



Assembleia de 27 de Fevereiro de 2019

Consolidação do Regimento Interno

REGIMENTO INTERNO

Regulamenta o Art. 10 do Estatuto Social do Clube São Conrado de Voo Livre

**CAPÍTULO I
DEFINIÇÕES E CONCEITOS**

Art. 1. Este regimento interno determina os padrões técnicos, operacionais e disciplinares do sítio de voo em São Conrado bem como suas normas e procedimentos.

§ 1º A atividade de instrução em voo é uma prestação de serviço e pode ser remunerada.

**CAPÍTULO II
DOS EQUIPAMENTOS DE VOO**

SEÇÃO I

Art. 2. As aeronaves utilizadas para a operação de instrução serão usadas exclusivamente em operações aéreas privadas, durante o horário diurno, em condições visuais, com capacidade para 2 (dois) ocupantes no máximo, sem propulsão, e com as seguintes características adicionais:

I - Peso vazio máximo igual ou inferior a 70 Kg.

II - Paraquedas de emergência deve ter homologação de capacidade de carga de no mínimo 185 Kg.

III - Os cintos apropriados podem ser do tipo: perneira, sarcófago, casulo e seletes que comportem paraquedas de emergência homologado para o voo de instrução com feixo T ou 3ª ancoragem e conexão peitoral.

IV - Todos os mosquetões devem ser de aço em ambas as modalidades.

V - Na modalidade Asa delta é obrigatório o uso de hang-loop duplo para o piloto e igualmente para o passageiro aluno, sendo um deles comum ao paraquedas.

VI - É obrigatório o uso de maillon de aço na conexão paraquedas de emergência a selete . No cinto perneira é opcional.

VII – O número de voos diários, por piloto, é de no máximo 04 (quatro).

**SEÇÃO II
INSPEÇÕES E VISTORIAS**

Art. 3. Equipamentos novos:

I - Antes de realizar seu primeiro voo, os equipamentos deverão ser submetidos a uma vistoria da comissão técnica de sua modalidade.

II - Caso se encontrem em perfeitas condições, deverão receber os seus selos e lacres obrigatórios.

Art. 4. Os lacres obrigatórios para os equipamentos novos são:

I - Asa Delta:

a) Selos anti-violação em todos os tubos.

b) Anilhas numeradas nos cabos laterais.

c) Selo de vistoria com data e assinatura do diretor técnico no cross-bar.

II - Parapente:

a) Lacre na Selete

b) Selo de vistoria com data e assinatura do diretor técnico no bordo de ataque.

Art. 5. Equipamentos usados:

I - Os equipamentos usados deverão ser vistoriados segundo as recomendações de seus fabricantes observando a seguinte periodicidade:

a) A cada 1 ano ou 250 voos para Asa Delta e Parapente.

Art. 6. A inspeção dos equipamentos consiste em:

I - Vistoria conduzida por construtores e/ou seus representantes legais com experiência comprovada e homologados pelo CSCVL.

II - Manutenção corretiva dos equipamentos (ex: troca de cabos, parafusos e partes estruturais)

III - Inspeção e dobragem dos paraquedas de emergência (obrigatório).

IV - Avaliação completa dos equipamentos e acessórios (ex: cinto de voo, seletes, capacete, hang-loop e mosquetões);

V - Para os parapentes de instrução acima de 3(três) anos os pilotos devem apresentar os laudos de vistorias das respectivas fábricas ou representantes legais que possuam autorização das fábricas para realizar este tipo de serviço.



§ 1º Serão emitidos lacres de vistoria para asas e parapentes, cinto/selete e paraquedas do piloto e cinto do aluno.

§ 2º Somente estes equipamentos poderão operar no sítio de voo de São Conrado.

§ 3º Serão observados também o critério de aparência visual como conceito de reprovação.

Parágrafo Único. Ocorrendo qualquer tipo de anormalidade durante a operação (Ex: Crashes, quedas e etc...) deverá ser feita nova vistoria completa.

Art. 7. Paraquedas de emergência.

I - Durante as vistorias, todos os pilotos de instrução em Asa Delta e Parapente devem lançar seus paraquedas de emergência para a dobraagem, para obter o lacre.

CAPÍTULO III DO PLANO DE OPERAÇÃO

SEÇÃO I PROCEDIMENTOS DE DECOLAGEM

Art. 8. Todos associados adimplentes de suas obrigações com o Clube estão autorizados a decolar da Rampa da Pedra Bonita, desde que respeitando o fiscal de rampa, as sinalizações, normas e o padrão operacional exercido em nosso sítio de voo.

Art. 9. Procedimentos para Asa Delta.

I - Ao fazer o cadastramento do aluno, o piloto deverá retirar o ticket no Clube.

II - Chegando na guarita na estrada das Canoas, o PILOTO (e somente o piloto) deve entregar o ticket, assinar a lista de decolagem e retirar a bandeira.

III - Chegando na rampa, a bandeira deve ser presa ao bico da asa NO INÍCIO da montagem da mesma ainda no chão.

IV - As bandeiras são numeradas e devem determinar a ordem de montagem e de decolagem.

V - Ao chegar na linha do P3 o piloto deverá OBRIGATORIAMENTE estar com TODO seu equipamento pronto (asa, cinto, capacetes, calçados e CÂMERAS). Este é o último ponto permitido para o piloto regular sua câmera e fazer o check final em seu equipamento.

VI - Neste ponto (P3) o piloto poderá fazer um pré hang check (opcional) passando as orientações ao seu aluno.

VII - O piloto que não estiver pronto, deve ceder a passagem para outro piloto que esteja pronto.

VIII - Ao chegar ao P2, o piloto deve OBRIGATORIAMENTE efetuar o hang check, seguido do check list, conferindo e respondendo (deitado na posição de voo), as perguntas feitas pelo fiscal.

IX - O resgate deve auxiliar o piloto a confirmar o check da fixação do esticador da asa bem como do cabo do king post, que já deverá ter sido conferido pelo próprio piloto no P3.

X - Após a confirmação do check list, o FISCAL (e somente o fiscal), retira a bandeira da asa, liberando a passagem do piloto para a posição de decolagem, P1. Neste momento, o fiscal, ainda na frente da asa, efetua a coordenação de decolagem com o fiscal da rampa de parapente, solicitando via rádio, autorização para decolagem.

XI - Quando autorizada a decolagem, o fiscal libera o piloto desejando Bom Voo. Na posição P1, o piloto é SOBERANO e está pronto para o voo. Ele está livre para decolagem e é responsável por suas decisões.

XII - O P1 é um ponto de extrema concentração portanto não é permitido nem tolerado ao piloto, falar ao telefone, rádio, desengatar-se da asa, manipular câmeras e etc...

XIII - No caso de desistência de passageiro, problemas com câmeras ou no equipamento (asa e cinto) a asa deve ser retirada da fila para o refugio. Neste momento o fiscal deverá colocar novamente a bandeira na asa. Quando pronto, o piloto deverá retornar, ao P3 de onde deverá ser iniciado todo processo novamente.

XIV - Para retornar a fila, deve SEMPRE ser priorizada a ordem cronológica dos números das bandeiras, ou seja, os número menores tem preferência no andamento da fila e no acesso ao P3.

XV - Se o piloto decolar com a bandeira ou se a mesma for retirada por outra pessoa que não o fiscal, o piloto será SUSPENSO.

XVI - A área compreendida entre o P2 e o P3 é uma zona de atenção, restrita a pilotos, alunos e resgates. É o local onde o piloto se prepara para seu voo, portanto o SILÊNCIO é fundamental, não sendo permitido o uso de telefones celulares e rádios tanto pelos pilotos que estiverem se preparando para decolar como por seus resgates ou pilotos da fila de espera.

XVII - Esta área deverá ficar sempre livre, sendo tolerado o acesso a turistas, desde que não hajam asas no P1, P2 e/ou P3.

XVIII - Ao final de cada dia, o fiscal faz um relatório da operação do dia, citando os fatos mais relevantes do dia. Condutas consideradas antiéticas, desrespeitosas bem como falhas nos procedimentos (check list e etc...) serão punidos com notificação, advertência e/ou suspensão.

XIX - Uma câmera de vídeo posicionada no P2 ao lado da posição de check, registra o check list de todos os pilotos bem como o movimentos de montagem das asas.



- XX - Um espelho curvo auxilia na visualização e comunicação entre as rampas do Parapente e da asa delta.
- XXI - As asas só podem ser montadas na área compreendida entre o P3 e o P5, onde está a linha pontilhada próxima ao quiosque.
- XXII - A área entre a linha pontilhada e o quiosque é destinada as asas que estarão aguardando a vez para a montagem. Nesta área as asas poderão somente estar fechadas no chão ou apenas no trapézio com a bandeira pendurada no bico.
- XXIII - As asas de duplo deverão ser montadas sobre a linha branca demarcada no chão, para deixar a área da direita reservada para as asas de voo solo bem como para o treinamento de corrida dos pilotos com os alunos.
- XXIV - Dentro da área de montagem de asas de duplo, o piloto que estiver pronto antes dos demais a sua frente, poderá passar na frente dos outros utilizando o caminho na direita, desde que:

- a) - Não existam asas de solo neste caminho.
- b) - Identifique todos os pilotos que estão na sua frente e peça a vez, pessoalmente, a cada um deles.
- § 1º Somente O PILOTO já engatado e pronto para decolagem, poderá retirar a asa da fila e avançar com a mesma até a linha do P3, onde seu aluno bem como seu resgate deverão OBRIGATORIAMENTE estar aguardando para a conexão final na asa. **NÃO SERÁ MAIS PERMITIDO QUE O PILOTO SE DESENGATE DA ASA** para regular câmara, atender celular, finalizar a montagem ou fazer pequenos ajustes na asa. Tudo isso deverá ser feito ainda no seu local original na fila.

§ 2º Uma vez conectados, piloto e aluno seguem para o P2 para realizar o check list com o fiscal.

§ 3º Somente UM PILOTO POR VEZ poderá fazer o procedimento de avançar na fila.

Parágrafo único. Esse procedimento não será permitido em dias de grande movimento de voo solo por falta de espaço.

Art. 10. Procedimento do Parapente:

I - Ao conduzir o aluno à sede do Clube para o cadastramento, o instrutor deverá informar que a atividade proposta trata-se de uma aula inaugural de parapente que será realizada em um voo em dupla entre aluno e instrutor contratado.

II - O aluno realiza o cadastro no Clube, concorda e assina o contrato de prestação de serviços e realiza o pagamento da taxa exigida pelo Clube.

III - Já no acesso da guarita, o instrutor assina a lista com o fiscal e segue para o estacionamento próximo à rampa com seu aluno.

Art. 11. Da ordem de Decolagem:

I - As decolagens são definidas por ordem de chegada, independentemente de piloto solo ou duplo, e este procedimento vigorará por 45 dias. Sendo a fila única aplicável em dias com mais de 10 pilotos na rampa, podendo este sistema sofrer mudanças mediante acordo entre as duas classes.

II - Ao acessar a rampa o piloto retirará um crachá com o fiscal. Este crachá conterá um numeral indicativo da ordem de decolagem do piloto.

III - O piloto da vez deve se apresentar, e antes de acessar à rampa para decolagem, o mesmo deverá devolver o crachá ao fiscal. A não devolução do crachá acarreta em prejuízos ao Clube, portanto a devolução é obrigatória, sob pena de enquadramento nas regras do Clube.

IV - O piloto já conectado à selete e de capacete deve abrir e checar seu parapente na rampa.

V - Já devidamente conectado ao parapente o piloto deverá responder ao Check List da decolagem realizado pelo fiscal da rampa.

VI - Após o Check List ser realizado o Fiscal da Rampa solicita autorização de decolagem por rádio.

VII - Após autorização concedida entre os fiscais, o fiscal de rampa deseja verbalmente um "bom voo" ao Piloto e retira o CONE da rampa. Em seguida, com a decolagem realizada com sucesso, o fiscal posiciona novamente o CONE na rampa.

Art. 12. Da autorização de Decolagem por nível:

I - As decolagens são autorizadas de acordo com a sinalização da estação meteorológica traduzido em bandeiras e de acordo com o nível do piloto.

Art. 13. Piloto nível I

a). Decolagem autorizada mediante a presença do Instrutor na rampa;

b). Pela manhã: até às 10h e pela tarde: a partir das 15h;

c). Fonia entre Instrutor e aluno;

d). Decolagem somente em Bandeira Verde na Rampa;

e). Decolagem somente em Bandeira Verde no Pouso.

Art. 14. Piloto nível II

a). Decolagem autorizada durante o dia;

b). Decolagem permitida em Bandeira Verde na Rampa;

c). Decolagem somente em Bandeira Verde no Pouso;

d). Decolar com rádio em frequência padrão.



Art. 15. Do "check-list" na Decolagem:

I - 100% das decolagens realizadas da Rampa da Pedra Bonita são checadas por fiscal capacitado que verificará se todos os equipamentos estão devidamente conectados. Em seguida, o fiscal efetua a coordenação de decolagem com o fiscal da rampa de asa delta, solicitando via rádio, autorização para a decolagem. Uma vez liberada, o fiscal retira o obstáculo (cone) da rampa, liberando a mesma para que o piloto efetue sua decolagem.

II - Para o voo solo, o piloto checa os devidos itens e responde as seguintes perguntas feitas pelo Fiscal de Rampa:

- a). Calçados presos?
- b). Pernas travadas?
- c). Ventral travada?
- d). Conexões entre piloto e velame travados?
- e). Capacete travado?
- f). Alça do reserva travado?
- g). Peso Liberado?

III - Havendo abortagem da decolagem, o piloto deve retornar a fila atrás dos 2 (dois) próximos pilotos de solo, somente no caso de não ter havido danos ao equipamento de voo.

Art. 16. Para o voo de instrução, o piloto checa os devidos itens e responde, de acordo com as perguntas feitas pelo Fiscal de Rampa:

Art. 17. Do "check" do Piloto e Aluno:

- a). Calçados presos?
- b). Pernas travadas?
- c). Ventral travada?
- d). Capacete travado?
- e). Alça do reserva travado?
- f). Peso liberado?
- g). Conexões entre piloto e aluno travados?

Art. 18. Havendo abortagem da decolagem, o piloto deve retornar a fila atrás dos 2 (dois) próximos pilotos de duplo, somente no caso de não ter havido danos ao equipamento de voo.

Art. 19. É necessário realizar o treino da corrida novamente com o aluno.

Parágrafo único. A rampa da decolagem de parapente poderá ser dividida em 2 áreas de decolagem em dias de muito movimento, sendo a decolagem principal e a decolagem na lateral. A decolagem na lateral é exclusivamente autorizada para pilotos nível 4 ou 5 em voo solo.

SEÇÃO II O SÍTIO DE VOO

(artigos alterados por decisão da diretoria técnica em reunião de 19-112015)

Art. 20. Modelo de bandeiras como forma de sinalização das condições meteorológicas.

I - A análise das condições tem como principais parâmetros: intensidade e direção do vento, visibilidade e mudanças agressivas da condição (formação de CB, entrada de frente fria, chuva iminente e outros). Esta análise visa exclusivamente a segurança dos pilotos desportivos / instrutores e alunos e seguirá os padrões determinados pela avaliações das estações meteorológica da rampa e do pouso.

Art. 21. Exemplo de definição de condições locais aplicada ao sistema de bandeiras em São Conrado:

I - Bandeira Verde – FAVORÁVEL

(Condições propícias à prática do voo livre: Pilotos Instrutores e Desportivos com todos os níveis de experiência podem voar)

- a). Ventos de S a E, entre 0 e 15 Km/h de velocidade, podendo chegar a 25 Km/h nas rajadas.
- b). Teto acima da rampa.

II - Bandeira Amarela – ALERTA

(Condições que exigem cautela para a prática do voo livre).

- a). Ventos de S a E entre 15 e 22 Km/h, até 30 Km/h nas rajadas.
- b). Ventos entre S e SW e entre E ENE de 0 Km/h a 12 Km/h nas rajadas.
- c). Ventos caudais entre SSW e N de 0 Km/h a 5 Km/h, com frequentes entradas de frente na rampa por no mínimo 2 minutos.
- d). Possível presença de turbulências moderadas.
- e). Proximidade de tempestades (formação de Cb's), Congestus (com ou sem precipitações), frentes frias ou nuvens mais baixas que a rampa em rápida formação.



f). Wind Shear moderado e constante na área de pouso principal, sendo recomendável o uso do pouso alternativo mais à frente.

III - Bandeira Vermelha – PERIGO

(Condições críticas e perigosas (proibitivas) para prática do voo livre).

- a). Teto abaixo da rampa, sem visual com o solo ao nível do mar.
- b). Formação de Cb's na região e Congestus carregados.
- c). Possibilidade de fortes turbulências em voo.
- d). Entrada de frentes frias.
- e). Vento extremamente forte na decolagem (obedecer tabela)
- f). vento caudal acima de 5km/h (de W a N)

SEÇÃO III

DO PROCEDIMENTO DE POUSO

Art. 22. Ao iniciar o circuito, o piloto demonstrará intenção de pouso, tendo o prédio como limite de altura.

Art. 23. O procedimento deverá ter três etapas: perna do vento, perna base e final.

Art. 24. Para pouso com vento de sul ou sem vento, o piloto deverá pousar de leste (circular no sentido horário).

Art. 25. O circuito será invertido para pouso de sudoeste (circular no sentido anti-horário).

Art. 26. Em situação de birutas desalinhadas, vento norte ou tráfego, deverá o piloto optar por pousos alternativos ao longo da praia.

Art. 27. Com duas aeronaves na reta final para pouso, aquele que estiver mais na frente, deve pousar o mais próximo possível do muro deixando o restante lateral da areia para aeronave quem vem atrás.

Art. 28. Pouso alternativo: meio da praia (praça da bandeira), hotel Nacional e gramado (nos dias de praia cheia poderá ser vetado).

Art. 29. Fica proibida a execução de manobras como espirais, wing-overs e similares.

Art. 30. As aeronaves mais lentas deverão fazer o procedimento marginal ao circuito, sendo sugerido ao parapente o pouso no gramado ou início da praia, próximo à encosta (seta vermelha).

Art. 31. Em condições consideradas de pouso perigoso, poderá ser colocado na área de pouso oficial um "X" na areia informando aos pilotos que o pouso neste local está perigoso. Neste caso, o piloto deverá preferencialmente optar por pousos alternativos ao longo da praia.

CAPÍTULO IV

DOS INSTRUTORES DE VOO DO CLUBE

SEÇÃO I

DO QUADRO DE VAGAS E SUA OXIGENAÇÃO

Art. 32 O quadro de instrutores do CSCVL é composto por um número limitado de vagas, observados aspectos como limitação do espaço físico e o impacto ambiental gerado pela operação, conforme exigência do ICM-Bio e orientação da CBVL.

Art. 33 O limite atual, estabelecido em conjunto com os órgãos públicos, é de 135 vagas, sendo 70 para Asa Delta e 65 para Parapente.

Art. 34 Mediante critérios objetivos, como forma de oxigenação, o regimento fixará os requisitos de admissão e as hipóteses de exclusão dos quadros, observado o limite de 135 vagas.

§ 1. Se o quadro estiver completo, o piloto que cumprir os critérios de admissão entrará em uma fila de espera (SÓCIO VD FILA ESPERA), até que surja uma vaga.

§ 2. A fila de espera contará com 10 pilotos em cada modalidade, sendo 5 ativos (SÓCIO VD FILA ATIVA) e 5 na espera

(SÓCIO VD FILA ESPERA)

§ 3. Quando completo o quadro da fila de espera de 05 pilotos ativos e 05 pilotos na espera, não serão aceitos novos pedidos. Os interessados deverão incluir seus nomes em um cadastro geral, e serão comunicados caso abram vagas nos quadros ativo e de espera.

§ 4. Os 5 primeiros pilotos da lista serão enquadrados na lista ATIVA e poderão ingressar nos períodos de AVALIAÇÃO e OBSERVAÇÃO descritos na Seção III.

§ 5. Caso o piloto já tenha cumprido os requisitos das posições de AVALIAÇÃO e OBSERVAÇÃO na posição da fila ATIVA, poderá ingressar automaticamente ao Quadro Efetivo de Instrutores do CSCVL, caso hajam vagas disponíveis;

§ 6. Abrindo vagas no quadro de instrutores, passarão ao quadro efetivo os primeiros pilotos da fila ATIVA. No caso de ingresso de um ou mais pilotos no quadro efetivo, serão abertas novas vagas para a fila de espera geral.



§ 7. Em qualquer hipótese, o ingresso de novos instrutores ocorrerá somente após finalizados os períodos de AVALIAÇÃO e OBSERVAÇÃO e ocorrendo vagas;

§ 8. O clube divulgará em seu endereço eletrônico e no quadro de avisos, e manterá atualizada, a lista de pilotos que integram os quadros de instrutores e a lista de pilotos que aguardam na fila de espera.

§ 9. Somente os pilotos participantes do QUADRO EFETIVO participam da ESCOLA;

§ 10. o piloto instrutor que já ocupa vaga no quadro de uma modalidade, assim que obtiver a habilitação da CBVL, N4, Instrutor, VD, de outra modalidade, poderá fazer voos na nova modalidade sem necessidade de aguardar na fila de espera por vaga.

RESUMO NORMAS PARA PRÁTICA DE VOO DUPLO EM SÃO CONRADO REGIMENTO INTERNO

STATUS	No de VOOS e CONDIÇÕES	COMERCIAL	ESCOLA	NÚMERO DE VAGAS
PILOTO VISITANTE VD	- 4 por mês Max 1 por dia	NÃO	NÃO	Máx 05 visitantes por dia
SÓCIO VD	- 8 por mês Max 2 por dia	NÃO	NÃO	Sem limite
SÓCIO VD FILA ESPERA	- 8 por mês Max 2 por dia	NÃO	NÃO	05 vagas
SÓCIO VD FILA ATIVA (Avaliação)	- Mín 45 Dias - Mín 20 Voos - Mín 05 com Instrutores CSCVL	NÃO	NÃO	
SÓCIO VD FILA ATIVA (Observação)	- Período Mín. 1 Ano - Máx. 02 Voos por Dia - Máx. 30 Voos por Mês	SIM	NÃO	05 vagas
SÓCIO VD ACESSO (Observação)	- Completar 200 voos em 12 meses - Completar os requisitos do período de Observação.	SIM	NÃO	
QUADRO EFETIVO DE INSTRUTORES DO CSCVL	- 4 voos por dia	SIM	SIM	65 Parapente 70 Asa delta

SEÇÃO II

DO PROCESSO E DOS REQUISITOS DE ADMISSÃO COMO INSTRUTOR

Art. 35. A aprovação do currículo do Piloto pelo Conselho Ético e Administrativo, é requisito prévio à admissão como instrutor de voo do quadro do CSCVL, e constitui a primeira etapa do processo de admissão.

§ 1. O pedido de aprovação do currículo deverá ser apresentado ao Conselho Ético Administrativo através de requerimento disponível na secretaria do Clube.

Art. 36. São requisitos da segunda etapa de admissão aos quadros de instrutores do CSCVL:

I – Apresentar a carteira nível IV ou V, expedida pela CBVL;

II – Passar pelo período de AVALIAÇÃO previsto no regimento;

III – Apresentar o ato do Conselho Ético Administrativo que aprovou o currículo;

IV – Residir no Rio de Janeiro por no mínimo 05 (cinco) anos comprovadamente;

V – Ser associado do CSCVL por no mínimo 05 (cinco) anos;

Art. 37. O piloto que pretende ingressar nos quadros, cumprindo todos os requisitos, deverá solicitar à Diretoria o seu ingresso no quadro de instrutores, preenchendo o requerimento disponível na secretaria.



§ 1. No ato de solicitação o requerente deverá apresentar documentação probatória de cumprimento dos requisitos previstos no Art. 36.

Art. 38. Deferido o pedido de admissão, por ato da Diretoria, havendo vaga aberta, o piloto será imediatamente integrado ao quadro de instrutores do Clube.

§ 1. Não havendo vaga disponível, estando o quadro completo, o deferimento do pedido de admissão permitirá ao requerente o ingresso na fila de espera referida nos § 1, 2 e 3, do Art. 34.

Art. 39. Indeferido o pedido de admissão ou reprovado o currículo, por ato da Diretoria, o requerente poderá apresentar um novo pedido após 90 dias.

§ 1. O cumprimento das exigências indicadas na decisão da Diretoria e da Comissão que indeferiu o requerimento anterior, é condição indispensável à análise do novo pedido.

Art. 40. A posição do piloto na fila de espera será determinada pelo deferimento do pedido de admissão.

§ 1. Os requerimentos serão analisados, obrigatoriamente, de acordo com a ordem cronológica do protocolo na secretaria.

§ 2. Em caso de requerimentos protocolados no mesmo dia, serão adotados, sucessivamente, os seguintes critérios para determinar a posição do piloto na fila:

- a) Maior tempo como associado;
- b) Melhor aproveitamento nas etapas de campeonato (nível técnico)
- c) Idiomas: Inglês, Espanhol, outros

SEÇÃO III DO PERÍODO DE AVALIAÇÃO E OBSERVAÇÃO

Art. 41 O período de AVALIAÇÃO consiste em etapa prevista como requisito de admissão onde o piloto passará por um treinamento de no mínimo 45 (quarenta e cinco) dias, tendo que realizar, nesse prazo, pelo menos 20 (vinte) voos duplos, sendo que destes pelo menos 05 (cinco) deverão ser com instrutores credenciados no clube CSCVL.

§ 1. Durante o período de AVALIAÇÃO os voos duplos NÃO poderão ser remunerados.

Parágrafo único. Caso fique comprovado que no período de avaliação e treinamento o piloto realizou voos de instrução remunerados, serão aplicadas as penalidades previstas no regimento.

Art. 42. Após esse período de avaliação, o piloto instrutor passará por um período de 01 ano de OBSERVAÇÃO.

I - Neste período o piloto iniciará fazendo no máximo 2 (dois) voos diários com alunos de até 80 Kg .

II - Este limite diário passará para 4 voos, somente quando houver vaga no quadro de instrutores e após o piloto realizar 200 (duzentos) voos.

III - Estes 200 voos não poderão ser realizados em um período inferior a 6 meses.

IV - Caso o primeiro da fila ATIVA não complete os 200 voos em 6 meses, a vaga será cedida para o primeiro da fila ATIVA que já tenha cumprido este requisito.

§ 1. Durante o período de OBSERVAÇÃO os voos duplos poderão ser remunerados.

Art. 43. Os 05 (cinco) primeiros colocados na lista ATIVA poderão ingressar no período de OBSERVAÇÃO assim que esteja concluído o período de AVALIAÇÃO.

§ 1. Enquanto não houver vagas no quadro principal, o piloto da fila ATIVA que estiver no período de OBSERVAÇÃO, poderá fazer no máximo, 02 por dia e 30 por mês.

§ 2. Durante os períodos de AVALIAÇÃO e OBSERVAÇÃO os pilotos estarão sendo avaliados nos critérios técnico, comportamental, disciplinar e ético, estando sujeito as penalidades estipuladas pela comissão técnica.

Art. 44. Durante o período de observação referido no Art 42, o piloto não poderá acumular 2 (duas) advertências. Caso ocorra, o piloto será suspenso pelo prazo previsto no regimento.

SEÇÃO IV CRITÉRIOS DE EXCLUSÃO DOS QUADROS

Art. 45. Será excluído do quadro de instrutores do Clube o piloto que:

I - Solicitar a exclusão;

II - Falecer;

III - For expulso, nos termos previstos nesse Regimento e no Estatuto;

IV - Estiver inadimplente com suas obrigações sociais, nos termos do art. 7º do Estatuto, por período superior a 06 (seis) meses;

V - Permanecer inativo em suas atividades como instrutor, não realizando voos de instrução, por período superior a 05 (cinco) meses;

VI - Ultrapassar o limite diário de voos de instrução, sem prejuízo da aplicação da penalidade de suspensão prevista;



VII - Agredir fisicamente seu aluno por qualquer que seja o motivo desde que seja comprovado;
VIII - Acumular 05 suspensões de qualquer natureza em um período de 12 meses.

§1º É dever do instrutor manter-se informado sobre o tempo que encontra-se inativo, inadimplente, podendo solicitar tais informações à secretaria.

Parágrafo único: Em nenhuma hipótese o piloto poderá ceder sua vaga a terceiros.

Art. 46. Não será considerado inativo, no período mencionado no inciso V do artigo anterior, o piloto que estiver:

- I - Acometido de doença que o impossibilite de voar;
- II - Participando de competições ligadas ao voo livre;
- III - Participando de curso de aperfeiçoamento;
- IV - Suspenso por decisão da Comissão Disciplinar;
- V - Afastado por licença concedida pelo Clube;

§1º A licença de afastamento deverá ser solicitada formalmente ao Clube, antes do seu gozo, mediante requerimento, e não poderá ser concedida por prazo superior a 06 (seis) meses;

§2º O período de licença é de no máximo 02 anos;

§3º As hipóteses previstas nos incisos I a III deverão ser comprovadas pelos seguintes documentos:

- a). Laudo médico;
- b). Inscrição no curso ou competição;

Art. 47. A decisão que excluir o piloto dos quadros de instrutores, salvo nos casos dos incisos I a V do art. 45, quando ela é automática, será tomada pelo Conselho Ético Administrativo, observado o procedimento disciplinar comum.

§1º . Confirmada a exclusão do instrutor, o primeiro da lista ATIVA será integrado em seu lugar.

Art. 48. O instrutor excluído, imediatamente, será remanejado para a lista de espera, e ocupará a última posição da lista.

§1º O retorno do instrutor excluído ocorrerá de acordo com as vagas que vierem a ser abertas, observada a sua colocação na fila;

Art.49. São critérios de manutenção do piloto no quadro de instrutores:

- I - Estar em dia com as obrigações com o CSCVL, inclusive pagamento de cotas extras.
- II - Estar em dia com sua habilitação de instrutor da CBVL,
- III - Apresentar exame médico periódico (de 02 em 02 anos), sendo aceito exame da Carteira Nacional de Habilitação.

SEÇÃO V
DISPOSIÇÕES TRANSITÓRIAS
(Revogada pela AGE de 14/07/2014)

SEÇÃO VI
DECOLAGEM DE ALUNOS REGISTRADOS NO CLUBE DANDO PROSSEGUIMENTO À INSTRUÇÃO (EM VOO SOLO)

Art. 53. Das premissas para ingresso no Clube como Aluno.

§ 1. Para ingresso no Clube São Conrado de Voo livre o interessado deve:

- a). Ter contrato de prestação de serviço assinado entre o interessado (aluno) e a Escola de parapente registrada (instrutor) no Clube.
- b). Ter realizado a Carga horária mínima exigida no programa de curso de parapente.
- c). Ter sido atestado com aprovação mínima de 70% nas provas teórica, prática e oral aplicada pelo clube e pela CBVL .
- d). Ter pago sua matrícula no Clube.
- e). Após o ingresso, o piloto receberá um kit de boas vindas do Clube, o regulamento, direitos e deveres dos associado.

Art. 54. Do procedimento de ingresso de novo associado no Clube.

I - Ao ingressar no Curso de voo livre, o instrutor responsável deverá cadastrar seu aluno no Clube. A partir desse momento o Aluno fica cadastrado como PILOTO ASPIRANTE e receberá a carteira de cor BRANCA.

II - Ao finalizar o Curso de voo livre o instrutor deverá agendar a prova teórica. Tendo a aprovação de no mínimo 70%, este candidato estará apto a realizar o check prático, desde que já tenha realizado no mínimo de 10 voos monitorados por rádio.

III - O check prático será solicitado pelo instrutor ao Clube.

IV - A partir dessa etapa o piloto deverá realizar suas decolagens e voo da rampa da Pedra Bonita monitorado pelo instrutor e acompanhado por rádios, exceto nextel.



§ 1. Durante os finais de semana e feriados o horário permitido para as decolagens de alunos (em voo solo) é de 08:00h às 09:30h com tolerância de até 15 (quinze) minutos para o fechamento desta janela.

Art. 55. Alunos (em voo solo) somente poderão decolar na bandeira verde.

Art. 56. Os alunos quando liberados por seus instrutores e já checados pelo Clube, estando devidamente registrados no quadro de sócios do CSCVL, serão chamados de PILOTOS DESPORTIVOS e receberão a CARTEIRA DE PILOTO NÍVEL I.

Art. 57. Das provas prática e teórica para ingresso no Clube:

I - A prova teórica será aplicada no Clube São Conrado de Voo Livre, sendo necessário o agendamento prévio na secretaria do Clube.

II - A prova terá a duração de 2 (duas) horas para ser realizada sem consulta, em qualquer hipótese, e conterá questões de múltipla escolha e discursivas, abrangendo todo conteúdo programático do curso de parapente.

III - A correção da prova pela Diretoria Técnica do Clube será realizada em até 05 (cinco) dias da sua realização.

IV - É cabível recurso contra o resultado da prova, devendo o aluno recolher a taxa de R\$ 50,00 na sede do Clube.

V - A prova prática será aplicada na área de treino do sítio de São Conrado e será avaliado por até 03 (três) instrutores, exceto o instrutor contratado pelo aluno que realizará a prova. A prova será gravada em vídeo e arquivada com o cadastro do futuro piloto.

§ 1. Os pilotos desportivos durante seu primeiro ano de voo são denominados NOVATOS e não poderão decolar na bandeira amarela.

Parágrafo único: As habilitações do CSCVL tem validade de 01 (um) ano, iniciando-se no dia 01 de Janeiro e terminando no dia 31 de Dezembro, independente da data de emissão.

CAPÍTULO V
DAS TRANSGRESSÕES AO REGIMENTO E ESTATUTO DO CLUBE.

SEÇÃO I
DAS PENALIDADES

Art. 58. O associado que infringir qualquer disposição do Estatuto ou deste Regimento Interno do Clube estará sujeito às penalidades seguintes, de acordo com a natureza da infração: I - Notificação; II - Advertência escrita; III - Suspensão;

IV - Exclusão.

Art. 59. A natureza da infração e a penalidade correspondente à transgressão estão previstas no quadro abaixo:

NATUREZA DA INFRAÇÃO	NOTIFICAÇÃO	ADVERTÊNCIA	SUSPENSÃO
Pousar sem capacete		X	
Decolar sem paraquedas			30 dias
Decolar descalço		X	
Desobedecer as orientações do fiscal de rampa			A ser avaliado pelo Diretor Técnico
Montar o equipamento fora da área determinada		X	
Montar a Câmera no P2	X		
Agressão verbal, conduta antiética ou antidesportiva			A ser avaliado pela comissão técnica
Agressão física			30 dias
Voar com equipamento sem vistoria			10 dias
Manobras consideradas acrobáticas, arriscadas, espirais e voo rasante na prática de voo de instrução		X	



Incitar a decolagem de forma a apressar o piloto da vez		X	
Obstruir área de pouso		X	
Pousar fora da área autorizada (SRB 324)			10 dias
Desrespeitar o limite de voos estabelecidos			01 ano
Decolagem com anormalidades		X	
Crash no pouso ocasionando algum tipo de lesão			A ser avaliado pela comissão técnica
Decolar com gestantes			A ser avaliado pela comissão técnica.
Decolar sem o registro do aluno			30 dias
Procedimentos antiéticos que tenha havido reclamação por qualquer meio			A ser avaliado pela comissão técnica.
Decolar sob o efeito de álcool ou drogas			30 dias
Utilizar drogas nas dependências do clube			30 dias
Direção perigosa ou inadequada colocando em risco instrutor, aluno ou terceiros.			X
Atender ao celular no P1 ou P2		X	
Chegar ao P2 sem Bandeira	X		

§ 1 Em casos graves, assim considerados pela Comissão Técnica, o Diretor Técnico poderá suspender o Piloto de suas atividades imediatamente, até que sobrevenha uma decisão definitiva.

Art. 60. As infrações listadas no quadro acima constituem rol meramente exemplificativo.

§ 1. Acidentes / Incidentes na Bandeira Verde

a) - 5 (cinco) dias de suspensão, e o piloto deve apresentar laudo de revisão do equipamento.

§ 2. Acidentes / Incidentes na Bandeira Amarela

a) - 10 (dez) dias de suspensão, e o piloto deve apresentar laudo de revisão do equipamento.

§ 3. Decolagem na Bandeira Vermelha

a) - Não pode haver operação, porém em caso de desrespeito a esta bandeira, suspensão de 90 (noventa) dias.

§ 4. Os casos de Acidentes/Incidentes não previstos neste regimento serão avaliados pela Comissão Técnica.

§ 5. A reincidência de Acidente/Incidente nas hipóteses dos §§ 1 e 2 acima, ocorrida em período inferior a 06 meses, acarretará a Suspensão do piloto pelo prazo determinado pelo Diretor Técnico, de acordo com a gravidade do evento.

§ 6. Além da penalidade prevista nos §§ 1 e 2 acima, o Diretor Técnico, com o parecer da Comissão Técnica, poderá estabelecer outras medidas restritivas, de acordo com as circunstâncias e consequências do acidente e o histórico do piloto.

§ 7. Nos casos em que o afastamento do piloto se der por problemas clínicos, o seu retorno somente ocorrerá mediante laudo de aptidão emitido por uma junta médica cadastrada no Clube.

§ 8. Em caso de Notificação e Advertência observar-se-á o seguinte:



a). Duas Notificações gera uma advertência.

b). Duas Advertências gera uma Suspensão de 05 dias.

§ 9. Havendo reincidência nas hipóteses previstas nas alíneas "a" e "b" acima, em período inferior a 06 (seis) meses, a pena será dobrada.

§ 10. O uso inadequado de imagens, vídeo ou textos, e sua divulgação em mídia televisiva ou escrita, distribuído e ou divulgado em rede sociais, que tragam prejuízo institucional à atividade ou a imagem do esporte voo livre, em suas duas modalidades - asa delta e parapente, ao CSCVL, a sua diretoria ou aos seus associados, acarretarão em punição e as sanções legais previstas na lei, podendo o autor, quando associado, ser afastado temporariamente ou ser excluído do clube.

Art. 61. A Exclusão de associado ocorrerá nas hipóteses previstas neste Regimento, e observará o procedimento especial.

SECÃO II DO PROCEDIMENTO DISCIPLINAR COMUM

Art. 62. Constitui o procedimento disciplinar comum o conjunto de atos que devem ser praticados obrigatoriamente pela administração do Clube, destinados a apurar as transgressões disciplinares dos associados e aplicar as penalidades em cada caso.

Art. 63. **Compete ao Diretor-Técnico** decidir a respeito das infrações cometidas contra disposições do Estatuto Social e Regimento Interno do Clube São Conrado de Voo Livre quando a penalidade a ser aplicada for de suspensão igual ou inferior a 30 dias, Notificação e Advertência Escrita, e nas hipóteses previstas nos §§ 1 e 2 do Art. 60.

§ 1. A penalidade de Notificação e Advertência, e a Suspensão prevista nos §§ 1 e 2 do Art. 60 serão computadas e cumpridas automaticamente, se o piloto não optar, no ato de intimação, por apresentar defesa prévia. Neste caso, o piloto deverá apresentar sua defesa no dia imediatamente posterior ao da intimação.

§ 2. A opção pelo cumprimento imediato da suspensão não afasta, em hipótese alguma, a aplicação de medidas restritivas previstas no § 6 do art.60.

Art. 64. **Compete a Comissão Técnica** de cada modalidade (asa delta e parapente) opinar nos casos previstos neste regimento, vistoriar e aprovar os equipamentos de voo na periodicidade prevista no regimento, e decidir, junto com o Diretor Técnico, quando a penalidade a ser aplicada for de Suspensão superior a 30 (trinta) dias, e nos casos de exclusão de pilotos dos quadros de instrutores.

§ 1. Os equipamentos reprovados não poderão ser utilizados enquanto não forem aprovados em nova vistoria, observado o Art. 79, caput e § 1.

Art. 65. **Compete a Diretoria**, nos termos do parágrafo único do Art. 8 do Estatuto, decidir a respeito das infrações cometidas contra disposições do Estatuto Social e Regimento Interno do Clube São Conrado de Voo Livre quando a penalidade a ser aplicada for de Exclusão do Associado.

§ 1 A Exclusão de Associado observará o procedimento especial previsto na Seção III do Capítulo V.

Art. 66. Os órgãos do Clube, seus Associados, funcionários, alunos e visitantes, por qualquer meio, tomando conhecimento de prática contrária às regras regimentais e estatutárias, poderão requerer a apuração das infrações por qualquer meio, ou mediante o preenchimento de Termo de Representação disponível na secretaria do Clube.

Art. 67. A Secretaria, recebida a representação, notificará o piloto e encaminhará o Termo a pessoa Competente para apurar e julgar a infração.

§1º As notificações serão encaminhadas por e-mail, via postal, ou realizadas diretamente na secretaria do clube.

§2º Determinada a notificação do piloto pelo Diretor Técnico, a secretaria suspenderá imediatamente a emissão de tickets, até que o piloto aposte o "ciente" sobre o procedimento apuratório de infração, ou sobre a penalidade que lhe foi aplicada.

§3º A secretaria poderá adotar a providência prevista no parágrafo anterior para dar "ciência" aos associados sobre qualquer ato do Clube.

Art. 68. O infrator deverá, quando notificado pela secretaria, assinalar na própria ficha de representação a opção de:

I- Apresentar sua defesa escrita no verso da representação, ou por documento anexo;

II- Não apresentar Defesa;

III - Fazer contado (explicar-se) diretamente com o Diretor Técnico.

§1º A ausência de manifestação do infrator, pelos meios acima descritos, será considerada como confissão dos fatos narrados.

Art. 69. Salvo as hipóteses previstas no regimento, enquanto pendente a decisão final, o piloto infrator seguirá com suas atividades normalmente. Após o "ciente" sobre o procedimento apuratório da infração, o sistema será liberado em seguida.



Art. 70. Proferida a decisão final, sendo ela de suspensão, a penalidade terá início no dia imediatamente posterior a data em que o piloto apostou o "ciente" sobre a decisão.

Art. 71. Dos Recursos:

Art. 72. O recorrente terá o prazo de 10 (dez) dias, após o recebimento da notificação da penalidade aplicada, para interpor recurso, nos casos cabíveis.

Art. 73. O mesmo prazo será aplicado ao recurso interposto contra a decisão da Comissão Técnica que procedeu à vistoria do equipamento de voo.

Art. 74. Caberá recurso a Diretoria do Clube:

I - Das Decisões tomadas pela Comissão Técnica.

§1º A Diretoria apreciará o recurso no prazo máximo de 30 (trinta) dias após a sua interposição.

§2º Decorrido o prazo sem que sobrevenha a decisão do recurso, a penalidade aplicada se tornará inexistente.

Art. 75. Os recursos não terão efeito suspensivo, salvo as hipóteses dos Artigos 86 e 47.

Art. 76. Não cabe recurso:

I - Da decisão da Diretoria que analisar o recurso interposto contra a decisão da Comissão Técnica.

II - Das decisões do Diretor-Técnico.

Art. 77. No ato da interposição do recurso o recorrente deverá comprovar que recolheu as custas previstas.

§ 1 A interposição de recurso sem o devido recolhimento das custas implicará a manutenção da decisão recorrida, que se tornará imodificável.

§ 2 As custas recursais serão equivalentes a 1(uma) mensalidade do Clube vigente a época da interposição do recurso.

Art. 78. O Recurso será protocolado na secretaria do clube até as 18:00h do último dia do prazo.

Art. 79. Enquanto não houver uma decisão final, a asa, parapente ou equipamento do piloto não aprovado na vistoria estará indisponível para operar no sítio.

§1. Havendo qualquer transgressão nesse sentido o piloto ficará suspenso das atividades de instrutor pelo período estipulado no quadro de suspensões.

SECÃO III

DO PROCEDIMENTO DISCIPLINAR ESPECÍFICO PARA EXCLUSÃO DE ASSOCIADO

Art. 80. Havendo justa causa o Associado poderá ser excluído da Associação, garantido o direito de defesa e de recurso, nos termos previstos nesse Regimento e no Estatuto do Clube.

Art. 81. Será excluído, por justa causa, o Associado que:

I - Atentar contra a moral, os fins ou a estabilidade do Clube;

II - Se apropriar de qualquer quantia, valor ou bem pertencente ao Clube ou a outro associado ou dependente;

III - Se recusar a prestar contas de quantias ou objetos em seu poder, por delegação ou qualquer outro título que lhe tenha sido confiado;

IV - Danificar dolosamente dependências, imóveis, móveis, instalações elétricas, hidráulicas, telefônicas, sanitárias ou similares, pertencentes ao patrimônio do clube e de seus associados;

V - For punido por 2 (duas) vezes com a pena de Suspensão superior a 30 dias em período inferior a 12 (doze) meses, ou em caso de 5 (cinco) punições com penas de Notificação e/ou Advertência Escrita no mesmo período.

VI - Agredir fisicamente Diretores do Clube.

VII - Quando Diretor:

a) - Dolosamente permitir o ingresso de associados em desacordo com as regras previstas no Estatuto;

b) - Dolosamente permitir o ingresso de piloto nos quadros de instrutores sem observar o procedimento e as regras previstas nesse regimento;

Art. 82. Os órgãos do Clube, seus Associados, funcionários, alunos e visitantes, por qualquer meio, tomando conhecimento de prática de infração prevista no art. 81 encaminharão representação à Diretoria.

§ 1. O procedimento apuratório poderá ser iniciado de ofício pela Diretoria.

Art. 83. Recebida e aceita a Representação, o Presidente determinará a notificação do piloto, podendo adotar as providências previstas no procedimento comum..

Art. 84. Encerrada a fase instrutória, tendo o infrator apresentado ou não sua defesa, a Diretoria se reunirá e decidirá pela:

I - Exclusão do Associado;

II - Inexistência ou não comprovação da infração;

III - Ocorrência de fato punível com penalidade diversa da Exclusão.

§1º Na hipótese do inciso III supra a Diretoria tornar-se-á competente para aplicar a penalidade correspondente.



Art. 85. A decisão da Diretoria será tomada em até 30 (trinta) dias após o recebimento da defesa.

Art. 86. Da decisão da Diretoria que aplicar a penalidade de Exclusão caberá recurso para a Assembleia Geral, observado os seguintes pressupostos de admissibilidade:

I - Interposição do recurso no prazo previsto no Art. 72, contado a partir do recebimento da notificação da penalidade aplicada;

II - protocolo na secretaria do clube até as 18:00h do último dia do prazo;

III - recolhimento das custas previstas no §2º do Art. 77.

§1º O recurso terá efeito suspensivo.

§2º Se não houver recurso, a decisão se tornará imutável.

Art. 87. Recebido o Recurso, o presidente convocará imediatamente a Assembleia, na forma prevista no Estatuto do Clube.

Art. 88. Instalada a Assembleia, o presidente da mesa, ou quem por ele for indicado, fará a leitura resumida do processo, devendo mencionar os fatos que são imputados ao associado, a defesa por ele apresentada, as provas colhidas, a decisão tomada pela Diretoria e o Recurso dela interposto.

Art. 89. Ato contínuo, o recorrente terá o prazo máximo de 15 (quinze) minutos para fazer sustentação oral das suas razões aos associados que compõem a assembleia.

Art. 90. O recurso será decidido pelo voto da maioria dos associados presentes à Assembleia.

§1º Somente poderão votar os Associados quites com suas obrigações sociais, nos termos do art. 7º do Estatuto;

§2º Os membros da Diretoria não poderão votar.

Art. 91. Cada Associado, individualmente, depositará seu voto na urna, podendo apontar, de modo breve, em campo próprio da cédula, as suas justificativas para decidir pela exclusão do Associado sub judice.

§1º O resultado da votação será apurado na presença do Associado recorrente, ou da pessoa por ele indicada.

Parágrafo único. Sendo o caso de exclusão, o número de votos, a favor e contra, bem como a íntegra de todas as justificativas eventualmente existentes nas cédulas constará expressamente da Ata de Assembleia.

Art. 92. Proferida a decisão pelo presidente da mesa, o Associado estará excluído dos quadros de associados do Clube.

CAPÍTULO V DO PROCEDIMENTO ELEITORAL

Art.93. As eleições da Diretoria e Conselho Fiscal dar-se-ão através de Assembleia Geral, realizada somente para este fim, que deverá eleger uma das chapas completas apresentadas na forma do procedimento eleitoral aqui disposto, para votação pela Assembleia, sem prejuízo da aplicação da legislação vigente no país para solucionar situações omitidas ou não previstas pelo presente procedimento eleitoral.

SEÇÃO I DA MESA ELEITORAL

Art.94. A Assembleia de eleição será conduzida por uma mesa eleitoral composta por um presidente e um secretário.

Art. 95. Não havendo impedimento, o Presidente do Clube presidirá também a mesa, e a ele caberá, com o auxílio dos fiscais indicados por cada chapa:

I - Dirigir e orientar os trabalhos de eleição e votação;

II - Dirimir as dúvidas suscitadas, se possível após parecer jurídico;

III - Obedecer e fazer cumprir, rigorosamente, o horário de início e término das votações;

IV- Conferir a lista de associados aptos ao exercício do voto, de acordo com as exigências do Estatuto

V- Exercer outras funções necessárias ao bom andamento das eleições.

SEÇÃO II DA FORMAÇÃO DAS CHAPAS

Art. 96. Serão admitidas e validadas apenas chapas completas, com indicação dos candidatos aos cargos de Diretoria e Conselho fiscal, sendo vedados candidatos isolados ou que integrem mais de uma chapa.

Art.97. O requerimento de inscrição da chapa, dirigido ao Presidente do Clube, será subscrito pelo candidato a Presidente, contendo nome completo, número de matrícula e endereço de cada candidato, com indicação do cargo a que concorre, bem como com as assinaturas dos demais integrantes da chapa.

§1º O requerimento de inscrição deverá ser entregue na secretaria dentro do prazo previsto no Estatuto, utilizando-se o modelo de formulário disponibilizado pelo Clube.



Art. 98. Somente poderá integrar Chapa o candidato que, cumulativamente:

I- Seja Associado há no mínimo 5 (cinco) anos na data de apresentação da Chapa, para concorrer ao cargo de presidente e/ou vice - presidente.

II- Seja associado há no mínimo 01 (um) ano na data de apresentação da Chapa, para concorrer aos demais cargos de Diretoria e Conselho fiscal.

Art. 99. A Chapa será registrada com denominação própria, observada a preferência pela ordem de apresentação dos requerimentos, não podendo as seguintes utilizar termos, símbolos ou expressões iguais ou assemelhados.

Art. 100. Em caso de desistência, morte ou inelegibilidade de qualquer integrante da chapa, a substituição poderá ser requerida no período compreendido entre o término do prazo para inscrição de chapas e até cinco dias anteriores a realização da votação.

SEÇÃO II DA VALIDAÇÃO DAS CHAPAS

Art. 101. Cada chapa, para validar a sua candidatura a Diretoria, deverá apresentar um Plano de Ação Bienal com as propostas que pretende realizar durante a sua gestão.

Art. 102. O plano de ação poderá ser simples, mas para ser considerado válido deverá observar os seguintes requisitos:

I- Ter forma escrita;

II- Apresentar objetivamente os projetos, as ideias e as mudanças que pretende implantar.

III- Indicar os recursos necessários para viabilizar o plano, apontando a fonte de custeio.

§1º A chapa eleita deverá colocar em prática o plano de gestão que foi apresentado, e qualquer alteração deverá ser submetida a aprovação em Assembleia.

Art. 103. A diretoria indeferirá o registro da chapa inválida, incompleta ou que inclua candidato inelegível na forma do Art. 96, concedendo ao candidato a Presidente da Chapa prazo improrrogável de 3 (três) dias úteis para sanar a deficiência.

§1º Descumprido o prazo de 3 (três) dias a Chapa estará automaticamente indeferida.

§2º As chapas apresentadas fora do prazo previsto no estatuto serão indeferidas, sendo este um vício insanável.

SEÇÃO III DO HORÁRIO E DA PROPAGANDA

Art. 104. A votação terá início às 08:00 (oito) horas e término às 17:00, cabendo ao presidente declarar iniciado e encerrados os trabalhos.

Art. 105. É vedada a propaganda eleitoral de qualquer espécie nas dependências do Clube ou no endereço eletrônico que a associação mantém na internet.

§1º O Clube divulgará no quadro de avisos e no endereço eletrônico que mantém na internet um calendário eleitoral contendo todas as datas e prazos.

SEÇÃO IV DO VOTO

Art. 106. A cédula eleitoral será única, contendo as chapas concorrentes, com uma única quadrícula ao lado de cada denominação e agrupadas em colunas, observada a seguinte sequência: denominação da chapa e nome do candidato a Presidente, em destaque.

§ 1º O eleitor deverá assinalar a quadrícula correspondente à chapa de sua escolha, na cédula fornecida .

§ 2º Não poderá o eleitor suprimir ou acrescentar nomes ou rasurar a cédula, sob pena de nulidade do voto.

Art. 107. A diretoria providenciará, para o dia da eleição, o seguinte material:

I - Lista dos associados aptos a votar.

II - Urna para votação.

III - Cédulas oficiais.

IV - Cabina de votação.

Art. 108. Observar-se-á na votação o seguinte:

I - Verificar-se-á se o nome do Associado consta da lista.

II - Em caso afirmativo, ele apresentará um documento de identificação com foto (cédula de identidade, carteira profissional, carteira funcional, carteira de habilitação e passaporte). É vedada a votação sem apresentação de documento de identificação nos termos acima.

III - Não havendo dúvida sobre sua identidade, o associado assinará a lista.

IV - O Associado receberá uma cédula oficial e passará, então, à cabine indevassável, onde votará.



Parágrafo Único - O voto é facultativo, pessoal, presencial, intransferível e secreto.

Art. 109. Estará apto a votar quem for Associado há pelo menos 01 (um) ano e estiver quite com suas obrigações sociais, assim considerado o adimplente com as contribuições e encargos associativos até o momento da votação.

Art. 110. Somente poderão permanecer no recinto de votação os membros da mesa e os fiscais de cada chapa, e durante o tempo necessário à votação, o Associado.

SEÇÃO IV DA FISCALIZAÇÃO, APURAÇÃO E ENCERRAMENTO

Art. 111. Cada chapa poderá indicar um fiscal para acompanhar os trabalhos junto à mesa da Assembleia.

Art. 112. Na hora prevista para o término da votação, conforme o disposto no Art.104, o Presidente distribuirá uma senha rubricada aos eleitores porventura presentes e dirá que eles serão os últimos a votar.

Art. 113. A apuração será pública e realizar-se-á na sede do Clube e terá início imediatamente após o depósito do último voto na urna.

§ 1º. Iniciada a apuração, os trabalhos prosseguirão ininterruptamente até à proclamação do resultado.

§ 2º. A apuração poderá ser acompanhada pelos fiscais indicados por cada chapa concorrente.

Art. 114. Terminada a votação e proclamado o resultado pelo presidente, este, junto com o secretário, lavrará a ata em forma de sumário, fazendo constar os requisitos necessários ao registro do ato no RCPJ, devendo mencionar o nome da chapa eleita, o número de eleitores que compareceram, o número de votos recebidos por cada chapa, o número de votos nulos e as ocorrências relevantes suscitadas pelos presidentes das chapas.

§ 1º. Somente será considerado voto a manifestação de vontade expressa através da cédula oficial.

Art. 115. Serão considerados nulos os votos que:

I - Contiverem indicação de mais de uma chapa.

II- Contiverem expressões, frases ou sinais ou quaisquer caracteres que possam identificar o Associado.

III- Estiverem assinalados fora do quadrilátero próprio desde que se torne duvidosa a vontade do Associado.

IV- Contiverem indicação de chapa não inscrita regularmente.

V- Contiverem adulteração da célula.

§ 1º. Em caso de empate, considerar-se-á eleita a Chapa cujo presidente tiver o maior tempo de Associado.

§ 2º. Havendo apenas uma chapa candidata, a Diretoria poderá adotar um procedimento simples, declarando-a eleita por aclamação, lavrando-se a ata nos termos indicados neste regimento.

SEÇÃO V DAS DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 116. O Presidente do Clube expedirá os atos de regulamentação necessários ao fiel cumprimento deste Regimento, cabendo a Diretoria aprovar os modelos de protocolos que serão utilizados pelo Clube.

Art. 117. Este regimento revoga o anterior e entra em vigor na data de sua aprovação pela Assembleia Geral.

NOTA IMPORTANTE: em face das alterações promovidas no estatuto, norma de hierarquia superior, poderá existir, especialmente quanto a competência, alguns conflitos de normas, as quais, quando existentes, serão solucionadas pela prevalência do que contido no Estatuto.