

**MINISTÉRIO DA DEFESA  
COMANDO DA AERONÁUTICA**



**TRÁFEGO AÉREO**

**ICA 100-1**

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

**2018**



**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**

**2018**





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

PORTARIA DECEA Nº 239/DGCEA, DE 4 DE DEZEMBRO DE 2018.

Aprova a reedição da ICA 100-1, Instrução que trata do “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, 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 Portaria entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 3º Revoga-se a Portaria DECEA nº 82/DGCEA, de 06 de julho de 2017, publicada no Boletim do Comando da Aeronáutica nº 120, de 14 de julho de 2017.

Ten Brig Ar JEFERSON DOMINGUES DE FREITAS  
Diretor-Geral do DECEA

(Publicado no BCA nº 219, de 17 de dezembro de 2018)



## SUMÁRIO

<b>PREFÁCIO</b> .....	7
<b>1 DISPOSIÇÕES PRELIMINARES</b> .....	9
1.1 <u>FINALIDADE</u> .....	9
1.2 <u>ÂMBITO</u> .....	9
1.3 <u>ABREVIATURAS</u> .....	9
1.4 <u>CONCEITUAÇÕES</u> .....	9
<b>2 CRITÉRIOS GERAIS PARA OPERAÇÃO DE AERONAVES EM AERÓDROMOS</b> .....	11
<b>3 REQUISITOS PARA OPERAÇÃO VFR</b> .....	12
3.1 <u>OPERAÇÃO VFR DIURNA</u> .....	12
3.2 <u>SUSPENSÃO DA OPERAÇÃO VFR DIURNA</u> .....	12
3.3 <u>OPERAÇÃO VFR NOTURNA</u> .....	12
3.4 <u>SUSPENSÃO DA OPERAÇÃO VFR NOTURNA</u> .....	13
<b>4 REQUISITOS PARA OPERAÇÃO IFR</b> .....	14
4.1 <u>OPERAÇÃO IFR NÃO PRECISÃO DIURNA</u> .....	14
4.2 <u>SUSPENSÃO DA OPERAÇÃO IFR NÃO PRECISÃO DIURNA</u> .....	14
4.3 <u>OPERAÇÃO IFR NÃO PRECISÃO NOTURNA</u> .....	14
4.4 <u>SUSPENSÃO DA OPERAÇÃO IFR NÃO PRECISÃO NOTURNA</u> .....	15
4.5 <u>OPERAÇÃO IFR PRECISÃO</u> .....	15
<b>5 DISPOSIÇÕES FINAIS</b> .....	16
<b>REFERÊNCIAS</b> .....	17
<b>Anexo A - Modelo de Avaliação Operacional</b> .....	18





**PREFÁCIO**

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

- a) substituir a palavra “carta” por “procedimento” no item referente à operação IFR não precisão diurna;
- b) alterar o conteúdo do item “condições presentes” como requisito para operação IFR de não precisão diurna; e
- c) realizar melhorias editoriais na publicação.



## **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 ABREVIATURAS**

ANAC	- Agência Nacional de Aviação Civil.
ATS	- Serviço de Tráfego Aéreo.
DECEA	- Departamento de Controle do Espaço Aéreo.
IFR	- Regras de Voo por Instrumentos.
FCA	- Frequência para Coordenação entre Aeronaves.
METAR	- Informe Meteorológico Aeronáutico Regular.
NOTAM	- Aviso aos Aeronavegantes.
OM	- Organização Militar.
OPMET	- Informação Meteorológica Relativa às Operações.
RBAC	- Regulamento Brasileiro de Aviação Civil.
VFR	- Regras de Voo Visual.

### **1.4 CONCEITUAÇÕES**

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

#### **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.

## 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 táxi e de pátio de aeronaves, conforme estabelecido no Regulamento Brasileiro de Aviação Civil 154 (RBAC 154, “Projeto de Aeródromos”).

## **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 à 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 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 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 para voo:

- a) local;
- b) decolando desse aeródromo; ou
- c) com capacidade de navegação de área.

NOTA 1: O Plano de Voo deverá refletir essa capacidade no ITEM 10.

NOTA 2: Nesse caso, o NOTAM correspondente deverá informar somente a inoperância do farol de aeródromo.

**3.3.3** Adicionalmente, em caso de inoperância do farol em aeródromo público, a Organização Regional do SISCEAB poderá realizar avaliação operacional, conforme modelo constante do Anexo A, a fim de verificar a possibilidade de manutenção da operação VFR noturna para outros voos não mencionados em 3.3.2, observando-se a disponibilidade de:

- a) serviço de vigilância ATS para eventual assistência à navegação desses voos;
- b) auxílio rádio à navegação em funcionamento no aeródromo; ou
- c) outros auxílios visuais que permitam identificar a localização do aeródromo.

NOTA 1: No caso de aeródromo privado ou de aeródromo militar, tal avaliação operacional deverá ser realizada pelo seu proprietário ou Comandante da OM responsável, respectivamente, visto que a operação do aeródromo é de responsabilidade das referidas autoridades.

NOTA 2: Nesse caso, o NOTAM correspondente deverá informar a inoperância do farol de aeródromo e a continuidade da operação VFR noturna.

NOTA 3: Mesmo que o correspondente NOTAM ainda não tenha sido expedido para ao aeródromo em questão, a operação VFR noturna poderá ser permitida, desde que a avaliação operacional já tenha sido realizada e seu parecer favorável tenha sido coordenado com os órgãos ATS envolvidos.

**3.3.4** A manutenção da operação VFR noturna baseada no 3.3.3 poderá ser mantida por até 30 dias consecutivos.

NOTA: Excepcionalmente, o referido prazo poderá ser prorrogado, mediante solicitação da administração do aeródromo à Organização Regional do SISCEAB, expondo os motivos pela não conclusão das ações corretivas dentro do prazo inicial e apresentando a previsão para o restabelecimento do seu farol de 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, observadas as disposições previstas em 3.3.2 e 3.3.3, notadamente em relação à inoperância do farol de aeródromo.

**3.4.2** 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.

**3.4.3** Caso não haja órgão ATS de aeródromo, o piloto em comando da aeronave deverá observar o cumprimento dos critérios especificados em 3.3.1, 3.3.2 e 3.3.3 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 procedimento de aproximação e/ou de saída IFR, publicado pelo DECEA, em vigor;
- b) as condições presentes estiverem em conformidade com os mínimos meteorológicos para voo IFR estabelecidos para o procedimento de aproximação e/ou de saída por instrumentos em vigor, publicado pelo DECEA.
- c) as informações meteorológicas do aeródromo relativas ao vento de superfície, à pressão atmosférica, à visibilidade, à temperatura, à quantidade de nuvens e altura da base de suas camadas estiverem disponibilizadas por meio de:
  - 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, 22 fev. 2018.

BRASIL. Agência Nacional de Aviação Civil. Regulamento Brasileiro da Aviação Civil: **RBAC nº 154**. Brasília, 13 mar. 2018.

## 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 a ICA 100-1, “Requisitos para Operação VFR ou IFR em Aeródromos”, que, no seu item **3.3.1**, letra “b”, preconiza que tal auxílio, quando existente, deve estar em funcionamento para operação VFR noturna.

2. Não obstante, o item **3.3.2** da mencionada Instrução prevê que, em caso de inoperância do farol de aeródromo, a operação VFR noturna possa ser mantida para o voo:

- a) local;
- b) decolando desse aeródromo; ou
- c) com capacidade de navegação de área.

3. Em complemento, o item **3.3.3**, ainda da ICA 100-1, preconiza que, em caso de inoperância do farol em aeródromo público, a Organização Regional do SISCEAB possa realizar avaliação operacional, a fim de verificar a possibilidade de manutenção da operação VFR noturna para outros voos não mencionados em **3.3.2**, observando-se a disponibilidade de:

- a) Serviço de Vigilância ATS para eventual assistência à navegação desses voos;
- b) auxílio rádio à navegação em funcionamento no aeródromo; ou
- c) outros auxílios visuais que permitam identificar a localização do aeródromo.

4. Dessa forma, relato abaixo as considerações acerca das condições que puderam ser verificadas para auxiliar os pilotos em voo VFR noturno a localizar este aeródromo em caso de falha de seu farol de aeródromo:

Com relação à alínea “a”, podemos considerar que .....

Com relação à alínea “b”, podemos considerar que .....

Com relação à alínea “c”, podemos considerar que .....

5. Em face do exposto, esta Divisão de Operações é de parecer **(des)favorável** à manutenção da operação VFR noturna em [NOME DO AERÓDROMO], com o farol de aeródromo inoperante durante o período de\_\_(\_\_\_\_) dias, prazo máximo para que se providencie a manutenção corretiva do mesmo.

FULANO DE TAL Posto  
Chefe da Divisão de Operações