



NOVO MODELO REGULATÓRIO DO AERODESPORTO BRASILEIRO

Uma Abordagem Preliminar para o Voo Livre

1. APRESENTAÇÃO

Após uma série de reuniões no contexto do Projeto Prioritário de Regulação de Aerodesportos, às quais a CBVL se fez presente em todas apresentando suas demandas à atividade esportiva, a Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) aprovou na primeira semana de junho de 2018 um novo modelo regulatório para as práticas aerodesportivas no Brasil, atividades estas que abrangem o voo livre, balonismo, voo a vela (planadores), voo em ultraleves motorizados em geral (paramotores, paratrikes, trikes, ultraleves convencionais, autogiros, girocópteros etc).

Seguindo padrões internacionais de atuação regulatória, *“a ANAC não se responsabiliza pela segurança de praticantes de esportes aeronáuticos, em especial os chamados esportes radicais”*. Se limitou no Projeto de Regulação em definir as regras básicas operacionais capazes de proteger terceiros não envolvidos e o 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, segundo a ANAC, *“foi o lema e o princípio fundamental da regulamentação do aerodesporto.”*

A CBVL, entidade nacional, fundada desde 06 de dezembro de 1976, filiada à Federação Aeronáutica Internacional (FAI), ao Comitê Olímpico Brasileiro (COB), e a Comissão de Aerodesporto Brasileira (CAB), com prerrogativas estatutárias de promover, divulgar e coordenar as atividades do voo livre em Asa Delta e Parapente no Brasil, bem como responder perante as autoridades aeronáuticas no que se refere a segurança e regulamentação no território brasileiro, dentre outras prerrogativas de seu Estatuto, acolhe





a nova determinação normativa como um importante passo entre outros necessários ao atendimento de nossas demandas em prol do aerodesporto.

2. RBAC Nº 103 COMO NOVO INSTRUMENTO NORMATIVO

Com essa nova regulamentação o voo livre ficou classificado num universo operacional regido pela RBAC-103, veículos vistos efetivamente como dotados de características exclusivamente desportivas, de carácter lúdico e menor potencial de integração ao sistema de aviação civil, devendo, segundo a Agência, estar sujeitos a restrições operacionais mais severas, podendo em contrapartida, ter reduzidas as obrigações documentais que acabariam em onerar a comunidade praticante, sem contudo agregar ganho relevante para a segurança operacional, conclui a ANAC.

Segundo o que normatiza a ANAC, *“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”*.

3. CERTIDÃO DE CADASTRO AERODESPORTIVO

Pelo definido no novo modelo regulatório, **TODO** praticante do voo livre deve portar a Certidão de Cadastro de Aerodesportista, para fins de controle e fiscalização por parte da ANAC e pelas forças de segurança pública (SSP).

Entende-se aerodesportista como sendo o praticante das atividades desportivas regidas pelo RBAC nº 103.

Segundo a ANAC, *“a necessidade de cadastro dos operadores deriva do objetivo de garantir que aqueles indivíduos que praticam as modalidades aerodesportivas mais simples (sob o RBAC-103) têm consciência e capacidade mínima de cumprir as regras operacionais, não colocando em risco terceiros e o sistema de aviação civil”*. *“A prática do aerodesporto por pessoas que desconhecem as normas de operação e de uso do espaço aéreo representa um risco potencial que deve ser combatido”*, complementa a Agência.





A Certidão de Cadastro de Aerodesportista a ser exigida pela RBAC-103 não é uma habilitação e não qualifica a capacidade de pilotagem, **apresenta-se como uma espécie de “atestado” certificando que o praticante conhece as normas operacionais e de uso do espaço aéreo.**

Para a obtenção da certidão de *“cadastro de aerodesportista é necessária a comprovação de que o interessado detém os conhecimentos mínimos necessários para o cumprimento das regras operacionais e de uso do espaço aéreo”*, segundo o que rege o requerimento 103.7 (a) (1) do RBAC-103.

A Certidão poderá ser consultada on-line no banco de dados da ANAC e o cadastro será efetivado uma única vez, sem necessidade de renovação, junto às entidades credenciadas, num processo extremamente simples e automatizada, contando com o auxílio de um sistema on-line desenvolvido especialmente para a gestão dos cadastros relativos ao RBAC-103.

A ANAC não emite habilitação para a prática de esportes radicais. No entanto, a Agência recomenda que qualquer interessado em praticar voo livre busque se habilitar por meio de associações aerodesportivas nacionalmente reconhecidas, expressando taxativamente que *“a obtenção de habilitação nas normas regulamentares previstas por essas associações e o constante aprendizado proporcionado por essas entidades a seus associados tendem a reduzir as chances de acidente”*, pontua a ANAC.

A CBVL já vem cumprindo em muito o que será normatizado a partir de 01 de janeiro de 2019, quando a RBAC-103 entrará em vigor. Tendo como referência a sua Norma Regulamentar, que define a proficiência de um piloto baseado em sua habilidade, conhecimentos e experiência, que está alinhada com o programa internacional IPPI da FAI (Federação Aeronáutica Internacional), a CBVL emite habilitações em graus progressivos, através de um processo de avaliação colegiada a pilotos que cumprem os requisitos exigidos para os diferentes níveis de aptidão, através do cumprimento de metas preestabelecidas. Na atual gestão, já foram realizadas 27 reuniões de diretoria para homologação das faixas de nível superior.





Faz parte dos requisitos constantes da Norma Regulamentar, a participação em cursos de reciclagem e atualização, realizados nos Encontros Nacionais de Pilotos e Instrutores (ENPI), onde a CBVL já realizou 18 edições, passando por todas as regiões do País, atendendo mais de 1.400 pilotos, reciclando mais de 500 instrutores e pilotos de voo duplo de instrução, auxiliando na difusão de informações e na prática segura e responsável do aerodesporto.

Além disso, vale ressaltar que se faz necessário, a todos os pilotos que pleiteiam uma habilitação, a aprovação em prova teórica, aplicada por meio eletrônico, sendo exigido um aproveitamento mínimo de 80% de acertos. As provas envolvem uma série de conhecimentos inerentes à atividade aerodesportiva, inclusive relativos às normas operacionais e o uso do espaço aéreo.

4. CREDENCIAMENTO DE ENTIDADES - RBAC-183

Para emitir esse “atestado”, avaliando os conhecimentos mínimos exigidos, a ANAC realizará o credenciamento de Associações Aerodesportivas, pessoa jurídica aprovada e designada pela ANAC para cumprimento das prerrogativas previstas em sua portaria de credenciamento.

Estas Associações Credenciadas, entidades devidamente constituídas com o objetivo de organizar e fomentar a prática segura do aerodesporto, devem possuir os seguintes requisitos, segundo requerimento 183.73 do RBAC-183:

- 1) Reunir no mínimo 500 sócios ativos devidamente comprovados por meio de documentação válida;
- 2) Tenham sido constituídas a pelo menos 5 (cinco) anos, cuja diretoria técnica seja formada por pelo menos uma pessoa com experiência mínima comprovada de 10 (dez) anos de prática da atividade em cada modalidade abarcada pela associação;
- 3) Dispor de estrutura mínima de funcionamento que inclua (i) sede, (ii) Estatuto especificando a abrangência geográfica, as modalidades aerodesportivas e os critérios técnicos de associação impostos aos membros, (iii) *website* próprio onde conste link as páginas da ANAC e DECEA;
- 4) Apresentação de requerimento de candidatura.





A CBVL cumpre todos esses requisitos, tendo sido fundada há mais de 40 anos, com um quadro associativo que passa dos 4 (quatro) mil sócios em dia, diretoria técnica formada por pilotos com mais de 15 (quinze) anos de experiência, sede própria, *website*, Norma Regulamentar, Código de Ética, Regimento Interno e Estatuto com abrangência nacional, numa estrutura confederativa formada por mais de 300 clubes/associações e 12 federações estaduais legalmente constituídas e atuantes.

Assim, a CBVL considera-se apta a ser reconhecida como uma Associação Aerodesportiva pela ANAC e irá solicitar à Agência o seu credenciamento como tal, para que possa continuar a prestar seus serviços em prol do aerodesporto nacional, em consonância com o que define a RBAC-103 e as normas de credenciamento da RBAC-183.

Segundo o que reza a ANAC, *“o credenciamento das entidades para a execução do Cadastro tem como objetivos viabilizar a execução da atividade de forma mais eficiente e descentralizada, fomentando a prática consciente do desporto ao viabilizar um contato, ainda que pontual, do praticante com a associação credenciada.”*

Dentre as atividades aerodesportivas, o credenciamento das entidades ligadas ao voo livre ocorrerá com maior simplicidade em comparação com as demais, uma vez que a responsabilidade da entidade se limita à correta identificação dos desportistas e a avaliação do conhecimento mínimo desses desportistas para o cumprimento das regras operacionais, sem a necessidade de qualquer avaliação de perícia técnica ou habilidade de pilotagem.

Importante frisar que uma associação credenciada não pode se negar a prestar os serviços para os quais foi credenciada a qualquer cidadão, mesmo que não associado, desde que o interessado cumpra os requisitos regulamentares e os procedimentais estabelecidos pela ANAC.

A associação credenciada poderá, contudo, cobrar pelo cadastro, inclusive cobrar valores diferenciados entre associados e não associados, desde que não configure abuso de poder econômico ou barreira de acesso ao desporto.





Lembrando que esse credenciamento é uma prerrogativa da ANAC e não um direito das Associações.

5. ONDE O VOO LIVRE PODERÁ SER PRATICADO

A Autoridade Aeronáutica para assuntos relativos ao uso e segurança do Espaço Aéreo no Brasil é o DECEA – Departamento de Controle do Espaço Aéreo.

No voo livre, como as aeronaves que operam sob o RBAC-nº 103 não são certificadas e os pilotos não são habilitados pela ANAC, segundo essa nova regulamentação a prática de voo livre CONTINUA autorizada somente em espaços de voo designados pelo DECEA, reforçando o que já de anteriormente tínhamos no Código Brasileiro de Aeronáutica em vigor (Lei nº 7.565, de 19/12/1986), que prevê, no parágrafo 1º do artigo 15:

“A prática de esportes aéreos tais como balonismo, volovelismo, asas voadoras e similares, far-se-ão em áreas delimitadas pela autoridade aeronáutica”.

Adicionalmente, devem ser cumpridas as demais regras operacionais estabelecidas no RBAC-103, onde reforçou trazendo para uma só instrução normativa a proibição ao sobrevoo de áreas densamente povoadas, áreas proibidas ou restritas, bem como a proibição de decolagem e pouso *“em localidade não autorizada pelo proprietário ou detentor dos direitos sobre a área em questão”*, vedações já anteriormente presentes na ICA-100-3 e a ICA-100-12.

Para a CBVL, federações, associações e clubes filiados, esse reforço à proibição de decolagem em área não autorizada pelo proprietário ou detentor dos direitos pela área são extremamente úteis, pois resguardam o direito à propriedade, servindo para dirimir os conflitos quando da gestão de sítios de voo onde anteriormente não tínhamos força de impedir um pretense praticante, sem nenhum tipo de habilitação ou equipamento adequado, usar aquele espaço, uma vez ser a mesma intrinsecamente uma atividade de risco, podendo ser o proprietário arrolado passivamente caso um sinistro.





Essa determinação agora está expressa em documento específico, reforçada pela ação das forças de segurança pública (SSP) e seu respectivo dever em agir.

Reafirmamos que não há nada de novo quanto às proibições de onde se pode voar. Infelizmente nossas reivindicações ainda não foram atendidas e não houve alteração relevante quanto ao conteúdo das normas operacionais aplicáveis à prática de voo livre, pois a ICA-100-3 e a ICA-100-12 e o Código Brasileiro de Aeronáutica já impunham às restrições operacionais. Contudo, as determinações foram coerentemente migradas para o RBAC-103, que se transformou o regulamento operacional pertinente, corrigindo um desvio normativo que persistia há alguns anos.

6. FISCALIZAÇÃO E ATUAÇÃO DAS POLÍCIAS

O que se destaca na RBAC nº 103 é a correlação entre os dispositivos previstos na Lei de Contravenções e Código Penal, trazidos a um só documento, a RBAC-103, garantindo que o praticante obedeça às restrições operacionais impostas, permitindo que as forças locais de segurança pública atuem prontamente na repressão aos desvios à norma.

Artigos 132 e 261 do Decreto Lei nº 2.848 de 07 de Dezembro de 1940: “Expôr a vida ou a saúde de outrem a perigo direto e iminente”; “Expôr a perigo embarcação ou aeronave, própria ou alheia, ou praticar qualquer ato tendente a impedir ou dificultar navegação marítima, fluvial ou aérea” ou do artigo. 35 do Decreto-Lei nº 3.688, de 3 de outubro de 1941, a saber: “Entregar-se na prática da aviação, a acrobacias ou a voos baixos, fora da zona em que a lei o permite, ou fazer descer a aeronave fora dos lugares destinados a esse fim”.





Vale enaltecer que a ação das forças de segurança pública (SSP) independe de qualquer coordenação ou manifestação da ANAC, associações credenciadas ou não, sociedade local, etc, não havendo necessidade de qualquer tipo de contato ou comunicação para a tomada de medidas cabíveis no âmbito legal em caso de identificação de infração, podendo atuar independentemente, mas que contarão com apoio de treinamentos e suporte da ANAC.

A ANAC recomenda que a ação seja centrada na repressão contínua às ações que flagrantemente colocam em risco a população não praticante de aerodesporto e/ou o sistema de aviação civil.

Contudo, segundo próprio manual da ANAC direcionado às forças policiais, Guia de Infrações no Aerodesporto, ***“para a atuação prática cotidiana de apoio das SSP, cabe mencionar que não se admite a operação nas proximidades de aeroportos públicos, zonas de segurança (como usinas de energia, refinarias, áreas de treinamento militar, presídios, etc) e áreas consideradas densamente povoadas”***.

Nesse entendimento da ANAC, visando minimizar os riscos de acidente e num conjunto de ações desempenhadas junto ao DECEA para que no futuro possamos voar no espaço G, a CBVL desenvolveu um pacote de informações aos pilotos, clubes e federações, constituído por um conjunto de Cartas de Risco e arquivos digitais de espaço aéreo especificamente desenhadas para a prática do Voo Livre, que facilita o entendimento de áreas de risco e espaço aéreo brasileiro associado a referências locais, reforçando que o uso destes documentos são apenas uma referência, onde todos os pilotos devem estar cientes das informações aeronáuticas atualizadas no portal AISWEB (<http://www.aisweb.mil.br/>).

É importante observar que segundo a estatística de denúncias, alertas e reclamações da própria ANAC, o ponto fundamental de tais proibições é unicamente o mau uso do espaço aéreo, ou seja, a invasão de áreas de aproximação de aeroportos e aerovias, não havendo um único registro de reclamação sobre o sobrevoo em si de áreas povoadas nos registros da ANAC.





A atuação da ANAC junto às SSP se dará com a realização de ações conjuntas, conforme necessário, e com o processamento no âmbito administrativo de quaisquer ocorrências encaminhadas por esses órgãos de polícia, sendo necessário: (1) identificação do aerodesportista; (2) descrição da conduta praticada atestada pelo agente responsável de maneira mais detalhada possível; (3) material visual (foto, vídeo, arquivo digital) que auxilie a comprovação da infração.

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 Fiscal da ANAC.

Ressaltamos que a CBVL vem orientando enfaticamente seus confederados a respeitarem as normas do espaço aéreo e tomando uma série de ações administrativas, em especial com a criação de seu novo Regimento Interno que instituiu o Procedimento Ético Disciplinar (PAED), o Superior Tribunal de Justiça Desportiva (STJD) como órgão competente para julgar PAED, e conferiu poderes de órgão acusador a Comissão de Investigação e Prevenção de Acidentes (CIPA), bem como instituiu as punições administrativas possíveis para as infrações de invasão de espaço aéreo.

7. CONCESSÃO DE ESPAÇO AÉREO CONDICIONADO (EAC)

A concessão de áreas especiais de voo temporárias ou permanentes poderá ser feita pela autoridade aeronáutica, DECEA ou ANAC, desde que formalmente solicitada por clubes, agremiações ou associações de praticantes legalmente constituídas, o que mais uma vez fortalece o papel das entidades na regulamentação dos espaços de voo.

Segundo o requisito 103.5 da RBAC-103 *“Qualquer operação de veículo ultraleve em desacordo com as regras do RBAC-103 demanda autorização especial de voo emitida pela ANAC”*, solicitadas na forma estabelecida no item 5.3 da IS103-001.

A CBVL já vem, ao lado das federações e clubes, prestando assessoria quanto a solicitação de EAC, dirimindo conflitos quanto a concessão dos mesmos e/ou ampliação de seus limites horizontais e verticais, e, diante dessa nova normativa, este será certamente um dos objetivos principais da entidade.





Segundo o DECEA, “o voo em áreas não apropriadas ou não delimitadas para essa prática pode ocasionar risco a outras aeronaves que navegam pela região, por seu desconhecimento sobre a ocorrência do aerodesporto naquela área, mas principalmente a quem o estiver praticando, pois está voando em área onde outros desconhecem sua posição.”

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) do RBAC-103 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.

“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”, pontua a ANAC.

7.1. Prazos para solicitação

No caso de espaços de voo temporários para eventos ou competições, a solicitação de NOTAM deve ser feita com antecedência mínima de 21 (vinte e um) dias em relação à data em que pretende iniciar a utilização do Espaço Aéreo. Esta solicitação feita via documento formal, assinada pela entidade requisitante (CNPJ) à Organização Regional do DECEA que tem jurisdição sobre a região do respectivo espaço aéreo pretendido. Este NOTAM poderá ter validade máxima de 89 (oitenta e nove) dias e podendo ser renovado por meio de nova solicitação.





Se houver dúvida quanto à meteorologia para o final de semana pretendido, por exemplo, pode-se solicitar a criação de EAC para mais de um final de semana, informando à autoridade caso se tenha realizado no primeiro, para liberação da área e uso racional do Espaço Aéreo.

8. ATIVIDADE REMUNERADA DE VOO LIVRE

Segundo a ANAC, é lícita a instrução remunerada de novos praticantes, entendida pela Agência como fundamental à continuidade da atividade desportiva. Porém, a atividade de instrução não é objeto de regulamentação técnica pela ANAC, ocorrendo por conta e risco dos envolvidos.

Para a atividade de instrução remunerada o operador de aerodesporto deve ter seguro válido conforme especificado no requisito 103.7(c) do RBAC-103:

“Os operadores de veículos ultraleves que se dediquem à formação ou adestramento 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).”

É importante destacar que a ANAC não garante a segurança de pessoas envolvidas em esportes radicais. Assim, a Agência recomenda que os interessados na prática do voo livre busquem associações reconhecidas no mercado para seleção de instrutores qualificados, e que, estes instrutores, formalizem a aceitação consciente do risco por qualquer novo praticante do esporte, em cumprimento ao disposto no parágrafo 103.11(e) do RBAC-103:

“Uma pessoa somente pode embarcar em veículo ultraleve com outra pessoa se a mesma estiver ciente de que se trata de atividade desportiva de alto risco, que ocorre por conta e





risco dos envolvidos, onde operador e aeronaves não dispõem de qualquer qualificação técnica emitida pela autoridade aeronáutica, não havendo, portanto, qualquer garantia de segurança”.

A CBVL vem trabalhando intensamente para que a profissão de Instrutor de Voo Livre e o Voo Turístico de Aventura possa ser reconhecido como uma atividade profissional junto ao Ministério do Trabalho, oficializando definitivamente a profissão de INSTRUTOR DE VOO LIVRE. O projeto de lei foi apresentado em 2016 e encontra-se nos trâmites legais de aprovação.

9. DESAFIOS PARA O FUTURO

Segundo a própria ANAC, “é importante reconhecer que não foi possível propor solução completa a todos os problemas do setor ou atender a todos os pleitos da comunidade regulada e dos demais organismos envolvidos. Contudo, aquilo que não se pode solucionar ou atender decorre de limitações que vão além das possibilidades da equipe de projeto ou da própria competência da Agência.”

Como exemplo, a ANAC aponta a questão dos espaços de voo (espaço aéreo): *“Diversas são as discussões sobre os métodos e critérios para definição de espaços de voo para a prática aerodesportiva. E é fato que a definição dos locais de operação autorizados é ponto crucial para viabilizar as atividades. Entretanto, é preciso ter em mente que, independentemente do entendimento da ANAC, compete ao DECEA decisões dessa natureza”.*

Nesse tocante vale ressaltar a atuação da CBVL quanto ao mapeamento das áreas de risco, a assessoria e conscientização a necessidade de se homologar os espaços de voo e os constantes contatos com as autoridades no sentido de ampliar nossas áreas de voos bem como dirimir possíveis conflitos. Destacar também a ação informativa/punitiva dentro de toda a comunidade, no sentido de minorar os riscos.





10. CONCLUSÃO

O resumo aqui apresentado oferece um panorama breve, objetivo e não aprofundado do novo modelo regulatório do aerodesporto brasileiro e também das ações já praticadas pela CBVL, servindo de introdução a temática.

Diante das inovações trazidas pela Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) através do novo conjunto regulatório das atividades aerodesportivas no Brasil, e em razão dos inúmeros questionamentos recebidos pela CBVL, oriundos de todas as regiões do Brasil, entendemos como necessária a elaboração de um estudo mais amplo sobre as alterações promovidas, seu impacto ao voo livre e a estrutura confederativa, bem como a disposição de um quadro simplificado para rápida interpretação (antes e depois) da regulação, a fim de simplificar a compreensão do tema e afastar interpretações equivocadas.

Já estamos providenciando estes itens e em breve será divulgado para nossos associados.

Fontes:

- ANAC. Relatório Projeto Prioritário, mai. 2018. Disponível em: https://sistemas.anac.gov.br/sei/modulos/pesquisa/md_pesq_documento_consulta_externa.php?9LibXMqGnN7gSpLFOOgUQFziRouBJ5VnVL5b7-UrE5TxmdByThHVh6z87uTEIn_m-cW9a3MwL9OLI53MdSQQi32g62_UvA6Cgn407962bVjUuTGEgo1cVS6LUMp4MZ-X . Acessado em 14 de jun. 2018.
- ANAC. Material de apoio à audiência pública, Proposta de revisão do modelo de regulação das atividades aerodesportivas no Brasil, **Regulação de Aerodesportos**, nov. 2017. Disponível em: <http://www.anac.gov.br/participacao-social/audiencias-e-consultas-publicas/audiencias/2017/aud25/ap-25-2017-anexo-justificativa.pdf> .Acessado em 12 de jun. 2018.





- FAB. Trafego aéreo: DECEA debate compartilhamento do espaço aéreo com entidades de aerodesporto, 22 de fev. 2017. Disponível em <http://www.fab.mil.br/noticias/mostra/29269/TR%C3%81FEGO%20A%C3%89REO%20-%20DECEA%20debate%20compartilhamento%20do%20espa%C3%A7o%20a%C3%A9reo%20com%20entidades%20de%20aerodesporto>. Acesso em: 12 de jun. 2018.
- SRPV-SP, Serviço de Proteção ao Voo de São Paulo. Cartilha: Utilização do Espaço Aéreo para voo de Aerodesporto, 2017. Disponível em: <http://www.srpvsp.gov.br/images/do/tutorial-solicitacao-eac.pdf>. Acesso em 12 de jun. 2018.
- RBAC nº 103, Regulamento Brasileiro da Aviação Civil. Operação Aerodesportiva em Aeronaves sem Certificado de Aeronavegabilidade, 07 de jun. 2018. Disponível em: http://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/rbha-e-rbac/rbac/rbac-103-emd-00/@@display-file/arquivo_norma/RBAC103_Emd00.pdf. Acesso em 12 de jun. 2018.
- ANAC. Aerodesportos ganham nova regulamentação, 08 de jun. 2018. Disponível em: <http://www.anac.gov.br/noticias/aerodesportos-ganham-nova-regulamentacao>. Acesso em 12 de jun. 2018.
- ANAC. Aerodesporto, Aviso: O RBAC 103/2018 entrará em vigor somente no dia 01/01/2019, 2018. Disponível em: <http://www.anac.gov.br/assuntos/paginas-tematicas/aerodesporto/>. Acesso em 12 de jun. 2018.
- ANAC. Cartilha: Guia Prático da Associação Desportiva, 2018. Disponível em: <http://www.anac.gov.br/assuntos/paginas-tematicas/aerodesporto/arquivos/guia-pratico-da-associacao.pdf>. Acesso em 12 de jun. 2018.
- ANAC. Cartilha: Guia Prático Sobre Infrações no Aerodesporto, 2018. Disponível em: <http://www.anac.gov.br/assuntos/paginas-tematicas/aerodesporto/arquivos/guia-infracoes-no-aerodesporto.pdf>. Acesso em 12 de jun. 2018.





- ANAC. Cartilha: Guia Prático do Aerodesportista, 2018. Disponível em: <http://www.anac.gov.br/assuntos/paginas-tematicas/aerodesporto/arquivos/guia-pratico-do-aerodesportista.pdf>. Acesso em 12 de jun. 2018.
- ANAC. Minuta, RBAC nº 103, Operação Desportiva de Veículos Ultraleves, [2017]. Disponível em: <http://www.anac.gov.br/participacao-social/audiencias-e-consultas-publicas/audiencias/2017/aud25/ap-25-2017-rbac-103.pdf>. Acesso em 12 de jun. 2018.
- ANAC. RBAC nº183, Regulamento Brasileiro de Aviação Civil, Credenciamento de Pessoas, Emenda nº 01, 7 de jun. 2018. Disponível em: http://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/rbha-e-rbac/rbac/rbac-183-emd-01/@@display-file/arquivo_norma/RBAC183_EMD01.pdf. Acesso em 12 de jun. 2018.
- CÓDIGO BRASILEIRO DE AERONÁUTICA, Lei nº 7.565, 13 de dez. 1986. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/L7565.htm. Acessado em 12 de jun. 2018.
- CÓDIGO PENAL, Lei nº 2.848, 7 de dez. 1940. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/Del2848.htm. Acessado em 12 de jun. 2018.
- LEI DAS CONTRAVENÇÕES PENAIAS, Lei nº 3.688, 3 de out. 1941. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/Del3688.htm. Acessado em 12 de jun. 2018.
- DECEA. ICA 100-3, Operação de Veículos Ultraleves, 26 de dez. 2002. Disponível em: <https://publicacoes.decea.gov.br/?i=publicacao&id=2552> . Acessado em 12 de jun. 2018.
- DECEA. ICA 100-12, Regras do Ar, 10 de nov. 2016. Disponível em: <https://publicacoes.decea.gov.br/?i=publicacao&id=4429> . Acessado em 12 de jun. 2018.
- CBVL. Informativo CBVL 1º Trimestre, 2018. Disponível em: http://www.abvl.net/downloads/INFORMATIVO_CBVL_1o_TRIMESTRE_2018.pdf . Acessada em 13 de jun. 2018.





- CBVL. Norma Regulamentar, V. 05/2016. Disponível em: http://www.abvl.net/downloads/Norma_Regulamentar_CBVL_-_V_0516.pdf . Acessado em 13 de jun. 2018.
- CBVL. Código de Conduto Ética da CBVL, [2016]. Disponível em: http://www.abvl.net/wp-content/uploads/2015/06/Codigo_de_Etica.pdf . Acessado em 13 de jun. 2018.
- CBVL. Regimento Interno, 2018. Disponível em: http://www.abvl.net/downloads/REGIMENTO_INTERNO_CBVL.pdf . Acessado em 13 de jun. 2018.
- CBVL. Espaço Aéreo – Cartas de Risco, 2017. Disponível em: <http://www.abvl.net/espaco-aereo/> . Acessado em 13 de jun. 2018.

