



CÂMARA DOS DEPUTADOS
Centro de Documentação e Informação

DECRETO Nº 60.304, DE 6 DE MARÇO DE 1967

Regulamenta o Capítulo III do Título IV do Decreto-lei nº 32, de 18 de novembro de 1966 - Código Brasileiro do Ar (Da Zona de Proteção aos Aeródromos).

O **PRESIDENTE DA REPÚBLICA**, usando da atribuição que lhe confere o artigo 87, inciso I, da Constituição Federal, e tendo em vista o disposto no Capítulo III do Título IV do Decreto-lei nº 32, de 18 de novembro de 1966,

DECRETA:

CAPÍTULO I **Da Finalidade**

Art. 1º Êste Regulamento estabelece definições e normas para a execução do disposto no Capítulo III do Título IV - Da Zona de Proteção aos Aeródromos - do Código Brasileiro do Ar, instituído pelo Decreto-lei número 32, de 18 de novembro de 1966.

CAPÍTULO II **Dos Princípios e das Definições**

Art. 2º As propriedades vizinhas aos aeródromos estão sujeitas a restrições especiais.

Parágrafo único. As restrições a que se refere êste artigo são relativas ao aproveitamento das propriedades quanto a edificações, instalações ou culturas agrícolas, que possam embaraçar o pouso e decolagem de aeronaves.

Art. 3º Para efeito dêste Regulamento os termos abaixo terão os significados que lhes seguem:

1 - Aeródromo - Toda a área de terra, água ou flutuante destinada a chegada, partida e movimentação de aeronaves. Quando o aeródromo possuir instalações e facilidades para apoio de operação de aeronaves e de embarque e desembarque de pessoas e cargas, toma o nome de Aeroporto.

2 - Zona de Proteção - Conjunto de áreas, dentro das quais o aproveitamento das propriedades sofre as restrições definidas no Plano Básico da Zona de Proteção ou no Plano da Zona de Proteção.

3 - Obstáculo - Acidente físico ou objeto de natureza temporária ou permanente, situado em Zona de Proteção, que tenha altura superior ao gabarito fixado pelo Plano Básico da Zona de Proteção ou pelo Plano da Zona de Proteção.

4 - Gabarito - Conjunto de superfícies imaginárias que delimita a altura das construções ou edificações situadas dentro da Zona de Proteção.

5 - Plano Básico da Zona de Proteção - Documento de caráter temporário que estabelece as restrições impostas ao aproveitamento das propriedades dentro da Zona de Proteção de um aeródromo, até que seja aprovado um Plano da Zona de Proteção específico para esse aeródromo.

6 - Plano da Zona de Proteção - Documento que estabelece as restrições ao aproveitamento das propriedades dentro da Zona de Proteção de um aeródromo.

7 - Heliporto - Aeródromo construído em área no solo ou sobre estrutura elevada, destinado à chegada, partida e movimentação de helicópteros.

CAPÍTULO III

Do Plano da Zona de Proteção

Art. 4º As restrições às propriedades previstas no artigo 2º deste Regulamento, constarão no Plano da Zona de Proteção de cada aeródromo.

Art. 5º O Plano da Zona de Proteção de cada aeródromo será organizado pela Diretoria de Rotas Aéreas do Ministério da Aeronáutica, ouvida a Diretoria de Engenharia do mesmo Ministério, de acordo com o estabelecido neste Regulamento.

Art. 6º "O Plano da Zona de Proteção", organizado com base no "Plano Básico da Zona de Proteção" previsto no artigo 11 deste Regulamento deve conter:

- a) localização e nome do aeródromo;
- b) decreto que aprovou o respectivo "Plano da Zona de Proteção";
- c) restrições a serem observadas;
- d) gabaritos;
- e) referências dos obstáculos que devem ser sinalizados;
- f) referências dos pontos proeminentes localizados na Zona de Proteção, considerados como obstáculos pelo Ministério da Aeronáutica para efeito de sinalização;
- g) outros esclarecimentos e informações julgados necessários.

Art. 7º O Plano da Zona de Proteção de cada aeródromo é aprovado por decreto, competindo à Diretoria de Rotas Aéreas do Ministério da Aeronáutica o encaminhamento de cópia do mesmo, após aprovação, à administração do município onde se localiza o respectivo aeródromo, para que seja cumprido em suas disposições, inclusive para fiscalização e policiamento das construções.

I - O Plano da Zona de Proteção poderá ser substituído por outro Plano da Zona de Proteção devidamente aprovado;

II - Cópias do Plano da Zona de Proteção deverão, também, ser remetidas à Diretoria de Engenharia, ao Comando de Zona Aérea interessada e à Administração do aeródromo.

Art. 8º Não necessita de Plano da Zona de Proteção e aeródromo que por suas condições se enquadre perfeitamente no Plano Básico da Zona de Proteção, previsto no artigo 11 deste Regulamento. Neste caso, o Plano da Zona de Proteção será o próprio Plano Básico da Zona de Proteção.

Art. 9º Não é necessária a aprovação ou consulta ao Ministério da Aeronáutica para o aproveitamento de áreas vizinhas aos aeródromos, desde que não contrarie os gabaritos e demais exigências constantes no Plano Básico da Zona de Proteção ou Plano da Zona de Proteção, conforme o caso, cabendo à administração municipal e às organizações federais e estaduais existentes na área, fiscalizar o cumprimento deste artigo.

Art. 10. Qualquer aproveitamento das propriedades dentro da Zona de Proteção, que ultrapasse o gabarito do Plano Básico da Zona de Proteção, deverá ser submetido à apreciação da Diretoria de Rotas Aéreas que poderá autorizar ou não a sua execução. [*“Caput” do artigo com redação dada pelo Decreto nº 62.884, de 21/6/1968*](#)

§ 1º São dispensadas de requerimento ou consulta ao Órgão mencionado neste artigo, as construções, instalações ou culturas agrícolas que venham a ultrapassar o gabarito do Plano Básico da Zona de Proteção dos Aeródromos, desde que observem as demais disposições deste Decreto e:

1 - se localizadas na Área Horizontal Externa, elevem-se, no máximo, até 30 metros acima da superfície do terreno em que se situem, qualquer que seja o desnível em relação à pista de pouso; ou

2 - se localizadas na Área Horizontal Interna, mas fora do perímetro delimitado pelas Áreas de Aproximação e de Transição, elevem-se, no máximo, até 6 metros acima da superfície do terreno em que se situem, qualquer que seja o desnível em relação à pista de pouso. [*\(Parágrafo §1º incluído pelo Decreto nº 62.884, de 21/6/1968\)*](#)

§ 2º O disposto no parágrafo anterior não se aplica às instalações ou construções de torres irradiantes, rês de Alta Tensão e Cabos Aéreos. [*\(Parágrafo §2º incluído pelo Decreto nº 62.884, de 21/6/1968\)*](#)

§ 3º A existência de acidentes naturais ou construções dentro da Zona de Proteção por ocasião da aprovação deste Regulamento, e que ultrapassem o gabarito, não será

motivo para a obrigatoriedade da autorização de novas construções que venham a ultrapassar o gabarito. (Parágrafo único transformado em §3º pelo Decreto nº 62.884, de 21/6/1968)

Art. 11. O Plano Básico da Zona de Proteção para os Aeródromos, cujo comprimento da pista seja superior a 2.000m, é o constante do Anexo I dêste Regulamento. (“Caput” do artigo com redação dada pelo Decreto nº 62.884, de 21/6/1968)

Parágrafo único. Para os aeródromos cujo comprimento da pista seja igual ou inferior a 2.000m o Plano Básico terá o mesmo formato previsto no Anexo 1, tendo as suas dimensões horizontais previstas para a Área de Cota Nula, Área Horizontal Interna e Área Horizontal Externa, multiplicadas por um coeficiente redutor que a ser calculado pela seguinte fórmula: (Parágrafo único incluído pelo Decreto nº 62.884, de 21/6/1968)

$$Q = \frac{P}{2000} \text{ sendo P o comprimento da pista.}$$

CAPÍTULO IV

Da Sinalização de Obstáculos

Art. 12. Qualquer obstáculo à navegação aérea, localizado na Zona de Proteção, deve possuir sinalização diurna e noturna.

Parágrafo único. Pontos proeminentes localizados em Zona de Proteção, poderão ser considerados como obstáculos pela Diretoria de Rotas Aéreas do Ministério da Aeronáutica, para efeito de sinalização, não obstante suas alturas serem inferiores às constantes no Plano Básico da Zona de Proteção ou Plano da Zona de Proteção, conforme o caso.

Art. 13. A sinalização diurna será feita por meio de pintura em côres, painéis, balizas, etc., e a noturna por meio de faróis-de-perigo e luzes-de-obstáculos.

Art. 14. Pode ser dispensada, a critério da Diretoria de Rotas Aéreas, a sinalização diurna do obstáculo que, por sua configuração e dimensões, fôr bem visível.

Art. 15. Pode ser dispensada, a critério da Diretoria de Rotas Aéreas, a sinalização diurna e noturna do obstáculo que esteja circundado por outros mais altos.

Art. 16. Quando fôr usada sinalização luminosa do tipo saliente, ela deve oferecer, por um meio adequado, destaque durante o dia, mas sem que cause risco às aeronaves (Fig. 3 - Anexo 2).

Art. 17. Todos os obstáculos que sejam constituídos por superfícies contínuas e cuja projeção em qualquer plano vertical exceda 4,5m em altura e largura, serão pintados em retângulos, em forma de xadrez. Cada retângulo medirá, no mínimo 1,5m e no máximo 3m, de lado, devendo haver contraste entre as côres empregadas: branco e laranja ou vermelho e branco: caso essas côres fiquem indistintas do fundo circunvizinho, outras côres serão usadas. Os

retângulos dos cantos do obstáculo devem ser de cor mais escura que as duas aplicadas (Figs. 1 e 7 do Anexo 2).

Art. 18. Os obstáculos constituídos de superfície contínua e cuja projeção em qualquer plano vertical exceda 1,5m em sua dimensão e tenha menos de 4,5m na outra, bem como qualquer estrutura alongada cuja dimensão menor não exceda 4,5m, serão pintados com faixas perpendiculares ao seu eixo maior, contrastando entre si, pelo emprego das cores vermelho e branco ou laranja e branco; caso essas cores fiquem indistintas do fundo circunvizinho, outras cores serão usadas. As faixas, devem ter larguras variando entre 0,5m e 1,5m e as das extremidades do obstáculo deverão ser de cor mais escura que as cores empregadas (Fig. 1 do Anexo 2).

Art. 19. Os obstáculos cuja projeção em qualquer plano vertical, tenham dimensões menores que 1,5m em largura e altura, serão pintados em uma só cor, laranja ou vermelho. Quando essas cores se confundirem com o fundo circunvizinho, outra cor será usada.

Art. 20. As balizas usadas em obstáculo devem ser dispostas de tal maneira que destaquem bem a sua configuração permitindo que o mesmo seja avistado à distância, da direção de onde vem a aeronave. Essas balizas terão forma e características próprias, de maneira a não serem confundidas com sinalização empregada para outros fins.

Parágrafo único. Balizas são artifícios visuais usados como meio auxiliar na sinalização de obstáculos. Exemplo: Estruturas de madeira, placas pintadas, bandeirolas, esferas, etc. (Figs. 3 e 6 do Anexo 2).

Art. 21. As balizas empregadas na sinalização de fios elevados serão dispostas de 40m a 40m e de maneira que sua parte superior não fique abaixo do fio mais alto no ponto assinalado (Fig. 6 do Anexo 2).

Art. 22. A luz-de-obstáculo será usada para assinalar a existência de obstáculo que, de acordo com o disposto no artigo 12, deve possuir sinalização noturna.

Art. 23. Quando se fizer necessária advertência especial, quanto a obstáculos serão colocados faróis-de-perigo em substituição a luzes-de-obstáculo.

Art. 24. Quando se usar luz-de-obstáculo esta será colocada (uma ou mais) no topo do obstáculo e nos níveis intermediários. A disposição e o número de luzes-de-obstáculos deverá proporcionar, de qualquer ângulo, a indicação do perfil do obstáculo, podendo ser dispensadas as luzes que não contribuirão para assinalar o perfil do mesmo (Figs. 2 e 7 do Anexo 2).

Parágrafo único. Quando o obstáculo se elevar a mais de 45 metros do solo, luz e luzes intermediárias deverão ser instaladas a intervalos verticais médios entre o solo e o topo. Os intervalos verticais entre as luzes não devem ser maiores que 45 metros. [Parágrafo único com redação dada pelo Decreto nº 60.797, de 1/6/1967](#)

Art. 25. A luz-de-obstáculo será fixa e de cor vermelha, com intensidade tal que permita sua nítida distinção entre as outras luzes adjacentes e o nível da iluminação que lhe servir de fundo. Em nenhuma hipótese a intensidade poderá ser inferior a 10 velas de luz vermelha.

Parágrafo único. Quando obstáculos naturais de grandes dimensões tiverem que ser sinalizados e não for possível a aplicação da iluminação prevista, poderá ser sinalizada apenas a parte que maior perigo ofereça no tráfego do aeródromo ou o seu contorno, por meio de luzes-de-obstáculos ou outro tipo de luz adaptado convenientemente (Fig. 4 do Anexo 2).

Art. 26. Quando se usarem faróis-de-perigo, um será colocado no ponto mais destacado e elevado do obstáculo a ser assinalado. Na hipótese de obstáculos extensos ou agrupados com pequena separação, serão colocados faróis-de-perigo adicionais nos pontos proeminentes, com intervalos não superiores a 900m.

Parágrafo único. Quando o obstáculo se elevar a mais de 45 metros acima do solo, luz ou luzes intermediárias serão instaladas de acordo com o previsto no artigo 24.

Art. 27. Os faróis-de-perigo deverão produzir uma sucessão de lampejos vermelhos com a frequência de 20 a 60 lampejos por minuto. A intensidade de pico dos lampejos não deverá ser inferior a 2.000 velas de cor vermelha e a sua duração deverá ser maior do que a dos períodos escuros.

Art. 28. Quando, a critério da Diretoria de Rotas Aéreas, for necessário assegurar um grau adequado de proteção contra o perigo considerado, a sinalização elétrica deverá ter intensidade superior à indicada no artigo anterior e possuir, além da fonte primária de energia, uma fonte de emergência permanentemente ligada, ou ambas.

CAPÍTULO V

Das Disposições Gerais

Art. 29. As consultas sobre o aproveitamento das propriedades a que se refere o artigo 10 deste Regulamento deverão ser encaminhadas à Diretoria de Rotas Aéreas, acompanhadas dos seguintes elementos, que deverão ser enviados em duas cópias: [“Caput” do artigo com redação dada pelo Decreto nº 60.797, de 1/6/1967](#)

- a) identificação e natureza do aproveitamento;
- b) locação do aproveitamento em relação à pista de pouso do aeródromo;
- c) cota do terreno no local do aproveitamento e em relação à cota do centro geométrico da pista de pouso tomada como referência;
- d) altura máxima das construções que fizerem parte do aproveitamento;

e) outros elementos quando solicitados pela Diretoria de Rotas Aéreas.

Art. 30. A fiscalização quanto ao cumprimento de que estabelece êste Regulamento será atribuição dos Comandos de Zonas Aéreas.

Art. 31. Quando as restrições estabelecidas no Plano da Zona de Proteção ao aeródromo impuserem demolições ou impedirem construções de qualquer natureza, terão os proprietários direito a indenização, fixada judicialmente na falta de acôrdo direto.

Art. 32. A construção e operação de heliportos dentro da Zona de Proteção ficarão condicionadas ao estudo e prévia autorização do Ministério da Aeronáutica, cabendo à Diretoria de Rotas Aéreas o exame quanto à Zona de Proteção, à Diretoria de Engenharia quanto ao Projeto e construção e à Diretoria de Aeronáutica Civil quanto à operação.

Art. 33. Os casos omissos ou que venham a suscitar dúvidas na execução dêste Regulamento serão resolvidos pelo Ministro da Aeronáutica. [\(Artigo com redação dada pelo Decreto nº 60.797, de 1/6/1967\)](#)

Art. 34. Êste decreto entrará em vigor em 18 de março de 1967.

Art. 35. Revogam-se as disposições em contrário.

Brasília, 6 de março de 1967; 146º da Independência e 79º da República.

H. CASTELLO BRANCO
Clóvis Monteiro Travassos