
Aprovado por: **Portaria nº xxx, de xx de xxx de 2020.**

Assunto: Sobrevoos de área densamente povoada por aeronave experimental

Origem: SAR/SPO/SIA

1 OBJETIVO

1.1 Esclarecer as condições em que o sobrevoos de área densamente povoada por aeronave experimental é autorizado pela ANAC.

2 REVOGAÇÃO - N/A

3 FUNDAMENTOS

3.1 O art. 66 da lei nº 7.565 – Código Brasileiro de Aeronáutica, de 19 de dezembro de 1986, estabelece que compete à autoridade aeronáutica promover a segurança de voo, devendo estabelecer os padrões mínimos relativos à inspeção, manutenção em todos os níveis, reparos e operação de aeronaves, motores, hélices e demais componentes aeronáuticos. E em seu parágrafo 2º, que os padrões podem variar em razão de tipo ou destinação do produto aeronáutico.

3.2 A Lei 11.182, de 27 de setembro de 2005, definiu, por meio do seu art. 5º, que a ANAC é autoridade de aviação civil e tem competência para expedir os certificados de aeronavegabilidade conforme estabelece ainda o art. 8º, inciso XXXI da mesma lei. O seu art. 8º, inciso XLVI, estabelece a competência da ANAC em editar e dar publicidade às instruções e regulamentos necessárias para a aplicação da referida lei.

3.3 O Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 91 – RBAC 91, em seu parágrafo 91.319(c), estabelece que somente é permitido operar uma aeronave com CAVE sobre áreas densamente povoadas se tal operação for autorizada pela ANAC.

3.4 A Resolução nº 30, de 21 de maio de 2008, em seu Art. 14, estabelece que a ANAC pode emitir IS para esclarecer, detalhar e orientar a aplicação de requisito existente em RBAC.

3.5 Esta IS detalha a aplicação do parágrafo 91.319(c) do RBAC 91 e esclarece as condições em que o sobrevoos de área densamente povoada por aeronave experimental é autorizado pela ANAC.

4 DEFINIÇÕES

4.1 **Certificado de Autorização de Voo (CAV):** certificado de aeronavegabilidade especial que era emitido para aeronaves experimentais de construção amadora, entre outras. Deixou de ser emitido em 2018, sendo substituído pelo CAVE.

- 4.2 Certificado de Autorização de Voo Experimental (CAVE):** certificado de aeronavegabilidade especial emitido para aeronaves experimentais.
- 4.3 Ente qualificado:** No contexto desta IS, compreende: oficina de manutenção certificada segundo o RBAC 145 e qualificada para tarefas de manutenção em aeronaves similares à aeronave experimental em questão e mecânico de manutenção aeronáutica com habilitação em célula e grupo motopropulsor válidas.
- 4.4 Fase I:** Também conhecida como fase de avaliação operacional, é o período iniciado logo após a conclusão da construção da aeronave de construção amadora e compreende seus primeiros voos de teste para avaliação e conhecimento das suas características, realização de acertos e ajustes necessários e verificação completa do seu funcionamento e de seus equipamentos.
- 4.5 Fase II:** Iniciada após a conclusão bem-sucedida da avaliação operacional da aeronave de construção amadora. É propriamente a vida operacional regular da aeronave.

5 DESENVOLVIMENTO DO ASSUNTO

5.1 Contextualização

- 5.1.1 As aeronaves experimentais formam um grupo bastante heterogêneo, para o qual é um desafio estabelecer uma definição. Ainda que seja uma referência circular, dizemos simplesmente que são as aeronaves que operam sob um Certificado de Autorização de Voo Experimental (CAVE). Concisa e abrangente, esta definição atende a todos os fins práticos.
- 5.1.2 Adicionalmente, temos que as aeronaves experimentais, de forma temporária ou permanente, não demonstraram atender a uma série extensa de requisitos técnicos relativos à aeronavegabilidade e segurança de voo. Por si só, isso não significa que sejam aeronaves intrinsecamente inseguras, mas sim que sua segurança de voo não foi atestada contra padrões internacionalmente aceitos – que evoluem continuamente – e não foi avaliada por uma autoridade certificadora independente.
- 5.1.3 Diante disso, visando a estabelecer o apropriado equilíbrio entre o risco potencial da operação e o nível de segurança desejado, a autoridade aeronáutica impõe às aeronaves experimentais limitações próprias à sua operação.
- 5.1.4 Uma destas limitações, aplicável a todas aeronaves experimentais, é expressa no parágrafo 91.319(c) do RBAC 91 estabelecendo que:
- (c) Somente é permitido operar uma aeronave com CAVE sobre áreas densamente povoadas se tal operação for autorizada pela ANAC e em conformidade com as regras do DECEA.*
- 5.1.5 É preciso, contudo, reconhecer que a grande maioria das aeronaves experimentais existentes hoje não estão envolvidas no desenvolvimento de novas tecnologias, sistemas ou equipamentos. Também não são protótipos que buscam comprovar o cumprimento dos requisitos de certificação para viabilizar sua comercialização e fabricação de forma seriada. Em sua maior parte, o universo da aviação experimental brasileira compreende aeronaves que possuem a natureza experimental de forma permanente e são empregadas em voos privativos, bem como no esporte, lazer, competição ou exibição.

5.1.6 Dada sua natureza de uso, é provável que os operadores dessas aeronaves experimentais por vezes se encontrem em situação de potencial conflito com a limitação de sobrevoo descrita no parágrafo 91.319(c).

5.1.7 Esta IS tem por objetivo esclarecer aos operadores em que condições o sobrevoo de área densamente povoada por aeronave experimental é autorizado pela ANAC.

5.2 Aplicabilidade

5.2.1 Esta IS é aplicável às aeronaves experimentais que operam segundo os seguintes propósitos da seção 21.191 do RBAC 21: (g)-I aeronaves de construção amadora, (h) categoria primária montada a partir de conjuntos, e (i) leve esportivas experimentais.

5.2.2 Desta maneira, sempre que mencionado neste documento “aeronaves experimentais”, referimo-nos ao conjunto restrito de propósitos apresentados no item 5.2.1.

5.2.3 Aeronaves que operam segundo os propósitos (d) e (e) da seção 21.191 (respectivamente, aeronaves para exibição e para competição aérea) também podem pleitear a adoção desta IS, mas para estas, a critério da ANAC, poderão ser estabelecidas condições específicas, conforme particularidades da aeronave e da operação em questão.

5.2.4 Aeronaves experimentais de asa rotativa e balões não são elegíveis à autorização especial, devendo, portanto, operar somente nos aeródromos classificados como LIVRES nesta IS.

5.2.5 O mesmo se aplica a aeronaves de tipo não usual (ou de outra forma, que não sejam de tipo avião, planador, dirigível, trike ou pára-trike). Estas, contudo, podem pleitear a adoção plena desta IS, sendo sua aplicabilidade, e as adaptações necessárias, definidas a critério da ANAC, conforme particularidades da aeronave em questão e de sua operação.

5.2.6 A operação de helicópteros experimentais em helipontos só é autorizada naqueles onde as operações possam ser realizadas sem o sobrevoo de pessoas e edificações.

5.2.7 A aplicabilidade desta IS se limita às aeronaves nacionais e estrangeiras operando sobre o território brasileiro. Em caso de operação em território estrangeiro, os operadores devem adequar-se às determinações do Estado sob jurisdição.

5.3 Condições para o sobrevoo de áreas densamente povoadas por aeronaves experimentais

5.3.1 A ANAC autoriza o sobrevoo de áreas densamente povoadas por aeronaves experimentais somente para realização das operações de pouso e decolagem conforme o conjunto de regras definido nesta IS se, simultaneamente:

- a) A aeronave possui autorização especial conforme a seção 5.5;
- b) A aeronave é mantida adimplente com as condições estabelecidas nesta IS; e
- c) A operação ocorre em aeródromo compatível e de acordo com os procedimentos operacionais estabelecidos nesta IS.

- 5.3.2 Compete a todo piloto de aeronave experimental conhecer o inteiro teor desta IS e assegurar-se de que a aeronave por ele pilotada se encontra autorizada a operar nos aeródromos pretendidos e em condições seguras de operação.
- 5.3.3 A autorização concedida pela ANAC não se confunde com as necessárias autorizações a serem obtidas e procedimentos a serem seguidos conforme as regras do DECEA e do operador do aeródromo em questão.

5.4 Classificação dos aeródromos

- 5.4.1 Com relação à restrição imposta pelo parágrafo 91.319(c) do RBAC 91 e o disposto na alínea 5.3.1(c) desta IS, os aeródromos são divididos em três categorias conforme sua situação:
- 5.4.1.1 Aeródromos localizados em regiões rurais, afastados de regiões urbanas, onde as operações normais de aproximação, circuito de tráfego, pouso, decolagem e afastamento ocorrem normalmente sem a necessidade de sobrevoo de áreas densamente povoadas, e portanto, em conformidade com o regulamento e sem a necessidade de autorização da ANAC. São classificados como aeródromos LIVRES.
- 5.4.1.2 Aeródromos próximos ou inseridos em regiões urbanas, onde para aquelas mesmas operações ocorrerem, pode se fazer necessário, em alguma medida, o sobrevoo de área densamente povoada. Estes são classificados como aeródromos RESTRITOS.
- 5.4.1.3 Aeródromos inseridos em grandes cidades e cercados em todas as direções e por uma longa distância, por áreas de elevada densidade populacional. Estes são classificados como aeródromos PROIBIDOS.
- 5.4.2 Para maiores informações sobre os critérios orientativos para a classificação dos aeródromos em cada uma das categorias, consultar o Apêndice B.
- 5.4.3 Os aeródromos PROIBIDOS são relacionados de forma extensiva em listagem disponível no site da ANAC, a ser atualizada periodicamente. Nestes aeródromos não é autorizada a operação de aeronave experimental.
- 5.4.4 Os aeródromos LIVRES e RESTRITOS não serão listados pela ANAC, mas com as informações do apêndice B e por exclusão dos aeródromos PROIBIDOS, é possível reconhecê-los.

5.5 Autorização Especial para operação em aeródromo RESTRITO

- 5.5.1 A operação em aeródromo RESTRITO que efetivamente exija o sobrevoo de área densamente povoada, carece de autorização da ANAC, conforme definido no parágrafo 91.319(c) do RBAC 91.
- 5.5.2 A ANAC considera que um operador possui autorização especial para operação em aeródromo RESTRITO quando:
- 5.5.2.1 Está em posse de CAVE para a aeronave contendo informação expressa acerca dessa autorização especial, conforme seção 5.6 desta IS; ou
- 5.5.2.2 Está de posse de CAVE ou CAV emitido antes de [DATA DE ENTRADA EM VIGOR DA IS] e de relatório emitido por ente qualificado conforme seção 5.8 desta IS.

- 5.5.3 As aeronaves que obtiverem a autorização especial deverão permanecer por todo o tempo adimplentes aos critérios estabelecidos.
- 5.5.4 Todos os documentos referentes a aeronavegabilidade e relacionados à manutenção da aeronave, especialmente os que suportam a emissão da autorização especial, deverão ser preservados de forma permanente e apresentados sempre que requeridos pela ANAC.
- 5.5.5 Em adição aos documentos de porte obrigatório requeridos pelo parágrafo 91.203 do RBAC 91, também deverão ser portados nas aeronaves autorizadas o Manual de Voo, o Manual de Manutenção e as cadernetas de célula, motor e hélice.
- 5.5.6 Caso a aeronave venha a ficar inadimplente em algum dos critérios, a autorização especial perde imediatamente a validade e a aeronave não poderá operar nos locais onde a autorização especial é requerida.

5.6 Registro de Autorização Especial de forma expressa no CAVE

- 5.6.1 A autorização especial será registrada de forma expressa no CAVE da aeronave emitido após a data estabelecida no parágrafo 5.5.2.2, acompanhada de limitações que o operador terá que respeitar. Também poderá ter prazo de validade determinado e ser renovada periodicamente.
- 5.6.2 Será obtida mediante a demonstração do atendimento a critérios de aeronavegabilidade especiais, que buscam verificar um mínimo de confiabilidade através do acúmulo de horas de voo e da imposição de maiores cuidados com a manutenção e aeronavegabilidade continuada dessas aeronaves.
- 5.6.3 Ainda que tais critérios sejam objetivos, dada a natureza heterogênea das aeronaves experimentais, a ANAC poderá negar a emissão do CAVE ou cancelar autorização especial de aeronave que apresente condição insegura e que torne o nível de risco da operação incompatível com o voo sobre área densamente povoada.
- 5.6.4 Tendo sido atendidos todos os critérios, o ente qualificado preencherá relatório específico (vide seção 5.8) no sistema e-CVA.
- 5.6.5 Estando todos os documentos protocolados e conformes, a ANAC irá emitir um CAVE para a aeronave contendo a autorização especial de sobrevoos e as limitações a serem seguidas.

5.7 Critérios de aeronavegabilidade para concessão da Autorização Especial

- 5.7.1 Ter concluído com sucesso a fase de avaliação operacional (fase I) - A ser verificado mediante exame do relatório de avaliação operacional da aeronave e diário de bordo. Maiores informações sobre este assunto se encontram na IS 21.191-001. Outras informações importantes sobre os testes a serem realizados e seus procedimentos encontram-se descritos na AC 90-89C, emitida pela FAA.
- 5.7.2 Ter acumulado o mínimo de 100 horas de voo - A ser verificado mediante registros no diário de bordo, caderneta de célula, histórico de RIAM e CVA, CIV dos pilotos operadores, registros de aeródromo ou outros meios documentados e aceitáveis de cumprimento. Somente a marcação do horímetro da aeronave ou de equipamento instalado não constitui meio aceitável. Se este meio for utilizado, deverá estar acompanhado de declaração do operador ou mecânico atestando a veracidade da informação registrada.

- 5.7.3 Estar adimplente com todas as diretrizes de aeronavegabilidade aplicáveis - Pertinente a todos os componentes certificados da aeronave, seja motor, hélice, aviônicos ou outro equipamento. A ser comprovado mediante mapa de Diretrizes de Aeronavegabilidade – DA, registro em diário de bordo, registro em caderneta, inspeção na aeronave, etc.
- 5.7.3.1 É altamente recomendável a aplicação de todos os Boletins de Serviço (BS) classificados como mandatórios pelos fabricantes da aeronave, seus componentes, equipamentos e peças que não são certificados. Vale lembrar que as autoridades aeronáuticas não avaliam tais boletins emitidos para itens não certificados. Cabe ao operador estar atento ao seu conteúdo e às recomendações dos fabricantes.
- 5.7.4 Possuir Manual de Voo e Manual de Manutenção aprovados por engenheiro aeronáutico - A ser verificado mediante inspeção do teor desses documentos e da evidência de sua aprovação.
- 5.7.5 Estar adimplente com todas as manutenções estipuladas em seu Manual de Manutenção - A ser verificado mediante inspeção da aeronave e de seu Manual de Manutenção, cadernetas e diário de bordo.
- 5.7.6 Manter as cadernetas de célula, motor e hélice atualizadas - A ser verificado mediante inspeção das cadernetas, da aeronave, do seu Manual de Manutenção e diário de bordo.
- 5.7.7 Possuir ficha de peso e balanceamento atualizada - A ser verificado mediante inspeção da ficha de peso e balanceamento, do Manual de Voo, do Manual de Manutenção e inspeção da aeronave. Atentar que “atualizada” não se refere ao tempo de emissão em si, mas à continuidade de sua adequação à situação atual da aeronave. Deve observar as disposições da seção 91.423 do RBAC 91, sendo pessoas autorizadas a executar este serviço os entes qualificados definidos nesta IS.
- 5.7.8 Proceder a todas as manutenções somente por meio de entes qualificados - A ser verificado mediante inspeção das cadernetas, do diário de bordo, mapas de DA, notas de serviço e verificação da devida qualificação das pessoas envolvidas nesses procedimentos.
- 5.7.8.1 Excetua-se deste critério a manutenção preventiva definida conforme o RBAC 43, para a qual se aplicam as disposições daquele regulamento.
- 5.7.8.2 Excepcionalmente, até a obtenção da primeira autorização especial segundo esta IS, o atendimento a este critério é dispensado. Para estes casos, contudo, é necessário que o CVA tenha sido emitido em data posterior à mais recente intervenção de manutenção realizada por outro que não seja um ente qualificado.
- 5.7.8.3 Sem prejuízo do disposto em 5.7.8.1, caso na inspeção para obtenção da autorização especial sejam identificadas tarefas de manutenção pendentes, estas deverão ser sanadas por um ente qualificado.
- 5.7.9 Possuir CVA válido emitido por ente qualificado - Verificado mediante exame do CVA e averiguação da qualificação do emissor.

5.7.10 Alterações implementadas na aeronave precisam estar aprovadas por engenheiro aeronáutico, devendo as grandes alterações serem comunicadas à ANAC - A ser verificado mediante inspeção do Manual de Voo, Manual de Manutenção, inspeção da aeronave, inspeção das cadernetas, diário de bordo, notas de serviço, evidência de notificação e entrevista com o proprietário ou operador. A ANAC poderá ser consultada quanto à existência de comunicações a respeito e quanto às características da aeronave em seus registros.

5.8 Emissão de relatório pelo ente qualificado

5.8.1 O processo para obtenção e renovação da autorização especial deve ser conduzido por um ente qualificado, definido em 4.3. Esta pessoa será responsável por verificar a atual situação da aeronave e o atendimento a cada um dos critérios de aeronavegabilidade descritos em 5.7, bem como por avaliar o cumprimento com outros requisitos obrigatórios.

5.8.2 Os critérios descritos em 5.7.1 e 5.7.2 (avaliação operacional e mínimo de horas de voo) só precisam ser verificados na obtenção da primeira autorização especial, sendo dispensados nos processos de renovação.

5.8.3 Para cada aeronave que aprove, o ente qualificado deverá produzir relatório próprio registrando ali as suas verificações, observações e anotações sobre a aeronave inspecionada, bem como sobre a documentação verificada em sua vistoria. Tal relatório deverá conter ainda: matrícula da aeronave, data da inspeção, os nomes legíveis, as assinaturas do ente qualificado e do operador da aeronave e a data da assinatura.

5.8.4 Tal relatório poderá ser requerido pela ANAC para fiscalização, especialmente caso seja constatada não conformidade da aeronave com a aprovação emitida. Assim, tal relatório constitui verdadeira salvaguarda para o ente qualificado referente ao trabalho realizado. Convém, por isso mesmo, conter o nível de detalhes julgado apropriado.

5.8.5 A qualquer tempo, o operador da aeronave, ente qualificado e pilotos envolvidos em processo de autorização especial poderão ser demandados a prestar esclarecimentos, apresentar documentos e a aeronave para inspeção.

5.8.6 O relatório será preenchido por meio digital pelo sistema e-CVA. A cada emissão de CVA, o relatório deverá ser preenchido novamente.

5.9 Procedimentos operacionais

5.9.1 O piloto precisa possuir licença, certificado, habilitação compatível com a aeronave operada.

5.9.2 Todas as operações devem ser registradas no diário de bordo da aeronave e na CIV do piloto.

5.9.3 As operações de pouso e decolagem autorizadas por esta IS devem ocorrer sob condições meteorológicas de voo visual (VMC).

5.9.4 Os procedimentos descritos nos parágrafos seguintes aplicam-se a operações nos aeródromos RESTRITOS pelas aeronaves que possuem autorização especial.

5.9.5 A operação sobre área densamente povoada requer que o piloto em comando:

- a) possua habilitação, licença e/ou certificado de piloto válido e compatível com o modelo operado; e
- b) tenha realizado, nos últimos 90 dias, três operações de pouso e decolagem na aeronave para qual foi concedida a autorização.

- 5.9.6 A classificação de um aeródromo como RESTRITO significa que ele está dentro ou próximo de região urbana e que pode ser necessário o sobrevoo de área densamente povoada durante as operações de pouso e decolagem nesse aeródromo. Apesar disso, a classificação neste nível e não no PROIBIDO só é possível porque ao menos em determinada direção, sua(s) pista(s) se encontram a distância aceitável de região rural ou desabitada, conforme detalhado no Apêndice B.
- 5.9.7 Para operação nesses aeródromos é necessário, portanto, que ainda durante o planejamento do voo, o piloto da aeronave identifique o setor (ou setores) por onde seu afastamento após a decolagem ou sua aproximação até o ingresso no circuito de tráfego deverão ocorrer de forma a minimizar o voo sobre a região urbana. Para esta avaliação, pode-se utilizar das cartas de navegação visual (CAP, CNAV) ou mesmo de mapas digitais e imagens de satélite disponibilizados de forma corriqueira e gratuita pela internet.
- 5.9.8 Existindo Carta de Aproximação Visual (VAC) para o aeródromo em questão, e caso suas instruções não sejam compatíveis com o procedimento descrito no parágrafo anterior, as instruções da carta prevalecem. O mesmo se aplica caso sejam recebidas determinações específicas do controle de tráfego aéreo.
- 5.9.9 Prevalecem também as restrições dos espaços aéreos condicionados (proibidos, restritos, etc.) e todas as demais regras referentes à circulação de aeronaves emanadas pelo DECEA.
- 5.9.10 Os procedimentos de aproximação e afastamento descritos no parágrafo 5.9.8 de forma alguma restringem o uso das pistas do aeródromo somente em determinada direção. A operação deve sempre ser realizada na pista mais favorável.
- 5.9.11 O que se espera é que o voo sobre a área urbana se restrinja ao mínimo necessário para viabilizar de forma segura as operações de pouso e decolagem (em outras palavras, não se dê ou se prolongue de forma deliberada) e que o acesso e a saída do aeródromo se dê pela(s) trajetória(s) de menor sobrevoo.
- 5.9.12 Durante uma situação de pouso, é preferível a execução de um afastamento mais longo para a execução de uma aproximação estabilizada do que uma manobra mais próxima à pista, mas que poderia resultar em uma aproximação mais difícil, desestabilizada. A extensão do afastamento varia conforme a performance da aeronave, características da pista, experiência do piloto, etc.

- 5.9.13 Na operação de qualquer aeronave, mas especialmente nas monomotoras, é fundamental que o piloto esteja preparado para enfrentar uma pane de motor, evento este que ainda pode levar à perda de controle em voo. Ambas as situações respondem por metade dos acidentes e são especialmente perigosas nas operações de pouso e decolagem, quando se está voando baixo e lento. É fundamental que todo piloto conheça a velocidade de melhor planeio, a razão de planeio, as velocidades mínimas de segurança e esteja proficiente nos procedimentos de emergência descritos no manual de voo de sua aeronave, para estar preparado para lidar com essas situações. É importante planejar seu voo para buscar sempre se manter, tanto quanto possível, dentro do cone de segurança de alguma região que possa servir a um pouso de emergência, sem oferecer risco às pessoas e bens no solo.
- 5.9.14 Quanto às operações de decolagem nessas regiões urbanas, é importante que sejam planejadas para obtenção da máxima razão de subida (V_y) ou do máximo ângulo de subida (V_x), conforme for mais apropriado para o local da operação. Deve-se dedicar atenção também à configuração da aeronave, do grupo motopropulsor, dos demais sistemas e aos procedimentos de decolagem em si. Especial atenção deve ser dada aos parâmetros de funcionamento do motor, respeitando suas limitações. Buscar manter o alinhamento da pista durante a subida inicial, alterando a configuração da aeronave conforme necessário, ingressando em curva após alcance de altitude segura. O planejamento deve contemplar ainda o estudo das alternativas possíveis ao longo da decolagem naquela localidade, tais como pouso em frente, retorno ao aeródromo ou pouso forçado nas áreas disponíveis. Concluída a fase inicial da decolagem, manobrar a aeronave para a direção previamente identificada onde se encontra o setor de menor sobrevoo em área urbana até o alcance da região rural, de onde então o voo prossegue seu curso normal.

6 APÊNDICES

Apêndice A – Lista de Reduções

Apêndice B - Critérios orientativos para classificação de aeródromo

7 DISPOSIÇÕES FINAIS

- 7.1 Algumas aeronaves experimentais, antes de fazerem jus a uma autorização especial precisarão passar por processo prévio de recadastramento. Aeronaves, proprietários e operadores que também possuam pendências junto à ANAC deverão primeiro solucioná-las antes de pleitearem a autorização especial.
- 7.1.1 Para maiores informações sobre o processo de recadastramento consultar: <https://sistemas.anac.gov.br/certificacao/AvGeral/ProcessoH03/instrucoes.pdf>.
- 7.1.2 Para saber se sua aeronave precisa passar pelo processo de recadastramento ou possui outra pendência prévia a ser resolvida, enviar sua consulta para o email experimental@anac.gov.br.
- 7.2 As aeronaves estrangeiras não estão isentas de obter autorização especial para operar nos aeródromos RESTRITOS. Poderão, contudo, receber tratamento diferenciado pelas suas características, situação de aeronavegabilidade, registros de manutenção, Estado de origem e período de permanência.

- 7.3** O desempenho desta Instrução Suplementar e a observância dos operadores às suas prescrições serão monitorados de forma permanente pela ANAC e poderão ensejar eventuais adequações. Nos desvios observados será aberto processo administrativo para apuração dos fatos e adoção das medidas cabíveis.
- 7.4** Os casos omissos serão dirimidos pela ANAC.

MANUUTA

APÊNDICE A – LISTA DE REDUÇÕES**A.1** **SIGLAS**

- | | | |
|----|-------|--|
| a) | CAV | Certificado de Autorização de Voo |
| b) | CAVE | Certificado de Autorização de Voo Experimental |
| c) | CIV | Caderneta Individual de Voo |
| d) | CVA | Certificado de Verificação de Aeronavegabilidade |
| e) | DA | Diretriz de Aeronavegabilidade |
| f) | DECEA | Departamento de Controle do Espaço Aéreo |
| g) | FAA | Federal Aviation Administration |
| h) | RIAM | Relatório de Inspeção Anual de Manutenção |

APÊNDICE B– CRITÉRIOS ORIENTATIVOS PARA CLASSIFICAÇÃO DE AERÓDROMO

Conforme adiantado na seção 5.4, a classificação dos aeródromos em três níveis distintos, em função da ocupação em seu entorno, é efetuada mediante avaliação de critérios norteadores, explicitados a seguir:

B.1 Aeródromo LIVRE - Sem ocupação significativa no entorno

- B.1.1 Aeródromo situado em área rural, afastado da área urbana.
- B.1.2 De forma especial, são admitidas edificações distribuídas de forma esparsa em seu entorno, com baixa densidade populacional. Admitido ainda pequeno conjunto concentrado de edificações em parte reduzida do entorno, desde que não estejam no prolongamento das pistas, que necessariamente devem ser áreas sem construções, desabitadas.
- B.1.3 Os procedimentos de decolagem, pouso, aproximação e circuito de tráfego podem ser executados facilmente de forma a se evitar o sobrevoos de áreas mais povoadas e edificadas e há abundância de áreas possíveis de serem usadas para pouso de emergência sem oferecer risco a pessoas e bens no solo.

B.2 Aeródromo RESTRITO - apresenta ocupação em seu entorno

- B.2.1 Aeródromo situado em, ou adjacente (próximo) a uma área urbana. Esta pode vir a cercar, parcial ou completamente, o perímetro do aeródromo, inclusive a região do prolongamento das pistas.
- B.2.2 Durante os procedimentos de decolagem, pouso, aproximação e circuito de tráfego pode ser necessário o sobrevoos de áreas mais povoadas e edificadas. Há disponibilidade de áreas possíveis de serem usadas para pouso de emergência sem oferecer risco a pessoas e bens no solo ao menos durante as fases iniciais da aproximação e finais da decolagem, mas há momentos durante a chegada e a saída da aeronave nos quais pode não ser possível o alcance à pista ou a áreas alternativas para pouso de emergência sem oferecer risco a pessoas e bens no solo.
- B.2.3 Considerando o procedimento previsto, a necessidade de sobrevoos ao longo de trajetória de até 1,5 NM sobre área densamente povoada resulta na classificação do aeródromo como RESTRITO.

B.3 Aeródromo PROIBIDO - De alta ocupação em seu entorno

- B.3.1 Aeródromo envolto por área urbana de grandes dimensões em seu entorno.
- B.3.2 Não é possível se utilizar do aeródromo sem sobrevoos grande distância sobre áreas altamente povoadas e edificadas.
- B.3.3 Caso necessário um pouso de emergência após a decolagem ou durante a aproximação, oferecerá risco elevado às pessoas e bens no solo.
- B.3.4 Procedimento técnico para sua identificação e classificação:
 - a) Extrapola os critérios para a classificação dos aeródromos da categoria RESTRITA.

NOTA: Para a definição dos aeródromos PROIBIDOS, além dos critérios já descritos, em situações limítrofes ou dúbias, a ANAC leva em conta ainda outros aspectos, que podem majorar ou reduzir a classificação atribuída, tais como: movimentação geral de aeronaves, movimentação de aeronaves experimentais, características do clima, relevo e do tipo de ocupação no entorno, densidade demográfica, potencial de conflitos de tráfego ou procedimentos especiais de operação, existência de outros aeródromos de opção na região, dentre outros. Ao piloto não é necessário se preocupar com esses aspectos, dado que os aeródromos PROIBIDOS são relacionados de forma exaustiva em listagem disponível no site da ANAC.

MANUUTA