

Relatório

Projeto Prioritário



**Estrutura Regulamentar de Administração dos Aerodesportos pela
Agência Nacional de Aviação Civil.**

*Relatório de conclusão e apresentação dos normativos aprovados pela Diretoria Colegiada.
Junho de 2018*



IMPORTANTE:

Este material apresenta a consolidação da estrutura de regulação dos aerodesportos no Brasil desenvolvidas pela equipe técnica do projeto prioritário “Regulação de Aerodesportos” da ANAC e encaminhados para aprovação da Diretoria Colegiada.

O texto que segue expõe os princípios básicos que nortearam as ações e modificações implementadas e o posicionamento da Agência frente a administração ou acompanhamento dos aerodesportos com base no texto final proposto.

Tem-se no presente material a fundamentação resumida dos normativos que estabelece o ponto de vista oficial da Agência para efeitos internos e externos, sendo útil à futura evolução e interpretação das normas.

Para consulta ao material completo que suportou a geração dos normativos deve-se consultar o processo nº-00058.022612/2013-11, em especial a nota técnica de apoio à audiência pública nº-25/2017 SEI(1334570).

A ANAC reforça que o presente documento constitui a memória técnica resumida dos normativos aprovados e não estabelece diretamente qualquer regra, obrigação ou direito.

SUMÁRIO

1. Introdução:	4
2. Histórico sumário:	4
3. Objetivos e Metodologia:	4
4. Modelo proposto de Regulação dos Aerodesportos:	5
4.1. Filosofia ANAC de regulação dos Aerodesportos	5
4.2. Consolidação do gradiente de risco no universo aerodesportivo:	8
4.3. Estrutura regulamentar:	10
5. Operação desportiva de veículos ultraleves - RBAC-103:	12
5.1. As definições relativas ao Aerodesporto:	12
5.2. A aplicabilidade do RBAC-103:	13
5.3. A documentação exigida para operação:	14
5.4. As restrições operacionais básicas:	15
5.5. As autorizações especiais e as condições específicas locais:	16
5.6. O mecanismo de fiscalização:	17
5.7. A instrução e a continuidade do desporto:	17
6. Operação dentro da aviação geral (RBAC-91):	18
6.1. As definições relativas ao Aerodesporto:	18
6.2. A aplicabilidade dos regulamentos da aviação geral:	19
6.3. A documentação exigida do piloto:	19
6.4. A documentação exigida da aeronave:	20
6.5. As restrições operacionais aplicáveis:	20
6.6. Autorização para shows, competições e eventos:	20
6.7. Operações comerciais no âmbito aerodesportivo:	21
6.8. A Formação de pilotos aerodesportivos:	21
6.9. A Formação de instrutores aerodesportivos:	22
6.10. Equipamento de localização:	22
6.11. O mecanismo de credenciamento das associações aerodesportivas:	23
6.12. O mecanismo de fiscalização:	23
7. Quadro Resumo da aplicabilidade dos regulamentos por modalidade	24
8. Procedimentos internos e informações à comunidade praticante:	27
8.1. Procedimentos internos:	27
8.2. Informações à comunidade praticante e demais interessados:	28
9. Conclusão:	28

1. Introdução:

O Projeto Prioritário Regulação de Aerodesportos, documentado no processo nº-00058.022612/2013-11 ajustou o modelo de atuação da ANAC no setor permitindo uma evolução das normas aplicáveis, alinhadas com as práticas internacionais, e fomentando a conciliação entre o desenvolvimento do desporto aeronáutico e a segurança da aviação civil brasileira. Este relatório condensa as regras aplicáveis à atividade aerodesportiva junto à fundamentação dos principais pontos de discussão que suportaram as alterações do modelo regulatório.

2. Histórico sumário:

Desde a criação da ANAC, diversas solicitações e questionamentos a respeito das atividades aerodesportivas no Brasil foram encaminhados à Agência por diversos segmentos da sociedade e vinham sendo solucionadas de forma pontual e não padronizada. Sendo o segmento desportivo, fonte de fomento à cultura aeronáutica e parte fundamental da comunidade aeronáutica nacional, em 2012 foi criado um Grupo de Trabalho que estudou inicialmente o assunto e os modelos internacionais de administração e apresentou um diagnóstico preliminar com considerações fundamentais para a consolidação de um modelo de administração eficiente dos aerodesportos no Brasil. Desse estudo inicial resultaram diretrizes internas aprovadas pela Diretoria Colegiada em 2016 que nortearam a consolidação dos atuais normativos e processos da agência afetos às atividades aerodesportivas realizadas no contexto do Projeto Prioritário Regulação de Aerodesportos, em cujas ações normativas foram concluídas no primeiro semestre de 2018 com a edição dos novos regulamentos e instruções suplementares aprovados pela Diretoria Colegiada em 28 de maio de 2018.

3. Objetivos e Metodologia:

Este relatório foi produzido com a consolidação de notas técnicas anteriores produzidas ao longo do processo de desenvolvimento da regulamentação de forma a representar um marco interpretativo e fonte de referência para futuras discussões sobre as bases das normas e processos aerodesportivos. Nele se encontram as razões e princípios que levaram a edição dos normativos propostos (2018).

Este relatório também apresenta de forma mais fluida, direta e resumida o conteúdo final das normas encaminhadas para aprovação.

4. Modelo proposto de Regulação dos Aerodesportos:

4.1. *Filosofia ANAC de regulação dos Aerodesportos*

É intrínseco à atividade aerodesportiva o elevado nível de risco, várias vezes incompatível com os padrões de segurança da aviação civil, aplicáveis, por exemplo, ao transporte aéreo. Contudo, a prática desportiva é também direito do cidadão e a atividade aerodesportiva fomenta a cultura aeronáutica estando presente no cenário aeronáutico desde os primórdios do voo.

A ANAC, com a missão de viabilizar a prática de tais atividades, atua com base nas melhores práticas internacionais, considerando ainda as particularidades da aviação brasileira e legislação vigente. Nesse sentido, em função do distinto nível de risco oferecido a terceiros e ao sistema de aviação civil por determinados grupos de atividades aerodesportivas, a Agência adota normativos e procedimentos específicos para cada classe de operação.

Assim como consagrado no cenário internacional, a ANAC **não se responsabiliza pela segurança de praticantes de esportes aeronáuticos, em especial os chamados esportes radicais**, onde, a regulamentação dentro dos parâmetros de segurança da aviação civil terminaria por inviabilizar a prática das atividades. Neste ponto, cabe ressaltar que a ação de regulação, ou necessidade dela, depende da composição de dois fatores fundamentais: **O nível de exposição ao risco e o nível de assimetria de informação**. Quando se tratam de produtos ou serviços que suprem uma necessidade ordinária da sociedade e para cuja utilização não se espera qualquer conhecimento específico, observa-se então a necessidade de parâmetros firmes e abundantes de segurança em prol do bem estar do usuário e da sociedade em geral. É fácil ver que, ao considerarmos o universo dos aerodesportos, o cenário é completamente diferente, sendo o nível de exposição ao risco em termos populacionais ínfimo e o nível de assimetria de informação também muito reduzido, uma vez que se trata de um grupo específico de aeronautas/entusiastas com acesso a atividades extremamente específicas que envolvem necessariamente treinamento e preparo técnico.

Tendo em conta o exposto acima e o foco no interesse público, a estrutura normativa da Agência busca **garantir a segurança de terceiros não envolvidos e do sistema de aviação civil**, tratando proporcionalmente cada atividade com base no nível de integração que esta apresenta com o sistema de aviação civil, no grau de perigo a que pode expor a sociedade, e no histórico disponível de denúncias, questionamentos e reclamações acumulado pelos órgãos de administração da aviação civil. Este é o lema e o princípio fundamental da regulamentação do aerodesporto.

Ressalta-se que em momento algum se furta a ANAC de sua responsabilidade na garantia da segurança operacional, pelo contrário, esse é exatamente o foco da atuação da Agência – garantir a segurança **do sistema** de aviação civil, o que faz, a Agência, com o devido respeito à liberdade lúdica dos desportistas e com a consciência do papel do desporto na indústria, turismo, educação e cultura aeronáutica; implementando as necessárias restrições compatíveis com as melhores práticas internacionais de regulação, e ainda, estabelecendo procedimento eficientes definidos em parceria com os demais órgãos do sistema de aviação civil e com a própria comunidade regulada.

4.1.1. Dos princípios norteadores

Com base na filosofia apresentada, a ANAC, ciente da difícil missão de conciliar a garantia da liberdade individual dos desportistas com a necessária manutenção da segurança operacional da aviação civil, baseia-se em princípios consagrados na aviação, na teoria da regulação e na administração pública:

- **O foco na proteção de terceiros e do sistema de aviação civil**
 - Este princípio deriva da inconsistência e inviabilidade de se garantir a segurança do operador em atividades de alto risco, muitas vezes realizadas em aeronaves não certificadas e algumas vezes por pessoas com proficiência não verificada pela Agência.
- **O respeito ao arcabouço legal vigente**
 - Este princípio deriva diretamente dos limites legais. Ainda que tecnicamente a ANAC entenda que determinada ação normativa ou procedimental pudesse ser positiva, é imprescindível a observação dos limites legais conforme interpretados pela Procuradoria Federal junto ao órgão.
- **A economicidade e proporcionalidade da estrutura regulamentar**
 - Este princípio deriva dos conceitos mais modernos de gerenciamento de segurança, reconhecendo as limitações funcionais da agência e a necessária prioridade dada aos segmentos fundamentais da aviação como o transporte de passageiros e a infraestrutura. Assim, resulta o dever de garantir a proporcionalidade da estrutura regulamentar com base no nível de risco que cada atividade oferece.

4.1.2. Do fomento ao desenvolvimento do desporto

A filosofia apresentada também tem viés de fomentar o desenvolvimento do desporto de forma geral, como aponta a legislação vigente e a própria Constituição Federal. A ANAC, dentro das possibilidades fornecidas pelo arcabouço legal e recursos internos disponíveis, busca, através da implementação do novo modelo administrativo, fortalecer e incentivar o desenvolvimento das federações, associações e agremiações, o que, como demonstrado no cenário internacional, tende a aumentar a segurança da operação e elevar o nível técnico dos praticantes.

Nesse sentido, caminha-se na direção de conciliar a edição de normas e procedimentos que não dificultem, onerem ou limitem o acesso à prática desportiva, mas que incentive a instrução técnica, o aprimoramento e a valorização do conhecimento aeronáutico.

É importante ter em mente que em países onde o esporte aeronáutico é amplamente difundido e completamente integrado à cultura aeronáutica local, a prática aerodesportiva ocorre sob normas majoritariamente similares, e que, a prática consciente e a evolução técnica dos desportistas decorrem da organização da própria comunidade praticante.

4.1.3. Da fundamentação legal

É multidisciplinar o ambiente dos aerodesportos e é vasto o arcabouço legal brasileiro no que diz respeito às diversas nuances que toma a regulamentação pertinente. Contudo, é possível destacar três instrumentos fundamentais que pautaram os desenvolvimentos presentes na proposta atual:

- Constituição da República Federativa do Brasil - CRFB
- Código Brasileiro de Aeronáutica – CBAr – LEI Nº 7.565, DE 19 DE DEZEMBRO DE 1986
- Lei de criação da ANAC - LEI Nº 11.182, DE 27 DE SETEMBRO DE 2005.
- Lei Pelé - LEI Nº 9.615 , DE 24 DE MARÇO DE 1998.

A abordagem da Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) frente à prática aerodesportiva se baseia em princípios legais de liberdade individual e fomento ao desporto, que defendem o direito do cidadão que decide praticar uma atividade de alto risco ou esporte radical, mas também em princípios legais que buscam garantir a segurança da sociedade e, em especial, do sistema de aviação civil.

Uma análise mais pormenorizada da questão legal é apresentada no item 5.1.3 da nota técnica SEI(1334570) e consolidada no Parecer da Procuradoria nº 00176/2018/PROT/PFEANAC/PGF/AGU.

4.2. *Consolidação do gradiente de risco no universo aerodesportivo:*

A divisão que se faz entre as modalidades, proposta desde a concepção do projeto prioritário, é a pedra fundamental do modelo regulatório que divide classes operacionais e tem sua coerência exposta no racional da tabela abaixo, que mostra claramente existir uma gradação no risco que cada atividade oferece ao sistema de aviação civil:

Modalidades	Fundamentos de partição ou agrupamento
Aeronaves leves esportivas	A operação de ALE/LSA, ainda que com finalidade desportiva, se confunde com a operação da aviação geral. Esses dispositivos estão em constante contato com o sistema de aviação civil, muitas vezes utilizam a mesma infraestrutura aeroportuária e o sistema de coordenação de tráfego aéreo, podendo acessar aerovias e apresentar alto desempenho, ou seja, exibem um potencial lesivo a segurança do sistema muito alto. Dessa forma, justifica-se um acompanhamento mais ativo, aproximando-se do nível de atenção dado à aviação geral certificada.
Aeronaves de construção amadora com finalidades desportiva	A operação de aeronaves de construção amadora se enquadra nas generalidades da aviação experimental e, ainda que com finalidade exclusivamente 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. Dessa forma, também se justifica um acompanhamento mais ativo nos moldes da aviação geral.
Acrobacias aéreas;	A atividade de acrobacia aérea é bastante particular, por isso, não cabe ser agrupada com qualquer outra. Visto a natureza de alta especialização que a mesma exige, a baixa variabilidade de operadores e a execução sempre em áreas definidas (boxes), conclui-se por um acompanhamento mais focado nas apresentações públicas, uma vez que esse é o momento em que se pode observar relevante exposição de terceiros ao risco inerente da atividade. Nesse contexto, o treinamento em si resta no âmbito de responsabilidade do próprio praticante, mais uma vez contido em áreas autorizadas. Assim, as peculiaridades da prática não justificam ações demasiadas de regramento.
Voo a vela em planadores;	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. Via de regra, o voo de planador é feito em áreas não urbanas, por pessoal habilitado, em aeronaves que, ainda que não certificadas, derivam de projetos clássicos e demonstram excelente histórico de segurança, o que também justifica uma maior utilização de credenciamento de pessoal especializado. Por outro lado é uma importante porta de entrada da aviação, o que obriga um envolvimento mínimo da autoridade como mostra o padrão internacional.
Paraquedismo;	O paraquedismo se mostra como uma atividade a parte, onde o aspecto de gerenciamento do espaço aéreo se sobrepõe à definição de padrões operacionais e o histórico da atividade apresenta um bom índice de segurança. 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.

<p>Ultraleves motorizados (Ultraleves, autogiros, trikes, paramotor, etc...)</p>	<p>A categoria dos ultraleves merece uma atenção especial, pois se encontra no limite entre as atividades bastante integradas ao sistema de aviação civil e aquelas de caráter exclusivamente desportivo. Alguns dispositivos têm potencial de utilização muito avançado se aproximando de um ALE/LSA, enquanto outros são claramente dispositivos limitados que servem apenas ao propósito esportivo, com claras limitações de área de operação e alcance. Ainda assim, alguns desses dispositivos utilizam infraestrutura aeroportuária e podem demandar integração ao tráfego aéreo dependendo das características operacionais; o que justifica, dependendo das características do equipamento, cuidados mínimos que vão desde a simples identificação dos operadores até requisitos de habilitação, aeronavegabilidade e manutenção. É nessa classe que se encontra grande desafio regulatório no sentido de tratar de forma proporcional os operadores de diferentes dispositivos.</p>
<p>Balonismo;</p>	<p>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. Por esse motivo, é razoável que a autoridade adote uma postura de acompanhamento e fomento à prática consciente, também se utilizando das associações desportivas sempre que possível, e se atendo à proteção de terceiros e do sistema de aviação civil de uma forma mais informativa e menos fiscalizadora. Já a prática comercial ou profissional justifica o tratamento clássico previsto no contexto da aviação geral.</p>
<p>Voo livre: Asas delta e <i>paragliders</i>;</p>	<p>O voo livre se apresenta como um esporte radical, o que, por definição, não suporta regulação operacional altamente prescritiva ou qualquer tentativa de garantir a segurança do praticante, sob pena de se tornar inviável. Nesse universo, além da abordagem de segregação, a autoridade só pode focar no fomento informativo à prática consciente, utilizando-se da valorização do aprimoramento técnico e do respeito às regras de tráfego e as regras mínimas operacionais que garantem a segurança de terceiros não envolvidos.</p>
<p>Aeromodelismo.</p>	<p>O aeromodelismo nem sempre é visto como um aerodesporto, contudo, dada a expressividade da comunidade praticante, tem-se que considerar o estabelecimento de regras básicas operacionais no âmbito da aviação civil. Esse regramento já existe dentro da regulamentação aplicável às aeronaves remotamente pilotadas (RPAS) – RBAC-E94 e, por isso, não se deve criar qualquer duplicidade. Por esse motivo, o presente relatório não trata do aeromodelismo que já se encontra devidamente regulamentado.</p>

4.3. *Estrutura regulamentar:*

Com base no gradiente de risco apresentado no item anterior é possível traçar linhas divisórias do arcabouço normativo que possibilitem flexibilizar a administração de atividades puramente desportivas e de baixo impacto no sistema de aviação civil e, ao mesmo tempo, controlar adequadamente a operação de dispositivos multifuncionais e de maior potencial ofensivo, ainda que considerando o engajamento primário em atividade desportiva.

A primeira linha divisória separa o conjunto das normas operacionais, alocando naquelas relacionadas à aviação geral (RBAC nº 91 e derivados) os aspectos referentes às modalidades com maior potencial de integração ao sistema de aviação civil, e levando para a norma de veículos ultraleves (proposta de RBAC nº 103) tudo aquilo que pode ser visto efetivamente como dotado de características exclusivamente desportivas e de baixo potencial ofensivo. Essas atividades de caráter indiscutivelmente lúdico e menor potencial de integração ao sistema de aviação civil devem estar sujeitas a restrições operacionais mais severas, podendo, em contrapartida, terem reduzidas as obrigações documentais e o acompanhamento direto que acaba por onerar a comunidade praticante e a Agência, sem, contudo, agregar ganho relevante para a segurança operacional.

Essa linha de ação não é inovadora, sendo totalmente compatível com a filosofia internacional, em especial a adotada pela agência americana (FAA) amplamente reconhecida como uma das mais eficientes do mundo. Faz-se, contudo, necessário compreender que a norma americana data de 1982 e foi necessário avaliar, com foco na realidade atual do mercado de aviação desportiva e a experiência adquirida pela autoridade brasileira, a coerência dos parâmetros utilizados para se determinar quais dispositivos podem ser incluídos no rol dos ultraleves e sob que condições. Esse estudo foi realizado e documentado no processo de referência resultando a definição de veículo ultraleve incorporada ao RBAC-103.

A segunda linha divisória se observa dentro do próprio regulamento RBAC nº 103, separando as exigências de controle dos dispositivos motorizados e dos não motorizados em função do potencial ofensivo distinto dessas duas classes. Obviamente, devido à combinação da presença de motor, hélice, combustível e da classe de peso, os dispositivos motorizados apresentam maior potencial ofensivo no caso de um acidente. Além disso, contrariamente aos não motorizados que dependem de condições meteorológicas específicas para seu deslocamento, os motorizados apresentam ainda grande flexibilidade operacional, possibilitando a decolagem e pouso em locais diversos e o fácil acesso e evasão de zonas densamente povoadas, restritas ou aerovias, em transgressão às restrições operacionais impostas, o que justifica o estabelecimento de um sistema mínimo de identificação do equipamento. Assim, para garantia da segurança de terceiros e do sistema de aviação civil, esses dispositivos necessitam ser ao menos identificáveis. Notemos que, anteriormente, na vigência do RBHA-103A tal demanda já existia para essas mesmas aeronaves e entendemos ser importante mantê-la, ao menos, quanto à capacidade de identificação. Dispositivos normativos similares são utilizados no cenário internacional apresentando um bom desempenho em termos de manutenção da segurança.

Assim, a estrutura regulamentar é pautada na divisão entre atividades regidas operacionalmente pelo RBAC nº 91, as quais estão sujeitas a emissão de documentação própria da aviação geral (certificado de piloto, certificado de aeronavegabilidade, etc...), e atividades pura e exclusivamente desportivas, regidas operacionalmente pelo RBAC nº 103, as quais estão submetidas a uma restrição operacional básica que segrega a operação garantindo a segurança de terceiros e do sistema de aviação civil mas não demanda cumprimento com as exigências documentais da aviação geral. Entretanto, cabe ressaltar que ao longo das discussões com a comunidade regulada e os demais órgãos de administração da aviação civil, foi identificada a necessidade de se manter um controle mínimo de capacitação que garantisse que os praticantes de aerodesportos segundo o RBAC-103 fossem minimamente capazes de compreender e seguir as regras aplicáveis. Embora essa exigência não exista nos paralelos internacionais mais relevantes, foi consenso na comunidade regulada de que a ANAC deveria sim estabelecer mecanismo normativo que garantisse essa mínima proficiência, não para a operação do equipamento em si, mas para o cumprimento das regras operacionais e de tráfego aéreo. Assim, em atendimento à manifestação de interesse público traduzido no posicionamento dos regulados, bem como do DECEA e CENIPA, foi decidido o estabelecimento de um cadastro obrigatório de praticantes de aerodesportos relacionado ao RBAC-103 atrelado à emissão de um atestado de capacidade técnica, o qual não se confunde com uma habilitação, pois não avalia proficiência de pilotagem ou confere qualquer prerrogativa técnica específica, mas apenas atesta o conhecimento das normas e procedimentos para garantia da segurança de terceiros e do sistema de aviação civil.

A figura a seguir ilustra a estrutura básica do modelo:

Âmbito regulamentar	Filosofia	Normas	Aplicabilidade
Atividades aerodesportivas previstas na aviação geral	<i>Padrões de segurança da aviação civil, com requisitos adequados à prática desportiva</i>	RBAC-91 RBAC-105 RBAC-61 RBAC-141 RBAC-21 RBAC-31 RBAC-43	Todas as modalidades excluídas da aplicabilidade do RBAC-103
Regras simplificadas para veículos ultraleves	<i>Praticantes responsáveis por sua própria segurança, Autoridades responsáveis pela segurança de terceiros e do sistema de aviação civil</i>	RBAC-103	Pequenos veículos ultraleves conforme definição e, opcionalmente, balões livres tripulados.

Figura 1: Estrutura básica do modelo de regulamentação dos aerodesportos

5. Operação aerodesportiva em aeronaves sem certificado de aeronavegabilidade - RBAC-103:

Os requisitos do RBAC-103 se aplicam à operação de “veículos ultraleves” conforme definido no próprio regulamento e compreende as atividades melhor caracterizadas como “esportes aéreos”. As atividades regidas pelo RBAC-103 ocorrem por conta e risco do operador, sendo as regras estabelecidas com o único propósito de garantir a segurança de terceiros não envolvidos e do sistema de aviação civil. A operação segundo o RBAC-103 é restrita aos maiores de 18 anos. Abaixo é apresentado de forma comentada o conteúdo do RBAC-103:

5.1. *As definições relativas ao Aerodesporto:*

Com a finalidade de se consolidar a nomenclatura aplicável ao arcabouço normativo aerodesportivo foram revistas cinco definições essenciais que permitem separar as categorias operacionais regidas pelos diferentes regulamentos (RBAC-103 .vs. RBAC-91).

Conforme definição do RBAC-01:

- ***Aerodesporto significa toda atividade praticada com dispositivos aéreos usados ou que se pretenda usar para voar na atmosfera com finalidade desportiva ou recreativa.*** Ou seja, tanto as atividades do RBAC-91 quanto as do RBAC-103 são aerodesporto. O voo em aeronaves leves esportivas, o paraquedismo, a acrobacia, o balonismo, o voo livre, etc... Toda e qualquer atividade com propósito exclusivamente desportivo que envolve o voo é aerodesporto, ainda que a atividade apenas utilize uma aeronave para iniciar a atividade como é o caso do paraquedismo ou do wingsuit.
- ***Aeronave aerodesportiva significa a designação genérica de uma aeronave portadora de certificado emitido segundo o RBAC 21 cujo propósito principal é o desporto e o lazer.*** Ou seja, trata-se de uma definição documental e não física. A definição difere dos chamados “veículos ultraleves” no sentido de que a aeronave deve dispor de um certificado emitido segundo o RBAC-21. Assim, um veículo ultraleve pode se tornar uma aeronave aerodesportiva se receber algum certificado de aeronavegabilidade, porém, uma aeronave aerodesportiva só será um “veículo ultraleve” se cumprir com as restrições físicas impostas na definição do 103.1.
- ***Veículo Ultraleve significa a designação genérica de uma aeronave cujas características físicas e operacionais são limitadas conforme o RBAC 103.*** Ou seja, trata-se de uma definição física do dispositivo, qualquer aeronave com propósito desportivo que cumpre com os limites de aplicabilidade estabelecidos no requisito 103.1 é um “veículo ultraleve”, e nesse caso pode operar segundo as regras do RBAC-103 não necessitando qualquer certificado emitido segundo o RBAC-21.

- ***Aerodesportista significa a designação genérica de uma pessoa que pratica as atividades regidas pelo RBAC 103.*** Ou seja, convencionou-se chamar aerodesportista aquela pessoa que pratica as atividades regidas pelo RBAC-103 para as quais não se exige habilitação.
- ***Piloto Aerodesportivo significa a designação genérica de uma pessoa que detém qualquer habilitação emitida conforme o RBAC-61 necessária para operação de aeronave aerodesportiva.*** Ou seja, trata-se do piloto habilitado pela ANAC que pratica atividade aerodesportiva, diferenciando-o do aerodesportista praticante das atividades regidas pelo RBAC-103.

5.2. A aplicabilidade do RBAC-103:

O requisito 103.1 prevê que: são considerados veículos ultraleves aqueles que cumulativamente apresentam as seguintes características:

- ***Tem propósito exclusivo de esporte e recreação; Ou seja, ainda que o dispositivo tenha as características físicas estabelecidas, se o propósito de uso for outro que não o esporte e recreação, o mesmo não pode operar segundo as regras do RBAC-103.***
- ***Peso vazio de no máximo 80kg se não-motorizado ou 200kg se motorizado; e***
- ***Velocidade máxima em voo nivelado com potência máxima contínua (VH) menor ou igual a 100 knots CAS, sob condições atmosféricas padrão ao nível do mar; ou***
- ***Velocidade nunca exceder (VNE) menor ou igual a 100 knots CAS para um planador ou moto-planador.***

Essa definição decorre de estudo específico que definiu os limites aplicáveis conforme apresentado na nota técnica de apoio à audiência pública SEI(1334570). Os limites adotados permitem abarcar a imensa maioria dos praticantes de esportes radicais e ainda os praticantes de atividades aéreas efetivamente esportivas que utilizam aeronaves menores de autonomia e desempenho limitado com baixo nível de integração ao sistema de aviação civil.

O requisito prevê ainda que balões livres tripulados que não disponham de qualquer certificado de aeronavegabilidade podem operar segundo o RBAC-103 desde que cumprida as exigências pertinentes desse regulamento. Essa possibilidade decorre de simples lógica de análise de risco, uma vez que tanto o nível de integração com o sistema de aviação civil quanto o nível de exposição ao risco trazidos pelo balonismo são perfeitamente similares aos níveis apresentados pelas demais atividades abarcadas pelo RBAC-103.

A última letra do requisito diz ainda que: mesmo que apresente todas as características pertinentes, não é considerada ultraleve a aeronave que opere sob um certificado de

aeronavegabilidade emitido de acordo com o RBAC nº 21, devendo, portanto, se submeter aos demais regulamentos da aviação civil e às limitações impostas em seu certificado. Essa determinação decorre da necessidade de segregação operacional objetiva, impedindo a operação múltipla que pode inviabilizar o mecanismo de fiscalização e controle. Percebamos que os registros de aeronaves são completamente distintos nos universos RBAC-103 e RBAC-91.

5.3. *A documentação exigida para operação:*

O requisito 103.7 determina que para praticar as atividades regidas pelo RBAC-103 o piloto não precisa ser habilitado pela ANAC e a aeronave não precisa de qualquer certificado de aeronavegabilidade. Isso porque a filosofia basilar da operação RBAC-103 é o voo por conta e risco, onde o praticante é o único responsável por sua própria segurança. Contudo, permanece a necessidade de garantia da segurança de terceiros e do sistema de aviação civil. Assim, exige-se:

- ***Do aerodesportista:*** Certidão de cadastro de aerodesportista.
 - A certidão pode ser consultada on-line no banco de dados da ANAC e o cadastro é efetivado uma única vez, sem necessidade de renovação, junto às entidades credenciadas (RBAC-183) mediante apresentação de um atestado de capacidade que demonstra o conhecimento mínimo das normas operacional (RBAC-103) e de tráfego aéreo (ICA-100-3 / ICA-100-12). Tal atestado pode ser obtido junto às próprias entidades credenciadas mediante teste de conhecimento ou, opcionalmente, apresentando documento equivalente conforme determina o item 5.4.4 da IS 103-001 e na IS 103-004 (ex: aprovação em exame teórico da ANAC).
- ***Do veículo ultraleve motorizado ou balão tripulado:*** Marcação da aeronave e certidão de cadastro da aeronave.
 - A certidão pode ser consultada on-line no banco de dados da ANAC e o cadastro é efetivado uma única vez, sem necessidade de renovação, junto às entidades credenciadas (RBAC-183) mediante inspeção realizada por agente devidamente credenciado que verifica a aplicabilidade (103.1) e a marcação.

A obtenção de ambos os cadastros é extremamente simples e automatizada contando com o auxílio de um sistema on-line desenvolvido especialmente para a gestão dos cadastros relativos ao RBAC-103 e com a atuação de entidades credenciadas segundo o RBAC-183 para a prestação do serviço em diversas localidades. Associações desportivas credenciadas não podem se recusar a prestar o serviço a qualquer cidadão, mesmo não associados, mas podem cobrar pelo cadastro desde que a cobrança não configure abuso de poder econômico.

Adicionalmente, os operadores que se dediquem à formação de outros desportistas devem ter, regularmente, o seguro contra danos às pessoas ou bens na superfície e ao pessoal técnico a bordo conforme estabelecido no art. 178, § 1º da lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica). A restrição da aplicabilidade encontra-se justificada no documento SEI(1708908).

5.4. *As restrições operacionais básicas:*

A operação segundo as regras do RBAC-103 é simplificada do ponto de vista de documentação e controle operacional, contudo, condizentemente com os objetivos fundamentais do regulamento, a operação obedece a duas restrições básicas: Operação segregada e restrição de sobrevoo.

- **Local de operação:** Só é permitido operar nos espaços de voo especificamente definidos pelo DECEA e em obediência às regras de tráfego aéreo.
 - A definição de espaços de voo apropriados à prática das atividades do RBAC-103 é feita pelo Departamento de Controle do Espaço Aéreo, contudo, solicitações podem ser encaminhadas à ANAC para avaliação e recomendação ao DECEA conforme procedimento estabelecido no item 5.7 na IS 103-001 e IS-103.003.
 - Requisitos específicos para operação em determinadas áreas e espaços de voo poderão ser definidos como condicionante em função das características operacionais locais.
 - Qualquer transição entre espaços de voo permanentemente estabelecidos para a prática das atividades regidas pelo RBAC-103 que resulte ultrapassagem desses limites necessitam autorização específica emitida pelo DECEA (NOTAM).
- **Regras de voo:** Ainda que operando dentro dos espaços de voo especificamente definidos pelo DECEA, não é permitido operar de forma que ofereça risco às pessoas no solo ou ao sistema de aviação civil, o que implica que devem ser obedecidas as seguintes restrições:
 - Não é permitido o sobrevoo de áreas densamente povoadas, aglomerados rurais, aglomeração de pessoas, áreas proibidas ou restritas.
 - A definição de área densamente povoada e/ou aglomeração tem caráter intrinsecamente abstrato de forma proposital. É responsabilidade do aerodesportista identificar que o sobrevoo da área sobre a qual se encontra oferece risco às pessoas no solo em caso de colapso estrutural ou perda súbita de controle do equipamento.
 - Não é permitido decolar ou pousar em localidade não autorizada pelo proprietário ou detentor dos direitos sobre a área em questão.
 - A ANAC e o DECEA não cadastram, aprovam ou monitoram qualquer tipo de infraestrutura ou localidade para pouso e decolagem. Contudo, a regra operacional resguarda o direito do proprietário ou

detentor dos direitos sobre a área em questão de se opor à operação uma vez a mesma é intrinsecamente uma atividade de risco.

5.5. *As autorizações especiais e as condições específicas locais:*

O requisito 103.5 determina que “Qualquer operação de veículo ultraleve em desacordo com as regras do RBAC-103 demanda autorização especial de voo emitida pela ANAC”. Essa possibilidade de a ANAC emitir autorizações especiais decorre da necessária flexibilidade para que se atenda ao interesse público em casos onde uma análise particular permite uma exceção temporária ou permanente baseado em ações de mitigação ou não. A autorização especial não é um “direito” do requerente para o não cumprimento de algum requisito, mas uma ferramenta de flexibilidade da autoridade de aviação civil para que se permita avaliações específicas de casos concretos.

Exemplo de possíveis autorizações especiais são (lista não exaustiva):

- Operação temporária fora dos espaços de voo permanentes definidos pelo DECEA para realização de eventos ou competições;
- Operação sobre áreas povoadas ou aglomeração de pessoas em eventos específicos da comunidade praticante;
- Operações em áreas específicas no interesse da comunidade local mediante assumpção de responsabilidade prévia pela autoridade administrativa local;
- Operação especiais com base em objetivos específicos de natureza tática ou humanitária com base em ações de mitigação de risco;

As autorizações especiais podem ser solicitadas por clubes, agremiações ou associações de praticantes diretamente à ANAC na forma estabelecida no item 5.3 da IS-103-001 e na IS-103-002. Como forma de facilitar o controle dessas autorizações, a ANAC estabelecerá sistema online de consulta que permitirá aos agentes de fiscalização e demais membros da comunidade identificar se determinada autorização é válida bem como seus objetivos e condições.

Além das autorizações especiais, a ANAC, junto ao DECEA, podem determinar condições específicas para operação em determinados espaços de voo. Essa possibilidade instituída pelo requisito 103.15(C)(2) permite que a autoridade aeronáutica viabilize a prática em localidades onde, a priori, não seriam aprovados espaços de voo para operação segundo o RBAC-103, mas que, mediante a implementação de condições adicionais, pode-se autorizar a operação.

A natureza dessas condições específicas não é objetivamente estabelecida pelo regulamento pois demanda análise do caso concreto. Determinada condição deverá ser aplicada quando, frente a uma solicitação de espaço de voo, for observada a necessidade de tratativa diferenciada para a localidade em questão. Um exemplo seria o estabelecimento de pontos fixos de decolagem/pouso ou o estabelecimento de procedimentos de “saída” e “aproximação” em determinado setor geográfico.

Tanto a autorização especial quanto a imposição de condições específicas a espaços de voo são ferramentas de flexibilidade que permitem uma aplicação racional do regulamento e atuação proativa/colaborativa dos órgãos de controle da aviação civil.

5.6. O mecanismo de fiscalização:

O requisito 103.701 cumpre a missão de viabilizar a fiscalização de atividades com alta capilaridade, que ocorrem comumente longe dos polos de aviação civil onde estão presentes o efetivo da ANAC e DECEA. Mecanismo similar foi originalmente aplicado no regulamento de aviação civil RBAC-94E que trata da operação de veículos não tripulados (RPAS/DRONES) onde se observam as mesmas dificuldades de fiscalização.

O propósito do requisito 103.701 é deixar claro o enquadramento das infrações cometidas pelos aerodesportistas face ao RBAC-103 nas condutas estabelecidas no arcabouço legal vigente de forma a possibilitar a atuação conjunta das secretarias de segurança pública locais. Dessa forma, poderão as polícias de cada localidade atuar na identificação e repressão de infrações cometidas pelos aerodesportistas que colocam em risco a comunidade. Tal sistema foi estabelecido de forma que a ANAC e DECEA permanecem no circuito, cumprindo seu papel de autoridades administrativas, e ainda, permitindo que a autoridade policial atue de forma eficiente e independente na proteção da comunidade local.

A atuação da ANAC junto às SSP se dará com o processamento no âmbito administrativo de quaisquer ocorrências encaminhadas por esses órgãos, bem como na realização de ações conjuntas conforme necessário.

Em complemento, a ANAC poderá executar ações de fiscalização destinada a verificar o cumprimento das regras do RBAC-103 em locais específicos mediante denúncia ou conforme decisão operacional da equipe de inteligência da Superintendência de Ação Fiscal da ANAC. Tais ações são baseadas no histórico de denúncias, reclamações e relatos de perigo recebidos pela Agência.

5.7. A instrução e a continuidade do desporto:

Por determinação legal é proibida a comercialização das atividades regidas pelo RBAC-103, as quais são serviços aéreos privados. Contudo, é lícita a formação de desportistas, atividade necessária à continuidade do esporte, que, coerentemente, pode ocorrer mediante remuneração devendo o operador sempre cumprir as determinações dos requisitos 103.11(e) e 103.7(c).

Embora reconheça a existência da atividade, a ANAC, coerente com a filosofia do RBAC-103, que não estabelece habilitação ou certificação para as atividades aerodesportivas enquadradas nesse regulamento, não regula qualquer aspecto da instrução. Assim, a atividade de instrução ocorre livremente dentro da comunidade praticante sem qualquer interferência de ordem técnica da autoridade de aviação civil, exceto a verificação de cumprimento dos requisitos 103.11(e) e 103.7(c).

**Ampla discussão a respeito da realização de atividades comerciais foi realizada na seção 5.8 da nota técnica de apoio à audiência pública nº-25/2017 Doc. SEI(1334570).*

6. Operação dentro da aviação geral (RBAC-91):

6.1. As definições relativas ao Aerodesporto:

Com a finalidade de se consolidar a nomenclatura aplicável ao arcabouço normativo aerodesportivo foram revistas cinco definições essenciais que permitem separar as categorias operacionais regidas pelos diferentes regulamentos (RBAC-103 .vs. RBAC-91).

Conforme definição do RBAC-01:

- **Aerodesporto significa toda atividade praticada com dispositivos aéreos usados ou que se pretenda usar para voar na atmosfera com finalidade desportiva ou recreativa.** Ou seja, tanto as atividades do RBAC-91 quanto as do RBAC-103 são aerodesporto. O voo em aeronaves leves esportivas, o paraquedismo, a acrobacia, o balonismo, o voo livre, etc... Toda e qualquer atividade com propósito exclusivamente desportivo que envolve o voo é aerodesporto, ainda que a atividade apenas utilize uma aeronave para iniciar a atividade como é o caso do paraquedismo ou do wingsuit.
- **Aeronave aerodesportiva significa a designação genérica de uma aeronave portadora de certificado emitido segundo o RBAC 21 cujo propósito principal é o desporto e o lazer.** Ou seja, trata-se de uma definição documental e não física. A definição difere dos chamados “veículos ultraleves” no sentido de que a aeronave deve dispor de um certificado emitido segundo o RBAC-21. Assim, um veículo ultraleve pode se tornar uma aeronave aerodesportiva se receber algum certificado de aeronavegabilidade, porém, uma aeronave aerodesportiva só será um “veículo ultraleve” se cumprir com as restrições físicas impostas na definição deste último.
- **Veículo Ultraleve significa a designação genérica de uma aeronave cujas características físicas e operacionais são limitadas conforme o RBAC 103.** Ou seja, trata-se de uma definição física do dispositivo, qualquer aeronave com propósito desportivo que cumpre com os limites de aplicabilidade estabelecidos no requisito 103.1 é um “veículo ultraleve”, e nesse caso pode operar segundo as regras do RBAC-103 não necessitando qualquer certificado emitido segundo o RBAC-21.
- **Aerodesportista significa a designação genérica de uma pessoa que pratica as atividades regidas pelo RBAC 103.** Ou seja, convencionou-se chamar aerodesportista aquela pessoa que pratica as atividades regidas pelo RBAC-103 para as quais não se exige habilitação.
- **Piloto Aerodesportivo significa a designação genérica de uma pessoa que detém qualquer habilitação emitida conforme o RBAC-61 necessária para operação de aeronave aerodesportiva.** Ou seja, trata-se do piloto habilitado pela ANAC que pratica atividade aerodesportiva, diferenciando-o do aerodesportista praticante das atividades regidas pelo RBAC-103.

6.2. A aplicabilidade dos regulamentos da aviação geral:

Aplicam-se os regulamentos de aviação geral à toda atividade aerodesportiva não prevista no RBAC-103, ou seja, toda aquela atividade que envolve operação de aeronaves não incluídas na definição de veículos ultraleves do RBAC-103, incluindo as atividades que acessoriamente utilizam aeronaves como o paraquedismo ou o voo a vela, por exemplo.

Os regulamentos aplicáveis são:

- RBAC-91: Requisitos de operação
- RBAC-105: Requisitos de operação de paraquedismo
- RBAC-61: Requisitos de habilitação de pilotos
- RBAC-141: Requisitos de centros de instrução
- RBAC-21 / RBAC-31 / RBAC-47: Requisitos de certificação e registro de aeronaves
- RBAC-43: Requisitos de manutenção
- RBAC-183: Requisitos de credenciamento de entidades - (**também aplicável no âmbito do RBAC-103*).

6.3. A documentação exigida do piloto:

Os pilotos operando sob as regras do RBAC-91/RBAC-105 devem ser habilitados e/ou qualificados de acordo com as normas do RBAC-61. Essas normas foram, contudo, simplificadas para o universo aerodesportivo, tornando mais proporcional a carga regulatória sob os pilotos aerodesportivos.

Para pilotar aeronaves aerodesportivas com peso máximo de até 750kg (exceto balões e planadores) o piloto deve possuir um CERTIFICADO DE PILOTO AERODESPORTIVO – CPA. Para operar aeronaves de PMD superior o piloto deve ter licença de piloto privado com habilitação compatível com a aeronave em questão.

Para pilotar um planador sob as regras do RBAC-91 exige-se a licença de piloto de planador – LPP, e para pilotar um balão sob as regras do RBAC-91 exige-se a licença de piloto de balão – LPB.

Já para executar as atividades acessórias de lançamento de paraquedistas e reboque de planador, deve-se ter qualificação própria endossada na CIV do piloto, não havendo necessidade de licença ou habilitação específica.

As condições para obtenção dessas licenças, certificados e qualificações são dispostas no texto revisado do RBAC-61 distribuídas nas subpartes pertinentes.

6.4. *A documentação exigida da aeronave:*

As aeronaves operadas segundo o RBAC-91 devem sempre portar seu certificado de aeronavegabilidade válido (CA/CA-E/CAVE) emitido segundo o RBAC-21, bem como os registros de manutenção (RIAM) segundo o RBAC-43 e certificado de matrícula junto ao Registro Aeronáutico Brasileiro – RAB (CME) emitido segundo o RBAC-47.

Cabe salientar que o certificado de aeronavegabilidade acrescido do registro de manutenção atestam a condição de aeronavegabilidade; enquanto o CME atesta a condição do registro formal, trazendo, inclusive, a informação da categoria de registro da aeronave, que define se determinada aeronave é de uso exclusivo privado (TPP/PET/PRH), de instrução (PRI) ou realização de serviço aéreo especializado (SAE). Observação: A categoria de registro não está ligada diretamente à natureza de operação, ou seja, um lançamento de paraquedistas pode ser feito de forma privada (aeronave pode ter registro TPP) ou comercial (aeronave precisa ter registro SAE).

Outros documentos relacionados à aeronavegabilidade e operação da aeronave como o manual de voo ou aprovações de modificações podem ser necessários de acordo com o RBAC-21 e RBAC-91. Lista completa de documentos aplicáveis deverá ser disponibilizada no site da ANAC, na página específica sobre aerodesportos.

6.5. *As restrições operacionais aplicáveis:*

As operações regidas pelo RBAC-91 apresentam restrições operacionais ligadas unicamente à natureza do certificado de aeronavegabilidade da aeronave. Isso não significa que não existam restrições de uso do espaço aéreo – de competência do DECEA - (*por exemplo: necessidade de NOTAM para lançamento de paraquedistas*).

Operacionalmente, a restrição mais relevante é imposta sobre às aeronaves portadoras de certificado de aeronavegabilidade experimental – CAVE. Embora não exista limitação de uso do espaço aéreo em zonas confinadas, como é o caso da operação dentro do RBAC-103, essas aeronaves não podem sobrevoar áreas densamente povoadas ou realizar qualquer tipo de atividade remunerada (*exceto, nos casos excepcionais aplicáveis, para a instrução de desportistas para obtenção de habilitações específicas*).

Cabe mencionar que, conforme expresso no RBAC-91, qualquer limitação operacional incluída no adendo de um CAVE vale como regra operacional aplicável à operação da aeronave em questão.

6.6. *Autorização para shows, competições e eventos:*

A realização de shows aéreos, competições e eventos onde se espera a presença de público em geral (ou seja, não se trata de treinamento ou prática dentro da comunidade esportiva) exige autorização específica da autoridade de aviação civil.

Essas autorizações são concedidas com base no RBAC-91, segundo as regras da IS-91-008, que, dentre outros, estabelece as responsabilidades do “Diretor técnico” do evento em relação aos aspectos de segurança operacional.

6.7. Operações comerciais no âmbito aerodesportivo:

A revisão da resolução 377/2016 implementa as modalidades de Serviço Aéreo Especializado – SAE voltadas para o aerodesporto sendo elas:

- **Voo de experimentação desportiva:** significa qualquer atividade remunerada com propósito exclusivamente desportivo, realizada em equipamentos devidamente certificados e por pessoal habilitado, com objetivo de experimentação lúdica do desporto relacionado a esse equipamento.
- **Lançamento de paraquedistas:** significa qualquer atividade remunerada, realizada em equipamentos devidamente certificados e por pessoal habilitado e qualificado, com objetivo de lançar paraquedistas. A operação de lançamento de paraquedistas realizada no âmbito das associações e clubes, por pessoal próprio, onde os praticantes dividem os custos da operação para viabilização da prática não é considerada serviço aéreo especializado.
- **Reboque de planadores:** significa qualquer atividade remunerada, realizada em equipamentos devidamente certificados e por pessoal habilitado e qualificado, com objetivo de rebocar planadores ou motoplanadores. A operação de reboque de planadores realizada no âmbito das associações e clubes, por pessoal próprio, onde os praticantes dividem os custos da operação para viabilização da prática não é considerada serviço aéreo especializado.

Essa implementação permite legitimar a aprovação de atividades intrinsecamente ligadas às práticas desportivas e que tem caráter comercial. Como base de aprovação estão às condições de aeronave certificada e piloto habilitado, em linha com os mínimos de segurança da aviação civil.

Cabe ressaltar que não se admite a autorização de serviço aéreo especializado ligado à qualquer atividade do RBAC-103, as quais não comportam os padrões mínimos de segurança da aviação civil.

6.8. A Formação de pilotos aerodesportivos:

A formação dos pilotos aerodesportivos, ou seja, a obtenção do CPA/LPB/LPP se dá com a realização de instrução com instrutor habilitado ligado a uma associação credenciada ou a um centro de instrução de aviação civil aprovado e posterior realização de exames teórico e de proficiência, os quais também podem ser realizados junto aos CIAC ou associação credenciadas aprovadas para tal.

A ANAC não exige curso teórico aprovado para a formação dos pilotos aerodesportivos, os quais tem a opção de se preparar de forma autônoma para o exame teórico. Contudo, a instrução prática só é válida para a obtenção do certificado ou licença quando realizada por instrutor devidamente habilitado.

Com o sistema de credenciamento de associações e aprovação de centros de instrução, cada interessado procura diretamente essas entidades para receber instrução e para realizar os exames teóricos e de proficiência, cujos resultados são encaminhados à ANAC pelas próprias instituições para conferência e processamento do certificado/licença. Esse mecanismo, devidamente regulamentado no RBAC-183, permite uma avaliação especializada dos candidatos e maior celeridade no processo de emissão dos documentos.

6.9. A Formação de instrutores aerodesportivos:

A ANAC dá especial atenção à formação dos instrutores, que são os responsáveis pela implementação da cultura de segurança na comunidade praticante. Assim, para obtenção da habilitação de instrutor, o mesmo, além de possuir o certificado/licença pertinente deverá realizar curso prático e teórico aprovados pela ANAC, bem como, realizar exames teórico e de proficiência direcionados à função de instrutor. Tanto os cursos quanto os exames podem ser realizados junto aos centros de instrução aprovados ou junto às associações credenciadas que gozem de tal prerrogativa.

No caso de instrutores dedicados a formação dos pilotos rebocadores de planador e lançadores de paraquedistas (PRP/PLP), para ser qualificado como tal, basta que o piloto seja instrutor habilitado na aeronave pertinente e tenha simultaneamente a qualificação de PRP/PLP válida conforme aplicável.

A necessidade de se expandir a instrução para as associações credenciadas na forma do RBAC-183 vem da especificidade de diversas das modalidades que nem sempre contam com cursos aprovados em CIAC. Além disso, observa-se que as características observadas no ambiente aerodesportivo são bastante distintas, justificando uma atuação diferenciada dos métodos e requisitos padrão aplicados à formação de tripulação da aviação civil em geral. Por isso, no contexto aerodesportivo é razoável a utilização de entidades com tradição naquelas modalidades, o que é feito em diversos locais do mundo e mostra resultados benéficos à manutenção da segurança operacional.

6.10. Equipamento de localização:

O requisito 91.207 exige que aeronaves aerodesportivas operem com algum tipo de equipamento localizador, que, de forma mais flexível, pode ser simplesmente um “Personal Locator Beacon” ou equivalente. Essa inclusão decorreu de extensa discussão e foi também baseada em recomendações do CENIPA, sendo considerada uma modificação relevante e de interesse público pois facilita a localização de aeronaves em caso de acidentes reduzindo os esforços e custos dos grupos de resgate e salvamento “SAR”.

A redação do requisito deixa claro que qualquer tipo de localizador que permita um rastreamento razoável da posição da aeronave é aceitável, o que, nos dias de hoje, não representa ônus relevante para a operação e resulta efetivo ganho na segurança operacional e na economia do setor público incumbido das funções de busca e salvamento.

6.11. O mecanismo de credenciamento das associações aerodesportivas:

As atividades aerodesportivas são especialmente distintas das atividades comuns da aviação civil. O caráter desportivo e lúdico da atividade, associados à grande variabilidade dos dispositivos e modalidades de operação, demandam atuação proporcional e especializada pelo bem da continuidade desportiva e da segurança do sistema de aviação civil.

Baseado nas melhores práticas de regulação internacional, a ANAC utiliza de associações credenciadas para executar avaliações de técnicas dos praticantes, permitindo uma análise mais especializada da formação dos praticantes de cada modalidade. Cada associação é credenciada com prerrogativas específicas que podem ser:

1. Ministrando instrução prática de voo para pilotos aerodesportivos (CPA/LPB/LPP);
2. Ministrando curso prático e teórico de instrutor de voo (ICPA/ILPB/ILPP);
3. Realizar os exames de saúde periciais para obtenção de um CMA de 4ª Classe emitido segundo o RBAC nº 67;
4. Aplicar exames teóricos e de proficiência em pilotos para averiguar o cumprimento dos requisitos para a concessão, revalidação ou convalidação do Certificado de Piloto Aerodesportivo, Licença de Piloto de Planador, Licença de Piloto de Balão Livre previstos no Regulamento Brasileiro de Aviação Civil nº 61 (RBAC nº 61);
5. Efetuar o cadastro junto à ANAC dos aerodesportistas operando segundo o RBAC nº 103 e aplicar, nos casos pertinentes, teste de conhecimento para conferência do atestado de capacidade.
6. Efetuar o cadastro junto à ANAC dos ultraleves motorizados e balões livres tripulados regidos pelo RBAC nº 103 realizando a devida identificação da aeronave e avaliação do sistema de marcação.

Uma mesma organização pode se habilitar para prestar os serviços em diferentes modalidades desde que cumpridas as exigências da subparte E do RBAC-183 para cada modalidade.

6.12. O mecanismo de fiscalização:

A fiscalização das atividades aerodesportivas regidas pelos regulamentos de aviação geral ocorrem no mesmo âmbito e da mesma forma que a fiscalização da aviação geral. Ou seja, não existem mecanismos específicos de fiscalização ou abordagens especiais para essa fiscalização. Porém, a ANAC provê treinamento ao pessoal de campo para atuar especificamente na averiguação da regularidade das operações aerodesportivas. Além disso, o portal da ANAC apresenta de forma didática todas as regras aplicáveis, bem como, a lista da documentação pertinente à cada modalidade permitindo tanto uma operação consciente e dentro da norma quanto uma fiscalização objetiva e eficiente.

O setor de inteligência planeja atividades amostrais de fiscalização com base no histórico de denúncias e relatos de perigo com relação às atividades aerodesportivas.

7. Quadro Resumo da aplicabilidade dos regulamentos por modalidade

Modalidade Aerodesportiva	Limites de operação	Requisitos do piloto	Requisitos da aeronave
Aeromodelismo	Operação segundo o RBAC-94E: Operação em áreas determinadas, distante de terceiros (30m horizontais)	Não requer habilitação.	Certidão de cadastro do equipamento maior que 250 gramas.
Voo livre	Operação exclusivamente segundo o RBAC-103: Restrita aos espaços de voo definidos pelo DECEA e proibido o sobrevoo de áreas densamente povoadas ou aglomeração de pessoas. Vedada operação remunerada, exceto instrução de desportistas.	Cadastro de aerodesportista no sistema da ANAC (Não requer habilitação).	Não requer qualquer registro do equipamento.
Balonismo	Operação segundo RBAC-91 ou, opcionalmente, segundo o RBAC-103. Restrições aplicáveis de acordo com a regra de operação: <ul style="list-style-type: none"> • RBAC-103: <i>Vide voo livre/ultraleves motorizados</i> • RBAC-91: Operação de acordo com as regras da aviação geral. Aplicável limitação do 91.319(c) em caso de aeronave com CAVE. <p>**Possível operação comercial SAE, Conforme Resolução 377 de 2016, em aeronave certificada com piloto habilitado.</p>	Para operação segundo RBAC-91: <ul style="list-style-type: none"> • LPB segundo o RBAC-61 • CMA 4°C segundo o RBAC-67 • Experiência recente. Para operação segundo RBAC-103: <ul style="list-style-type: none"> • Cadastro de aerodesportista no sistema da ANAC. 	Para operação segundo RBAC-91: <ul style="list-style-type: none"> • CA ou CAVE segundo o RBAC-21 / RBAC-31 • RIAM segundo RBAC-43 • Matrícula no RAB. Para operação segundo RBAC-103: <ul style="list-style-type: none"> • Marcação e cadastro de aeronave no sistema da ANAC. (Não requer certificação ou registro).

<p>Ultraleves motorizados (trike, paramotor, etc...)</p>	<p>Operação exclusivamente segundo o RBAC-103: Restrita aos espaços de voo definidos pelo DECEA e proibido o sobrevoo de áreas densamente povoadas ou aglomeração de pessoas.</p> <p>Vedada operação remunerada, exceto instrução de desportistas.</p>	<p>Cadastro de aerodesportista no sistema da ANAC</p> <p>(Não requer habilitação).</p>	<p>Marcação e cadastro de aeronave no sistema da ANAC.</p> <p>(Não requer certificação ou registro).</p>
<p>Paraquedismo</p>	<p>Operação segundo RBAC-91 e RBAC-105 nos locais devidamente autorizados pelo DECEA.</p> <p>Vedada operação remunerada, exceto instrução de desportistas (não regulada) e lançamento (regulada).</p> <p>**Possível operação comercial SAE de lançamento de paraquedistas, Conforme Resolução 377 de 2016, em aeronave certificada com piloto qualificado.</p>	<p>Exigida qualificação de piloto lançador de paraquedistas (PLP) endossável na CIV do piloto por instrutor qualificado.</p> <p>(Não requer habilitação ou cadastro do aerodesportista).</p>	<p>Documentos de porte obrigatório padrão da aeronave utilizada coerentes com o tipo de operação: Privada ou SAE.</p>
<p>Voo a vela</p>	<p>Operação segundo RBAC-91 ou, se o peso vazio é menor que 80kg, segundo o RBAC-103. Restrições aplicáveis de acordo com a regra de operação:</p> <ul style="list-style-type: none"> • RBAC-103: <i>Vide voo livre/ultraleves motorizados</i> • RBAC-91: Operação de acordo com as regras da aviação geral. Aplicável limitação do 91.319(c) em caso de aeronave com CAVE. <p>**Possível operação comercial SAE, Conforme Resolução 377 de 2016, em aeronave certificada com piloto habilitado.</p>	<p>Cadastro de aerodesportista no sistema da ANAC para operação segundo o RBAC-103. Para operação segundo RBAC-91:</p> <ul style="list-style-type: none"> • LPP segundo o RBAC-61 • CMA 4°C segundo o RBAC-67 • Experiência recente. <p>Exigida qualificação de piloto rebocador de planador (PRP) endossável na CIV do piloto por instrutor qualificado.</p>	<p>Para operação segundo RBAC-91:</p> <ul style="list-style-type: none"> • CA ou CAVE segundo o RBAC-21 • RIAM segundo RBAC-43 • Matrícula no RAB. <p>Documentos de porte obrigatório padrão da aeronave utilizada para reboque, coerentes com o tipo de operação: Privada ou SAE.</p>



Projeto Prioritário:
Regulação de Aerodesportos
Relatório de conclusão do modelo regulatório

Acrobacia aérea	Operação segundo RBAC-91 nos locais devidamente autorizados pelo DECEA. **Demonstrações e shows aéreos demandam autorização nos moldes da IS 91.008.	(Não requer habilitação específica).	Documentos de porte obrigatório padrão da aeronave utilizada.
Operação geral de Aeronaves desportivas	Operação segundo RBAC-91 nos moldes da aviação geral.	<ul style="list-style-type: none">• CPA segundo o RBAC-61 com a habilitação adequada.• CMA 4°C segundo o RBAC-67• Experiência recente.	<ul style="list-style-type: none">• CA, CA-E ou CAVE segundo o RBAC-21• RIAM segundo RBAC-43• Matrícula no RAB.

8. Procedimentos internos e informações à comunidade praticante:

8.1. *Dicionário normativo e Procedimentos internos:*

A implementação do modelo administrativo detalhado nos requisitos aplicáveis implica adequação de procedimentos de gerências específicas da estrutura organizacional da ANAC. Os processos internos afetados foram revistos para adequação ao novo modelo como registrado no relatório de prontidão operacional SEI(1865169).

Abaixo são listados todos os documentos gerados ou alterados no âmbito do Projeto:

REGULAMENTOS

- RBAC-103: Operação aerodesportiva de aeronaves sem certificado de aeronavegabilidade
- RBAC-01: Definições
- RBAC-105: Operações de lançamento de paraquedistas
- RBHA-91: Operação privada de aeronaves civis
- RBAC-61: Licenças e habilitações da aviação civil
- RBAC-183: Credenciamento de pessoas
- Res 377/16: Serviços Aéreos Especializados

INSTRUÇÕES SUPLEMENTARES

- IS 00-003 - Exames teóricos para concessão de licenças, habilitações e certificados
- IS 61-004 - Lista de habilitações averbadas pela ANAC nas licenças de pilotos
- IS 61-006 - Procedimentos para o lançamento de endossos nos registros de voo de pilotos
- IS 103-001 - Operação segundo o RBAC nº 103
- IS 103-002 - Procedimentos para solicitação de autorizações especiais para a prática aerodesportiva
- IS 103-003 - Procedimentos para solicitação de espaço de voo para atividades aerodesportivas
- IS 103-004 - Procedimentos para cadastro de aerodesportistas e aeronaves regidos pelo RBAC 103
- IS 91-007 - Processo de Autorização de empresas de Serviço Aéreo Especializado
- IS 91-008 - Procedimentos para realização de evento aeronáutico
- IS 183-004 - Credenciamento de associações aerodesportivas pela ANAC

8.2. *Informações à comunidade praticante e demais interessados:*

Como uma das ferramentas fundamentais de implementação do novo modelo a ANAC incluiu em seu portal na internet páginas temáticas que esclarecem o modelo de administração dos aerodesportos, bem como, oferece resposta às principais dúvidas que a comunidade praticante ou a sociedade em geral poderiam ter sobre a atuação da Agência no âmbito aerodesportivo. Em especial, para uma compreensão objetiva das principais questões relacionadas aos serviços prestados pela ANAC, é recomendada a leitura das FAQ (perguntas frequentes) também disponibilizadas no referido portal.

Como material de divulgação adicional foram geradas quatro cartilhas que explicam simplificadamente a regulamentação. Este material visa a informação rápida dos entes regulados e dos órgãos parceiros:

- Guia prático do Aerodesportista
- Guia prático do Piloto Aerodesportivo
- Guia prático da Associação Credenciada
- Guia prático de infrações no aerodesporto

Este material também encontra-se disponível no site.

9. Conclusão:

O Projeto Prioritário Regulação de Aerodesportos, com a aprovação das minutas pela Diretoria Colegiada em maio de 2018, incluídas no processo 00058.022612/2013-11 junto à fundamentação pertinente, cumpre seus objetivos relacionados à revisão do arcabouço normativo relacionado às atividades aerodesportivas, bem como, encaminha a implementação das modificações na estrutura processual da Agência Nacional de Aviação Civil.

O presente relatório formaliza a conclusão da reestruturação do modelo administrativo e serve como marco regulatório e material interpretativo de referência para futuras evoluções do arcabouço regulamentar e para a prática operacional dentro da Agência.