



CAPITULO 5 REGRAS GERAIS

1- Proteção de pessoas e propriedades:

a) Operação negligente ou imprudente de aeronaves: nenhuma aeronave pode ser conduzida de modo em que ponha a vida ou propriedade alheia em perigo.

b) Alturas Mínimas: exceto em pouso ou decolagem, ou quando autorizado pelo DECEA, as aeronaves não podem voar:

- sobre cidades, povoados, lugares habitados ou grupo de pessoas ao ar livre, em altura inferior a **300m (1000ft)** acima do obstáculo mais alto existente num raio de 600m em torno da aeronave;

- sobre lugares não citados no item anterior, em altura inferior a 150m (500ft) acima do solo ou água.

2- Níveis de cruzeiro:

Os níveis de cruzeiro serão considerados como:

- níveis de voo - para os voos em um nível igual ou maior ao nível de voo mais baixo utilizável ou, para voo acima da altitude de transição;

- altitudes - para os voos que se

efetuem abaixo do nível de voo mais baixo utilizável ou, para os voos que se efetuem na altitude de transição ou abaixo.

NÍVEL	→	QNE
ALTITUDE	→	QNH

3- Lançamento de objetos ou pulverização:

O lançamento de objetos ou pulverização por meio de aeronaves em voo só será autorizado nas condições prescritas pela autoridade competente e de acordo com informação, assessoramento e/ou autorização do órgão ATS.

4- Reboque:

Nenhuma aeronave rebocará outra aeronave ou objeto a não ser que esteja de acordo com as condições prescritas pela autoridade competente e conforme informação, assessoramento e/ou autorização do órgão ATS.

aeronave militar ou pela ANAC quando se tratar de uma aeronave civil.

5- Lançamento de paraquedas:

Salvo nos casos de emergência, os lançamentos de paraquedas só podem se realizar conforme as condições prescritas pela autoridade competente e conforme informações, assessoramento e/ou autorização do órgão ATS.

6- Voo Acrobático:

Nenhuma aeronave realizará voos acrobáticos em áreas que constituam perigo para o tráfego aéreo, excetuando-se áreas estabelecidas para esta finalidade ou quando autorizado pela autoridade competente, conforme informação, assessoramento e/ou autorização do órgão ATS.

7- Autoridade competente:

A autoridade competente para autorizar e estabelecer as condições relativas ao tráfego aéreo em que devam ser realizados voos acrobáticos, lançamento de objetos ou pulverização, reboque e lançamento de paraquedas e voos em formação em espaço aéreo controlado é o **SRPV** (Serviço Regional de Proteção ao Voo) ou **CINDACTA** com jurisdição sobre a área em que a operação seja pretendida. A autorização expedida pelo SRPV ou CINDACTA tem a finalidade de garantir a coordenação e o controle de tráfego aéreo, bem como a segurança de voo, não estando implícita qualquer autorização para a realização da atividade técnica específica da operação.

*Nota: Qualquer operação mencionada anteriormente, deve ser autorizada previamente pelo Comandante da Unidade à qual está subordinada quando se tratar de

8- Áreas proibidas e áreas restritas:

Nenhuma aeronave poderá voar em um espaço aéreo publicado devidamente como área proibida ou restrita, a menos que se ajuste às condições de restrição ou obtenha autorização da autoridade competente, para que o voo seja coordenado junto ao SRPV ou CINDACTA em jurisdição sobre a área.

9- Voos em formação:

Aeronaves não devem voar em formação, exceto quando previamente acordado pelos pilotos em comando das aeronaves que estejam participando do voo e, para voo em formação em espaço aéreo controlado, de acordo com as condições determinadas pela autoridade competente, que são:

- a formação opera como uma aeronave única quando se trata de navegação e notificação de posição;
- a separação entre as aeronaves em voo deverá ser de responsabilidade do líder do voo e dos pilotos em comando das outras aeronaves participantes, bem como deverá incluir períodos de transição quando as aeronaves estiverem manobrando para alcançar sua própria separação dentro da formação e durante as manobras para iniciar e romper essa formação;
- cada aeronave se manterá a uma distância que não exceda 0,5nm (1km) lateralmente e longitudinalmente, bem como a 30m (100ft) verticalmente com respeito à aeronave líder.

10- Prevenção de colisões:

As regras que se seguem não eximem o piloto em comando da responsabilidade de tomar a melhor ação para evitar uma colisão, incluindo as manobras baseadas nos avisos de resolução providas pelo equipamento ACAS.

Com o objetivo de prevenir possíveis colisões, é importante que a vigilância seja exercida a bordo das aeronaves, sejam quais forem as regras de voo ou a classe do espaço aéreo na qual a aeronave está operando e, ainda, quando operando na área de movimento de um aeródromo.

11- Proximidade:

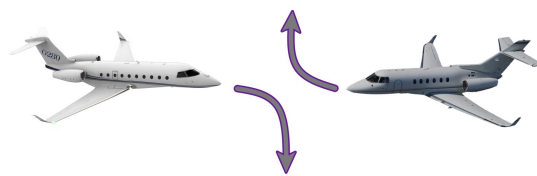
Nenhuma aeronave pode voar tão próximo de outra, de modo que possa ocasionar perigo de colisão.

12- Direito de passagem:

A aeronave que tem o direito de passagem deve manter seu rumo e velocidade.

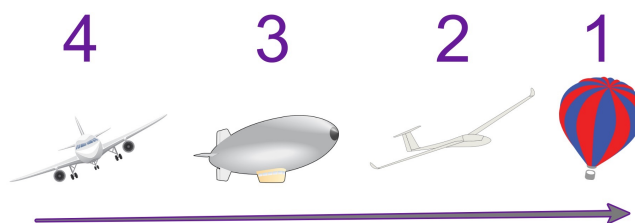
A aeronave que esteja obrigada a manter-se fora da trajetória da outra, deve evitar passar por cima, por baixo ou à frente dessa outra, a menos que haja uma distância suficiente e que seja levado em conta o efeito da esteira de turbulência da aeronave.

a) Aproximação de frente: caso duas aeronaves se aproximarem de frente, ou quase de frente, e haja perigo de colisão, **ambas** devem alterar seus rumos para a **direita**.



b) Convergência: se duas aeronaves convergirem em níveis aproximadamente iguais, **a que tiver a outra à sua direita cederá passagem**, exceto:

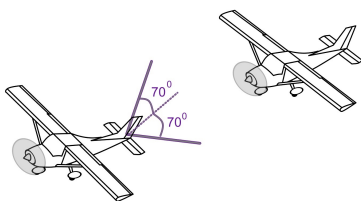
- aeronaves mais pesadas que o ar, propulsadas mecanicamente, cederão passagem aos dirigíveis, planadores e balões;
- dirigíveis cederão passagem aos planadores e balões;
- planadores cederão passagem aos balões;
- as aeronaves propulsadas mecanicamente cederão passagem às que venham rebocando aeronaves ou objetos.



13- Ultrapassagem:

Aeronave ultrapassadora é a que se aproxima de outra, **por trás**, num **ângulo inferior a 70°** com o plano de simetria da aeronave que vai ser ultrapassada. Toda aeronave que estiver sendo ultrapassada, terá o direito de passagem e a aeronave ultrapassadora, quer esteja subindo, descendo ou em voo nivelado, deverá se manter fora da trajetória da que estiver sendo ultrapassada, modificando seu rumo para a direita. Isso

quer dizer que a aeronave que estiver ultrapassando deve sempre estar atenta à trajetória da aeronave ultrapassada, evitando assim uma colisão.



14- Pouso:

As aeronaves em voo, e também as que estiverem operando em terra ou na água, cederão passagem às aeronaves que estiverem pousando ou em fase final de aproximação para pouso.

Quando duas ou mais aeronaves estiverem se aproximando de um aeródromo para pousar, a que estiver mais **acima** cederá passagem à que estiver mais **abaixo**, porém, a que estiver mais abaixo não poderá se prevalecer dessa regra para cruzar a frente da que estiver na fase de aproximação para pouso e nem ultrapassá-la. Aeronaves mais pesadas que o ar, mecanicamente propulsadas, cederão passagem aos planadores.

Toda aeronave que tiver conhecimento de que outra se encontra em emergência, deve também, ceder passagem.

Uma aeronave que tem conhecimento de que outra aeronave está em emergência deverá ceder-lhe passagem.

15- Decolagem:

Toda aeronave no táxi na área de manobras de um aeródromo cederá passagem às aeronaves que estejam decolando ou por decolar.

16- Movimento das aeronaves na superfície:

Existindo risco de colisão entre duas aeronaves taxiando na área de manobras de um aeródromo, aplica-se o seguinte:

- caso duas aeronaves se aproximem de frente, ou quase de frente, ambas devem retardar seus movimentos e alterarão seus rumos à direita para que se mantenham a uma distância segura;

- caso duas aeronaves se encontrem em rumo convergente, a aeronave que tiver a outra à sua **direita** cederá passagem;

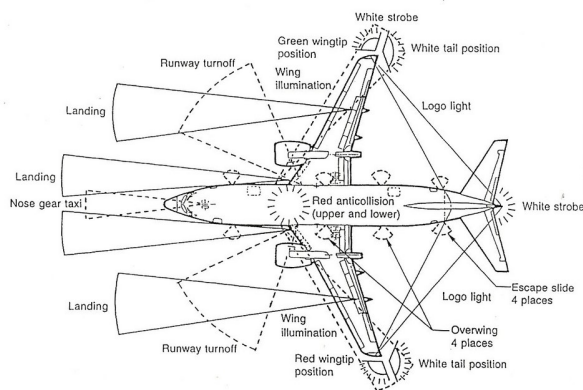
- toda aeronave que estiver sendo ultrapassada por outra terá o direito de passagem e a aeronave ultrapassadora deve manter-se a uma distância segura da trajetória da outra aeronave.

Uma aeronave taxiando na área de manobras deverá parar e se manter em espera em todas as posições de espera da pista, a menos que outro procedimento seja autorizado pela TWR.

Uma aeronave taxiando na área de manobras deverá parar e se manter em espera em todas as barras de parada iluminadas, podendo prosseguir quando as luzes se apagarem.

15- Luzes a serem exibidas pelas aeronaves:

Exterior Lighting



As luzes de uma aeronave podem variar de uma aeronave para outra, tanto em quantidade como em disposição.

Entre o por e o nascer do sol, ou em qualquer outro período julgado necessário, todas as aeronaves em voo deverão exibir:

- luzes anticolisão: tem como objetivo chamar a atenção para a aeronave (rotating beacon e/ou strobelights);



- luzes de navegação: tem como objetivo será o de indicar a trajetória relativa da aeronave aos observadores. São luzes verdes e vermelhas localizadas nas pontas das asas.

Entre o por e o nascer do sol ou em qualquer outro período julgado necessário:

- todas as aeronaves que operam na área de movimento de um aeródromo deverão exibir luzes de navegação, cujo objetivo será o de indicar a trajetória relativa da aeronave aos observadores. Não serão exibidas outras luzes, caso estas possam ser confundidas com as luzes de navegação;

- todas as aeronaves, exceto as que estiverem paradas e devidamente iluminadas por outro meio na área de movimento de um aeródromo, deverão exibir luzes com a finalidade de indicar as extremidades de sua estrutura;

- todas as aeronaves que operarem na área de movimento de um aeródromo deverão exibir luzes destinadas a destacar sua presença;

- todas as aeronaves que se

encontrarem na área de movimento de um aeródromo e cujos motores estiverem em funcionamento deverão exibir luzes que indiquem esta situação (normalmente, a luz utilizada é a beacon light, porém, caso a aeronave não disponha de uma luz específica, pode ser utilizada a strobe light das pontas das asas).

Exceto em casos em que as luzes possam ofuscar os observadores, luzes anticolisão (sejam elas strobe lights ou beacon lights), devem estar ligadas entre o nascer e o por do sol, seja em voo, como também na área de movimento de um aeródromo. É permitido que os pilotos apaguem ou reduzam a intensidade de qualquer luz de brilho intenso com o intuito de não ofuscar observadores ou a fim de facilitar a identificação da trajetória da aeronave e evitar confusão com as luzes de navegação.

*Nota: é recomendado que luzes estroboscópicas (strobe lights) sejam desligadas quando a aeronave estiver dentro de nuvens para evitar ofuscar a própria tripulação da aeronave.

16- Operações em aeródromos e suas imediações:

Toda aeronave em que estiver operando em um aeródromo ou em suas imediações, estando ou não em uma ATZ, deverá:

- observar o tráfego do aeródromo a fim de evitar colisões;

- ajustar-se ao circuito de tráfego do aeródromo ou evitá-lo;

- efetuar todas as curvas para a **esquerda** ao aproximar-se para pouso e após a decolagem, exceto havendo instrução que indique de outra forma;

- pousar e decolar contra o vento, exceto se, por motivos de segurança, configuração da pista ou do circuito de

tráfego outra direção seja determinada;

- em aeródromo não controlado, prosseguir para pouso somente se não houver outra aeronave na pista;

- ocupar a pista de pouso e decolagem o mínimo de tempo possível, para que não prejudique a operação de outras aeronaves.

17- Procedimentos em caso de mudanças meteorológicas em voo VFR:

Quando as condições meteorológicas se deterioram a ponto de não ser possível voar em condições VMC, de acordo com o seu Plano de Voo em vigor, a aeronave voando VFR conduzida como voo controlado, deve:

- solicitar mudança de autorização que lhe permita prosseguir em condições visuais até o destino ou alternativa, ou abandonar o espaço aéreo dentro do qual é exigido autorização ATC;

- continuar em voo VMC e notificar o órgão ATC as medidas tomadas para abandonar o referido espaço aéreo ou para pousar no aeródromo apropriado mais próximo se uma mudança de autorização não puder ser obtida;

- solicitar autorização para prosseguir em VFR Especial, caso se encontre dentro de uma TMA ou CTR;

- solicitar autorização para mudança de regras e voar por instrumentos, caso o piloto em comando possua tal habilitação.