

# ***PRENOR ICA 100-3***

---



Sugestões de indicação do Instituto do Aerodesporto Brasileiro, sigla ADB Brasil.



A força e a velocidade das mudanças na aviação têm sido encorajadoras e fomentadora de boas práticas. Estas mudanças, quase em tempo real, mostram o esforço do DECEA e da ANAC em levar a legislação ao encontro da realidade do regulado, garantindo a segurança e o fomento das atividades.

A coleta de sugestões para a ICA 100-3 é mais um desses marcos que, de forma colaborativa, levará os aerodesportistas a seguirem no rumo planejado para o Projeto Regulatório do Aerodesporto. Planejamento este que visa o conhecimento, o reconhecimento e o engrandecimento do setor que se tornou tão grande e tão importante para o progresso do país. O progresso do Aerodesporto já atingiu diversas aéreas como a economia, o turismo e a própria aviação. A prática crescente do Aerodesporto será, para o futuro, a garantia de uma boa base para a formação dos recursos humanos na aviação.

Nós da ADB agradecemos imensamente esta oportunidade e também agradecemos a todos que estão envolvidos de forma colaborativa para a adequação da ICA 100-3. Muitos conhecimentos sendo compartilhados e aqui humildemente, passamos as nossas sugestões.

Explicação da apresentação das sugestões da ADB Brasil.

1. Apresentamos através de uma tabela de 3 colunas, sendo :
  - 1.1. A primeira coluna a numeração da linha indicada no PRENOR ICA 100-3;
  - 1.2. A segunda coluna se refere ao texto original da ICA 100-3 do DECEA; e
  - 1.3. A terceira coluna se refere a sugestão, inclusão ou a manutenção do texto proposta pela ADB.
2. A **linha numerada marcada de amarelo** indica que nela houve pela ADB uma sugestão de alteração ou inclusão;
3. Na coluna ADB Brasil, quando aparecer a marcação **x-x-x** significa que o texto original deverá ser omitido.

A nossa sugestão é de que esta instrução poderia ser totalmente voltada ao aerodesportista e seu veículo ultraleve e balão livre tripulado, sem certificado de aeronavegabilidade, fazendo assim total relação à RBAC nº 103. Entendemos que assim, para aqueles praticantes que não dependem de uma habilitação, conforme o RBAC nº 61 e de uma certificação de aeronave conforme RBAC nº 21 e nº 91, seriam aqui plenamente atendidos e incentivados.

A definição de espaço de voo é fundamental e a delimitação da área de voo para todos na classe “G” seria uma vitória para a regularização dos mais de 10 mil praticantes. Os EAC, sejam temporários e/ou permanentes seriam opções para áreas que estejam dentro ou nos limites das demais classes do espaço de voo.

Outro fator, que pode passar despercebido na aviação geral, mas não passa no Aerodesporto, é o entendimento de voo VFR que para nós seria de fundamental importância a inclusão do horário oficial do crepúsculo civil, matutino e vespertino. Esta definição já é praticada na FAA e aqui para nós permitiria atingir os recordes tão esperados com este aumento de quase 1 hora no dia de voo.

Também sugerimos retirar as palavras Agremiações / Associações pois pela nossa experiência, tanto leva o operador e/ou praticante a considerar que a obrigação é da entidade, e as vezes, muitos não são filiados. Mais importante, que tudo, a filiação não poderá ser obrigatória conforme consta no parágrafo XX do artigo 5º da Constituição da República Federativa do Brasil de 1988. Por isso, acreditamos ser mais efetivo a regra passar a responsabilidade ao operador/praticante, que poderá na sua avaliação, solicitar auxílio às entidades, que aí indicariam o procedimento como filiado e como não filiado. Fica facultado ao operador/praticante seguir o processo de voar em espaços de voo de forma autônoma.



Por fim, seguindo nosso raciocínio retiramos os artigos que remetem aos outros regulamentos que já abarcam os requisitos de certificação, habilitação e operação para aeronaves leves esportivas, aeronaves experimentais, paraquedismo, voo em planador, voo em balão livre tripulado e acrobacia aérea. Todos estes regidos por regras da ANAC e do DECEA.

Agradecemos imensamente esta oportunidade, e nos colocamos ao seu inteiro dispor para maiores informações, explicações sobre o Aerodesporto.

Atenciosamente,

---

Marina Posch Kalousdian  
Diretora – Presidente  
Instituto do Aerodesporto Brasileiro



LINHA	DECEA	ADB Brasil – Instituto do Aerodesporto Brasileiro
1	<b>1 DISPOSIÇÕES PRELIMINARES</b>	<b>1 DISPOSIÇÕES PRELIMINARES</b>
2	<b>1.1 FINALIDADE</b>	<b>1.1 FINALIDADE</b>
3	Estabelecer regras e procedimentos de tráfego aéreo para operação	Estabelecer regras e procedimentos de tráfego aéreo para operação
4	<b>aerodesportiva de aeronaves, em consonância com os Regulamentos da ANAC</b>	<b>Aerodesportiva em aeronaves sem certificado de aeronavegabilidade, em consonância com o Regulamento da ANAC de nº 103.</b>
5	<b>1.2 ÂMBITO</b>	<b>1.2 ÂMBITO</b>
6	As regras e os procedimentos contidos nesta Instrução aplicam-se aos pilotos de	As regras e os procedimentos contidos nesta Instrução aplicam-se aos operadores de
7	aeronaves em operação aerodesportiva: veículos ultraleves esportivas, balão	<b>veículos ultraleves e balões livres tripulados,</b>
8	livre tripulado, aeronave experimental desportiva, paraquedismo, acrobacia aérea e voo a vela	<b>x-x-x</b>
9	em planadores, bem como aos órgãos dos Serviços de Tráfego Aéreo e de Informações	<b>bem como aos órgãos dos Serviços de Tráfego Aéreo e de Informações</b>
10	aeronáuticas.	aeronáuticas.
11	<b>1.3 ABREVIATURAS</b>	<b>1.3 ABREVIATURAS</b>
12	AFIS – Serviço de Informação de Voo de Aeródromo	AFIS – Serviço de Informação de Voo de Aeródromo
13	ANAC – Agência nacional de Aviação Civil	ANAC – Agência nacional de Aviação Civil
14	ATS - Serviço de Tráfego Aéreo	ATS - Serviço de Tráfego Aéreo
15	CINDACTA – Centro Integrado de Defesa Aérea e Controle de Tráfego Aéreo	CINDACTA – Centro Integrado de Defesa Aérea e Controle de Tráfego Aéreo
16	DECEA – Departamento de Controle do Espaço Aéreo	DECEA – Departamento de Controle do Espaço Aéreo
17	EAC-P – Espaço Aéreo Condicionado – Permanente	EAC-P – Espaço Aéreo Condicionado – Permanente
18	EAC-T – Espaço Aéreo Condicionado – Temporário	EAC-T – Espaço Aéreo Condicionado – Temporário
		<b>Classe G – espaço aéreo não controlado</b>
19	ICA – Instrução do Comando da Aeronáutica	ICA – Instrução do Comando da Aeronáutica
20	IS – Instrução Suplementar	IS – Instrução Suplementar
21	IFR – Regras de Voo por Instrumentos	IFR – Regras de Voo por Instrumentos
22	Kt - Nó	Kt - Nó
23	MCA – Manual do Comando da Aeronáutica	MCA – Manual do Comando da Aeronáutica
		<b>NOITE - Noite significa o período entre o fim do crepúsculo civil vespertino e o início do crepúsculo civil matutino. O primeiro tem seu fim e o segundo tem seu início quando o centro do disco solar atinge 6 graus abaixo do horizonte.</b>

24	SRPV – Serviço Regional de Proteção ao Voo	SRPV – Serviço Regional de Proteção ao Voo
25	TWR – Torre de Controle de Aeródromo	TWR – Torre de Controle de Aeródromo
26	VFR – Regras de Voo Visual	VFR – Regras de Voo Visual
27	<b>1.4 DEFINIÇÕES</b>	<b>1.4 DEFINIÇÕES</b>
28	Os termos e expressões abaixo relacionadas, utilizados nesta Instrução, têm os	Os termos e expressões abaixo relacionadas, utilizados nesta Instrução, têm os
29	Seguintes significados:	Seguintes significados:
30	X-X-X	X-X-X
<b>LINHA</b>	<b>DECEA</b>	<b>ADB Brasil – Instituto do Aerodesporto Brasileiro</b>
31	<b>ÁREA PERIGOSA</b>	<b>ÁREA PERIGOSA</b>
32	Espaço aéreo de dimensões definidas, sobre o território ou mar territorial	Espaço aéreo de dimensões definidas, sobre o território ou mar territorial
33	brasileiro, dentro do qual possam existir, em momentos específicos, atividades perigosas para	brasileiro, dentro do qual possam existir, em momentos específicos, atividades perigosas para
34	o voo de aeronaves	o voo de aeronaves
35	<b>ÁREA PROIBIDA</b>	<b>ÁREA PROIBIDA</b>
36	Espaço aéreo de dimensões definidas, sobre o território ou mar territorial	Espaço aéreo de dimensões definidas, sobre o território ou mar territorial
37	brasileiro, dentro do qual o voo de aeronaves é proibido.	brasileiro, dentro do qual o voo de aeronaves é proibido.
38	<b>ÁREA RESTRITA</b>	<b>ÁREA RESTRITA</b>
39	Espaço aéreo de dimensões definidas, sobre o território ou mar territorial	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.	Brasileiro, dentro do qual o voo de aeronaves é restringido conforme certas condições definidas.
41	<b>ATIVAÇÃO DE ESPAÇO AÉREO CONDICIONADO</b>	<b>ATIVAÇÃO DE ESPAÇO AÉREO CONDICIONADO</b>
42	Expressão que significa o início da operação em determinado EAC.	Expressão que significa o início da operação em determinado EAC.
43	<b>DESATIVAÇÃO DE ESPAÇO AÉREO CONDICIONADO</b>	<b>DESATIVAÇÃO DE ESPAÇO AÉREO CONDICIONADO</b>
44	Expressão que significa o encerramento da operação em determinado EAC.	Expressão que significa o encerramento da operação em determinado EAC.
45	<b>ESPAÇO AÉREO CONDICIONADO(EAC)</b>	<b>ESPAÇO AÉREO CONDICIONADO(EAC)</b>
46	Expressão genérica que se aplica, segundo o caso, a uma área proibida, restrita	Expressão genérica que se aplica, segundo o caso, a uma área proibida, restrita
47	ou perigosa.	ou perigosa.
48	<b>ESPAÇO AÉREO CONDICIONADO PERMANENTE</b>	<b>ESPAÇO AÉREO CONDICIONADO PERMANENTE</b>
49	Parte do espaço aéreo estabelecida permanentemente e cadastrada na publicação	Parte do espaço aéreo estabelecida permanentemente e cadastrada na publicação
50	de informações aeronáuticas.	de informações aeronáuticas.
51	<b>ESPAÇO AÉREO CONDICIONADO TEMPORÁRIO</b>	<b>ESPAÇO AÉREO CONDICIONADO TEMPORÁRIO</b>
52	Porção do espaço aéreo estabelecida por um período de tempo determinado.	Porção do espaço aéreo estabelecida por um período de tempo determinado.
53	<b>ÓRGÃO REGIONAL DO DECEA</b>	<b>ÓRGÃO REGIONAL DO DECEA</b>

54	Organização do COMAER, subordinada ao DECEA, com jurisdição sobre uma determinada região do espaço aéreo brasileiro, cujos órgãos ATC, para efeito de controle de	Organização do COMAER, subordinada ao DECEA, com jurisdição sobre uma determinada região do espaço aéreo brasileiro, cujos órgãos ATC, para efeito de controle de
55	tráfego aéreo, estejam em linha direta de subordinação operacional. São Órgãos Regionais os	tráfego aéreo, estejam em linha direta de subordinação operacional. São Órgãos Regionais os
56	CINDACTA e o SRPV-SP.	CINDACTA e o SRPV-SP.
57	<b>ÓRGÃOS DOS SERVIÇOS DE TRÁFEGO AÉREO (ATS)</b>	<b>ÓRGÃOS DOS SERVIÇOS DE TRÁFEGO AÉREO (ATS)</b>
58	Expressão genérica que se aplica, segundo o caso, a um órgão de controle de tráfego aéreo ou a um órgão de informação de voo.	Expressão genérica que se aplica, segundo o caso, a um órgão de controle de tráfego aéreo ou a um órgão de informação de voo.
59	X-X-	X-X-X
60	<b>PERÍODO DE ATIVAÇÃO</b>	<b>PERÍODO DE ATIVAÇÃO</b>
61	Período de tempo no qual o EAC está sendo utilizado, de acordo com a finalidade	Período de tempo no qual o EAC está sendo utilizado, de acordo com a finalidade
62	para o qual foi criado	para o qual foi criado
63		<b>CLASSE G</b>
64		<b>Espaço aéreo não controlado.</b>
65	<b>VOO ACROBÁTICO</b>	<b>X-X-X</b>
66	Manobras realizadas intencionalmente com aeronave, que implicam mudanças	<b>X-X-X</b>
67	bruscas de altitudes, voos em altitudes anormais ou variações anormais de velocidade.	<b>X-X-X</b>
<b>LINHA</b>	<b>DECEA</b>	<b>ADB Brasil – Instituto do Aerodesporto Brasileiro</b>
68	<b>2 INTRODUÇÃO</b>	<b>2 INTRODUÇÃO</b>
69	<b>2.1</b> As provisões contidas nesta instrução não possuem o objetivo de regular ou estabelecer	<b>2.1</b> 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	Requisitos relacionados aos processos de cadastro dos operadores ou de cadastro
71	certificação das aeronaves para a atividade aerodesportiva, tampouco regular ou estabelecer	de suas aeronaves sem certificado de aeronavegabilidade, tampouco regular ou estabelecer
72	requisitos para homologação de locais destinados às operações de pousos ou decolagens de	requisitos para homologação de locais destinados às operações de pousos ou decolagens de
73	Ultraleves e demais aeronaves aerodesportivas.	<b>Veículos ultraleves e balões livres tripulados.</b>
74	<b>2.2</b> Nos processos de análise de propostas de criação de espaço de voo de caráter permanente	<b>2.2</b> 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	ou temporário, os órgãos regionais do DECEA devem analisar somente aspectos operacionais
76	e técnicos relacionados às disposições contidas nos regulamentos do Departamento, conforme	e técnicos relacionados às disposições contidas nos regulamentos do Departamento, conforme
77	especificado na ICA 100-38	especificado na ICA 100-38
78	<b>2.3</b> A autorização expedida pelo SRPV ou CINDACTA para criação de espaços de voo tem	<b>2.3</b> 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	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	segurança de voo, não estando implícita qualquer autorização para a realização da atividade
81	técnica específica das operações aerodesportivas.	técnica específica das operações aerodesportivas.
82	<b>2.4</b> A reedição desta Publicação foi elaborada visando tornar mais eficientes as regras e os	<b>2.4</b> 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:	procedimentos de tráfego aéreo para operação aerodesportiva em aeronaves sem certificado de aeronavegabilidade, tendo em vista:
84	a) aumento da demanda desses voos;	aumento da demanda desses voos;
85	b) os diferentes e modernos equipamentos utilizados;	os diferentes e modernos equipamentos utilizados;
86	c) o disposto nos novos regulamentos da ANAC sobre operações desportivas	o disposto nos novos regulamentos da ANAC sobre operações desportivas
87	de aeronaves; e	de aeronaves; e
88	d) as normas de tráfego aéreo pertinentes, estabelecidas para aviação geral.	as normas de tráfego aéreo pertinentes, estabelecidas para aviação geral.
89	<b>2.5</b> Para efeito desta Instrução, serão utilizadas, com o mesmo significado, as seguintes	<b>2.5</b> Para efeito desta Instrução, serão utilizadas, com o mesmo significado, as seguintes
90	expressões relacionadas aos veículos ultraleves:	expressões relacionadas aos veículos ultraleves e balões livres tripulados:
91	a) veículo ultraleve - ultraleve;	a) veículo ultraleve - ultraleve;
92	b) não propulsado – não motorizado; e	b) não propulsado – não motorizado;
93	c) autopropulsado – motorizado.	c) autopropulsado – motorizado; e
		<b>d) balão livre tripulado – balão tripulado.</b>
<b>LINHA</b>	<b>DECEA</b>	<b>ADB Brasil – Instituto do Aerodesporto Brasileiro</b>
94	<b>3 REGRAS GERAIS</b>	<b>3 REGRAS GERAIS</b>
95	As disposições descritas neste capítulo se aplicam aos demais capítulos deste	As disposições descritas neste capítulo se aplicam aos demais capítulos deste
96	regulamento, respeitadas as disposições específicas para cada modalidade de	regulamento, respeitadas as disposições específicas para <b>cada tipo de</b>
97	aerodesporto.	<b>operação aerodesportiva.</b>

98	NOTA: Os itens 4.1, 4.2, 4.3 e 4.6 contêm disposições que são aplicáveis especificamente às	X-X-X
99	modalidades a que se referem.	X-X-X
100	<b>3.1 RESPONSABILIDADE</b>	<b>3.1 RESPONSABILIDADE</b>
101	<b>3.1.1</b> É de responsabilidade do praticante conhecer os locais adequados para a prática e respeitar	<b>3.1.1</b> É de responsabilidade do <b>operador</b> conhecer os locais adequados para a prática e respeitar
102	as regras de operação do Aerodesporto, conhecer seus limites, vigência e condições especiais	as regras de operação do Aerodesporto, conhecer seus limites, vigência e condições especiais
103	aplicáveis, como também é responsabilidade das Agremiações / Associações classificar	aplicáveis, como também é responsabilidade <b>do operador</b> classificar
104	corretamente os tipos de operações aerodesportivas, por ocasião da solicitação de criação de	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.	espaços de voo, tendo em vista que os processos de solicitação podem ser diferentes.
106	<b>3.2 ESPAÇOS AÉREOS DESIGNADOS</b>	<b>3.2 ESPAÇOS AÉREOS DESIGNADOS</b>
107	<b>3.2.1</b> As operações exclusivamente aerodesportivas de aeronaves deverão ser realizadas	<b>3.2.1</b> As operações aerodesportivas em aeronaves sem certificado de aeronavegabilidade deverão ser realizadas
108	somente dentro dos espaços aéreos especificamente designados para este fim (espaço de voo).	somente dentro <b>dos espaços classe "G" e quando apresentarem grande interação com outras classes</b> , solicitar espaços aéreos especificamente designados para este fim (espaço de voo).
109	<b>3.2.2</b> Para possibilitar a prática de atividades aerodesportivas, as Agremiações / Associações	<b>3.2.2</b> Para possibilitar a prática de atividades aerodesportivas <b>em espaços de voo de maior restrição, o(s) operador(es)</b>
110	relacionadas a essa prática devem solicitar previamente a criação de espaços de voo tanto para	relacionado 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	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	(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.	descritos em 3.2.4 e 3.2.5.
114	<b>NOTA 1:</b> Excetua-se o previsto em 4.1.2.1 e IS nº 91-008 Ver A da ANAC (ou suas	<b>NOTA 1:</b> Excetua-se o previsto em 4.1.2.1 e IS nº 91-008 Ver A da ANAC (ou suas
115	atualizações)	atualizações)
116	<b>NOTA 2:</b> Os processos para solicitação de espaços de voo estão descritos na ICA 100-38 do	<b>NOTA 2:</b> Os processos para solicitação de espaços de voo estão descritos na ICA 100-38 do
117	DECEA e IS nº 91-008 Ver. A e IS nº 103-001 da ANAC (ou suas atualizações)	DECEA e IS nº 91-008 Ver. A e IS nº 103-001 da ANAC (ou suas atualizações)



118	<b>3.2.3</b> Quando operações aerodesportivas forem previstas somente em aeródromos e em suas	<b>3.2.3</b> Quando operações aerodesportivas em aeronaves sem certificado de aeronavegabilidade 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.	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	Nesses casos, deverá ocorrer a divulgação dos eventos por intermédio de NOTAM, além de
121	coordenação entre usuários em operação de Aerodesporto, entre esses e o órgão ATS (caso	coordenação entre usuários em operação de Aerodesporto, entre esses e o órgão ATS (caso
122	exista) e a administração aeroportuária.	exista) e a administração aeroportuária.
123	<b>NOTA 1:</b> Uma aeronave será considerada nas imediações de um aeródromo, quando estiver	<b>NOTA 1:</b> Uma aeronave sem certificado de aeronavegabilidade será considerada nas imediações de um aeródromo, quando estiver
124	no circuito de tráfego do aeródromo, ou entrando ou saindo do mesmo.	no circuito de tráfego do aeródromo, ou entrando ou saindo do mesmo.
125	<b>NOTA 2:</b> Essa exceção não se aplica no caso de acrobacia aérea.	<b>x-x-x</b>
126	<b>3.2.4</b> Os espaços de voo designados para operações aerodesportivas de aeronaves deverão ser	<b>3.2.4</b> Os espaços de voo designados para operações aerodesportivas de aeronaves deverão ser
127	estabelecidos como Espaços Aéreos Condicionados, onde for possível, sem prejuízo à	estabelecidos como Espaços Aéreos Condicionados, onde for possível, sem prejuízo à
128	segurança das demais operações aéreas.	segurança das demais operações aéreas.
129	<b>3.2.5</b> Caso seja necessário para o deslocamento de aeronaves em operações aerodesportivas,	<b>3.2.5</b> 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	desde o local de sede até os locais destinados ao voo, serão definidos Espaços Aéreos
131	Condicionados, em forma de corredores.	Condicionados, em forma de corredores.
<b>LINHA</b>	<b>DECEA</b>	<b>ADB Brasil – Instituto do Aerodesporto Brasileiro</b>
132	<b>3.2.6</b> Os horários de ativação, bem como as altitudes máxima e mínima dos Espaços Aéreos	<b>3.2.6</b> 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	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.	na operação segura das demais aeronaves.
135	<b>3.2.7</b> A divulgação aos usuários sobre os Espaços Aéreos Condicionados, descritos em 3.2.4 e	<b>3.2.7</b> 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,	3.2.5, deverá ocorrer, inicialmente, através de NOTAM regional, até sua inclusão definitiva,
137	quando aplicável, em publicação aeronáutica pertinente.	quando aplicável, em publicação aeronáutica pertinente.

138	<b>NOTA:</b> Adicionalmente, poderão ser utilizados sistemas digitais, com vistas a facilitar a	<b>NOTA:</b> Adicionalmente, poderão ser utilizados sistemas digitais, com vistas a facilitar a
139	visualização e divulgação dos espaços de voo para a prática de operações	visualização e divulgação dos espaços de voo para a prática de operações
140	aerodesportivas.	aerodesportivas.
141	<b>3.3 REGRAS OPERACIONAIS</b>	<b>3.3 REGRAS OPERACIONAIS</b>
142	<b>3.3.1</b> É vedado o emprego de aeronave em operação aerodesportiva de forma que ofereça risco	<b>3.3.1</b> 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.	às pessoas no solo ou ao sistema de aviação civil.
144	<b>3.3.2</b> É vedado a uma pessoa empregando aeronave em operação aerodesportiva permitir que	<b>3.3.2</b> 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.	se lance objetos ao solo de forma que ofereça risco a pessoas ou propriedade.
146	<b>3.3.3</b> Somente será permitido o emprego de aeronaves em operações aerodesportivas no	<b>3.3.3</b> Somente será permitido o emprego de aeronaves em operações aerodesportivas no
147	período compreendido entre horários oficiais do nascer e do pôr-do-sol da localidade de	período compreendido entre horários oficiais do nascer e do pôr-do-sol <b>incluindo o horário do crepúsculo civil</b> da localidade de
148	operação.	operação.
149	<b>3.3.4</b> Nenhuma aeronave em operação aerodesportiva voará tão próximo de outra aeronave,	<b>3.3.4</b> Nenhuma aeronave em operação aerodesportiva voará tão próximo de outra aeronave,
150	de modo que possa ocasionar perigo de colisão com a mesma.	de modo que possa ocasionar perigo de colisão com a mesma.
151	<b>NOTA:</b> Os voos em formação devem ser realizados conforme disposições contidas em	<b>x-x-x</b>
152	publicações específicas.	<b>x-x-x</b>
153	<b>3.3.5</b> É vedada a operação de aeronaves sem equipamento rádio ou com este inoperante em	<b>3.3.5</b> 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	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	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	o ATS e a administração aeroportuária, em horário que não cause prejuízo ao tráfego do
157	aeródromo.	aeródromo.
158	<b>3.3.6</b> Poderá ocorrer a proibição da operação aerodesportiva de aeronaves em determinados	<b>3.3.6</b> Poderá ocorrer a proibição da operação aerodesportiva de aeronaves em determinados
159	aeródromos controlados, em caráter permanente ou em períodos específicos, visando garantir a	aeródromos controlados, em caráter permanente ou em períodos específicos, visando garantir a

160	segurança e a fluidez necessárias ao eficiente gerenciamento do tráfego aéreo.	segurança e a fluidez necessárias ao eficiente gerenciamento do tráfego aéreo.
161	<b>NOTA:</b> A proibição prevista em 3.3.6, quando possível, poderá constar na Publicação de	<b>NOTA:</b> A proibição prevista em 3.3.6, quando possível, poderá constar na Publicação de
162	Informações Aeronáuticas.	Informações Aeronáuticas.
<b>LINHA</b>	<b>DECEA</b>	<b>ADB Brasil – Instituto do Aerodesporto Brasileiro</b>
163	<b>4 REGRAS ESPECÍFICAS PARA AS MODALIDADES</b>	<b>4 REGRAS ESPECÍFICAS PARA VEÍCULOS ULTRALEVES E BALÃO LIVRE TRIPULADO</b>
164	<b>4.1 VEÍCULOS ULTRALEVES E BALÃO LIVRE TRIPULADO SEM CERTIFICADO DE</b>	<b>4.1 DEFINIÇÃO</b>
165	<b>AERONAVEGABILIDADE</b>	<b>x-x-x</b>
166	<b>4.1.1</b> Para os propósitos deste regulamento, a definição de veículo ultraleve se encontra no	<b>4.1.1</b> Para os propósitos deste regulamento, a definição de veículo ultraleve se encontra no
167	ANEXO A.	ANEXO A.
168	<b>NOTA:</b> Como exemplo de veículos ultraleves existem as asas voadoras não motorizadas (asas	<b>NOTA:</b> Como exemplo de veículos ultraleves existem as asas voadoras não motorizadas (asas
169	delta e parapentes), asas voadoras motorizadas (trikes, paramotores)	delta e parapentes), asas voadoras motorizadas (trikes, paramotores)
170	<b>4.1.2 ESPAÇOS AÉREOS DESIGNADOS</b>	<b>4.1.2 ESPAÇOS AÉREOS DESIGNADOS</b>
171	<b>4.1.2.1</b> Para possibilitar a prática de atividades aerodesportivas de <b>caráter permanente</b> para	<b>4.1.2.1</b> Para possibilitar a prática de atividades aerodesportivas de caráter permanente para
172	veículos ultraleves e balão livre tripulado sem certificados de aeronavegabilidade, as	veículos ultraleves e balão livre tripulado sem certificados de aeronavegabilidade, <b>os</b>
173	Agremiações/Associações devem solicitar previamente a criação de espaços de voo à ANAC,	<b>operadores</b> 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.	conforme processo estabelecido na ICA 100-38 e IS nº 103-001 da ANAC.
175	<b>4.1.2.1.1</b> Após análise dos assuntos de competência da ANAC, em havendo parecer favorável	<b>4.1.2.1.1</b> Após análise dos assuntos de competência da ANAC, em havendo parecer favorável
176	para criação do espaço de voo de natureza permanente, esta Agência encaminhará o processo	para 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	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.	ser analisada a viabilidade da criação desses espaços de voo.
179	<b>4.1.2.2</b> Conforme estabelecido no item 3.2.2 das regras gerais, a solicitação de criação de	<b>4.1.2.2</b> Conforme estabelecido no item 3.2.2 das regras gerais, a solicitação de criação de
180	espaço de voo <b>temporário</b> deverá ser encaminhada diretamente ao órgão regional do DECEA.	espaço de voo temporário deverá ser encaminhada diretamente ao órgão regional do DECEA.

180	No entanto, para as atividades aerodesportivas específicas elencadas neste item,	X-X-X
182	adicionalmente, as cópias das solicitações enviadas pelos usuários devem ser encaminhadas,	X-X-X
183	pelo órgão regional, à unidade regional da ANAC, de forma a permitir o conhecimento do	X-X-X
184	processo por parte daquela Agência.	X-X-X
185	<b>4.1.3 REGRAS OPERACIONAIS PARA ULTRALEVES E BALÃO LIVRE TRIPULADO</b>	<b>4.1.3 REGRAS OPERACIONAIS</b>
186	<b>SEM CERTIFICADOS DE AERONAVEGABILIDADE</b>	X-X-X
187	<b>4.1.3.1</b> A operação de veículo ultraleve ou balão livre tripulado segundo este regulamento é	<b>4.1.3.1</b> 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	limitada à condição visual (VMC) em período compreendido <b>entre os crepúsculos civil matutino e vespertino</b> e mantendo-se referência visual com a
189	superfície durante todo o voo.	superfície durante todo o voo.
190	<b>4.1.3.2</b> É vedado realizar operação de pouso ou decolagem com veículo ultraleve ou balão livre	<b>4.1.3.2</b> 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	tripulado em localidade não autorizada pelo proprietário ou detentor dos direitos sobre a área
192	em questão.	em questão.
193	<b>4.1.3.3</b> Uma pessoa somente pode embarcar outra pessoa em veículo ultraleve ou em balão livre	<b>4.1.3.3</b> 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	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	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	qualificação técnica emitida pela ANAC, não havendo, portanto, qualquer garantia de
197	segurança.	segurança.
198	<b>4.1.3.4</b> Somente é permitida a operação de veículo ultraleve ou balão livre tripulado por pessoa	<b>4.1.3.4</b> Somente é permitida a operação de veículo ultraleve ou balão livre tripulado por pessoa
199	maior de 18 anos.	maior de 18 anos.
<b>LINHA</b>	<b>DECEA</b>	<b>ADB Brasil – Instituto do Aerodesporto Brasileiro</b>
200	<b>NOTA:</b> As regras operacionais gerais contidas no item 3.3 também se aplicam aos veículos	X-X-X
201	ultraleves e balões livres tripulados sem certificados de aeronavegabilidade.	X-X-X

202	<b>4.1.4 DIREITO DE PASSAGEM PARA VEÍCULOS ULTRALEVES</b>	<b>4.1.4 DIREITO DE PASSAGEM PARA VEÍCULOS ULTRALEVES</b>
203	<b>4.1.4.1</b> O ultraleve que tem direito de passagem deve manter seu rumo e velocidade, porém	<b>4.1.4.1</b> O ultraleve que tem direito de passagem deve manter seu rumo e velocidade, porém
204	esta regra não exige o piloto em comando de proceder no sentido de evitar uma colisão. Todo	esta regra não exige 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	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.	por baixo ou cruzar-lhe a frente, a menos que haja distância suficiente.
207	<b>4.1.4.2</b> Os ultraleves motorizados não terão direito de passagem sobre as demais aeronaves,	<b>4.1.4.2</b> 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	devendo os pilotos dos ultraleves motorizados manter vigilância constante durante o voo, de
209	modo a observá-las e conceder-lhes passagem.	modo a observá-las e conceder-lhes passagem.
210	<b>4.1.4.3</b> Os ultraleves motorizados cederão passagem aos ultraleves não motorizados.	<b>4.1.4.3</b> Os ultraleves motorizados cederão passagem aos ultraleves não motorizados.
211	<b>4.1.5 VISIBILIDADE EM VOO E AFASTAMENTO DE NUVENS</b>	<b>4.1.5 VISIBILIDADE EM VOO E AFASTAMENTO DE NUVENS</b>
212	<b>4.1.5.1</b> A operação de ultraleve e balão livre tripulado sem certificado de aeronavegabilidade	<b>4.1.5.1</b> A operação de ultraleve e balão livre tripulado sem certificado de aeronavegabilidade
213	deverá ser conduzida de forma que a aeronave voe em condições de visibilidade e distância de	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:	nuvens iguais ou superiores aos valores da tabela a seguir:
215	<b>4.1.6 REGRAS OPERACIONAIS ESPECÍFICAS PARA ULTRALEVES MOTORIZADOS</b>	<b>4.1.6 REGRAS OPERACIONAIS ESPECÍFICAS</b>
216	<b>4.4.6.1</b> Os voos em ultraleves motorizados deverão cumprir a altura mínima de 90 metros (300	<b>4.4.6.1</b> Os voos em ultraleves motorizados e <b>balão livre tripulado</b> 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.	pés) acima do mais alto obstáculo existente em um raio de 100 metros em torno da aeronave.
218	<b>4.2 AERONAVES LEVES ESPORTIVAS</b>	<b>x-x-x</b>
219	<b>4.2.1</b> O uso de aeronaves leves esportivas pode ter diferentes propósitos, como desporto, meio	<b>x-x-x</b>
220	de transporte particular, ferramenta de treinamento de pilotagem, dentre outro. O espectro de	<b>x-x-x</b>
<b>LINHA</b>	<b>DECEA</b>	<b>ADB Brasil – Instituto do Aerodesporto Brasileiro</b>
221	Possibilidades de aplicação dessas aeronaves é bastante amplo e se aproxima da utilização de	<b>x-x-x</b>

222	pequenas aeronaves certificadas.	X-X-X
223	<b>4.2.2 ESPAÇOS AÉREOS DESIGNADOS</b>	X-X-X
224	<b>4.2.2.1</b> O voo de aeronaves leves esportivas deve ser realizado:	X-X-X
225	a) nos espaços aéreos condicionados descritos em 3.2, nos casos de voo com	X-X-X
226	propósito aerodesportivo; ou	X-X-X
227	b) fora dos espaços aéreos condicionados descritos em 3.2, desde que NÃO	X-X-X
228	tenha propósito aerodesportivo, e:	X-X-X
229	- sejam cumpridas as regras gerais e as regras para o voo visual (VFR) ou por	X-X-X
230	instrumento (IFR) contidas na ICA 100-12, bem como as demais regras	X-X-X
231	contidas nas legislações pertinentes do DECEA;	X-X-X
232	- o veículo utilizado possua as características necessárias e esteja	X-X-X
233	adequadamente equipado, de acordo com as regulamentações da ANAC,	X-X-X
234	para cumprir os requisitos de voo nas classes de espaço aéreo	X-X-X
235	correspondente; e	X-X-X
236	- o piloto possua a licença de tripulantes e/ou certificado de capacitação técnica	X-X-X
237	concedidos pela autoridade aeronáutica de acordo com o Art. 160 da Lei nº	X-X-X
238	7.565, de 19 de dezembro de 1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica).	X-X-X
239	<b>NOTA:</b> As exigências descritas em 4.2.2.1 b) visam resguardar a segurança do tráfego aéreo	X-X-X
240	nos espaços aéreos ATS, em função da convivência dessas aeronaves aerodesportivas	X-X-X
241	com outros tipos de aeronaves.	X-X-X
242	<b>4.2.2.2</b> os órgãos ATS e AIS, quando contatados pelos pilotos de aeronaves leves esportivas,	X-X-X
243	devem considerar que foram atendidas as exigências previstas em 4.2.2.1 b) e 4.2.2.3.	X-X-X
244	<b>4.2.2.3</b> Para o voo de aeronaves leves esportivas, fora dos espaços aéreos descritos em 3.2,	X-X-X
245	o piloto em comando deverá atender ao que preconiza a ICA 100-11 e a MCA 100-11, referente	X-X-X
246	à compulsoriedade de apresentação e correção no preenchimento do Plano de Voo	X-X-X



247	<b>4.2.3 REGRAS OPERACIONAIS</b>	X-X-X
248	As regras operacionais gerais se aplicam, na íntegra, para os voos elencados no	X-X-X
249	Item 4.2.2.1, letra a).	X-X-X
250	A operação de aeronaves leves desportivas elencadas no item 4.2.1.1, letra a) é	X-X-X
251	limitada à condição visual (VMC) em período diurno e mantendo-se referência visual com a	X-X-X
252	superfície durante todo o voo.	X-X-X
253	Para os voos elencados no item 4.2.2.1, letra b), somente as regras para a aviação	X-X-X
254	geral se aplicam.	X-X-X
255	<b>4.3 AERONAVE EXPERIMENTAL DESPORTIVA</b>	X-X-X
256	<b>4.3.1</b> A operação de aeronaves experimentais desportivas se enquadra nas generalidades da	X-X-X
257	aviação experimental e, ainda que com finalidade desportiva, se confunde com a operação da	X-X-X
258	aviação geral. Apesar de estarem sujeitas a algumas restrições operacionais, esses dispositivos	X-X-X
259	ainda estão em constante contato com o sistema de aviação civil, apresentando um potencial	X-X-X
<b>LINHA</b>	<b>DECEA</b>	<b>ADB Brasil – Instituto do Aerodesporto Brasileiro</b>
260	lesivo à segurança do sistema bastante considerável.	X-X-X
261	<b>4.3.1.1</b> As aeronaves dessa modalidade podem ser aeronaves pendulares(trikes), girocópteros,	X-X-X
262	aeronaves anfíbias e aeronaves construídas por amadores.	X-X-X
263	<b>4.3.2 ESPAÇOS AÉREOS DESIGNADOS</b>	X-X-X
264	<b>4.3.2.1</b> O voo de aeronaves experimentais desportivas deve ser realizado:	X-X-X
265	a) nos espaços aéreos condicionados descritos em 3.2, nos casos de voo com	X-X-X
266	propósito aerodesportivo; ou	X-X-X
267	b) fora dos espaços aéreos condicionados descritos em 3.2, desde que NÃO	X-X-X
268	tenha propósito aerodesportivo, e:	X-X-X
269	- sejam cumpridas as regras gerais e as regras para o voo visual (VFR) ou por	X-X-X
270	instrumento (IFR) contidas na ICA 100-12, bem como as demais regras	X-X-X

271	contidas nas legislações pertinentes do DECEA;	X-X-X
272	- o veículo utilizado possua as características necessárias e esteja	X-X-X
273	adequadamente equipado, de acordo com as regulamentações da ANAC,	X-X-X
274	para cumprir os requisitos de voo nas classes de espaço aéreo correspondente; e	X-X-X
275	- o piloto possua a licença de tripulantes e/ou certificado de capacitação técnica	X-X-X
276	concedidos pela autoridade aeronáutica de acordo com o Art. 160 da Lei	X-X-X
277	nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica).	X-X-X
278	<b>NOTA:</b> As exigências descritas em 4.2.2.1 b) visam resguardar a segurança	X-X-X
279	do tráfego aéreo nos espaços aéreos ATS, em função da convivência	X-X-X
280	dessas aeronaves aerodesportivas com outros tipos de aeronaves.	X-X-X
281	<b>4.3.2.2</b> os órgãos ATS e AIS, quando contatados pelos pilotos de aeronave experimental	X-X-X
282	desportiva, devem considerar que foram atendidas as exigências previstas em 4.3.2.1 “b” e	X-X-X
283	4.3.2.3.	X-X-X
284	<b>4.3.2.3</b> Para o voo de aeronave experimental desportiva, fora dos espaços aéreos descritos em	X-X-X
285	3.2, o piloto em comando deverá atender ao que preconiza a ICA 100-11 e a MCA 100-11,	X-X-X
286	referente à compulsoriedade de apresentação e correção no preenchimento do Plano de Voo.	X-X-X
287	<b>4.3.3 REGRAS OPERACIONAIS</b>	X-X-X
288	As regras operacionais gerais se aplicam, na íntegra, para os voos elencados no	X-X-X
289	item 4.3.2.1, letra “a”.	X-X-X
290	A operação de aeronaves experimentais desportivas elencadas no item 4.3.2.1,	X-X-X
291	letra “a”, é limitada à condição visual (VMC) em período diurno e mantendo-se referência	X-X-X
292	visual com a superfície durante todo o voo.	X-X-X
293	Para os voos elencados no item 4.3.2.1, letra “b”, somente as regras para a	X-X-X
294	aviação geral civil se aplicam.	X-X-X
295	<b>4.4. ACROBACIA AÉREA</b>	X-X-X

296	<b>4.4.1</b> A atividade de acrobacia aérea, realizada de forma isolada ou em formação, é bastante	X-X-X
297	Particular, visto a natureza de alta especialização que a mesma exige, a baixa variabilidade de	X-X-X
<b>LINHA</b>	<b>DECEA</b>	<b>ADB Brasil – Instituto do Aerodesporto Brasileiro</b>
298	Operadores e a execução sempre em espaços aéreos definidos (espaço de voo).	X-X-X
299	<b>4.4.2 ESPAÇOS AÉREOS DESIGNADOS</b>	X-X-X
300	Aplica-se o previsto nas regras gerais e IS nº 91-008 Rev. A da ANAC.	X-X-X
301	<b>4.4.3 REGRAS OPERACIONAIS</b>	X-X-X
302	Aplica-se o previsto nas regras gerais e IS nº 91-008 Rev. A da ANAC.	X-X-X
303	<b>4.5 VOO A VELA EM PLANADORES</b>	X-X-X
304	<b>4.5.1</b> A atividade de voo a vela é uma das mais clássicas na história da aviação e, embora em	X-X-X
305	muitos casos partilhe da infraestrutura aeroportuária e de áreas de voo compartilhados, tem	X-X-X
306	baixo potencial nocivo devido à própria natureza do equipamento e do tipo de operação.	X-X-X
307	<b>4.5.2 ESPAÇOS AÉREOS DESIGNADOS</b>	X-X-X
308	Aplica-se o previsto nas regras gerais.	X-X-X
309	<b>4.5.3 REGRAS OPERACIONAIS</b>	X-X-X
310	Aplica-se o previsto nas regras gerais.	X-X-X
311	<b>4.6 PARAQUEDISMO</b>	X-X-X
312	<b>4.6.1</b> O paraquedismo se mostra como uma atividade á parte, em que o aspecto de	X-X-X
313	gerenciamento do espaço aéreo se sobrepõe à definição de padrões operacionais. Assim, embora	X-X-X
314	ainda haja uso de infraestrutura aeroportuária e eventual coordenação com tráfego, tudo é feito	X-X-X
315	dentro do universo conhecido da aviação geral, por isso é possível se ater a uma combinação	X-X-X
316	entre estratégia de segregação operacional e o estabelecimento de cuidados mínimos para	X-X-X
317	lançamento.	X-X-X
318	<b>4.6.2 ESPAÇOS AÉREOS DESIGNADOS</b>	X-X-X

319	Aplica-se o previsto nas regras gerais, porém, caso todas as atividades que	X-X-X
320	envolvam o lançamento dos paraquedistas ocorram em espaço aéreo onde o serviço de controle	X-X-X
321	de tráfego aéreo esteja sendo prestado, não será compulsório o estabelecimento do espaço de	X-X-X
322	voo correspondente.	X-X-X
323	<b>4.6.3 REGRAS OPERACIONAIS</b>	X-X-X
324	Aplica-se o previsto nas regras gerais, exceto que poderá haver lançamento de	X-X-X
325	paraquedistas no período noturno (entre o pôr e o nascer do sol), desde que seja observado,	X-X-X
326	Além do preconizado nas publicações do DECEA, o contido no RBAC nº 105 da ANAC.	X-X-X
327	<b>4.7 BALÃO LIVRE TRIPULADO COM CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDADE</b>	X-X-X
328	<b>4.7.1</b> O balonismo é atividade bastante peculiar devido às diversas restrições operacionais	X-X-X
329	naturais a que está submetido, sendo, claramente, uma atividade absolutamente desportiva,	X-X-X
330	embora possa ser empregado comercialmente mediante certificação e autorização. No âmbito	X-X-X
331	esportivo, o aspecto de gerenciamento do espaço aéreo se sobrepõe à definição de padrões	X-X-X
332	operacionais e proteção de terceiros e do sistema de aviação.	X-X-X
333	<b>4.7.2 ESPAÇOS AÉREOS DESIGNADOS</b>	X-X-X
334	Aplica-se o previsto nas regras gerais.	X-X-X
335	<b>4.7.3 REGRAS OPERACIONAIS</b>	X-X-X
336	Aplica-se o previsto nas regras gerais.	X-X-X
<b>LINHA</b>	<b>DECEA</b>	<b>ADB Brasil – Instituto do Aerodesporto Brasileiro</b>
337	<b>5 DISPOSIÇÕES FINAIS</b>	<b>5 DISPOSIÇÕES FINAIS</b>
338	<b>5.1</b> Quando a significativa frequência de movimentos de aeronaves em operações	<b>5.1</b> Quando a significativa frequência de movimentos de aeronaves em operações
339	aerodesportivas em um aeródromo não controlado tornar evidente a necessidade de divulgação	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	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	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.	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	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	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	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	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	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).	(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	5.3 As sugestões para o contínuo aperfeiçoamento desta publicação deverão ser enviadas por
350	intermédio dos endereços eletrônicos <a href="http://publicacoes.decea.intraer/">http://publicacoes.decea.intraer/</a> ou	intermédio dos endereços eletrônicos <a href="http://publicacoes.decea.intraer/">http://publicacoes.decea.intraer/</a> ou
351	<a href="http://publicacoes.decea.gov.br/">http://publicacoes.decea.gov.br/</a> , acessando o link específico da publicação.	<a href="http://publicacoes.decea.gov.br/">http://publicacoes.decea.gov.br/</a> , acessando o link específico da publicação.
352	5.4 Os casos não previstos nesta Instrução serão submetidos ao Exmo. Sr. Diretor-Geral do	5.4 Os casos não previstos nesta Instrução serão submetidos ao Exmo. Sr. Diretor-Geral do
353	DECEA	DECEA
<b>LINHA</b>	<b>DECEA</b>	<b>ADB Brasil – Instituto do Aerodesporto Brasileiro</b>
354	<b>ANEXO A</b>	<b>ANEXO A</b>
355	<b>Transcrição das definições constantes no RBAC 103, IS 103-001 e RBAC 01</b>	<b>Transcrição das definições constantes no RBAC 103, IS 103-001 e RBAC 01</b>
356	x-x-x	x-x-x
		Este regulamento é aplicável a operação aerodesportiva em:
		(1) veículo ultraleve; e
		(2) balão livre tripulado que não seja detentor de um certificado de aeronavegabilidade.
357	“Para os propósitos deste regulamento, é considerado veículo ultraleve aquela	“Para os propósitos deste regulamento, é considerado veículo ultraleve aquela
358	aeronave que:	aeronave que:
359	1. tem propósito exclusivo de desporto e recreação;	1. tem propósito exclusivo de desporto e recreação;
360	2. não seja detentora de um certificado de aeronavegabilidade emitido	2. não seja detentora de um certificado de aeronavegabilidade emitido
361	segundo o RBAC nº 21;	segundo o RBAC nº 21;

362	3. possui peso vazio de no máximo 80kg se não motorizado ou 200kg se	3. possui peso vazio de no máximo 80kg se não motorizado ou 200kg se
363	motorizado; e	motorizado; e
364	4. possui:	4. possui:
365	(i) velocidade máxima em voo nivelado com potência máxima contínua	velocidade máxima em voo nivelado com potência máxima contínua
366	(VH) menor ou igual a 100knots calibrado (CAS), sob condições	(VH) menor ou igual a 100knots calibrado (CAS), sob condições
367	atmosféricas padrão ao nível do mar; ou	atmosféricas padrão ao nível do mar; ou
368	(ii) no caso de planador ou motoplanador, velocidade nunca exceder (VNE)	no caso de planador ou motoplanador, velocidade nunca exceder (VNE)
369	menor ou igual a 100 knots CAS.”	menor ou igual a 100 knots CAS.”
370	<b>Aerodesportista</b> significa a designação genérica de uma pessoa que pratica as	<b>Aerodesportista</b> significa a designação genérica de uma pessoa que pratica as
371	atividades regidas pelo RBAC nº 103. (Incluído pela Resolução nº 474, de 07.06.2018)	atividades regidas pelo RBAC nº 103 <b>como voo livre, balonismo, voo em planadores, voo em ultraleves motorizados em geral (paramotores, paratrikes, trikes, ultraleves convencionais, autogiros, girocopteros e outros.</b> (Incluído pela Resolução nº 474, de 07.06.2018)
372	<b>Aerodesporto</b> significa toda atividade praticada com dispositivos aéreos	<b>Aerodesporto</b> significa toda atividade praticada com dispositivos aéreos
373	utilizados ou que se pretenda utilizar para voar na atmosfera com finalidade desportiva ou	utilizados ou que se pretenda utilizar para voar na atmosfera com finalidade desportiva ou
374	recreativa.	recreativa.
375	<b>Aeronave aerodesportiva</b> significa a designação genérica de uma aeronave	<b>Aeronave aerodesportiva</b> significa a designação genérica de uma aeronave
376	portadora de certificado emitido segundo o RBAC nº 21 cujo propósito principal é o desporto	portadora de certificado emitido segundo o RBAC nº 21 cujo propósito principal é o desporto
377	e o lazer.	e o lazer.
378	<b>Certificado de Piloto Aerodesportivo – CPA</b> significa o documento	<b>Certificado de Piloto Aerodesportivo – CPA</b> significa o documento
379	comprobatório, com status inferior ao de uma licença, que comprova que o titular satisfaz os	comprobatório, com status inferior ao de uma licença, que comprova que o titular satisfaz os
380	requisitos para operar uma aeronave aerodesportiva, conforme definição RBAC nº 01, com	requisitos para operar uma aeronave aerodesportiva, conforme definição RBAC nº 01, com
381	peso máximo de decolagem de até 750kg, exceto balões e planadores, com as limitações e	peso máximo de decolagem de até 750kg, exceto balões e planadores, com as limitações e
382	prerrogativas estabelecidas para o referido certificado.	prerrogativas estabelecidas para o referido certificado.
383	<b>Espaço de voo</b> – designação genérica de uma área tridimensional limitada	<b>Espaço de voo</b> – designação genérica de uma área tridimensional limitada
384	horizontal e verticalmente.	horizontal e verticalmente.
385	<b>Piloto aerodesportivo</b> significa a designação genérica de uma pessoa que detém	<b>Piloto aerodesportivo</b> é a pessoa habilitada pela ANAC segundo o RBAC 61 que



386	qualquer habilitação emitida conforme o RBAC nº 61 necessária para a operação de aeronave	pratica esportes regidos operacionalmente pelo RBAC nº 91 em aeronave com
387	aerodesportiva.	certificado de aeronavegabilidade registradas no Registro Aeronáutico Brasileiro – RAB sob a categoria PET ou TPP.
388	<b>Veículo ultraleve</b> significa a designação genérica de uma aeronave cujas	<b>Veículo ultraleve</b> significa a designação genérica de uma aeronave cujas
389	características físicas e operacionais são limitadas conforme o RBAC nº 103”.	características físicas e operacionais são limitadas conforme o RBAC nº 103”.

Muito obrigada pela oportunidade oferecida para a nossa contribuição.

