



## ASSEMBLÉIA GERAL ORDINÁRIA DE 21-12-2013.

### NORMA REGULAMENTAR DA ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE VOO LIVRE - ABVL

#### CAPÍTULO I DISPOSIÇÕES INICIAIS

**Artigo 1º** - A presente norma regulamenta a prática desportiva do voo em Asa Delta e Parapente no Brasil, segundo o §1º do artigo 1º, cominado com o artigo 16 da Lei nº 9615 de 24 de Março de 1998, que instituiu as normas gerais sobre o desporto, sendo as demais normas aeronáuticas nacionais e internacionais subsidiárias a esta naquilo em que não a contradiz.

**Artigo 2º** - O cumprimento desta 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 ABVL.

#### CAPÍTULO II DOS REQUISITOS PARA A PRÁTICA DESPORTIVA

**Artigo 3º** - 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 4º** - O Aluno ou Praticante, quando da matrícula em um curso básico ou das solicitações de mudança de nível, deverá apresentar atestado de aptidão médica, 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 5º** - Os Praticantes deverão portar obrigatoriamente os seguintes documentos:

- I - Habilitação Desportiva válida, com Nível adequado ao equipamento que o praticante deseja utilizar;
- II - Comprovação de estar em dia com o pagamento das mensalidades de Clubes/ Associações, Federações Estaduais e ABVL.

**Paragrafo único:** A habilitações da ABVL tem a validade de 01 (um) ano, iniciando-se no dia 01 de Janeiro e terminando no dia 31 de Dezembro, independente da data de



emissão. A inadimplência com a anuidade associativa ABVL acarreta a suspensão da homologação do piloto associado e seu restabelecimento estará sujeito ao cumprimento integral das exigências desta Norma Regulamentar, bem como ser impedido de decolar nas rampas administradas pelos Clubes e/ou Associações filadas a ABVL.

**Artigo 6º** - Os equipamentos mínimos obrigatórios para prática desportiva são:

- I** - Asa ou parapente em perfeito estado de conservação, adequado ao Nível do piloto;
- II** - Paraquedas de emergência;
- III** - Capacete rígido;
- IV** - Radio Comunicador;

**§1º** - É dever e responsabilidade do piloto voar com equipamento em adequado estado de conservação e compatível com seu nível técnico. Os clubes, associações e Federações tem o poder de proibir o uso de equipamentos inadequados ao Nível do piloto ou que visualmente apresentem mau estado de conservação, exigindo do praticante o laudo de manutenção.

**§2º** - Os fabricantes de equipamentos e seus representantes são responsáveis por prestar assessoria técnica e fornecer manutenção, nos termos do Código de Defesa do Consumidor.

### **CAPÍTULO III DO ORDENAMENTO**

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

**Artigo 7º** - Cabe as Entidades Estaduais, Federações e ou Associações Estaduais, reconhecidas pela ABVL, entre outras atividades:

- I** - Congregar Clubes e Associações do seu Estado;
- II** - Fomentar a pratica do Parapente e Asa Delta;
- III** - Fiscalizar clubes, escolas, sítios de vôo, empresas promotoras de eventos ou qualquer pessoa direta ou indiretamente envolvida com a prática do Parapente e Asa Delta em seu Estado, nos termos da presente Norma Regulamentar;
- IV** - Promover eventos;
- VI** - Promover seminários, cursos e treinamentos;
- VII** - Manutenção das normas de segurança e administrativas;
- VIII** - Aplicar e fiscalizar o cumprimento das penas impostas aos praticantes infratores;
- IX** - Promover campeonatos estaduais;
- XI** - Homologar rankings estaduais;
- XII** - Homologar recordes estaduais.



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

**Artigo 8º** - 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 pela conservação do sítio de voo, área de decolagem e pouso, registrado junto a autoridade aeronáutica;
- 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 ABVL e fazer cumprir fielmente as decisões proferidas pelos seus Órgãos de Justiça Desportiva;
- VI** - Fiscalizar as operações realizadas em seu sítio de voo e o fiel cumprimento das determinações contidas nesta Norma Regulamentar;
- VII**- Comunicar qualquer infração cometida contra as determinações contidas nesta Norma Regulamentar.

## **SEÇÃO III** **Das Escolas**

**Artigo 9º** - 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 avançados homologados pela ABVL.

## **SEÇÃO IV** **Das Ligas de Competição**

**Artigo 10º** - As Ligas de Competidores reconhecidas pela ABVL, com organização e funcionamento autônomo na forma que trata os artigos 16 e 20 da Lei 9615 de 24 de março de 1998, tem, dentre outras, as seguintes atribuições:

- I**- Aprovação do Regulamento competitivo dos Campeonatos Brasileiros de Asa Delta e Parapente;
- II**- Aprovação (junto com a Assembléia de pilotos) do Calendário do Campeonato Brasileiro de Asa Delta e Parapente;
- III**- Definição das exigências aos organizadores para realização das etapas do Campeonato Brasileiro de Asa Delta e Parapente;
- IV**- Definição do modo de formação do Ranking e Equipe Brasileira;
- V**- Promover Auditoria de Segurança nas etapas dos Campeonatos Brasileiros de Asa Delta e Parapente."



## **CAPÍTULO IV DA PRÁTICA DO VOO NA MODALIDADE PARAPENTE**

### **SEÇÃO I Dos Níveis de Habilitação, Requisitos e Prerrogativas**

**Artigo 11** - O sistema de nivelamento de pilotos para a prática do PARAPENTE em todo Brasil, seus requisitos e prerrogativas estão assim ordenados:

#### **Artigo 12 - ALUNO EM INSTRUÇÃO:**

##### **I - DOS REQUISITOS:**

- a)- Matricular-se em curso de instrução ministrado exclusivamente por instrutores avançados homologados pela ABVL;
- b)- Ao se matricular no curso básico de instrução de Parapente, realizar registro no sistema da ABVL como “Aluno em Instrução”;
- c)- Após o registro, imprimir, ler e assinar, o TERMO DE RESPONSABILIDADE, e o PROGRAMA DE CURSO BÁSICO, sendo estes, partes integrantes da documentação básica exigida para a posterior requisição da Habilitação PILOTO NIVEL 1.

##### **II - DAS PRERROGATIVAS:**

- a)- Executar treinamentos e voos exclusivamente sob orientação de seu Instrutor avançado ABVL ou Monitor homologado, 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 ABVL responsável pelo curso só poderá realizar treinamentos e operações de decolagem e pouso desde que o Instrutor esteja presente.

**III - DO PREENCHIMENTO DA HABILITAÇÃO: ALUNO EM INSTRUÇÃO – Voo sob Supervisão.**



## **Artigo 13 - PILOTO NÍVEL 1:**

### **I - DOS REQUISITOS:**

- a)- Preencher o Requerimento de Habilitação no sistema ABVL e pagar taxa associativa;
- b)- Apresentar A DECLARAÇÃO DE CONCLUSÃO DO CURSO BÁSICO fornecida por instrutor avançado homologado pela ABVL, declarando que realizou o treinamento previsto nesta Norma Regulamentar e que esta apto à prática esportiva;
- c)- Apresentar o TERMO DE RESPONSABILIDADE e o PROGRAMA DE CURSO CONCLUÍDO devidamente assinados pelo Aluno e Instrutor Avançado homologado pela ABVL;
- d)- Ser aprovado em Prova Teórica Nível 1 da ABVL obtendo 80% (oitenta por cento) de aproveitamento;
- e)- Ser aprovado em Exame Prático Nível 1 estabelecido por esta norma.

**§1º** - A aprovação prática e teórica, será supervisionada pelas Federações Estaduais.

**§2º** - É sugerido 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 e limitações impostas ao piloto Nível 1 previstas nesta Norma Regulamentar, utilizando somente equipamentos homologados para iniciantes;
- b)- Participar de competições dentro sua classe de pilotagem;
- c)- Voar rebocado desde que sob a devida orientação de um instrutor homologado pela ABVL 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 e certificado na norma EN 962 (classe A ou B) ou norma LTF (classe 1 ou 1-2).

### **III -DO PREENCHIMENTO DA HABILITAÇÃO: Piloto Nível 1 – Não Habilitado Voo Duplo**



## **Artigo 14 - PILOTO NÍVEL 2**

### **I - DOS REQUISITOS:**

- a)- Pagar a taxa de solicitação de mudança de nível;
- b)- Ser habilitado como praticante Nível 1 há mais de 1 (um) ano;
- c)- Ter realizado 50 (cinquenta) horas de voo comprovadas no site da ABVL (\*COM GPS) após a habilitação como Piloto Nível 1;
- d)- Ter realizado voos em pelo menos 5 (cinco) diferentes sítios de voo reconhecidos pela ABVL;
- e)- Apresentar declaração de que está apto à mudança de nível, emitida por um instrutor avançado, examinador ou chegador credenciado pela ABVL.

**§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 aprovação prática e teórica para a mudança de nível, será supervisionada pelas Federações Estaduais.

**§3º** - É sugerido que o piloto faça o SIV específico para o seu nível com o objetivo de complementar sua formação básica.

**§4º** - 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.

### **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;
- c)- Participar de competições dentro da sua categoria.

**Parágrafo único** - É vedada a utilização de equipamentos de alta performance e competição (EN 962 (classe D), norma LTF (classe 2-3 e 3, protótipos ou de competição)

### **III -DO PREENCHIMENTO DA HABILITAÇÃO: Piloto Nível 2 – Não Habilitado Voo Duplo**



## **Artigo 15 - PILOTO NÍVEL 3**

### **I - DOS REQUISITOS:**

- a)- Pagar a taxa de solicitação de mudança de nível;
- b)- Ser habilitado como praticante Nível 2 há mais de 2 (dois) anos;
- c)- Ter realizado 100 (cem) horas de voo comprovadas no site da ABVL (\*COM GPS) após a habilitação como Piloto Nível 2;
- d)- Ter realizado voos em pelo menos 10 (dez) diferentes sítios de voo reconhecidos pela ABVL;
- e)- Ter realizado pelo menos 4 (quatro) voos de 40 (quarenta) quilômetros (distância livre), sendo pelo menos 2 (dois) destes dentro de um evento ou competição oficial reconhecida pela ABVL. A comprovação dos voos se dará única e exclusivamente através de GPS com download do tracklog no site da ABVL;
- f)- Apresentar declaração de que está apto à mudança de nível, emitida por um instrutor avançado, examinador ou chegador credenciado pela ABVL.

**§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 aprovação prática e teórica para a mudança de nível, será supervisionada pelas Federações Estaduais.

**§3º** - É sugerido que o piloto faça o SIV específico para o seu nível com o objetivo de complementar sua formação básica.

**§4º** - 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.

### **II - DAS PRERROGATIVAS:**

- a)- Executar voos solo atendendo as restrições gerais prevista nesta Norma Regulamentar para este nível;
- b)- Voar rebocado;
- c)- Participar de competições nacionais e internacionais;
- d)- Apto a requerer habilitação de monitor (é necessária a declaração de um instrutor Avançado homologado pela ABVL).
- e)- Apto a requerer habilitação de Instrutor (observar requisitos).

**III - DO PREENCHIMENTO DA HABILITAÇÃO:** Nível 3 – Não Habilitado Voo Duplo + Homologações conquistadas



## **Artigo 16 - PILOTO NÍVEL 4**

### **I - DOS REQUISITOS:**

- a)- Pagar a taxa de solicitação de mudança de nível;
- b)- Ser habilitado como praticante Nível 3 há pelo menos 2 (dois) anos;
- c)- Ter realizado no mínimo 1500 quilômetros de Cross Country (distância OLC), em pelo menos, 10 (dez) diferentes sítios de voo, com no mínimo, 40 (quarenta) quilômetros por voo, comprovados e exclusivamente através de GPS com download do tracklog no site da ABVL;
- d)- Ter realizado, em competições reconhecidas pela ABVL, no mínimo, 800 (quinhentos) quilômetros de voo, com no mínimo, 30 (Trinta) quilômetros por voo;
- e)- Apresentar certificado de participação em um ENPI (Encontro Nacional de Pilotos e Instrutores) da ABVL, com certificado específico para a mudança de nível ou homologação que está pleiteando, no prazo não superior a 18 meses;
- f)- Ser aprovado em Prova Teórica Nível 4 aplicada pela ABVL obtendo 80% (oitenta por cento) de aproveitamento;
- g)- Apresentar declaração de que está apto à mudança de nível, emitida por um instrutor avançado, examinador ou chegador credenciado pela ABVL;
- h)- Não ter sido condenado pelo Conselho Superior por infração grave nos últimos 2 anos
- i)- Ser aprovado em check prático realizado em curso SIV (simulação de incidentes de voo) credenciado pela ABVL, no prazo não superior a 180 dias do pedido de alteração de nível.

**§1º** - Os requisitos não são cumulativos, ou seja, é necessária a comprovação dos requisitos separadamente.

**§2º** - Os tracklogs serão submetidos à análise técnica para verificação da questão de invasão de espaço aéreo. Os vôos irregulares não serão considerados válidos para efeito de cumprimento das exigências desta Norma.

**§3º** - 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.

### **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 - DO PREENCHIMENTO DA HABILITAÇÃO: Nível 4 + Homologações Conquistadas**





## **Artigo 17 - PILOTO NÍVEL 5**

### **I - DOS REQUISITOS:**

- a)- Pagar a taxa de solicitação de mudança de nível;
- b)- Ser piloto Nivel 4 a pelo menos 5 anos;
- c)- Apresentar carta de indicação de pelo menos 2 pilotos Nível 5 devidamente homologados pela ABVL;

**§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 comprovados no site da ABVL
- e)- Ter participado de campeonatos FAI classe I, representando a equipe Brasileira
- f)- Ter conquistado 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 ABVL
- i)- Ter conquistado recorde mundial reconhecido pela FAI
- j)- Ser homologado Instrutor Master da ABVL
- k)- Ter administrado como presidente Federações Estaduais ou a ABVL.
- l)- Ministrando 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.

### **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 - DO PREENCHIMENTO DA HABILITAÇÃO: Nível 5 + Homologações Conquistadas**



## **CAPÍTULO V DAS HOMOLOGAÇÕES DE INSTRUTOR DE PARAPENTE E SEUS REQUISITOS**

**Artigo 18** - os requisitos e prerrogativas para o sistema de homologações de instrutores para o ensino do PARAPENTE em todo Brasil esta assim ordenada:

### **SEÇÃO I Do Monitor**

**Artigo 19** - DOS REQUISITOS:

- I- Ser habilitado como piloto Nível 3;
- II- Apresentar declaração de um instrutor avançado homologado pela ABVL, solicitando registro como Monitor;
- III- Pagar a taxa de homologação como Monitor;
- IV- Não ter sido condenado pelo Conselho Superior por infração grave nos últimos 12 meses.

**Artigo 20** - DAS PRERROGATIVAS:

I- Executar Monitoria exclusivamente na presença do seu Instrutor cadastrado ao qual foi registrado.

**§1º** - O monitor poderá ser registrado por apenas UM instrutor.

**§2º** - A ABVL poderá suspender, anular ou cassar a homologação de monitor caso o piloto venha a desobedecer as normas descritas nesta Norma Regulamentar ou caso seja condenado pelo Conselho Técnico da ABVL por infração grave.

**Artigo 21** - PREENCHIMENTO DA HABILITAÇÃO: Nível 3 – Monitor “Nome do Instrutor” – Não homologado voo duplo



## **SEÇÃO II** **Do Instrutor Voo Duplo**

### **Artigo 22 - DOS REQUISITOS:**

- I-** Pagar a taxa de solicitação de Homologação de Instrutor Voo Duplo;
- II-** Ser habilitado como piloto Nível 4;
- III-** Apresentar certificado de conclusão de estágio como MONITOR;
- IV-** Apresentar certificado de participação em um ENPI (Encontro Nacional de Pilotos e Instrutores) da ABVL, com certificado específico para a mudança de nível ou homologação que está pleiteando, no prazo não superior a 18 meses;
- V-** Ter sido aprovado em um curso INSTRUTOR VOO DUPLO homologado pela ABVL;
- VI-** Ser aprovado em check prático realizado em um curso SIV (simulação de incidentes de voo) credenciado pela ABVL, específico para voo duplo, no prazo não superior a 180 dias do pedido de homologação.

### **Artigo 23 - DAS PRERROGATIVAS:**

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

**§2º** - Os instrutores voo duplo homologados pela ABVL, 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;

**§3º** - Os instrutores Voo Duplo, somente poderão utilizar equipamentos homologados especificamente para a prática do voo duplo, obedecendo às suas especificações com reserva igualmente especificado para voo duplo;

**§4º** - Os equipamentos deverão possuir laudo de vistoria realizado a cada 200 horas ou a cada 2 anos (o que primeiro ocorrer).

**§5º** - A ABVL poderá suspender, anular ou cassar a homologação de Instrutor Voo Duplo caso o piloto venha a desobedecer as normas descritas nesta Norma Regulamentar ou caso o piloto seja condenado pelo Conselho Técnico por infração grave.

### **Artigo 24 - PREENCHIMENTO DA HABILITAÇÃO:**

- I** - "Nível do Piloto" - Instrutor Voo Duplo



### **SEÇÃO III** **Instrutor Avançado**

#### **Artigo 25 - DOS REQUISITOS:**

- I-** Pagar a taxa de homologação de Instrutor Avançado;
- II-** Ser habilitado como piloto Nível 3 ou superior;
- III-** Apresentar certificado de conclusão de estágio como MONITOR;
- IV-** Apresentar certificado de participação em um ENPI (Encontro Nacional de Pilotos e Instrutores) da ABVL, com certificado específico para a mudança de nível ou homologação que está pleiteando, em prazo não superior a 18 meses;
- V-** Ter sido aprovado em um curso de INSTRUTOR AVANÇADO homologado pela ABVL;
- VI-** Ser aprovado em check prático realizado em um curso SIV (simulação de incidentes de vôo) credenciado pela ABVL, específico para Instrutor Avançado, no prazo não superior a 180 dias do pedido de alteração de nível;
- VII-** Não ter sido penalizado pelo Conselho Técnico por infração nos últimos 2 anos.
- VIII-** Ter pelo menos 5 anos de Voo.

#### **Artigo 26 - DAS PRERROGATIVAS:**

- I-** Ministrando curso básico de Parapente;
- II-** Emitir declarações de mudanças de nível para pilotos nível 1, nível 2, nível 3 e nível 4;
- III-** Ministrando cursos específicos aos quais tenha homologação, tais como: Voo Duplo, SIV, XC, reboque, Acro, competição, formação de instrutores de duplo e de voo duplo;
- IV-** Ministrando cursos de Instrutor Avançado;

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

**§2º** - Os instrutores Avançados homologados pela ABVL, 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 ABVL poderá suspender, anular ou cassar a homologação de Instrutor Avançado caso o piloto venha a desobedecer as normas descritas nesta Norma Regulamentar ou caso o piloto seja condenado pelo Conselho Técnico por infração grave.

#### **Artigo 27 - PREENCHIMENTO DA HABILITAÇÃO:**

**I** - "Nível do Piloto" - Instrutor Avançado - \* Voo Duplo - XC - SIV...

a)- Voo Duplo, XC, SIV, são homologações que o instrutor poderá ou não ter em sua habilitação



## **SEÇÃO V** **Instrutor Master**

### **Artigo 28 - DOS REQUISITOS:**

- I-** Pagar a taxa de homologação de Instrutor Master;
- II-** Ter no mínimo 10 anos de voo comprovados;
- III-** Ser habilitado como piloto Nível 4;
- IV-** Ser homologado como Instrutor Avançado há mais de 3 anos;
- V-** Ter formado pelo menos 50 alunos;
- VI-** Apresentar certificado de participação em um ENPI (Encontro Nacional de Pilotos e Instrutores) da ABVL, com certificado específico para a mudança de nível ou homologação que está pleiteando, em prazo não superior a 18 meses;
- VII-** Ter sido aprovado em um curso de INSTRUTOR MASTER homologado pela ABVL;
- VIII-** Não ter sido penalizado pelo Conselho Técnico por infração nos últimos 2 anos;
- IX-** Ser aprovado pelo Conselho Técnico da ABVL.

### **Artigo 29 - DAS PRERROGATIVAS:**

- I-** Ministrando curso básico de Parapente;
- II-** Emitir declarações de mudanças de nível para pilotos nível 1, nível 2, nível 3 e nível 4;
- III-** Ministrando cursos aos quais tenha e especialização e homologação, tais como: Voo Duplo, SIV, XC, reboque, Acro, competição, formação de instrutores de voo duplo;
- IV-** Homologar cursos aos quais tenha especialização tais como: Voo Duplo, SIV, XC, reboque, Acro, competição, formação de instrutores de voo duplo;
- V-** Ministrando cursos para Instrutores Avançados e instrutores Master.

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

**§2º** - Os instrutores Masters homologados pela ABVL, 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 ABVL poderá suspender, anular ou cassar a homologação de Instrutor Master caso o piloto venha a desobedecer as normas descritas nesta Norma Regulamentar ou caso o piloto seja condenado pelo Conselho Técnico por infração grave.

### **Artigo 30 - PREENCHIMENTO DA HABILITAÇÃO:**

**I-** “Nível do Piloto” - Instrutor Master - \* Voo Duplo - XC - SIV

\* Voo Duplo, XC, SIV, são homologações que o instrutor poderá ou não ter em sua habilitação



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

### **SEÇÃO I Níveis de Habilitação, Requisitos e Prerrogativas**

**Artigo 31** - O sistema de nivelamento de pilotos para a prática da Asa Delta em todo Brasil, seus requisitos e prerrogativas estão assim ordenados:

#### **Artigo 32 - ALUNO EM INSTRUÇÃO:**

##### **I - DOS REQUISITOS:**

- a)- Matricular-se em curso de instrução ministrado exclusivamente por instrutores avançados homologados pela ABVL;
- b)- Ao se matricular no curso básico de instrução de Asa Delta, o aluno deverá realizar registro no sistema da ABVL como “Aluno em Instrução”;
- c)- Após o registro, imprimir, ler e assinar, o TERMO DE RESPONSABILIDADE, e o PROGRAMA DE INSTRUÇÃO, sendo estes, partes integrantes da documentação básica exigida para a posterior requisição da Habilitação PILOTO NIVEL 1.

##### **II- DAS PRERROGATIVAS:**

**a)-** Executar treinamentos e voos exclusivamente sob orientação de seu Instrutor avançado ABVL ou Monitor homologado, 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 ABVL 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 33 - PILOTO NÍVEL 1**

### **I- DOS REQUISITOS:**

- a)- Preencher o Requerimento de Habilitação no sistema ABVL e pagar taxa associativa;
- b)- Apresentar A DECLARAÇÃO DE CONCLUSÃO DO CURSO BÁSICO fornecida por instrutor avançado homologado pela ABVL, declarando que realizou o treinamento previsto nesta Norma Regulamentar e que esta apto à prática esportiva;
- c)- Apresentar o TERMO DE RESPONSABILIDADE e o PROGRAMA DE CURSO CONCLUÍDO devidamente assinados pelo Aluno e Instrutor Avançado homologado pela ABVL;
- d)- Ser aprovado em Prova Teórica Nível 1 da ABVL obtendo 80% (oitenta por cento) de aproveitamento;
- e)- Ser aprovado em Exame Prático Nível 1 estabelecido por esta Norma Regulamentar.

**§1º** - A aprovação prática e teórica, será supervisionada 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)- É vedado participar de competições;
- c)- Voar rebocado desde que sob a devida orientação de um instrutor homologado pela ABVL 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 34 - PILOTO NÍVEL 2**

### **I - DOS REQUISITOS:**

- a)- Pagar a taxa de solicitação de mudança de nível;
- b)- Ser habilitado como praticante Nível 1 há mais de 1 (um) ano;
- c)- Ter realizado 50 (cinquenta) horas de voo comprovadas no site da ABVL (\*COM GPS) após a habilitação como Piloto Nível 1;
- d)- Ter realizado voos em pelo menos 5 (cinco) diferentes sítios de voo reconhecidos pela ABVL;
- e)- Apresentar declaração de que está apto à mudança de nível, emitida por um instrutor avançado, examinador ou chegador credenciado pela ABVL.

**§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 aprovação prática e teórica para a mudança de nível, será supervisionada pelas Federações Estaduais.

**§3º** - É sugerido que o piloto faça um curso avançado específico para o seu nível com o objetivo de complementar sua formação básica.

**§4º** - 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.

### **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 35 - PILOTO NÍVEL 3**

### **I - DOS REQUISITOS:**

- a)- Pagar a taxa de solicitação de mudança de nível;
- b)- Ser habilitado como praticante Nível 2 há mais de 2 (dois) anos;
- c)- Ter realizado 100 (cem) horas de voo comprovadas no site da ABVL (\*COM GPS) após a habilitação como Piloto Nível 2;
- d)- Ter realizado voos em pelo menos 10 (dez) diferentes sítios de voo reconhecidos pela ABVL;
- e)- Ter realizado pelo menos 4 (quatro) voos de 40 (quarenta) quilômetros (distância livre), sendo pelo menos 2 (dois) destes dentro de um evento ou competição oficial reconhecida pela ABVL. A comprovação dos voos se dará única e exclusivamente através de GPS com download do tracklog no site da ABVL;
- f)- Apresentar declaração de que está apto à mudança de nível, emitida por um instrutor avançado, examinador ou chegador credenciado pela ABVL;

**§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 aprovação prática e teórica para a mudança de nível, será supervisionada pelas Federações Estaduais.

**§3º** - É sugerido que o piloto faça um curso avançado específico para o seu nível com o objetivo de complementar sua formação básica.

**§4º** - 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.

### **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 requerer habilitação de monitor (é necessária a declaração de um instrutor Avançado homologado pela ABVL);
- 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 36 - PILOTO NÍVEL 4**

### **I- DOS REQUISITOS:**

- a)- Pagar a taxa de solicitação de mudança de nível;
- b)- Ser habilitado como praticante Nível 3 há pelo menos 2 (dois) anos;
- c)- Ter realizado no mínimo 2000 quilômetros de Cross Country (distância OLC), em pelo menos, 10 (dez) diferentes sítios de voo, com no mínimo, 50 (cinquenta) quilômetros por voo, sendo que pelo menos 5 voos deverão ser acima de 100km, comprovados e exclusivamente através de GPS com download do tracklog no site da ABVL;
- d)- Ter realizado, em competições reconhecidas pela ABVL, no mínimo, 1000 (um mil) quilômetros de voo, com no mínimo, 50 (cinquenta) quilômetros por voo;
- e)- Apresentar certificado de participação em um ENPI (Encontro Nacional de Pilotos e Instrutores) da ABVL, com certificado específico para a mudança de nível ou homologação que está pleiteando;
- f)- Ser aprovado em Prova Teórica Nível 4 aplicada pela ABVL obtendo 80% (oitenta por cento) de aproveitamento;
- g)- Apresentar declaração de que está apto à mudança de nível, emitida por um instrutor master, examinador ou checador credenciado pela ABVL;
- h)- Não ter sido condenado pelo Conselho Superior por infração grave nos últimos 2 anos

**§1º** - Os requisitos não são cumulativos, ou seja, é necessária a comprovação dos requisitos separadamente.

**§2º** - Os tracklogs serão submetidos à análise técnica para verificação da questão de invasão de espaço aéreo. Os vôos irregulares não serão considerados válidos para efeito de cumprimento das exigências desta Norma.

**§3º** - 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.

### **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 Conquistadas**



## **Artigo 37 - PILOTO NÍVEL 5**

### **I - DOS REQUISITOS:**

- a)- Pagar a taxa de solicitação de mudança de nível;
- b)- Ser piloto Nível 4 a pelo menos 5 anos;
- c)- Apresentar carta de indicação de pelo menos 2 pilotos Nível 5 devidamente homologados pela ABVL;

**§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 comprovados no site da ABVL
- 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 ABVL
- e)- Ter conquistado recorde mundial reconhecido pela FAI
- f)- Ser homologado Instrutor Master da ABVL
- g)- Ter administrado como presidente Federações Estaduais ou a ABVL.
- h)- Ter ministrado oficialmente cursos nos ENPIs da ABVL

**§2º** - A comprovação de que o piloto realizou a quilometragem necessária se dará exclusivamente através do tracklog do seu GPS.

### **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)- Indicar pilotos para nível 5

### **III - PREENCHIMENTO DA HABILITAÇÃO: Nível 5 + Homologações Conquistadas**



## **CAPÍTULO VII**

### **DAS HOMOLOGAÇÕES DE INSTRUTOR DE ASA DELTA E SEUS REQUISITOS**

**Artigo 38** - os requisitos e prerrogativas para o sistema de homologações de instrutores para o ensino do ASA DELTA em todo Brasil esta assim ordenada:

#### **SEÇÃO I**

##### **Do Monitor**

**Artigo 39** - DOS REQUISITOS:

- I- Ser habilitado como piloto Nível 3;
- II- Apresentar declaração de um instrutor avançado homologado pela ABVL, solicitando registro como Monitor;

**Artigo 40** - DAS PRERROGATIVAS:

- I- Executar Monitoria exclusivamente na presença do seu Instrutor cadastrado ao qual foi registrado.

**§1º** - O monitor poderá ser registrado por apenas UM instrutor.

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

**Artigo 41** - PREENCHIMENTO DA HABILITAÇÃO: Nível 3 – Monitor “Nome do Instrutor”  
– Não homologado voo duplo



## **SEÇÃO II** **Instrutor Voo Duplo**

### **Artigo 42 - DOS REQUISITOS:**

- I-** Pagar a taxa de solicitação de Homologação de Instrutor Voo Duplo;
- II-** Ser habilitado como piloto Nível 4;
- III-** Apresentar certificado de conclusão de estágio como MONITOR;
- IV-** Apresentar certificado de participação em um ENPI (Encontro Nacional de Pilotos e Instrutores) da ABVL, com certificado específico para a mudança de nível ou homologação que está pleiteando, há pelo menos 18 meses;
- V-** Ter sido aprovado em um curso de INSTRUTOR VOO DUPLO homologado pela ABVL;

### **Artigo 43 - DAS PRERROGATIVAS:**

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

**§2º** - Os instrutores de voo duplo homologados pela ABVL, 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;

**§3º** - Os instrutores – Voo Duplo, somente poderão utilizar equipamentos homologados especificamente para a prática do voo duplo, obedecendo às suas especificações com reserva igualmente especificado para voo duplo;

**§4º** - Os equipamentos deverão possuir laudo de vistoria realizado a cada 250 voos ou a cada 2 anos (o que primeiro ocorrer).

**§5º** - A ABVL poderá suspender, anular ou cassar a homologação de Instrutor Voo Duplo caso o piloto venha a desobedecer as normas descritas nesta Norma Regulamentar ou caso o piloto seja condenado pelo Conselho Técnico por infração grave.

**Artigo 44 - PREENCHIMENTO DA HABILITAÇÃO: “Nível do Piloto” - Instrutor Voo Duplo.**



### **SEÇÃO III**

#### **Instrutor Avançado**

#### **Artigo 45 - DOS REQUISITOS:**

- I-** Pagar a taxa de homologação de Instrutor Avançado;
- II-** Ser habilitado como piloto Nível 3 ou superior;
- III-** Apresentar certificado de conclusão de estágio como MONITOR;
- IV-** Apresentar certificado de participação em um ENPI (Encontro Nacional de Pilotos e Instrutores) da ABVL, com certificado específico para a mudança de nível ou homologação que está pleiteando, há pelo menos 18 meses;
- V-** Ter sido aprovado em um curso de INSTRUTOR AVANÇADO homologado pela ABVL;
- VI-** Não ter sido penalizado pelo Conselho Técnico por infração nos últimos 2 anos.

#### **Artigo 46 - DAS PRERROGATIVAS:**

- I-** Ministrando curso básico de Asa Delta;
- II-** Emitir declarações de mudanças de nível para pilotos nível 1, nível 2 e nível 3;

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

**§2º** - Os instrutores Avançados homologados pela ABVL, 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 ABVL poderá suspender, anular ou cassar a homologação de Instrutor Avançado caso o piloto venha a desobedecer as normas descritas nesta Norma Regulamentar ou caso o piloto seja condenado pelo Conselho Técnico por infração grave.

#### **Artigo 47 - PREENCHIMENTO DA HABILITAÇÃO: “Nível do Piloto” - Instrutor Avançado**

- \* Voo Duplo - XC - SIV

\* Voo Duplo, XC, SIV, são homologações que o instrutor poderá ou não ter em sua habilitação



## **SEÇÃO IV**

### **Instrutor Master**

#### **Artigo 48 - DOS REQUISITOS:**

- I-** Pagar a taxa de homologação de Instrutor Master;
- II-** Ter no mínimo 10 anos de voo comprovados;
- III-** Ser habilitado como piloto Nível 4;
- IV-** Ser homologado como Instrutor Avançado há mais de 3 anos;
- V-** Ter formado pelo menos 50 alunos.
- VI-** Apresentar certificado de participação em um ENPI (Encontro Nacional de Pilotos e Instrutores) da ABVL, com certificado específico para a mudança de nível ou homologação que está pleiteando, há pelo menos 18 meses;
- VII-** Ter sido aprovado em um curso de INSTRUTOR MASTER homologado pela ABVL;
- VIII-** Não ter sido penalizado pelo Conselho Técnico por infração nos últimos 2 anos;
- IX-** Ser aprovado pelo Conselho Técnico da ABVL.

#### **Artigo 49 - DAS PRERROGATIVAS:**

- I-** Ministrando curso de Asa Delta;
- II-** Emitir declarações de mudanças de nível para pilotos nível 1, nível 2, nível 3 e nível 4;
- III-** Ministrando cursos aos quais tenha especialização e homologação, tais como: Voo Duplo, XC, reboque, competição, formação de instrutores de voo duplo;
- IV-** Homologar cursos aos quais tenha especialização tais como: Voo Duplo, XC, reboque, competição, formação de instrutores de voo duplo;
- V-** Ministrando cursos para Instrutores Avançados.

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

**§2º** - Os instrutores Masters homologados pela ABVL, 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 ABVL poderá suspender, anular ou cassar a homologação de Instrutor Master caso o piloto venha a desobedecer as normas descritas nesta Norma Regulamentar ou caso o piloto seja condenado pelo Conselho Técnico por infração grave.

#### **Artigo 50 - PREENCHIMENTO DA HABILITAÇÃO: “Nível do Piloto” - Instrutor Master - \*** Voo Duplo - XC - SIV

\* Voo Duplo, XC, SIV, são homologações que o instrutor poderá ou não ter em sua habilitação



## **CAPÍTULO VIII**

### **NORMAS DE INSTRUÇÃO PARA O PILOTO ALUNO E PROGRAMA MÍNIMO OBRIGATÓRIO DO CURSO BÁSICO**

**Artigo 51** - O presente capítulo regulamenta as responsabilidades, obrigatoriedades e a instrução mínima que o aluno deverá receber durante o seu curso básico de formação.

#### **SEÇÃO I**

##### **Na Modalidade PARAPENTE**

**Artigo 52** - 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 53** - 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.

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).

**Artigo 54** - DURAÇÃO DO CURSO BÁSICO DE PARAPENTE:

I- O curso básico de parapente 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, sendo dezesseis dias de treino, ou oito finais de semana, ou dois meses.

**Artigo 55** - 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 (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;
- b)- Pêndulo frontal;
- c)- Pêndulo lateral;
- d)- Colapso assimétrico;
- e)- Colapso frontal;
- f)- Full estol;
- g)- Espiral negativa;
- h)- Parachutagem;
- i)- Abertura de reserva;
- j)- Gravata;
- k)- Colapsos encadeados ou sucessivos.



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

- a)- DHV;
- b)- ACPUL.

**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 - 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 ABVL)
- c)- O papel de cada entidade.

**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 56 - 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 paraglider em questão.

**II - Demonstrar cheque inicial de pré-voo incluindo:**

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



- b)- Cheque de posicionamento de abertura do velame e montagem do conjunto de voo de frente para o vento;
- c)- Cheque ao se equipar, fivelas, mosquetões etc;
- d)- Cheque de posicionamento correto frente ao velame adaptando-se ao relevo da decolagem (inclinação) e as condições de vento;
- e)- Cheque 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 batoques.

**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)- Cheque do velame;
  - c)- Correção do avanço da vela juntamente com a correção lateral, garantindo um percurso de 35 m. da 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 (cheque 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 praticamente:

- 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.

#### **Artigo 57 - 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;
- 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.

##### **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;
- c)- Durante os voos orientados os alunos deverão voar com uma fita na cor vermelha, com 1,5m de comprimento, atada na parte traseira da selete, 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 11 hrs e após às 16 hrs;
- 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 ou supervisionados pela Federação Estadual.

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

## **SEÇÃO II**

### **Na Modalidade ASA DELTA**

#### **Artigo 58 - 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 59 - 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 60 - 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 61 - 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 ABVL)
- 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 62 - 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 cheque inicial de pré-voo incluindo:**

- a)-Cheque da asa (cabos, talas, esticadores, pinos e travas)
- b)-Cheque 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 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 63 - 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.





## CAPÍTULO IX

### RESTRIÇÕES OPERACIONAIS E NORMAS DE SEGURANÇA

**Artigo 64** - 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 65** - Áreas Restritas:

I - É proibido decolar ou sobrevoar áreas que sejam restritas, proibidas ou interditas, a menos que o praticante obtenha permissão prévia do órgão administrativo responsável.

**Artigo 66** - 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 67** - 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 ABVL 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 ABVL.

**Artigo 68** - 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 69** - 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 70** - 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 ABVL, Conselho Técnico de cada modalidade ou Órgãos da Justiça Desportiva.

**Artigo 71** - 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 X DAS COMPETIÇÕES E SUA ORGANIZAÇÃO**

**Artigo 72** - Considera-se campeonato de Parapente e Asa Delta qualquer competição de nível local, estadual ou nacional, com provas válidas disputadas pelos sócios da ABVL com Habilitação válida, adimplentes com a anuidade associativa.

**Artigo 73** - 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 - ABVL.

**Artigo 74** - Os Campeonatos Brasileiros de Parapente e asa delta são compostos por Etapas escolhidas por concorrência segundo Editais da ABVL.



**Artigo 75** - Anualmente, até o final do primeiro semestre, a ABVL, 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 76** - 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 77** - Dos Regulamentos:

I - A elaboração do regulamento das competições nacionais está delegado a Liga de Competidores de cada modalidade, sob posterior análise da Diretoria Técnica ABVL da modalidade.

## **CAPÍTULO XI DAS DISPOSIÇÕES FINAIS**

**Artigo 78** - Os casos omissos, controversos e as dúvidas surgidas na aplicação dessa Norma Regulamentar, serão solucionadas por deliberação da Diretoria da ABVL, em qualquer de suas reuniões, por maioria dos membros presentes, “ad referendum” da primeira Assembléia Geral subsequente.

A presente Norma Regulamentar foi aprovada em AGO realizada no dia 21 de Dezembro de 2013 e entra em vigor na data de sua aprovação.

Francisco Luiz Magalhães dos Santos  
Presidente da ABVL

### **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 Gonçalves, Rodolpho Cavallini, Augusto Prates, Rodrigo Crivellaro, M. Martins e Dioclécio Rosendo