

CIRCULAR DE INFORMAÇÃO AERONÁUTICA ★ PORTUGAL

TELEFONE 84881 51 / 2 / 3
ENDEREÇOS TELEGRÁFICOS:
AFTN - LPPTYAYI
TELEX 12120 AERCIV P

DIRECÇÃO-GERAL DA AVIAÇÃO CIVIL
INFORMAÇÃO AERONÁUTICA
AEROPORTO DA PORTELA
1700 LISBOA

07/91
16 de ABRIL

REGULAMENTO TÉCNICO DESPORTIVO DE VOO LIVRE

EM PARAPENTE

Com a aprovação do presente regulamento visa-se uniformizar a actividade desportiva do voo livre em parapente, requisitos técnicos, emissão de licenças de pilotos e respectivas qualificações, normas operacionais, por forma a garantir e salvaguardar os necessários padrões de qualidade e segurança, tendo sempre em atenção o carácter eminentemente lúdico desta actividade aeronáutica, sob jurisdição da COMISSÃO NACIONAL DE VOO EM PARAPENTE (C.N.V.P.) e homologação da Direcção-Geral da Aviação Civil (DGAC).

REGULAMENTO TÉCNICO DESPORTIVO DE VOO LIVRE
EM PARAPENTE

I. INTRODUÇÃO

A Comissão Nacional de Voo em Parapente (C.N.V.P.) é o órgão que, em termos federativos e no seio da Federação Portuguesa de Aeronáutica (F.P.A.), representa o voo livre em parapente como modalidade desportiva e os seus praticantes, na defesa dos seus interesses, sob homologação da Direcção-Geral da Aviação Civil.

A C.N.V.P. tem como objectivos:

- 1 - Garantir os devidos padrões de organização e, principalmente, de segurança, através de medidas que diminuam, ao mínimo, os riscos inerentes à prática desta modalidade.
- 2 - Conscencionalizar todos os intervenientes (clubes, escolas, instructores, pilotos, etc.) para as questões em causa, combatendo a negligência, a inconsciência, a ignorância, a indisciplina e a displicência.
- 3 - Organizar e sistematizar a prática da modalidade nos seus múltiplos aspectos, de modo a assegurar o seu bom funcionamento prático e exequibilidade.
- 4 - Fiscalizar, sempre que necessário, o cumprimento de normas e directrizes que se encontrem dentro do âmbito da sua competência.
- 5 - Promover o Voo Livre em Parapente (V.L.P.) através do fomento de acontecimentos desportivos e de acções pontuais diversas, que de alguma forma dinamizem a modalidade e a divulguem junto do público em geral.
- 6 - Veicular uma boa imagem geral, não só através de acções promocionais, como também através de uma correcta actuação, por parte de todos os seus intervenientes.
- 7 - Estabelecer o elo de ligação entre os órgãos tutelares e de soberania, no que respeita a todos os assuntos relativos a esta modalidade.

Para que todos estes importantes objectivos sejam atingidos em pleno, será necessário pela parte de todos (clubes, escolas, instructores, pilotos, etc.) que haja:

- Um respeito total por todas as normas e determinações estabelecidas e uma colaboração constante na sua aplicação;
- Uma atitude construtiva e consciente face aos factores envolventes;
- Um espírito colectivo no empenhamento e defesa de todos os objectivos comuns e, ainda, uma procura constante, visando o aperfeiçoamento dos conhecimentos teóricos e da experiência prática.

É importante salientar que o V.L.P. se pratica no seio de um elemento natural - o ar -, com o qual poderemos jogar, se aceitarmos conhecê-lo, aprendendo o seu comportamento. A ausência de reflexão, a ignorância e a inconsciência poderão aumentar, significativamente, os riscos da prática de qualquer modalidade aeronáutica, nomeadamente de V.L.P..

Saliente-se ainda que a conotação de "livre", que define a actividade, não significa em absoluto que se possa voar estando livre de aceitar ou conhecer as regras elementares de segurança. O espaço aéreo não se encontra unicamente reservado aos pilotos de parapente; ninguém é "livre" de comprometer o futuro desta actividade, correndo riscos inúteis.

Por tudo isto, a F.P.A., através da sua C.N.V.P., estabelece as presentes normas, para que o V.L.P. se desenvolva harmoniosamente e se estruture de uma forma ordenada e metódica.

Para tal, é necessário estabelecer quadros regulamentares, que não serão obrigatoriamente repressores, se os pilotos agirem com consciência e responsabilidade, pois são constituídos, essencialmente, por recomendações do bom senso comum.

Caso contrário, o único meio de solucionar os problemas de segurança e organização será limitar, exageradamente, as possibilidades de utilização do parapente.

O V.L.P. está, assim, nas mãos dos que o praticam.

1.1. Definição de Voo Livre em Parapente (V.L.P.)

Entende-se por aquele que se realiza com um parapente, sem recorrer a qualquer tipo de propulsão.

1.2. Definição de Parapente

- Planador capaz de efectuar descolagens e aterragens apenas recorrendo à energia e uso das pernas do piloto.
- Não possuindo estrutura primária rígida, deverá ser dobrável e apto a ser transportado por uma só pessoa.
- Não necessitar mais do que a intervenção do piloto para iniciar e finalizar o voo.
- Não necessitar de zonas especialmente preparadas para efectuar descolagens e aterragens.

1.3. Órgãos que Regulam a Prática do V.L.P.

O organismo que, de acordo com as presentes normas, regula a prática do V.L.P. em Portugal, bem como a participação oficial de portugueses em território estrangeiro, é a C.N.V.P., sendo esta o órgão máximo do V.L.P. no seio da F.P.A., representante da Fédération Aéronautique Internationale (F.A.I.), em Portugal.

Assim, a C.N.V.P. é o representante da Direcção-Geral da Aviação Civil para esta actividade desportiva.

A C.N.V.P. será constituída por:

- Um presidente
- Quatro vogais

Para além do disposto na Secção IV dos Estatutos da F.P.A., as funções dos vogais serão as seguintes:

- Secretário - Responsável por secretariar toda a actividade da comissão.
- Tesoureiro - Responsável pela gestão contabilística de todas as verbas postas ao dispor da C.N.V.P..
- Instução - Responsável por todos os assuntos que se relacionem com a instrução e titulações, de acordo com o presente regulamento.
- Competição - Responsável por todos os assuntos relacionados com competições, de acordo com o presente regulamento.

1.4. Comissões Nacionais

Para além do disposto nos Estatutos e Regulamento da F.P.A., será competência da C.N.V.P. o seguinte:

- Estudar o calendário desportivo, tanto a nível nacional como internacional e elaborar o projecto anual correspondente.
- Elaborar, de acordo com Código Desportivo da F.A.I., Directivas da F.P.A. e Normas da Direcção Geral de Aviação Civil (D.G.A.C.), os regulamentos desportivos específicos da modalidade.
- Elaborar normativas para obtenção das titulações desportivas de instructor, monitores e pilotos, etc..
- Apresentar à Direcção da F.P.A. todos os assuntos que assim o exijam.
- Atribuir distinções estipuladas aos desportistas que as mereçam.
- Nomeação dos directores e organizadores dos campeonatos nacionais e internacionais disputados em Portugal.
Nos termos do Artº. 157º do Regulamento de Navegação Aérea deve ser solicitada a presença de um delegado da D.G.A.C..
- Nomeação do "chefe de equipa" de qualquer selecção nacional que se desloque ao estrangeiro, com o objectivo de participar em campeonatos internacionais.
- Nomear as sub-comissões que considere necessárias para o desempenho de tarefas no âmbito da comissão nacional.
- De acordo com os Regulamentos e Normas da F.P.A., e da D.G.A.C. dar directivas precisas no que se refere a:
 - Campos e zonas de prática
 - Regulamento de Centros e Escolas
 - Titulações desportivas
 - Preparação de especialistas
 - Regulamento de competições
 - Normas para participação em campeonatos nacionais
 - Normas e condições de selecção para a participação em campeonatos internacionais
 - Normas gerais de segurança
 - Material técnico desportivo
 - Recordes
 - Qualquer outro assunto de índole técnica

- Aplicar taxas diversas a clubes, associações, escolas, instrutores, pilotos, instruen- dos e outros sobre o cumprimento de directivas do presente regulamento técnico despor- tivo e outras que se venham a considerar oportunas.
- Aplicar sanções diversas, sempre que tal se justifique, face e não cumprimentos do re- gulamento técnico desportivo, desrespeito de quaisquer normativas em vigor, bem como de outros casos pontuais que se venham a verificar.
- Os vogais deverão facultar à comissão todas as informações necessárias para o cumpri- mento dos seus objectivos, desenvolvendo a sua acção nas áreas da sua competência.
- O presidente da C.N.V.P. poderá convocar reuniões extraordinárias sempre que conside- re necessário, contactando os vogais da forma que considere mais conveniente.
- O presidente da C.N.V.P. poderá convocar reuniões de carácter meramente informativo , sem que nas mesmas seja lavrada acta.
- O vogal secretário lavrará acta das reuniões e actuará como secretário da C.N.V.P. , estando encarregue de toda a documentação da mesma.
- A resolução de quaisquer questões omissas no presente regulamento técnico desportivo será da competência da C.N.V.P..
- A regulamentação que rege as actividades desportivas no âmbito do V.L.P. será basicamente:
 - Regulamento de instrução e titulações
 - Regulamento de competições

II. REGULAMENTO DE INSTRUÇÃO E TITULAÇÕES

1. INTRODUÇÃO

O desenvolvimento crescente da nossa modalidade e o aumento contínuo do número de prati- cantes exige a adopção de um conjunto de regulamentações no campo da formação, que evite possíveis distanciamentos entre o ensino e a realidade actual do V.L.P..

É objectivo da C.N.V.P. aumentar a segurança na prática do nosso desporto, através de uma política de sensibilização constante, no que respeita a novas técnicas.

- O aparecimento de parapentes mais seguros e perfeitos a nível aerodinâmico;
- A utilização de materiais e equipamentos cada vez mais apropriados;
- A adopção de novas pedagogias de ensino, viradas, não só para a formação teórico-práti- ca, como também para uma formação ética do piloto, bem como uma consciencialização no que respeita às questões de utilização do espaço aéreo.

No entanto, será responsabilidade de todos (clubes, escolas, instrutores e pilotos), incu- tir aos novos praticantes um forte sentido de responsabilidade, que tornará os seus vôos mais seguros.

2. DEFINIÇÕES PRÉVIAS

2.1. Escolas de V.L.P.

São os organismos que, cumprindo o presente regulamento, têm como função específica o ensino deste desporto.

Poderão ser criadas e tuteladas por Clubes ou qualquer outra entidade colectiva ou singular que preencha os requisitos enumerados no ponto 3. do presente regulamento.

2.2. Vogal de Instrução

Pessoa que no seio da C.N.V.P. é responsável por tudo o que respeite ao ensino da modalidade, titulações, controlo e inspecção das Escolas de V.L.P. em Portugal.

2.2.1. Requisitos

Ser instrutor.

2.2.2. Nomeação

Será nomeado através de votação da C.N.V.P., de entre os membros da mesma.

2.2.3. Funções

- a) Preparar as provas de capacitação e formação para os aspirantes ao Título de Instrutor, bem como as matérias que os integrarão. Estas deverão ser submetidas a aprovação à C.N.V.P..
- b) Inspeccionar, sempre que necessário, as Escolas de V.L.P. em Portugal.
- c) Terá a seu cargo as relações entre Escolas e a C.N.V.P..
- d) Poderá delegar as funções mencionadas nos parágrafos a) e b) a qualquer outro instrutor, quando tal seja necessário, sob aprovação da C.N.V.P..

2.2.4. Cessação

- a) Por renúncia expressa, apresentada à C.N.V.P..
- b) Por incapacidade ditada pela C.N.V.P..

2.3. Responsável pela Escola

A pessoa que, em cada Escola, Será responsável pelo controlo e funcionamento da mesma, bem como pelo estrito cumprimento do presente regulamento.

Esta função poderá ser desempenhada por um instrutor da Escola e poderá, igualmente, ser cumulativa para várias Escolas.

Será o responsável pelos contactos entre a Escola e o Vogal de Instrução, bem como pela apresentação da proposta de criação da mesma à C.N.V.P..

2.4. Instrutor

Será o encarregado directo da formação de novos pilotos, de acordo com o presente regulamento.

2.4.1. Requisitos

- a) Ter mais de 21 anos de idade.
- b) Possuir Qualificação II de Piloto válida há pelo menos três anos; possuir um mínimo de 200 horas de voo, devidamente averbadas na sua caderneta.
- c) Haver superado, com aproveitamento, todas as provas teóricas e práticas do Curso de Instrutores.

2.4.2. Nomeação

O pretendente a instrutor deverá ser proposto por um instrutor credenciado, apresentando o seu Currículum ao Vogal de Instrução, que decidirá, de acordo com os requisitos acima mencionados, sobre a sua participação no próximo curso de Instrutores, promovido pela C.N.V.P..

Sendo aceite e tendo obtido aprovação em todas as provas do curso, ser-lhe-á passada, pela C.N.V.P., a Licença de Instrutor, válida a nível nacional, que deverá ser renovada bianualmente.

2.4.3. Cessação

- a) Por renúncia expressa, apresentada à C.N.V.P., por intermédio do Vogal de Instrução.
- b) Por incapacidade ditada pela C.N.V.P..
- c) Quando não exercer a sua actividade durante um ano, sem frequentar cursos de aperfeiçoamento periódicos.
- d) Quando não forme, anualmente, um mínimo de 3 Pilotos de Qualificação I.

2.4.4. Funções

A missão do instrutor será ministrar cursos teórico-práticos, de acordo com a normativa vigente, com a finalidade de formar novos pilotos. Um instrutor não poderá ceder a sua licença para a formação de uma escola, sem tomar parte activa no ensino nessa mesma escola.

2.5. Monitor

Terá como função prestar assistência ao instrutor no ensino, sob a sua supervisão directa.

2.5.1. Requisitos

- a) Ser maior de idade.
- b) Possuir, no mínimo, a Qualificação II de Piloto.
- c) Superar com êxito as provas que cada instrutor considere oportunas.

2.5.2. Nomeação

Cumprindo os requisitos anteriores, o instrumento proporá, ao responsável da escola,

a sua aprovação como monitor e a passagem da respectiva credencial, unicamente válida no âmbito da escola em que foi nomeado.

2.5.3. Cessação

- a) Por renúncia expressa, comunicada ao instrutor e ao responsável da escola.
- b) Por incapacidade ditada pelo instrutor ou pelo responsável da escola.

2.6. Instruendo

Será a pessoa que, desejando aprender a voar, se inscreva numa Escola de V.L.P., reconhecida pela C.N.V.P., para frequentar um curso teórico-prático.

2.6.1. Requisitos

- a) Ter mais de 16 anos de idade.
No caso de ser menor de idade deverá apresentar uma autorização assinada pelo seu encarregado de educação.
- b) Subscrever um contrato com a escola para prestação e frequência do curso.
- c) Entregar comprovativo médico de que possui as aptidões necessárias para a prática desta modalidade.

2.6.2. Cessação

De acordo com o contrato firmado com a escola, no qual deverão constar todas as possíveis motivações, para que se possa verificar esta situação.

2.6.3. Direitos Gerais

Para além dos que o contrato do curso, firmado com a escola possa abordar, no mínimo, o instruendo terá os seguintes direitos:

- a) Licença desportiva de pilotagem, após finalizar o curso de formação teórico-prático, com aprovação nos respectivos exames.
- b) Poderá solicitar as credenciais do instrutor ou autorização de actividade da escola sempre que estes dados não constem claramente no contrato do curso.
- c) Ser-lhe-á dado a conhecer o direito de apresentar queixa, por escrito, à C.N.V.P. sempre que se verificarem falhas no cumprimento do contrato de curso.
Este direito deverá estar devidamente expresso no mesmo.

2.7. Zonas de Escola

Serão aquelas utilizadas pela escola para ministrar as aulas práticas de formação de pilotos.

2.7.1. Requisitos

- a) Pendente regular, sem grandes quebras bruscas no relevo, contínua desde a descolagem até à aterragem.
- b) A área em utilização deverá estar livre de quaisquer obstáculos, tais como árvores, taludes, construções, valas, cabos, etc..

- c) Estar devidamente limpa de pedras e outros objectos que possam estorvar a descolagem, o Vôo ou a aterragem.
- d) Será proibido o estacionamento de veículos dentro do perímetro útil às evoluções.
- e) Estar minimamente garantida uma rápida assistência de socorro, seja pela existência de uma unidade de assistência médica próxima, seja pela presença de um automóvel a no máximo três minutos de distância a pé.
- f) Contar com equipamento básico de primeiros socorros no local.

2.8 Zonas de Soltura

Serão aquelas que, pelas suas características de fácil acesso, ausência de obstáculos perigosos e aerologia estável, sejam utilizadas pelas escolas para que os seus alunos realizem, sem perigo, as manobras e evoluções necessárias à instrução prática e exame de Qualificação I. Deverão possuir mais de 80m de desnível.

É recomendável utilizar zonas já catalogadas como "zonas de soltura", devidamente conhecidas e frequentadas por pilotos experientes, como zona habitual de voo.

3. CONSTITUIÇÃO DE ESCOLAS

3.1. Autorização de Actividade

Os clubes ou quaisquer outras entidades colectivas ou singulares poderão solicitar à C.N.V.P. a abertura e autorização para início de actividade, de uma ou várias escolas de V.L.P..

3.2. Requisitos de Abertura

- a) Apresentação, em duplicado, do projecto e orgânica da futura escola, dirigido ao Vogal de Instrução assinado pelo responsável dessa escola e pelo instrutor que terá a seu cargo.
- b) Apresentar um dossier completo, em duplicado, com elementos detalhados sobre os meios técnicos e humanos com que conta, bem como sobre as zonas de escola e de soltura que pretende utilizar.
- c) Uma vez analisado e aprovado pelo Vogal de Instrução, este remeterá uma cópia à C.N.V.P., que dará o parecer final para a expedição da autorização de actividade e respectivo reconhecimento da escola, que fica assim devidamente registada.

3.3. Modificações nos Requisitos de Abertura

- a) Alterações ao projecto e orgânica.
- b) Mudança de instrutor ou monitor.
- c) Mudança na "zona de escola".
- d) Renovação ou alteração de meios técnicos (material).

Será remetida, por escrito, toda a modificação efectuada aos requisitos de abertura,

ao Vogal de Instrução, que a analisará e, eventualmente, a aprovará após o que informará os interessados, bem como a C.N.V.P..

Toda a informação escrita deverá ser assinada pelo responsável da escola e pelo instrutor da mesma.

3.4. Meios Mínimos

Cada escola deverá possuir como mínimo para entrar em actividade:

- a) Constituição legal.
- b) Um responsável.
- c) Um instrutor titulado de pleno direito.
- d) Zona de escola apropriada.
- e) Locais para armazenamento de material e para ministrar aulas teóricas em condições apropriadas. Estes locais poderão não ser pertença da escola, esta apenas deverá apresentar provas de que os utilizará para o efeito, com o devido consentimento dos proprietários.
- f) Contar com o equipamento de voo descrito no parágrafo seguinte.
- g) Material suficiente para realizar as aulas teóricas.
- h) Equipamento básico de primeiros socorros, suficiente para fazer frente a pequenos acidentes e prestar auxílio eficaz nas restantes situações.

3.5. Material de Voo

Cada escola deverá contar no mínimo com o seguinte material de voo, em perfeito estado e disponível para utilização.

- a) O mínimo de um parapente, cujo modelo tenha sido aprovado pelo Vogal de Instrução para utilização no curso.
- b) Por cada parapente que possua, deverá ter o seguinte equipamento:
 - 1 arnês da escola
 - 1 capacete apropriado
 - Material auxiliar
- c) 2 mangas de vento
- d) 1 arnês de voo sentado para a soltura dos alunos.
- e) Equipamento de comunicação com o aluno em voo, que permita manter o contacto auditivo contínuo com o instrutor, megafone ou emissor-receptor.

3.6. Material Caduco

Com o intuito de evitar que a deterioração do material prejudique a segurança dos alunos, o material deverá ser revisto frequentemente, na sua totalidade, pelo instrutor.

Por resolução do responsável da escola, mediante solicitação do instrutor, será mudado ou reparado o material necessário, de modo a que este se encontre sempre em óptimas condições de utilização.

Sendo o instrutor e o responsável da escola conjuntamente responsáveis directos, perante a C.N.V.P., por problemas que possam advir da utilização de material deteriorado.

Para além disto, as escolas e, conseqüentemente, todo o seu material serão inspeccionados bianualmente pelo Vogal de Instrução, que apresentará, oportunamente, um relatório detalhado à C.N.V.P. sobre este assunto.

4. DISSOLUÇÃO DE ESCOLAS

As escolas só poderão ser dissolvidas pela C.N.V.P..

A sua dissolução poderá basear-se em:

- a) Sempre que o responsável da escola o solicite, por escrito, à C.N.V.P..
- b) Em resultado de eventuais irregularidades cometidas pela escola.
Deverão ser apresentadas à C.N.V.P. pelo Vogal de Instrução, que, em face disso, poderá determinar retirar ou cancelar a sua autorização de actividade.

5. FUNCIONAMENTO DO CURSO

5.1. Objectivos

O objectivo do curso será conseguir, através de uma correcta formação teórico-prática, que o instruído se encontre apto a efectuar voos, em total segurança, executando conscientemente, em perfeita coordenação, todas as manobras solicitadas e necessárias à sua qualificação, após o que deverá prestar provas dos conhecimentos teóricos necessários à obtenção da Licença de Pilotagem.

Paralelamente, deverá ser inculcado ao instruído o sentido da responsabilidade em voo e o respeito pelas normas de segurança a seguir no exercício deste desporto.

5.2. Número de Instruídos

O número máximo de instruídos por instrutor, numa aula prática, não poderá ser superior a 15, sendo necessária a assistência de um monitor quando se verificar um número superior a 8 instruídos.

5.3. Duração

A duração do curso estará estipulada no contrato de curso firmado entre o instruído e a escola, não podendo, no entanto, ser inferior ao estipulado pela C.N.V.P., no programa de formação teórico-prático respectivo.

5.4. Fichas de Controlo

Estas fichas são obrigatórias, podendo o Vogal de Instrução solicitar a sua consulta sempre que necessário.

5.4.1. Fichas de Evolução do Aluno

Nestas fichas, o instrutor anotará a evolução do aluno durante todo o curso de formação respectivo, bem como registará a sua presença nas aulas teóricas e práticas.

5.4.2. Ficha de Controlo de Materiais

Fichas para parapentes e arnêses, utilizados nos cursos, onde deverá ser anotado todo o seu uso, bem como todos os possíveis acidentes ou rupturas.

5.5. Planeamento Geral do Curso

Os instrutores deverão respeitar o conteúdo e a progressão proposta no programa teórico-prático de Formação de Pilotos de V.L.P. para as Qualificações I e II.

5.6. Solturas (Final do Curso)

Será realizada, como conclusão da fase prática do Curso de Formação de Pilotos V.L.P., ficando o instrutor encarregue de proporcionar aos alunos que considere capacitados e que, portanto, tenham efectuado satisfatoriamente esta fase.

Aos alunos que não efectuem satisfatoriamente a fase prática do Curso, não será concedida "soltura", pelo que não serão propostos a exame teórico para a Licença de Pilotagem e respectiva Qualificação.

A avaliação, que deverá ser contínua, bem como o exame prático, será da responsabilidade do instrutor.

6. LICENÇAS DE PILOTAGEM E QUALIFICAÇÕES

Toda a pessoa física que para voar utilize um parapente de Voo Livre e cumpra as normativas vigentes bem como o presente regulamento será considerada piloto de V.L.P..

6.1. Licenças de Pilotagem

A licença de pilotagem emitida pela C.N.V.P. é o comprovativo de que o titular se encontra habilitado como piloto de V.L.P. de acordo com as normas em vigor.

Os pilotos de V.L.P., quando em actividade, deverão sempre fazer-se acompanhar da respectiva licença de pilotagem válida.

A licença de pilotagem terá uma validade de 24 meses, devendo ser solicitada, findo este prazo, pelo titular, a sua revalidação à Direcção da C.N.V.P..

6.1.1. Requisitos de Revalidação

- a) Apresentação da sua licença.
- b) Comprovativo médico actualizado de que possui as aptidões necessárias para a prática do V.L.P..
- c) Registo de um mínimo de 5 horas de voo nos últimos 12 meses na sua caderneta de voo.
- d) Findo o período de validade da licença de pilotagem, as horas de voo necessárias para a sua revalidação deverão ser efectuadas com a assistência e supervisão de um instrutor.

6.2. Qualificação de Pilotos

O nível técnico dos pilotos será determinado pela seguinte classificação:

- Qualificação I
- Qualificação II
- Qualificação III

6.2.1. Qualificação I

Será atribuída aos instruídos, pela C.N.V.P., que tenham concluído o curso de Formação de Pilotos de V.L.P. e obtido aproveitamento nos exames finais.

- PILOTO INICIADO

- . Habilitado a efectuar voos em locais devidamente reconhecidos e de aerologia estável;
- . Em locais de diferentes características só poderá voar mediante a assistência de um piloto de qualificação superior;
- . Não poderá, no entanto, afastar-se significativamente do local de voo, não estando habilitado a efectuar "voos de distância".

6.2.2. Qualificação II

Será atribuído pela C.N.V.P. aos pilotos de qualificação I que tenham obtido aproveitamento no exame teórico de qualificação II e que apresentem a seguinte experiência prática:

- . Mínimo de 1 ano como piloto de qualificação I.
- . 50 horas de voo averbadas na sua caderneta de voo.

- PILOTO AVANÇADO

- . Habilitado a efectuar voos em quaisquer locais, sobre variadas condições meteorológicas;
- . A participar em provas do Campeonato Nacional ou pontuáveis para o Ranking Nacional de pilotos de V.L.P.
- . A integrar selecções oficiais com vista à participação em campeonatos Nacionais ou Internacionais.
- . Está, portanto, habilitado a efectuar "voos de distância", na medida em que possui os conhecimentos necessários, no que respeita à regulamentação Aeronáutica.

6.2.3. Qualificação III

Será atribuída pela C.N.V.P. aos pilotos que possuam qualificação II há pelo menos 1 ano, 70 horas de voo averbadas na sua caderneta de voo e se classifiquem nos cinco primeiros lugares da classificação final de um campeonato Nacional.

- PILOTO EXPERIENTE

- . Qualificação de reconhecimento pelo elevado nível de experiência, conhecimento e competitividade alcançado pelo piloto.

6.3. Caderneta de Voo

- a) Livro de registo dos voos do seu titular mencionando:
- Data
 - Local
 - Duração
 - Modelo de Parapente utilizado em cada voo
 - Assinatura, comprovativa da veracidade dos dados mencionados, de outro piloto.
- b) Os pilotos de V.L.P. deverão quando em actividade fazer-se sempre acompanhar da respectiva caderneta de voo.
- c) Nos casos mencionados no ponto 6.1.1. alínea d), a assinatura comprovativa da veracidade dos dados mencionados deverá ser a do instrutor.

6.4. Seguro

Os pilotos de V.L.P. são obrigados a celebrar um contrato que garanta a responsabilidade por danos causados a terceiros no exercício prático deste desporto.

As escolas de V.L.P. terão de exigir ou facultar aos seus instruendos contratos de seguro que garantam a responsabilidade acima referida, na fase de instrução prática e pelo período de duração do curso.

6.5. Capacete

O uso de capacete de protecção é obrigatório.

6.6. Bi-lugares

- a) A pilotagem de parapentes bilugares só poderá ser efectuada por pilotos de qualificação II ou superior.
- b) O transporte de passageiros não pilotos só poderá ser efectuado após a realização de 10 voos, com um mínimo de 5 horas de duração total, transportando um outro piloto licenciado, de preferência já experiente em voo bilugar.
- c) O registo dos voos anteriormente referidos na caderneta de voo será assinado pelos dois pilotos.

6.7. Formulários

Todos os formulários, solicitações, fichas, licenças, qualificações, etc, mencionados no presente regulamento serão executados pela C.N.V.P. e distribuídos, aos órgãos de competência executiva sobre o assunto, mediante solicitação.

III REGULAMENTO DE COMPETIÇÕES

1. ADMINISTRAÇÃO

1.1. Competições

A "C.N.V.P." reconhece ou promove anualmente competições que constituem o CAMPEONATO NACIONAL e pontuam para o RANKING NACIONAL de pilotos. Estas deverão respeitar as normas estabelecidas neste regulamento.

1.2. Calendário

Competirá à "C.N.V.P." estabelecer em Calendário, datas e locais das competições de cada ano.

As competições poderão ser anuladas ou adiadas por quaisquer motivos, tendo lugar noutra data ou local, em acordo com a "C.N.V.P."

1.3. Campeonato Nacional

Será composto por um mínimo de uma competição anual e determinará o campeão nacional do ano.

1.4. Ranking

Para o Ranking Nacional de Pilotos, contará a soma dos resultados dos últimos sete(?) dias utilizáveis das últimas provas promovidas ou reconhecidas pela "C.N.V.P." no âmbito do Campeonato Nacional ou de outras competições pontuáveis para o Ranking Nacional de Pilotos.

Este Ranking terá carácter permanente e iniciar-se-á com a realização da 1ª. prova pontuável, destinando-se a estabelecer uma hierarquia nacional de pilotos, permanentemente.

1.5. Pilotos

Só poderão competir nas provas pontuáveis para o Ranking e Campeonato Nacional, os pilotos possuidores de licença de pilotagem válida com qualificação II ou III, bem como de licença desportiva F.A.I. actualizada.

1.6. Seleções

Para seleções e representações Nacionais ou Internacionais, os pilotos serão escolhidos pela ordem de classificação no RANKING NACIONAL, cabendo no entanto à C.N.V.P. a decisão final.

As seleções deverão ser estabelecidas com a antecedência mínima de:

- a) Prova fora da Europa: 30 dias do início da mesma
- b) Prova na Europa : 30 dias do início da mesma
- c) Provas em território Nacional : 20 dias do início da mesma

Quando todos os pilotos seleccionados não apresentarem disponibilidade ou interesse em integrar a respectiva selecção, será declarado pela C.N.V.P. a não existência de representação oficial para a competição em questão.

2. MATERIAL AUTORIZADO

Para utilização em competições ou eventos reconhecidos pela C.N.V.P. é autorizado o seguinte equipamento:

2.1. Parapente

De acordo com o ponto I. 1.2. do presente regulamento.

2.2. Instrumentos e Comunicações

Todos os instrumentos de voo e de navegação são autorizados, bem como todos os meios de comunicação.

2.3. Material de Segurança

O uso de óculos, capacete de protecção e pára-quadras de emergência, é obrigatório nas competições pontuáveis para o campeonato ou Ranking Nacional de Pilotos.

O uso de rádio é aconselhado dentro dos limites legais.

2.4. Sobresselentes

Cada piloto poderá utilizar aparelhos ou elementos de substituição, desde que devidamente autorizados pelo Director da prova.

2.5. Publicidade

A Publicidade é autorizada nos Parapentes e no equipamento do piloto, na condição de não possuir qualquer matéria insultuosa ou ofensiva.

3. PROVAS PONTUÁVEIS PARA O CAMPEONATO OU RANKING NACIONAL DE PILOTOS

3.1. Tipos

Todas as provas serão de distância.

3.1.1. Distância Aberta

O objectivo será aterrar o mais longe possível do ponto de descolagem.

3.1.2. Distância Sobre Um Eixo

O objectivo será percorrer a máxima distância possível sobre um eixo previamente estabelecido pelo Júri de prova. A medição de mesma será efectuada, traçando uma perpendicular ao eixo que passa pelo ponto de aterragem, e o valor será a distância entre o ponto de descolagem e o ponto de encontro da perpendicular com o eixo.

3.1.3. Distância/Velocidade com Objectivo Fixo

O objectivo será percorrer a distância pré-estabelecida no mínimo tempo possível.

3.2. Briefing

Competirá ao Júri da prova, estabelecer os pormenores referentes a cada dia de prova que serão comunicados, pelo controlador de rampa, em Briefing para pilotos, a realizar antes da abertura de qualquer Janela de Descolagem.

4. DESCOLAGENS

4.1. Tipo

Serão livres no interior de uma Janela de Tempo, para todos os concorrentes inscritos.

Todo o concorrente que não descole na Janela será desclassificado nesse dia de prova.

4.2. Ordem de Descolagem

Para descolar, o piloto terá de comunicar o seu número e receber o D.K. do controlador de Janela.

Uma vez em posição de descolagem terá três (3) minutos para o fazer, após o que deverá dar a vez ao próximo concorrente se este a requerer.

4.3. Número de Descolagens

Cada piloto poderá efectuar um número de descolagens por dia, a estabelecer para cada prova.

Apenas em caso de reconhecido acidente à descolagem, por culpa de terceiros, o piloto poderá efectuar nova descolagem.

4.4. Interrupção de Descolagens

O controlador de rampa poderá interromper as descolagens, sempre que as condições se apresentem perigosas.

Neste caso, o período de abertura da janela será prolongada por tempo igual ao da interrupção.

Em caso de se interromper definitivamente as descolagens, a prova do dia será válida se tiverem descolado todos os pilotos inscritos ou se a duração efectiva de abertura da janela tenha sido no mínimo de cinco (5) minutos por piloto.

5. CÁLCULO DE PONTOS

5.1. Provas de Distância Livre e Distância Sobre Um Eixo

5.1.1. Pontuação de Cada dia de Prova

Por cada dia de prova, a pontuação será dada pela seguinte fórmula:

- 1ª Classif. do dia = 25 + (2 x Km. percorridos)
- 2ª Classif. " " = 20 + (" " ")
- 3ª Classif. " " = 15 + (" " ")
- 4ª Classif. " " = 10 + (" " ")
- 5ª Classif. " " = 5 + (" " ")
- 6ª Classif. " " = (" " ")

Os arredondamentos serão feitos ao 0,5 Km.

A pontuação final da competição será conforme o ponto (5.1.3.) deste regulamento.

5.1.2. Validação

Para a competição ser validada, terá de ter pelo menos um (1) dia de provas validadas, independentemente do número de dias que conste a mesma.

O dia de prova será validado, desde que pelo menos um concorrente, iguale ou ultrapasse a distância mínima estabelecida pelo Júri da prova, antes desta ter início.

5.1.3. Pontuação Final da Competição

A pontuação final da competição será a soma dos pontos obtidos nos dias de prova validados.

Poderá a C.N.V.P. autorizar, para efeitos de classificação final, serem apenas utilizados os melhores resultados de cada piloto em número a estabelecer, desde que tal conste no regulamento da prova.

5.2. Provas de Distância/Velocidade com Objectivo Fixo

Regulamentação a estabelecer posteriormente pela C.N.V.P..

5.3. Empates

Sempre que dois (2) ou mais pilotos se encontrem em igualdade de pontuação e seja necessário recorrer a desempate o beneficiado será determinado pelo critério e ordem seguintes:

- 1º - O que tiver valor mais baixo na soma das posições obtidas nas competições pontuáveis para o RANKING.
- 2º - O que tiver feito no total mais Kms. nas mesmas provas.
- 3º - O que tiver obtido a melhor posição na Última prova do RANKING .
- 4º - O que tiver feito mais Kms. num dia de prova, numa competição pontuável.
- 5º - Sistema de bola branca/bola preta.

6. INFRAESTRUTURAS NECESSÁRIAS À REALIZAÇÃO DE UMA PROVA

6.1. Local de Descolagem

Terá de existir no mínimo, um local de descolagem que ofereça boas condições de segurança e que possua uma área restrita a pilotos bem definida, um quadro de informações e uma manga de vento.

6.2. Local de Aterragem

Terá de existir no mínimo um local de aterragem, suficientemente próximo da descolagem que permita a chegada e aterragem de qualquer piloto em condições de segurança.

6.3. Centro de Controlo

Terá de existir um centro de controle da prova, com a presença de um representante da organização, mapa da área, quadro de classificações, bem como telefone para recolhas e informações.

6.4. Organizador

Será a entidade, que mediante o reconhecimento da C.N.V.P., terá a seu cargo a preparação, execução e controle da competição.

6.5. Director da Prova

Será nomeado pela entidade organizadora e terá a seu cargo a coordenação técnica da prova, bem como a aplicação do regulamento. Esta função poderá ser cumulativa com a de organizador, não podendo ser no entanto desempenhada por um piloto concorrente.

6.6. Controlador de Rampa

Será nomeado pelo Director de prova e terá a seu cargo o controle do local de descolagem, não podendo ser um piloto concorrente.

6.7. Recuperação

Deverá haver um veículo capaz de fazer a recuperação dos pilotos concorrentes, com condutor.

Caso isto seja impossível, caberá ao Director de prova encontrar soluções alternativas.

6.8. Júri da Prova

Um Júri de três elementos será nomeado antes de cada competição, pela C.N.V.P..

Caberá ao Júri da prova, decidir sobre as características de cada dia de prova, bem como ponderar e ajulzar sobre protesto porventura apresentados, de acordo com o presente regulamento.

6.9. Primeiros Socorros

Será aconselhável a presença de equipamento de primeiros socorros no local de descolagem, enquanto a janela se encontrar aberta.

7. VALIDAÇÃO DO VOO

7.1. Relatório

O concorrente terá de entregar ao Director de prova o seu relatório de voo, no final de cada dia de prova. Esse relatório deverá incluir a descrição do local preciso da aterragem, hora exacta, assinatura, nome, morada e telefone de duas (2) testemunhas maiores de idade, da aterragem.

7.2. Recuperação

Após a aterragem, o piloto deverá reportar imediatamente a sua posição, para o centro de controle e esperar a recuperação, que só poderá ser feita por veículos oficiais.

O Director de prova, poderá no entanto autorizar pontualmente e se considerar necessário, outro tipo de recuperação.

8. PROTESTOS

8.1. Comprometimento

Pelo facto de estar inscrito em competições reconhecidas pela C.N.V.P., o piloto compromete-se a respeitar o presente regulamento, sem quaisquer restrições.

8.2. Sanções

Todo o concorrente que desrespeite o regulamento ou cuja atitude seja considerada incorrecta, poderá ser eliminado da classificação do dia ou da prova, sem prejuízo de outras sanções que lhe poderão ser impostas pela C.N.V.P..

8.3. Protestos

Qualquer protesto para ser aceite terá de ser entregue por escrito ao Director de prova, no prazo máximo de duas (2) horas a partir do momento de afixação dos resultados.

Em caso de ser considerado "sem fundamento" pelo Júri será aplicada ao piloto uma penalização de 10 pontos na classificação final da competição e na sua pontuação do Ranking.

8.4. Regras do Ar

O desrespeito das Regras do Ar, poderá levar à eliminação do piloto nessa prova ou eventualmente à aplicação de outras sanções a aplicar pela C.N.V.P., bem como pelo delegado da D.G.A.C. presente.

9. RESPONSABILIDADE

A C.N.V.P. e a entidade organizadora, bem como todos os seus elementos, não se responsabilizam por todos e quaisquer danos físicos, materiais e morais, causados por qualquer piloto, no decorrer de uma competição, a si próprio ou a terceiros.

Cada piloto é responsável pela manutenção de todo o seu equipamento e não poderá utilizá-lo se este não se encontrar em perfeitas condições.

10. OUTROS TIPOS DE COMPETIÇÃO

Qualquer competição organizada ou promovida em território Nacional, terá de ser autorizada pela C.N.V.P. e o seu regulamento e programa submetidos a apreciação e aprovação prévia da mesma.

11. CALENÁRIO NACIONAL

Será estabelecido no início de cada ano, pela C.N.V.P., mediante análise das propostas apresentadas.

ABREVIATURAS UTILIZADAS

F.P.A.	- Federação Portuguesa de Aeronáutica
D.G.A.C.	- Direcção-Geral de Aviação Civil
C.N.V.P.	- Comissão Nacional de Voo em Parapente
Ae.C.P.	- Aero Club de Portugal
V.L.P.	- Voo Livre em Parapente

ÍNDICE

	<u>Página</u>
I.	
<u>INTRODUÇÃO</u>	1
1.1. Definição de Voo Livre em Parapente (V.L.P.).....	2
1.2. Definição de Parapente	2
1.3. Órgãos que regulam a prática do V.L.P.	2
1.4. Comissões Nacionais	3
II.	
<u>REGULAMENTO DE INSTRUÇÃO E TITULAÇÕES</u>	
1. Introdução	4
2. Definições Prévias	5
2.1. Escolas de V.L.P.	5
2.2. Vogal de Instrução	5
2.2.1. Requisitos	5
2.2.2. Nomeação	5
2.2.3. Funções	5
2.2.4. Cessação	5
2.3. Responsável pela Escola	5
2.4. Instrutor	5
2.4.1. Requisitos	6
2.4.2. Nomeação	6
2.4.3. Cessação	6
2.4.4. Funções	6
2.5. Monitor	6
2.5.1. Requisitos	6
2.5.2. Nomeação	6
2.5.3. Cessação	7
2.6. Instruendo	7
2.6.1. Requisitos	7
2.6.2. Cessação	7
2.6.3. Direitos Gerais	7
2.7. Zonas de Escola	7
2.7.1. Requisitos	7
2.8. Zonas de Soltura	8

3.	Constituição de Escolas	8
3.1.	Autorização de Actividade	8
3.2.	Requisitos de Abertura	8
3.3.	Modificações nos requisitos de Abertura	8
3.4.	Meios Mínimos	9
3.5.	Material de Voo	9
3.6.	Material Caduco	9
4.	Dissolução de Escolas	10
5.	Funcionamento do Curso	
5.1.	Objectivos	10
5.2.	Número de Instruendos	10
5.3.	Duração	10
5.4.	Fichas de Controlo	10
5.4.1.	Fichas de Evolução do Aluno	10
5.4.2.	Ficha de Controlo de Materiais	11
5.5.	Planeamento Geral do Curso	11
5.6.	Solturas (Final do Curso)	11
6.	Licenças de Pilotagem e Qualificações	11
6.1.	Licenças de Pilotagem	11
6.1.1.	Requisitos de revalidação	11
6.2.	Qualificação de Pilotos	11
6.2.1.	Qualificação I	12
6.2.2.	Qualificação II	12
6.2.3.	Qualificação III	12
6.3.	Caderneta de Voo	13
6.4.	Seguro	13
6.5.	Capacete	13
6.6.	Bi-lugares	13
6.7.	Formulários	13

III. REGULAMENTO DE COMPETIÇÕES

1.	Administração	
1.1.	Competições	14
1.2.	Calendário	14
1.3.	Campeonato Nacional	14

1.4.	Ranking	14
1.5.	Pilotos	14
1.6.	Seleccões	14
2.	Material Autorizado	15
2.1.	Parapente	15
2.2.	Instrumentos e Comunicações	15
2.3.	Material de Segurança	15
2.4.	Sobresselentes	15
2.5.	Publicidade	15
3.	Provas Pontuáveis para o Campeonato Nacional ou Ranking Nacional de Pilotos	
3.1.	Tipos	15
3.1.1.	Distância Aberta	15
3.1.2.	Distância Sobre Um Eixo	15
3.1.3.	Distância/Velocidade Com Objectivo Fixo	15
3.2.	Briefing	16
4.	Descolagens	16
4.1.	Tipo	16
4.2.	Ordem de Descolagem	16
4.3.	Número de descolagens	16
4.4.	Interrupção de Descolagens	16
5.	Cálculo de Pontos	
5.1.	Provas de Distância Livre e Distância Sobre Um Eixo	
5.1.1.	Pontuação de Cada Dia de Prova	16
5.1.2.	Validação	17
5.1.3.	Pontuação Final da Competição	17
5.2.	Provas de Distância/Velocidade Com Objectivo Fixo	17
5.3.	Empates	17
6.	Infraestruturas Necessárias à Realização de uma Prova	
6.1.	Local de Descolagem	17
6.2.	Local de Aterragem	17
6.3.	Centro de Controlo	18

6.4. Organizador	18
6.5. Director da Prova	18
6.6. Controlador de Rampa	18
6.7. Recuperação	18
6.8. Júri da Prova	18
6.9. Primeiros Socorros	18
7. Validação do Voo	
7.1. Relatório	18
7.2. Recuperação	18
8. Protestos	
8.1. Comprometimento	19
8.2. Sanções	19
8.3. Protestos	19
8.4. Regras do Ar	19
9. Responsabilidade	19
10. Outros Tipos de Competição	19
11. Calendário Nacional	19