

**AERONAVES REMOTAMENTE PILOTADAS PARA USO RECREATIVO**  
**AEROMODELOS**

Período de Vigência: de 10 JUL 2017 a PERM

**1 DISPOSIÇÕES PRELIMINARES****1.1 FINALIDADE**

Esta Circular de Informações Aeronáuticas (AIC) tem por finalidade regulamentar os procedimentos e responsabilidades necessários para o acesso ao Espaço Aéreo Brasileiro por aeronaves remotamente pilotadas com uso exclusivamente voltado à recreação, os chamados Aeromodelos.

**1.2 COMPETÊNCIA**

É de competência do Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA), Órgão Central do Sistema de Controle do Espaço Aéreo Brasileiro (SISCEAB), legislar acerca dos procedimentos para o acesso ao espaço aéreo, cabendo aos demais Órgãos Reguladores o trato do assunto dentro de sua área de atuação.

**1.3 ÂMBITO**

O conteúdo desta Circular é de observância obrigatória e se aplica aos operadores que pretendam voar em Espaço Aéreo Brasileiro, utilizando aeronaves sem tripulação com objetivos exclusivamente recreativos e serve como parâmetro de referência para as ações a serem tomadas pelas autoridades competentes nos casos de fiscalização.

**2 DISPOSIÇÕES GERAIS**

2.1 A Constituição Federal preconiza no Art. 21, XII, letra “c”, que compete à União explorar, diretamente ou mediante autorização, concessão ou permissão, a navegação aérea, aeroespacial e a infraestrutura aeroportuária. Tal dispositivo constitucional é regulamentado pelo Código Brasileiro de Aeronáutica (CBA), Lei nº 7.565/1986, que, apesar de ser anterior à Constituição de 1988, foi por ela recepcionado e permanece em vigor.

2.2 O CBA trata, em diversos artigos, da competência do Ministério da Aeronáutica (hoje Comando da Aeronáutica (COMAER), por força do disposto no Art. 19 da Lei Complementar nº 97/1999), destacando-se: Art. 2º, Art. 12, incisos I, II e III; Art. 15; Art. 20; Art. 25, em especial os incisos II e III; e os Art. 47 e 48.

2.3 Faz-se importante citar dois artigos do CBA que, especificamente, têm relação direta com as regras aqui apresentadas:

2.4 No seu Art. 15, está estabelecido que:

“Por questão de segurança da navegação aérea ou por interesse público, é facultado fixar zonas em que se proíbe ou restringe o tráfego aéreo, estabelecer rotas de entrada ou saída,

suspender total ou parcialmente o tráfego, assim como o uso de determinada aeronave, ou a realização de certos serviços aéreos.

§ 1º A prática de esportes aéreos tais como balonismo, volovelismo, asas voadoras e similares, assim como os voos de treinamento, far-se-ão em áreas delimitadas pela autoridade aeronáutica.”

2.5 A Lei nº 11.182/2005, que criou a Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), retirou algumas competências do COMAER previstas no CBA e as repassou àquela Agência. Todavia, a referida Norma preservou e ressaltou a competência da União-COMAER para o controle do espaço aéreo brasileiro, notadamente em seu Art. 8º, inciso XXI, parágrafos 2º e 6º.

2.6 Por fim, o Decreto nº 6.834/2009 aprova a estrutura regimental do COMAER, tratando da competência do DECEA como Órgão Central do Sistema de Controle do Espaço Aéreo Brasileiro, cuja competência, por meio da Portaria nº 913/GC3, de 21 de setembro de 2009, é planejar, gerenciar e controlar as atividades relacionadas ao controle do espaço aéreo, à proteção ao voo, ao serviço de busca e salvamento e às telecomunicações do Comando da Aeronáutica, bem como prover os meios necessários para o gerenciamento e controle do espaço aéreo e o serviço de navegação aérea, de modo seguro e eficiente, conforme estabelecido nas normas nacionais e nos acordos e tratados internacionais de que o Brasil seja parte.

2.7 Seguindo a definição prevista nas Instruções do Comando da Aeronáutica (ICA), uma aeronave é “**qualquer aparelho** que possa sustentar-se na atmosfera a partir de reações do ar que não sejam as reações do ar contra a superfície da terra”. Dessa forma, um aeromodelo deve ser entendido como sendo uma aeronave, para a qual aplicam-se regras específicas de uso e acesso ao Espaço Aéreo Brasileiro.

2.8 Contando com variados tipos (asas fixas, asas rotativas, dirigíveis, ornitópteros etc.), tamanhos e performances, o que diferencia um aeromodelo das outras aeronaves não tripuladas é o seu propósito de uso, sendo este aplicado única e exclusivamente para fins recreativos. Objetivando permitir um acesso seguro ao espaço aéreo brasileiro, de forma controlada, existem regras que devem ser seguidas.

2.9 As atividades voltadas ao Aeromodelismo apresentam características específicas. Dessa forma, os praticantes de tal modalidade de recreação devem entender que as regras existentes visam ao acesso seguro do espaço aéreo, mitigando os riscos às outras aeronaves, às pessoas, animais e propriedades no solo.

2.10 Da mesma forma que para outras aeronaves, **não serão regulamentadas as operações de aeromodelos autônomos**, ou seja, aqueles que, após a sua decolagem, cumprem um perfil de voo programado anteriormente, não permitindo a intervenção do piloto remoto na condução do voo.

2.11 Esta Circular substitui a Portaria nº 207/STE, emitida pelo Departamento de Aviação Civil (DAC), em 07 de abril de 1999.

2.12 Face a todo o exposto e após a revogação da Portaria 207, o aeromodelo é considerado um legítimo usuário do espaço aéreo, devendo utilizar a estrutura do SISCEAB de maneira segura e coordenada, **sendo esta AIC o regulamento que guiará os usuários que pretendam realizar o acesso ao Espaço Aéreo Brasileiro para voos com suas aeronaves remotamente pilotadas com o propósito único da recreação.**

## **2.1 DEFINIÇÕES E ABREVIATURAS**

### **2.1.1 DEFINIÇÕES**

Deve ser ressaltado que as terminologias relacionadas à operação de aeronaves não tripuladas, bem como o pessoal e os equipamentos envolvidos, encontram-se em constante evolução e cada mudança deverá ser objeto de discussão em âmbito nacional e internacional.

#### **2.1.1.1 Aeromodelo**

Aeronave não tripulada, utilizada para fins exclusivamente recreativos.

#### **2.1.1.2 Aeronave**

Qualquer aparelho que possa sustentar-se na atmosfera a partir de reações do ar que não sejam as reações do ar contra a superfície da terra.

#### **2.1.1.3 Aeronave Remotamente Pilotada (RPA)**

Subcategoria de aeronaves não tripuladas, pilotada a partir de uma Estação Remota de Pilotagem e utilizada para qualquer outro fim que não seja o recreativo.

#### **2.1.1.4 Alcance Visual**

Distância máxima em que um objeto pode ser visto sem o auxílio de lentes (excetuando-se as lentes corretivas).

#### **2.1.1.5 Área Adequada**

Para fins de conceituação nesta Circular, considera-se como Área Adequada, a Área que corresponde perfeitamente aos objetivos voltados à prática do aeromodelismo, devendo observar os parâmetros descritos em termos de distância de aeródromos e rotas conhecidas de aeronaves tripuladas.

#### **2.1.1.6 Área Perigosa**

Espaço aéreo de dimensões definidas, dentro do qual possam existir, em momentos específicos, atividades perigosas para o voo de aeronaves.

#### **2.1.1.7 Área Proibida**

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

#### **2.1.1.8 Área Restrita**

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

#### **2.1.1.9 Carga Útil (PAYLOAD)**

Todos os elementos da aeronave não necessários para o voo e pilotagem, mas que são carregados com o propósito de cumprir objetivos específicos.

#### **2.1.1.10 Condições Meteorológicas De Voo Visual (VMC)**

Condições meteorológicas, expressas em termos de visibilidade, distância de nuvens e teto, iguais ou superiores aos mínimos especificados.

NOTA: Os mínimos especificados estão dispostos na ICA 100-12 - REGRAS DO AR.

#### **2.1.1.11 Enlace de Pilotagem**

Enlace entre o Aeromodelo e a Estação Remota de Pilotagem para a condução do voo. Este enlace, além de possibilitar a pilotagem da aeronave, poderá incluir a telemetria necessária para prover a situação do voo ao piloto remoto.

NOTA: O enlace de pilotagem difere dos enlaces relacionados à carga útil (como sensores).

#### **2.1.1.12 Espaço Aéreo Condicionado**

Espaço aéreo de dimensões definidas, normalmente de caráter temporário, em que se aplicam regras específicas. Pode ser classificado como ÁREA PERIGOSA, PROIBIDA OU RESTRITA.

#### **2.1.1.13 Espaço Aéreo Controlado**

Espaço aéreo de dimensões definidas, dentro do qual se presta o Serviço de Controle de Tráfego Aéreo, de conformidade com a classificação do espaço aéreo.

NOTA: Espaço aéreo controlado é um termo genérico que engloba as Classes A, B, C, D e E dos espaços aéreos ATS.

#### **2.1.1.14 Espaço Aéreo Segregado**

Área Restrita, normalmente publicada em NOTAM, onde o uso do espaço aéreo é exclusivo a um usuário específico, não compartilhado com outras aeronaves, excetuando-se as aeronaves de acompanhamento, caso estejam autorizadas.

#### **2.1.1.15 Espaços Aéreos ATS**

Espaços aéreos de dimensões definidas, designados alfabeticamente, dentro dos quais podem operar tipos específicos de voos e para os quais são estabelecidos os Serviços de Tráfego Aéreo e as regras de operação.

NOTA: Os espaços aéreos ATS são classificados de A até G.

#### **2.1.1.16 Estação de Pilotagem Remota (RPS)**

Componente que contém os equipamentos necessários à pilotagem do aeromodelo.

#### **2.1.1.17 Falha de Enlace de Pilotagem**

Falha de enlace entre o Aeromodelo e a Estação de Pilotagem Remota (RPS) que impossibilite, mesmo que momentaneamente, a sua pilotagem.

NOTA: A Falha de Enlace de Pilotagem é também conhecida como Falha de “*Link de C2*”.

#### **2.1.1.18 Local Adequado**

Para fins de conceituação nesta Circular, considera-se como Local Adequado, o Local que corresponde aos objetivos voltados à prática do aeromodelismo, devendo observar os parâmetros descritos em termos de distância de aeródromos e rotas conhecidas de aeronaves tripuladas.

#### **2.1.1.19 Notice To Airmen (NOTAM)**

Aviso que contém informação relativa ao estabelecimento, condição ou modificação de qualquer instalação aeronáutica, serviço, procedimento ou perigo, cujo pronto conhecimento seja indispensável para o pessoal encarregado das operações de voo.

NOTA: Um NOTAM tem por finalidade divulgar antecipadamente a informação aeronáutica de interesse direto e imediato para a segurança e regularidade da navegação aérea. A divulgação antecipada só não ocorrerá nos casos em que surgirem deficiências nos serviços e instalações que, obviamente, não puderem ser previstas.

#### **2.1.1.20 Operação Além Da Linha De Visada Visual (BVLOS)**

Operação em que o Piloto Remoto não consiga manter o Aeromodelo dentro do seu alcance visual.

#### **2.1.1.21 Operação em Linha de Visada Visual (VLOS)**

Operação em VMC, na qual o piloto mantém o contato visual direto (sem auxílio de lentes, exceto as corretivas, ou outros equipamentos) com a aeronave, de modo a conduzir o voo com as responsabilidades de manter as separações com outras aeronaves, bem como de evitar colisões com aeronaves e obstáculos.

#### **2.1.1.22 Operação Em Linha De Visada Rádio (RLOS)**

Refere-se à situação em que o enlace de pilotagem é caracterizado pela ligação direta (ponto a ponto) entre a Estação de Pilotagem Remota e a aeronave.

#### **2.1.1.23 Órgão De Controle De Tráfego Aéreo (ATC)**

Expressão genérica que se aplica, segundo o caso, a um Centro de Controle de Área (ACC), a um Órgão de Controle de Operações Aéreas Militares (OCOAM), a um Controle de Aproximação (APP) ou a uma Torre de Controle de Aeródromo (TWR).

#### **2.1.1.24 Órgão Regional**

São órgãos que desenvolvem atividades na Circulação Aérea Geral (CAG) e na Circulação Operacional Militar (COM), responsáveis por coordenar ações de gerenciamento e controle do espaço aéreo e de navegação aérea nas suas áreas de jurisdição.

NOTA: São Órgãos Regionais subordinados ao DECEA, os CINDACTA I, II, III e IV e o SRPV-SP.

#### **2.1.1.25 Piloto Remoto**

É o piloto que conduz o voo com as responsabilidades essenciais pela operação do aeromodelo. Nos casos de ser o responsável por menor de idade na condução do voo, recai sobre ele as mesmas responsabilidades, mesmo que não esteja na condução do voo propriamente dita.

**2.1.1.26 Sistema de Controle do Espaço Aéreo Brasileiro (SISCEAB)**

Sistema que tem por finalidade prover os meios necessários para o gerenciamento e o controle do espaço aéreo e o serviço de navegação aérea, de modo seguro e eficiente, conforme estabelecido nas normas nacionais e nos acordos e tratados internacionais de que o Brasil seja parte. As atividades desenvolvidas no âmbito do SISCEAB são aquelas realizadas em prol do gerenciamento e do controle do espaço aéreo, de forma integrada, civil e militar, com vistas à vigilância, segurança e defesa do espaço aéreo sob a jurisdição do Estado Brasileiro.

NOTA: O DECEA é o Órgão Central do SISCEAB.

**2.1.1.27 Voo VFR**

Voo efetuado de acordo com as regras de voo visual.

**2.1.1.28 Zona Rural**

Região geográfica não-classificada como Zona Urbana. Região em que normalmente existem grandes áreas verdes, que podem ser naturais ou cultivadas. Normalmente onde há baixa concentração de pessoas e construções, sendo marcante a presença de elementos naturais como rios e vegetação.

**2.1.1.29 Zona Urbana**

Espaço ocupado por uma cidade, caracterizado pela edificação contínua e pela existência de infraestrutura urbana, que compreende ao conjunto de serviços públicos que possibilitam a vida da população.

**2.1.2 ABREVIATURAS**

ACC	-	Centro de Controle de Área
AGL	-	Acima do Nível do Solo
AIC	-	Circular de Informações Aeronáuticas
ANAC	-	Agência Nacional de Aviação Civil
ANATEL	-	Agência Nacional de Telecomunicações
APP	-	Centro de Controle de Aproximação
ATC	-	Controle de Tráfego Aéreo
ATM	-	Gerenciamento do Tráfego Aéreo
ATS	-	Serviços de Tráfego Aéreo
BVLOS	-	Operação Além da Linha de Visada Visual
CBA	-	Código Brasileiro de Aeronáutica
CAG	-	Circulação Aérea Geral
CINDACTA	-	Centro Integrado de Defesa Aérea e Controle de Tráfego Aéreo
COMAER	-	Comando da Aeronáutica
DECEA	-	Departamento de Controle do Espaço Aéreo
FPV	-	<i>First Person View</i>
ICA	-	Instrução do Comando da Aeronáutica
IFR	-	Regras de Voo por Instrumentos
IMC	-	Condições Meteorológicas de Voo por Instrumentos
OACI	-	Organização de Aviação Civil Internacional
NOTAM	-	<i>Notice to Airmen</i>
RC	-	Rádio Controlado
RLOS	-	Linha de Visada Rádio
RPA	-	Aeronave Remotamente Pilotada

RPAS	-	Sistema de Aeronave Remotamente Pilotada
RPS	-	Estação de Pilotagem Remota
SDOP	-	Subdepartamento de Operações do DECEA
SISCEAB	-	Sistema de Controle do Espaço Aéreo Brasileiro
SRPV-SP	-	Serviço Regional de Proteção ao Voo de São Paulo
TWR	-	Torre de Controle
VCC	-	Voo Circular Controlado
VFR	-	Regras de Voo Visual
VMC	-	Condições Meteorológicas de Voo Visual
VLOS	-	Operação em Linha de Visada Visual
VTOL	-	Capacidade de decolagem e pouso verticais

### 3 QUESTÕES E PREMISSAS

#### 3.1 PRINCIPAL QUESTÃO

Conforme citado no item 2.1.1.2, é definido como Aeronave **qualquer aparelho** que possa sustentar-se na atmosfera a partir de reações do ar que não sejam as reações do ar contra a superfície da terra. Aquelas que se pretenda operar sem piloto a bordo são chamadas de aeronaves não tripuladas e, dentre as não tripuladas, aquelas que são utilizadas com fins **exclusivamente recreativos** são Aeromodelos.

#### 3.2 PREMISSAS BÁSICAS

3.2.1 A principal premissa básica advém da resposta da questão apresentada no item 3.1, ou seja, um Aeromodelo é **uma aeronave** e, por conseguinte, para voar no espaço aéreo sob responsabilidade do Brasil, **deverá seguir as normas estabelecidas pelas autoridades competentes da aviação nacional.**

3.2.2 O acesso ao espaço aéreo por aeromodelos não poderá gerar impactos negativos de segurança e de capacidade para o SISCEAB.

3.2.3 A segurança operacional é primordial. A operação de um aeromodelo deverá priorizar a segurança, minimizando o risco para outras aeronaves e para as pessoas e propriedades no solo.

3.2.4 As aeronaves totalmente autônomas não serão objeto de regulamentação e seu voo não será autorizado. Entende-se por aeronave totalmente autônoma aquela que, uma vez iniciado o voo, não há a possibilidade de intervenção do piloto. Sendo assim, o uso de aeromodelos estará sujeito ao fiel cumprimento da legislação em vigor, com a devida atribuição de responsabilidades do piloto em comando.

### 4 CADASTRO DO AEROMODELOS E PILOTOS

4.1 De acordo com a Lei 11.182/2005, compete à ANAC, entre outras ações, conceder, permitir ou autorizar a exploração de serviços aéreos; emitir Certificados de Aeronavegabilidade, atestando aeronaves; e certificar licenças e habilitações dos profissionais da aviação.

4.2 Conforme previsto no RBAC-E nº 94, em sua Subparte D – REGISTROS E MARCAS, em seu parágrafo “b”, todo aeromodelo com peso máximo de decolagem (PMD) acima de 250g, que opere somente em VLOS, até 400 ft (aproximadamente 120 m) AGL e que não seja de um projeto autorizado ou de um tipo de certificado, DEVE SER CADASTRADO junto à ANAC, sendo vinculado à uma pessoa física ou jurídica, respectivamente com CPF ou CNPJ no Brasil, que será a responsável legal pela aeronave.

4.3 O que possibilita a emissão do Certificado de Cadastro da aeronave junto à ANAC é o cadastro em seu Sistema, o SISANT. Após a realização do cadastro da aeronave no SISANT, será possível, se necessário, realizar o cadastro no Sistema de acesso ao espaço aéreo por aeronaves remotamente pilotadas, o SARPAS, Sistema que pode ser acessado no seguinte endereço eletrônico: <https://www.decea.gov.br/drone/>.

4.4 Para se cadastrar no SARPAS, é necessário que o Operador declarado tenha idade maior ou igual a 18 (dezoito) anos e possua, entre outros documentos, o Certificado de Cadastro gerado junto à ANAC.

4.5 No SISANT, cada aeromodelo deverá ter um cadastro único; no SARPAS será necessário realizar o cadastro SOMENTE se os voos recreativos que se pretendam realizar, tenham a previsão de serem realizados fora das áreas adequadas para a prática de aeromodelismo.

NOTA: Caso exista a intenção de realizar voos recreativos fora das áreas adequadas a tal fim, os pilotos deverão se cadastrar no SISANT (aeronaves) e no SARPAS (pilotos E aeronaves).

## **5 RESPONSABILIDADES DO OPERADOR DE AEROMODELOS**

O Operador de aeromodelos é a pessoa que se dedica ou se propõe a se dedicar à pilotagem daqueles ou que acompanhe pilotos que não possuam a idade mínima necessária para tal prática. Em ambos os casos, é o responsável pela condução segura de todas as operações.

## **6 TIPOS DE OPERAÇÃO**

6.1 Existem variados Tipos de Operação. Entretanto, para a operação de Aeromodelos, somente serão tratados aqueles que são aplicáveis à Natureza do Voo, ou seja, voos recreativos. Dessa forma, os voos de Aeromodelos deverão ser enquadrados, normalmente, quanto ao tipo, em VLOS e RLOS, os quais já foram definidos nos itens 2.1.1.21 e 2.1.1.22 desta Circular.

6.2 Voos que sejam realizados utilizando FPV (*First Person View*) são considerados, quanto ao tipo, como BVLOS e deverão seguir os parâmetros informados no item 7 desta Circular. Vale ressaltar que, utilizando óculos de FPV o piloto perde quase que completamente a capacidade de “ver e evitar”, ficando a mesma restrita ao campo de “visão” do equipamento. Motivo pelo qual tal operação deve ser realizada com extrema cautela. O conceito de BVLOS pode ser verificado no item 2.1.1.20.

## **7 REGRAS DE ACESSO AO ESPAÇO AÉREO**

### **7.1 DO LOCAL ADEQUADO PARA A PRÁTICA DO VOO DE AEROMODELOS**

7.1.1 O acesso ao espaço aéreo brasileiro por aeromodelos, preferencialmente, deverá ser realizado em local apropriado, compatível e devidamente autorizado para a operação, os quais deverão ser suficientemente afastados de áreas densamente povoadas e de áreas ou instalações urbanas sensíveis ao ruído, como hospitais, templos religiosos, escolas e casas de repouso, devendo cumprir, também, os seguintes parâmetros:

- a) não poderão estar localizados nas zonas de aproximação e de decolagem de aeródromos (45° para cada lado do eixo da pista) até a distância de 9 Km (nove quilômetros);
- b) fora das áreas citadas na alínea acima, deverão estar distantes, no mínimo, 2 Km (dois quilômetros) de aeródromos ou heliportos cadastrados, rotas conhecidas de aeronaves e helicópteros tripulados, circuito de tráfego,

corredores visuais e atividades da aviação agrícola, exceção feita aos casos previstos nesta Circular.

NOTA: As distâncias citadas acima devem ser medidas a partir do perímetro externo do aeródromo ou da rota a serem evitados.

7.1.2 O Direito à PRIVACIDADE, previsto no Art. 5º da Constituição Federal deve ser observado.

7.1.3 Somente será permitida a operação a partir de aeródromos compartilhados com aeronaves tripuladas, se autorizada pelo administrador do respectivo aeródromo e pelo órgão ATS local (se houver), ficando sujeito à paralisação das operações tripuladas no solo e no circuito de tráfego, caso seja considerado necessário.

7.1.4 Devido às características de alguns aeromodelos, os quais possuem a capacidade de decolar e pousar na vertical (VTOL), poderá ser solicitada a criação de áreas de recreação para a utilização de aeromodelos por um período determinado. Nesse sentido, a solicitação deverá ser feita aos Órgãos Regionais (CINDACTA ou SRPV-SP). Caso seja possível a autorização, deverá ser emitido um NOTAM relativo à prática de aeromodelismo no local definido de forma temporária.

NOTA: As áreas definidas em caráter temporário não deverão ser confundidas com as áreas previamente designadas, tão pouco o NOTAM de ativação poderá ultrapassar 5 (cinco) dias de utilização.

## **7.2 DO ACESSO AO ESPAÇO AÉREO PARA A PRÁTICA DO VOO DE AEROMODELOS**

### **7.2.1 REGRAS GERAIS**

7.2.1.1 Conforme já citado, o que distingue as regras a serem aplicadas para Aeromodelos e demais RPA é o propósito de uso. Assim, deve ser entendido de forma clara que não são autorizados voos não recreativos, utilizando as regras específicas para aeromodelismo, constantes nesta Circular.

7.2.1.2 Devem ser observados e respeitados os direitos individuais de terceiros, tais como a privacidade e a imagem das pessoas.

7.2.1.3 O voo do aeromodelo deverá ser, preferencialmente, realizado em área adequada para tal atividade.

7.2.1.4 Todos os operadores de aeromodelos deverão ter suas aeronaves cadastradas junto à ANAC (no SISANT) e, desde que operem dentro de áreas adequadas, não necessitarão ser cadastrados no DECEA (SARPAS).

7.2.1.5 Devem ser evitadas formações meteorológicas e/ou nevoeiro.

7.2.1.6 Não deverão ser transportados artigos considerados perigosos ou substâncias que, quando transportadas por via aérea, possam constituir risco à saúde, à segurança, à propriedade e ao meio ambiente.

7.2.1.7 Não adentrar nos espaços aéreos condicionados.

7.2.1.8 Não sobrevoar áreas de segurança (áreas restritas, áreas de incêndios, presídios, áreas militares, entre outras).

7.2.1.9 Não operar próximo a equipamentos que possam causar interferências na radiofrequência utilizada (radares, linhas de transmissão, auxílios à navegação, antenas de telecomunicação, etc.), que poderão interferir no controle da aeronave.

**7.2.1.10 Independentemente do local de operação, atenção especial deve ser dada para a necessidade de não interferir nas operações dos Órgãos de Segurança Pública (Bombeiros, Guarda Municipal, Polícias, etc.).**

**7.2.1.11 Nos casos em que forem verificadas aproximações de quaisquer aeronaves tripuladas, as operações com aeromodelos deverão ser paralisadas de imediato.**

## **7.2.2 OPERAÇÕES EM ÁREAS ADEQUADAS PARA A PRÁTICA DO AEROMODELISMO**

7.2.2.1 Para os voos realizados dentro das áreas adequadas para aeromodelismo não é necessária autorização emitida pelo DECEA. Também não há a obrigatoriedade por parte do operador de informar o voo ao Órgão Regional responsável.

7.2.2.2 Os voos deverão ser realizados obedecendo-se aos limites previstos no item 7.1 desta Circular, definidos para as áreas, limitados verticalmente a 120 m AGL (acima do nível do solo), em VLOS ou BVLOS.

NOTA: Caso o limite de 120 m de ALTURA necessite ser ultrapassado, como, por exemplo, em competições ou em demonstrações, deverá ser encaminhada solicitação formal ao Órgão Regional do DECEA (cujos dados constam na ICA 100-40) responsável pela área em que se pretende realizar o voo para que seja analisado o impacto na navegação aérea e sejam emitidos a autorização e o NOTAM relativos à atividade.

## **7.2.3 OPERAÇÕES FORA DAS ÁREAS ADEQUADAS PARA A PRÁTICA DO AEROMODELISMO**

A prática do Aeromodelismo não é restrita às áreas consideradas adequadas para este fim. Entretanto, pelo fato de estar fora de um ambiente considerado apropriado e previamente planejado, algumas restrições devem ser observadas e cumpridas, como forma de manter o nível de segurança esperado, assim como não colocar pessoas, animais e/ou propriedades em risco.

### **7.2.3.1 Parâmetros a serem observados**

Conforme citado, a operação de aeromodelos fora das áreas adequadas a este fim, deve observar critérios e restrições específicos, os quais seguem descritos abaixo:

#### **a) Zona Urbana**

- afastamento de, no mínimo, **2 Km** (dois quilômetros) de aeródromos ou heliportos cadastrados, rotas conhecidas de aeronaves e helicópteros tripulados, circuitos de tráfego e corredores visuais.
- operação em VLOS ou BVLOS (utilizando o FPV dentro do “princípio da sombra”);
- limite vertical de **40 m**;
- velocidade limitada a **40 (quarenta) Km/h**; e
- afastamento horizontal de, pelo menos, **30 m** de construções, veículos e animais de terceiros e pessoas não anuentes.

NOTA 1: O “princípio da sombra” pode ser utilizado para a prática de aeromodelismo.

NOTA 2: Não é autorizada a utilização de FPV em Zonas Urbanas, as quais atendem ao conceito descrito no item 2.1.1.29, exceto nas operações utilizando o “princípio da sombra”.

NOTA 3: O limite de 40 Km/h deve ser observado, a fim de manter uma distância segura de pessoas em caso de perda de controle e queda da aeronave.

b) Zona Rural

- afastamento de, no mínimo, **3 Km** (três quilômetros) de aeródromos ou heliportos cadastrados, rotas conhecidas de aeronaves e helicópteros tripulados, circuitos de tráfego, corredores visuais e atividades da aviação agrícola.
- operação em VLOS ou BVLOS;
- limite vertical de **50 m** sobre o obstáculo sobrevoado;
- velocidade limitada a **100 (cem) Km/h**; e
- afastamento horizontal de, pelo menos, **90 m** de construções, veículos, aeronaves e animais de terceiros e pessoas não anuentes.

c) Áreas adequadas

- parâmetros de distâncias de aeródromos ou heliportos cadastrados, rotas conhecidas de aeronaves e helicópteros tripulados, circuitos de tráfego, corredores visuais e atividades da aviação agrícola estão descritos no item 7.1 desta Circular.
- operação em VLOS ou BVLOS; e
- limite vertical de **120 m**.

NOTA: O limite de 120 m de ALTURA deve ser observado na utilização rotineira das áreas. Caso exista a necessidade de ultrapassar tal limitação em eventos específicos, como por exemplo competições, devem ser realizadas gestões junto ao Órgão Regional subordinado ao DECEA, responsável pela área em que se pretenda operar, sendo observada a antecedência mínima de 18 (dezoito) dias para as coordenações necessárias.

### 7.2.3.2 Quadro-Resumo dos Parâmetros

Áreas / Parâmetros	Altura	Limite de Velocidade	Distância de pessoas não anuentes	Autorizado o uso de FPV
Zonas Urbanas Item 2.1.1.28	40 m <sup>(1)</sup>	40 Km/h	30 m	<b>NÃO</b> <sup>(2)</sup>
Zonas Rurais Item 2.1.1.29	50 m	100 Km/h	90 m	<b>SIM</b>
Áreas Adequadas Item 2.1.1.5	120 m	Não Aplicável <sup>(3)</sup>	Não Aplicável <sup>(4)</sup>	<b>SIM</b>

(1) – Nos casos dos voos utilizando o “princípio da sombra”, a limitação de altura poderá ser excedida, mantendo como limite a estrutura do obstáculo.

(2) – O uso de FPV está autorizado nos casos dos voos utilizando o “princípio da sombra”, sendo de observância obrigatória o previsto nas Leis brasileiras, no que se refere à inviolabilidade da intimidade.

(3) – Embora não seja aplicável a limitação de velocidade nas áreas adequadas à prática de aeromodelismo, deve ser dada especial atenção aos limites horizontais das áreas.

(4) – Não foi definida uma distância de pessoas não anuentes nas áreas adequadas à prática

de aeromodelismo, por ser entendido que TODAS as pessoas que se encontram dentro de tais áreas concordam com as operações que estão sendo realizadas.

## **8 DISPOSIÇÕES FINAIS**

8.1 O descumprimento das regras preconizadas na presente Circular vai ao encontro das sanções e penalidades previstas nos diversos artigos que tratam da incolumidade física das pessoas, da privacidade, da exposição de aeronaves a perigo e da prática irregular da aviação, previstos no Código Penal (Decreto Lei nº 2.848) e na Lei de Contravenções Penais (Decreto Lei nº 3.688).

8.2 Esta AIC entra em vigor em 10 de julho de 2017.

8.3 O DECEA oferece um canal de comunicação para o envio de dúvidas, sugestões, comentários, críticas, elogios e notificações de erros por intermédio do Serviço de Atendimento ao Cidadão (SAC DECEA), no endereço eletrônico: <http://servicos.decea.gov.br/sac/index.cfm>.

8.4 Os casos omissos serão analisados pelo Exmo. Sr. Chefe do Subdepartamento de Operações do Departamento de Controle do Espaço Aéreo.