



Departamento
de Controle do Espaço Aéreo



Centro de Gerenciamento
da Navegação Aérea

GUIA PRÁTICO



Rio de
Janeiro

**ESPAÇO AÉREO
BRASILEIRO
TMA RIO DE JANEIRO
G20 - 2024**



Introdução

Este guia tem apenas a função de ilustrar e apresentar, resumidamente, as implicações e restrições no espaço aéreo da terminal e aeroportos da cidade do Rio de Janeiro decorrentes da realização da reunião da cúpula do G20. Importante frisar que se trata apenas de um resumo ilustrativo e que não constitui instrumento oficial de consulta para fins de planejamento de operações aéreas. Para o planejamento e desenvolvimento de qualquer tipo de atividade aérea, consultar os NOTAM.

Maiores informações nos sites:
www.portal.cgna.decea.mil.br
www.aisweb.decea.mil.br

EDIÇÃO

Departamento de Controle do Espaço Aéreo
Centro de Gerenciamento da Navegação Aérea (CGNA/DECEA)

O G20 Brasil 2024 trará um aumento significativo no tráfego aéreo, demandando prontidão e eficiência nos Serviços de Tráfego Aéreo (ATS) e Gerenciamento de Fluxo de Tráfego Aéreo (ATFM). O planejamento detalhado, essencial para garantir segurança, fluidez e eficiência, tem sido uma prioridade do Brasil, que já é referência mundial em Gerenciamento de Tráfego Aéreo (ATM). O país administra um vasto espaço aéreo, que inclui áreas territoriais e oceânicas, onde coexistem diversos tipos de voos, como comerciais, privados, militares e atividades aerodesportivas.

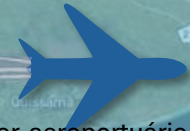
Para o G20, o Comando da Aeronáutica (COMAER) e o Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA) elaboraram um planejamento específico, focado na segurança e fluidez do tráfego aéreo, além da defesa do espaço aéreo, coordenada pelo Comando de Operações Aeroespaciais (COMAE). O Centro de Gerenciamento da Navegação Aérea (CGNA) organizou um plano de ação que aborda demanda, infraestrutura, normas, segurança e capacitação técnica.

Essa abordagem já foi aplicada com sucesso em eventos anteriores, como a Copa do Mundo e os Jogos Olímpicos, com o uso de uma estrutura militar adaptada para eventos civis, especialmente através da Sala Master de Comando e Controle. A experiência acumulada em todos esses eventos garantirá a segurança e a eficiência do espaço aéreo durante o G20, deixando um legado importante para o Brasil.





Aeroportos e suas vocações



A seleção dos aeroportos foi realizada com base em critérios técnicos. Não necessariamente todos os aeroportos escolhidos satisfazem a todos os critérios, porém possuem um conjunto maior de capacidades para atender às demandas do evento.

Interesse e disponibilidade do administrador aeroportuário, distância da cidade, infraestrutura nos arredores do aeroporto (vias de acesso, escoamento do trânsito, acesso rápido a rodovias estaduais e federais), capacidade aeroportuária (número de vagas para aviação regular doméstica e internacional, aviação geral, aviação militar envolvida no evento), complexo de pistas (comprimento de pista de pouso e decolagem, pista de táxi, resistência do piso das pistas e pátios de estacionamento) e serviços de tráfego aéreo (auxílios à navegação, controle de tráfego aéreo, meteorologia, comunicações, informações aeronáuticas, procedimentos de subida e descida) são essenciais para a prestação de um serviço de qualidade aos nossos visitantes durante os dias em que acontecerem os eventos oficiais do G20 Brasil 2024.

G20 BRASIL 2024		INDICATIVO	VIP	INTERNACIONAL	DOMÉSTICO	GERAL
AERÓDROMOS DE DESTINO	GALEÃO	SBGL	✓	✓	✓	✓
	SANTOS DUMONT	SBRJ	✓			
AERÓDROMOS DE DESTINO	GUARULHOS	SBGL	✓	✓	✓	✓
	CONFINES	SBRJ	✓	✓	✓	✓
	CAMPINAS	SBRJ	✓	✓	✓	✓
	SÃO JOSE DOS CAMPOS	SBRJ			✓	
	CABO FRIO	SBRJ	✓	✓	✓	✓





Restrições do Espaço Aéreo

Durante o evento, seremos visitados por empresários, Chefes de Estado e de Governo, personalidades de diversas áreas, imprensa internacional etc.

Seguindo os critérios de segurança adotados mundialmente em eventos da importância e do vulto do G20 e a manutenção dos níveis dos serviços de tráfego aéreo prestados, a FAB criou áreas de exclusão (reservada, restrita ou proibida) em determinadas porções do espaço aéreo brasileiro, com tamanhos e níveis de acessos diferentes.

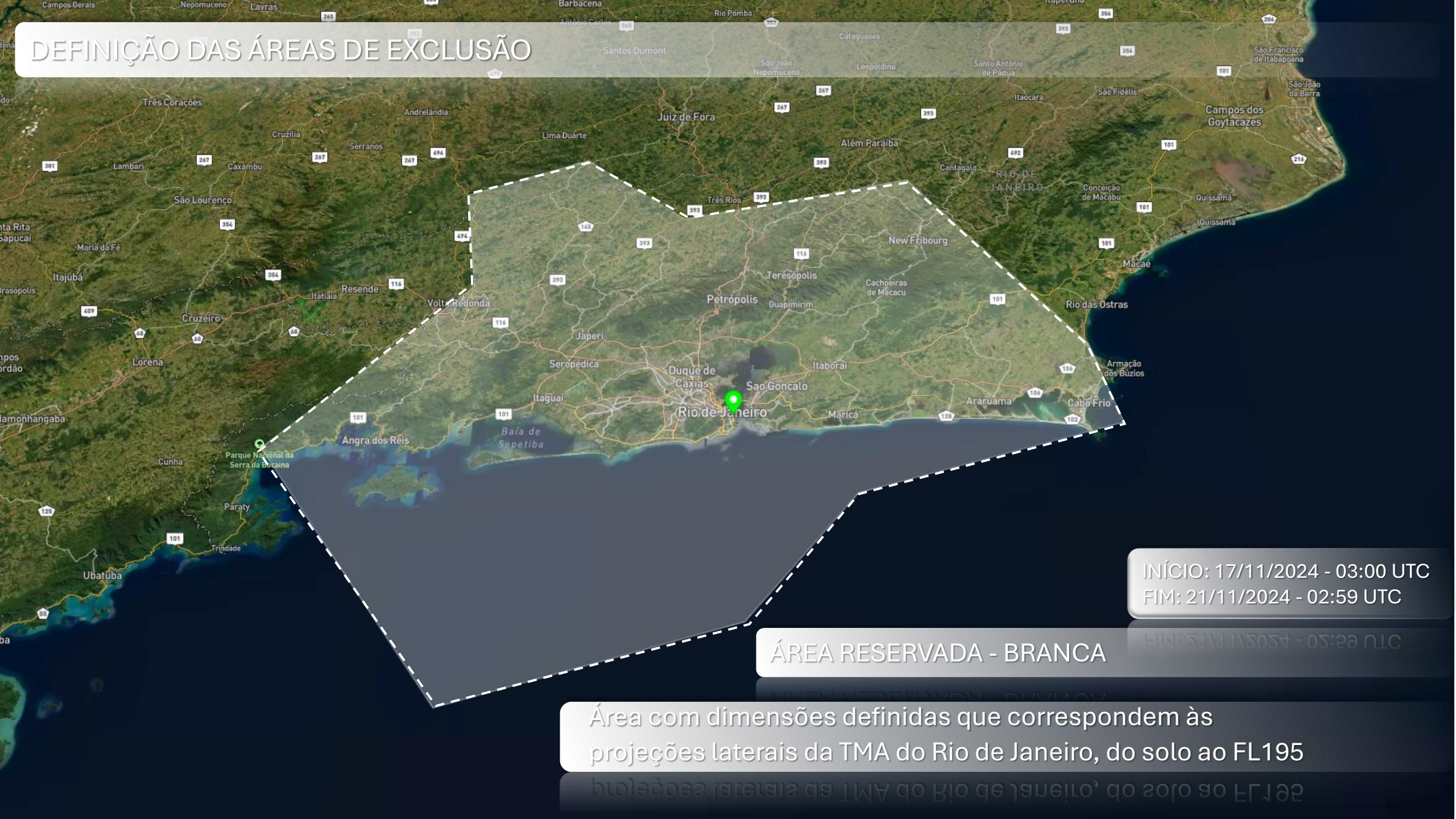
A segurança e o impacto operacional, entre outros, foram os critérios adotados para criação das áreas de exclusão. A segurança das autoridades, aeronaves e instalações e a preocupação constante em reduzir os impactos operacionais para os usuários do espaço aéreo brasileiro nortearam a localização, o tamanho e os níveis de acesso das referidas áreas.

As autorizações para o ingresso nos espaços aéreos segregados dependem da natureza e das intenções do voo, como, por exemplo, aeronaves transportando as autoridades, aeronaves comerciais de operação regular doméstica e/ou internacional, aviação geral, emprego militar, defesa aérea, transporte de pessoal e/ou material (civil ou militar), aeronaves ligadas à segurança pública, aeronaves SAR e aeronaves ambulância.

As áreas de exclusão estão localizadas no espaço aéreo inferior da Região de Informação de Voo (FIR) de Curitiba e dentro da Área de Controle Terminal (TMA) do Rio de Janeiro. O período de vigência destas restrições estão descritas na tabela abaixo. Fora destes períodos, o uso do espaço aéreo volta à normalidade. Além deste encarte explicativo, todos os períodos estarão previstos e ativados por NOTAM.



DEFINIÇÃO DAS ÁREAS DE EXCLUSÃO



INÍCIO: 17/11/2024 - 03:00 UTC
FIM: 21/11/2024 - 02:59 UTC

ÁREA RESERVADA - BRANCA

Área com dimensões definidas que correspondem às projeções laterais da TMA do Rio de Janeiro, do solo ao FL195

DEFINIÇÃO DAS ÁREAS DE EXCLUSÃO



INÍCIO: 17/11/2024 - 03:00 UTC
FIM: 21/11/2024 - 02:59 UTC

ÁREA RESTRITA- AMARELA

Área com 20NM de raio, do solo ao FL195 e centro no Museu do Amanhã

DEFINIÇÃO DAS ÁREAS DE EXCLUSÃO



ÁREA 01

ÁREA 02

ÁREA PROIBIDA - VERMELHA

Áreas com 4 NM de raios, do solo ao FL195.

DEFINIÇÃO DAS ÁREAS DE EXCLUSÃO



ÁREA 01

INÍCIO: 18/11/2024 - 03:00 UTC

FIM: 20/11/2024 - 02:59 UTC

ÁREA PROIBIDA – VERMELHA 1

Área com 4NM e centro no Museu do Amanhã

DEFINIÇÃO DAS ÁREAS DE EXCLUSÃO



ÁREA 02

INÍCIO: 17/11/2024 - 03:00 UTC
FIM: 21/11/2024 - 02:59 UTC

ÁREA PROIBIDA – VERMELHA 2

Área com 4NM e centro no Copacabana Palace



Restrições do Espaço Aéreo



ÁREA RESERVADA

Na **ÁREA RESERVADA** todos os tráfegos deverão ser conhecidos e cumprir as regras determinadas em legislação e as orientações dos Órgãos de Controle de Tráfego Aéreo (ATC).

Seguem abaixo as restrições operacionais que deverão ser observadas na área **BRANCA**:

- não serão permitidos, inclusive dentro dos Espaços Aéreos Condicionados (EAC), treinamentos de voo IFR e VFR, treinamentos de aproximações por instrumentos, treinamento no circuito de tráfego e de toque e arremetida, voos de instrução, manutenção, cheques ANAC, acrobáticos, turísticos, planadores, operações de paraquedas, parapentes, balões, dirigíveis, ultraleves, aeronaves experimentais, asas-deltas, pulverização agrícola, reboque de faixas, aeromodelos, foguetes e veículos remotamente pilotados (RPA);
- todos os movimentos aéreos deverão estar devidamente identificados e sob coordenação dos ór-

gãos ATC, antes de adentrarem nesta área;

- operações de ambulância aérea evoluindo dentro da área serão autorizadas após coordenação prévia com o APP;
- aeronaves evoluindo na TMA, mesmo identificadas e sob controle dos órgãos ATC, caso modifiquem suas rotas sem autorização e rumem para áreas não autorizadas, assim como as aeronaves não identificadas, poderão ser classificadas como hostis e sofrerão as Medidas de Policiamento do Espaço Aéreo (MPEA);
- operações de aeronaves de asa fixa ficarão limitadas às aeronaves que se destinem ou tenham como origem os aeródromos da TMA, não sendo permitido o cruzamento da área BRANCA. As aeronaves com origens ou destinos dentro da área BRANCA cumprirão perfil determinado pelo APP;
- aeronaves cruzando em aerovia abaixo do limite vertical superior da TMA, cujo destino não esteja dentro da mesma, serão direcionadas para os fixos laterais da terminal. As aeronaves cruzando acima do limite vertical superior não sofrerão desvios;

- movimentos aéreos que se realizem nesta área deverão possuir Plano de Voo (FPL) apresentado e aprovado pelos C-AIS. É obrigatória a comunicação bilateral com os órgãos, bem como o funcionamento do equipamento transponder. Todos os movimentos aéreos que descumprirem essas regras serão considerados suspeitos e estarão sujeitos às MPEA; e
- operações de helicópteros estarão autorizadas dentro das áreas reservada e restrita para desembarque e partida dos aeródromos locais ou helipontos, bem como para operação offshore e trânsito no espaço aéreo, atentando para as restrições previstas para as respectivas áreas. As aeronaves deverão utilizar estritamente as rotas especiais de helicóptero (REH) estabelecidas, caso esteja indisponível o Controle Rio fará o direcionamento dessas aeronaves. As aeronaves deverão cumprir as seguintes determinações:

- Apresentar FPL completo;
- Intenções de decolagem de local desprovido de





Restrições do Espaço Aéreo



órgãos ATS deverão ser previamente coordenadas com o APP da TMA;

- Alocar código transponder A/C atribuído pelo órgão ATC, desde antes da decolagem até o pouso; e
- Informar imediatamente ao órgão ATC a falha do transponder.

ÁREA RESTRITA

Nas áreas restritas serão permitidas somente aeronaves devidamente autorizadas, dentre elas as aeronaves envolvidas nas atividades operacionais, aeronaves transportando Chefes de Estado e de Governo, VIP do Governo, aeronaves comerciais de operação regular existente, regular novo e não regular, além das aeronaves autorizadas pelo Comandante do COMAE.

As aeronaves comerciais de operação regular existente, regular novo e não regular (fretamentos ou voos charter), que estejam em procedimentos de chegada ou partida dos aeródromos da TMA, serão autorizadas desde que atendam aos requisitos de

segurança da ANAC, tendo os tripulantes e os passageiros sofridos inspeção de aviação civil, de acordo com o Programa de Segurança Aeroportuária (PSA) estabelecido para os aeródromos de origem.

Todos os movimentos aéreos que descumprirem essas regras serão considerados hostis e estarão sujeitos às MPEA.

ÁREA PROIBIDA

Nas Áreas proibidas serão permitidas somente aeronaves envolvidas nas atividades operacionais e devidamente autorizadas pelo Comandante do COMAE.





Rotas Especiais de Aeronaves



As seguintes Rotas Especiais de Aeronaves (REA) serão canceladas temporariamente:

REA ou trecho da REA

Portão BOCA, de entrada na CTR-RIO





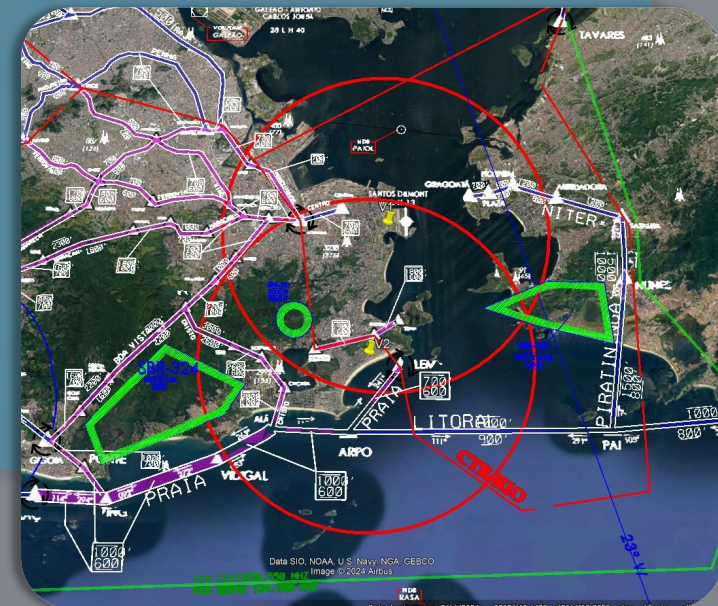
Rotas Especiais para Helicópteros



As seguintes Rotas Especiais para Helicópteros (REH) serão canceladas temporariamente:

REH ou trecho da REH

- CENTRO
- MANGUINHOS
- CRISTO
- TURÍSTICO
- FERROVIA: entre MARACA e MANGUEIRA
- MARACANÃ: entre ESTAÇÃO e MARACA
- BOA VISTA: entre ESTAÇÃO e AVENIDA
- LAGOA
- Trecho do corredor “PRAIA”, entre as posições “Pedra” e “Joatinga”
- PRAIA: entre LEME e ARPO
- LITORAL: entre ARPO e PAI
- CENTRO: entre CENTRAL e ESTAÇÃO
- MANGUINHOS: entre ARMADA e ALVES
- PRAIA: entre LEME e VIDIGAL
- NITERÓI: entre ARPO e PAI



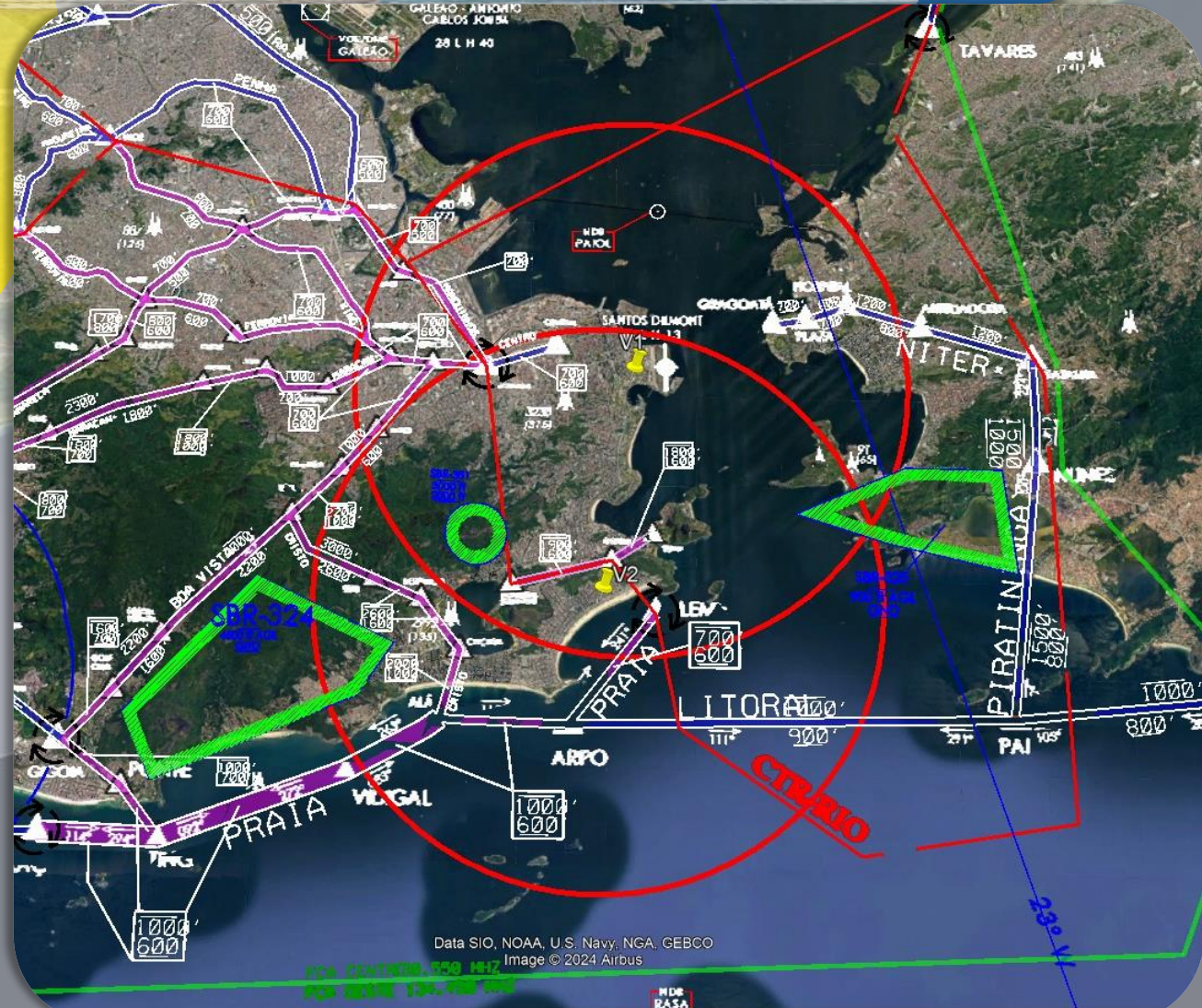


Rotas Especiais para Helicópteros

As seguintes Rotas Especiais para Helicópteros (REH) serão canceladas temporariamente:

REH ou trecho da REH

- CENTRO
- MANGUINHOS
- CRISTO
- TURÍSTICO
- FERROVIA: entre MARACA e MANGUEIRA
- MARACANÃ: entre ESTAÇÃO e MARACA
- BOA VISTA: entre ESTAÇÃO e AVENIDA
- LAGOA
- Trecho do corredor "PRAIA", entre as posições "Pedra" e "Joatinga"
- PRAIA: entre LEME e ARPO
- LITORAL: entre ARPO e PAI
- CENTRO: entre CENTRAL e ESTAÇÃO
- MANGUINHOS: entre ARMADA e ALVES
- PRAIA: entre LEME e VIDIGAL
- NITERÓI: entre ARPO e PAI





Apresentação e Aprovação do Plano



Para realizar voo nas áreas RESERVADA e/ou RESERVADA, durante o período em que estiverem ativas, as aeronaves deverão apresentar FPL via sistema SIGMA o aplicativo FPL BR com, no mínimo, 06 horas de antecedência. A Sala Master de Comando e Controle, localizada no CGNA, é a responsável pela aprovação dos voos em conjunto com o COMAE, bem como a coordenação com os Órgãos de Controle de Operações Militares Principais (OCOAM P), com as Células de Operação Local (COL) e com os Órgãos ATC.

O CGNA reserva-se o direito de rejeitar as intenções de voo que não atendam aos requisitos operacionais do evento e aquelas que possam provocar desbalanceamento nos setores de controle de qualquer TMA ou Região de Informação de Voo (FIR) e ainda ultrapassem as capacidades declaradas dos aeroportos envolvidos.

Caso as aeronaves não cumpram os limites máxi-

mos previstos para a realização de seus voos e não sejam confeccionadas as mensagens ATS previstas em legislação em vigor, terão seus FPL cancelados, sendo necessária a apresentação de novo FPL.

Não serão autorizados voos nas áreas PROIBIDAS durante os períodos de vigência deste plano, exceto as aeronaves autorizadas pelo Comandante do COMAE. As aeronaves que descumprirem tal determinação estarão sujeitas às MPEA.

USO DO TRANSPONDER

O transponder é o meio primário de identificação para tráfegos evoluindo no espaço aéreo durante as operações aéreas. Desta forma, somente serão autorizados os voos de aeronaves que possuam o equipamento a bordo e em funcionamento. Não serão permitidos voos de aeronaves sem transponder nas áreas de exclusão.

MEDIDAS DE SEGURANÇA DE VOO

Além de observar as normas e procedimentos previstos em legislação e as orientações emitidas por NOTAM, todas as aeronaves deverão cumprir as regras de voo previstas nos FPL autorizados. Caso haja necessidade de modificar as regras de voo, as solicitações deverão ser coordenadas com os órgãos ATC.

Aeronaves que descumprirem o perfil ou regra de voo prevista, sem a autorização dos órgãos ATC e/ou entrarem em qualquer uma das áreas de exclusão sem permissão, sofrerão as MPEA e serão compelidas a abandonar o espaço aéreo restrito e/ou efetuar pousos em aeródromos com Medidas de Controle no Solo (MCS).

Havendo necessidade de desviar da rota constante no plano de voo, é fundamental que o piloto notifique imediatamente o órgão ATC.





Restrições do Espaço Aéreo



Porém, se não obtiver contato com os órgãos de tráfego aéreo, o piloto deverá efetuar chamada na frequência 121.5 MHz e acionar o código 7600. Os órgãos de controle prestarão sempre todo apoio aos pilotos.

E não esqueça:

NUNCA ENTRE NA ÁREA VERMELHA SEM ESTAR AUTORIZADO PELO ÓRGÃO ATC.

Seguem os procedimentos a serem adotados pelas aeronaves em falha de comunicações, durante o período de ativação das áreas de exclusão:

EM VOVO DENTRO DA ÁREA BRANCA

Se o seu destino estiver dentro da área AMARELA, não ENTRE. Prossiga para uma alternativa fora desta área e acione o código transponder 7600 e execute os procedimentos para falha de comunicações rádio previstos em legislação.

NUNCA ENTRE NA ÁREA VERMELHA

Aeronaves não identificadas sofrerão as MPEA, e, caso necessário, poderão sofrer medidas severas, estando sujeitas às MEDIDAS DE INTERVENÇÃO, MEDIDAS DE PERSUAÇÃO e MEDIDAS DE DETENÇÃO.

Uma aeronave que estiver sendo interceptada deverá imediatamente seguir as instruções dadas pela aeronave interceptadora em 121,5 MHz e/ou interpretar e responder aos sinais visuais e se equipada com equipamento transponder, selecionar o código 7700, no modo 3/A, salvo instruções em contrário do órgão ATC apropriado.

O Comando da Aeronáutica reserva-se o direito de interceptar qualquer aeronave, a critério dos órgãos de defesa aérea ou das autoridades responsáveis pela execução das missões de defesa aeroespacial.





Departamento
de Controle do Espaço Aéreo

GUIA PRÁTICO

G20 BRASIL
2024 CONSTRUINDO UM
MUNDO JUSTO E UM
PLANETA SUSTENTÁVEL



Rio de
Janeiro

Centro de Gerenciamento
da Navegação Aérea

