

REGIMENTO INTERNO DO CLUBE SUL MINEIRO DE VOO LIVRE

O presente Regimento estabelece as normas e regras de funcionamento da rampa de voo livre do CSMVL (Clube Sul Mineiro de Voo Livre). O Regimento estabelece um regulamento disciplinar e aborda condições específicas do uso da rampa. Fica estabelecido ainda que as Normas Regulamentares adotadas pela ACBVL (Confederação Brasileira de Voo Livre), poderão ser usadas de forma complementar e acessória a este Regimento, sendo seguidas e respeitadas pelo CSMVL. Caberá a diretoria enquadrar no Regulamento Disciplinar abaixo apresentado, os casos não previstos neste, mas constante das normas CBVL.

Disposições Gerais

Os pilotos sócios do CSMVL e os pilotos visitantes deverão seguir as normas estabelecidas neste Regimento Interno e outras complementares da CBVL.

1. Documentação exigida:

Para decolar da rampa do CSMVL, os pilotos deverão apresentar ao fiscal, na portaria da Sede, os seguintes documentos:

1. Habilitação CBVL;

2. Condições de visibilidade e meteorologia:

A prática do voo livre deverá ser feita em condições adequadas de visibilidade, respeitando pelo menos as regras abaixo:

1. O voo deve ser realizado em período diurno, entre o nascer e o pôr do sol;
2. Deve-se manter referência visual com a superfície durante todo o voo;
3. É proibido o voo dentro de nuvens;
4. É proibido o voo em condições de teto baixo (abaixo dos 1400 metros de altitude), ou quando as condições meteorológicas não forem adequadas.

3. Equipamentos mínimos exigidos:

Para decolar da rampa do CSMVL, os pilotos deverão dispor dos seguintes equipamentos mínimos:

1. Asa delta, ou parapente em bom estado de conservação;
2. Paraquedas reserva em bom estado de conservação;
3. Capacete de proteção;

4. Equipamentos de navegação, como vario altímetro, GPS e equipamentos integrados que permitam evitar a invasão de espaços aéreos restritos e registrar o tracklog dos voos;
5. É altamente desejável o uso de rádio de comunicação na frequência de radioamador.

Os pilotos em fase de instrução e ainda sem proficiência em voos térmicos podem voar sem os equipamentos de navegação.

4. Espaço aéreo da rampa do Clube Sul Mineiro

É responsabilidade de cada piloto buscar informações quanto ao espaço aéreo brasileiro e respeitar suas restrições, limitações e permissões, utilizando sistema disponibilizado pela autoridade aeronáutica, como o AISWEB ou outro sistema com mesma funcionalidade.

A rampa do CSMVL localiza-se no Município de São Sebastião da Bela Vista e está situada dentro do Espaço Aéreo Colibri, a SBR 456, de titularidade da empresa Helibras, situada no Município de Itajubá. A Helibras desenvolveu um acordo operacional com o CSMVL, para aumentar a segurança no Espaço Aéreo da SBR 456, comunicando diariamente ao Clube a condição pretendida para o seu uso naquele dia. Caberá ao Clube, informar a seus sócios, a condição do dia, divulgando através de seus Grupos de Whatsapp e na sua Sede na rampa, a área disponível para o voo livre.

Os pilotos que forem decolar da rampa do CSMVL, deverão, portanto, estar cientes do espaço aéreo permitido e restrito na região, e respeitar seus limites laterais e verticais.

A descrição destes espaços aéreos está no Artigo 12º e no Anexo I deste Regimento Interno.

Importante estar atento que existem três condições distintas para uso do Espaço Aéreo, nos voos que partirem da rampa de propriedade do CSMVL na Serra do Paredão. A primeira situação (**Área com Restrição Parcial**) está apresentada no Anexo IA, e é válida normalmente de segunda a sexta-feira. A segunda condição, apresentada no Anexo IB (**Área Desativada**), válida para sábados, domingos e feriados nacionais. A última condição, mostrada no anexo IC (**Área Ativada**), pode ser adotada pela Helibras, a qualquer dia da semana ou final de semana, em caráter excepcional, em função de necessidade operacional da fábrica, restringindo a região de voo livre, para o aumento de segurança no espaço aéreo da SBR.

Para facilitar a divulgação da condição de uso do espaço aéreo na SBR 456, o CSMVL realizará as seguintes ações:

1. Instalar um banner em local bem visível da rampa com um mapa ilustrativo do espaço aéreo;
2. Disponibilizar no Site do Clube, mapas do Espaço Aéreo, equivalentes aos Anexos IA, IB e IC;
3. Oferecer a todos os pilotos e disponibilizar no site do CSMVL um arquivo digital tipo "openair.txt", com os limites do espaço aéreo;

5. Registro dos voos

É desejável que os pilotos que decolarem da rampa do Clube Sul Mineiro de Voo Livre registrem seus voos em site apropriado na internet, como o XCBrasil ou outro equivalente. O upload destes tracklogs tem o objetivo de comprovar o respeito aos limites horizontais e verticais dos espaços aéreos restritos.

6. Das punições decorrentes do não cumprimento dos limites estabelecidos no Anexo I

O descumprimento ou invasão de áreas pertencentes ao Espaço Aéreo Restrito, delimitadas no Anexo I serão abordadas como Infração Muito Grave.

Regulamento disciplinar do CSMVL e outras regras

O sistema apresentado, estabelece uma regra com soma acumulativa de pontos por infrações cometidas, em conformidade com o estabelecido no Artigo 9º abaixo.

Comete infração disciplinar os pilotos associados, instrutores e visitantes que usam a rampa de voo livre do CSMVL que, por ação ou omissão, violarem algum dos deveres decorrentes do Estatuto do Clube e desse Regulamento.

As infrações graduam-se em leves, graves e muito graves.

Das qualificações, punições, agravantes e atenuantes

Artigo 1º

Comete infração leve, aquele que, embora violando qualquer dever a cujo cumprimento esteja obrigado, não cause prejuízo relevante ao CSMVL ou a outro filiado, ou que, independentemente do prejuízo, não seja o bem protegido de relevante interesse.

Atribui-se a esse tipo de infração 5 pontos.

Artigo 2º

1. Comete infração grave, aquele que, violando dever a cujo cumprimento esteja obrigado, cause prejuízo relevante ao CSMVL ou a outro filiado, ou que, independentemente do prejuízo, afete de forma particularmente grave o bem protegido.

2. Considera-se infração grave, entre outros, todos os atos que alterem a verdade desportiva de provas ou competições, a recusa de cumprimento de ordens emanadas do CSMVL, o não cumprimento das regras de segurança de voo, inclusive a comprovada invasão de Espaço Aéreo proibido (com exceção do Espaço Restrito Helibras, que possui penalização específica acima mencionada), e a utilização não autorizada de patrimônio do CSMVL para fins pessoais.

Atribui-se a esse tipo de infração 10 pontos.

Artigo 3º

1. Comete infração muito grave, aquele que, violando dever a cujo cumprimento esteja obrigado, cause prejuízo ao CSMVL ou a outro filiado, ou que, independentemente do prejuízo, afete de forma particularmente grave o bem protegido.
2. Considera-se infração muito grave, entre outros, todos os atos relacionados com a atividade desportiva que objetivamente ponham em perigo a vida ou integridade física de praticantes, filiados ou público em geral, a falsificação de títulos ou documentos que habilitem a prática desportiva, a utilização e aproveitamento, de forma dolosa, de valores, patrimônio e do bom nome do CSMVL para fins pessoais.

Atribui-se a esse tipo de infração 15 pontos.

Artigo 4º

Não são puníveis os atos praticados pelo infrator, quando este atue sem culpa ou por erro desculpável.

Artigo 5º

1. São atenuantes todas as circunstâncias que antecedam, acompanhem ou sucedam a prática de uma infração, diminuam a sua gravidade e efeitos, ou a culpabilidade do agente.
2. Consideram-se atenuantes:
 - a) A inexistência de registro disciplinar anterior;
 - b) O reconhecimento da falta;
 - c) Os atos voluntariamente praticados de modo a atenuar os efeitos da infração.

Artigo 6º

1. São agravantes todas as circunstâncias que antecedam, acompanham ou sucedem a prática de uma infração, aumentam a sua gravidade e efeitos ou a culpabilidade do agente.
2. Consideram-se agravantes:
 - a) Ser o arguido membro da diretoria do CSMVL;
 - b) Ser o arguido instrutor de voo;
 - c) Ter sido cometido com premeditação;
 - d) Ter sido precedida de ofensa, ameaça ou condições de fazer ou não alguma coisa;

Artigo 7º

Dá-se a reincidência quando o agente tendo cometido determinada infração (registrada no livro de ocorrências) e perdoada, repetir o dolo.

Artigo 8º - Das sanções

Tendo cometido determinada sanção e decorrido o julgamento do mérito previsto neste regulamento, o piloto será advertido (notificação) e os pontos resultantes da infração cometida serão lançados em seu cadastro.

Artigo 9º - Do acúmulo dos pontos por infrações cometidas

1. O piloto sócio ou visitante acumulará em seu cadastro pessoal, do site do CSMVL, os pontos relativos às suas infrações. A caducidade de cada infração se dará após um ano de seu julgamento e emissão final da advertência (notificação).
2. Atingindo um total de 15 pontos num prazo inferior a um ano o piloto associado ou visitante será suspenso pelo período de três meses.
3. A reincidência numa segunda suspensão ampliará o afastamento para um período de um ano.

Das infrações dos pilotos

Artigo 10º - Habilitação

Quem praticar o voo livre sem estar devidamente habilitado, é punido com uma sanção grave.

Artigo 11º - Identificação

Quem não se fizer acompanhar da identificação de piloto, ou recusar-se a apresentar tais documentos quando solicitados pelas autoridades competentes, incorre numa sanção grave.

Artigo 12º - Espaço Aéreo

Dividimos este tópico em 3 situações diferentes: 1- Voo na SBR 456; 2- Voo no Espaço G e outras Áreas Restritas; 3- Áreas de TMAs e CTRs.

1- Voo na SBR 456

Aqui o voo livre ocorre numa SBR de titularidade da empresa Helibras e para o funcionamento de nossa rampa, firmamos um acordo operacional com aquela empresa. Respeitar os termos do acordo abaixo detalhados, é fundamental para o funcionamento de nosso Clube. Por isso a infração prevista neste Artigo será enquadrada como sendo Muito Grave, lançando 15 pontos no cadastro do piloto e gerando sua imediata suspensão por 3 meses. Importante salientar, que para sofrer o referido enquadramento, a invasão deverá ocorrer de forma deliberada e ser comprovada por tracklog do voo realizado, ou pela existência de provas contundentes e incontestáveis.

Para uso regular da rampa, todo sócio e visitante deverá ter ciência do acordo operacional do CSMVL com a empresa Helibras, dos limites horizontais e verticais previstos no Anexo I deste Regimento, e concordar em realizar seu voo, respeitando os referidos limites e não adentrando as áreas restritas.

O detalhamento do espaço aéreo para o voo na região encontra-se no Anexo I. Os Mapas apresentados como Anexo IA, IB e IC, apresentam a zona crítica identificada nas cores vermelha, laranja e roxa.

Anexo IA – Apresenta o **Mapa de Área Desativada**, válido em finais de semana, para sábados, domingos e feriados nacionais. A área restrita aparece em vermelho.

Anexo IB – Apresenta o **Mapa de Área com Restrição Parcial**, válido para os dias de semana, normalmente de segunda a sexta-feira. Neste mapa aparece a zona laranja e vermelha, identificada como Espaço Restrito Helibras, que não pode ser utilizada pelo voo livre.

Anexo IC – Apresenta o **Mapa de Área Ativada**, válido sempre que a Helibras ativar a área, requerendo maior espaço para sua operação diária. As áreas em roxo e vermelho não poderão ser adentradas pelas asas voadoras naquele dia, ou enquanto perdurar a Ativação.

Importante: Limite Vertical – Dentro da Área Compartilhada do Espaço Aéreo Colibri (SBR 456), na cor verde dos Mapas constantes em IA, IB e IC, a altitude máxima a ser atingida não poderá ultrapassar 2900 metros. Esta condição é válida tanto para os dias de semana, quanto para os sábados, domingos e feriados nacionais. O piloto que de forma deliberada ultrapassar este limite incorrerá também, em uma infração muito grave. A infração será aplicada apenas, mediante a comprovação com o tracklog do voo.

2- Voo no Espaço G e outras Áreas Restritas

É da responsabilidade de cada piloto assumir os riscos pelo voo no espaço G, ou em outras áreas restritas. O Clube, não se responsabiliza por essa gestão. Em nossa região, notadamente, as SBR's 417, 301 e 315, tem uso restrito e já são frequentemente utilizadas para o voo livre, dessa forma, fica ao critério de cada piloto a sua utilização e divulgação de seus voos.

3- Áreas de TMAs e CTRs

É expressamente proibida a realização do voo livre em áreas de TMAs e CTRs. Solicita-se ao piloto que decolar da rampa do CSMVL, informe-se sobre o limite dessas áreas, e procure realizar seu voo sem invadi-las. Para efeito de competições internas o CSMVL, não computará voos que eventualmente invadam esses espaços aéreos. No Anexo I, apresentamos um Mapa com as áreas de TMAs e CTRs existentes na região, e que não devem ser adentradas. Além de todos os riscos, usar e divulgar voos nestes espaços aéreos prejudica o esporte e o nosso Clube.

Artigo 13º - Respeito aos funcionários

Quem desacatar os funcionários do CSMVL durante o exercício de suas funções incorrerá em sanção muito grave.

Artigo 14º - Instrução e voos duplos

Quem se apresentar como instrutor de parapente ou asa delta sem ser detentor da devida qualificação, ou praticar o voo livre como piloto em asas de voo duplo sem estar devidamente credenciado para o efeito, é punido com uma sanção muito grave.

Artigo 15º - Pilotagem sob efeito de álcool ou substâncias equiparadas

Quem praticar o voo livre sob efeito de álcool ou outras substâncias toxicológicas que influenciem na pilotagem, são punidas com uma sanção muito grave.

Artigo 16º - Visibilidade e meteorologia

A prática do voo livre sem as devidas condições de visibilidade (abaixo dos 1400 metros de altitude), ou quando as condições meteorológicas não forem adequadas, é punida com uma sanção grave. Pilotos com nível 3 ou superior ficam excluídos das sanções aqui previstas.

Artigo 17º - Ofensa à integridade física

Quem ofender a integridade física de outro piloto é punido com uma sanção muito grave. A ameaça e a tentativa são sempre punidas com uma sanção grave.

Artigo 18º - Danos causados por piloto

Sempre que em manobras de decolagem ou pouso, o piloto provoque danos a pessoas, animais, ou a bens juridicamente protegidos, deve de imediato se disponibilizar para ressarcir os mesmos, sob pena de incorrer numa sanção muito grave.

Artigo 19º - Distância em voo

Quem não mantiver a distância de segurança nas decolagens, em voo, ou nos pousos, incorre numa sanção grave.

Artigo 20º - Pouso na rampa

O pouso na rampa do CSMVL não é permitido sob quaisquer circunstâncias, sua realização acarretará infração grave.

Artigo 21º - Manobras e pouso sobre pessoas ou animais

Quem sobrevoar a baixa altitude pessoas ou animais ou pousar desnecessariamente entre eles, colocando em risco sua integridade física ou de terceiros incorre numa sanção grave.

Artigo 22º - Prioridade e apoio aos pilotos menos experientes

O piloto que não facilitar as manobras de decolagem ou pouso aos menos experientes, que estejam devidamente identificados com fita colorida, incorre numa sanção leve.

Artigo 23º - Prioridade em térmica

Quem não der prioridade em térmica ao piloto que estiver a menor altitude, ou não respeitar o sentido de rotação na térmica, definido pelo primeiro a girar a térmica, é punido com uma sanção leve.

Artigo 24º - Manobras perigosas

As manobras repentinas, mal sinalizadas ou que transgridam as conhecidas leis de tráfego, perto de outros pilotos, são puníveis com uma sanção grave.

Artigo 25º - Manobras em frente da rampa

Manobras e pilotagem estacionária em frente à rampa que coloquem em risco ou dificultem quem esteja decolando incorre em uma sanção leve.

Artigo 26º - Dever de auxílio

Quem não prestar assistência a pilotos acidentados, incorre numa sanção muito grave.

Artigo 27º - Manutenção e utilização de equipamentos

A utilização de equipamentos fora de suas especificações ou que não se encontrem nas devidas condições de manutenção é punível com uma sanção leve.

Artigo 28º - Utilização do rádio na frequência de emergência e recados

A utilização abusiva do rádio na frequência 144.215, prejudicando outros pilotos ou o controle de emergências, é considerada uma infração leve.

Artigo 29º - Prioridade em altitude

No cruzamento de pilotos à mesma altitude, ambos viram à direita, sob pena do piloto infrator incorrer numa sanção grave.

Artigo 30º - Prioridade em encosta

No voo em encosta é obrigatório dar prioridade ao piloto com encosta à direita, sob pena de incorrer numa infração grave.

Artigo 31º - Prioridade no final da encosta

Quem não facilitar as curvas no final da encosta, é punido com uma sanção leve.

Artigo 32º - Contribuição para a boa conservação dos equipamentos

Quem não garantir a boa conservação do equipamento de outros pilotos, quando estes não estejam em condições de fazê-lo, ou não tenham a consciência do mesmo, incorre numa sanção leve.

Artigo 33º - Voo dentro de nuvens

O voo dentro de nuvens deve ser evitado. O piloto que voar dentro de nuvem incorre em infração leve.

Artigo 34º - Comportamento na decolagem

Sendo a rampa do CSMVL relativamente pequena e não comportando a decolagem e ou checagem simultânea de diversos equipamentos, a direção do Clube elaborou um conjunto de normas de decolagem que compõe o presente regulamento, integrando-o como Anexo I. O não cumprimento de normas aplicáveis e previstas naquele Anexo poderá incorrer na aplicação de infração leve.

Artigo 35º - Comportamento inadequado

Quem tiver um comportamento inadequado, incorreto, ou agressivo, que coloque em risco a própria segurança, de outros pilotos, ou de terceiros, é punido com uma sanção muito grave. O fiscal da rampa representa a autoridade local do CSMVL e é o responsável pelo cumprimento das normas previstas neste Regimento. Será o responsável pela organização local e por resolver situações não previstas (poderá sempre que julgar oportuno consultar membros da diretoria ou conselho fiscal que estejam presentes na rampa), suas obrigações estão detalhadas no Anexo IV.

Artigo 36º - Realização de voos duplos e lançamento de alunos

A realização de voos duplos e lançamento de alunos na rampa do CSMVL deverá obedecer às normas previstas neste regimento no Anexo III, sob pena do infrator incorrer em sanção muito grave.

Do processo

Artigo 37º

1. O procedimento disciplinar é iniciado quando qualquer associado do Clube, visitante ou o próprio fiscal do CSMVL registrar no Livro de Ocorrências, na Sede, determinado ato ou ocorrência que transgrida esse regulamento. Deverá apontar entre outros, relato do acontecido, norma infringida, identificação dos envolvidos, data, local e testemunhas.
2. Feito o apontamento o reclamante deverá entrar em contato com algum membro da diretoria do CSMVL e informar sobre o ocorrido.
3. O prazo máximo para início do processo é de 30 dias da ocorrência, sob pena de caducidade.

Artigo 38º

1. Na instrução do processo disciplinar deve a diretoria do CSMVL tentar atingir a verdade material dos fatos, remover os obstáculos ao seu regular e rápido andamento e recusar o que for impertinente, inútil ou dilatório.

Artigo 39º

1. O arguido é notificado da acusação, pessoalmente ou via internet, com entrega da cópia da ocorrência.
2. O prazo para apresentação da defesa é de cinco dias.

Artigo 40º

1. A diretoria procederá a todas as diligências probatórias que se mostrem indispensáveis à apuração dos fatos. Caso a maioria simples dos membros da diretoria do CSMVL se declararem habilitados para julgar, será proferida a deliberação que deverá ser notificada ao participante por via escrita.

Do recurso

Artigo 41º

O recurso é interposto por meio de requerimento, com indicação das razões da discordância da deliberação recorrida, no prazo de cinco dias contados da data da sua notificação, após decurso do prazo dilatório de três dias.

Artigo 42º

1. O recurso é avaliado pela Diretoria do CSMVL, que apresenta sua decisão por escrito ao arguido.
2. Os pontos adicionados pela infração cometida são lançados no cadastro do piloto associado ou visitante.

Da imprevisibilidade

Artigo 43º

Eventuais infrações e situações não previstas nesse regulamento que vierem a ser relatadas no Livro de Ocorrências serão avaliadas e julgadas pela diretoria do CSMVL. Em caso de significância, a diretoria a qualquer tempo poderá integrá-las ao presente regulamento.

Artigo 44º - Voo de Menores

O voo de menores poderá ocorrer em conformidade com as Normas Regulamentares da CBVL.

Anexo I – Espaço Aéreo e condições de uso compartilhado de parte da SBR 456 (Colibri)

A rampa do CSMVL situa-se dentro da SBR 456, também conhecida como Espaço Aéreo Colibri, que tem a titularidade da Empresa Helibras de Itajubá.

Para a prática do voo livre a partir da rampa de sua propriedade, o CSMVL realizou acordo operacional com a empresa Helibras, para gerenciamento diário do Espaço Aéreo na SBR 456.

Assim, diariamente até as 9 horas da manhã, a Helibras informará qual a condição diária do Espaço Aéreo, convencionando-se 3 condições: Área ativada, Área com Restrição Parcial e Área Desativada.

Ressaltamos a importância dos pilotos estarem atentos as zonas destacadas nas cores laranja e vermelho e roxo, correspondentes a espaços aéreos que não podem ser utilizados para o voo livre. Aparece ainda nos mapas uma zona não colorida, correspondente ao espaço G.

Dentro da área compartilhada do Espaço Colibri, deverá ser observado o Limite Vertical de 2900 metros do nível do mar, como altitude máxima a não ser ultrapassada.

Para total clareza dos sócios e visitantes usuários de nossa rampa, transcrevemos abaixo a integra dos termos constantes da carta de anuência, fornecida pela empresa Helibras, acordada de forma comum, com as condições estabelecidas para uso compartilhado de uma parte da SBR 456.

Conforme segue, em documento acordado com a Helibras:

– A área prevista para compartilhamento durante os dias de semana poderá a critério da Helibras ser ativada a qualquer momento suspendendo de imediato, nestas condições, as decolagens da rampa de voo;

- A área para compartilhamento aos finais de semana poderá a critério da Helibras ser ativada, mediante prévio aviso ao CSMVL e, neste caso não mais poderá ser usada para o voo livre durante o período pré-determinado;
- O CSMVL responsável pela rampa de voo, deverá manter durante os dias de semana um operador, com telefone e rádio disponível, que poderá ser contatado a qualquer momento pela torre da Helibras no caso de necessidade da suspensão das operações na rampa de voo. Neste caso, deverá fornecer à torre da Helibras as informações do número de decolagens realizadas no dia e a direção predominante dos ventos;
- Caberá ao CSMVL realizar junto a CBVL - Confederação Brasileira de Voo Livre, FMVL - Federação Mineira de Voo Livre e, em todas as rampas da região, ampla divulgação sobre as áreas restritas e permitidas para o voo dentro da SBR 456.
- Caberá ao CSMVL implantar, dentro de seu regimento interno políticas que coíbam a realização de voos que infrinjam as determinações deste acordo;
- O CSMVL deverá colaborar com a Helibras toda vez que alguma asa voadora infringir o espaço aéreo restrito;
- A Helibras concorda com compartilhamento de parte da SBR 456 de acordo com os mapas acima apresentados, pelo período de um ano, guardando-se o direito em conformidade com suas políticas, necessidades ou interesses a segurança do sistema de aviação, de suspender a qualquer momento, unilateralmente, a prática do aero desporto dentro da área SBR 456;
- Caberá ao CSMVL disponibilizar a seus sócios e visitantes arquivos digitais que contenham detalhamento das áreas restritas;
- O CSMVL ficará responsável por registrar diariamente todas as decolagens de pilotos, sócios e visitantes, durante a semana e aos finais de semana, com o objetivo de ter um melhor controle sobre os voos na SBR 456;
- Em caso de necessidade ou quando solicitada, a direção do CSMVL deverá comparecer a Helibras, para reuniões de avaliação e outras que se fizerem necessárias.

Anexo IA – Mapa do Espaço Aéreo para os finais de semana



Anexo IB – Mapa do Espaço Aéreo para os dias de semana

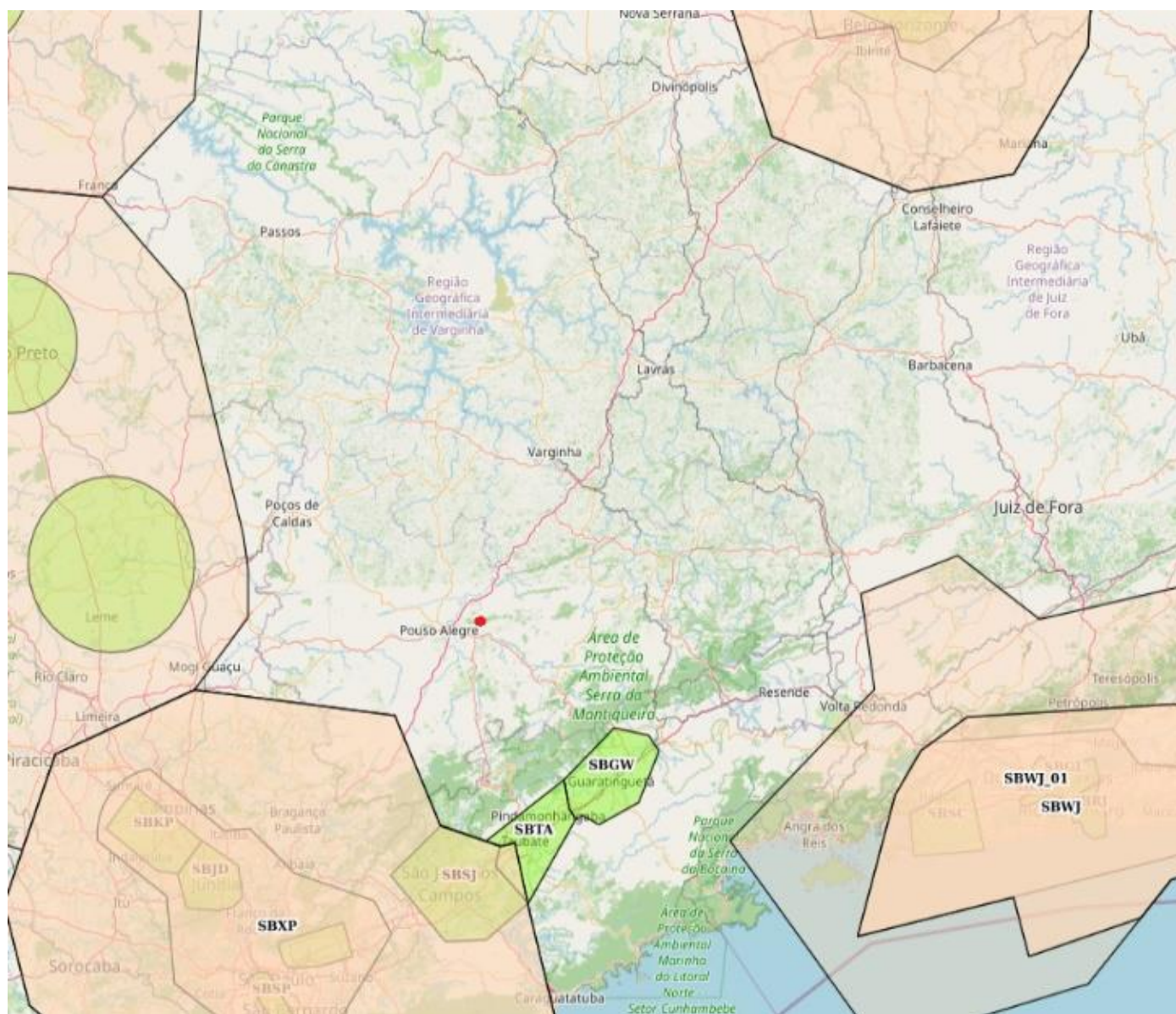


Anexo IC – Mapa do Espaço Aéreo com a Área Ativada



CLUBE SUL MINEIRO DE
VOO LIVRE
São Sebastião da Bela Vista - MG

TMA e CTRs (em amarelo e verde) não devem ser adentradas



Para acessar o Mapa acima entre no site www.geoaisweb.decea.mil.br

Seguindo a rota: Informação Aeronáutica – Espaço Aéreo, a seguir selecione as caixas TMA e CTR

Anexo II - Normas de decolagem

Devido a pequena área de nossa rampa, para evitar conflitos, a Diretoria deliberou sobre alguns pontos importantes:

- 1) A área de checagem de velas na parte superior ao lado do estacionamento deverá ser usada principalmente quando houver muito movimento. A solicitação é para que em dias de rampa cheia, o piloto desça já pronto e conectado, ou que faça pelo menos o cheque básico da vela antes de chegar à rampa.
- 2) A vela deverá ser aberta na rampa somente quando o piloto for checá-la e, assim que terminar, esta deverá ser "repolhada" e posicionada de modo a liberar o espaço para outras velas.
- 3) A vela só não precisará ser "repolhada" caso esteja na área de decolagem e o piloto pretenda decolar em seguida e já esteja totalmente equipado.
- 4) A área central não poderá ser usada para checagem, ficando sempre disponível para decolagens. O piloto de parapente ou asa poderá entrar na fila para ocupar a área central somente depois que estiver pronto para decolar com seu equipamento devidamente conectado.
- 5) O piloto de parapente ou asa pronto para decolar, terá prioridade sobre o piloto de parapente que ainda vai checar e conectar seu equipamento, para ocupar qualquer uma das áreas de decolagem laterais.
- 6) O piloto de parapente ou asa que ocupar qualquer uma das áreas de decolagem por um tempo maior que o necessário para a decolagem, se as condições atmosféricas estiverem favoráveis, seja esperando ou após uma ou mais tentativas de decolagem, deverá perguntar se alguém deseja decolar. Diante de uma resposta positiva, este deverá liberar a área, mas poderá voltar quando quiser decolar, após dar a vez a pelo menos dois pilotos.
- 7) Mediante a ocorrência de acidente as decolagens ficam automaticamente suspensas até que o resgate e remoção do acidentado tenham ocorrido.
- 8) Caso algum piloto arborize, não estando ferido, as decolagens poderão prosseguir desde que o piloto esteja totalmente fora de uma possível rota de colisão com outros pilotos que venham a decolar.
- 9) O piloto de parapente ou asa deverá avisar os outros pilotos na rampa no momento que for decolar, para evitar decolagens simultâneas.
- 10) No caso de lançamento de paraquedas reserva nas imediações da rampa as decolagens só poderão ser sequenciadas após contato com o piloto, desde que este esteja bem, e reporte que tem condições de deslocar-se sem ajuda, para local de fácil acesso.

Anexo III - Realização de voo duplo, lançamento de alunos, voo de visitantes e livro de ocorrências

1. OBJETIVO:

Descrever os procedimentos e detalhar as rotinas para sócios, instrutores, visitantes ou outros na utilização da rampa do CSMVL.

2. PROCEDIMENTOS PARA REALIZAÇÃO DE VOO DUPLO DE INSTRUÇÃO

2.1. Apresentação de Habilitação:

O piloto deverá sempre apresentar ao fiscal da rampa, na presença do passageiro, a sua habilitação, dentro da validade, com a devida e necessária certificação **Homologado Voo Duplo**, emitida pela CBVL. Pilotos em treinamento, fazendo curso de voo duplo, também poderão decolar, desde que acompanhado pelo seu instrutor.

2.2. Preenchimento do Livro de Registro de Voos Duplos

Antes da decolagem, o piloto deverá apresentar-se ao fiscal da rampa, juntamente com seu passageiro para assinatura do Livro correspondente.

No caso de Voo Duplo o piloto deverá cadastrar-se previamente. O passageiro deverá ler na presença do Fiscal o termo de ciência de risco constante no Livro de Registro de Voos Duplos, e após assiná-lo estará liberado.

2.3. Dias e horários

Para pilotos sócios do CSMVL a realização de voo duplo não terá restrição de horários. Para pilotos visitantes a realização de voos duplos aos finais de semana e feriados estará liberada sempre após as 14 horas, ou quando não houver decolagens de pilotos “solo”.

2.4. Pagamento de ingressos

A cobrança de ingressos para pilotos visitantes que venham a realizar voos duplos seguirá o critério adotado para os demais visitantes, sem qualquer tipo de acréscimo. Passageiros de voo duplo de pilotos não associados também pagarão a taxa de visitante.

2.5. Decolagem

A decolagem do piloto de voo duplo deverá ocorrer exclusivamente da posição central e obedecerá a ordem sequencial, estabelecida com os demais pilotos presentes.

2.6. Passageiros menores de idade

Passageiros com idade entre 16 e 18 anos deverão ter autorização do pai ou da mãe; aqueles com idade abaixo de 16 anos, necessariamente deverão ser autorizados pelo pai e pela mãe.

3. PROCEDIMENTOS PARA LANÇAMENTO DE ALUNOS

3.1. Apresentação de Habilitação

Instrutores visitantes que vierem “soltar” alunos da rampa do CSMVL deverão em sua chegada apresentar-se ao fiscal de rampa mostrando sua habilitação de instrutor ABP, CBVL ou FAI.

Deverá ainda nesta ocasião, identificar os alunos com intenção de voar. Os instrutores cadastrados do Clube estão liberados da apresentação de habilitação, mas deverão manter a orientação de apresentar seus alunos ao fiscal.

3.2. Preenchimento do Livro de Voo de Instrução (voo de alunos)

O lançamento de qualquer aluno deverá ser precedido necessariamente da leitura e assinatura do termo de responsabilidade constante no Livro. Instrutor e piloto aluno deverão assinar.

3.3. Horários e sinalização

O horário para lançamento de alunos será preferencialmente antes das 11 horas e depois das 14:30 horas. A critério do instrutor, em combinação com o fiscal de rampa, e estando a rampa com pequeno movimento de pilotos, os horários estipulados poderão ser alterados. O aluno sempre deverá ser identificado com fita sinalizadora fixada nos tirantes do seu parapente.

3.4. Pagamento de ingresso

Não sendo o aluno ainda sócio do Clube, e mesmo estando em voo instrucional deverá pagar a taxa de ingresso prevista para pilotos visitantes. Neste caso, caso venha a se tornar sócio, todos os voos pagos em sua fase instrucional, serão descontados do valor de sua anuidade. Adotar-se-á o ano de filiação como base para concessão dos descontos financeiros.

4. PROCEDIMENTOS PARA VOO DE VISITANTES

4.1 Apresentação de habilitação e aquisição de ingresso

O piloto deverá se apresentar ao Fiscal e só estará autorizado a voar se apresentar habilitação CBVL e após pagar o seu ingresso.

4.2 Apresentação sobre o uso do Espaço Aéreo

O Fiscal deverá proceder uma apresentação sobre o Espaço Aéreo da região, enfatizando as Áreas Restritas onde o piloto visitante não deverá adentrar.

4.3 Apresentação geral do sítio de voo

Concluída a identificação, pagamento, apresentação do mapa do Espaço Aéreo e dando, o piloto, a sua concordância em respeitar o espaço aéreo, o fiscal deverá dar boas-vindas ao piloto e fornecer explicações sobre o site como, local dos sanitários, não potabilidade da água dos lavatórios e outras que forem do interesse do visitante.

5. LIVRO DE OCORRÊNCIAS

5.1 Uso do Livro

Ficará na Sede, de posse do Fiscal um Livro de Ocorrências. Sempre que solicitado o Fiscal poderá apontar, a pedido de um socio, visitante ou turista, qualquer ocorrência extraordinária.

Feito o apontamento em conformidade com o solicitado, o Fiscal poderá, a seu critério, colocar informações adicionais nos apontamentos realizados, que julgue necessário para a boa compreensão dos fatos.

O apontamento poderá também ser realizado diretamente pelo usuário da rampa (ou pelo próprio Fiscal), que solicitará o Livro, e poderá utilizar as instalações da Sede para fazer o registro.

No dia subsequente a ocorrência, o Fiscal deverá reportar à Diretoria o ocorrido.

Anexo IV - Manual de Fiscalização do CSMVL

1. OBJETIVO:

Descrever os procedimentos de fiscalização e verificação para orientar o fiscal da rampa do CSMVL na execução dos seus trabalhos.

2. PROCEDIMENTOS:

2.1. VERIFICAÇÃO DA ESTRADA:

Na subida da rampa deverá ser verificada a condição geral da estrada:

- Deverão ser removidos galhos de árvores e gravetos caídos nos trilhos que possam atrapalhar a passagem dos veículos;
- Deverão ser assentadas as lajotas que estiverem deslocadas;

No caso de queda de árvores ou troncos que obstruam a passagem e sejam de difícil remoção, deverá ser avisada a diretoria para que seja autorizada a contratação do serviço de corte.

2.2. VERIFICAÇÃO INICIAL DA RAMPA E ESCADARIA DE ACESSO:

Ao chegar à rampa o fiscal deverá executar uma verificação geral na escadaria de acesso, na área de decolagem e estacionamento. Deverá ser feita uma limpeza geral, deixando as áreas limpas e livres de folhas e galhos. Na rampa deverão ser removidos o lixo deixado do dia anterior e qualquer galho ou objeto cortante que possa danificar ou prender no equipamento durante a decolagem.

No caso de fogueiras na rampa, deverão ser removidos as brasas e o fogo ser extinto por completo. Já houve casos de brasas de uma fogueira da noite anterior danificar o equipamento e o piloto só perceber durante o voo.

2.3. INSTALAÇÃO DO BANNER COM O MAPA DO ESPAÇO AÉREO:

Após verificar a rampa, o fiscal deverá instalar o banner com o mapa do espaço aéreo no local destinado para esta finalidade.

2.4. FISCALIZAÇÃO DOS SÓCIOS:

Para os sócios poderá ser solicitada a apresentação da habilitação CBVL, e deverá ser preenchido o livro de frequência. Quando o fiscal conhecer pessoalmente os sócios e souber seus nomes não é necessário solicitar a apresentação de documentos.

Sócios em débito com o Clube só poderão fazer uso da rampa quando quitarem seus débitos, ou voarem pagando ingresso de visitante. Em caráter de excepcionalidade (aos finais de semana) e

sempre mediante o fornecimento de recibos, o fiscal estará autorizado a receber valores de ingresso ou anuidade. Quando isto ocorrer, a via do bloco de recibos deverá conter o canhoto com a devida identificação do pagante e origem do pagamento.

2.5. FISCALIZAÇÃO DOS PILOTOS VISITANTES:

Deverá ser cobrado dos pilotos visitantes a habilitação desportiva CBVL.

Pilotos visitantes sem habilitação CBVL não estão autorizados a decolar.

O fiscal cobrará dos pilotos visitantes uma taxa de ingresso e o instruirá sobre o uso do Espaço aéreo na SBR 456.

No caso da chegada dos sócios durante a fiscalização dos visitantes, os sócios terão preferência e o fiscal deverá liberar os sócios enquanto fiscaliza os visitantes.

Será apresentado a todos os pilotos visitantes um mapa do espaço aéreo contendo os espaços aéreos restritos e os permitidos.

2.6. ORGANIZAÇÃO DO ESTACIONAMENTO:

O fiscal deverá orientar os pilotos a estacionarem seus carros de modo que não obstruam a saída de outros veículos ou o acesso ao estacionamento.

2.7. LIVRO DE REGISTROS DIÁRIOS (GERAL, PILOTOS, VISITANTES E TURISTAS)

Será mantido na Sede um Livro de Registros, onde o Fiscal apontará diariamente as pessoas que comparecerem à rampa para voar, sejam elas sócios ou visitantes. No caso da realização de voo duplo deverão ficar registrados no livro o nome do piloto e do passageiro. Diariamente, o fiscal apontará seu horário de chegada e de saída da rampa e questões relacionadas, como eminência de chuva, chuva, transporte de água etc., que alterarem o horário de sua prestação de serviço. O livro funcionará como um diário da rampa, inclusive com apontamento de dias de descanso. Ao final da jornada o fiscal apontará no livro, um registro do número aproximado de visitantes não voadores que compareceram na rampa no dia ("turistas").

2.8. REGISTRO E RELATÓRIOS DE OCORRÊNCIAS:

O Fiscal ficará responsável também pela manutenção e apontamentos em um Livro de Ocorrências. Sempre que algum piloto se negar a dar informação, decolar sem permissão ou infringir alguma regra do Clube deverá ser relatado pelo Fiscal e encaminhado o assunto à Diretoria. O Fiscal deve identificar o piloto e escrever a sua infração. No caso de reincidência poderá ser registrado boletim de ocorrência policial. O livro de ocorrências também poderá ser utilizado por qualquer associado que desejar apontar fato relevante e levá-lo a discussão ou para subsidiar eventual aplicação do Regulamento Disciplinar.

O Fiscal também deverá relatar a ocorrência de acidentes na rampa. Escrever o nome do piloto, data, hora e o que aconteceu.

Estes relatórios deverão ser escritos de maneira simples e comunicados à Diretoria. O Fiscal nunca deve entrar em conflito com os desordeiros e infratores, estes deverão ser informados que o Fiscal cumpre ordens e que a área do clube é uma propriedade particular e a orientação é que nesses casos seja chamada a força policial e aberto um boletim de ocorrência.

Sempre que o Fiscal receber alguma reclamação referente às condições do clube (estrada, comprimento da grama, estacionamento etc.) ou alguma sugestão, deve apontar no livro de ocorrências para que a diretoria possa avaliar e tomar as providências.

2.9. ABASTECIMENTO DO SISTEMA DE ÁGUA

Será obrigação do Fiscal, providenciar e organizar o abastecimento do sistema de água da rampa, tomando medidas para que não falte água para higiene dos sócios. Sugere-se que sempre que o volume limite de 1,0 m³ for atingido no reservatório principal seja feita solicitação de água e informado ao Diretor Administrativo e ao Financeiro.

2.10. CONSERVAÇÃO DA RAMPA E ÁREAS AJARDINADAS

Constitui obrigação do Fiscal a poda, irrigação, limpeza e conservação geral de toda área do CSMVL utilizada regularmente pelos associados, com destaque especial para a rampa de decolagem.

2.11. PINTURA E MANUTENÇÃO NAS ÁREAS COMUNS

A pintura para conservação do patrimônio do CSMVL, incluindo cercas, escadas, muros, lixeiras etc., bem como pequenos reparos, manutenção da cerca ou troca de fios, e outros afins farão parte do trabalho regular do Fiscal e deverão ser desenvolvidos preferencialmente de segunda a sexta-feira.

2.12. LIMPEZA DE LIXEIRAS E REMOÇÃO DE LIXO

Constitui responsabilidade do Fiscal a remoção semanal de lixo das diversas lixeiras, sua acomodação em sacos apropriados e a contratação de transporte para descarte em local adequado.

2.14. LIMPEZA E HIGIENE DOS BANHEIROS

Será responsabilidade do fiscal, manter a limpeza dos banheiros e provimento de insumos para higiene.

2.15. RETIRADA DO BANNER COM O MAPA DO ESPAÇO AÉREO

Ao final do dia de voo, o fiscal deverá retirar o banner com o mapa do espaço aéreo e guardá-lo no local destinado para esta finalidade.

2.16. VERIFICAÇÃO FINAL DA RAMPA E TOMADA DO NÍVEL DE ÁGUA DA CAIXA PRINCIPAL

A última tarefa do dia é realizar uma verificação geral na rampa para identificar se algum equipamento ou material foi esquecido. Caso algo seja encontrado deverá ser disponibilizado na Sede do Clube.

Por último, tirar o nível de água do reservatório principal, determinando seu volume, anotar no Livro de Registros e fechar o registro principal de abastecimento do sistema. A caixa de manobras do sistema de água, permanecerá sempre fechada.

2.17. JORNADA SEMANAL DE FISCALIZAÇÃO E ATENDIMENTO AOS SÓCIOS E VISITANTES

A jornada diária normal ocorrerá de segunda-feira a domingo no horário das 9 às 17 horas, sendo que em função da época do ano este horário poderá ser alterado para 9:30 às 17:30 horas.

O serviço de portaria e fiscalização do CSMVL, aqui denominado simplesmente como **Fiscal**, será realizado por dois profissionais diferentes, sendo um com jornada nos dias de semana e trabalhando como celetista e outro, por contrato, cumprindo sua jornada aos sábados, domingos e feriados.

O trabalho em dias feriados estará sempre a cargo do fiscal que estiver trabalhando aos sábados e domingos.

