

**BRASIL**  
**DEPARTAMENTO DE CONTROLE DO ESPAÇO AÉREO**  
**SUBDEPARTAMENTO DE OPERAÇÕES**  
**DIVISÃO DE COORDENAÇÃO E CONTROLE**  
**AV. GENERAL JUSTO, 160- 2 ANDAR**  
**20021-130 RIO DE JANEIRO-RJ**

**AIC**  
**N**  
**27/14**

**11 DEZ 2014**

Email: [dnor1@decea.gov.br](mailto:dnor1@decea.gov.br)

AFS: SBRJYGYO

TEL.: (21) 2101-6761

ASSINATURA.: (21) 2117-7294

## **OPERAÇÕES AÉREAS DE SEGURANÇA PÚBLICA E/OU DE DEFESA CIVIL**

### **1 DISPOSIÇÕES PRELIMINARES**

#### **1.1 FINALIDADE**

Esta Circular tem por finalidade estabelecer procedimentos específicos relativos às operações aéreas de segurança pública e de defesa civil, em consonância com o disposto no Regulamento Brasileiro de Homologação Aeronáutica (RBHA 91) da Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC).

#### **1.2 ÂMBITO**

Os procedimentos descritos nesta Circular são de observância obrigatória e aplicam-se aos órgãos ATS e AIS do SISCEAB, bem como aos órgãos e aos pilotos de aeronaves envolvidos com operações aéreas de segurança pública e/ou de defesa civil.

### **2 INTRODUÇÃO**

**2.1** Os procedimentos constantes nesta Circular complementam aqueles regulamentados na ICA 100-12, “Regras do Ar”, ICA 100-37, “Serviços de Tráfego Aéreo”, e na ICA 100-4, “Regras Especiais de Tráfego Aéreo para Helicópteros”, visando facilitar o desenvolvimento das operações aéreas de segurança pública e/ou de defesa civil, respeitadas as regras gerais de segurança do tráfego aéreo.

**2.2** Para os propósitos desta Circular:

- a) “operação aérea de segurança pública e/ou de defesa civil” é uma atividade realizada com aeronaves e conduzida por órgão de segurança pública ou de defesa civil.
- b) “órgão de segurança pública e órgão de defesa civil” são órgãos da administração pública direta federal, estadual, municipal e do Distrito Federal, destinadas a assegurar a preservação da ordem pública, da incolumidade das pessoas e do patrimônio.

**2.3** As operações aéreas de segurança pública e/ou de defesa civil compreendem as atividades típicas de polícia administrativa, judiciária, de bombeiros e de defesa civil, tais como: policiamento ostensivo e investigativo; ações de inteligência; apoio ao cumprimento de mandado judicial; controle de tumultos, distúrbios e motins; escoltas e transporte de dignitários, presos, valores, cargas; aeromédico, transporte de enfermos e órgãos humanos e resgate; busca, salvamento terrestre e aquático; controle de tráfego rodoviário, ferroviário e urbano; prevenção e combate a incêndios; patrulhamento urbano, rural, ambiental, litorâneo e de fronteiras, e outras operações autorizadas pela ANAC.

### 3 PROCEDIMENTOS

**3.1** A aeronave engajada em operação aérea de segurança pública e/ou de defesa civil poderá apresentar Plano de Voo (PLN) por radiotelefonia desde que o objetivo da missão seja a proteção e o socorro público.

**3.2** A aeronave engajada em operação aérea de segurança pública e/ou de defesa civil não enquadrada em 3.1 poderá, caso necessite, apresentar o Plano de Voo (PLN) por radiotelefonia, desde que essa operação seja coordenada, antecipadamente, com o Órgão Regional de tráfego aéreo pertinente (SRPV ou CINDACTA).

**3.3** O Plano de Voo apresentado por radiotelefonia deverá conter, no item 18 do PLN, o designador OPR/, seguido do nome abreviado do órgão de segurança pública e/ou de defesa civil responsável pela operação em questão (ex: OPR/IBAMA).

**3.4** Com exceção da situação descrita em 3.5, ao preencher o Plano de Voo relativo à operação aérea de segurança pública e/ou de defesa civil, o piloto deverá utilizar um dos seguintes identificadores oficiais:

- a) IBAMA, seguido de dois algarismos (ex.: IBAMA01, etc.); ou
- b) SEGP, seguido de três algarismos (ex.: SEGP001, etc.).

**3.5** Caso qualquer particularidade da operação aérea de segurança pública e/ou de defesa civil implique a utilização de outro identificador de aeronave (não oficial), deverá haver a coordenação prévia com o Órgão Regional do SISCEAB pertinente (SRPV ou CINDACTA), com respeito ao novo identificador desejado.

**3.6** Caso seja utilizado um identificador não oficial em operação aérea de segurança pública e/ou de defesa civil que ultrapasse a quantidade de 7 (sete) caracteres, deverão ser inseridos, apenas, as quatro primeiras letras desse identificador, seguidas de três algarismos, no item 7 (Identificação da aeronave). Adicionalmente, no item 18 (RMK), será registrada a identificação completa.

Exemplo 1:item 7 – CASC001

item 18 – RMK/CASCAVEL ZERO ZERO UNO

Exemplo 2:item 7 – PRED004

item 18 – RMK/PREDADOR ZERO ZERO QUATRO

**3.7** Os órgãos ATS deverão estar familiarizados com os indicativos de chamada fictícios, visando à identificação da operação aérea de segurança pública e/ou de defesa civil em espaço aéreo sob sua responsabilidade, visando facilitar a realização dessa operação.

**3.8** O órgão ATC deverá, sempre que possível, atribuir e manter para a aeronave engajada em operação aérea de segurança pública e/ou de defesa civil um código transponder pertencente às seguintes famílias:

- a) 1601 a 1677; ou
- b) 1701 a 1777.

#### **4 CONDIÇÕES ESPECIAIS DE OPERAÇÃO**

**4.1** As condições especiais citadas neste capítulo somente poderão ser utilizadas pelas aeronaves engajadas em operação aérea de segurança pública e/ou de defesa civil, desde que:

- a) o objetivo da missão seja a proteção e o socorro público ou o combate a incêndios florestais; e
- b) o órgão de segurança pública e/ou de defesa civil responsável tenha estabelecido procedimentos padronizados de operação e de segurança de voo, com a finalidade de orientar a conduta das tripulações nestas condições especiais.

**4.2** Para a aplicação das condições especiais de operação, o piloto deverá solicitar tratamento especial por parte dos órgãos ATS:

- a) antes da decolagem, inserindo no item 18 do PLN o designador STS/, seguido da expressão SEGP ou DEFC; ou
- b) quando em voo, diretamente ao órgão ATS pertinente.

**4.3** Quando for solicitado tratamento especial, o órgão ATS considerará que todas as exigências previstas em 4.1 foram atendidas.

**4.4** As condições especiais de operação incluem a possibilidade de pouso e decolagem de pistas não homologadas, registradas ou em áreas de pouso eventual, bem como o voo em VMC abaixo da altura mínima para a operação VFR, desde que:

- a) seja coordenado com o órgão de controle de tráfego aéreo com jurisdição sobre a área da operação;
- b) seja provida a segurança da população e das propriedades sob a área da operação; e
- c) não haja conflito com o tráfego aéreo existente no espaço aéreo envolvido.

**4.5** Adicionalmente, o órgão ATS atribuirá à aeronave operando em condições especiais a mesma prioridade prevista para pouso e decolagem de aeronave em operação SAR.

#### **5 DISPOSIÇÕES FINAIS**

**5.1** Os casos não previstos nesta Circular serão resolvidos pelo Exmo Sr. Chefe do Subdepartamento de Operações do DECEA.

**5.2** Revoga-se a AIC N 06/06, de 08 de junho de 2006, publicada no Boletim Interno do DECEA nº 068, de 11 de abril de 2006.

**5.3** A aprovação desta AIC foi publicada no Boletim Interno do DECEA nº 234, de 04 de dezembro de 2014.