



CAPITULO 6

REGRAS DE VOO VISUAL

1- Critérios gerais:

Exceto quando operando em voo VFR especial, os voos VFR devem ser conduzidos de tal forma que as aeronaves voem em condições de visibilidade e distância das nuvens conforme:

Classe de espaço aéreo	B	C/D/E
Distância das nuvens	livre de nuvens	1500m horizontalmente 300m (1000ft) verticalmente
Visibilidade	8km no FL100 ou acima 5km abaixo do FL100	8km no FL 100 ou acima 5km abaixo do FL100
Limite de velocidade	380kt	250kt abaixo do FL100 380kt acima do FL100

Classe de espaço aéreo	F/G	F/G
-	acima de 900m (3000ft) AMSL ou acima de 300m (1000ft) AGL, o que for maior	a 900m (3000ft) AMSL abaixo ou 300m (1000ft) AGL, o que for maior
Distância das nuvens	1500m horizontalmente 300m (1000ft) verticalmente	livre de nuvens e avistando o solo
Visibilidade	8km no FL100 ou acima 5km abaixo do FL100	5km
Limite de velocidade	250kt abaixo do FL100 380kt acima do FL100	250kt abaixo do FL100 380kt acima do FL100

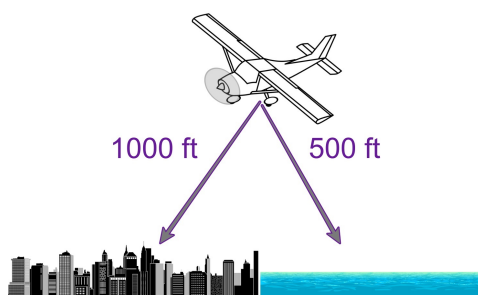
Ainda considerando-se a tabela anterior, os voos VFR somente serão realizados quando puderem cumprir simultânea e continuamente:

- manter referências visuais com o solo ou água de modo que as formações abaixo do nível de voo não obstruam mais da metade da área de visão do piloto;

- voar abaixo do FL150;
- voar com a velocidade estabelecida na tabela anterior.

a) Exceto em operação de pouso e decolagem, o voo VFR não será efetuado:

- sobre cidades, povoados, lugares habitados ou grupos de pessoas ao ar livre, em altura inferior a 300m (1000ft) acima do mais alto obstáculo existente num raio de 600m em torno da aeronave;
- em lugares não citados anteriormente, em altura inferior a 150m (500ft) AGL.



b) Realização de voos VFR em espaços aéreos B, C e D: as aeronaves devem dispor de meios para estabelecer comunicações de radiotelefonia com o órgão ATC apropriado. É proibida a operação de aeronaves sem equipamento rádio, ou com este inoperante em aeródromos providos de TWR ou AFIS, exceto em casos de voo de traslado de aeronaves sem rádio e voo de planadores e aeronaves sem rádio pertencentes a aeroclubes sediados nesses aeródromos.

As aeronaves em voo VFR em uma TMA ou CTR não deverão cruzar as trajetórias dos procedimentos de saída e descida por instrumentos em altitudes conflitantes, bem como não deverão sobrevoar os auxílios à navegação sem autorização do órgão ATC.

Os voos VFR devem atender ao estabelecido pelo serviço ATC, no que for aplicável, sempre que:

- forem realizados em espaços aéreos B, C e D;
- ocorrerem na zona de tráfego de aeródromo controlado;
- forem realizados como VFR especiais.

Em espaços aéreos ATS classes E, F e G, voos VFR não estão sujeitos à autorização de controle de tráfego aéreo, recebendo dos órgãos ATS somente serviços de informação de voo e alerta.

2- Responsabilidade do piloto:

O piloto de um voo VFR deve providenciar sua própria separação em relação a obstáculos, exceto em espaços aéreos Classe B, em que a separação entre as aeronaves é de responsabilidade do ATC.

Isso porém não exime o piloto em comando da responsabilidade de evitar colisões, tomando ações e fazendo as manobras baseadas nos avisos de resolução providas pelo equipamento ACAS.

3- Condições para realização de voo VFR:

a) No período diurno: os aeródromos de partida, destino e alternativa devem estar registrados ou homologados para operação VFR diurna. As condições meteorológicas predominantes nos aeródromos em questão, durante operações de decolagem ou pouso, deverão ser iguais ou superiores aos mínimos para o voo VFR.

b) No período noturno: os aeródromos de partida, destino e alternativa devem estar registrados ou homologados para operação VFR noturna. E também serão requeridos:

- o piloto deve possuir habilitação para voo IFR;

- a aeronave deve estar homologada para voo IFR;

- a aeronave deve dispor de transceptor de VHF em funcionamento para estabelecer comunicações bilaterais com os órgãos ATS.

Quando o voo for realizado inteiramente em ATZ, CTR ou TMA, ou na inexistência desses espaços aéreos, quando realizado dentro de um **raio de 27nm (50km)** do aeródromo de partida, não se aplicarão ao voo VFR noturno nem as exigências de que o piloto possua habilitação para voo IFR nem para que a aeronave seja homologada para voo IFR. Também incluem-se ATZ, CTR e/ou TMA adjacentes.

4- Níveis de cruzeiro:

Exceto quando autorizado pelo órgão ATC, voos VFR em nível de cruzeiro, quando realizados **acima de 900m (3000ft) AGL**, serão efetuados em um nível apropriado à rota, de acordo com a tabela de níveis de cruzeiro, em função do rumo magnético.

O nível de voo VFR selecionado, será mantido pela aeronave, enquanto satisfizer as condições mínimas estabelecidas para o voo VFR, cabendo à aeronave efetuar modificações de nível e/ou proa para atender às mencionadas condições.

Par		Ímpar	
FL	PÉS	FL	PÉS
045	4500	035	3500
065	6500	055	5500
085	8500	075	7500
105	10500	095	9500
125	12500	115	11500
145	14500	135	13500

5- Mudanças de voo VFR para IFR:

Toda aeronave que estiver voando de acordo com as regras de voo visual e desejar mudar para ajustar-se às regras de voo por instrumentos deve:

- comunicar as mudanças necessárias que serão efetuadas em seu Plano em Vigor, caso tenha apresentado Plano de Voo;

- quando requerida a apresentação de plano de voo, submetê-lo um plano de voo ao órgão ATS apropriado e obter autorização antes de prosseguir IFR, quando se encontrar em espaço aéreo controlado.

6- Voo VFR fora de espaço aéreo controlado:

O voo VFR que se realizar fora do espaço aéreo controlado, porém em áreas ao longo de rotas designadas pelo DECEA e que disponha de equipamento rádio em funcionamento, manterá escuta permanente na frequência apropriada do órgão ATS que proporcionar serviço de informação de voo e informará sua posição a esse órgão, quando necessário ou solicitado, conforme descrito em tabela anteriormente mencionada.

7- Autonomia:

A autonomia de um voo é indicada em função do tempo de combustível, seguindo o seguinte critério:

a) *Aeronaves (aviões de pequeno porte ou helicópteros) de transporte público (táxi aéreo e executivos):* poderão iniciar um voo **VFR**, considerando-se o vento e as condições atmosféricas **SOMENTE** se tiverem combustível suficiente para voar, em nível de cruzeiro, até o aeródromo de destino, sendo:

- durante o dia: A + B + 30 (aviões)
A + B + 20 (helicópteros)

- durante a noite: $A + B + 45$ (aviões)
 $A + B + 30$ (helicópteros)

b) Aeronaves de aeroclubes, escolas, privadas não homologadas para transporte público: NÃO poderão iniciar um voo **VFR**, considerando-se o vento e as condições atmosféricas a menos que disponham de combustível suficiente para voar até o local de primeiro pouso (A para B), em velocidade normal de cruzeiro, voar pelo menos **mais 45 minutos** para aviões e **20 minutos** para helicópteros.