



PRENOR
ICA 100-3
OPERAÇÃO AERODESPORTIVA DE
AERONAVES [PRENOR]

Prazo para discussão pública
Início: 28/08/2018 - Término: 28/09/2018

Propósito deste Documento

A reedição desta ICA 100-3 tem por objetivo atualizar o título e conteúdo da ICA 100-3 “ Operação de Veículos Ultraleves ”, de 26 de dezembro de 2002.

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
28/08/2018	D-NOR 1	Maj Serafim

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
7 de aeronaves em operação aerodesportiva: veículos ultraleves, aeronaves leves esportivas,
8 balão livre tripulado, aeronave experimental desportiva, paraquedismo, acrobacia aérea e voo
9 a vela 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	I.S	- 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 **ÁREA PERIGOSA**

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

34 **ÁREA PROIBIDA**

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

37 **ÁREA RESTRITA**

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

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
50 publicação 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 **PERÍODO DE ATIVAÇÃO**

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

64 VOO ACROBÁTICO

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

68 2 INTRODUÇÃO

69 **2.1** As provisões contidas nesta norma 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
87 desportivas 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 **3.1** As disposições descritas neste capítulo têm caráter geral e se aplicam aos demais capítulos
96 deste 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 **3.2 RESPONSABILIDADE**

101 **3.2.1** É de responsabilidade do praticante conhecer os locais adequados para a prática e
102 respeitar as regras de operação do aerodesporto, conhecer seus limites, vigência e condições
103 especiais aplicáveis, como também é responsabilidade das Agremiações/Associações
104 classificar corretamente os tipos de operações aerodesportivas, por ocasião da solicitação de
105 criação de espaços de voo, tendo em vista que os processos de solicitação podem ser
106 diferentes.

107 **3.3 ESPAÇOS AÉREOS DESIGNADOS**

108 **3.3.1** As operações exclusivamente aerodesportivas de aeronaves deverão ser realizadas
109 somente dentro dos espaços aéreos especificamente designados para este fim (espaço de voo).

110 **3.3.2** Para possibilitar a prática de atividades aerodesportivas, as Agremiações/Associações
111 relacionadas a essa prática devem solicitar previamente a criação de espaços de voo, tanto
112 para atividades de caráter permanente como temporário, aos órgãos regionais do DECEA
113 (SRPV/CINDACTA), a fim de ser analisada a viabilidade da criação desses espaços de voo
114 descritos em 3.3.4 e 3.3.5

115 NOTA 1: Exceto o previsto em 4.1.2 e I.S n° 91 da ANAC.

116 NOTA 2: Os processos para solicitação de espaços de voo estão descritos na ICA 100-38 do
117 DECEA e I.S n° 91 e n°103 da ANAC.

118 **3.3.3** Quando operações aerodesportivas somente em aeródromos e em suas imediações forem
119 previstas, poderá não ser necessária a criação de espaço de voo, conforme previsto em 3.3.2.
120 Nesses casos, deverá ocorrer a divulgação dos eventos por meio 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: Exceto para acrobacia aérea.

126 **3.3.4** 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 **3.3.5** 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 **3.3.6** Os horários de ativação, bem como as altitudes máxima e mínima dos Espaços Aéreos
133 Condicionados, descritos em 3.3.4 e 3.3.5, deverão ser definidos, de forma que não interfiram
134 na operação segura das demais aeronaves.

135 **3.3.7** A divulgação aos usuários sobre os Espaços Aéreos Condicionados, descritos em 3.3.4 e
136 3.3.5, 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 **3.4** REGRAS OPERACIONAIS

142 **3.4.1** É vedado operar aeronave em operação aerodesportiva de forma que ofereça risco às
143 pessoas no solo ou ao sistema de aviação civil.

144 **3.4.2** É vedado a uma pessoa operando aeronave em operação aerodesportiva permitir que se
145 lance objetos ao solo de forma que ofereça risco a pessoas ou propriedade.

146 **3.4.3** Somente será permitida a operação de aeronaves em operações aerodesportivas no
147 período compreendido entre o horário oficial do nascer e do pôr-do-sol da localidade de
148 operação.

149 **3.4.4** Nenhuma aeronave em operação aerodesportiva voará tão próximo de outra aeronave,
150 de modo que possa ocasionar perigo de colisão com a mesma.

151 **3.4.5** É vedada a operação de aeronaves sem equipamento rádio ou com este inoperante em
152 aeródromos providos de TWR ou AFIS, exceto para o voo de planadores e de aeronaves sem
153 rádio pertencentes a aeroclubes sediados nesses aeródromos, mediante prévia coordenação
154 com o ATS e a administração aeroportuária, em horário que não causem prejuízo ao tráfego
155 do aeródromo.

156 **3.4.6** Poderá ocorrer a proibição a aeronave em operação aerodesportiva em determinados
157 aeródromos, em caráter permanente ou em períodos específicos, visando garantir a segurança
158 e a fluidez necessárias ao eficiente gerenciamento do tráfego aéreo.

159 NOTA: Esta proibição, quando possível, poderá constar em Publicação de Informações
160 Aeronáuticas.

161 **4 REGRAS ESPECÍFICAS PARA AS MODALIDADES**

162 **4.1 VEÍCULOS ULTRALEVES E BALÃO LIVRE TRIPULADO SEM CERTIFICADO DE**
163 **AERONAVEGABILIDADE**

164 **4.1.1** Para os propósitos deste regulamento, é considerado veículo ultraleve a aeronave que:

- 165 1) tem propósito exclusivo de desporto e recreação;
- 166 2) não seja detentora de um certificado de aeronavegabilidade emitido segundo
167 o RBAC nº 21;
- 168 3) possui peso vazio de no máximo 80kg se não motorizado ou 200kg se
169 motorizado; e
- 170 4) possui:
- 171 (a) velocidade máxima em voo nivelado com potência máxima contínua;
- 172 (b) menor ou igual a 100 kt calibrado (CAS), sob condições atmosféricas
173 padrão ao nível do mar; ou
- 174 (c) no caso de planador ou motoplanador, velocidade nunca exceder (VNE)
175 menor ou igual a 100 kt CAS.

176 **4.1.2 ESPAÇOS AÉREOS DESIGNADOS**

177 **4.1.2.1** Para possibilitar a prática de atividades aerodesportivas de caráter permanente para
178 veículos ultraleves e balão livre tripulado sem certificados de aeronavegabilidade as
179 Agremiações/Associações devem solicitar previamente a criação de espaços de voo à ANAC,
180 conforme processo estabelecido na I.S nº 103 da ANAC.

181 **4.1.2.1.1** Após análise da ANAC dos assuntos de sua competência, em havendo parecer
182 favorável para a criação do espaço de voo de natureza permanente, esta Agência encaminhará
183 o processo de solicitação para apreciação dos órgãos regionais do DECEA
184 (SRPV/CINDACTA), a fim de ser analisada a viabilidade da criação desses espaços de voo.

185 **4.1.2.2** Conforme estabelecido no item 3.3.2 das regras gerais, a solicitação de criação de
186 espaço de voo temporário deverá ser encaminhada diretamente ao órgão regional do DECEA,
187 no entanto, para as atividades aerodesportivas específicas elencadas neste item,
188 adicionalmente, as cópias das solicitações devem ser encaminhadas, pelo órgão regional, à
189 unidade regional da ANAC, de forma a permitir o conhecimento do processo por parte
190 daquela Agência.

191 **4.1.3 REGRAS OPERACIONAIS PARA ULTRALEVES E BALÃO LIVRE TRIPULADO**
192 **SEM CERTIFICADOS DE AERONAVEGABILIDADE**

193 **4.1.3.1** A operação de veículo ultraleve ou balão livre tripulado segundo este regulamento é
194 limitada à condição visual (VMC) em período diurno e mantendo-se referência visual com a
195 superfície durante todo o voo.

196 **4.1.3.2** É vedado realizar operação de pouso ou decolagem com veículo ultraleve ou balão
 197 livre tripulado em localidade não autorizada pelo proprietário ou detentor dos direitos sobre a
 198 área em questão.

199 **4.1.3.3** Uma pessoa somente pode embarcar outra pessoa em veículo ultraleve ou em balão
 200 livre tripulado sob este regulamento se essa pessoa estiver ciente de que se trata de atividade
 201 desportiva de alto risco, que ocorre por conta e risco dos envolvidos, onde operador e
 202 aeronaves não dispõem de qualquer qualificação técnica emitida pela ANAC, não havendo,
 203 portanto, qualquer garantia de segurança.

204 **4.1.3.4** Somente é permitida a operação de veículo ultraleve ou balão livre tripulado por
 205 pessoa maior de 18 anos.

206 **NOTA:** As regras operacionais gerais contidas no item 3.2 também se aplicam aos veículos
 207 ultraleves e balões livres tripulados sem certificados de aeronavegabilidade.

208 **4.1.4 DIREITO DE PASSAGEM PARA VEÍCULOS ULTRALEVES**

209 **4.1.4.1** O ultraleve que tem o direito de passagem deve manter seu rumo e velocidade, porém
 210 esta regra não exime o piloto em comando de proceder no sentido de evitar uma colisão. Todo
 211 ultraleve, obrigado a afastar-se de outro ultraleve ou aeronave, deverá evitar passar por cima
 212 ou por baixo ou cruzar-lhe a frente, a menos que haja distância suficiente.

213 **4.1.4.2** Os ultraleves motorizados não terão direito de passagem sobre as demais aeronaves,
 214 devendo os pilotos dos ultraleves motorizados manter vigilância constante durante o voo, de
 215 modo a observá-las e conceder-lhes passagem.

216 **4.1.4.3** Os ultraleves motorizados cederão passagem aos ultraleves não motorizados.

217 **4.1.5 VISIBILIDADE EM VOO E AFASTAMENTO DE NUVENS**

218 **4.1.5.1** A operação de ultraleve e balão livre tripulado sem certificados de aeronavegabilidade
 219 deverá ser conduzida de forma que a aeronave voe em condições de visibilidade e distância de
 220 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	300m (1000 pés) na vertical 1500m (5000 pés) na horizontal
No ou acima do FL 100	8.000 m	300m (1000 pés) na vertical 1500m (5000 pés) na horizontal

221 **4.1.6 REGRAS OPERACIONAIS ESPECÍFICAS PARA ULTRALEVES MOTORIZADOS**

222 **4.1.6.1** Os voos em ultraleves motorizados deverão cumprir a altura mínima de 90 metros
 223 (300 pés) acima do mais alto obstáculo existente em um raio de 100 metros em torno do
 224 ultraleve.

225 **4.1.6.2** Sem prejuízo do disposto na regulamentação da ANAC (RBAC 103), exceto em
226 operações de pouso ou decolagem, ou quando autorizadas pela autoridade de aviação civil, os
227 ultraleves motorizados atenderão ao disposto em 4.1.6.1 e, além disso, não voarão sobre
228 cidades, povoados, lugares habitados ou sobre grupos de pessoas ao ar livre, em altura inferior
229 àquela que lhes permita, em caso de emergência, pousar com segurança e sem perigo para
230 pessoas ou propriedades na superfície.

231 **4.1.7 REGRAS OPERACIONAIS ESPECÍFICAS PARA ULTRALEVES NÃO** 232 **MOTORIZADOS (VOO LIVRE)**

233 **4.1.7.1** O pouso de ultraleve não motorizado não deverá ser programado ou efetuado em local:

234 a) proibido por seu proprietário ou responsável.

235 **4.1.7.2** A decolagem de ultraleve não motorizado não será programada ou efetuada em local:

236 a) que esteja proibido pelo seu proprietário ou responsável; ou

237 b) que ponha em risco a vida ou bens de terceiros.

238 **4.1.7.3** O voo de ultraleves não motorizados será permitido:

239 a) nos espaços aéreos descritos em 3.1.

240 **4.2 AERONAVES LEVES ESPORTIVAS**

241 **4.2.1** O uso de aeronaves leves esportivas pode ter diferentes propósitos como desporto, meio
242 de transporte particular, ferramenta de treinamento de pilotagem, dentre outros. O espectro de
243 possibilidades de aplicação dessas aeronaves é bastante amplo e se aproxima da utilização de
244 pequenas aeronaves certificadas.

245 **4.2.2 ESPAÇOS AÉREOS DESIGNADOS**

246 **4.2.2.1** O voo de aeronaves leves esportivas deve ser realizado:

247 a) nos espaços aéreos condicionados descritos em 3.3, nos casos de voo com
248 propósito aerodesportivo e/ou treinamento, ou

249 b) fora dos espaços aéreos condicionados descritos em 3.3, desde que NÃO
250 tenha propósito aerodesportivo, e:

251 - sejam cumpridas as regras gerais e as regras para o voo visual (VFR) ou
252 (IFR) contidas na ICA 100-12, bem como as demais regras contidas nas
253 legislações pertinentes do DECEA;

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

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

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

265 **4.2.2.2** Os órgãos ATS e AIS, quando contatados pelos pilotos de aeronaves leves esportivas,
266 devem considerar que foram atendidas as exigências previstas em 4.2.2.1 b) e 4.2.2.3.

267 **4.2.2.3** Para o voo de aeronaves leves esportivas, fora dos espaços aéreos descritos em 3.1, o
268 piloto em comando deverá atender ao que preconiza a ICA 100-11 e o MCA 100-11, referente
269 à compulsoriedade de apresentação e correção no preenchimento do Plano de Voo.

270 **4.2.3 REGRAS OPERACIONAIS**

271 **4.2.3.1** As regras operacionais gerais se aplicam, na íntegra, para os voos elencados no item
272 4.2.2.1, letra a).

273 **4.2.3.2** A operação de aeronaves leves desportivas elencadas no item 4.2.2.1, letra a) é
274 limitada à condição visual (VMC) em período diurno e mantendo-se referência visual com a
275 superfície durante todo o voo.

276 **4.2.3.3** Para os voos elencados no item 4.2.2.1, letra b), somente as regras para a aviação geral
277 civil se aplicam.

278 **4.3 AERONAVE EXPERIMENTAL DESPORTIVA**

279 **4.3.1** A operação de aeronaves experimentais desportivas se enquadra nas generalidades da
280 aviação experimental e, ainda que com finalidade desportiva, se confunde com a operação da
281 aviação geral. Apesar de estarem sujeitas a algumas restrições operacionais, esses dispositivos
282 ainda estão em constante contato com o sistema de aviação civil, apresentando um potencial
283 lesivo à segurança do sistema bastante considerável.

284 **4.3.1.1** As aeronaves dessa modalidade podem ser aeronaves pendulares (trikes), girocópteros,
285 aeronaves anfíbias e aeronaves construídas por amadores.

286 **4.3.2 ESPAÇOS AÉREOS DESIGNADOS**

287 **4.3.2.1** O voo de aeronaves experimentais desportivas deve ser realizado:

288 a) nos espaços aéreos condicionados descritos em 3.3, nos casos de voo com
289 propósito aerodesportivo e/ou de treinamento, ou

290 b) excepcionalmente, fora dos espaços aéreos condicionados descritos em 3.3,
291 desde que NÃO tenha propósito aerodesportivo, e:

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

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

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

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

306 **4.3.2.2** Os órgãos ATS e AIS, quando contatados pelos pilotos de aeronave experimental
307 desportiva, devem considerar que foram atendidas as exigências previstas em 4.3.2.1, “b”, e
308 4.3.2.3.

309 **4.3.2.3** Para o voo de aeronave experimental desportiva, fora dos espaços aéreos descritos em
310 3.3, o piloto em comando deverá atender ao que preconiza a ICA 100-11 e o MCA 100-11,
311 referente à compulsoriedade de apresentação e correção no preenchimento do Plano de Voo.

312 **4.3.3 REGRAS OPERACIONAIS**

313 **4.3.3.1** As regras operacionais gerais se aplicam, na íntegra, aos voos elencados no item
314 4.3.2.1, letra “a”.

315 **4.3.3.2** A operação de aeronaves experimentais desportivas elencadas no item 4.4.2.1, letra
316 “a”, é limitada à condição visual (VMC) em período diurno e mantendo-se referência visual
317 com a superfície durante todo o voo.

318 **4.3.3.3** Para os voos elencados no item 4.3.2.1, letra “b”, somente as regras para a aviação
319 geral civil se aplicam.

320 **4.4 ACROBACIA AÉREA**

321 **4.4.1** A atividade de acrobacia aérea é bastante particular, visto a natureza de alta
322 especialização que a mesma exige, a baixa variabilidade de operadores e a execução sempre
323 em espaços aéreos definidos (espaço de voo).

324 **4.4.2 ESPAÇOS AÉREOS DESIGNADOS**

325 **4.4.2.1** Aplica-se o previsto nas regras gerais ou, em casos específicos, o previsto na I.S nº 91
326 da ANAC.

327 **4.4.3 REGRAS OPERACIONAIS**

328 **4.4.3.1** Aplica-se o previsto nas regras gerais ou, em casos específicos, o previsto na I.S nº 91
329 da ANAC.

330 **4.5 VOO A VELA EM PLANADORES**

331 **4.5.1** A atividade de voo a vela é uma das mais clássicas na história da aviação e, embora em
332 muitos casos partilhe da infraestrutura aeroportuária e de áreas de voo compartilhadas, tem
333 baixo potencial nocivo devido à própria natureza do equipamento e do tipo de operação.

334 **4.5.2 ESPAÇOS AÉREOS DESIGNADOS**

335 Aplica-se o previsto nas regras gerais.

336 **4.5.3 REGRAS OPERACIONAIS**

337 Aplica-se o previsto nas regras gerais.

338 **4.6 PARAQUEDISMO**

339 **4.6.1** O paraquedismo se mostra como uma atividade à parte, em que o aspecto de
340 gerenciamento do espaço aéreo se sobrepõe à definição de padrões operacionais. Assim,
341 embora ainda haja uso de infraestrutura aeroportuária e eventual coordenação com tráfego,
342 tudo é feito dentro do universo conhecido da aviação geral, por isso é possível se ater a uma
343 combinação entre estratégia de segregação operacional e o estabelecimento de cuidados
344 mínimos para lançamento.

345 **4.6.2 ESPAÇOS AÉREOS DESIGNADOS**

346 **4.6.2.1** Aplica-se o previsto nas regras gerais, porém, caso todas as atividades que envolvam o
347 lançamento dos paraquedistas ocorram em espaço aéreo onde o serviço de controle de tráfego
348 aéreo esteja sendo prestado, não será compulsório o estabelecimento do espaço de voo
349 correspondente.

350 **4.6.3 REGRAS OPERACIONAIS**

351 Aplica-se o previsto nas regras gerais.

352 **4.7 BALÃO LIVRE TRIPULADO COM CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDADE**

353 **4.7.1** O balonismo é atividade bastante peculiar devido às diversas restrições operacionais
354 naturais a que está submetido, sendo, claramente, uma atividade absolutamente desportiva,
355 embora possa ser empregado comercialmente mediante certificação e autorização. No âmbito
356 esportivo, o aspecto de gerenciamento do espaço aéreo se sobrepõe à definição de padrões
357 operacionais e proteção de terceiros e do sistema de aviação.

358 **4.7.2 ESPAÇOS AÉREOS DESIGNADOS**

359 Aplica-se o previsto nas regras gerais.

360 **4.7.3 REGRAS OPERACIONAIS**

361 Aplica-se o previsto nas regras gerais.

362 **5 DISPOSIÇÕES FINAIS**

363 **5.1** Quando a significativa frequência de movimentos de aeronaves em operações
364 aerodesportivas em um aeródromo não controlado tornar evidente a necessidade de
365 divulgação desse fluxo, o SRPV/CINDACTA expedirá os NOTAM específicos e
366 encaminhará ao Subdepartamento de Operações do DECEA as propostas de emendas e/ou
367 estudos realizados que, por sua natureza, devam ser inseridos nas Publicações de Informações
368 Aeronáuticas.

369 **5.2** As sugestões para o contínuo aperfeiçoamento desta publicação deverão ser enviadas
370 acessando o link específico da publicação, por intermédio dos endereços eletrônicos
371 <http://publicacoes.decea.intraer/> ou <http://publicacoes.decea.gov.br/>.

372 **5.3** Os casos não previstos nesta instrução serão submetidos ao Exmo. Sr. Diretor-Geral do
373 DECEA.

374

REFERÊNCIAS

- 375 BRASIL. Comando da Aeronáutica. Centro de Documentação e Histórico da Aeronáutica.
376 *Confecção, Controle e Numeração de Publicações Oficiais do Comando da Aeronáutica.*
377 **NSCA 5-1.** [Rio de Janeiro], 2014.

378 **Anexo A - Transcrição das definições constantes no RBAC 103, I.S n° 103 e RBAC 01**

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

- 381 a. tem propósito exclusivo de desporto e recreação;
- 382 b. não seja detentora de um certificado de aeronavegabilidade emitido
383 segundo o RBAC n° 21;
- 384 c. possui peso vazio de no máximo 80kg se não motorizado ou 200kg se
385 motorizado; e
- 386 d. possui:
- 387 i. velocidade máxima em voo nivelado com potência máxima contínua
388 (VH) menor ou igual a 100 knots calibrado (CAS), sob condições
389 atmosféricas padrão ao nível do mar; ou
- 390 ii. no caso de planador ou motoplanador, velocidade nunca exceder (VNE)
391 menor ou igual a 100 knots CAS.”

392 **Aerodesportista** significa a designação genérica de uma pessoa que pratica as
393 atividades regidas pelo RBAC n° 103. (Incluído pela Resolução n° 474, de 07.06.2018)

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

397 **Aeronave aerodesportiva** significa a designação genérica de uma aeronave
398 portadora de certificado emitido segundo o RBAC n° 21 cujo propósito principal é o desporto
399 e o lazer.

400 **Certificado de Piloto Aerodesportivo** – CPA significa o documento
401 comprobatório, com status inferior ao de uma licença, que comprova que o titular satisfaz os
402 requisitos para operar uma aeronave aerodesportiva, conforme definição do RBAC n° 01, com
403 peso máximo de decolagem de até 750 kg, exceto balões e planadores, com as limitações e
404 prerrogativas estabelecidas para o referido certificado.

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

407 **Piloto aerodesportivo** significa a designação genérica de uma pessoa que
408 detém qualquer habilitação emitida conforme o RBAC n° 61 necessária para operação de
409 aeronave aerodesportiva.

410 **Veículo ultraleve** significa a designação genérica de uma aeronave cujas
411 características físicas e operacionais são limitadas conforme o RBAC n° 103.”