

**MINISTÉRIO DA DEFESA
COMANDO DA AERONÁUTICA**



TRÁFEGO AÉREO

ICA 100-1

**REQUISITOS PARA OPERAÇÃO VFR OU IFR EM
AERÓDROMOS**

2016

**MINISTÉRIO DA DEFESA
COMANDO DA AERONÁUTICA
DEPARTAMENTO DE CONTROLE DO ESPAÇO AÉREO**



TRÁFEGO AÉREO

ICA 100-1

**REQUISITOS PARA OPERAÇÃO VFR OU IFR EM
AERÓDROMOS**

2016



MINISTÉRIO DA DEFESA
COMANDO DA AERONÁUTICA
DEPARTAMENTO DE CONTROLE DO ESPAÇO AÉREO

PORTARIA DECEA Nº 209/DGCEA, DE 16 DE SETEMBRO DE 2016.

Aprova a reedição da Instrução do Comando da Aeronáutica que dispõe sobre os “Requisitos para Operação VFR ou IFR em Aeródromos”.

O DIRETOR-GERAL DO DEPARTAMENTO DE CONTROLE DO ESPAÇO AÉREO, de conformidade com o previsto no art. 19, inciso I, da Estrutura Regimental do Comando da Aeronáutica, aprovada pelo Decreto nº 6.834, de 30 de abril de 2009, e considerando o disposto no art. 10, inciso IV, do Regulamento do DECEA, aprovado pela Portaria nº 1.668/GC3, de 16 de setembro de 2013, e no item 4.2.3 da ICA 19-1 “Regulamentação das Organizações”, de 2005 resolve:

Art. 1º Aprovar a reedição da ICA 100-1, "Requisitos para Operação VFR ou IFR em Aeródromos", que com esta baixa.

Art. 2º Esta Instrução entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 3º Revoga-se as Portarias DECEA nº 141 /SDOP, de 14 de setembro de 2012, publicada no Boletim do Comando da Aeronáutica nº 187, de 09 de setembro de 2012 e Portaria DECEA nº 83 /SDOP, de 31 de julho de 2014 publicada no Boletim do Comando da Aeronáutica nº 160 de 26 de agosto de 2014.

Ten Brig Ar CARLOS VUYK DE AQUINO
Diretor-Geral do DECEA

(Publicado no BCA nº 162, de 22 de setembro de 2016)

SUMÁRIO

PREFÁCIO	7
1 DISPOSIÇÕES PRELIMINARES	9
1.1 <u>FINALIDADE</u>	9
1.2 <u>ÂMBITO</u>	9
1.3 <u>CONCEITUAÇÕES</u>	9
2 CRITÉRIOS GERAIS PARA OPERAÇÃO DE AERONAVES EM AERÓDROMOS	10
3 REQUISITOS PARA OPERAÇÃO VFR	11
3.1 <u>OPERAÇÃO VFR DIURNA</u>	11
3.2 <u>SUSPENSÃO DA OPERAÇÃO VFR DIURNA</u>	11
3.3 <u>OPERAÇÃO VFR NOTURNA</u>	11
3.4 <u>SUSPENSÃO DA OPERAÇÃO VFR NOTURNA</u>	12
4 REQUISITOS PARA OPERAÇÃO IFR	13
4.1 <u>OPERAÇÃO IFR NÃO PRECISÃO DIURNA</u>	13
4.2 <u>SUSPENSÃO DA OPERAÇÃO IFR NÃO PRECISÃO DIURNA</u>	13
4.3 <u>OPERAÇÃO IFR NÃO PRECISÃO NOTURNA</u>	13
4.4 <u>SUSPENSÃO DA OPERAÇÃO IFR NÃO PRECISÃO NOTURNA</u>	13
4.5 <u>OPERAÇÃO IFR PRECISÃO</u>	14
5 DISPOSIÇÕES FINAIS	15
REFERÊNCIAS	16
Anexo A - Modelo de Avaliação Operacional	17

PREFÁCIO

Esta publicação foi reeditada, basicamente, com o objetivo de:

- a) Incorporar a emenda aprovada pela Portaria DECEA nº 83/SDOP, de 31 de julho de 2014, à edição anterior dessa Instrução (2012).
- b) Ajustar os procedimentos do órgão ATS responsável pelo aeródromo, em decorrência das normas da ANAC, notadamente no tocante as responsabilidades do administrador de aeródromo em relação à operacionalidade da sinalização luminosa;
- c) Possibilitar que certas informações do aeródromo possam ser fornecidas aos pilotos por meio de uma Estação de Radiodifusão Automática de Aeródromo;
- d) Contemplar a possibilidade do órgão ATS responsável pelo aeródromo estar situado fora do aeródromo; e
- e) Prever a obrigatoriedade da Frequência de Coordenação entre Aeronaves (FCA) no aeródromo que opera IFR, caso não haja órgão ATS de aeródromo, ou que este não opere durante o dia inteiro.

1 DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

1.1 FINALIDADE

A presente Instrução tem por finalidade estabelecer os requisitos para a operação, manutenção e suspensão das operações VFR ou IFR, diurna e noturna, em aeródromos, em complemento ao disposto nas demais legislações publicadas pelo DECEA e pela ANAC sobre operação VFR ou IFR em aeródromo.

1.2 ÂMBITO

As disposições constantes nesta Instrução são de observância obrigatória e aplicam-se aos órgãos e aos usuários do SISCEAB envolvidos com as operações de aeronaves em aeródromos.

1.3 CONCEITUAÇÕES

1.3.1 Para efeito dessa publicação, são aplicadas as conceituações a seguir.

SINALIZAÇÃO LUMINOSA

Informação aeronáutica que compõe os auxílios visuais para navegação aérea composta por todas as luzes de pista de pouso e decolagem, de pista de taxi e de pátio de aeronaves, conforme estabelecido no Regulamento Brasileiro de Aviação Civil 154 (RBAC 154, “Projeto de Aeródromos”).

ESTAÇÃO DE RADIODIFUSÃO AUTOMÁTICA DE AERÓDROMO

Equipamento que possibilita a transmissão aos aeronavegantes, em frequência aeronáutica específica, de informações do aeródromo, tais como informes meteorológicos de rotina, condições de operação da pista de pouso e decolagem, estado de funcionamento dos auxílios à aproximação/decolagem etc.

ÓRGÃO ATS DE AERÓDROMO

Representa o órgão responsável pela prestação do Serviço de Controle de Aeródromo ou do Serviço de Informação de Voo de Aeródromo em determinado aeródromo.

NOTA: O órgão ATS de Aeródromo poderá estar situado no próprio aeródromo ou operando remotamente.

2 CRITÉRIOS GERAIS PARA OPERAÇÃO DE AERONAVES EM AERÓDROMOS

2.1 A operação de aeronaves em aeródromo somente poderá ser realizada se o mesmo estiver homologado ou registrado em conformidade com os critérios e requisitos, estabelecidos pela Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC).

2.2 A informação sobre a indisponibilidade de um aeródromo (impraticabilidade ou interdição), bem como a operacionalidade de sua sinalização luminosa e do farol de aeródromo, é da competência de seu administrador, em conformidade com a legislação pertinente estabelecida pela ANAC.

2.3 A suspensão das operações de aeronaves em aeródromo, em razão da impraticabilidade ou interdição da pista de pouso e decolagem, bem como devido a não operacionalidade de sua sinalização luminosa ou, se for o caso, do farol de aeródromo, será divulgada às aeronaves pelo órgão ATS de aeródromo, caso este exista, após confirmada a informação correspondente com a administração do aeródromo.

2.4 Em função da complexidade da infraestrutura aeroportuária e/ou do tráfego aéreo, o órgão ATS de aeródromo poderá estabelecer Carta de Acordo Operacional com a administração do aeródromo, visando detalhar e definir as informações, assim como os procedimentos operacionais e de coordenação necessários para dar cumprimento ao disposto no item 2.3 anterior.

2.5 Segundo regulamentação da ANAC (RBAC 153), é da responsabilidade da administração do aeródromo, entre outros requisitos, a condição operacional para a infraestrutura disponível, o controle de acesso e a permanência na área de manobras, a prevenção de incursão em pista e o monitoramento da condição física e operacional do aeródromo.

3 REQUISITOS PARA OPERAÇÃO VFR

3.1 OPERAÇÃO VFR DIURNA

3.1.1 A operação VFR diurna em aeródromo somente poderá ser realizada se o aeródromo atender às seguintes condições:

- a) os mínimos meteorológicos relativos a teto e visibilidade para o voo VFR estejam em conformidade com a legislação pertinente estabelecida pelo DECEA; e
- b) as informações meteorológicas relativas ao vento de superfície presente no aeródromo estejam disponibilizadas, pelo menos, por um dos seguintes meios:
 - indicador de direção do vento;
 - órgão ATS de aeródromo; ou
 - Estação de Radiodifusão Automática de Aeródromo.

3.2 SUSPENSÃO DA OPERAÇÃO VFR DIURNA

3.2.1 A suspensão da operação VFR diurna será informada pelo órgão ATS de aeródromo quando pelo menos uma das condições listada no item 3.1.1 anterior deixar de ser atendida.

3.2.2 Caso não haja órgão ATS de aeródromo, o piloto em comando da aeronave deverá observar o cumprimento dos critérios especificados em 3.1.1 para a realização da operação VFR diurna.

3.3 OPERAÇÃO VFR NOTURNA

3.3.1 A operação VFR noturna em aeródromo somente poderá ser realizada se o aeródromo atender às seguintes condições:

- a) os mínimos meteorológicos relativos a teto e visibilidade para o voo VFR estejam em conformidade com a legislação pertinente estabelecida pelo DECEA;
- b) o farol de aeródromo, quando existente, esteja em funcionamento;

NOTA: A exigência do farol de aeródromo é de competência da ANAC.

- c) as informações meteorológicas relativas ao vento de superfície presente no aeródromo estejam disponibilizadas por meio de órgão ATS de aeródromo, de Estação de Radiodifusão Automática de Aeródromo ou, então, por indicador de direção do vento iluminado; e
- d) a sinalização luminosa esteja operacional, em conformidade com os critérios estabelecidos pela ANAC.

3.3.2 Em caso de inoperância do farol de aeródromo, a operação VFR noturna poderá ser mantida, após avaliação operacional, desde que:

- a) as aeronaves não voem predominantemente com auxílio de meios visuais;

- b) a visibilidade não seja constantemente reduzida; ou
- c) não seja difícil a localização do aeródromo, em voo, devido ao excesso das luzes circundantes ou devido à topografia desfavorável da região.

3.3.2.1 Em aeródromo público, a avaliação operacional citada neste item será realizada, conforme modelo constante do Anexo A, pela Organização Regional do SISCEAB. No caso de aeródromo privado tal avaliação operacional deverá ser realizada pelo seu proprietário, visto que é de sua inteira responsabilidade a operação do aeródromo.

3.4 SUSPENSÃO DA OPERAÇÃO VFR NOTURNA

3.4.1 A suspensão da operação VFR noturna será informada pelo órgão ATS de aeródromo quando pelo menos uma das condições listadas no item 3.3.1 anterior deixar de ser atendida.

3.4.2 Excepcionalmente, no caso de inoperância do farol de aeródromo, a operação VFR noturna poderá ser mantida desde que haja autorização pertinente, conforme especificado em 3.3.2.

3.4.3 A suspensão da operação VFR noturna em razão da não operacionalidade da sinalização luminosa, constante no item 3.3.1 d) anterior, somente poderá ser realizada após coordenação e obtenção das informações pertinentes, junto à administração do aeródromo.

3.4.4 Caso não haja órgão ATS de aeródromo, o piloto em comando da aeronave deverá observar o cumprimento dos critérios especificados em 3.3.1 anterior para a realização da operação VFR noturna.

4 REQUISITOS PARA OPERAÇÃO IFR

4.1 OPERAÇÃO IFR NÃO PRECISÃO DIURNA

4.1.1 Não obstante o previsto nas demais legislações em vigor, a operação IFR de não precisão diurna em aeródromo somente poderá ser realizada se os seguintes critérios forem atendidos:

- a) o aeródromo possuir carta de aproximação e/ou de saída por instrumentos (IAC/SID), publicada pelo DECEA, em vigor;
- b) as condições meteorológicas presentes estiverem em conformidade com os parâmetros de teto e visibilidade estabelecidos nas cartas e publicações pertinentes emitidas pelo DECEA;
- c) as informações meteorológicas de vento de superfície, pressão atmosférica, teto e visibilidade do aeródromo estiverem disponibilizadas por meio:
 - órgão ATS de aeródromo; ou
 - Estação de Radiodifusão Automática de Aeródromo
- d) o aeródromo dispuser de Frequência de Coordenação entre Aeronaves (FCA), caso não haja órgão ATS de aeródromo, ou que este não opere durante o dia inteiro.

4.1.2 Adicionalmente, quando houver operação de transporte aéreo regular, os informes meteorológicos do aeródromo deverão ser disponibilizados na rede OPMET por meio de METAR ou METAR AUTO.

4.2 SUSPENSÃO DA OPERAÇÃO IFR NÃO PRECISÃO DIURNA

4.2.1 A suspensão da operação IFR não precisão diurna no aeródromo será informada pelo órgão ATS de aeródromo quando pelo menos um dos critérios listados no item 4.1.1 anterior deixar de ser atendido.

4.2.2 Caso não haja órgão ATS de aeródromo, o piloto em comando da aeronave deverá observar o cumprimento dos critérios especificados em 4.1.1 para a realização da operação IFR não precisão diurna no aeródromo.

4.3 OPERAÇÃO IFR NÃO PRECISÃO NOTURNA

4.3.1 A operação IFR não precisão noturna somente poderá ser realizada se o aeródromo atender ao disposto no 4.1.1 anterior e se a sinalização luminosa da pista de pouso e decolagem estiver operacional em conformidade com os critérios estabelecidos pela ANAC.

4.4 SUSPENSÃO DA OPERAÇÃO IFR NÃO PRECISÃO NOTURNA

4.4.1 A suspensão da operação IFR não precisão noturna no aeródromo será informada pelo órgão ATS de aeródromo quando, pelo menos, um dos critérios listados no item 4.3.1 anterior deixar de ser atendido.

4.4.1.1 A suspensão da operação IFR não precisão noturna em razão da não operacionalidade da sinalização luminosa, somente poderá ser realizada após coordenação e obtenção de tais informações, junto ao setor pertinente da administração do aeródromo.

4.4.2 Caso não haja órgão ATS de aeródromo, o piloto em comando da aeronave deverá observar o cumprimento dos critérios especificados em 4.3.1 para a realização da operação IFR não precisão noturna no aeródromo.

4.5 OPERAÇÃO IFR PRECISÃO

4.5.1 Os requisitos para operação IFR precisão, bem como os critérios para suspensão dessas operações estão previstos em legislação específica do DECEA.

5 DISPOSIÇÕES FINAIS

5.1 As sugestões para o contínuo aperfeiçoamento desta publicação deverão ser enviadas acessando o link específico da publicação, por intermédio dos endereços eletrônicos <http://publicacoes.decea.intraer/> ou <http://publicacoes.decea.gov.br/>.

5.2 Os casos não previstos nesta instrução serão submetidos ao Exmo. Sr. Diretor-Geral do DECEA.

REFERÊNCIAS

BRASIL. Agência Nacional de Aviação Civil. Regulamento Brasileiro da Aviação Civil: **RBAC nº 153**. Brasília, 30 dez 2012.

_____. Regulamento Brasileiro da Aviação Civil: **RBAC nº 154**. Brasília, 26 jun 2012.

Anexo A - Modelo de Avaliação Operacional



MINISTÉRIO DA DEFESA
COMANDO DA AERONÁUTICA
NOME DA ORGANIZAÇÃO REGIONAL

Parecer Técnico nº ____/____/____

Local, (dia) de (mês) de (ano).

Assunto: Parecer sobre operação VFR noturna com farol de aeródromo inoperante em [DESIGNADOR DO AERÓDROMO].

Referência: 1.; e
 2.

Apêndice: A.; e
 B.

Anexo: A.; e
 B.

1. Trata o presente expediente a respeito da avaliação operacional para operação VFR noturna no [NOME DO AERÓDROMO] com o farol de aeródromo inoperante, conforme preconiza ICA 100-1, "Requisitos para Operação VFR ou IFR em Aeródromos".

2. Segundo a ICA 100-1, item 3.3.1, letra b, o farol de aeródromo, quando existente, deve estar em funcionamento para operação VFR noturna. O referido item diz, ainda, que a exigência da instalação de farol de aeródromo é de competência da ANAC que, em seu RBAC 154, exige a existência do farol de aeródromo para operações VFR noturnas quando estiverem presentes as três condições a seguir:

- a) as aeronaves voem predominantemente com auxílio de meios visuais;
- b) a visibilidade seja constantemente reduzida; e
- c) seja difícil a localização do aeródromo, em voo, devido ao excesso das luzes circundantes ou devido à topografia desfavorável da região.

3. Outrossim, o item 3.3.2, ainda da ICA 100-1, preconiza que, enquanto o farol de aeródromo estiver inoperante, a operação VFR noturna poderá ser mantida, após avaliação operacional, desde que as condições descritas acima não ocorram na localidade em questão.

4. Com relação à alínea "a", podemos considerar que

5. Com relação à alínea "b", podemos considerar que

6. Com relação à alínea "c", podemos considerar que

7. Face ao exposto, esta Divisão de Operações é de parecer **(des)favorável** à operação VFR noturna em [NOME DO AERÓDROMO] com o farol de aeródromo inoperante durante o período de__(____) dias em caso de necessidade de manutenção corretiva do mesmo. O referido prazo poderá ser prorrogado mediante solicitação da EPTA local.

FULANO DE TAL Posto
 Chefe da Divisão de Operações