

RBHA 103A

RBHA 103A
VEÍCULOS ULTRALEVES

ESTE ARQUIVO CONTÉM O TEXTO DO RBHA 103A, APROVADO PELA PORTARIA Nº 927/DGAC DE 4 DE JUNHO DE 2001, PUBLICADA NO DOU Nº 140, DE 20 DE JUNHO DE 2001, INCLUINDO AS ALTERAÇÕES INTRODUZIDAS PELAS SEGUINTE PORTARIAS:

- Errata 103A-01, 06/01/06. Corrige os parágrafos 103.11(b)(1)(i), 103.37(l) e 103.37(i).

- Portaria 1635/DGAC, 19/12/03; DOU 19, 28/01/04. Altera o Prefácio, as seções 103.2, 103.3, 103.11, 103.23, 103.27, 103.29, 103.31, 103.33, 103.39, 103.65, 103.67, 103.85, 103.89, 103.103, 103.111 e a subparte H

- Portaria 411/DGAC, de 10/03/03; DOU 76, de 22/04/03. Altera a seção 103.39

POR SER UM ARQUIVO PÚBLICO, NÃO CRIPTOGRAFADO, ESTÁ SUJEITO A ATAQUES DE PESSOAS MAL INTENCIONADAS. CONSEQÜENTEMENTE, O TEXTO NELE CONTIDO SÓ PODE SER UTILIZADO COMO REFERÊNCIA, NÃO TENDO VALOR COMO DOCUMENTO OFICIAL.

PARA OBTENÇÃO DE DOCUMENTOS VÁLIDOS OFICIALMENTE, CONTACTAR publicacoes@dac.gov.br

ÍNDICE

Portaria de Aprovação
Prefácio

SUBPARTE A - GERAL

103.1 - Aplicabilidade
103.2 - Programa de transição
103.3 - Definições
103.5 - Classificação
103.7 - Fabricação e montagem
103.9 - Inspeções da autoridade aeronáutica
103.11 - Acidentes, incidentes e dificuldades em serviço
103.13 - Desvios
103.15 - Infrações e providências administrativas

SUBPARTE B - REGRAS DE OPERAÇÃO

103.21 - Aplicabilidade
103.23 - Restrições gerais
103.25 - Restrições para veículos ultraleves autopropulsados
103.27 - Habilitações
103.29 - Registros e matrículas
103.31 - Entidades representativas (Associações)
103.33 - Agremiações de veículos ultraleves (Clubes)
103.35 - Patrocínio em veículo ultraleve
103.37 - Manutenção
103.39 - Funcionamento de escola ou curso de pilotagem
103.41 - Competições e demonstrações aéreas

SUBPARTE C - CONTROLE DAS ATIVIDADES AÉREAS

103.51 - Aplicabilidade
103.53 - Responsabilidades do Diretor de Operações

SUBPARTE D - HABILITAÇÃO DE PILOTO DESPORTIVO

103.61 - Aplicabilidade
103.63 - Geral
103.65 - Requisitos
103.67 - Preenchimento de CPD de veículos ultraleves
103.69 - Duração e revalidação dos CPD

SUBPARTE E - HABILITAÇÃO DE PILOTO DE RECREIO

103.81 - Aplicabilidade
103.83 - Geral
103.85 - Requisitos para ultraleves não propulsados
103.87 - Requisitos para ultraleves propulsados
103.89 - Preenchimento de CPR

RBHA 103A

103.91 - Duração e revalidação dos CPR

SUBPARTE F-QUALIFICAÇÃO DE ALUNOS, INSTRUTORES E ESTRANGEIROS

- 103.101 - Aplicabilidade
- 103.103 - Qualificação de piloto aluno
- 103.105 - Qualificação de instrutor
- 103.107 - Qualificação de examinador
- 103.109 - Concessão de certificado para estrangeiros
- 103.111 - Preenchimento e validade de certificados

SUBPARTE G - CERTIFICADO MÉDICO DE PILOTO DE ULTRALEVE

- 103.121 - Definições
- 103.123 - Coordenação e controle dos exames médicos
- 103.125 - Requisitos psicofísicos gerais
- 103.127- Requisitos psiquiátricos
- 103.129 - Requisitos neurológicos
- 103.131 - Requisitos visuais
- 103.133 - Requisitos otorrinolaringológicos
- 103.135 - Requisitos cardiológicos
- 103.139 - Disposições finais

SUBPARTE H - ASSOCIAÇÕES E CLUBES

- 103.151 - Aplicabilidade
- 103.153 - Geral
- 103.155 - Associações
- 103.157 - Clubes de veículos ultraleves

APÊNDICE A - Modelo de requerimento para autorização de funcionamento de Sítio de Vôo

APÊNDICE B - Itens para comunicação de acidente de veículos ultraleves

APÊNDICE C - Coleta de dados sobre acidente/incidente com veículo ultraleve

APÊNDICE D - Modelo de requerimento para solicitação ou revalidação de Certificado de Piloto de Ultraleve

APÊNDICE E - Declaração de responsabilidade de proprietário de veículo ultraleve

APÊNDICE F - Termo de responsabilidade do Diretor de Operações

PREFÁCIO

Praticar a arte de voar, por puro prazer ou por esporte, é uma atividade que a tecnologia colocou ao alcance das pessoas em todas as partes do mundo. Os ultraleves são veículos aéreos classificados como aeronaves muito leves experimentais, construídos/montados por amadores ou não, com a finalidade exclusiva de uso privado, principalmente para o esporte e lazer.

Este Regulamento Brasileiro de Homologação Aeronáutica contém a definição de veículos ultraleves e estabelece margens para a sua operação de modo que esta atividade possa ser exercida com segurança.

Através deste Regulamento, a autoridade aeronáutica autoriza a operação de veículos ultraleves por pilotos detentores de Certificado de Piloto Desportivo (CPD), por pilotos detentores de Certificado de Piloto Recreio (CPR), além dos pilotos detentores de licenças por ela emitidas e reconhecidas pela Organização de Aviação Civil internacional (OACI).

[Cancelado].

Esta é a forma encontrada pela autoridade aeronáutica para otimizar os recursos humanos e conscientizar a comunidade dos usuários de ultraleves para juntar esforços na contínua tarefa de manter elevada a segurança de vôo no território nacional.

O desempenho geral da operação de veículos ultraleves será o principal motivo para a imposição, ou não, de maiores ou menores restrições a esta atividade. As estatísticas levantadas sobre a segurança na operação dos ultraleves, sua interferência na sociedade e no tráfego aéreo serão os fatores determinantes para futuras modificações deste regulamento.

(Port. 1635, 16/12/03; DOU 19, 28/01/04)

REGULAMENTO 103A - SUBPARTE A
GERAL

103.1 - APLICABILIDADE

Esta subparte estabelece regras gerais e procedimentos para a operação de veículos ultraleves no espaço aéreo brasileiro.

103.2 - [CANCELADO]

(Port. 1635, 16/12/03; DOU 19, 28/01/04)

103.3 - DEFINIÇÕES

Para os objetivos deste regulamento são válidas as seguintes definições:

(a) [Veículo ultraleve autopropeulado (designado neste regulamento, genericamente, como veículo ultraleve ou, simplesmente, ultraleve), significa uma aeronave muito leve experimental tripulada, usada ou que se pretenda usar exclusivamente em operações aéreas privadas, principalmente desporto e recreio, durante o horário diurno, em condições visuais, com capacidade para 2 (dois) ocupantes no máximo e com as seguintes características adicionais:

(1) Monomotor, com motor convencional (a explosão) e propulsado por uma única hélice;

(2) Peso máximo de decolagem igual ou inferior a 750 kgf; e

(3) Velocidade calibrada de estol (CAS), sem motor, na configuração de pouso (V_{so}) igual ou inferior a 45 nós.]

(b) *Peso vazio* significa o peso do veículo com os equipamentos mínimos necessários para operação, quantidade total de fluidos operacionais, excluindo-se ocupante(s), combustível utilizável e lastros removíveis.

(c) *Peso máximo de decolagem* é o estabelecido pelo fabricante do veículo, devendo incluir obrigatoriamente, o peso vazio, o peso do número máximo dos ocupantes, e combustível suficiente para 1(uma) hora de operação do motor em regime de potência máxima contínua ou um ocupante e quantidade total de combustível. Para efeito destes cálculos, considera-se o peso de 86 kgf por ocupante.

(d) *Sítio de vôo* é uma área delimitada pela autoridade aeronáutica para sede, operações de decolagem, tráfego, pouso e estacionamento de veículo ultraleve.

(f) *Aeródromo sede* é um aeródromo público ou privado, autorizado, pela autoridade aeronáutica para sede, operações de decolagem, tráfego, pouso e estacionamento de veículo ultraleve.

(e) *Espaço de vôo* é o espaço aéreo delimitado pela autoridade aeronáutica, exclusivamente, para operação de veículos ultraleves.

(g) *Corredor de ultraleves* ou *corredor de vôo* é o espaço aéreo delimitado pela autoridade aeronáutica, para o deslocamento de veículos ultraleves entre os sítios de vôo, aeródromos sede e os espaços de vôo.

NOTA: As pessoas interessadas em obter a delimitação de um determinado sítio e/ou espaço para vôo de veículo ultraleve, devem se dirigir à autoridade aeronáutica da área, para requerer tal autorização de acordo com as instruções do apêndice A deste regulamento.

(Port. 1635, 16/12/03; DOU 19, 28/01/04)

103.5 – CLASSIFICAÇÃO

Considerando as peculiaridades de seu projeto e/ou de suas características de vôo, a autoridade aeronáutica poderá estabelecer que um determinado veículo, mesmo atendendo às definições contidas no parágrafo 103.3 não possa ser operado segundo os preceitos deste regulamento.

103.7– FABRICAÇÃO E MONTAGEM

(a) As empresas fabricantes de veículos ultraleves ou conjuntos para montagem de veículos ultraleves devem cumprir o previsto no RBHA 38.

(b) As pessoas interessadas em projetar, construir, montar ou efetuar grandes modificações em veículos ultraleves, devem cumprir o previsto no RBHA 37.

103.9 – INSPECÇÕES DA AUTORIDADE AERONÁUTICA

(a) Qualquer pessoa operando um veículo ultraleve deve permitir, quando solicitado, que agente credenciado da autoridade aeronáutica inspecione seu veículo para verificar se o mesmo atende aos requisitos deste regulamento.

(b) O proprietário ou piloto de um veículo ultraleve deve fornecer, quando solicitado pela autoridade aeronáutica, evidências satisfatórias de que seu veículo atende ao estabelecido por este regulamento.

103.11 – ACIDENTES, INCIDENTES E DIFICULDADES EM SERVIÇO

(a) Qualquer acidente ocorrido com veículo ultraleve deve ser comunicado, o mais breve possível, à autoridade aeronáutica da área e à respectiva associação nacional. Os dados a serem informados devem ser, dentro do possível, os constantes do apêndice B deste regulamento.

(b) O acidente suspende a validade do Certificado de Autorização de Vôo (CAV) dos veículos ultraleves autopropulsados. Para que o ultraleve acidentado possa ter seu CAV novamente válido, deve ser apresentado à autoridade aeronáutica:

(1) Laudo de recuperação, de acordo com o RBHA 37 elaborado por:

(i) Engenheiro aeronáutico, se o nível das avarias sofridas pelo ultraleve for tal que envolva a execução de qualquer grande reparo, conforme definido no RBHA **01.43** (g); ou

(ii) Pessoal autorizado a preencher Relatório de Inspeção Anual de Manutenção (RIAM), de acordo com 103.37 (f), se o nível das avarias sofridas pelo ultraleve for tal que nenhum dos trabalhos a serem executados se enquadrem na definição de grande reparo.

(c) As empresas fabricantes de veículos ultraleves, regidas pelo RBHA 38 devem possuir um sistema de dificuldades em serviço. Os operadores dos veículos por elas fabricados devem estar cientes deste sistema e informar às mesmas e à respectiva associação, a ocorrência de incidentes e dificuldades com seus produtos.

(d) Os SERAC devem coletar dados sobre acidentes/ incidentes conforme sugerido no apêndice C deste regulamento.

(Port. 1635, 16/12/03; DOU 19, 28/01/04) (Errata **103A-01, 06/01/06**)

103.13 – DESVIOS

(a) Nenhuma pessoa pode conduzir operações em veículo ultraleve que requeiram desvios deste regulamento, a menos que essa pessoa possua um documento emitido pela autoridade aeronáutica, autorizando o(s) desvio(s).

(b) Para habilitar-se a obter um desvio deste regulamento, o interessado deve dirigir-se à autoridade aeronáutica da área propondo e justificando adequadamente suas pretensões.

103.15 - INFRAÇÕES E PROVIDÊNCIAS ADMINISTRATIVAS

(a) Na infração aos preceitos deste regulamento, a autoridade aeronáutica tomará as providências administrativas dispostas no Código Brasileiro de Aeronáutica (CBA).

RBHA 103A

(b) Quando a infração também constituir crime ou contravenção penal, a autoridade aeronáutica levará, imediatamente, o fato ao conhecimento da autoridade policial judicial competente.

(c) A aplicação das providências administrativas previstas no Código Brasileiro de Aeronáutica, não prejudicará nem impedirá a imposição por outras autoridades, das providências cabíveis, em especial aquelas previstas no Art 261 do Decreto-Lei nº 2848 de 07 de dezembro de 1940 - Código Penal e nos art. 33 e 35 do Decreto-Lei nº 3688, de 03 de outubro de 1941 - Lei das Contravenções Penais.

REGULAMENTO 103 - SUBPARTE B
REGRAS PARA OPERAÇÃO

103.21 - APLICABILIDADE

Esta subparte estabelece as regras e procedimentos para a operação de veículos ultraleves conforme definidos no parágrafo 103.3.

103.23 – RESTRIÇÕES GERAIS

(a) Nenhuma pessoa pode operar um veículo ultraleve segundo este regulamento:

- (1) Sem estar habilitado;
- (2) Sem possuir a bordo documentos, válidos, do veículo;
- (3) [Cancelado];
- (4) Exceto no período compreendido entre os horários oficiais do nascer e do pôr do sol da localidade de operação;
- (5) Exceto se estiver em condições meteorológicas visuais (VMC);
- (6) De maneira que possa criar riscos de colisão com qualquer aeronave;
- (7) De modo a criar riscos para outras pessoas ou bens de terceiros;
- (8) Para lançar objetos ou coisas à superfície;
- (9) Quando sobrevoando o mar ou águas interiores, a menos de 100 metros das praias e a menos de 50 metros (150 pés) de altura.
- (10) Em áreas restritas, proibidas, próximo ou dentro de áreas interditas por NOTAM.
- (11) Fora dos limites do território brasileiro;
- (12) A menos que o piloto e seu acompanhante, sob qualquer denominação, estejam usando cintos de três ou quatro pontos de fixação ou arreios de segurança, capacetes rígidos quando em veículos com cabine aberta e, quando sobrevoando água, coletes salva-vidas.
- (13) A menos que o piloto e, se for o caso, seu acompanhante, sob qualquer denominação, estejam cientes de que o veículo não foi submetido a testes e/ou ensaios técnicos necessários a demonstrar o cumprimento dos requisitos de aeronavegabilidade, sendo, portanto, o vôo por conta e risco próprios de seus ocupantes. Cabe ao piloto informar o seu acompanhante dessas restrições e instruí-lo sobre a utilização dos equipamentos de segurança;
- (14) Para prestação de serviços remunerados não relacionados com a instrução de pilotagem.

103.25 - RESTRIÇÕES PARA VEÍCULOS ULTRALEVES AUTOPROPULSADOS

(a) Nenhuma pessoa pode operar um veículo ultraleve autopropulsado segundo este regulamento:

- (1) A menos que tais operações atendam às Regras Gerais de Operações para Aeronaves Civis (RBHA 91), Subpartes A, B, C e D no que não colidir com o estabelecido neste regulamento e, não constituam transgressão a outros regulamentos aeronáuticos aplicáveis;
- (2) Quando em operações hidro/anfíbias, sem cumprir a norma emitida pela Autoridade Marítima, NORMAM 03/2001 Capítulo 1 - 0115;
- (3) Exceto em altura que permita, em caso de emergência, efetuar pouso com segurança e sem riscos para a vida ou bens de terceiros;

(4) Sem que o veículo esteja segurado de acordo com o previsto no RBHA 47, apêndice B.

(5) Sem que seu piloto possua a bordo o original ou cópia autenticada de:

(i) Certificado de Habilitação válido;

(ii) Certificado Médico de Piloto de Ultraleve (CMPU) ou Certificado de Capacidade Física (CCF) válidos;

(iii) O Certificado de Conclusão de Relatório de Inspeção Anual de Manutenção (RIAM) válido;

(iv) O Certificado de Autorização de Vôo (CAV) válido;

(v) O Certificado de Marca Experimental (CME);

(vi) Apólice de Seguro ou Certificado de Seguro Aeronáutico (RETA) válidos;

(vii) Licença de Estação Rádio válida ou comprovante de pagamento da mesma (caso utilize equipamento rádio).

103.27 – HABILITAÇÕES

(a) *Geral:*

(1) [Os certificados para pilotagem de pilotos de ultraleves autopropulsados são emitidos pela autoridade aeronáutica. Nenhum detentor de certificados emitidos para pilotar aeronaves definidas como ultraleves tem autorização para pilotar, com base nestes certificados, qualquer outro tipo de aeronave experimental ou homologada.]

(2) Qualquer dos certificados de que trata este regulamento pode ser anulado pela autoridade aeronáutica se comprovado, em processo administrativo ou exame de saúde, que o respectivo titular não possui idoneidade ou não está capacitado para o exercício das prerrogativas do certificado.

(b) *Certificado de Piloto Desportivo (CPD)*

(1) *Emissão:* devem ser emitidos de acordo com o estabelecido na subparte D deste regulamento.

(2) *Prerrogativas:* O detentor de um CPD está autorizado a exercer, as funções de piloto em comando nos equipamentos em que estiver habilitado, obedecido o estabelecido por este regulamento.

(3) *Restrições:*

(i) Os pilotos detentores de CPD não podem pilotar veículos ultraleves fora dos sítios de vôo, aeródromos sede, corredores de ultraleves ou espaços de vôo delimitados pela autoridade aeronáutica.

(ii) Os pilotos detentores de CPD não devem efetuar comunicações rádio com os órgãos oficiais de controle de tráfego aéreo ou operar equipamentos “transponder”. Para aqueles cujo aeródromo sede é um aeródromo controlado, é necessária a existência de um acordo operacional específico para tal.

(iii) Os detentores de CPD, não podem conduzir outra pessoa a bordo antes de ter completado 5 (cinco) horas de vôo após a obtenção do respectivo certificado.

(c) *Certificado de Piloto de Recreio (CPR)*

(1) *Emissão:* devem ser emitidos de acordo com o estabelecido na subparte E deste regulamento.

(2) *Prerrogativas:*

(i) O detentor de um CPR está autorizado a exercer, as funções de piloto em comando nos equipamentos em que estiver habilitado, obedecido o estabelecido por este regulamento.

(i) O detentor de um CPR, pode operar veículos ultraleves também em espaços aéreos controlados e sob regras de vôos visuais (VFR), desde que seus veículos possuam as características necessárias e estejam equipados para tal.

(d) *Certificados para alunos, instrutores e estrangeiros*

(1) Devem ser emitidos e ter as prerrogativas estabelecidas de acordo com a subparte F deste regulamento.

(f) *Certificado Médico de Piloto de Ultraleve (CMPU)*

(1) *Emissão*: devem ser emitidos de acordo com o estabelecido na subparte G deste regulamento.

(2) *Prerrogativas*: O detentor deste certificado é declarado ter aptidão psicofísica para pilotar quaisquer veículos ultraleves. A perda de validade do Certificado de Aptidão Psicofísica implica na suspensão imediata das prerrogativas de seu detentor para pilotar veículos ultraleves.

(Port. 1635, 16/12/03; DOU 19, 28/01/04)

103.29 – REGISTROS E MATRÍCULAS

(a) [Cancelado]

(b) *Veículos ultraleves autopropulsados*

(1) Devem ser registrados no Registro Aeronáutico Brasileiro (RAB) de acordo com o estabelecido no RBHA 47.

(2) Devem cumprir as exigências estabelecidas pelo RBHA 47 para obtenção do Certificado de Marca Experimental (CME) e Certificado de Autorização de Vôo (CAV).

(3) Devem exibir suas matrículas de acordo como RBHA 45.

(Port. 1635, 16/12/03; DOU 19, 28/01/04)

103.31 – [CANCELADO]

(Port. 1635, 16/12/03; DOU 19, 28/01/04)

103.33 – [CANCELADO]

(Port. 1635, 16/12/03; DOU 19, 28/01/04)

103.35– PATROCÍNIO EM VEÍCULO ULTRALEVE

(a) É permitido sobrepor às superfícies dos ultraleves desenhos, siglas ou dizeres referentes a patrocinadores, desde que:

(1) Não modifiquem ou venham a confundir a visualização das suas marcas de identificação;

(2) Não alterem suas características ou acrescentem partes ao veículo;

103.37 - MANUTENÇÃO

(a) Nenhum veículo ultraleve autopropulsado pode ser operado sem que sua manutenção seja feita de acordo com as instruções elaboradas pelo seu fabricante/construtor ou pelo fabricante do conjunto que lhe deu origem de acordo com os RBHA 37 e 38.

(b) É recomendável para ultraleves autopropulsados o preenchimento de:

(1) Caderneta de célula; e

(2) Caderneta do grupo motopropulsor.

(c) O Operador de um veículo ultraleve autopropulsado que observar qualquer anormalidade ou constatar falhas repetitivas em sua aeronave deve comunicar tal fato ao fabricante e à associação a que estiver vinculado.

(d) Nenhum ultraleve autopropulsado pode ser operado sem que esteja com o Relatório de Inspeção Anual de Manutenção (RIAM) válido, a partir de 1(um) ano após a expedição do primeiro Certificado de Autorização de Vôo (CAV).

(e) O vencimento do RIAM implica na invalidação do Certificado de Autorização de Vôo.

(f) Os RIAM para veículo ultraleve autopropulsado, conforme modelo constante do RBHA 37, poderão ser preenchidos por:

(1) Oficinas de manutenção de aeronaves;

(2) Engenheiros aeronáuticos registrados no CREA;

(3) Engenheiros mecânicos registrados no CREA com habilitação para aprovarem serviços de manutenção em aeronaves;

(4) Mecânicos de aeronaves;

(5) Representantes técnicos do fabricante do veículo;

(6) Representantes técnicos das Associações relacionadas com veículos ultraleves e reconhecidas pela autoridade aeronáutica.

(g) Para credenciamento de seus representantes, as associações ou os fabricantes deverão apresentar requerimento à autoridade aeronáutica, declarando que os mesmos possuem capacidade técnica para o desempenho da atividade e foram aprovadas por comissão técnica nomeada pelas referidas entidades.

(h) Os equipamentos rádio-comunicação, “transponder” e altímetro, a serem usados para interação com os órgãos de controle de tráfego aéreo, devem ser aprovados por Ordem Técnica Padrão (OTP) de acordo com o estabelecido pelo RBHA 21 Subparte “O”.

[(i)] As grandes modificações, conforme definidas no RBHA **01.43** (g), introduzidas nos veículos ultraleves após concluída sua construção, deverão ser realizadas de acordo com o RBHA 37.57(c).

(Errata 103A-01, 06/01/06)

103.39 – [ESCOLAS OU CURSOS DE PILOTAGEM]

[As escolas ou cursos de pilotagem de veículos ultraleves autopropulsados necessitam de autorização da autoridade aeronáutica para poder funcionar. A solicitação de autorização de funcionamento deve ser feita por requerimento contendo o endereço completo da entidade, os meios de para contato e os seguintes anexos:

(a) Documentação comprobatória da propriedade ou de autorização para utilização da área para instalação da entidade;

(b) Nome do responsável técnico pela coordenação da instrução, o qual deve, obrigatoriamente, ser detentor de um certificado com a qualificação de instrutor;

(c) Programa de instrução técnica e/ou prática, conforme o certificado pretendido; e

(d) Cópia do contrato social da entidade onde conste o objetivo da escola ou curso.]

(Port. 411/DGAC, 10/03/03; DOU 76, 22/04/03) (Port. 1635, 16/12/03; DOU 19, 28/01/04)

103.41 - COMPETIÇÕES E DEMONSTRAÇÕES AÉREAS

(a) A realização de competições, demonstrações e eventos similares, por parte de agremiações de veículos ultraleves, quando realizadas fora dos sítios de vôo, dependem de autorização prévia da autoridade aeronáutica da área, e devem ser solicitadas de acordo com a IAC 3314.

REGULAMENTO 103A - SUBPARTE C
CONTROLE DAS ATIVIDADES AÉREAS

103.51 - APLICABILIDADE

(a) Todos os sítios de vôo e aeródromos privados sede de operações de veículos ultraleves autopropulsados devem ter um responsável pelo controle do movimento diário destes veículos. Este responsável receberá a denominação de Diretor de Operações e deverá ser detentor de um certificado de piloto ultraleve (CPD/CPR) ou de uma licença de pilotagem emitida ou reconhecida pela autoridade aeronáutica.

(b) Quando num sítio de vôo ou aeródromo privado operarem mais de uma agremiação, deverá ser indicado, junto à autoridade aeronáutica da área, somente um Diretor de Operações para o referido local.

103.53 - RESPONSABILIDADES DO DIRETOR DE OPERAÇÕES

(a) Assinar termo de responsabilidade constante do Apêndice F deste regulamento junto à autoridade aeronáutica da área;

(b) Manter cadastro de todos os veículos ultraleves que utilizam o local;

(c) Propor, à autoridade aeronáutica da área, os circuitos de tráfego e normas de segurança para a proteção dos pilotos e de terceiros;

(d) Manter cadastro de todos os pilotos que operam no local;

(e) Não permitir vôo de pilotos e/ou ultraleves com documentação vencida;

(f) No caso de ultraleves autopropulsados, exigir o preenchimento por parte dos pilotos de notificação de vôo ou do livro de operações. Estes documentos devem conter no mínimo a matrícula de registro do veículo, o número do certificado do piloto, horários de decolagem, de pouso e devem permanecer arquivados para consulta da autoridade aeronáutica por período não inferior a 1 (um) ano;

(g) Ter registro de todo o movimento aéreo inclusive de ultraleves em trânsito;

(h) Manter ordenado o tráfego de ultraleves, exigindo o cumprimento das normas em vigor;

(i) Limitar, por motivos de segurança, o número de ultraleves no tráfego e/ou espaço de vôo;

(j) Suspender, por descumprimento de normas internas em vigor, a operação de pilotos por prazo determinado e não superior a 180 dias. Se julgado necessário comunicar o fato à autoridade aeronáutica da área;

(k) Interditar a operação de veículos ultraleves, no local, por motivo de segurança;

(l) Proibir ou suspender a operação de pilotos por motivo de infração aos regulamentos aeronáuticos aplicáveis, às normas de tráfego aéreo ou ao Código Brasileiro de Aeronáutica;

Nota: As suspensões/proibições de pilotos por infração bem como a interdição do local de operação devem ser informadas, à autoridade aeronáutica da área, no mesmo dia ou no primeiro dia útil após a decretação da medida.

(m) Providenciar a instalação, em local visível aos usuários dos ultraleves, de uma placa com dimensões de, pelo menos, 80 cm de comprimento e 60 cm de altura com os seguintes dizeres, em letras de fôrma proporcionais de, pelo menos, 2 cm de altura:

“ATENÇÃO: O ULTRALEVE É UM VEÍCULO EXPERIMENTAL NÃO HOMOLOGADO PARA TRANSPORTE DE PASSAGEIROS. O SEU VÔO É POR CONTA E RISCO PRÓPRIOS DE SEUS OCUPANTES. ESSA ATIVIDADE AÉREA É EXCLUSIVAMENTE DE USO PRI-

RBHA 103A

VADO, PRINCIPALMENTE ESPORTE E LAZER. O SEU USO PARA FINS COMERCIAIS É EXPRESSAMENTE PROIBIDO.”

REGULAMENTO 103A - SUBPARTE D
HABILITAÇÃO DE PILOTO DESPORTIVO

103.61 - APLICABILIDADE

Esta subparte estabelece normas e procedimentos para a concessão e revalidação do Certificado de Piloto Desportivo (CPD).

103.63 - GERAL

Ninguém pode atuar como piloto em comando de veículos ultraleves, sem que seja detentor de um Certificado de Piloto Desportivo (CPD) ou Certificado de Piloto de Recreio (CPR) ou outra licença de pilotagem emitida ou reconhecida pela autoridade aeronáutica.

103.65 - REQUISITOS

(a) *Idade*: o solicitante deve ter completado, 18 anos de idade.

(b) *Aptidão psicofísica*:

(1) [Cancelado]

(2) *Ultraleves autopropulsados*: O solicitante deve ter um Certificado Médico de Piloto de Ultraleve (CMPU) válido, conforme estabelecido na subparte G deste regulamento ou Certificado de Capacidade Física (CCF) apropriado, emitido pela autoridade aeronáutica.

(c) *Conhecimentos*:

(1) [Cancelado]

(2) *Ultraleve autopropulsado*:

(i) Se não for detentor de nenhuma licença de pilotagem, relacionada com o veículo ultraleve que pretenda pilotar, emitida ou reconhecida pela autoridade aeronáutica, o solicitante deve ter concluído curso teórico de pilotagem, junto à entidade autorizada pela autoridade aeronáutica, bem como ter demonstrado ser possuidor de um nível de conhecimento apropriado ao desempenho da função de piloto em comando de veículo ultraleve, através da aprovação em teste, que deverá abranger as matérias de regulamentação aeronáutica, conhecimentos técnicos, teoria de vôo, meteorologia e navegação.

(ii) Se for detentor de alguma outra licença de pilotagem emitida ou reconhecida pela autoridade aeronáutica, o solicitante deverá apresentar uma declaração informando que está ciente do que dispõe este Regulamento e ter demonstrado ser possuidor de um nível de conhecimento apropriado ao desempenho da função de piloto em comando de veículo ultraleve, através de prova de conhecimentos técnicos.

(d) *Experiência de vôo* :

(1) [Cancelado]

(2) *Qualificação ultraleve autopropulsado terrestre*:

(i) Se não for detentor de nenhuma licença de pilotagem emitida ou reconhecida pela autoridade aeronáutica, o solicitante deve ter completado, no mínimo, 15 (quinze) horas de vôo, sendo 13 (treze) horas de vôo em duplo comando e 2 (duas) horas de vôo solo no tipo de ultraleve pretendido.

(ii) Se for detentor de uma licença de pilotagem, relacionada com o veículo ultraleve a ser voado, emitida ou reconhecida pela autoridade aeronáutica, o solicitante pode atuar como piloto em comando de veículo ultraleve desde que esteja com o certificado de habilitação técnica válido.

(iii) Se for detentor de alguma outra licença de pilotagem, não relacionada com o veículo que pretende pilotar, o solicitante deve ter completado, no mínimo, um voo duplo de adaptação no respectivo veículo ultraleve.

(3) *Qualificação veículo ultraleve autopropulsado aquático/anfíbio*: Se for detentor de licença de pilotagem de avião ou Certificado de Piloto de veículos ultraleves autopropulsados, o solicitante deve ter executado 5 (cinco) pousos e 5 (cinco) decolagens na água.

(4) *Qualificação ultraleve autopropulsado de controle pendular (“trike”, “flying-boat”, etc)*: Se o solicitante for possuidor de Certificado de Piloto de veículo ultraleve não propulsado de controle pendular tipo asa-delta, deve ter completado, no mínimo, 7 (sete) horas de voo, sendo 5 (cinco) horas de voo em duplo comando e 2 (duas) horas de voo solo.

(5) *Qualificação ultraleve autopropulsado sustentado por velame ou sem possibilidades de duplo comando (tipo paramotor, “paraglider”, etc)*.

(i) O solicitante deve ter completado, no mínimo, 20 (vinte) treinamentos completos, sob a supervisão técnica de piloto-instrutor qualificado pela respectiva associação.

(ii) Se o solicitante for possuidor de Certificado de Piloto de veículo ultraleve não propulsado sustentado por velame, deve ter completado, no mínimo, 5 (cinco) treinamentos completos, sob a supervisão técnica de piloto-instrutor qualificado pela respectiva associação.

(e) *Comprovação de experiência*:

(1) Os interessados na obtenção dos Certificados de Piloto Desportivo previstos nesta subparte deverão apresentar, para comprovação de experiência, declaração de escola ou curso de pilotagem autorizado a funcionar pela autoridade aeronáutica, informando as horas de voo, e se for o caso, também os pousos registrados junto a essas entidades.

(2) Quando não se tratar de comprovação de experiência em voo duplo comando, os interessados na obtenção dos certificados de piloto desportivo previstos nesta subparte poderão apresentar, para comprovação de experiência, em lugar da declaração mencionada no parágrafo (e)(1) desta seção, declaração de agremiação autorizada a funcionar pela autoridade aeronáutica, informando as horas de voo, e se for o caso, também os pousos registrados junto a essas entidades.

(Port. 1635, 16/12/03; DOU 19, 28/01/04)

103.67 - PREENCHIMENTO DE CPD DE VEÍCULOS ULTRALEVES

(a) [Cancelado]

(b) *Veículos ultraleves autopropulsados*: o certificado deve especificar a configuração de pouso do veículo (terrestre, hidro ou anfíbio) e o tipo pelo qual é usualmente conhecido pela comunidade aerodesportiva: UL (TER/ANF/ HIDRO) TIPO (AVA/ BAS/GIRO/TRIKE/ETC.)

(Port. 1635, 16/12/03; DOU 19, 28/01/04)

103.69 - DURAÇÃO E REVALIDAÇÃO CPD

(a) Os Certificados de Piloto Desportivo poderão ser revalidados desde que o solicitante:

(1) Tenha sido aprovado em novo exame teórico de regulamentação aeronáutica;

(2) Tenha sido aprovado em voo de verificação realizado por examinador credenciado; e

(3) Seja detentor de um Certificado Médico de Piloto de Ultraleve (CMPU) ou Certificado de Capacidade Física (CCF), válido.

(b) O Certificados de Piloto Desportivo têm a validade de 3 (três) anos.

REGULAMENTO 103 - SUBPARTE E
HABILITAÇÃO DE PILOTO DE RECREIO

103.81 - APLICABILIDADE

Esta Subparte estabelece os requisitos a serem atendidos para a concessão e revalidação do Certificado de Piloto de Recreio (CPR), assim como as prerrogativas e condições para o exercício das funções pertinentes.

103.83 - GERAL

Ninguém pode operar um veículo ultraleve fora dos espaços de vôo, aeródromos sede, sítios de vôo e corredores de vôo, sem que seja detentor de um Certificado de Piloto de Recreio (CPR) ou licença de pilotagem emitida pela autoridade aeronáutica.

103.85 – [CANCELADO]

(Port. 1635, 16/12/03; DOU 19, 28/01/04)

104.87 – REQUISITOS PARA VEÍCULOS ULTRALEVES AUTOPROPULSADOS

(a) *Conhecimentos*: o solicitante deve atender aos requisitos de conhecimentos aprovados pela autoridade aeronáutica, abrangendo, no mínimo, os seguintes aspectos:

(1) Regulamentação aeronáutica: Código Brasileiro de Aeronáutica (CBA); Regulamentos Brasileiros de Homologação Aeronáutica (RBHA) pertinentes; folhetos, instruções, normas, métodos e procedimentos relativos às regras do ar e serviços controle de tráfego aéreo; manuais da respectiva Associação.

(2) Conhecimentos Técnicos

(i) Princípios relativos à operação do grupo motopropulsor, sistemas e instrumentos aplicáveis ao tipo de veículo.

(ii) Limitações técnicas estruturais, vida em fadiga, limites do grupo motopropulsor;

(iii) Informações operacionais relativas ao tipo de veículo, informações do manual de vôo ou outro documento apropriado.

(3) Desempenho e planejamento de vôo:

(i) Efeitos de carga e da distribuição de peso nas características de vôo, cálculo de peso e balanceamento;

(ii) Planejamento para partida e para vôo em rota pertinente aos vôos privados em condições de regras visuais (VFR); preparação e apresentação dos planos de vôo aos órgãos de controle de tráfego aéreo; procedimentos apropriados dos serviços de controle de tráfego aéreo; procedimentos de notificação de posição; procedimentos de ajuste do altímetro; operações em zonas de grande densidade de tráfego aéreo.

(4) Desempenho e limitações humanas pertinentes aos pilotos de ultraleves.

(5) Meteorologia: aplicação da meteorologia aeronáutica elementar; procedimentos para obter informação meteorológica (METAR) e sua utilização; altimetria.

(6) Navegação aérea: aspectos práticos da navegação aérea e técnicas de navegação estimada; utilização de cartas aeronáuticas.

(7) Procedimentos operacionais:

RBHA 103A

(i) Utilização de documentos aeronáuticos, como AIP, e NOTAM; códigos e abreviaturas aeronáuticos; e

(ii) Procedimentos de precaução e emergência apropriados, incluindo as medidas que devem ser adotadas para evitar zonas de condições meteorológicas perigosas ou de esteira de turbulência; efeito de solo; e outros riscos operacionais.

(8) Teoria de voo: princípios de voo;

(9) Radiocomunicações: procedimentos e fraseologia aplicáveis às operações em segundo regras visuais (VFR); uso de equipamento “transponder”; medidas que devem ser tomadas em caso de falha de comunicações.

(b) *Experiência:*

(1) Se for detentor de uma licença de pilotagem de avião emitida ou reconhecida pela autoridade aeronáutica, o solicitante deve estar com o certificado de habilitação técnica válido. Se o CHT tiver vencido deve ter completado, no mínimo, um voo de adaptação.

(2) Se for detentor de um CPD de ultraleve autopropulsado e não possuir nenhuma licença de pilotagem emitida ou reconhecida pela autoridade aeronáutica, o solicitante deve completar, 15 (quinze) horas de voo, sendo no mínimo, 2 (duas) horas de voo duplo comando para repasse de instrução e 10 (dez) horas de voo de navegação.

(3) Se não for detentor de CPD de ultraleve autopropulsado, e não possuir nenhuma licença de pilotagem emitida ou reconhecida pela autoridade aeronáutica, o solicitante deve ter completado, no mínimo, 30 (trinta) horas de voo, sendo 20 (vinte) horas de voo de instrução básica sendo 5 (cinco) destas horas de voo solo e 10 (dez) horas de voo de navegação.

(c) *Instrução de voo:* o instrutor deve assegurar-se de que o solicitante possui experiência operacional ao nível do desempenho exigido para um piloto de recreio, no mínimo nos seguintes aspectos:

(1) Procedimentos anteriores ao voo, inclusive determinação de peso e balanceamento, inspeções e serviços na aeronave;

(2) Operações em aeródromos e em circuitos de tráfego; precauções e procedimentos relativos à prevenção de colisões;

(3) Controle da aeronave através de referências visuais externas;

(4) Voo em velocidades críticas baixas, reconhecimento e recuperação de pré-estol;

(5) Voo em velocidades críticas altas e saída de picadas;

(6) Decolagens e aterrissagens normais e com vento de través;

(7) Decolagens de máximo desempenho (pista curta e ultrapassagem de obstáculos), aterrissagens em pista curta;

(8) Execução de curvas niveladas de 180 (cento e oitenta) graus;

(9) Voo de navegação através de referências visuais e navegação estimada;

(10) Operações de emergência, incluindo falhas simuladas de equipamentos; e

(11) Operações com origem, destino ou trânsito por aeródromos controlados, cumprindo os procedimentos dos serviços de controle.

(d) *Perícia:* O solicitante deve ter demonstrado sua capacidade para executar, como piloto em comando, os procedimentos e manobras especificados no item relativo à instrução de voo pertinente, com um grau de competência apropriado às prerrogativas que o certificado de piloto de recreio confere ao seu detentor, e para:

RBHA 103A

- (1) Operar a aeronave dentro de suas limitações de emprego;
- (2) Executar todas as manobras com suavidade e precisão;
- (3) Revelar bom julgamento e aptidão de pilotagem;
- (4) Aplicar os conhecimentos aeronáuticos; e
- (5) Manter controle da aeronave durante todo o tempo do voo, de modo que não ocorram dúvidas quanto ao êxito de algum procedimento ou manobra.

103.89 - PREENCHIMENTO DE CPR

(a) [Cancelado]

(b) Qualificação em veículo ultraleve autpropulsado

UL (TER/ANF/HIDRO) TIPO (AVA/BAS/ GIRO/TRIKE,ETC)

NOTA: Os Certificados devem conter o número de Código do Piloto (Cod.Pil.), estabelecido de acordo com procedimento aprovado pela autoridade aeronáutica.

(Port. 1635, 16/12/03; DOU 19, 28/01/04)

103.91 - DURACÃO E REVALIDAÇÃO DOS CPR

(a) Os Certificados de Piloto de Recreio poderão ser revalidados desde que o solicitante:

- (1) Tenha sido aprovado em novo exame teórico de regulamentação aeronáutica;
 - (2) Tenha sido aprovado em voo de verificação realizado por examinador credenciado; e
 - (3) Seja detentor de um Certificado Médico de Piloto de Ultraleve (CMPU) ou Certificado de Capacidade Física (CCF), válido.
- (b) O Certificados de Piloto de Recreio têm a validade de 2 (dois) anos.
- .

REGULAMENTO 103A - SUBPARTE F

QUALIFICAÇÃO DE ALUNOS, INSTRUTORES E ESTRANGEIROS

103.101- APLICABILIDADE

Esta subparte estabelece normas e procedimentos para qualificação de piloto aluno, instrutores, examinadores (examinadores) e a concessão de certificados a estrangeiros.

103.103 - QUALIFICAÇÃO DE PILOTO ALUNO

É considerado piloto aluno o solicitante de um certificado de piloto de ultraleve que não possua qualquer outra qualificação de piloto de aeronave. O solicitante de um certificado de piloto de ultraleve somente pode atuar na condição de piloto aluno se atender aos respectivos requisitos:

(a) [Cancelado]

(b) *Requisitos para veículos ultraleves autpropulsados:*

(1) Ser detentor de um Certificado Médico de Piloto de Ultraleve (CMPU) ou de Certificado de Capacidade Física (CCF) válido;

(2) Estar matriculado em entidade (curso ou escola) de pilotagem autorizada a funcionar, ou estar relacionado como aluno, por instrutor autorizado a atuar independentemente pela autoridade aeronáutica.

(3) Ser possuidor de declaração de entidade ou pessoa que lhe ministrará instrução, conforme o parágrafo (b)(2) desta seção, de que é piloto aluno.

(4) Ter sido aprovado em testes preliminares relativos às atividades de piloto de ultraleve e conhecimentos técnicos do tipo veículo que irá voar.

(5) Em caso de idade inferior a 18 anos, apresentar um documento assinado pelo responsável que o autorize a voar. O piloto aluno com menos de 18 anos de idade não pode voar solo.

(c) *Prerrogativas do piloto aluno:* O detentor de um Certificado de Piloto Aluno (CPA) está autorizado, receber instrução de voo em veículos ultraleves e, após liberado pelo instrutor responsável, pilotar solo ultraleves sob supervisão do instrutor e estritamente para cumprir o programa previsto para obtenção do certificado que tenha solicitado.

(Port. 1635, 16/12/03; DOU 19, 28/01/04)

103.105- QUALIFICAÇÃO DE INSTRUTOR

(a) *Critérios:* para obter qualificação ou revalidação de certificado de instrutor de veículo ultraleve o candidato deve cumprir o previsto pela respectiva Associação, de acordo com critérios aprovados pela autoridade aeronáutica.

(b) *Prerrogativas dos instrutores:* Os detentores de Certificado de Piloto de Veículo Ultraleve com a qualificação de instrutor, estão autorizados a exercer as funções de instrutor de voo em veículos, para as quais estiverem habilitados.

NOTA: As qualificações de instrutores e examinadores de veículos ultraleves estabelecidas nesta subparte, em nenhuma hipótese concedem a seus detentores as prerrogativas inerentes aos aeronautas, nos termos da Lei nº 7183, de 05 de abril de 1984.

103.107 - QUALIFICAÇÃO DE EXAMINADOR

(a) *Critérios:* Para obter qualificação ou revalidar o Certificado de Examinador de veículo ultraleve o candidato deve cumprir o previsto pela comissão técnica da respectiva associação, de acordo com critérios aprovados pela autoridade aeronáutica, ou ser credenciado pela própria autoridade aeronáutica.

(b) Prerrogativas dos examinadores: Os detentores de Certificado de Piloto de Veículo Ultraleve com a qualificação de examinador, estão autorizados a exercer as funções de examinadores de proficiência de alunos, pilotos e instrutores nos veículos para os quais estiverem habilitados, e a emitirem parecer para qualificação dos examinados.

103.109 - CONCESSÃO DE CERTIFICADO PARA ESTRANGEIROS

Podem ser concedidos certificados de piloto de ultraleves (CPD/CPR), de acordo com este regulamento, aos estrangeiros que tenham atendido no Brasil os requisitos para tais concessões, desde que estejam com sua situação no país regularizada.

(a) Requisitos: Aos pilotos possuidores de certificados para pilotar ultraleves emitidos por outros países podem ser concedidos certificados similares brasileiros, desde que o solicitante:

- (1) Preencha as condições de idade;
- (2) Preencha as condições de aptidão psicofísica;
- (3) Seja aprovado em teste de regulamentação aeronáutica; e
- (4) Comprove atualização técnica operacional através de voo de verificação com examinador.

103.111 - PREENCHIMENTO E VALIDADE DE CERTIFICADOS

(a) [Cancelado]

(b) Veículos ultraleves autopropulsados:

(1) Preenchimento:

- (i) Piloto Aluno: PIL AL UL (TER/ANF/ HIDRO) TIPO (AVA/BAS/GIRO/TRIKE/ETC)
- (ii) Instrutor: INST UL
- (iii) Examinador: EXAM UL

(2) Validades:

- (i) Piloto aluno – 6 (seis) meses;
- (ii) Instrutor – 2 (dois) anos;
- (iii) Examinador – 1 (um) ano;

(Port. 1635, 16/12/03; DOU 19, 28/01/04)

REGULAMENTO 103 A - SUBPARTE G

CERTIFICADO MÉDICO DE PILOTO DE ULTRALEVE

103.121 - DEFINIÇÕES

- (a) “Certificado Médico de Piloto de Ultraleve (CMPU)” é o documento emitido por uma associação nacional de operadores de veículos ultraleves, baseado em uma Declaração de Aptidão Psicofísica emitida por um médico cadastrado pela associação, ou por uma Junta Especial de Saúde do Comando da Aeronáutica.
- (b) “Médico cadastrado” é o médico cadastrado por uma associação que concordou em participar como médico examinador de candidatos e/ou pilotos desportivos ou de recreio, de ultraleves autopropulsados, obedecendo as regras estabelecidas nesta subparte.
- (c) “Requisitos psicofísicos” são os parâmetros psicofísicos a serem atendidos por candidatos a piloto de veículos ultraleves autopropulsados para a obtenção ou renovação de CMPU.
- (d) “Declaração de Aptidão Psicofísica” é o resultado final de um exame médico com parecer favorável do médico examinador. Normalmente é válida por dois anos mas, a critério do examinador e na presença de condições que justifiquem, pode ter validade menor.

103.123 - COORDENAÇÃO E CONTROLE DOS EXAMES MÉDICOS.

- (a) A coordenação e o controle das declarações de aptidão psicofísica e a emissão dos respectivos CMPU para seus associados, por delegação da autoridade aeronáutica, é privativo das respectivas Associações.
- (b) A Associação deve ter uma comissão médica, presidida por um Diretor Médico, que será o responsável legal pela coordenação e controle, bem como pela revisão, em grau de recurso, das inspeções de saúde realizadas pelos médicos cadastrados.
- (c) Os médicos cadastrados deverão enviar as declarações de aptidão psicofísica para a respectiva associação, aos cuidados do diretor médico, para a emissão dos correspondentes CMPU.
- (d) As Juntas Especiais de Saúde do Comando da Aeronáutica, para emissão de um CMPU, como previsto neste subparágrafo, devem seguir os padrões constantes do Guia Médico da Associação envolvida. Por outro lado, qualquer tipo de Certificado de Capacidade Física emitido pelas Juntas Especiais de Saúde do Comando da Aeronáutica é válido como CMPU para pilotagem desportiva.

103.125 - REQUISITOS PSICOFÍSICOS GERAIS.

- (a) Nenhum inspecionando, no exame inicial ou renovação, pode apresentar:

(1) Enfermidade ativa ou latente, aguda ou crônica, que possa impedir o bom desempenho na pilotagem; e

(2) Anormalidade em exame laboratorial que indique uma condição clínica que possa impedir o bom desempenho na pilotagem.

- (b) O inspecionando deve fazer os seguintes exames laboratoriais:

(1) Bioquímica do sangue: glicose, uréia e creatinina (observar jejum de 12 horas), grupo sanguíneo e fator Rh (exame inicial) e hemograma completo;

(2) Raio-X do tórax (por indicação clínica).

(c) O inspecionando não deve ser portador de:

(1) Diabetes melitus descompensada;

(2) Hipoglicemia de difícil controle ou sem possibilidade de controle;

(3) Doença metabólica que não esteja compensada;

(4) Exceto como previsto no parágrafo (d) desta seção:

(i) Alterações ósteo-articulares, doença ativa ou seqüelas funcionais de doenças congênitas ou adquiridas ou, ainda, como resultado de acidentes ou outras ações violentas que possam impedir o bom desempenho na pilotagem;

(ii) Próteses funcionais em substituição a membros ou parte de membros; e

(iii) Ausência de membro(s) ou parte dele(s).

(5) O médico examinador deverá solicitar os exames complementares que julgar necessário para dirimir qualquer dúvida a respeito da real condição de saúde do inspecionando, evitando, desta forma, riscos desnecessários à segurança de vôo.

(d) Nos casos previstos nos parágrafos (c)(4)(i), (ii) e (iii) desta seção, deve constar na Declaração de Aptidão Psicofísica que o inspecionando é “portador de deficiência física” e que deverá ser avaliado por um instrutor de vôo ou examinador credenciado da respectiva associação quanto à parte operacional.

103.127 - REQUISITOS PSIQUIÁTRICOS

O inspecionando:

(a) Não deve apresentar quadro clínico de patologia psiquiátrica; e

(b) Não deve ter antecedentes de psicose ou desordens de personalidade.

103.129 - REQUISITOS NEUROLÓGICOS

(a) O inspecionando não deve ter antecedentes clínicos comprovados de;

(1) Epilepsia;

(2) Neoplasia cerebral;

(3) Doença neurológica progressiva; e/ou

(4) Diminuição total ou parcial do nível de consciência e/ou uma perda da função neurológica sem explicação médica satisfatória de sua causa ou que seja manifestação de comprometimento neurológico irreversível.

(b) Exceto como previsto no parágrafo (d) desta seção, o inspecionando não deve apresentar hemiplegia, hemiparesia ou paraplegia.

(c) O inspecionando não deve apresentar qualquer situação que, a critério do médico examinador, possa afetar o bom desempenho na pilotagem.

(d) Nos casos previstos no parágrafo (b) desta seção, deve constar na Declaração de Aptidão Psicológica que o inspecionando é “portador de deficiência física” e que deverá ser avaliado por um instrutor de vôo ou examinador credenciado da respectiva associação quanto à parte operacional.

103.131 - REQUISITOS VISUAIS

O inspecionando:

(a) Deve possuir acuidade visual para longe de 20/40 (ou seja 50%), ou melhor, em cada olho, com ou sem correção;

(b) Não deve apresentar condição patológica aguda ou crônica dos olhos ou anexos que possa impedir o bom desempenho na pilotagem; e

(c) Quando portador de visão monocular, deverá possuir acuidade visual de 20/30 (ou seja 70%), devendo, ainda, constar que é “portador de deficiência visual” e que deverá ser avaliado por um instrutor de vôo ou examinador credenciado da respectiva associação quanto à parte operacional.

103.133 - REQUISITOS OTORRINOLARINGOLÓGICOS

O inspecionando:

(a) Deve ouvir uma voz de intensidade normal, em ambiente silencioso, a uma distância de 2 metros, em cada ouvido separadamente;

(b) Não deve apresentar processo patológico ativo, agudo ou crônico, nem no ouvido interno nem no ouvido médio;

(c) Não deve apresentar distúrbios permanentes no aparelho vestibular que possam se manifestar por perda de equilíbrio. As condições passageiras podem ser consideradas como caso de incapacidade temporária; e

(d) Quando portador de surdez unilateral, deverá constar que é “portador de deficiência auditiva” e que deverá ser avaliado por um instrutor de vôo ou examinador credenciado da respectiva associação quanto à parte operacional.

103.135 - REQUISITOS CARDIOLÓGICOS

A avaliação cardiológica do inspecionando deve cumprir os seguintes procedimentos, não devendo existir qualquer condição que possa resultar no impedimento de um bom desempenho como piloto desportivo:

(a) Anamnese dirigida;

(b) Exame auscultatório;

(c) Eletrocardiograma (ECG) – se estiver acima dos 40 anos; e

(d) Outros exames complementares a critério do médico examinador.

103.137 - DISPOSIÇÕES FINAIS

(a) As Declarações de Aptidão Psicofísica devem seguir os modelos apresentados nos Guias Médicos das respectivas associações.

(b) A associação respectiva deve preencher o certificado de acordo com modelo aprovado pela autoridade aeronáutica.

(c) O valor cobrado pelas Declarações de Aptidão Psicofísica e para a emissão do CMPU fica a critério da respectiva Associação. No caso de avaliações realizadas por Juntas Especiais de Saúde do Comando da Aeronáutica, a critério das normas do Centro de Medicina Aeroespacial (CEMAL).

RBHA 103A

REGULAMENTO 103 A - SUBPARTE H
[CANCELADO]

APÊNDICE A
MODELO DE REQUERIMENTO PARA AUTORIZAÇÃO DE FUNCIONAMENTO DE
SÍTIO DE VÔO

.....
(Local e data)

Do: (Nome da pessoa ou clube)

Ao: Sr Chefe do (autoridade aeronáutica da área)

Assunto: Autorização de funcionamento de Sítio de Vôo.

Tendo em vista o estabelecido pelo RBHA-103A, solicito de V. Sa autorização de funcionamento de Sítio de Vôo localizado em (dar o endereço).

2. Visando à abertura do processo com o fim solicitado, anexo:

- a) Autorização do proprietário ou responsável pela área;
- b) Mapa da área (caso possível, juntar fotos);
- c) Um perfil da pista de pouso e decolagem;
- d) Normas de segurança;
- e) Nome do Diretor de Operações; e
- f) Lista das pessoas autorizadas a operar (no caso de Clube não é necessário).

3. Declaro que as operações de pouso e decolagem não colocam em risco a vida ou bens de terceiros no solo.

(Nome do requerente)

(Assinatura do requerente)

APÊNDICE B

ITENS PARA COMUNICAÇÃO DE ACIDENTE DE VEÍCULOS ULTRALEVES

As informações devem ser prestadas à autoridade aeronáutica da área por qualquer meio de comunicação e com a maior brevidade possível.

a) Dados da ocorrência:

- 1) Aeronave (descrever sucintamente o tipo do veículo)
- 2) Marcas de matrícula (informar as marcas de identificação do veículo)
- 3) Data da ocorrência (dia /mês/ano e hora aproximada)
- 4) Local da ocorrência (situar o local informando preferencialmente: município, cidade, bairro e endereço ou referências para acesso).
- 5) Nome do operador ou proprietário
- 6) Endereço e telefone do operador ou proprietário

b) Dados da pessoa que presta as informações:

- 1) Nome completo
- 2) Endereço e telefone
- 3) Assinatura (caso do envio do documento via correio ou “fax”)

c) Relato da ocorrência (descrever dentro do possível a ocorrência):

APÊNDICE C**COLETA DE DADOS SOBRE ACIDENTE/INCIDENTE COM VEÍCULO ULTRALEVE**

a) Informações sobre o piloto e, se for o caso, acompanhante.

Nome:

Sexo: Masculino () Feminino () Idade: Peso:

Endereço:

Tipo de Certificado de Habilitação do Piloto : () Desportivo () Recreio

Certificado de Habilitação do Piloto estava válido? Sim () Não ()

Tipo de Certificado Médico : () C MPU () CCF

Certificado Médico estava válido? Sim () Não ()

O piloto possuía Licenças de pilotagem? Sim () Não ()

Qual(is) e qual(is) a(s) validade(s) do(s) Certificado(s) de Habilitação Técnica?

Total de horas de vôo em ultraleves do tipo

Total de horas de vôo em outras aeronaves

O piloto voava solo? Sim () Não ()

O piloto estava com capacete? Sim () Não ()

O piloto estava com pára-quedas? Sim () Não ()

O acompanhante estava com capacete? Sim () Não ()

O acompanhante estava com pára-quedas? Sim () Não ()

A qual associação ou entidade que piloto estava vinculado?

b) Informações sobre o veículo ultraleve.

Fabricante:

Tipo: Marcas de matrícula :

O Relatório de Inspeção Anual de Manutenção estava válido? Sim () Não ()

A aeronave possuía: Altímetro ? Sim () Não () Rádio ? Sim () Não ()

Havia controle de horas voadas pela aeronave? Sim () Não ()

Quantas horas existiam registradas?

c) Informações sobre a ocorrência:

Data Hora

Condições do vento na hora da ocorrência : Velocidade Direção

Turbulência: Nenhuma () Fraca () Média () Forte ()

Propósito do vôo: Deslocamento () Vôo local () Instrução () Demonstração ()

Existem fotografias? Sim () Não ()

Lesões ao piloto: Fatal () Graves () Leves () Ileso ()

Lesões a outras pessoas: Fatal () Graves () Leves ()

Danos à aeronave: Destruída () Graves () Leves ()

Local: (Descreva o local e dê o endereço o mais exato possível).

Lista das partes danificadas:

Histórico/observações adicionais e, se possível, anexar relatos de declarações de testemunhas, fotografias, cópias de CME, CAV, CPD, RIAM, apólice de seguro, atestados de óbitos das vítimas, documento de comunicação (no caso de acidente) à autoridade aeronáutica da área e outros documentos julgados necessários:

d) Comentários e providências tomadas:

e) Responsável pela coleta de informações:

Local e data:

Assinatura:

APÊNDICE D

**MODELO DE REQUERIMENTO PARA SOLICITAÇÃO OU REVALIDAÇÃO DE
CERTIFICADO DE PILOTO DE VEÍCULO ULTRALEVE**

.....
(Local e data)

Do: (Nome do solicitante)

Ao: (Autoridade aeronáutica da área)

Assunto: Certificado de Piloto Desportivo ou Certificado de Piloto de Recreio

Tendo em vista o estabelecido no RBHA 103A, solicito a V. Sa

Emitir Revalidar CPD ou CPR N^o _____

Com a qualificação :

Ultraleve autopropulsado convencional Autogiro

Terrestre Aquático Anfíbio

Instrutor Examinador

2 Visando à abertura do processo com o fim solicitado, anexo:

Declaração de conclusão de curso de pilotagem, expedida por escola, curso de pilotagem ou instrutor devidamente autorizado;

Cópia do documento de identidade e do CPF do candidato;

Cópia do CMPU ou CCF válido;

Cópia do pagamento de emolumentos;

3 Endereço:

.....
(Assinatura)

APÊNDICE E

**DECLARAÇÃO DE RESPONSABILIDADE DE PROPRIETÁRIO DE VEÍCULO
ULTRALEVE**

Declaro para os devidos fins, perante a autoridade aeronáutica que o veículo descrito abaixo é de minha propriedade, estando sua operação sob minha total responsabilidade.

Declaro, também, que estou ciente do disposto no Regulamento Brasileiro de Homologação Aeronáutica - RBHA-103A e que comunicarei , em caso de transferência da propriedade desse equipamento, o nome e o endereço do novo proprietário bem como o informarei da necessidade de assinar nova Declaração de Responsabilidade, sem a qual não estará permitida a operação desse veículo.

Declaro, ainda, que estou ciente da necessidade da contratação de seguro de responsabilidade civil conforme disposto neste regulamento, sem o qual não estará permitida a operação desse veículo.

Descrição do veículo:

(Local e data)

(Assinatura)

(Nome)

RBHA 103A

(verso da página)

O veículo descrito no verso desta declaração

(Local e data)

TRANSFERÊNCIA DE PROPRIEDADE

Declaro, para os devidos fins, perante o DAC que transferi a propriedade do veículo descrito no verso à (o) Sr(a)

....., residente

(Local e data)

(Assinatura)

(Nome)

APÊNDICE F

TERMO DE RESPONSABILIDADE DO DIRETOR DE OPERAÇÕES

.....
(Nome do Diretor de Operações)
responsável pelo controle das atividades aéreas d
.....
(Nome da Entidade)
localizado(a).....
.....
(Endereço)

declara que nesta data assume a responsabilidade de cumprir o estabelecido no RBHA 103A, referentes às atribuições do Diretor de Operações da entidade/sítio de voo, estando ciente que o não cumprimento das normas previstas no RBHA 103A poderão acarretar a aplicação das sanções previstas neste regulamento e no Código Brasileiro de Aeronáutica.

.....
(Local e data)

.....
(Assinatura do Diretor de Operações)

.....
(Assinatura da autoridade aeronáutica da área)