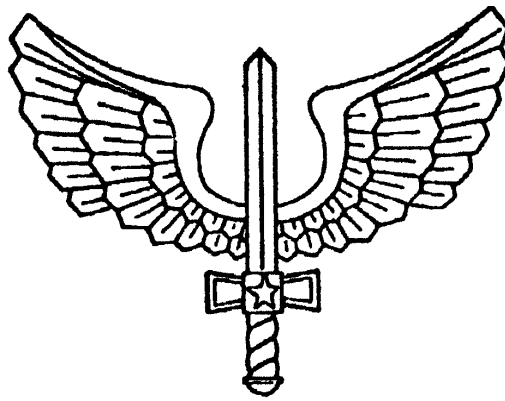


**MINISTÉRIO DA DEFESA
COMANDO DA AERONÁUTICA**



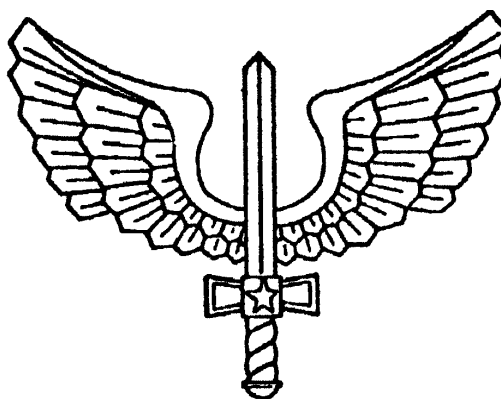
TRÁFEGO AÉREO

ICA 100-9

**PROCEDIMENTOS ESPECIAIS PARA AERONAVE
PRESIDENCIAL**

2015

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



TRÁFEGO AÉREO

ICA 100-9

**PROCEDIMENTOS ESPECIAIS PARA AERONAVE
PRESIDENCIAL**

2015



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

PORTARIA DECEA Nº 102/DGCEA, DE 15 DE ABRIL DE 2015.

Aprova a reedição da ICA 100-9,
Instrução que trata dos “Procedimentos
Especiais para Aeronave Presidencial”.

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 100-9, "Procedimentos Especiais para Aeronave Presidencial", que com esta baixa.

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

Art. 3º Revoga-se a Portaria DECEA nº 49/SDOP, de 18 de junho de 2014, publicada no BCA nº 117, de 25 de junho de 2014.

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

(Publicado no BCA nº 088, de 13 de maio de 2015)

PREFÁCIO

A reedição desta publicação tem por objetivo regulamentar os procedimentos a serem aplicados com relação à aeronave que esteja se deslocando para conduzir o Presidente da República Federativa do Brasil no próximo trecho do voo, definindo-a como Aeronave Presidencial.

SUMÁRIO

1 DISPOSIÇÕES PRELIMINARES	9
1.1 <u>FINALIDADE</u>	9
1.2 <u>ÂMBITO</u>	9
1.3 <u>CONCEITUAÇÕES</u>	9
1.4 <u>ABREVIATURAS</u>	10
2 PROCEDIMENTOS ESPECIAIS	11
2.1 <u>PRIORIDADE NA SEQUÊNCIA DE TÁXI PARA DECOLAGEM</u>	11
2.2 <u>PRIORIDADE NA SEQUÊNCIA PARA POUSO</u>	11
2.3 <u>PRIORIDADE EM VOO NA ÁREA DE CONTROLE TERMINAL E ZONA DE CONTROLE (TMA E CTR)</u>	11
2.4 <u>VALIDADE E MODIFICAÇÕES DO PLANO DE VOO</u>	11
3 ATRIBUIÇÕES	12
4 ATIVIDADES DE APOIO	15
4.1 <u>ATIVIDADES DE BUSCA E SALVAMENTO</u>	15
4.2 <u>ATIVIDADES DE TELECOMUNICAÇÕES</u>	15
4.3 <u>ATIVIDADES DE METEOROLOGIA</u>	15
5 DISPOSIÇÕES TRANSITÓRIAS	16
6 DISPOSIÇÕES FINAIS	18
REFERÊNCIAS	19

ICA 100-9/2015

1 DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

1.1 FINALIDADE

Esta Instrução estabelece procedimentos especiais e indica medidas relativas à segurança de voo, que devem ser tomadas pela autoridade competente, referentes à operação de aeronave presidencial.

1.2 ÂMBITO

Os procedimentos aqui contidos são de uso compulsório pelos pilotos em comando de aeronave presidencial, pelos órgãos do Sistema de Controle do Espaço Aéreo, bem como por todo órgão envolvido em missão presidencial, no que couber.

NOTA: Os procedimentos constantes nesta Instrução poderão, no todo ou em parte, ser aplicados às aeronaves que conduzam outras autoridades nacionais ou estrangeiras, desde que o dispositivo próprio seja acionado pelo Gabinete de Segurança Institucional da Presidência da República – Assessoria para assuntos da Aeronáutica (GSIPR).

1.3 CONCEITUAÇÕES

1.3.1 AERONAVE PRESIDENCIAL

A aeronave conduzindo o Presidente da República Federativa do Brasil ou aquela que esteja se deslocando para conduzir a referida autoridade no próximo trecho do voo.

1.3.2 ATIVIDADE DE CONTROLE DO ESPAÇO AÉREO

Compreende, dentre outras, a do serviço de controle de tráfego aéreo, de informações aeronáuticas, de telecomunicações aeronáuticas, de busca e salvamento, de meteorologia aeronáutica e de vigilância do espaço aéreo.

1.3.3 OPERAÇÃO MILITAR

Operação de aeronaves em missão de guerra, de segurança interna ou de manobras militares realizadas sob a responsabilidade direta de autoridade militar competente.

1.3.4 ÓRGÃO REGIONAL DO DECEA

São órgãos que desenvolvem atividades na Circulação Aérea Geral e na Circulação Operacional Militar, coordenando ações de gerenciamento e controle do espaço aéreo e de navegação aérea nas suas áreas de jurisdição. Os CINDACTA e o SRPVSP são Órgãos Regionais do DECEA.

1.3.5 PRIORIDADE

Para efeito desta Instrução é a precedência concedida à aeronave presidencial, em relação às demais aeronaves, nas manobras no solo e nas operações em voo.

1.3.6 SISTEMA DE CONTROLE DO ESPAÇO AÉREO BRASILEIRO

É o Sistema que tem por finalidade prover os meios necessários para o gerenciamento e o controle do espaço aéreo e o serviço de navegação aérea, de modo seguro e eficiente, conforme estabelecido nas normas nacionais e nos acordos e tratados internacionais de que o Brasil seja parte.

1.4 ABREVIATURAS

ACC	- Centro de Controle de Área
AFIS	- Serviço de Informação de Voo de Aeródromo
AIS	- Serviço de Informação Aeronáutica
APP	- Controle de Aproximação
ATS	- Serviço de Tráfego Aéreo
CHG	- Mensagem de Modificação
CINDACTA	- Centro Integrado de Defesa Aérea e Controle de
CAG	- Circulação Aérea Geral
COM	- Circulação Operacional Militar
CTR	- Zona de Controle
DLA	- Mensagem de Atraso
EOBT	- Hora Estimada de Calços Fora
MET	- Meteorologia
NOTAM	- Aviso para o Aeronavegante
OACI	- Organização da Aviação Civil Internacional
PLN	- Plano de Voo
RCC	- Busca e Salvamento
SRPV	- Serviço Regional de Proteção ao Voo
TMA	- Área de Controle Terminal
TWR	- Torre de Controle de Aeródromo

2 PROCEDIMENTOS ESPECIAIS

Os procedimentos especiais de tráfego aéreo contidos nesta Instrução compreendem prioridades e atribuições especiais relativas aos órgãos do Sistema de Controle do Espaço Aéreo e ao piloto em comando da aeronave presidencial.

2.1 PRIORIDADE NA SEQUÊNCIA DE TÁXI PARA DECOLAGEM

Somente as aeronaves em missão de defesa aeroespacial, em missão de guerra ou de segurança interna, aeronaves transportando ou destinadas a transportar enfermo ou lesionado em estado grave, que necessite de assistência urgente, ou órgão vital destinado ao transplante em corpo humano e as aeronaves em operação SAR terão prioridade sobre a aeronave presidencial.

2.2 PRIORIDADE NA SEQUÊNCIA PARA POUSO

Somente as aeronaves em emergência, planadores, aeronaves transportando ou destinadas a transportar enfermo ou lesionado em estado grave, que necessite de assistência urgente, ou órgão vital destinado ao transplante em corpo humano e as aeronaves em operação SAR ou em missão de guerra ou de segurança interna terão prioridade sobre a aeronave presidencial.

2.3 PRIORIDADE EM VOO NA ÁREA DE CONTROLE TERMINAL E ZONA DE CONTROLE (TMA e CTR)

Somente as aeronaves em emergência terão prioridade sobre a aeronave presidencial nas evoluções dentro da área de controle terminal ou zona de controle.

2.4 VALIDADE E MODIFICAÇÕES DO PLANO DE VOO

A aeronave presidencial está dispensada de apresentar, por escrito, as eventuais mensagens ATS de atraso (DLA) e/ou modificação (CHG) relativas ao Plano de Voo apresentado. Essas mensagens, quando necessárias, deverão ser veiculadas por fonia ao órgão de Controle de Tráfego Aéreo sob cuja jurisdição a aeronave estiver.

3 ATRIBUIÇÕES

3.1 CENTRO INTEGRADO DE DEFESA AÉREA E CONTROLE DE TRÁFEGO AÉREO (CINDACTA) OU SERVIÇO REGIONAL DE PROTEÇÃO AO VOO (SRPV)

Além das atribuições regulamentares, o CINDACTA ou o SRPV responsável pela localidade de operação da aeronave presidencial deve:

- a) proporcionar, sempre que possível, o serviço de controle de aeródromo à aeronave presidencial em aeródromo desprovido de tal serviço, desde que seja notificado com a antecedência necessária;
- b) designar um oficial especialista em controle de tráfego aéreo para acompanhar a equipe precursora da Presidência da República ao local da missão, visando efetuar o levantamento das necessidades relativas às atividades de controle do espaço aéreo;
- c) designar pessoal especializado para cumprimento do prescrito na alínea a) anterior e, em princípio, o oficial que acompanhar a equipe precursora deverá ser designado como coordenador da missão de controle do espaço aéreo;
- d) expedir NOTAM relativo à operação da aeronave presidencial em sua área de jurisdição, desde que seja notificado com a antecedência necessária; e
- e) tomar as providências necessárias visando a que as equipes de manutenção estejam em condições de pronto emprego, para os casos de falhas nos auxílios à navegação aérea, bem como nos equipamentos pertinentes utilizados pelo ATS e administração aeroportuária.

3.2 SALA DE INFORMAÇÕES AERONÁUTICAS DE AERÓDROMO (SALA AIS)

Além das atribuições regulamentares, a Sala de Informações Aeronáuticas de Aeródromo deve:

- a) informar aos pilotos em comando das aeronaves ou aos seus representantes credenciados, por ocasião do preenchimento dos respectivos planos de voo, da possibilidade de atrasos nas operações de táxi e decolagem, tendo em vista a operação da aeronave presidencial;
- b) manter contato com o órgão adequado, a fim de conhecer a hora em que o aeródromo estará livre para as operações normais;
- c) manter discricção sobre as operações da aeronave presidencial, prestando informações somente a pessoas credenciadas do GABAER, COMAR, GSIPR/Sch Mil/Ass Mil Aer (Gabinete de Segurança Institucional da Presidência da República/Subchefia Militar/Assessoria Militar Aeronáutica) e GTE; e
- d) encaminhar ao Centro de Controle de Área respectivo a Mensagem de Plano de Voo completa, relativa à aeronave presidencial, sem omitir qualquer dado constante no Plano de Voo apresentado.

3.3 TORRE DE CONTROLE DE AERÓDROMO(TWR)

Além das atribuições regulamentares, a Torre de Controle de Aeródromo deve:

- a) coordenar o tráfego para cumprir com as prioridades de táxi, decolagem e pouso previstas nesta Instrução;
- b) aplicar os procedimentos normais de Controle de Tráfego Aéreo, sempre que o piloto em comando da aeronave presidencial assim o solicitar, de acordo com o disposto em 3.6 d);
- c) informar às aeronaves que estejam chegando ao aeródromo de que deverão permanecer em espera até que a aeronave presidencial efetue seu pouso;
- d) informar à aeronave presidencial da existência de tráfego com prioridade sobre a mesma, quando for o caso;
- e) dar à aeronave presidencial, sempre que possível, prioridade nas comunicações bilaterais, mantendo as demais aeronaves na escuta;
- f) manter os serviços médico e de contraincêndio, a ela diretamente ligados, em posição de atendimento imediato nos momentos de pouso e decolagem da aeronave presidencial;
- g) acionar imediatamente os órgãos locais encarregados da manutenção dos auxílios à navegação aérea, bem como dos equipamentos pertinentes utilizados pelo ATS e administração aeroportuária, quando houver indícios de falha nos referidos equipamentos; e
- h) manter discricção sobre as operações da aeronave presidencial, prestando informações somente às pessoas credenciadas do GABAER, COMAR, GSIPR/Sch Mil/Ass Mil Aer (Gabinete de Segurança Institucional da Presidência da República/Subchefia Militar/Assessoria Militar Aeronáutica) e GTE.

3.4 CONTROLE DE APROXIMAÇÃO (APP)

Além das atribuições regulamentares, o Controle de Aproximação deve:

- a) coordenar as descidas e subidas, considerando o tráfego existente e o previsto, de forma que a aeronave presidencial tenha prioridade nos procedimentos em geral, dentro do espaço aéreo de sua jurisdição;
- b) manter, sempre que possível, livres os fixos e níveis a serem atingidos pela aeronave presidencial, bem como, em relação à aeronave presidencial, manter o dobro das separações longitudinais previstas nas publicações em vigor;
- c) informar à aeronave presidencial da existência de tráfego com prioridade sobre a mesma, quando for o caso;
- d) dar à aeronave presidencial, sempre que possível, prioridade nas comunicações bilaterais, mantendo as demais aeronaves na escuta;
- e) prevenir-se quanto ao procedimento de aproximação perdida da aeronave presidencial, somente autorizando o início de outro procedimento de aproximação IFR para o pouso de outra aeronave, quando houver certeza de que a aeronave presidencial tenha realizado o pouso completo;
- f) manter o nível mínimo de espera livre, até que a aeronave presidencial tenha efetuado o pouso; e

- g) manter discricção sobre as operações da aeronave presidencial, prestando informações somente às pessoas credenciadas do GABAER, COMAR, GSIPR/Sch Mil/Ass Mil Aer.

3.5 CENTRO DE CONTROLE DE ÁREA (ACC)

Além das atribuições regulamentares, o Centro de Controle de Área deve:

- a) dar prioridade à aeronave presidencial quanto aos níveis de voo solicitados no respectivo Plano de Voo, reservando-os com antecedência quando for solicitado;
- b) informar ao Gabinete do Comandante da Aeronáutica, ao Departamento de Controle do Espaço Aéreo e ao Comando Aéreo Regional, por meio de mensagem com prioridade SS, qualquer fase de emergência em que esteja envolvida a aeronave presidencial;
- c) providenciar, em tempo útil, através de mensagens operacionais, a prorrogação de horário de funcionamento dos órgãos e auxílios do Sistema de Controle do Espaço Aéreo, quando for notado que essa prorrogação será necessária à segurança das operações da aeronave presidencial;
- d) encaminhar a Mensagem de Plano de Voo, referente à aeronave presidencial, aos órgãos pertinentes, sem omitir qualquer dado constante no respectivo Plano de Voo apresentado;
- e) manter discricção sobre as operações da aeronave presidencial, prestando informações somente às pessoas credenciadas do GABAER, COMAR, GSIPR/Sch Mil/Ass Mil Aer e GTE; e

3.6 PILOTO EM COMANDO DA AERONAVE PRESIDENCIAL

Além das atribuições regulamentares, o piloto em comando da aeronave presidencial deve:

- a) requerer ao Centro de Controle de Área, com a devida antecedência, os níveis de voo, rotas e outros apoios que devam ser utilizados pela aeronave presidencial em função do planejamento do voo a ser executado;
- b) declarar, no item apropriado do Plano de voo, que conduz o Presidente da República ou outra autoridade, nacional ou estrangeira;
- c) informar ao órgão ATS pertinente qualquer atraso previsto de decolagem, bem como a hora estimada no aeródromo de destino ou alternativa, independente dos procedimentos previstos nas normas de tráfego aéreo;
- d) informar, via fonia, ao órgão ATS apropriado, quando for o caso, que não serão utilizadas as prioridades, procedimentos especiais e atribuições destinadas à aeronave presidencial;
- e) confirmar, com antecedência mínima de 30 minutos, quando possível, ao órgão apropriado do aeródromo de destino, a hora estimada de chegada; e
- f) coordenar com as outras aeronaves consideradas tráfego essencial local, no sentido de ter prioridade de descida e pouso nos aeródromos desprovidos de órgão de controle de tráfego aéreo, desde que não prejudique a segurança do voo.

4 ATIVIDADES DE APOIO

As atividades de apoio são medidas referentes aos serviços de Busca e Salvamento, Meteorologia e Telecomunicações capazes de garantir a perfeita e segura operação da aeronave presidencial.

4.1 ATIVIDADES DE BUSCA E SALVAMENTO

4.1.1 A solicitação de alerta SAR para determinado voo da aeronave presidencial, acompanhada das informações pertinentes ao respectivo deslocamento, far-se-á por intermédio do Gabinete do Comandante da Aeronáutica diretamente aos órgãos regionais do Sistema de Controle do Espaço Aéreo Brasileiro.

4.1.2 A solicitação poderá, em casos especiais, ser feita pelo piloto em comando da aeronave presidencial, pessoalmente ou via rádio, ao Centro de Coordenação de Salvamento com jurisdição no aeródromo de decolagem inicial.

4.1.3 Cabe ao órgão regional do Sistema de Controle do Espaço Aéreo, acionado conforme 4.1.1 ou 4.1.2, tomar as medidas indispensáveis ao respectivo apoio e imediatamente dar ciência aos RCC adjacentes, se for o caso, para as providências cabíveis.

4.1.4 Os Órgãos Regionais de Busca e Salvamento deverão tomar medidas especiais de apoio SAR à aeronave presidencial, principalmente quando operando em regiões inóspitas ou carentes de comunicações.

4.1.5 Entre as medidas a serem tomadas pelos Centros de Coordenação de Salvamento, incluem-se aquelas concernentes ao deslocamento ou manutenção, em estado de sobreaviso, dos recursos SAR para emprego imediato.

4.2 ATIVIDADES DE TELECOMUNICAÇÕES

4.2.1 As atividades de telecomunicações são aquelas medidas especiais de apoio de telecomunicações que devem ser tomadas pelos órgãos do Sistema de Controle do Espaço Aéreo, a fim de proporcionar o máximo de segurança às operações da aeronave presidencial.

4.2.2 Sempre que for julgado necessário, o órgão responsável deverá providenciar:

- a) para que as estações aeronáuticas, os auxílios à navegação aérea e luminosos sob sua jurisdição ou outros, funcionem fora de seus horários normais; e
- b) a instalação de comunicações e auxílios à navegação aérea móveis.

4.3 ATIVIDADES DE METEOROLOGIA

Os Órgãos do Sistema de Controle do Espaço Aéreo deverão tomar medidas especiais de apoio meteorológico à aeronave presidencial, a fim de proporcionar a segurança indispensável às operações pretendidas.

5 DISPOSIÇÕES TRANSITÓRIAS

5.1 Os procedimentos específicos aqui contidos são suplementares às regras e procedimentos de tráfego aéreo.

5.2 Os Centros de Controle de Área envolvidos deverão dispor, com a devida antecedência, das previsões meteorológicas de rota e das Terminais de destino e alternativa, a fim de atender aos pedidos do piloto em comando ou usá-las para orientar os desvios de rota da aeronave presidencial.

5.3 A aeronave presidencial deve ser identificada conforme as seguintes situações especiais:

Aeronave	Designador telefônico	Designador telegráfico
FORÇA AÉREA BRASILEIRA	“FORÇA AÉREA ZERO UNO”	“FAB 01”
MARINHA DO BRASIL	“MARINHA ZERO UNO”	“MAR 01”
EXÉRCITO BRASILEIRO	“EXÉRCITO ZERO UNO”	“EXB 01”
EMPRESAS DE TRANSPORTE AÉREO	“(Nome) ZERO UNO”	“(Designador) 01”
AVIAÇÃO GERAL	“PAPA PAPA ZERO UNO” ou “PAPA TANGO ZERO UNO”	“PP 01” ou “PT 01”

NOTA: Para voos internacionais, o designador telegráfico da Força Aérea Brasileira e da Marinha do Brasil serão, respectivamente, BRS 01 e MBR 01, conforme Doc. 8585 da OACI.

5.4 Os designadores telegráficos prescritos em 5.3 deverão constar no item 7 do Plano de Voo e sempre deverá ser colocada a matrícula da aeronave no item 18 do referido Plano de Voo.

5.5 As mensagens ATS relativas à aeronave presidencial terão prioridade FF. Quando se tratar de emergência, a prioridade será SS.

5.6 Informações da progressão do voo da aeronave presidencial somente poderão ser fornecidas a pessoas credenciadas do GABAER, COMAR, GSIPR / SCAAM / Ass Mil Aer e GTE.

5.7 Os aeródromos não dotados de órgão de controle (TWR ou APP), quando utilizados como aeródromos de partida, deverão ser interditados 15 minutos antes da última hora estimada de decolagem, até 15 minutos após a hora real de decolagem da aeronave presidencial, independentemente do horário divulgado no NOTAM respectivo, desde que tal interdição ocorra fora dos horários de operação dos voos regulares destinados ao transporte de passageiros no aeródromo ou que não haja liberação pelo piloto em comando da referida aeronave, antes desses prazos.

5.8 Os aeródromos não dotados de órgão de controle (TWR ou APP), quando utilizados como aeródromos de destino, deverão ser interditados 30 minutos antes da última hora estimada de chegada, até o pouso da aeronave presidencial, independentemente do horário divulgado no NOTAM respectivo, desde que tal interdição ocorra fora dos horários de operação dos voos regulares destinados ao transporte de passageiros no aeródromo e ressalvadas as prioridades previstas no Capítulo 2 e o disposto em 3.4 e).

5.9 A aeronave presidencial reserva e outras aeronaves envolvidas no transporte da comitiva presidencial poderão operar dentro dos limites estabelecidos em 5.7 e 5.8.

5.10 Quando solicitado pelo Gabinete de Segurança Institucional da Presidência da República/Secretaria de Coordenação e Acompanhamento de Assuntos Militares/Assessoria Militar Aeronáutica, poderá ser interditado, no período a ser estabelecido pelo referido órgão, qualquer aeródromo envolvido com o pouso e/ou destino da aeronave presidencial.

5.11 Os auxílios à navegação móveis instalados para fins de atendimento ao deslocamento da aeronave presidencial deverão ser utilizados somente para orientação e bloqueio.

5.12 Qualquer mensagem operacional, referente à aeronave presidencial, que deva ser encaminhada ao Centro de Controle de Área envolvido, deverá conter os seguintes endereços, respectivamente:

- a) Centro de Controle de Área de Brasília: SBBSZQZX e SBBSZRZX;
- b) Centro de Controle de Área de Curitiba: SBCWZQZX e SBCWZRZX;
- c) Centro de Controle de Área Amazônico: SBAZZQZX e SBAZZRZX;
- d) Centro de Controle de Área Atlântico: SBAOZQZX e SBAOZRZX; ou
- e) Centro de Controle de Área Recife: SBREZQZX e SBREZRZX.

6 DISPOSIÇÕES FINAIS

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

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

REFERÊNCIAS

BRASIL. Comando da Aeronáutica. Comando-Geral do Pessoal. *Confecção, Controle e Numeração de Publicações Oficiais do Comando da Aeronáutica: NSCA 5-1*. [Rio de Janeiro], 2011.

BRASIL. Comando da Aeronáutica. Departamento de Controle do Espaço Aéreo. Serviços de Tráfego Aéreo. **ICA 100-37**. [Rio de Janeiro], 2013.

BRASIL. Comando da Aeronáutica. Departamento de Controle do Espaço Aéreo. *Regras do Ar. ICA 100-12*. [Rio de Janeiro], 2013.

BRASIL. Comando da Aeronáutica. Departamento de Controle do Espaço Aéreo. Fraseologia de Tráfego Aéreo. **MCA 100-16**. [Rio de Janeiro], 2013