

**MINISTÉRIO DA DEFESA
COMANDO DA AERONÁUTICA**



TRÁFEGO AÉREO

ICA 100-3

OPERAÇÃO AERODESPORTIVA DE AERONAVES

2018

**MINISTÉRIO DA DEFESA
COMANDO DA AERONÁUTICA
DEPARTAMENTO DE CONTROLE DO ESPAÇO AÉREO**



TRÁFEGO AÉREO

ICA 100-3

OPERAÇÃO AERODESPORTIVA DE AERONAVES

2018



MINISTÉRIO DA DEFESA
COMANDO DA AERONÁUTICA
DEPARTAMENTO DE CONTROLE DO ESPAÇO AÉREO

PORTARIA DECEA Nº 205/DGCEA, DE 8 DE NOVEMBRO DE 2018

Aprova a reedição da Instrução que trata de “Operação Aerodesportiva de Aeronaves”.

O DIRETOR-GERAL DO DEPARTAMENTO DE CONTROLE DO ESPAÇO AÉREO, de conformidade com o previsto no art. 19, inciso I, da Estrutura Regimental do Comando da Aeronáutica, aprovada pelo Decreto nº 6.834, de 30 de abril de 2009, e considerando o disposto no art. 10, inciso IV, do Regulamento do DECEA, aprovado pela Portaria nº 1.668/GC3, de 16 de setembro de 2013, resolve:

Art. 1º Aprovar a reedição da ICA 100-3 “Operação Aerodesportiva de Aeronaves”, que com esta baixa.

Art. 2º Fixar a data de 1º de janeiro de 2019 para a entrada em vigor dessa publicação.

Art. 3º Revoga-se a Portaria DECEA nº 55/DGCEA, de 28 de outubro de 2002, que aprovou a ICA 100-3, “Operação de Veículos Ultraleves”, publicada no Boletim Interno nº 206, de 29 outubro de 2002.

Ten Brig Ar JEFERSON DOMINGUES DE FREITAS
Diretor-Geral do DECEA

(Publicado no BCA nº 201, de 20 de novembro de 2018)

SUMÁRIO

1 DISPOSIÇÕES PRELIMINARES	7
1.1 <u>FINALIDADE</u>	7
1.2 <u>ÂMBITO</u>	7
1.3 <u>ABREVIATURAS</u>	7
1.4 <u>DEFINIÇÕES</u>	7
2 INTRODUÇÃO	10
3 REGRAS GERAIS	11
3.1 <u>RESPONSABILIDADE</u>	11
3.2 <u>ESPAÇOS AÉREOS DESIGNADOS</u>	11
3.3 <u>REGRAS OPERACIONAIS</u>	12
4 REGRAS ESPECÍFICAS PARA AS MODALIDADES	13
4.1 <u>VEÍCULOS ULTRALEVES E BALÃO LIVRE TRIPULADO SEM CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDADE</u>	13
4.2 <u>AERONAVES LEVES ESPORTIVAS</u>	15
4.3 <u>AERONAVE EXPERIMENTAL DESPORTIVA</u>	16
4.4 <u>ACROBACIA AÉREA</u>	17
4.5 <u>VOO A VELA EM PLANADORES</u>	17
4.6 <u>PARAQUEDISMO</u>	17
4.7 <u>BALÃO LIVRE TRIPULADO COM CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDADE</u>	18
5 DISPOSIÇÕES FINAIS	19
ANEXO A	20

1 DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

1.1 FINALIDADE

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

1.2 ÂMBITO

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

1.3 ABREVIATURAS

AFIS	- Serviço de Informação de Voo de Aeródromo.
ANAC	- Agência Nacional de Aviação Civil.
ATS	- Serviço de Tráfego Aéreo.
CINDACTA	- Centro Integrado de Defesa Aérea e Controle de Tráfego Aéreo.
DECEA	- Departamento de Controle do Espaço Aéreo.
EAC-P	- Espaço Aéreo Condicionado – Permanente.
EAC-T	- Espaço Aéreo Condicionado – Temporário.
ICA	- Instrução do Comando da Aeronáutica.
I.S	- Instrução Suplementar.
IFR	- Regras de Voo por Instrumentos.
Kt	- Nó.
MCA	- Manual do Comando da Aeronáutica.
SRPV	- Serviço Regional de Proteção ao Voo.
TWR	- Torre de Controle de Aeródromo.
VFR	- Regras de Voo Visual.

1.4 DEFINIÇÕES

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

ÁREA PERIGOSA

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

ÁREA PROIBIDA

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

ÁREA RESTRITA

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

ATIVACÃO DE ESPAÇO AÉREO CONDICIONADO

Expressão que significa o início da operação em determinado EAC.

DESATIVACÃO DE ESPAÇO AÉREO CONDICIONADO

Expressão que significa o encerramento da operação em determinado EAC.

ESPAÇO AÉREO CONDICIONADO

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

ESPAÇO AÉREO CONDICIONADO PERMANENTE

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

ESPAÇO AÉREO CONDICIONADO TEMPORÁRIO

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

ÓRGÃO REGIONAL DO DECEA

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

ÓRGÃO DOS SERVIÇOS DE TRÁFEGO AÉREO (ATS)

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

PERÍODO DE ATIVAÇÃO

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

VOO ACROBÁTICO

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

2 INTRODUÇÃO

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

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

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

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

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

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

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

3 REGRAS GERAIS

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

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

3.1 RESPONSABILIDADE

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

3.2 ESPAÇOS AÉREOS DESIGNADOS

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

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

NOTA 1: Exceto o previsto em 4.1.2.1 e I.S n° 91-008 Rev. A da ANAC (ou suas atualizações).

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

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

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

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

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

3.2.5 Caso seja necessário para o deslocamento de aeronaves em operações aerodesportivas,

desde o local de sede até os locais destinados ao voo, serão definidos Espaços Aéreos Condicionados, em forma de corredores.

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

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

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

3.3 REGRAS OPERACIONAIS

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

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

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

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

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

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

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

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

4 REGRAS ESPECÍFICAS PARA AS MODALIDADES

4.1 VEÍCULOS ULTRALEVES E BALÃO LIVRE TRIPULADO SEM CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDADE

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

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

4.1.2 ESPAÇOS AÉREOS DESIGNADOS

4.1.2.1 Para possibilitar a prática de atividades aerodesportivas de **caráter permanente** para veículos ultraleves e balão livre tripulado sem certificados de aeronavegabilidade, as Agremiações/Associações devem solicitar previamente a criação de espaços de voo à ANAC, conforme processo estabelecido na ICA 100-38 e I.S n° 103-001 da ANAC.

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

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

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

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

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

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

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

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

4.1.4 DIREITO DE PASSAGEM PARA VEÍCULOS ULTRALEVES

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

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

4.1.4.3 Os ultraleves motorizados cederão passagem aos ultraleves não motorizados.

4.1.5 VISIBILIDADE EM VOO E AFASTAMENTO DE NUVENS

4.1.5.1 A operação de ultraleve e balão livre tripulado sem certificados de aeronavegabilidade deverá ser conduzida de forma que a aeronave voe em condições de visibilidade e distância de 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

4.1.6 REGRAS OPERACIONAIS ESPECÍFICAS PARA ULTRALEVES MOTORIZADOS

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

4.2 AERONAVES LEVES ESPORTIVAS

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

4.2.2 ESPAÇOS AÉREOS DESIGNADOS

4.2.2.1 O voo de aeronaves leves esportivas deve ser realizado:

- a) nos espaços aéreos condicionados descritos em 3.2, nos casos de voo com propósito aerodesportivo; ou
- b) fora dos espaços aéreos condicionados descritos em 3.2, desde que NÃO tenha propósito aerodesportivo, e:
 - sejam cumpridas as regras gerais e as regras para o voo visual (VFR) ou (IFR) contidas na ICA 100-12, bem como as demais regras contidas nas legislações pertinentes do DECEA;
 - o veículo utilizado possua as características necessárias e esteja adequadamente equipado, de acordo com as regulamentações da ANAC, para cumprir os requisitos de voo nas classes de espaço aéreo correspondente; e
 - o piloto possua a licença de tripulante e/ou certificado de capacitação técnica concedidos pela autoridade aeronáutica de acordo com o Art. 160 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica).

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

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

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

4.2.3 REGRAS OPERACIONAIS

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

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

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

4.3 AERONAVE EXPERIMENTAL DESPORTIVA

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

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

4.3.2 ESPAÇOS AÉREOS DESIGNADOS

4.3.2.1 O voo de aeronaves experimentais desportivas deve ser realizado:

- a) nos espaços aéreos condicionados descritos em 3.2, nos casos de voo com propósito aerodesportivo; ou
- b) fora dos espaços aéreos condicionados descritos em 3.2, desde que NÃO tenha propósito aerodesportivo, e:
 - sejam cumpridas as regras gerais e as regras para o voo visual (VFR) contidas na ICA 100-12, bem como as demais regras contidas nas legislações pertinentes do DECEA;
 - o veículo utilizado possua as características necessárias e esteja adequadamente equipado, de acordo com as regulamentações da ANAC, para cumprir os requisitos de voo nas classes de espaço aéreo correspondente; e
 - o piloto possua a licença de tripulante e/ou certificado de capacitação técnica concedidos pela autoridade aeronáutica de acordo com o Art. 160 da Lei nº7.565, de 19 de dezembro de 1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica).

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

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

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

4.3.3 REGRAS OPERACIONAIS

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

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

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

4.4 ACROBACIA AÉREA

4.4.1 A atividade de acrobacia aérea, realizada de forma isolada ou em formação, é bastante particular, visto a natureza de alta especialização que a mesma exige, a baixa variabilidade de operadores e a execução sempre em espaços aéreos definidos (espaço de voo).

4.4.2 ESPAÇOS AÉREOS DESIGNADOS

Aplica-se o previsto nas regras gerais e I.S n° 91-008 Rev. A da ANAC.

4.4.3 REGRAS OPERACIONAIS

Aplica-se o previsto nas regras gerais e I.S n° 91-008 Rev. A da ANAC.

4.5 VOO A VELA EM PLANADORES

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

4.5.2 ESPAÇOS AÉREOS DESIGNADOS

Aplica-se o previsto nas regras gerais.

4.5.3 REGRAS OPERACIONAIS

Aplica-se o previsto nas regras gerais.

4.6 PARAQUEDISMO

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

4.6.2 ESPAÇOS AÉREOS DESIGNADOS

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

4.6.3 REGRAS OPERACIONAIS

Aplica-se o previsto nas regras gerais.

4.7 BALÃO LIVRE TRIPULADO COM CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDADE

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

4.7.2 ESPAÇOS AÉREOS DESIGNADOS

Aplica-se o previsto nas regras gerais.

4.7.3 REGRAS OPERACIONAIS

Aplica-se o previsto nas regras gerais.

5 DISPOSIÇÕES FINAIS

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

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

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

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

Anexo A

Transcrição das definições constantes no RBAC 103, I.S 103-001 e RBAC 01

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

- (1) tem propósito exclusivo de desporto e recreação;
- (2) não seja detentora de um certificado de aeronavegabilidade emitido segundo o RBAC nº 21;
- (3) possui peso vazio de no máximo 80kg se não motorizado ou 200kg se motorizado; e
- (4) possui:
 - (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
 - (ii) no caso de planador ou motoplanador, velocidade nunca exceder (VNE) menor ou igual a 100 knots CAS.”

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)

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

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.

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.

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

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.

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