Meteorologia aplicada a campeonatos, estratégias de competição, Teoria de McCready, uso do computador de voo.
- Todos os níveis: primeiros-socorros, arremesso do pára-quedas reserva, dobragem de reserva.

## NORMATIZAÇÃO DE NÍVEIS DE PILOTOS AOS MODELOS FAI

Espelhar o nivelamento nacional de pilotos no modelo internacional da FAI, adequando nosso regulamento as normas sugeridas por esta entidade.

Atualmente utilizamos padrões próprios de nivelamento de pilotos que são incompatíveis com as normas utilizadas pela FAI. Nossa proposta é criar um modelo de nivelamento de pilotos de asa e parapente de acordo com as normas descritas pela FAI, alinhando nossos pilotos a um nivelamento no padrão internacional.

Será criada uma CARTEIRA NACIONAL DA ABVL seguindo os modelos internacionais, no formato de um cartão de crédito, contendo as informações essenciais de cada piloto. Estaremos estudando ainda a viabilidade da parceria com uma bandeira de cartão de crédito (visa, master ou amex), criando um cartão de crédito com a identidade visual da ABVL, como exemplo utilizado pela USHGPA nos EUA.



#### **4 – GESTÃO FINANCEIRA TRANSPARENTE**

Em primeiro lugar, cremos que a transparência financeira é fundamental, posto que é através da boa gestão dos recursos, que os objetivos poderão ser alcançados.

Para isso, a primeira atuação neste campo será a de realizar uma AUDITORIA total nas contas da ABVL, para identificar eventuais não conformidades e mensurar as dívidas pendentes com a união, criando a partir disto um MARCO ZERO da gestão da NOVA ABVL.

Os números e a situação financeira da ABVL conforme o balancete, serão disponibilizados pelo site e também enviado para todas as associações estaduais mensalmente, proporcionando aos pilotos uma visão mais participativa da gestão.

Entendemos que será necessária uma comunicação estreita com os pilotos de todo Brasil, detectando a opinião e os desejos das duas modalidades, parapente e asa delta.

Para isso, estaremos adequando o site da ABVL para padrões atuais e modernos, possibilitando uma comunicação rápida e eficiente entre pilotos, entidades e público em geral.

#### **5 – DIVULGAÇÃO E MELHORIA DA IMAGEM INSTITUCIONAL DO ESPORTE**

Acreditamos que contratar uma plataforma de marketing e assessoria de imprensa profissionais, é fundamental, pois sabemos que é possível melhorar muito a percepção de nosso esporte e passar ao público a imagem – correta – de que o voo livre pode sim, ser praticado com segurança.

A assessoria de imprensa dará a máxima visibilidade a todas as iniciativas positivas criadas pela ABVL e aos resultados positivos do esporte, tanto em competições internacionais como nacionais, como em conquistas de recordes, feitos históricos ou mesmo reportando benefícios que o voo gera em prol das cidades onde é praticado ou outras pautas apresentadas.

Somente assim poderemos almejar a adesão de patrocinadores para nossos eventos e para pilotos de uma forma geral.



Ainda no campo de fortalecimento da imagem, será criada uma linha de souvenirs, adesivos, camisetas, bonés, com logotipo da ABVL, gerando receita e divulgação da marca símbolo da Associação.

### MEMÓRIA DO VOO LIVRE

Resgatar e eternizar a memória de nosso esporte.

Iremos criar um arquivo permanente com documentos, fotos, vídeos e objetos que ajudem a contar a história do Voo Livre no Brasil: o 1o voo de asa delta no Brasil feito do Cristo Redentor, o 1o campeonato Brasileiro de Parapente na Serra do Vulcão, os campeonatos Mundiais que o Brasil já sediou, fotos e matérias de jornais e revistas que contam nossa história. Tudo isso está se perdendo no tempo.

Recordes, títulos e troféus conquistados por nossos atletas em competições mundiais, estão sendo esquecidos.

Iremos resgatar o máximo de informações possíveis, para que possamos eternizar nossa memória.

Para isso, será construída na sede da AVBL, uma sala de troféus junto com uma biblioteca, que irá armazenar todos esses itens, que ajudarão a manter nossa história viva para sempre.

Teremos como meta transformar a sede da ABVL, não apenas num local de órgão de controle, regulamentação e fiscalização, mas também num ponto de convívio entre os associados de todo o Brasil.

### **PATRIMÔNIO ABVL**

Além das ampliações propostas, iremos trabalhar o tombamento definitivo da nossa sede em São Conrado em nome da ABVL, garantindo uma sede e uma fonte de renda definitiva a entidade máxima do voo livre nacional.



### COMEMORAÇÃO DOS 40 ANOS DE VOO LIVRE NO BRASIL

Criar um calendário de eventos comemorativos, aos 40 anos de Voo Livre no Brasil incluindo os principais picos de voo do país.

Uma exposição itinerante poderá percorrer todo o Brasil contando toda nossa história.

Acreditamos que com esse plano de gestão e administração, podemos melhorar ainda mais a qualidade do serviço prestado pela ABVL e a união dos pilotos de todo Brasil.

Nosso grupo está motivado e comprometido com essas mudanças. Contamos com a sua participação para podermos, juntos, atingir todos os objetivos aqui descritos.

## **PRESTAÇÃO DE CONTAS - EXERCÍCIO 2019**

A Confederação Brasileira de Voo Livre (CBVL), inscrita no CNPJ sob o nº 29.455.789/0001-57, com sede na Av. Prefeito Mendes de Moraes s/n, Bairro São Conrado, Cidade do Rio de Janeiro/RJ, neste ato representada por seu Presidente Alberto Vinícius Petry, brasileiro, advogado, residente na cidade de Igrejinha/RS, vem por meio deste, **APRESENTAR PRESTAÇÃO DE CONTAS DO EXERCÍCIO 2019**, atendendo as disposições do Art. 50 e seguintes do Estatuto, através dos relatórios de Gestão, Contábil e Financeiro.

### **RELATÓRIO DE GESTÃO**

#### **1. Da apresentação de relatórios durante AGO em dezembro de 2019**

Primeiramente, é importante destacar que em 07 de dezembro de 2019 foi realizada a Assembleia Geral Ordinária, onde foram previamente exibidos pelo Diretor Financeiro os relatórios contábeis do exercício 2019 e demonstrativos de saldos, contendo as operações financeiras realizadas até aquela data, sendo também oportunizado a cada um dos presentes a formulação de questionamentos, a apresentação de dúvidas e o imediato esclarecimento de cada apontamento realizado, fatos que foram na ocasião registrados em ata.

#### **2. Da publicidade trimestral de relatórios contábeis**

Durante o exercício de 2019, a direção CBVL realizou a publicação de relatórios contábeis trimestrais, permitindo, não apenas aos presidentes das federações, mas a cada um dos seus confederados regulares, o acesso a relatórios contábeis disponibilizados através do sistema CBVL, colocando em prática o ciclo de transparência e publicidade instituído pelo Regimento Interno ainda em 2017.

##### **2.1. Da tempestividade das prestações de contas**

As prestações de contas trimestrais acima mencionadas foram devidamente publicadas, em prazo médio não superior a 45 dias após o encerramento de cada período. Todos os relatórios publicados foram elaborados e assinados pelo Contador Responsável, Senhor Aécio Hencke, conjuntamente com o Presidente e o Diretor Financeiro, após o devido registro e lançamento contábil.

Deve-se ter clareza que, levando em consideração o histórico de apresentações de contas da CBVL, a atual gestão tem demonstrado seus relatórios cumprindo as normas de práticas contábeis adotadas no Brasil, atendendo de fato sua trimestralidade regimental, publicizando em prazo razoável e significativamente inferior à média histórica.

### **3. Da inobservância às Normas Contábeis em exercício anterior**

Destacamos ainda o teor da Nota Explicativa Contábil de nº 08, denominada por “INFORMAÇÕES GERAIS”, que manifesta inobservância às Normas Brasileiras de Contabilidade no demonstrativo de 2018, como segue:

*“Em virtude das demonstrações relativas ao ano de 2018 não contemplarem a observação às Normas Brasileiras de Contabilidade – NBC, (em clara afronta ao Art 50, I do Estatuto Social), impossibilitando a obediência ao Princípio da Continuidade e forçando a elaboração de inventário geral em 01 de junho do corrente exercício, deixamos de publicar Balanço Comparativo.”*

### **4. Das despesas com rescisões contratuais**

Em atendimento a solicitação encaminhada pelas Federações dos Estados do Espírito Santo, Goiás e Ceará, assinada pelo Vice-Presidente da CBVL na gestão, Senhor Dioclécio Rosendo, ao Presidente da CBVL e ao Conselho Fiscal, esclarecemos que há três relevantes registros de rescisões contratuais de serviços administrativos, a primeira rescisão contratual decorreu durante fase de transição e mudança de direção, no final do exercício 2018, onde realizou-se o encerramento do contrato com a colaboradora Joyce Martins Faria, totalizando o valor de R\$8.271,34, atendendo a pedido da atual gestão.

Em meados de 2019 realizou-se o encerramento do contrato com a segunda colaboradora Mariane Baez Neme (Nani), totalizando o valor rescisório de R\$6.260,25. E, com a terceira, ao fim do exercício 2019, realizou-se o encerramento do contrato com a colaboradora Daniela Buratti, totalizando o valor de R\$12mil reais.

Com estas informações, expressamos que os procedimentos de contratação e rescisão são atos de gestão que não carecem de justificação, suas despesas rescisórias são de natureza contratual e portanto constituem efeitos estimáveis e previsíveis. De fato, situações como estas não são desejadas pela gestão atual, uma vez que prejudicam o indicador de “turnover” da entidade em seu contexto de gestão de pessoas. Ressaltamos contudo que todos os procedimentos foram supervisionados pela assessoria jurídica.

### **5. Do passivo jurídico recebido e seu provisionamento**

Ainda, é indispensável dar conhecimento a todos confederados através desta prestação de contas, em especial às Federações Filiadas e ao Conselho Fiscal, que a Confederação Brasileira de Voo Livre, com base em levantamento realizado pela assessoria jurídica da entidade, figura como ré em oito processos judiciais que estão em tramitação. Em síntese:

1. Processo de 2018 - GO - R\$ 48.360,00 - Contingência possível;
2. Processo de 2018 - RJ - R\$ 10.000,00 - Contingência remota;
3. Processo de 2017 - DF - R\$ 184.000,00 - Contingência possível;
4. Processo de 2017 - RJ - R\$ 5.000,00 + Danos Morais - Contingência remota;
5. Processo de 2016 - MG - R\$ 20.000,00 - Contingência remota;
6. Processo de 2016 - MG - R\$ 1.000,00 + Danos Morais - Contingência remota;

7. Processo de 2000 - RJ - R\$ 8.000,00 - Contingência provável;
8. Processo de 2009 - RJ - R\$300.000,00 - Contingência provável.

O oitavo processo trata de ação ajuizada em 2009 no Estado do RJ, em razão de incidente ocorrido em São Conrado, conhecido como “Caso Valtinho”, em referência ao apelido do piloto que também acabou falecendo. Figuram como réus a CBVL e o antigo clube de São Conrado denominado Associação de Voo Livre do Rio de Janeiro (CNPJ Inativo). Em suma, a assessoria jurídica da CBVL buscou em fases recursais reduzir o quantum indenizatório.

Em 2019 alcançou relevante redução do valor através de decisão proferida pela 3ª Turma do STJ, reduzindo-o a menos de  $\frac{1}{3}$  da sentença proferida em primeiro grau, contudo em breve será dado início a fase de cumprimento de sentença, que tem valor estimado em R\$ 300.000,00 (trezentos mil reais).

Devemos salientar aqui, que houve manifestação de solidariedade à dívida pelo atual Clube São Conrado de Voo Livre (CSCVL) para realização do pagamento indenizatório acima, fato registrado em ata de AGO da CBVL realizada em 2017.

Diante desta descrição, há evidente e relevante contingente passivo que se converterá em título executivo judicial, tão logo que ocorrer o trânsito em julgado do processo acima mencionado, fato iminente, de extrema relevância, que exige responsabilidade, habilidade, austeridade e cautela por parte da atual gestão.

#### **6. Da padronização de operações financeiras**

Quanto à apuração e conferência das operações do exercício 2019, cabe informar que todas as movimentações financeiras da CBVL permanecem sendo realizadas de forma eletrônica, através de transferências identificadas ou pagamentos de títulos, sem utilização transações em dinheiro, cartões (débito ou crédito) ou cheques, fazendo com que os extratos bancários sejam um fiel demonstrativo das movimentações financeiras de um exercício.

#### **7. Das ações de apoio às equipes nos mundiais**

Em 2019 viabilizamos expressivo apoio financeiro às Equipes Brasileiras de Asa Delta e Parapente na participação dos Campeonatos Mundiais FAI, também superando a média histórica, totalizando R\$75mil reais em incentivos, destinando R\$35mil reais à equipe de Asa Delta, que sagrou-se Vice-Campeã Mundial por equipes, e, R\$40mil reais destinados a equipe de Parapente.

#### **8. Da participação de representante brasileiro em reunião CIVL FAI**

A CBVL garantiu a participação de representante brasileiro junto às reuniões plenárias CIVL da FAI em 2019, realizadas na Suíça, através de uma parceria com o atleta Thomas Milko, que é delegado FAI no Brasil, e, realizou representação mediante o ressarcimento parcial de despesas, reduzindo significativamente o custo para nossa



confederação. A CBVL é a única Confederação de Voo Livre da América Latina, nos exercícios de 2019 e 2020, a encaminhar representante para a mais relevante plenária promovida pela FAI anualmente destinada ao Voo Livre Mundial.

#### **9. Da manutenção do XCBrazil e sua gratuidade aos usuários**

O site XcBrasil, além de ser mantido pela CBVL, passou no final do exercício 2019 a contar com assistência técnica contratada pela Confederação Brasileira, garantindo atendimento mais ágil e eficiente a seus usuários, que utilizam gratuitamente os serviços de hospedagem de seus voos, inclusive a não confederados CBVL.

Durante o ano foram computados 2.396 usuários ativos, que lançaram precisamente 44.983 voos no sistema.

#### **10. Das ações CBVL junto a ANAC, Secretaria de Esportes e Congresso**

Realizamos em maio de 2019 reunião junto a ANAC em Brasília levando demandas do voo livre e também buscando agilizar processo que concedeu o credenciamento da CBVL como entidade certificadora de aerodesportistas, na forma estabelecida pelo RBAC 103.

Hoje já registramos mais de 1 mil atletas examinados e aprovados em prova de conhecimentos de espaço aéreo e certificados pela CBVL junto a ANAC de forma gratuita aos associados em dia.

Na mesma oportunidade em que estivemos em Brasília nossa delegação (Rodrigo Zatz, Alberto Petry e Edson Zardo) foi recebida pelo General Décio dos Santos Brasil, da Secretaria Especial dos Esportes do Ministério da Cidadania, onde solicitamos apoio do governo na alteração no Código Brasileiro de Aeronáutica para reconhecer em lei o aerodesporto e a liberação do espaço aéreo classe G (Golf).



Em outra oportunidade estivemos em Brasília visitando 10 gabinetes de congressistas solicitamos apoio também a alteração no Código Brasileiro de Aeronáutica para reconhecer em lei o aerodesporto e a liberação do espaço aéreo classe G (Golf).

#### **11. Da realização do maior ENPI (Encontro Nacional de Pilotos e Instrutores)**

Realizamos em outubro de 2019 o maior ENPI da história da CBVL, na cidade de Nova Petrópolis RS, contando com mais de 100 participantes no “módulo instrução” e inúmeros outros no módulo piloto, com inscrições gratuitas. Totalizando mais de 200



confederados que participaram da 20ª Edição do ENPI que assistiram e participaram do programa de palestras, eventos de integração e oficinas de capacitação.



## 12. Da profissionalização da comunicação

A CBVL realizou Investimento na profissionalização da comunicação em mídias digitais, amplificando o engajamento da CBVL com seus seguidores no Facebook e Instagram, promovendo a cobertura da final do Campeonato Brasileiro de Parapente, realizado em Poços de Caldas (MG), com produção de vídeos, entrevistas, transmissões ao vivo, cobertura fotográfica e interação direta com seguidores.

Deu início a publicação de séries especiais, apresentando sítios de voos e também repercutindo materiais dos próprios seguidores, ampliando o alcance e penetração da CBVL em relação aos seus públicos.

Passou a realizar a produção de material jornalístico, enviado à imprensa, repercutindo ações da Confederação e, especialmente, de competições realizadas ou apoiadas pela entidade. Desenvolvendo ainda peças gráficas para maximizar os resultados alcançados pela CBVL ou marcar datas importantes no calendário, mantendo uma comunicação próxima e com caráter motivacional com seu público.

## 13. Das atualizações e inovação tecnológica

Deu início ainda em 2019 a elaboração de um novo site institucional, com novas funções e mais eficiência na navegação entre abas e carregamento de informações. Também, que possa concentrar todas as necessidades institucionais em um único endereço. A Confederação está trabalhando no esboço da plataforma e lançamento está previsto para abril de 2020.

O desenvolvimento em 2019 e o lançamento nos primeiros dias de 2020 do APP com várias funções e informações que tornem mais prática a experiência dos pilotos, onde, através dele será possível, por exemplo, acessar a carteira digital CBVL.



#### **14. Da abertura de editais para a Copa Sport de Parapente**

Passa a atender uma demanda de promoção de um Campeonato de Parapente específico para atletas da classe Sport, contemplando uma divisão de atletas que voam com velas intermediárias e que têm dificuldade em competir nas provas atuais, que deve realizar sua primeira edição também em 2020.

#### **15. Da renovação de diretores e conselheiros na virado do exercício**

A presidência da CBVL realizou alterações no quadro de seus Diretorias e no quadro do Conselho da Presidência CBVL tão logo que houve o encerramento do exercício 2019, uma vez que a composição no ano transcorrido buscava fazer uma mescla entre a gestão anterior e novos colaboradores, a fim de promover uma transição produtiva.

A nova equipe de trabalho para o exercício 2020 foi imediatamente divulgada, reproduzindo a ideia do presidente em trazer “sangue novo” e também “experiência” na gestão 2020, mantendo o compromisso de desenvolver nossa entidade e nosso esporte.

#### **16. Da nomeação dos Auditores do STJD do Voo Livre**

Em 2019 a direção CBVL retirou do papel e constituiu de fato o Superior Tribunal de Justiça Desportivo do Voo Livre promovendo um processo seletivo e realizando a nomeação dos auditores do STJD do Voo Livre.

O STJD tem um papel relevante previsto no Estatuto há muitos anos, ficou carente de regulamentação através de Regimento Interno, que ocorreu em 2017, tornando-se apto a receber e processar os Procedimentos Éticos, Administrativos e Disciplinares de seus confederados.

Em breve receberá apoio da CBVL para a produção de um sistema informatizado ONLINE para gestão de denúncias e procedimentos disciplinares, transformando o procedimento em processo eletrônico.

#### **17. Das Certidões Negativas da CBVL**

Seguem em anexo a presente prestação de contas as Certidões Negativas passíveis de emissão pela Confederação Brasileira de Voo Livre, a fim de não apenas mencionar, mas efetivamente comprovar a regularidade fiscal, jurídica e contábil da entidade.

#### **18. Das considerações finais do Presidente**

Sabemos que as mudanças promovidas no núcleo diretivo infelizmente causam alguns desconfortos e frustrações, contudo jamais deixamos ou deixaremos de reconhecer e valorizar o trabalho daqueles que serviram voluntariamente a CBVL.

Salientamos que a atuação diretiva é imensamente desgastante, não é remunerada, exige inúmeras horas de dedicação e trabalho voluntário, muitas vezes comprometendo significativamente a vida pessoal e profissional daqueles que escolhem colaborar.

Dessa maneira, este trabalho de gestão e direção é desgastante, pródigo em críticas e miserável em elogios. Razão que desejo, neste momento, agradecer aqueles que aceitaram o desafio de compor a equipe diretiva 2020, que tem grandes nomes e também sangue novo, uma equipe brilhante que faço deferência e relaciono a seguir:

1. **Diretor Financeiro: André Gonçalves Durandes – RS**

Apaixonado pelo Direito e pelo Voo Livre, iniciou a prática do voo em parapente em 2011, no Rio Grande do Sul. Advogado desde 1989, foi colaborador da Operação Golfinho do RS, membro da diretoria do Clube Ninho das Águias e colaborador da FGVL.

2. **Diretor de Comunicação: Lucas Axelrud – RS**

Começou a voar de parapente em 1993, na Serra Gaúcha. Trabalha em comunicação desde 2007, atendendo marcas como Petrobras, Kraft Foods e O Boticário. Atualmente é diretor de filmes publicitários e divide seu tempo entre a produção audiovisual e os voos de cross country.

3. **Diretor Técnico de Parapente: Erico Oliveira – RJ**

Voa desde 2000, é piloto e instrutor de Parapente e de Asa Delta. Atleta TOP10 do Parapente Brasileiro desde 2012 e membro da Equipe Brasileira no Mundial de Parapente de 2017.

4. **Diretor de Competições de Parapente: Zé Guima – SC**

Voa desde 1997 e já presidiu a da Federação Catarinense por seis anos. Enquanto competidor, sempre esteve presente entre os primeiros dos ranking Estadual e Brasileiro. Obteve o terceiro lugar no PWC Portugal e o quarto no pré PWC Sapiiranga/RS.

5. **Diretor Técnico de Asa Delta: Marcelo Ferreira – Pélio – RS**

Piloto de asa delta desde 1991 e membro da diretoria da CBVL desde 2017. Foi presidente da AGVL (de Sapiiranga) em 2009 e 2010, além de diretor técnico de Asa Delta da FGVL em 2011. Piloto da Elite do Rio Grande do Sul desde 2005 e da Elite do Campeonato Brasileiro desde 2011, além de ser Campeão Brasileiro Advanced 2011. Ainda pratica Cross Country e competições assiduamente nas etapas do campeonato brasileiro. Piloto patrocinado pela Longlife Racks desde 2008.

6. **Diretor de Competições de Asa Delta: Bruno Croce Sandoli – SP**

Voador de asa delta desde 2009, integra competições desde 2015 e em 2018 passou à categoria principal. Em 2019, sua primeira temporada completa na classe superior, encerrou o ano no Top10. É sócio/proprietário da Rotor Equipamentos.

7. **Diretor Técnico de Acro: Maurício Galvão Braga Júnior – SC**

Piloto desde 2003, praticante das modalidades Acrobacia e Paramotor, foi vice-campeão Brasileiro de Acro em 2009 e em 2010 figurou como 13º no ranking mundial FAI no World Acrobatic Tour. Também, colaborou como juiz por seis anos no World Acrobatic Tour, de 2004 a 2010.

**Conselheiros da Presidência**

8. **Anderson Mesquita – RJ**

Piloto de parapente desde 2009 e Piloto N4 – Instrutor e Piloto de Voo Duplo. Foi vice-campeão Brasileiro na categoria “Iniciante” em 2013 e 2014 e campeão nacional da etapa Sapiiranga RS na categoria “Sport”, em 2015. Presidiu a FVLERJ entre 2016/2018 sendo o atual Diretor Técnico de Parapente da instituição. Advogado militante desde 1992 é membro do Conselho Jurídico da CBVL e atual Presidente do STJDVL – Superior Tribunal de Justiça Desportiva do Voo Livre da CBVL.

9. **Pierre Gil – RS**

Piloto de asa delta desde 1995, instrutor de asa e piloto de voo duplo desde 2013. É integrante do Departamento de Asa Delta da FGVL, Federação Gaúcha de Voo Livre, desde 2004.

10. **Carlos Roberto Niemeyer Salles – RJ**

Com mais de 40 anos de experiência no aerodesporto é piloto de asa delta desde 1979 e de

Parapente desde 2017. Dentre os principais títulos na asa está o de Campeão Brasileiro e o de Campeão Mundial, conquistado em 1999. Também foi vice-campeão no Pré Mundial Brasília 2016 e o segundo colocado no ranking Brasileiro de Asa Delta 2019.

**11. Thomas Milko**

Administrador de empresas, delegado FAI, competidor e piloto de parapente.

Agradecemos mais uma vez a dedicação e o trabalho daqueles que foram substituídos pela presidência e também deixaram de integrar a equipe diretiva na virada de exercício 2019/2020, em especial ao Chico Santos, Marcelo Moikano, Rodolpho Cavalini, Lucas Monteiro e Flávio Pinheiro.

Desejamos altos, longos e seguros voos na vida!

**19. Dos encaminhamentos e providências necessárias**

Este relatório de gestão deve ser encaminhado por email aos Presidentes das Federações Estaduais e publicizado no site oficial da Confederação, disponível a todos os confederados regularmente inscritos na CBVL, devendo também conter os relatórios contábeis e financeiros elaborados.

Além deste relatório, o conjunto de livros físicos que integram a prestação de contas, como Livro Diário e Livro Razão, devem ser encaminhados fisicamente para os integrantes do Conselho Fiscal, mediante Carta com Aviso de Recebimento, para que em prazo razoável, analisem, façam seus apontamentos e emitam parecer de forma escrita a fim de submetê-los à Assembleia Geral que será convocada pela Diretoria Executiva, para este fim.

Igrejinha RS, 21 de fevereiro de 2020.

Atenciosamente,

  
**Alberto Vinícius Patry,**  
Presidente CBVL.



## **CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE VOO LIVRE (CBVL)**

### **REGIMENTO INTERNO**

#### **CAPÍTULO I DA DENOMINAÇÃO E OBJETIVOS**

**Art. 1º** - A denominação e os objetivos da CBVL estão definidos nos capítulos I e II do Estatuto Social da CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE VOO LIVRE.

**Art. 2º** - A fim de regulamentar as atividades da CBVL, institui-se este Regimento Interno.

**Art. 3º** - A CBVL rege-se pelas seguintes normativas:

**I** - Estatuto Social da CBVL;

**II** - Regimento Interno da CBVL;

**III** - Deliberações, Resoluções e Instruções das Assembleias Gerais, do Conselho de Direção, ora denominada Diretoria Executiva;

**IV** - Norma Regulamentar da CBVL;

**V** - Código de Ética da CBVL;

**VI** - Subsidiariamente pelas disposições legais aplicáveis à atividade aerodesportiva;

**VII** - Pelos princípios do direito desportivo.

**§1º** - O desrespeito ou infração aos instrumentos normativos sujeitará o Associado às sanções previstas neste Regimento Interno.

**§2º** - O Associado tem o dever de respeitar o presente Regimento Interno e as normas expedidas pela Confederação Brasileira de Voo Livre.

#### **CAPÍTULO II DOS ASSOCIADOS**

##### **Seção I – Da admissão**

**Art. 4º** - Para ser admitido na CBVL, deve-se cumprir o disposto no Estatuto Social da CBVL, em seu Capítulo III.

##### **Seção II – Das obrigações**

**Art. 5º** – Conforme previsto no Estatuto Social, é dever do Associado:

**I** - Respeitar e zelar pelo cumprimento do Estatuto Social da CBVL, deste Regimento Interno e do Código de Ética;

**II** - Cumprir e fazer cumprir o estatuto social, observar e respeitar os regulamentos, deliberações e resoluções dos órgãos da CBVL;

**III** - Cooperar para o desenvolvimento e difundir os objetivos e ações da CBVL;

**IV** - Efetuar o pagamento de taxas e contribuições previstas;

**V** - Exercer os cargos para os quais forem eleitos ou nomeados.



**Parágrafo Único** – A transparência da gestão financeira e patrimonial constitui uma obrigação confederativa, devendo as Federações Filiadas promover a publicidade adequada de suas movimentações, podendo sua inobservância restringir o direito de voto em Assembleias Gerais da Confederação Brasileira de Voo Livre.

### **CAPÍTULO III DO PROCESSO ADMINISTRATIVO ÉTICO-DISCIPLINAR DA CBVL**

#### **Seção I – Das Disposições Gerais**

**Art. 6º** - O Processo Administrativo Ético-Disciplinar – PAED tem por objetivo apurar indícios de infrações praticadas pelos Associados na prática do Voo Livre, bem como apurar indícios de infrações às seguintes normativas:

- I** – Estatuto Social da CBVL;
- II** – Regimento Interno da CBVL;
- III** - Resoluções, Deliberações e Instruções expedidas pelos Órgãos Sociais da CBVL;
- IV** – Instruções expedidas por Clubes e Federações associados;
- VI** – Outros instrumentos expedidos para atender a legislação em vigor.

**Art. 7º** - As Comissões Disciplinares são órgãos de julgamento em primeira instância do Superior Tribunal de Justiça Desportiva (STJD), da Confederação Brasileira de Voo Livre, constituídas quantas se fizerem necessárias, por 3 membros, denominados auditores, de reconhecido saber jurídico e reputação ilibada, nomeados na forma deste Regimento Interno.

**Art. 8º** - Compete à Comissão Disciplinar:

- I** – Instaurar, instruir e julgar o PAED;
- II** - Zelar pelo devido processo legal, garantindo, ao denunciado, a ampla defesa e o contraditório, na forma estabelecida no presente regimento;
- III** - Sanear dúvidas e questionamentos incidentais ao longo do andamento dos processos;
- IV** - Deliberar em fase preliminar sobre o cabimento da denúncia;
- V** - Requerer a produção de provas necessárias à instrução do processo;
- VI** - Apresentar relatório circunstanciado dos autos à Comissão Técnica;
- VII** - Zelar pelo andamento célere e regular do processo, indeferindo os procedimentos, pedidos e diligências claramente protelatórios.

**Art. 9º** - Compete ao Diretor Técnico de sua respectiva modalidade e a Comissão de Investigação e Prevenção de Acidentes (CIPA), opinar pela instauração do PAED, bem como deliberar pelo encaminhamento dos documentos que instruem a denúncia à Comissão Disciplinar.

#### **Seção II – Da Denúncia**

**Art. 10** - A denúncia poderá ser apresentada por:

- I** – Usuários dos serviços prestados por Associados;
- II** – Piloto associado;
- III** – Piloto não associado;
- IV** – Colaboradores;
- V** – Outros.

**§ 1º** - A denúncia dar-se-á por escrito e, quando verbal, será reduzida a termo e assinada.

**§ 2º** - As provas que instruem o processo serão apresentadas junto à denúncia.

**§ 3º** - Falecendo o beneficiário, a denúncia poderá ser mantida por seu representante.

**Art. 11** - O piloto confederado denunciado ou comprovadamente envolvido em acidente, com registro de morte ou grave lesão, bem como envolvido em "invasão de espaço aéreo de alto risco", automaticamente terá seu registro confederativo suspenso.

**§ 1º** - Entende-se como "invasão do espaço aéreo de alto risco" todo voo que percorrer áreas onde é vedada a prática desportiva, bem como em áreas com grande concentração de aeronaves coordenadas/vetoradas por uma Torre (TWR) ou Controle de Aproximação (APP), neste caso estão as áreas denominadas CTR / ATZ (área/zona de controle de tráfego).

**§ 2º** - A suspensão, descrita no caput deste artigo, poderá ser revogada por decisão unânime da Comissão Disciplinar, subscrita pelo Diretor Técnico da modalidade ou pelo Presidente da Comissão de Investigação e Prevenção de Acidentes (CIPA), sendo mantida a tramitação do PAED sem implicações nas decisões futuras a serem conferidas pelo próprio procedimento.

**Art. 12** - Se no ato de instauração do PAED, ou no curso deste, ficar constatado que o denunciado permanece, por ação ou omissão, colocando em risco a integridade física, psíquica ou moral de pessoas, clientes, associados ou colaboradores, a Comissão Técnica ou a Comissão de Investigação e Prevenção de Acidentes (CIPA) poderá representar pela suspensão provisória do Associado e/ou de suas atividades à Comissão Disciplinar.

**Art. 13** - A suspensão deferida nos termos do artigo anterior produzirá seus efeitos até decisão definitiva proferida no processo.

### **Seção III – Do Processo**

**Art. 14** - O PAED poderá ser instaurado nas seguintes hipóteses:

**I** – A requerimento da Assembleia Geral, havendo consistência na denúncia apresentada, nos termos do Art. 10, deste regimento;

**II** – A requerimento do Diretor Técnico ou do Presidente da Comissão de Investigação e Prevenção de Acidentes (CIPA), observado o previsto no Art. 9º, deste regimento;

**III** - A requerimento de qualquer associado, por meio de um advogado devidamente constituído.

**Parágrafo único:** A Comissão Disciplinar designada a instruir o PAED fará preliminarmente a análise de admissibilidade, podendo receber ou rejeitar a denúncia.

**Art. 15** - Uma vez instaurado, o PAED será identificado por um número interno, em ordem sequencial e com a identificação do ano de abertura.

**Art. 16** - O PAED terá a forma de autos, com as peças anexadas por termo e os documentos serão organizados em ordem cronológica e numérica, devidamente rubricados.

**Art. 17** - Todas as peças e documentos apresentados pelo denunciado deverão ser por ele assinados e/ou rubricados, responsabilizando-se por seu conteúdo.

**Art. 18** - O PAED somente poderá ser arquivado, sem conclusão, por óbito, anexado o Atestado de Óbito, ou por exclusão prévia do denunciado.

Parágrafo único - O pedido de exclusão do denunciado, no curso do PAED, implicará na sua renúncia ao direito de reingresso na CBVL, sem prejuízo das ações cabíveis.

#### **Seção IV – Da Instrução**

**Art. 19** - A instrução do processo destina-se à apuração dos fatos, devendo ser enriquecida com todas as diligências e meios de prova admitidos em direito, sendo assegurado ao denunciado o contraditório e ampla defesa.

**Art. 20** - A Comissão Disciplinar terá vista sucessiva do processo e, se entender necessário, deverá solicitar à CBVL as informações e documentação que julgar necessárias para a elucidação dos fatos.

**Art. 21** - Após a apuração prevista no artigo anterior, o denunciado será convocado, formalmente, mediante notificação via postal com Aviso de Recebimento – AR, para tomar conhecimento da denúncia e prestar esclarecimentos verbais, os quais serão reduzidos a termo.

**Parágrafo único** - O Associado que não comparecer à oitiva, bem como não apresentar justificativa formal no prazo máximo de 02 (dois) dias úteis a contar da data e horário agendados, poderá incorrer nos efeitos da revelia.

**Art. 22** - No prazo de 10 (dez) dias úteis, contados a partir da oitiva prevista no artigo anterior, poderá o denunciado apresentar defesa por escrito.

**§1º** - O pedido de prova pericial e testemunhal será apresentado junto à defesa.

**§2º** - As despesas relativas às provas correrão por conta daquele que as solicitou, sendo incabível, em qualquer hipótese, o seu reembolso pela CBVL.

**Art. 23** - Sendo necessária e requisitada a produção de prova pericial, a CBVL indicará perito e o denunciado indicará o assistente técnico.

**Art. 24** - A não apresentação de defesa pelo denunciado, implicará no julgamento à sua revelia.

**Art. 25** - Ao denunciado é facultado fazer-se acompanhar de advogado por ele contratado e custeado, em todos os atos do processo.

**§ 1º** - Na hipótese prevista no caput, deverá o denunciado juntar aos autos o respectivo instrumento de procuração.

**§ 2º** - A representação por advogado não dispensa o denunciado de comparecer no processo pessoalmente, quando convocado.

#### **Seção V – Do Julgamento**

**Art. 26** - Após a instrução do PAED a Comissão Disciplinar deverá proferir seu julgamento pela emissão de relatório circunstanciado, contendo necessariamente a descrição clara da infração, relação de provas produzidas, os fundamentos



jurídicos/normativos da decisão e a descrição clara das penalidades a serem aplicadas, remetendo os autos a Comissão Técnica.

**Art. 27** - Comissão Técnica, ao receber os autos, deverá tomar as providências para cientificar o denunciado da decisão tomada pela Comissão Disciplinar e solicitar para a Direção da CBVL a tomada de medidas administrativas para a efetivação da decisão proferida pela Comissão Disciplinar.

### **Seção VI – Do arquivamento sem julgamento de mérito**

**Art. 28** – Quando a Comissão Disciplinar entender pelo arquivamento da denúncia, sem julgamento de mérito, poderá a Comissão Técnica deliberar pelo arquivamento do Processo ou pela promoção de novas diligências a fim de colher mais informações ou provas a instruir o processo.

**Art. 29** - O denunciado será notificado das decisões da Comissão Disciplinar e da Comissão Técnica, quanto ao disposto no artigo anterior

### **Seção VII – Das Penalidades**

**Art. 30** - A Comissão Disciplinar, no julgamento do PAED, poderá aplicar as seguintes penalidades:

**I** - Advertência;

**II** - Suspensão por até 60 (sessenta) meses;

**III** - Eliminação do quadro social.

**Parágrafo único** – O Associado que sofrer a penalidade de suspensão deverá observar, para fins de benefícios, o disposto no Capítulo II deste Regimento.

**Art. 31** – As penalidades aplicadas e os motivos que as determinaram constarão de termo lavrado no cadastro do Associado.

### **Seção VIII – Do Recurso**

**Art. 32** - O denunciado poderá, no prazo máximo de 30 (trinta) dias contados da data do recebimento da decisão da Comissão Disciplinar, interpor recurso com efeito suspensivo, para o Tribunal Pleno (TP), que atua como instância final, do Superior Tribunal de Justiça Desportiva (STJD) da Confederação Brasileira de Voo Livre (CBVL), que o receberá e julgará.

**Art. 33** - Na ausência de recurso ou a intempestividade de sua apresentação, fará coisa julgada, prevalecendo a decisão proferida pela Comissão Disciplinar.

**Art. 34** - Quando da publicação do edital de convocação do Tribunal Pleno do STJD, o processo será identificado pelo seu respectivo número interno, preservando a privacidade do nome do denunciado.

**Art. 35** - O procedimento para julgamento pelo Tribunal Pleno do STJD atenderá as seguintes normas:

**I** - Inicia-se com a leitura do relatório do processo por um representante da CBVL, aferindo-se o tempo de leitura para fixação de parâmetro para a apresentação da réplica;

**II** - Após a leitura do relatório, o denunciado ou seu representante legal poderá apresentar defesa oral (réplica), pelo mesmo prazo utilizado para leitura do relatório;

**III** - Após a apresentação da réplica, é concedido às partes o prazo sucessivo de 5 (cinco) minutos para alegações finais, primeiro para o representante da CBVL e depois para o denunciado ou o seu representante legal;

**IV** - Após as alegações finais é dada a palavra para até 06 (seis) Associados manifestarem, sendo 03 (três) manifestações contrárias à defesa do denunciado e 03 (três) manifestações a favor do denunciado.

**Parágrafo único** - Para fins da hipótese prevista no inciso IV, os Associados serão previamente inscritos, antes da abertura dos trabalhos, e terão o tempo máximo de 05 (cinco) minutos, cada um, para se manifestarem.

**Art. 36** - Encerrada a fase de manifestações e estando o Tribunal Pleno suficientemente esclarecido, será dado início ao processo de julgamento do recurso.

### **Seção IX – Dos Prazos**

**Art. 37** - Quando quaisquer dos prazos dispostos neste capítulo apresentarem seu final em dia não útil (sábado, domingo e feriados oficiais), este será prorrogado para o primeiro dia útil subsequente.

**Art. 38** - Os horários para cumprimento dos prazos serão os de funcionamento da CBVL, de 8h às 18h, de segunda a sexta-feira.

**Art. 39** - Para a contagem do prazo exclui-se o dia de seu início e inclui-se o dia final, encerrando-se às 18h. Quando feita intimação por correio, o prazo começará a correr no primeiro dia útil subsequente da data do recebimento da correspondência com Aviso de Recebimento - AR.

**Art. 40** - Todos os protocolos realizados fora do prazo e do horário estabelecidos neste capítulo serão considerados intempestivos, não cabendo qualquer recurso.

**Art. 41** - Os prazos previstos neste capítulo poderão ser prorrogados uma única vez, desde que caracterizado evento imprevisto, alheio à vontade da parte que ficou impedida de praticar o ato.

**Parágrafo único** - Neste caso a parte poderá solicitar, formalmente e com a respectiva comprovação, a prorrogação ou reabertura do prazo.

**Art. 42** - A Comissão Disciplinar julgará o pedido de prorrogação ou reabertura do prazo, cuja decisão deverá ser fundamentada.

### **Seção X – Das Disposições Finais**

**Art. 43** - O órgão acusado, seja Direção Técnica ou Comissão de Investigação e Prevenção de Acidentes (CIPA), poderá intervir no processo, a qualquer tempo, para providências que entenderem necessárias, bem como representar por medidas de



caráter provisório, cautelar ou preventivo, na hipótese de receio de dano à CBVL, outros associados, clientes, colaboradores ou outros.

**§ 1º** - O denunciado será notificado, por meio de correspondência com Aviso de Recebimento - AR, da medida adotada nos termos do caput.

**§ 2º** - Contra a decisão prevista no caput, cabe recurso, sem efeito suspensivo, ao Conselho Disciplinar, no prazo de 10 (dez) dias úteis, contados do recebimento da comunicação.

**Art. 44** - Após instrução do processo, surgindo novos fatos, o denunciado será notificado para apresentar defesa complementar no prazo de 10 (dez) dias úteis, a contar do recebimento da notificação.

**Art. 45** - Cópia da decisão definitiva será encaminhada para a Presidência da CBVL, que tomará as medidas cabíveis, observando a penalidade aplicada.

**Art. 46** - O PAED será acompanhado por advogado(s) indicado(s) pela Assessoria Jurídica da CBVL, que será responsável por assessorar a Comissão Disciplinar, cabendo-lhe, ainda, verificar se todos os atos estão de acordo com o Estatuto Social, com o Regimento Interno da CBVL e com os Princípios Gerais de Direito.

**Art. 47** - Para fins de apreciação da matéria relativa ao PAED, a critério da Comissão Disciplinar, poderão participar das oitivas, membros da Comissão Técnica e representantes da Administração da CBVL.

**Art. 48** - A Secretaria irá controlar os prazos, providenciar o envio de correspondências, juntada de Aviso de Recebimento - AR e de documentos relacionados ao processo.

**Art. 49** - A CBVL poderá usar os documentos e informações apuradas no PAED em eventuais ações judiciais ou administrativas.

**Art. 50** - O pedido de nulidade de atos praticados em desacordo com o disposto neste capítulo deve ser alegado na primeira oportunidade em que couber à parte falar nos autos, sob pena de preclusão.

**§1º** - Cabe ao Tribunal Pleno do STJD deliberar sobre o pedido de nulidade.

**§2º** - Anulado o ato, reputam-se de nenhum efeito todos os subsequentes que dele dependam, não prejudicando os outros que dele sejam independentes.

**Art. 51** - Os casos omissos serão decididos pelo Tribunal Pleno do STJD, que tomará as providências cabíveis.

## **CAPÍTULO IV DO PROCESSO ELEITORAL**

### **Seção I – Da eleição**

**Art. 52** - O presente capítulo define as normas e procedimentos para a eleição da diretoria da Confederação Brasileira de Voo Livre (CBVL), de acordo com o estabelecido pelo seu respectivo Estatuto.



**§ 1º** - A eleição a que se refere o caput deste artigo realizar-se-á no último trimestre do mandato em curso dos administradores da CBVL.

**§ 2º** - O escrutínio dar-se-á pelo voto secreto, universal e direto dos associados com direito a voto e em pleno gozo de seus direitos.

**§ 3º** - Tem direito a voto a federação, devidamente confederada, que apresente ata de eleição e posse da diretoria em exercício, e, comprove ter aprovada sua prestação de contas do último exercício, pelo conselho fiscal.

## **Seção II - Da coordenação do processo eleitoral**

**Art. 53** - A eleição para a diretoria da CBVL será coordenada por uma Comissão Eleitoral Independente e composta por:

**I** - 1 (um) membro indicado pelas federações estaduais;

**II** - 1 (um) membro indicado pela liga de competidores;

**III** - 1 (um) membro indicado pela diretoria em exercício.

**§ 1º** - A Comissão Eleitoral será presidida pelo membro indicado pelas Federações de forma isenta, imparcial e transparente;

**§ 2º** - Os postulantes aos cargos eletivos de presidente ou de vice-presidente são incompatíveis ao exercício da função de membro da Comissão Eleitoral.

**§ 3º** - Assembleia Geral para o processo eleitoral deverá ser convocada através de edital, pela comissão eleitoral, para fins de eleição, com antecedência mínima de 45 dias das eleições.

**Art. 54** - O recebimento, homologação e impugnação de registros de chapas será processado e julgado pela Comissão Eleitoral, com autonomia e liberdade, sem a interferência da Diretoria Executiva em exercício, a fim de garantir lisura ao processo eleitoral.

**Art. 55** - O procedimento de votação, disposto no Art. 60 deste RI, será coordenado pelo presidente da Comissão Eleitoral, ou, na sua ausência ou impossibilidade, por outro membro da comissão Eleitoral.

## **Seção II – Dos eleitores**

**Art. 56** - São eleitores os Associados Filiados com status de Federação, devidamente cadastrados no quadro de associados da Confederação Brasileira de Voo Livre (CBVL), na forma do Art. 9º do Estatuto.

**§ 1º** - A Federação será representada por seu presidente ou, na ausência deste, por outro membro de sua diretoria executiva legalmente constituída, sendo admitida a representação por procuração, desde que formalmente e previamente justificada, por atleta devidamente associado e em dia com suas obrigações confederativas, não podendo representar mais de uma federação.

**§ 2º** - Na forma do Art. 14, alínea h), do Estatuto, o Associado Praticante tem direito a participação na Assembleia de Geral, contudo este associado não se equipara a um eleitor, não tendo direito a voto.

## **Seção III – Dos candidatos**



**Art. 57** - Podem ser candidatos todos os Associados Praticantes que atendam as prerrogativas de elegibilidade estabelecidas pelo Art. 36 do Estatuto e seus respectivos parágrafos.

**Art. 58** - É vedada à candidatura de parente do presidente da CBVL, tais como o cônjuge, o companheiro ou o parente em linha reta ou colateral, por consanguinidade ou afinidade, até o segundo grau.

#### **Seção IV – Do registro de chapas**

**Art. 59** - Os candidatos devem compor chapas e registrá-las junto à Comissão Eleitoral, até 15 dias antes das eleições, obedecendo ao que se segue:

**I** – As chapas imprescindivelmente deverão registrar os cargos eletivos exigidos pelo estatuto, sendo os cargos de presidente e vice-presidente.

**II** – Os componentes das chapas deverão entregar à secretaria da CBVL, até o prazo final de registro, os seguintes documentos:

- a) Fotocópia de um documento de identificação que contenha foto e assinatura do candidato (RG, CNH, CTPS, Passaporte ou carteira de conselho profissional);
- b) Declaração de atendimento das condições de elegibilidade estabelecidos pelo estatuto;
- c) Certidão negativa de débitos federais, estaduais e a certidão negativa de antecedentes criminais de seu respectivo Estado;
- d) Propostas defendidas pelo candidato para a gestão bianual com metas e valores estimados.

#### **Seção V – Da votação**

**Art. 60** – A votação será iniciada em procedimento aberto pela Assembleia Geral, coordenada pela Comissão Eleitoral, convocada na forma deste Regimento, em primeira convocação, quando presente a maioria das Federações Eleitoras que a compõe.

**§ 1º** - Não havendo maioria em primeira convocação, a votação será realizada após a segunda e última chamada, meia hora após, com qualquer número de Federações Eleitoras presentes.

**§ 2º** - O voto será registrado em cédula disponibilizada pela Comissão Eleitoral, contendo as opções de chapas regularmente registradas, devendo o eleitor registrar seu voto livremente e depositar a cédula em uma urna, a fim de garantir a lisura e sigilo do procedimento.

**§ 3º** - Havendo apenas registro de chapa única, poderá o procedimento de votação ser realizado por aclamação.

#### **Seção VI - Da transição de diretorias**

**Art. 61** - Ao candidato eleito para o cargo de Presidente é facultado o direito de acesso às informações contábeis e patrimoniais, além de:

**I** - Quadro de associados e contribuintes;

**II** - Relação de contas a receber e a pagar;

**III** - Extratos bancários atualizados;

**IV** - Relação de bens;

**V** - Relação de processos e respectivas negativas judiciais.



**Parágrafo Único:** As informações solicitadas deverão ser atendidas em um prazo máximo de 10 dias.

## **Seção VII – Da Posse e do Exercício Diretivo**

**Art. 62** - Independente da realização de cerimônia de posse, a diretoria eleita terá seu mandato iniciado em 1º de janeiro do ano seguinte, momento que em fica habilitada ao pleno exercício das prerrogativas estatutárias e regimentais.

**Parágrafo único:** A sede administrativa da Confederação Brasileira de Voo Livre, independente do domicílio ou atuação dos diretores eleitos, impreterivelmente permanecerá no endereço disposto como sede pelo Estatuto da CBVL.

## **CAPÍTULO V DA GESTÃO FINANCEIRA E PATRIMONIAL**

### **Seção I – Da publicidade e da transparência da movimentação financeira**

**Art. 63** – As movimentações financeiras (Receitas e Despesas), bem como as informações de saldo em caixa e contas bancárias deverão ser disponibilizados através de relatório descritivo, para consulta on-line, com acesso permitido somente a presidentes das Federações Filiadas.

**Parágrafo Único** – Os dados mencionados no caput deverão ser publicados e atualizados a cada trimestre pela direção da CBVL.

### **Seção II – Da transparência financeira de eventos promovidos**

**Art. 64** – É dever da tesouraria produzir relatório financeiro (demonstrativo de resultados) e disponibilizá-los para consulta on-line, com acesso permitido somente a presidentes das Federações Filiadas, para todos eventos promovidos pela CBVL que impliquem num conjunto de receitas e despesas superiores a R\$8.000,00 (oito mil reais).

**Parágrafo único** – O prazo para apresentação será de 30 dias após o encerramento do evento.

### **Seção III – Dos empréstimos, fianças ou avais**

**Art. 65** – A tomada de empréstimos ou o oferecimento de fianças ou avais deverão ser submetidos à prévia apreciação da Assembleia Geral, a fim de evitar endividamentos ou compromissos financeiros excessivamente onerosos ou incompatíveis com a capacidade financeira da Confederação.

### **Seção IV – Do patrimônio social**

**Art. 66** – Os bens móveis e imóveis de propriedade da Confederação Brasileira de Voo Livre deverão ser registrados em um livro de inventário, contendo data de aquisição/entrada, descrição, valor de compra ou estimado.



**Art. 67** – A alienação, doação, locação ou o comodato de bens imóveis de propriedade da Confederação Brasileira de Voo Livre deverão ser previamente aprovados por Assembleia Geral.

**Art. 68** - A alienação, doação, empréstimo ou descarte de bens móveis deverão ser lançados no livro de inventário, a fim de disponibilizar relatório da movimentação patrimonial a compor prestação de contas trimestral do Art. 62 e prestação de contas anual estabelecida pelo Estatuto.

### **Seção V – Dos procedimentos para compras e contratações**

**Art. 69** – Nas compras de produtos ou nas contratações de serviços que apresentem valores iguais ou superiores a três mil reais (R\$3.000,00), deverá a tesouraria colher previamente e manter arquivado 3 (três) orçamentos comparativos a fim de identificar e contratar a proposta mais vantajosa.

**Art. 70** – Nas compras de produtos ou nas contratações de serviços que apresentem valores iguais ou superiores a oito mil reais (R\$8.000,00), deverá a tesouraria produzir relatório para justificação da contratação, contendo descrição pormenorizada do produto e/ou serviço, manifestação clara de sua necessidade, conveniência e disponibilidade de recursos, além de colher previamente e manter arquivado 3 (três) orçamentos comparativos a fim de identificar e contratar a proposta mais vantajosa.

**Art. 71** – Para realização de compras de produtos ou contratações de serviços que apresentem valores iguais ou superiores a quarenta mil reais (R\$40.000,00), será necessária a aprovação prévia da Assembleia Geral ou aprovação (maioria simples) prévia obtida em procedimento de consulta aos presidentes de federações, aptos ao voto, por meio eletrônico ou presencial.

**Parágrafo Único** – A fim de instruir deliberação da Assembleia Geral, deverá a tesouraria produzir relatório para justificação da contratação, contendo descrição pormenorizada do produto e/ou serviço, manifestação clara de sua necessidade, conveniência e disponibilidade de recursos, além de colher previamente e manter arquivado 3 (três) orçamentos comparativos a fim de identificar e contratar a proposta mais vantajosa.

**Art. 72** – Fica vedado o chamado “fracionamento das despesas” que vise ocultar o devido enquadramento da compra ou contratação, alcançando modalidade mais simplificada.

**Parágrafo Único** – Será considerado, para fins de enquadramento de contratos de serviços contínuos, o consumo total no exercício financeiro.

### **Seção VI - Da garantia de incentivos às equipes nacionais em competições**

**Art. 73** - Do valor total arrecadado com as inscrições em competições nacionais promovidas pela CBVL, ou, por ela delegada, vinte por cento (20%) serão auferidos pela CBVL a fim de garantir o fomento das ações competitivas e o apoio das equipes brasileiras em competições internacionais.



**§ 1º** - O saldo dos valores auferidos com cada modalidade formarão fundos distintos, e, sua aplicação será determinada por deliberação das Comissões Técnicas de Competição e Liga de Competidores de suas respectivas modalidades.

**§ 2º** - O uso de recursos provenientes de anuidades poderá ser suplementarmente aplicado na promoção, incentivos e apoio às equipes brasileiras, desde de que previamente submetida a aprovação da Assembleia Geral, quando da apresentação do Plano de Trabalho e Orçamento Anual, ou, extraordinariamente através de procedimento de consulta aos presidentes de federações, por meio eletrônico.

### **Seção VII – Do Plano de Trabalho e Orçamento Anual**

**Art. 74** – A diretoria da CBVL deverá elaborar e apresentar em Assembléia Geral ou através de procedimento de consulta aos presidentes de federações, por meio eletrônico, um Plano de Trabalho e Orçamentário ao exercício anual, devendo nele constar:

**I** - Descrição de atividades ou projetos e metas a serem atingidas;

**II** - Previsão de receitas e de despesas a serem realizadas na execução das atividades ou dos projetos abrangidos;

**III** - Plano de aplicação dos recursos a serem desembolsados;

**IV** - Forma de execução das atividades ou dos projetos e de cumprimento das metas a eles atreladas;

**V** - Definição dos prazos, parâmetros e indicadores a serem utilizados para a aferição do cumprimento das metas.

**Art. 75** - A Assembléia Geral ou o procedimento de consulta aos presidentes de federações, por meio eletrônico, deverá analisar o respectivo plano de trabalho, devendo manifestar aprovação sem ressalvas ou condicionar sua aprovação por meio de ajustes e/ou adequações.

**Art. 76** - Mediante autorização prévia da Assembleia Geral ou através de consulta aos presidentes de federações, por meio eletrônico ou presencial, o plano de trabalho poderá ser alterado ou revisto quanto a prazos, valores ou metas, necessariamente formalizado através de termo aditivo ao plano de trabalho original.

**Art. 77** - O plano de trabalho vincula os atos de gestão da diretoria da CBVL, e, o descumprimento injustificado dos objetivos e metas estabelecidos no plano de trabalho motivam a desaprovação de contas do gestor.

### **Seção VIII - Das contribuições e taxas associativas**

**Art. 78** - A fixação dos valores das contribuições, taxas associativas e anuidades são definidas em Assembleia Geral, e, estas últimas, anualmente terão como base para reajuste mínimo o IGPM (Índice Geral de Preços do Mercado), passíveis de arredondamentos.

**Art. 79** - A Diretoria da CBVL poderá solicitar à Assembleia Geral o estabelecimento de valores diferenciados para classes (níveis) de associados praticantes em suas contribuições, taxas associativas e anuidades.

**Art. 80** - Os Associados Beneméritos estão isentos do pagamento de anuidades.



## **CAPÍTULO VI DA GESTÃO DE RECURSOS HUMANOS**

**Art. 81** – A fim de oferecer clareza para as entidades associadas, quanto a necessidade da contratação e/ou da manutenção de colaboradores, a direção executiva da CBVL deverá disponibilizar em seus relatórios de prestação de contas trimestrais e anuais um relatório contendo o quadro de cargos, funções, carga horária e salários de seus colaboradores.

**Art. 82** – É vedada a contratação de ex-diretores ao quadro de colaboradores, bem como a contratação de parentes de diretores e ex-diretores, como o(a) cônjuge, o(a) companheiro(a) ou o parente em linha reta ou colateral, por consanguinidade ou afinidade, até o terceiro grau.

**Parágrafo Único** - A vedação estabelecida pelo caput terá validade de 4 anos.

## **CAPÍTULO VII DO SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA DESPORTIVO DO VOO LIVRE**

### **Seção I – Da Sede e jurisdição**

**Art. 83** - O Superior Tribunal de Justiça Desportiva do Voo Livre (STJD), órgão autônomo e independente, com natureza jurídica de ente despersonalizado, com sede junto a CBVL, com jurisdição em todo território nacional, sendo o órgão máximo da Justiça Desportiva da República Federativa do Brasil na sua modalidade.

### **Seção II – Da composição e funcionamento**

**Art. 84** – Este Regimento dispõe sobre a composição, competência e funcionamento do Superior Tribunal de Justiça Desportiva do Voo Livre, bem como, regula a instrução e o julgamento dos processos e recursos que lhes são atribuídos, submetendo-se à jurisdição do STJD, em todo o território nacional:

**I** – A entidade nacional de administração do Voo Livre;

**II** – As entidades estaduais (Federações) e locais (Clubes) de administração do Voo Livre;

**III** – As ligas nacionais ou regionais reconhecidas pela Confederação Brasileira de Voo Livre;

**IV** – Os atletas profissionais e amadores do Voo Livre;

**V** – Os juízes de provas, assistentes e demais membros de equipe de arbitragem;

**VI** – As pessoas naturais que exerçam quaisquer empregos, cargos ou funções, diretivos ou não, diretamente relacionados ao Voo Livre, em entidades mencionadas neste parágrafo, entre outros: dirigentes, administradores e demais membros de comissão técnica;

**VII** – Todas as demais entidades compreendidas pelo Sistema Confederativo do Voo Livre que não tenham sido mencionadas nos incisos anteriores, bem como as pessoas naturais e jurídicas que lhes forem direta ou indiretamente vinculadas, filiadas, controladas ou coligadas, inclusive auditores e Tribunais de Justiça Desportiva das Federações da modalidade.

### **Seção III – Da estrutura do STJD**

**Art. 85** – Integram a estrutura do Superior Tribunal de Justiça Desportiva do Voo Livre:

- I** - O Tribunal Pleno, que atua como instância final no processo;
- II** - As Comissões Disciplinares, que atuam como instância inicial no processo;
- III** - As Diretorias Técnicas e suas comissões, que atuam como órgãos acusadores no processo;
- IV** - A Comissão de Investigação e Prevenção de Acidentes (CIPA), que também atua como órgão acusador no processo.

**Art. 86** - O Tribunal Pleno do Superior Tribunal de Justiça Desportiva do Voo Livre compõe-se nove membros, sendo cinco titulares e quatro suplentes, denominados auditores, assim indicados:

- I** – Dois titulares, com notório saber jurídico, indicados pela Confederação Brasileira de Voo Livre;
- II** – Dois titulares, com notório saber jurídico, indicados pelas Federações Estaduais;
- III** – Um titular, com notório saber jurídico, indicado pela Liga de Competidores;
- IV** – Dois suplentes indicados pela Confederação Brasileira de Voo Livre;
- V** – Dois suplentes indicados pelas Confederações Estaduais.

**Art. 87** - Para ser nomeado auditor do Superior Tribunal de Justiça Desportiva são necessárias as seguintes condições:

- I** – Ser brasileiro;
- II** – Ter reputação ilibada e não ter sido punido pela Justiça Desportiva nos últimos doze meses anteriores à nomeação;
- III** – Ser maior de 21 (vinte um) anos;
- IV** – Ser advogado ou pessoa com notório saber jurídico;
- V** – Estar no gozo dos direitos civis e políticos;
- VI** – Integrar ou ter integrado o quadro de associado desportista da Confederação Brasileira de Voo Livre.

**Art. 88** - Os Auditores do Tribunal Pleno do STJD serão nomeados para um mandato de 4 (quatro) anos.

**§ 1º** - Findo o mandato do auditor, será permitida apenas uma recondução de igual período, independente da entidade que tenha feito a indicação.

**§ 2º** - A vacância do cargo de auditor se dará de acordo com a legislação vigente, Código Brasileiro de Justiça Desportiva – CBJD.

**Art. 89** - Para apreciação de matérias relativas condutas éticas, infrações ou a competições interestaduais ou nacionais, funcionarão perante o STJD, como primeiro grau de jurisdição, tantas Comissões Disciplinares Nacionais quantas se fizerem necessárias, compostas, cada uma, por três auditores, de reconhecido saber jurídico e reputação ilibada, que não pertençam ao Tribunal Pleno do STJD.

**§ 1º** - Os auditores das Comissões Disciplinares serão indicados pela maioria dos membros do Tribunal Pleno do STJD, a partir de sugestões de nomes apresentadas por qualquer auditor do Tribunal Pleno do STJD.

**§ 2º** - As Comissões Disciplinares serão compostas por um presidente, um relator e um revisor, devendo o presidente apenas proclamar seu voto em caso de necessidade de desempate, e, substituir o relator ou o revisor em caso de impedimento ou suspeição.



**Art. 90** - O Tribunal Pleno do Superior Tribunal de Justiça Desportiva do Voo Livre e as suas respectivas Comissões Disciplinares exercerão suas atividades e organização pela observância das disposições trazidas pela Lei nº 9.615 de 1998, e do Código Brasileiro de Justiça Desportiva (CBJD).

**Art. 91** - Sempre que possível, os autos dos processos serão digitalizados e enviados aos auditores, que poderão proferir decisões e encaminhá-las por meio digital à Secretaria para autuação.

**Parágrafo único** - Todo procedimento, julgamento ou decisão do Tribunal Pleno ou das Comissões Disciplinares do Superior Tribunal de Justiça Desportiva do Voo Livre deverá observar o devido Processo Administrativo Ético-Disciplinar (PAED), disposto no Capítulo III deste Regimento Interno.

#### **Seção IV – Da Presidência e Vice-Presidência**

**Art. 92** - A eleição para a Presidência e Vice-Presidência do STJD será realizada por voto secreto dos auditores do Tribunal Pleno, em turno único, em sessão especialmente convocada para este fim, por candidaturas de integrantes do Tribunal Pleno.

#### **Seção V – Dos relatores**

**Art. 93** - Compete ao relator:

**I** - Ordenar e dirigir o processo;

**II** - Submeter ao órgão julgador, quaisquer questões de ordem preliminares e prejudiciais do mérito;

**III** - Lavrar o acórdão com a respectiva ementa, se vencedor o seu voto nas decisões;

**IV** - Apreciar e decidir a respeito da proposta de transação disciplinar;

**V** - Conceder o efeito suspensivo ao recurso interposto.

**Art. 94** - O relatório dos autos será feito oralmente ou por escrito, a critério do relator.

**Art. 95** - Nas Comissões Disciplinares o relator dos processos será sorteado mediante rodízio controlado pelo presidente STJD.

**Art. 96** - O relator dos processos no âmbito do órgão pleno do STJD será definido previamente, por meio de sorteio, na forma da lei e deste regimento.

### **CAPÍTULO VIII – DOS CARGOS E COMPETÊNCIAS DIRETIVAS DA CBVL**

#### **Seção I – Dos cargos**

**Art. 97** – São cargos diretivos e de assessoria da Confederação Brasileira de Voo Livre:

**I** – Presidente;

**II** – Vice-Presidente;

**III** – Diretor Financeiro (1º Tesoureiro);

**IV** – Vice-Diretor Financeiro (2º Tesoureiro);

**V** – Diretor Secretário (1º Secretário);

**VI** – Diretor de Comunicação;



- VII** – Diretor técnico de parapente;
- VIII** – Diretor técnico de asa delta;
- IX** – Diretor de competições de parapente;
- X** – Diretor de competições de asa Delta;
- XI** – Diretor Social;
- XII** - Diretor Técnico Regional (DTR).

**§ 1º** – São eletivos apenas os cargos referidos nos incisos I e II do caput, os demais cargos são de livre nomeação e desligamento do Presidente.

**§ 2º** – É vedada a remuneração de cargos diretivos da CBVL, de qualquer forma ou título, em razão de suas competências, funções ou atividades atribuídas pelo Estatuto.

## **Seção II – Das competências**

**Art. 98** – Compete ao Presidente exercer a função diretiva máxima da Confederação Brasileira de Voo Livre, observando as atribuições conferidas pelo Art. 38 do Estatuto da CBVL;

**Art. 99** – Compete ao Vice-Presidente substituir o Presidente em seu impedimento ou ausência definitiva ou temporária, observando as atribuições conferidas pelo Art. 39 do Estatuto da CBVL;

**Art. 100** – Compete ao Diretor Financeiro (1º tesoureiro) exercer a função gestão e coordenação da tesouraria, observando as atribuições conferidas pelo Art. 41 do Estatuto da CBVL;

**Art. 101** – O Vice-Diretor Financeiro (2º tesoureiro) substituirá o Diretor Financeiro (1º tesoureiro) em seus impedimentos temporários e auxiliará o Presidente no desempenho de suas atribuições, devendo organizar e promover a publicidade das prestações de contas estabelecidas por este Regimento Interno, através de sistema informatizado on-line, com acesso restrito aos presidentes das federações estaduais filiadas.

**Art. 102** – Compete ao Diretor Secretário (1º secretário) dirigir a Secretaria nos serviços gerais e administrar a sede e bens materiais da CBVL, observando as atribuições conferidas pelo Art. 40 do Estatuto da CBVL;

**Art. 103** – Compete ao Diretor de Comunicação elaborar planos estratégicos nas áreas de marketing e comunicação para a CBVL, promover ações publicitárias, divulgado o esporte e a entidade.

**Art. 104** – Compete ao Diretor técnico de Parapente e Asa Delta, respectivamente a sua modalidade:

- I** – Sugerir ajustes e adequações à Norma Regulamentar da CBVL;
- II** – Promover ações para o desenvolvimento da segurança para a prática do esporte;
- III** – Estimular e promover eventos para qualificação técnica de pilotos e instrutores;
- IV** – Sugerir e aprovar a nomeação de Diretores Técnicos Regionais (DTR's) juntos as Federações, conforme norma regulamentar;
- V** – Receber denúncias ou recursos e dar o devido encaminhamento a Comissão Disciplinar;



**IV** – Suspender provisoriamente e preliminarmente pilotos envolvidos em flagrantes infrações ou irregularidades.

**Art. 105** – Compete aos Diretores de Competições de Parapente e Asa Delta, respectivamente a sua modalidade:

**I** - Coordenar a elaboração do calendário de eventos da modalidade;

**II** - Coordenar os processos de candidatura e escolha para sedes de eventos futuros;

**III** - Receber sugestões da Comissão Técnica e da Liga de Competidores para ajustes e adequações em regulamentos, editais e manuais de eventos;

**IV** – Encaminhar as sugestões recebidas, referidas no inciso III, ao Presidente e ao Diretor Técnico da modalidade;

**V** – Revisar, antes das publicações, os regulamentos, editais e manuais de eventos;

**VI** – Sugerir cronograma de preparação de eventos para seus organizadores e monitorar sua execução, a fim de garantir o efetivo cumprimento das exigências de manuais e regulamentos;

**VII** – Solicitar e fiscalizar a aplicação sanções ou penalidades organizadores de eventos que não atenderem ao cronograma ou as exigências de editais, manuais e regulamentos da competição.

**Art. 106** – Compete ao Diretor Social promover as atividades sociais da CBVL, programar e realizar os eventos de natureza social, adotando as medidas necessárias à sua execução, conforme estabelecido pelo Art. 42 do Estatuto.

**Art. 107** - O Diretor Técnico Regional (DTR) tem o compromisso de zelar pela manutenção das políticas de segurança e de Gestão da CBVL, garantindo a aplicação da Norma Regulamentar e do Código de Conduta e Ética junto às Federações e Clubes ao qual é afiliado, atuando como representante da CBVL na região administrada pela federação.

## **CAPÍTULO IX – DAS COMISSÕES TÉCNICAS**

**Art. 108** – As comissões atuam como órgãos de cooperação da Diretoria, constituídas na forma do artigo 43 do Estatuto da CBVL, cada uma composta de 5 (cinco) membros nomeados pelo Presidente da CBVL, dentre pilotos de cada modalidade. Dentre suas atribuições estão:

**I** – Dar apoio administrativo aos Diretores Técnicos e aos Diretores de Competições de suas respectivas modalidades;

**II** – Servir como órgão consultivo dos Diretores Técnicos e Diretores de Competições frente a deliberações administrativas;

**III** - Propor melhorias na gestão de eventos e competições promovidas pela CBVL;

**IV** - Acompanhar e fiscalizar o cronograma de atividades de organização de eventos da CBVL, tais como Etapas Regionais, Nacionais ou Internacionais de Competições, a fim de garantir o integral cumprimento de requisitos exigidos por editais, regulamentos ou manuais de competições;

**V** – Sugerir sanções ou penalidades a organizadores de eventos que não atenderem ao cronograma ou as exigências de editais, manuais e regulamentos da competição.

## **CAPÍTULO X - DA POSTURA COM A SEGURANÇA DO ESPAÇO AÉREO**



**Art. 109** - É responsabilidade de cada piloto praticante de voo livre, em ambas modalidades, buscar informações quanto ao espaço aéreo brasileiro e respeitar suas restrições, limitações e permissões, utilizando sistema disponibilizado pela autoridade aeronáutica, como o AISWEB ou outro sistema com mesma funcionalidade.

**Art. 110** - A Confederação Brasileira de Voo Livre deverá promover ações de conscientização e gestão de seus confederados para minimizar riscos de incidentes com outras aeronaves e evitar registros e sanções por parte de autoridades aeronáuticas, sinalizando às autoridades o compromisso com a segurança aérea, visando a ampliação e regularização do espaço aéreo para a prática do voo livre no Brasil.

**Art. 111** - A CBVL, as federações estaduais e seus respectivos clubes confederados devem promover de forma continuada a ampla divulgação das limitações do espaço aéreo de suas regiões e sítios, bem como elaborar processos internos para coibir invasões.

**Art. 112** - A CBVL nomeará integrantes a Comissão de Investigação e Prevenção de Acidentes (CIPA) que irá estudar, planejar, normatizar, orientar, coordenar e supervisionar as atividades de voo livre para auxiliar na prevenção de acidentes, a fim de evitar ocorrências negativas que prejudiquem ou maculem a imagem do voo livre.

**Art. 113** - Relatos ou registros de voos que incorreram na invasão de espaço aéreo de alto risco poderão ser apurados pela Comissão de Investigação e Prevenção de Acidentes (CIPA), e, os pilotos envolvidos estarão sujeitos às penalidades administrativas impostas por este Regimento Interno ou a outras Instruções Normativas da CBVL.

**Art. 114** - São penalidades aplicáveis a pilotos envolvidos na invasão de espaços aéreos restritos:

**I** - A advertência;

**II** - A suspensão de direitos confederativos e habilitação;

**III** - A cassação de direitos confederativos e habilitação.

**Art. 115** - É passível de advertência o piloto denunciado pela CIPA que tenha realizado voo e nele incorrido na invasão não intencional e superficial de "bordas" de espaços aéreos restritos, reconhecidos pela CIPA como de "alto risco".

**Art. 116** - É passível de suspensão de direitos e habilitação, pelo prazo de até 180 dias, o piloto denunciado pela CIPA que tenha realizado voo e nele incorrido na invasão intencional de espaços aéreos restritos, aeroportos ou áreas de paraquedismo, reconhecidos pela CIPA como de "alto risco".

**Art. 117** - É passível de suspensão de direitos e habilitação, pelo prazo de 180 a 360 dias, o piloto reincidente denunciado pela CIPA, em infração do Art. 115, devendo a CIPA encaminhar relatório à autoridade aeronáutica com a identificação do infrator e informações da infração reincidente, para tomada de providências legais cabíveis.

**Art. 118** - É passível de cassação de direitos confederativos e habilitação o piloto denunciado pela CIPA que tenha envolvimento em grave incidente decorrente da invasão de espaços aéreos restritos, reconhecidos pela CIPA como de "alto risco".



**Art. 119** - As denúncias apuradas pela CIPA devem ser submetidas ao devido Processo Administrativo Ético-Disciplinar – PAED, regulado por este Regimento Interno.

## **CAPÍTULO XI - DA ESCOLHA DE SEDES PARA COMPETIÇÕES FUTURAS**

**Art. 120** - A fim de instruir o processo de escolha de sedes, para competições nacionais ou internacionais, a CBVL deverá publicar edital para abertura e recebimento de propostas.

**§ 1º** - O edital referido no caput deverá, previamente a sua publicação, ser submetido a revisão e aprovação pelos Diretores de Competições, Diretores Técnicos e Comissões Técnicas das respectivas modalidades.

**§ 2º** - O Edital deve ainda conter um “check list” objetivo e taxativo com itens indispensáveis a serem abordados nas propostas de sedes, a fim de evitar projetos incompletos, lacunas ou falta de clareza.

**Art. 121** - As propostas recebidas serão submetidas a um processo eleitoral de escolha a ser realizado pelo voto individual de competidores rankeados.

**Parágrafo Único** - As Comissões de Competição de cada modalidade, em consonância com as Ligas de Competidores, definirão os critérios para habilitação ao voto de seus competidores rankeados.

**Art. 122** - São condições mínimas e indispensáveis para habilitação de um sítio de voo ao registro de proposta para sediar etapa de competição nacional ou internacional da modalidade parapente:

**I** - Ter área de decolagem (rampa) capaz de viabilizar no mínimo 4 decolagens simultâneas, em caso de competições de parapente;

**II** - Ter realizado no sítio de voo pelo menos uma competição válida pelo ranking estadual, regional ou nacional, com participação superior a 30 competidores;

**III** - Ter uma SBR que comporte o espaço aéreo para a realização de competições locais ou demonstre viabilidade para obtenção de NOTAM, através de solicitações anteriores já deferidas a evento aero desportivo.

**Parágrafo Único** - Visando incentivar a diversificação de locais sedes de eventos, apenas será admitido um cidade sede por Unidade da Federação (UF), e, quanto em estados diversos, estejam distantes mais de 500 quilômetros uma da outra, salvo ausência de outras sedes interessadas.

## **CAPÍTULO XII – DAS LIGAS DE COMPETIDORES**

**Art. 123** - As Ligas de Competidores reconhecidas pela CBVL terão organização e funcionamento autônomo com finalidades definidas em seus instrumentos normativos e/ou estatutos.

**Art. 124** - As Ligas de Competidores atuarão junto a CBVL como órgãos consultivos e poderão encaminhar sugestões aos Diretores de Competições para alterações e ajustes em:

**I** - Regulamentos competitivos dos Campeonatos Brasileiros de Asa Delta e Parapente;



- II** - Calendários dos Campeonatos Brasileiros de Asa Delta e Parapente;
- III** - Editais das etapas do Campeonato Brasileiro de Asa Delta e Parapente;
- IV** - Regramentos com critérios para formação das Equipes Brasileiras;
- V** - Manuais para realização de etapas dos Campeonatos Brasileiros de Asa Delta e Parapente.

### **CAPÍTULO XIII – DA NORMA REGULAMENTAR**

**Art. 125** - A Norma Regulamentar elaborada e publicada pela CBVL é instrumento de normatização da prática desportiva do voo livre nas modalidades de Asa Delta e Parapente no Brasil.

**§ 1º** - As alterações da Norma Regulamentar apenas entram em vigor após aprovação de seu texto por Assembleia Geral convocada para este fim.

**§ 2º** - A Norma Regulamentar se aplica a todos os alunos, praticantes, instrutores, escolas, sítios de voo, clubes, federações, ligas de competidores, associações, empresas promotoras de eventos ou qualquer pessoa física ou jurídica direta ou indiretamente envolvida com a prática do Parapente e Asa Delta no âmbito da CBVL.

**§ 3º** - A Norma Regulamentar necessariamente deverá fixar níveis de habilitação e homologações, requisitos para obtenção do nível e homologação e as respectivas prerrogativas do nível e da homologação.

**§ 4º** - As alterações dos níveis I, II e III, deverão ser concedidas com aval de Instrutor homologado CBVL e dos níveis IV e V serão analisadas e aprovadas por decisão colegiada.

**§ 5º** - O colegiado, citado no parágrafo anterior, será formado pelo Presidente da CBVL, Diretor Técnico de cada modalidade e seus respectivos Conselhos Técnicos, que se reunirá, preferencialmente, a cada 3 meses para analisar pedidos de homologação, podendo também ser convocado a qualquer tempo pelo presidente, para análise especial das homologações, utilizando plataformas online, tais como: Skype, WhatsApp ou outros.

### **CAPÍTULO XIV – DISPOSIÇÕES FINAIS**

**Art. 126** – Os casos omissos e as lacunas deste Regimento Interno serão resolvidos de acordo com o Estatuto da Confederação Brasileira de Voo Livre, a legislação desportiva vigente e persistindo dúvidas, remeter-se-á à análise dos princípios gerais de direito e legislação esparsa, devendo a interpretação das normas deste Regimento Interno, ser regida pelas regras gerais de hermenêutica, será feita visando à defesa da disciplina e da moralidade do desporto.

**Art. 127** - A aplicação e interpretação das normas deste Regimento Interno devem visar à celeridade processual, à defesa da disciplina, à moralidade do desporto e ao respeito à norma jurídica.

**Art. 128** - O presente RI poderá ser revisado e alterado em Assembleia Geral convocada para este fim, mediante solicitação de qualquer Associado Filiado, desde que observado as disposições do Estatuto da CBVL.



**Art. 129** – O presente Regimento Interno, aprovado em Assembléia Geral Ordinária da Confederação Brasileira de Voo Livre (CBVL), entra em vigor a partir desta data, revogando-se as disposições em contrário.

Rio de Janeiro/RJ, 16 de dezembro de 2017.

---

Francisco Santos  
Presidente

---

Enderson Mesquita  
Secretário da Assembléia Geral Ordinária



## **RESOLUÇÃO Nº 001/2019**

**O PRESIDENTE DA CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE VOO LIVRE – CBVL**, no uso de suas atribuições estatutárias e regimentais, conforme disposto no artigo 38 do Estatuto da Confederação, passa a fazer a seguinte análise e resolução:

**CONSIDERANDO** que as competições oficiais CBVL (Brasileiro de Parapente e Brasileiro de Asa Delta) recebem registro e chancela FAI para integrar calendário e ranking internacional das modalidades e as disposições trazidas pela ATA de A.G.O., realizada em 05/12/2018, disponível no link <https://www.abvl.net/downloads/Ata-AGO-2018-12-05.pdf>;

**CONSIDERANDO** que os competidores destes eventos devem manter seu cadastro atualizado e suas habilitações CBVL e FAI em dia;

**CONSIDERANDO** que as Habilitações FAI são digitalmente emitidas no Brasil pela CAB (Confederação de Aerodesporto Brasileiro) a qual a CBVL é filiada e emite aprovação aos requerimentos de pilotos do Voo Livre;

**CONSIDERANDO** que o custo desta habilitação foi significativamente reduzido pela dedicação e esforço da gestão 2016/2018 da CBVL, baixando de R\$270,00 (+ taxas) em 2017, para R\$90,00 (+ taxas) em 2019;

**CONSIDERANDO** que o custo de contribuição em Taxa FAI, referente a chancela anual da Federação Aeronáutica Internacional, já é dividida entre todos os pilotos filiados a CBVL;

**CONSIDERANDO** que a licença FAI é solicitada apenas para pilotos competidores e também a pilotos que vão voar fora do país;

**CONSIDERANDO** que o requerimento da Carteira FAI é realizado diretamente pelo piloto ao site da CAB, através do link: <https://licenca.cab.org.br/#!/login>, e, a cobrança do valor deverá ser gerido pelo site da CBVL;



**CONSIDERANDO** que a cobrança do valor da Carteira FAI, adicionada ao valor da inscrição do evento, não constou no Edital de Processo Seletivo realizado em 2018.

**RESOLVE:**

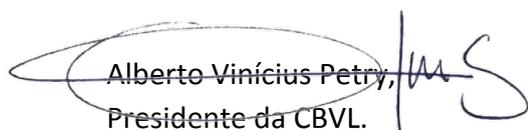
1º - Promover a inclusão da exigência da Carteira FAI 2019 nos regulamentos dos Campeonatos Brasileiros de Parapente 2019 e Asa Delta 2019, para validação de inscrições e ranking, nas etapas realizadas em 2019;

2º - Possibilitar o pagamento da Carteira FAI, através do site da CBVL, com a opção de pagamento à vista ou parcelado pelo sistema PagSeguro, utilizando Cartão de Crédito;

3º - Solicitar ao responsável pela programação do sistema informatizado online CBVL, no prazo de 10 dias a contar desta Resolução, que promova a inclusão de um "link" ou procedimento que viabilize ao piloto confederado, em dia, o pagamento da Carteira FAI.

4º - Esta Resolução entrará em vigor na data de 14 de janeiro de 2019.

Rio de Janeiro, 14 de janeiro de 2019.

  
Alberto Vinícius Petry,  
Presidente da CBVL.