

# PRENOR ICA 100-3



## Operação Aerodesportiva de Aeronaves

### TRÁFEGO AÉREO

Prazo para discussão pública  
Início: 19/01/2021 - Término: 28/02/2021

## PROPÓSITO DESTE DOCUMENTO

O presente documento ficará disponível para consulta por 40 dias e tem o propósito de coletar sugestões para a reedição da ICA 100-3 “Operação Aerodesportiva de Aeronaves”, visando ao contínuo aperfeiçoamento das normas de Tráfego Aéreo no âmbito do Sistema de Controle do Espaço Aéreo Brasileiro (SISCEAB).

Solicita-se que as sugestões tenham como referência o número da linha, pois este documento não segue o padrão das normas em vigor.

Por ser uma versão prévia para consulta e coleta de sugestões, não deve ser usado para fins operacionais.



O PRENOR é um sistema criado com o objetivo de auxiliar na elaboração das normas do DECEA, por meio da coleta de sugestões antecipadas à publicação de novas normas ou suas emendas, as quais se encontram em fase final de elaboração no setor responsável pela regulamentação dos Serviços de Navegação Aérea (ANS) do SISCEAB. Esse sistema permite também oportunizar o conhecimento prévio pelos usuários do espaço aéreo brasileiro sobre os principais assuntos relativos às regras ANS, que ainda estão em processo de discussão no DECEA.

Data de Publicação	Setor responsável	Gerente
<b>01/04/2021</b>	<b>DNOR-1</b>	<b>Cel R1 Cláudio</b>



1 **1 DISPOSIÇÕES PRELIMINARES**

2 **1.1 FINALIDADE**

3 Estabelecer regras e procedimentos de tráfego aéreo para operação  
4 aerodesportiva de aeronaves, em consonância com os Regulamentos da ANAC.

5 **1.2 ÂMBITO**

6 As regras e os procedimentos contidos nesta Instrução aplicam-se aos pilotos de  
7 aeronaves em operação aerodesportiva: veículos ultraleves, aeronaves leves esportivas, balão  
8 livre tripulado, aeronave experimental desportiva, paraquedismo, acrobacia aérea e voo a vela  
9 em planadores, bem como aos órgãos dos Serviços de Tráfego Aéreo e de Informações  
10 Aeronáuticas.

11 **1.3 ABREVIATURAS**

12	AFIS	- Serviço de Informação de Voo de Aeródromo
13	ANAC	- Agência Nacional de Aviação Civil
14	ATS	- Serviço de Tráfego Aéreo
15	CINDACTA	- Centro Integrado de Defesa Aérea e Controle de Tráfego Aéreo
16	DECEA	- Departamento de Controle do Espaço Aéreo
17	EAC-P	- Espaço Aéreo Condicionado – Permanente
18	EAC-T	- Espaço Aéreo Condicionado – Temporário
19	ICA	- Instrução do Comando da Aeronáutica
20	IS	- Instrução Suplementar
21	IFR	- Regras de Voo por Instrumentos
22	Kt	- Nó
23	MCA	- Manual do Comando da Aeronáutica
24	SRPV	- Serviço Regional de Proteção ao Voo
25	TWR	- Torre de Controle de Aeródromo
26	VFR	- Regras de Voo Visual

27 **1.4 DEFINIÇÕES**

28 Os termos e expressões abaixo relacionados, utilizados nesta Instrução, têm os  
29 seguintes significados:

30

31 **ÁREA PERIGOSA**

32 Espaço aéreo de dimensões definidas, sobre o território ou mar territorial  
33 brasileiro, dentro do qual possam existir, em momentos específicos, atividades perigosas para  
34 o voo de aeronaves.

35 **ÁREA PROIBIDA**

36 Espaço aéreo de dimensões definidas, sobre o território ou mar territorial  
37 brasileiro, dentro do qual o voo de aeronaves é proibido.

38 **ÁREA RESTRITA**

39 Espaço aéreo de dimensões definidas, sobre o território ou mar territorial  
40 brasileiro, dentro do qual o voo de aeronaves é restringido conforme certas condições definidas.

41 **ATIVACÃO DE ESPAÇO AÉREO CONDICIONADO**

42 Expressão que significa o início da operação em determinado EAC.

43 **DESATIVAÇÃO DE ESPAÇO AÉREO CONDICIONADO**

44 Expressão que significa o encerramento da operação em determinado EAC.

45 **ESPAÇO AÉREO CONDICIONADO (EAC)**

46 Expressão genérica que se aplica, segundo o caso, a uma área proibida, restrita  
47 ou perigosa.

48 **ESPAÇO AÉREO CONDICIONADO PERMANENTE**

49 Parte do espaço aéreo estabelecida permanentemente e cadastrada na publicação  
50 de informações aeronáuticas.

51 **ESPAÇO AÉREO CONDICIONADO TEMPORÁRIO**

52 Porção do espaço aéreo estabelecida por um período de tempo determinado.

53 **ÓRGÃO REGIONAL DO DECEA**

54 Organização do COMAER, subordinada ao DECEA, com jurisdição sobre uma  
55 determinada região do espaço aéreo brasileiro, cujos órgãos ATC, para efeito de controle de  
56 tráfego aéreo, estejam em linha direta de subordinação operacional. São Órgãos Regionais os  
57 CINDACTA e o SRPV-SP.

58 **ÓRGÃO DOS SERVIÇOS DE TRÁFEGO AÉREO (ATS)**

59 Expressão genérica que se aplica, segundo o caso, a um órgão de controle de  
60 tráfego aéreo ou a um órgão de informação de voo.

61

62 **PERÍODO DE ATIVAÇÃO**

63 Período de tempo no qual o EAC está sendo utilizado, de acordo com a finalidade  
64 para a qual foi criado.

65 VOO ACROBÁTICO

66 Manobras realizadas intencionalmente com aeronave, que implicam mudanças  
67 bruscas de altitudes, voos em atitudes anormais ou variações anormais de velocidade.

PRENOR

## 68 2 INTRODUÇÃO

69 **2.1** As provisões contidas nesta Instrução não possuem o objetivo de regular ou estabelecer  
70 requisitos relacionados aos processos de formação de pilotos ou de homologação e/ou  
71 certificação das aeronaves para a atividade aerodesportiva, tampouco regular ou estabelecer  
72 requisitos para homologação de locais destinados às operações de pousos ou decolagens de  
73 ultraleves e demais aeronaves aerodesportivas.

74 **2.2** Nos processos de análise de propostas de criação de espaço de voo de caráter permanente  
75 ou temporário, os órgãos regionais do DECEA devem analisar somente aspectos operacionais  
76 e técnicos relacionados às disposições contidas nos regulamentos do Departamento, conforme  
77 especificado na ICA 100-38.

78 **2.3** A autorização expedida pelo SRPV ou CINDACTA para criação de espaços de voo tem  
79 como finalidade exclusiva garantir a coordenação e o controle do tráfego aéreo, bem como a  
80 segurança de voo, não estando implícita qualquer autorização para a realização da atividade  
81 técnica específica das operações aerodesportivas.

82 **2.4** A reedição desta Publicação foi elaborada visando tornar mais eficientes as regras e os  
83 procedimentos de tráfego aéreo para operação aerodesportiva de aeronaves, tendo em vista:

- 84 a) o aumento da demanda desses voos;
- 85 b) os diferentes e modernos equipamentos utilizados;
- 86 c) o disposto nos novos regulamentos da ANAC sobre as operações desportivas  
87 de aeronaves; e
- 88 d) as normas de tráfego aéreo pertinentes, estabelecidas para a aviação geral.

89 **2.5** Para efeito desta Instrução, serão utilizadas, com o mesmo significado, as seguintes  
90 expressões relacionadas aos veículos ultraleves:

- 91 a) veículo ultraleve – ultraleve;
- 92 b) não propulsado – não motorizado; e
- 93 c) autopropulsado – motorizado.

### 94 3 REGRAS GERAIS

95 As disposições descritas neste capítulo se aplicam aos demais capítulos deste  
96 regulamento, respeitadas as disposições específicas para cada modalidade de  
97 aerodesporto.

98 NOTA: Os itens 4.1, 4.2, 4.3 e 4.6 contêm disposições que são aplicáveis especificamente às  
99 modalidades a que se referem.

#### 100 3.1 RESPONSABILIDADE

101 **3.1.1** É de responsabilidade do praticante conhecer os locais adequados para a prática e respeitar  
102 as regras de operação do aerodesporto, conhecer seus limites, vigência e condições especiais  
103 aplicáveis, como também é responsabilidade das Agremiações/Associações classificar  
104 corretamente os tipos de operações aerodesportivas, por ocasião da solicitação de criação de  
105 espaços de voo, tendo em vista que os processos de solicitação podem ser diferentes.

#### 106 3.2 ESPAÇOS AÉREOS DESIGNADOS

107 **3.2.1** As operações exclusivamente aerodesportivas de aeronaves deverão ser realizadas  
108 somente dentro dos espaços aéreos especificamente designados para este fim (espaço de voo).

109 **3.2.2** Para possibilitar a prática de atividades aerodesportivas, as Agremiações/Associações  
110 relacionadas a essa prática devem solicitar previamente a criação de espaços de voo tanto para  
111 atividades de caráter permanente, como temporário, aos órgãos regionais do DECEA  
112 (SRPV/CINDACTA), a fim de ser analisada a viabilidade da criação desses espaços de voo  
113 descritos em 3.2.4 e 3.2.5.

114 NOTA 1: Excetua-se o previsto em 4.1.2.1 e IS n° 91-008 Rev. A da ANAC (ou suas  
115 atualizações).

116 NOTA 2: Os processos para solicitação de espaços de voo estão descritos na ICA 100-38 do  
117 DECEA e IS n° 91-008 Rev. A e I.S n° 103-001 da ANAC (ou suas atualizações).

118 **3.2.3** Quando operações aerodesportivas forem previstas somente em aeródromos e em suas  
119 imediações, poderá não ser necessária a criação de espaço de voo, conforme previsto em 3.2.2.  
120 Nesses casos, deverá ocorrer a divulgação dos eventos por intermédio de NOTAM, além de  
121 coordenação entre os usuários em operação de aerodesporto, entre esses e o órgão ATS (caso  
122 exista) e a administração aeroportuária.

123 NOTA 1: Uma aeronave será considerada nas imediações de um aeródromo, quando estiver  
124 no circuito de tráfego do aeródromo, ou entrando ou saindo do mesmo.

125 NOTA 2: Essa exceção não se aplica no caso de acrobacia aérea.

126 **3.2.4** Os espaços de voo designados para operações aerodesportivas de aeronaves deverão ser  
127 estabelecidos como Espaços Aéreos Condicionados, onde for possível, sem prejuízo à  
128 segurança das demais operações aéreas.

129 **3.2.5** Caso seja necessário para o deslocamento de aeronaves em operações aerodesportivas,  
130 desde o local de sede até os locais destinados ao voo, serão definidos Espaços Aéreos

131 Condicionados, em forma de corredores.

132 **3.2.6** Os horários de ativação, bem como as altitudes máxima e mínima dos Espaços Aéreos  
133 Condicionados, descritos em 3.2.4 e 3.2.5, deverão ser definidos, de forma que não interfiram  
134 na operação segura das demais aeronaves.

135 **3.2.7** A divulgação aos usuários sobre os Espaços Aéreos Condicionados, descritos em 3.2.4 e  
136 3.2.5, deverá ocorrer, inicialmente, através de NOTAM regional, até sua inclusão definitiva,  
137 quando aplicável, em publicação aeronáutica pertinente.

138 NOTA: Adicionalmente, poderão ser utilizados sistemas digitais, com vistas a facilitar a  
139 visualização e divulgação dos espaços de voo para a prática de operações  
140 aerodesportivas.

### 141 **3.3** REGRAS OPERACIONAIS

142 **3.3.1** É vedado o emprego de aeronave em operação aerodesportiva de forma que ofereça risco  
143 às pessoas no solo ou ao sistema de aviação civil.

144 **3.3.2** É vedado a uma pessoa empregando aeronave em operação aerodesportiva permitir que  
145 se lance objetos ao solo de forma que ofereça risco a pessoas ou propriedade.

146 **3.3.3** Somente será permitido o emprego de aeronaves em operações aerodesportivas no  
147 período compreendido entre os horários oficiais do nascer e do pôr-do-sol da localidade de  
148 operação.

149 **3.3.4** Nenhuma aeronave em operação aerodesportiva voará tão próximo de outra aeronave, de  
150 modo que possa ocasionar perigo de colisão com a mesma.

151 NOTA: Os voos em formação devem ser realizados conforme disposições contidas em  
152 publicações específicas.

153 **3.3.5** É vedada a operação de aeronaves sem equipamento rádio ou com este inoperante em  
154 aeródromos providos de TWR ou AFIS, exceto para o voo de planadores e de aeronaves sem  
155 rádio pertencentes a aeroclubes sediados nessas localidades, mediante prévia coordenação com  
156 o ATS e a administração aeroportuária, em horário que não cause prejuízo ao tráfego do  
157 aeródromo.

158 **3.3.6** Poderá ocorrer a proibição da operação aerodesportiva de aeronaves em determinados  
159 aeródromos controlados, em caráter permanente ou em períodos específicos, visando garantir a  
160 segurança e a fluidez necessárias ao eficiente gerenciamento do tráfego aéreo.

161 NOTA: A proibição prevista em 3.3.6, quando possível, poderá constar na Publicação de  
162 Informações Aeronáuticas.



163 **4 REGRAS ESPECÍFICAS PARA AS MODALIDADES**

164 **4.1 VEÍCULOS ULTRALEVES E BALÃO LIVRE TRIPULADO SEM CERTIFICADO DE**  
165 **AERONAVEGABILIDADE**

166 **4.1.1** Para os propósitos deste regulamento, a definição de veículo ultraleve se encontra no  
167 Anexo A.

168 NOTA: Como exemplo de veículos ultraleves existem as asas voadoras não motorizadas (asas  
169 delta e parapentes), asas voadoras motorizadas (*trikes*, paramotores).

170 **4.1.2 ESPAÇOS AÉREOS DESIGNADOS**

171 **4.1.2.1** Para possibilitar a prática de atividades aerodesportivas de **caráter permanente** para  
172 veículos ultraleves e balão livre tripulado sem certificados de aeronavegabilidade, as  
173 Agremiações/Associações devem solicitar previamente a criação de espaços de voo à ANAC,  
174 conforme processo estabelecido na ICA 100-38 e IS nº 103-001 da ANAC.

175 **4.1.2.1.1** Após análise dos assuntos de competência da ANAC, em havendo parecer favorável  
176 para a criação do espaço de voo de natureza permanente, esta Agência encaminhará o processo  
177 de solicitação para apreciação dos órgãos regionais do DECEA (SRPV/CINDACTA), a fim de  
178 ser analisada a viabilidade da criação desses espaços de voo.

179 **4.1.2.2** Conforme estabelecido no item 3.2.2 das regras gerais, a solicitação de criação de  
180 espaço de voo **temporário** deverá ser encaminhada diretamente ao órgão regional do DECEA.  
181 No entanto, para as atividades aerodesportivas específicas elencadas neste item,  
182 adicionalmente, as cópias das solicitações enviadas pelos usuários devem ser encaminhadas,  
183 pelo órgão regional, à unidade regional da ANAC, de forma a permitir o conhecimento do  
184 processo por parte daquela Agência.

185 **4.1.3 REGRAS OPERACIONAIS PARA ULTRALEVES E BALÃO LIVRE TRIPULADO**  
186 **SEM CERTIFICADOS DE AERONAVEGABILIDADE**

187 **4.1.3.1** A operação de veículo ultraleve ou balão livre tripulado segundo este regulamento é  
188 limitada à condição visual (VMC) em período diurno e mantendo-se referência visual com a  
189 superfície durante todo o voo.

190 **4.1.3.2** É vedado realizar operação de pouso ou decolagem com veículo ultraleve ou balão livre  
191 tripulado em localidade não autorizada pelo proprietário ou detentor dos direitos sobre a área  
192 em questão.

193 **4.1.3.3** Uma pessoa somente pode embarcar outra pessoa em veículo ultraleve ou em balão livre  
194 tripulado sob este regulamento se essa pessoa estiver ciente de que se trata de atividade que  
195 ocorre por conta e risco dos envolvidos, onde operador e aeronaves não dispõem de qualquer  
196 qualificação técnica emitida pela ANAC, não havendo, portanto, qualquer garantia de  
197 segurança.

198 **4.1.3.4** Somente é permitida a operação de veículo ultraleve ou balão livre tripulado por pessoa  
199 maior de 18 anos.

200 NOTA: As regras operacionais gerais contidas no item 3.3 também se aplicam aos veículos  
201 ultraleves e balões livres tripulados sem certificados de aeronavegabilidade.

#### 202 4.1.4 DIREITO DE PASSAGEM PARA VEÍCULOS ULTRALEVES

203 4.1.4.1 O ultraleve que tem o direito de passagem deve manter seu rumo e velocidade, porém  
204 esta regra não exime o piloto em comando de proceder no sentido de evitar uma colisão. Todo  
205 ultraleve, obrigado a afastar-se de outro ultraleve ou aeronave, deverá evitar passar por cima ou  
206 por baixo ou cruzar-lhe a frente, a menos que haja distância suficiente.

207 4.1.4.2 Os ultraleves motorizados não terão direito de passagem sobre as demais aeronaves,  
208 devendo os pilotos dos ultraleves motorizados manter vigilância constante durante o voo, de  
209 modo a observá-las e conceder-lhes passagem.

210 4.1.4.3 Os ultraleves motorizados cederão passagem aos ultraleves não motorizados.

#### 211 4.1.5 VISIBILIDADE EM VOO E AFASTAMENTO DE NUVENS

212 4.1.5.1 A operação de ultraleve e balão livre tripulado sem certificados de aeronavegabilidade  
213 deverá ser conduzida de forma que a aeronave voe em condições de visibilidade e distância de  
214 nuvens iguais ou superiores aos valores da tabela a seguir:

ALTITUDE DE VOO (EM RELAÇÃO AO NÍVEL MÉDIO DO MAR)	VISIBILIDADE MÍNIMA EM VOO	AFASTAMENTO MÍNIMO DE NUVENS
Abaixo do FL 100	5.000 m	300 m (1000 pés) na vertical 1.500 m (5000 pés) na horizontal
No ou acima do FL 100	8.000 m	300 m (1000 pés) na vertical 1.500 m (5000 pés) na horizontal

#### 215 4.1.6 REGRAS OPERACIONAIS ESPECÍFICAS PARA ULTRALEVES MOTORIZADOS

216 4.1.6.1 Os voos em ultraleves motorizados deverão cumprir a altura mínima de 90 metros (300  
217 pés) acima do mais alto obstáculo existente em um raio de 100 metros em torno da aeronave.

#### 218 4.2 AERONAVES LEVES ESPORTIVAS

219 4.2.1 O uso de aeronaves leves esportivas pode ter diferentes propósitos, como desporto, meio  
220 de transporte particular, ferramenta de treinamento de pilotagem, dentre outros. O espectro de

221 possibilidades de aplicação dessas aeronaves é bastante amplo e se aproxima da utilização de  
222 pequenas aeronaves certificadas.

#### 223 4.2.2 ESPAÇOS AÉREOS DESIGNADOS

224 4.2.2.1 O voo de aeronaves leves esportivas deve ser realizado:

225 a) nos espaços aéreos condicionados descritos em 3.2, nos casos de voo com  
226 propósito aerodesportivo; ou

227 b) fora dos espaços aéreos condicionados descritos em 3.2, desde que NÃO  
228 tenha propósito aerodesportivo, e:

229 - sejam cumpridas as regras gerais e as regras para o voo visual (VFR) ou por  
230 instrumento (IFR) contidas na ICA 100-12, bem como as demais regras  
231 contidas nas legislações pertinentes do DECEA;

232 - o veículo utilizado possua as características necessárias e esteja  
233 adequadamente equipado, de acordo com as regulamentações da ANAC,  
234 para cumprir os requisitos de voo nas classes de espaço aéreo  
235 correspondente; e

236 - o piloto possua a licença de tripulante e/ou certificado de capacitação técnica  
237 concedidos pela autoridade aeronáutica de acordo com o Art. 160 da Lei nº  
238 7.565, de 19 de dezembro de 1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica).

239 NOTA: As exigências descritas em 4.2.2.1 b) visam resguardar a segurança do tráfego aéreo  
240 nos espaços aéreos ATS, em função da convivência dessas aeronaves aerodesportivas  
241 com outros tipos de aeronaves.

242 4.2.2.2 Os órgãos ATS e AIS, quando contatados pelos pilotos de aeronaves leves esportivas,  
243 devem considerar que foram atendidas as exigências previstas em 4.2.2.1 b) e 4.2.2.3.

244 4.2.2.3 Para o voo de aeronaves leves esportivas, fora dos espaços aéreos descritos em 3.2, o  
245 piloto em comando deverá atender ao que preconiza a ICA 100-11 e o MCA 100-11, referente  
246 à compulsoriedade de apresentação e correção no preenchimento do Plano de Voo.

#### 247 4.2.3 REGRAS OPERACIONAIS

248 As regras operacionais gerais se aplicam, na íntegra, para os voos elencados no  
249 item 4.2.2.1, letra a).

250 A operação de aeronaves leves desportivas elencadas no item 4.2.2.1, letra a) é  
251 limitada à condição visual (VMC) em período diurno e mantendo-se referência visual com a  
252 superfície durante todo o voo.

253 Para os voos elencados no item 4.2.2.1, letra b), somente as regras para a aviação  
254 geral civil se aplicam.

#### 255 4.3 AERONAVE EXPERIMENTAL DESPORTIVA

256 4.3.1 A operação de aeronaves experimentais desportivas se enquadra nas generalidades da  
257 aviação experimental e, ainda que com finalidade desportiva, se confunde com a operação da  
258 aviação geral. Apesar de estarem sujeitas a algumas restrições operacionais, esses dispositivos  
259 ainda estão em constante contato com o sistema de aviação civil, apresentando um potencial

260 lesivo à segurança do sistema bastante considerável.

261 **4.3.1.1** As aeronaves dessa modalidade podem ser aeronaves pendulares (*trikes*), girocópteros,  
262 aeronaves anfíbias e aeronaves construídas por amadores.

### 263 **4.3.2** ESPAÇOS AÉREOS DESIGNADOS

264 **4.3.2.1** O voo de aeronaves experimentais desportivas deve ser realizado:

265 a) nos espaços aéreos condicionados descritos em 3.2, nos casos de voo com  
266 propósito aerodesportivo; ou

267 b) fora dos espaços aéreos condicionados descritos em 3.2, desde que NÃO  
268 tenha propósito aerodesportivo, e:

269 - sejam cumpridas as regras gerais e as regras para o voo visual (VFR) contidas  
270 na ICA 100-12, bem como as demais regras contidas nas legislações  
271 pertinentes do DECEA;

272 - o veículo utilizado possua as características necessárias e esteja  
273 adequadamente equipado, de acordo com as regulamentações da ANAC, para  
274 cumprir os requisitos de voo nas classes de espaço aéreo correspondente; e

275 - o piloto possua a licença de tripulante e/ou certificado de capacitação técnica  
276 concedidos pela autoridade aeronáutica de acordo com o Art. 160 da Lei  
277 nº7.565, de 19 de dezembro de 1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica).

278 NOTA: As exigências descritas em 4.3.2.1, “b”, visam resguardar a segurança  
279 do tráfego aéreo nos espaços aéreos ATS, em função da convivência  
280 dessas aeronaves aerodesportivas com outros tipos de aeronaves.

281 **4.3.2.2** Os órgãos ATS e AIS, quando contatados pelos pilotos de aeronave experimental  
282 desportiva, devem considerar que foram atendidas as exigências previstas em 4.3.2.1, “b”, e  
283 4.3.2.3.

284 **4.3.2.3** Para o voo de aeronave experimental desportiva, fora dos espaços aéreos descritos em  
285 3.2, o piloto em comando deverá atender ao que preconiza a ICA 100-11 e o MCA 100-11,  
286 referente à compulsoriedade de apresentação e correção no preenchimento do Plano de Voo.

### 287 **4.3.3** REGRAS OPERACIONAIS

288 As regras operacionais gerais se aplicam, na íntegra, aos voos elencados no  
289 item 4.3.2.1, letra “a”.

290 A operação de aeronaves experimentais desportivas elencadas no item 4.3.2.1,  
291 letra “a”, é limitada à condição visual (VMC) em período diurno e mantendo-se referência  
292 visual com a superfície durante todo o voo.

293 Para os voos elencados no item 4.3.2.1, letra “b”, somente as regras para a  
294 aviação geral civil se aplicam.

### 295 **4.4** ACROBACIA AÉREA

296 **4.4.1** A atividade de acrobacia aérea, realizada de forma isolada ou em formação, é bastante  
297 particular, visto a natureza de alta especialização que a mesma exige, a baixa variabilidade de

298 operadores e a execução sempre em espaços aéreos definidos (espaço de voo).

#### 299 **4.4.2 ESPAÇOS AÉREOS DESIGNADOS**

300 Aplica-se o previsto nas regras gerais e IS nº 91-008 Rev. A da ANAC.

#### 301 **4.4.3 REGRAS OPERACIONAIS**

302 Aplica-se o previsto nas regras gerais e IS nº 91-008 Rev. A da ANAC.

#### 303 **4.5 VOO A VELA EM PLANADORES**

304 **4.5.1** A atividade de voo a vela é uma das mais clássicas na história da aviação e, embora em  
305 muitos casos partilhe da infraestrutura aeroportuária e de áreas de voo compartilhadas, tem  
306 baixo potencial nocivo devido à própria natureza do equipamento e do tipo de operação.

#### 307 **4.5.2 ESPAÇOS AÉREOS DESIGNADOS**

308 Aplica-se o previsto nas regras gerais.

#### 309 **4.5.3 REGRAS OPERACIONAIS**

310 Aplica-se o previsto nas regras gerais.

#### 311 **4.6 PARAQUEDISMO**

312 **4.6.1** O paraquedismo se mostra como uma atividade à parte, em que o aspecto de  
313 gerenciamento do espaço aéreo se sobrepõe à definição de padrões operacionais. Assim, embora  
314 ainda haja uso de infraestrutura aeroportuária e eventual coordenação com tráfego, tudo é feito  
315 dentro do universo conhecido da aviação geral, por isso é possível se ater a uma combinação  
316 entre estratégia de segregação operacional e o estabelecimento de cuidados mínimos para  
317 lançamento.

#### 318 **4.6.2 ESPAÇOS AÉREOS DESIGNADOS**

319 Aplica-se o previsto nas regras gerais, porém, caso todas as atividades que  
320 envolvam o lançamento dos paraquedistas ocorram em espaço aéreo onde o serviço de controle  
321 de tráfego aéreo esteja sendo prestado, não será compulsório o estabelecimento do espaço de  
322 voo correspondente.

#### 323 **4.6.3 REGRAS OPERACIONAIS**

324 Aplica-se o previsto nas regras gerais, exceto que poderá haver lançamento de  
325 paraquedistas no período noturno (entre o pôr e o nascer do sol), desde que seja observado,  
326 além do preconizado nas publicações do DECEA, o contido no RBAC nº 105 da ANAC.

#### 327 **4.7 BALÃO LIVRE TRIPULADO COM CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDADE**

328 **4.7.1** O balonismo é atividade bastante peculiar devido às diversas restrições operacionais  
329 naturais a que está submetido, sendo, claramente, uma atividade absolutamente desportiva,  
330 embora possa ser empregado comercialmente mediante certificação e autorização. No âmbito  
331 esportivo, o aspecto de gerenciamento do espaço aéreo se sobrepõe à definição de padrões  
332 operacionais e proteção de terceiros e do sistema de aviação.

333 **4.7.2 ESPAÇOS AÉREOS DESIGNADOS**

334 Aplica-se o previsto nas regras gerais.

335 **4.7.3 REGRAS OPERACIONAIS**

336 Aplica-se o previsto nas regras gerais.

PRELIMINAR

337 **5 DISPOSIÇÕES FINAIS**

338 **5.1** Quando a significativa frequência de movimentos de aeronaves em operações  
339 aerodesportivas em um aeródromo não controlado tornar evidente a necessidade de divulgação  
340 desse fluxo, o SRPV/CINDACTA expedirá os NOTAM específicos e encaminhará ao  
341 Subdepartamento de Operações do DECEA as propostas de emendas e/ou estudos realizados  
342 que, por sua natureza, devam ser inseridos nas Publicações de Informações Aeronáuticas.

343 **5.2** A não observância das regras preconizadas na presente Instrução poderá ser enquadrada  
344 como Infração de Tráfego Aéreo e descumprimento das normas que regulam o Sistema de  
345 Controle do Espaço Aéreo Brasileiro. Adicionalmente, poderá estar sujeita às sanções e  
346 penalidades previstas nos diversos artigos que tratam da incolumidade física das pessoas, da  
347 exposição de aeronaves a perigo e da prática irregular da aviação, previstos no Código Penal  
348 (Decreto Lei nº 2.848) e na Lei de Contravenções Penais (Decreto Lei nº 3.688).

349 **5.3** As sugestões para o contínuo aperfeiçoamento desta publicação deverão ser enviadas por  
350 intermédio dos endereços eletrônicos <http://publicacoes.decea.intraer/> ou  
351 <http://publicacoes.decea.gov.br/>, acessando o *link* específico da publicação.

352 **5.4** Os casos não previstos nesta Instrução serão submetidos ao Exmo. Sr. Diretor-Geral do  
353 DECEA.

354

## Anexo A

355

**Transcrição das definições constantes no RBAC 103, IS 103-001 e RBAC 01**

356

357

“Para os propósitos deste regulamento, é considerado veículo ultraleve aquela aeronave que:

358

359

(1) tem propósito exclusivo de desporto e recreação;

360

(2) não seja detentora de um certificado de aeronavegabilidade emitido segundo o RBAC nº 21;

361

362

(3) possui peso vazio de no máximo 80kg se não motorizado ou 200kg se motorizado; e

363

364

(4) possui:

365

(i) velocidade máxima em voo nivelado com potência máxima contínua (VH) menor ou igual a 100 knots calibrado (CAS), sob condições atmosféricas padrão ao nível do mar; ou

366

367

368

(ii) no caso de planador ou motoplanador, velocidade nunca exceder (VNE) menor ou igual a 100 knots CAS.”

369

370

**Aerodesportista** significa a designação genérica de uma pessoa que pratica as atividades regidas pelo RBAC nº 103. (Incluído pela Resolução nº 474, de 07.06.2018)

371

372

**Aerodesporto** significa toda atividade praticada com dispositivos aéreos utilizados ou que se pretenda utilizar para voar na atmosfera com finalidade desportiva ou recreativa.

373

374

375

**Aeronave aerodesportiva** significa a designação genérica de uma aeronave portadora de certificado emitido segundo o RBAC nº 21 cujo propósito principal é o desporto e o lazer.

376

377

378

**Certificado de Piloto Aerodesportivo** – CPA significa o documento comprobatório, com status inferior ao de uma licença, que comprova que o titular satisfaz os requisitos para operar uma aeronave aerodesportiva, conforme definição do RBAC nº 01, com peso máximo de decolagem de até 750 kg, exceto balões e planadores, com as limitações e prerrogativas estabelecidas para o referido certificado.

379

380

381

382

383

**Espaço de voo** – designação genérica de uma área tridimensional limitada horizontal e verticalmente.

384

385

**Piloto aerodesportivo** significa a designação genérica de uma pessoa que detém qualquer habilitação emitida conforme o RBAC nº 61 necessária para operação de aeronave aerodesportiva.

386

387

388

**Veículo ultraleve** significa a designação genérica de uma aeronave cujas características físicas e operacionais são limitadas conforme o RBAC nº 103.”

389