



ESCLARECIMENTOS

VOOS VFR COM MUDANÇAS DE REGRAS
PARA IFR

TMA-SP



DIVISÃO DE OPERAÇÕES
SUBDIVISÃO DE GERENCIAMENTO DE TRÁFEGO AÉREO



INGRESSO EM ESPAÇO AÉREO CONTROLADO





INGRESSO EM ESPAÇO AÉREO CONTROLADO

- **Sujeitos à uma autorização ATC (classe A, B, C e D).**
- **Ingresso sem autorização ATC nesses espaços aéreos é uma irregularidade de tráfego aéreo.**

Anexo A- Classificação dos Espaços Aéreos ATS

CLASSE	TIPO DE VOO	SEPARAÇÃO PROVIDA	SERVIÇO PRESTADO	REQUISITOS PARA UTILIZAÇÃO		
				Limite de Velocidade	Requisitos de Radiocomunicação	Sujeito a uma Autorização ATC
A	IFR	A todas aeronaves	Serviço de controle de tráfego aéreo	Não aplicável	Bilateral contínua	Sim
B	IFR	A todas aeronaves	Serviço de controle de tráfego aéreo	Não aplicável	Bilateral contínua	Sim
	VFR					
C	IFR	IFR de IFR IFR de VFR	Serviço de controle de tráfego aéreo	Não aplicável	Bilateral contínua	Sim
	VFR	VFR de IFR	1) Serviço de controle de tráfego aéreo para separação de IFR; e 2) Informação de tráfego VFR/VFR e aviso para evitar tráfego, quando solicitado pelo piloto.	250 kt IAS abaixo de 3.050m (10.000pés) AMSL		
D	IFR	IFR de IFR	Serviço de controle de tráfego aéreo, incluindo informação de tráfego sobre voos VFR (e aviso para evitar tráfego, quando solicitado pelo piloto)	250 kt IAS abaixo de 3.050m (10.000 pés) AMSL	Bilateral contínua	Sim
	VFR	Não aplicável	Serviço de controle de tráfego aéreo, incluindo informação de tráfego entre voos IFR/VFR e VFR/VFR (e aviso para evitar tráfego, quando solicitado pelo piloto).	250 kt IAS abaixo de 3.050m (10.000 pés) AMSL		





INGRESSO EM ESPAÇO AÉREO CONTROLADO

- Segundo a ICA 100-37, espaço aéreo controlado é o espaço aéreo de dimensões definidas, dentro do qual se **presta o serviço de controle de tráfego aéreo** de conformidade com a classificação do espaço aéreo. Espaço aéreo controlado é um termo genérico que engloba as Classes A, B, C, D e E dos espaços aéreos ATS, como descrito em 3.4.
- Onde os espaços aéreos ATS estiverem justapostos verticalmente, isto é, um acima do outro, **os voos em um nível comum deverão cumprir os requisitos e dispor dos serviços aplicáveis para o espaço aéreo de classe menos restritiva**. Na aplicação desse critério, o espaço aéreo classe B deve ser considerado menos restritivo que o espaço aéreo classe A; o classe C menos restritivo que o classe B e assim por diante.
- Caberá ao piloto em comando de uma aeronave em voo VFR ou IFR **providenciar sua própria separação** em relação às demais aeronaves, caso esteja voando em uma classe de espaço aéreo em que o órgão ATC não tenha responsabilidade de prover este tipo de separação.





INGRESSO EM ESPAÇO AÉREO CONTROLADO

- Voos VFR não-sujeitos à uma autorização ATC (classe E, G).
- Ingressos não necessitam de uma autorização ATC;
- Devem ser observadas as regras específicas locais (AIC, CIRCEA, AIP etc).

E	IFR	IFR de IFR	Serviço de controle de tráfego aéreo. Informações de tráfego sobre voos VFR sempre que seja praticável	250kt IAS abaixo de 3.050m (10.000 pés) AMSL	Bilateral contínua	Sim
	VFR	Não aplicável	Informações de tráfego, sempre que seja praticável		Não	Não
F	IFR	IFR de IFR, se for prático e possível	Serviço de Assessoramento de Tráfego aéreo; Serviço de Informação de Voo	250kt IAS abaixo de 3.050m (10.000 pés) AMSL	Bilateral contínua	Não
	VFR	Não aplicável	Serviço de informação de voo, quando solicitado pelo piloto.		Não	
G	IFR	Não aplicável	Serviço de informação de voo, quando factível.	250kt IAS abaixo de 3.050m	Bilateral contínua	Não
	VFR				Não	





**AIC 20/21 - CIRCULAÇÃO VFR
INTEGRADA NAS TMA-SP TMA-RJ E
VALE DO PARAÍBA**





AIC 20/21 - CIRCULAÇÃO VFR

BRASIL

MINISTÉRIO DA DEFESA – COMANDO DA AERONÁUTICA
DEPARTAMENTO DE CONTROLE DO ESPAÇO AÉREO
Av. General Justo, 160 – CEP 20021-130 – Rio de Janeiro/RJ
<http://www.decea.mil.br>

AIC
N
20/21
20 MAIO 21

CIRCULAÇÃO VFR INTEGRADA NAS TMA-SP, TMA-RJ E VALE DO PARAÍBA

Período de vigência: de 20 MAIO 2021 a PERM

- Em seu item 4.4.7, preconiza que as aeronaves que pretendam decolar de Campo de Marte (SBMT), Jundiaí (SBJD) e Campinas-Viracopos (SBKP), com Plano de Voo Completo com mudança de Regra de Voo VFR para IFR (Plano ZULU), **deverão aguardar autorização do APP-SP para mudança das regras de voo.**





AERONAVES QUE DECOLAM - PLANO Z

- Em seu item 4.4.8, orienta que, em caso de planejamento de mudança de Regra de Voo para ponto significativo dentro da TMA-SP 2 (Área CONTROLADA), esse ponto **DEVERÁ** coincidir com as Posições existentes no limite lateral da TMA-SP 2 (DOM PEDRO, ATIBAIA, CABREUVA, VARGEM GRANDE, RÉGIS e PALMEIRAS).
- Se o ponto significativo escolhido for em Área NÃO CONTROLADA (Espaço Aéreo classe G), o voo VFR ficará restrito a altitude máxima de 5000ft até que o APP-SP possa autorizar a mudança de regra, **salvo utilizem Corredores que permitam ascensão acima de 5000ft, devendo a aeronave possuir dois equipamentos rádio VHF para coordenação junto ao APP- SP e à FCA da Região de sobrevoo (NORTE, SUL ou LITORAL).**





CORREDORES QUE PERMITEM ASCENSÃO ACIMA DE 5000 PÉS SEM A NECESSIDADE DE AUTORIZAÇÃO DO ATC

REA CHARLIE (que permite a subida até 7500ft para o noroeste da TMA)





CORREDORES QUE PERMITEM ASCENSÃO ACIMA DE 5000 PÉS SEM A NECESSIDADE DE AUTORIZAÇÃO DO ATC

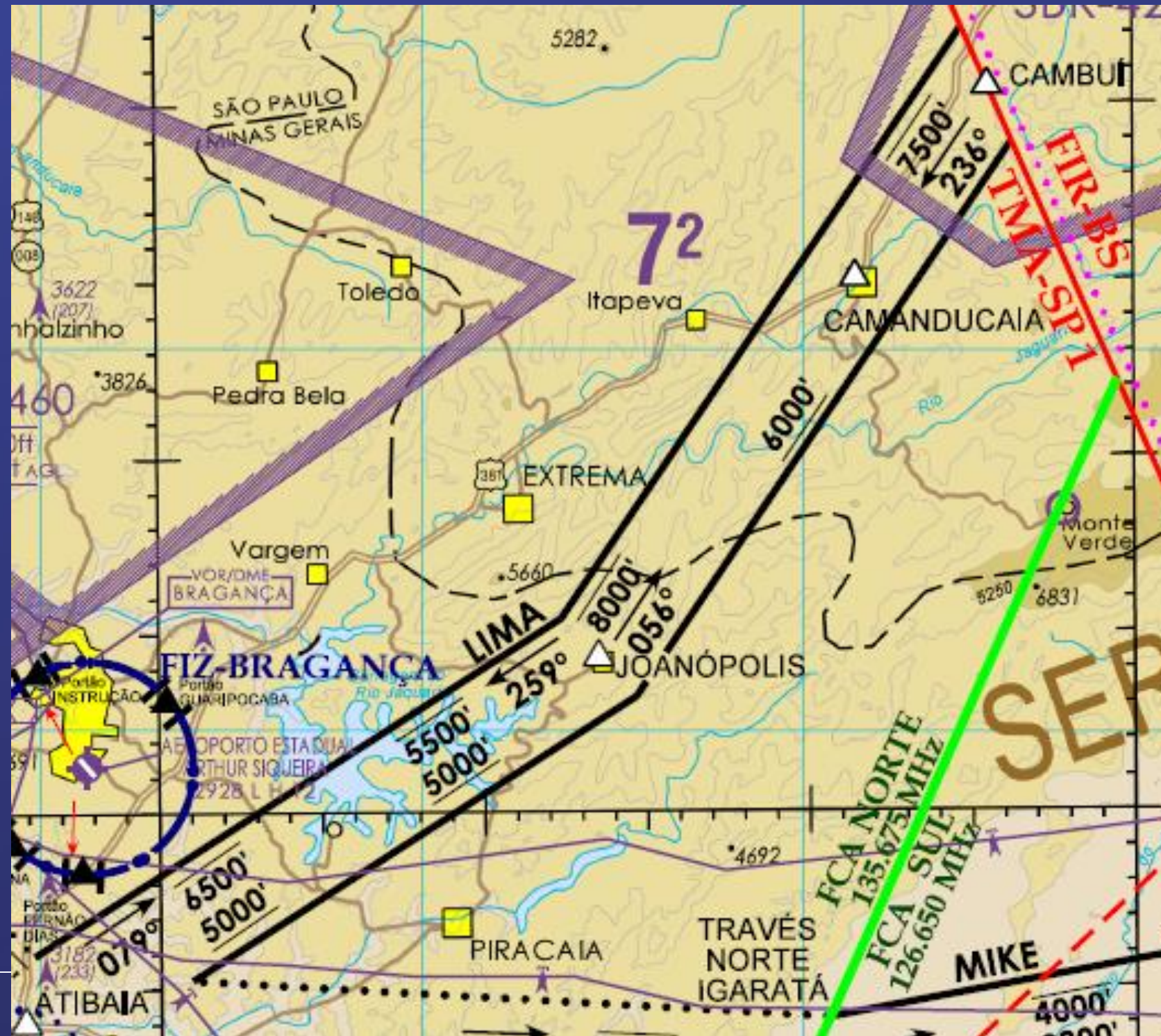
REA OSCAR (que permite a subida até 6500ft para o sudoeste da TMA)





CORREDORES QUE PERMITEM ASCENSÃO ACIMA DE 5000 PÉS SEM A NECESSIDADE DE AUTORIZAÇÃO DO ATC

REA LIMA (que permite a subida até 8000ft para o nordeste da TMA)





CORREDORES QUE PERMITEM ASCENSÃO ACIMA DE 5000 PÉS SEM A NECESSIDADE DE AUTORIZAÇÃO DO ATC

REA QUEBEC (que permite a subida até 7500ft para o leste da TMA)





OPORTUNIDADES DE MELHORIAS

O APP-SP estudará a possibilidade de padronizar a autorização de mudança de regras de voo de VFR para IFR antes da transferência de setor de modo a agilizar o processo.





INFORMAÇÕES



SAC DECEA

