



ALTERAÇÕES TEMPORÁRIAS NO ESPAÇO AÉREO BRASILEIRO DURANTE A REALIZAÇÃO DO EVENTO G20 BRASIL 2024

1 DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

1.1 FINALIDADE

Esta Circular de Informação Aeronáutica (AIC) tem por finalidade divulgar as alterações temporárias no espaço aéreo brasileiro durante a realização do evento G20 Brasil 2024, bem como os procedimentos gerais e específicos a serem seguidos pelos pilotos em comando e pelos órgãos de controle de tráfego aéreo (ATC) do Sistema de Controle do Espaço Aéreo Brasileiro (SISCEAB) durante o evento.

1.2 ÂMBITO

Esta publicação aplica-se a todos aqueles que, no desempenho de suas funções, venham a utilizar o espaço aéreo brasileiro durante a realização do G20.

1.3 ANEXO

Anexo A - ÁREAS DE EXCLUSÃO - ÁREA RESERVADA;

Anexo B - ÁREAS DE EXCLUSÃO - ÁREA RESTRITA;

Anexo C - ÁREAS DE EXCLUSÃO - ÁREAS PROIBIDAS – VERMELHA 1 (MAM);

Anexo D - ÁREAS DE EXCLUSÃO - ÁREAS PROIBIDAS – VERMELHA 2 (COPACABANA);

Anexo E - ÁREAS DE EXCLUSÃO - TMA RIO DE JANEIRO;

Anexo F - ÁREAS DE EXCLUSÃO - DIAS E HORÁRIOS DE ATIVAÇÃO DAS ÁREAS DO G20 BRASIL 2024; e

Anexo G - ITENS PROIBIDOS PARA O TRANSPORTE NA BAGAGEM DE MÃO E NA BAGAGEM DESPACHADA.

1.4 INTRODUÇÃO

1.4.1 O crescimento dos movimentos aéreos, esperado durante a realização do G20 BRASIL 2024, sinaliza a necessidade de pronto atendimento e eficiência na prestação dos Serviços de Tráfego Aéreo (ATS) e Gerenciamento de Fluxo de Tráfego Aéreo (ATFM). Um grande evento traz novas demandas e, com elas, maior necessidade de planejamento, tornando-se imperativo a manutenção da segurança, fluidez e eficiência, aspectos já presentes no atendimento prestado ao tráfego aéreo.

1.4.2 O trabalho para alcançar a excelência desejada inicia-se com a execução criteriosa de um planejamento amplo, claro, objetivo e exequível. Com isso, assegura-se o máximo desempenho dos serviços ATS, do ATFM, da segurança das operações aéreas e do gerenciamento do espaço aéreo brasileiro, minimizando, assim, as possibilidades de impactos decorrentes do previsível aumento do tráfego aéreo no período do evento.

1.4.3 Há décadas, o Brasil vem consolidando posição de vanguarda no Gerenciamento de Tráfego Aéreo (ATM), não se limitando a investimentos em equipamentos e novas instalações, mas desenvolvendo processos próprios, enfatizando o treinamento especializado e incorporando com eficiência, rapidez e flexibilidade os novos conceitos de gerenciamento.

1.4.4 O país tem a responsabilidade de administrar o espaço aéreo territorial (8.511.965 km²) e o espaço aéreo sobrejacente à área oceânica, que se estende até o meridiano 10^o W, perfazendo um total de 22 milhões de km².

1.4.5 Nesse espaço, existem diversos eventos acontecendo ao mesmo tempo, tais como: voos da aviação comercial internacional e doméstica, serviços aéreos privados e especializados públicos, táxi aéreo, fretamento, treinamento da aviação civil, operações militares, aeronaves remotamente pilotadas (RPA) e diversas atividades aerodesportivas. A qualidade e eficácia no uso do espaço aéreo se manterão também durante o período previsto para o G20, graças ao trabalho de diversos setores, entre eles o Comando da Aeronáutica (COMAER).

1.4.6 O COMAER, por meio do Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA), efetuou um planejamento para o G20 que teve como foco a segurança e a manutenção de um fluxo de tráfego aéreo rápido, seguro e ordenado e, por meio do Comando de Operações Aeroespaciais (COMAE), um planejamento minucioso das ações necessárias para a defesa do espaço aéreo.

1.4.7 Para a execução desses planejamentos, o Centro de Gerenciamento da Navegação Aérea (CGNA), unidade subordinada ao DECEA, elaborou um plano de ação considerando o incremento da demanda e as restrições impostas em algumas porções do espaço aéreo.

1.4.8 Os módulos previstos neste plano de ação contemplam a estrutura e a capacidade do espaço aéreo; a projeção da demanda; a infraestrutura técnica; a adequação da legislação, normas e procedimentos; a segurança e defesa e a capacitação técnica. Todos os módulos foram rigorosamente cumpridos.

1.4.9 Esta não é a primeira vez que o COMAER traça um planejamento para gerenciar o fluxo de tráfego aéreo em um grande evento. Durante a Copa das Confederações de Futebol FIFA Brasil 2013, a Jornada Mundial da Juventude Católica Rio 2013, a Copa do

Mundo de Futebol FIFA Brasil 2014, os Jogos Olímpicos e Paralímpicos 2016 e a Copa América de 2019, o COMAER teve uma experiência bem-sucedida e elogiada, utilizando um conceito e uma estrutura militar num evento civil.

1.4.10 Este conceito foi colocado em prática na sala master de comando e controle, que foi ativada no CGNA em todos os períodos de grandes eventos, e será repetido durante o período do G20.

1.4.11 Com toda experiência acumulada em todos esses eventos, o Brasil deixará como um grande legado a segurança e a eficiência, binômio que caracteriza nosso espaço aéreo.

2 ABREVIATURAS

ACAV	Área de Controle Alarme em Voo
AIC	Circular de Informações Aeronáuticas
AIS	Sala de Informações Aeronáuticas
ANAC	Agência Nacional de Aviação Civil
APP	Controle de Aproximação
AREVO	Área de Reabastecimento em Voo
ATC	Controle de Tráfego Aéreo
ATFM	Gerenciamento de Fluxo de Tráfego Aéreo
ATM	Gerenciamento de Tráfego Aéreo
ARS	Área Restrita de Segurança
ATS	Serviço de Tráfego Aéreo
CGNA	Centro de Gerenciamento da Navegação Aérea
COMAE	Comando de Operações Aeroespaciais
COMAER	Comando da Aeronáutica
DECEA	Departamento de Controle do Espaço Aéreo
EAC	Espaço Aéreo Condicionado
EB	Exército Brasileiro
FAB	Força Aérea Brasileira
FIR	Região de Informação de Voo
FL	Nível de Voo
FPL BR	Aplicativo que permite os pilotos gerenciar suas mensagens de Plano de Voo
IFR	Regras de Voo por Instrumentos
MB	Marinha do Brasil
MPEA	Medidas de Policiamento do Espaço Aéreo
MCS	Medidas de Controle no Solo
NM	Milhas Náuticas
NOTAM	Aviso aos Aeronavegantes
PSA	Programa de Segurança Aeroportuária
PVC	Plano de Voo Completo
RBAC	Regulamento Brasileiro da Aviação Civil
REAST	Rotas Especiais de Aeronaves sem Transponder
REA	Rotas Especiais de Aeronaves
REH	Rotas Especiais de Helicóptero
RPA	Aeronave Remotamente Pilotada
RPL	Plano de Voo Repetitivo
SAC	Secretaria de Aviação Civil
SAR	Busca e Salvamento
SID	Saída Padrão por Instrumento
SIGMA	Sistema Integrado de Gestão de Movimentos Aéreos
SISCEAB	Sistema de Controle do Espaço Aéreo Brasileiro
STF	Supremo Tribunal Federal
TMA	Área de Controle Terminal
VFR	Regras de Voo Visual

VIP

Very Important Person

3 RESTRIÇÕES DO ESPAÇO AÉREO

3.1 Durante o período do G20 Brasil 2024, o Brasil será o centro das atenções do mundo, sendo visitado por empresários, Chefes de Estado e de Governo, personalidades de diversas áreas e imprensa internacional.

3.2 Seguindo os critérios de segurança adotados mundialmente em eventos da importância e do vulto do G20 Brasil 2024 e a manutenção dos níveis dos serviços de tráfego aéreo prestados, o COMAER 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 de todos os envolvidos, de autoridades, de aeronaves e instalações e a preocupação constante em reduzir os impactos operacionais para os usuários do espaço aéreo nortearam a localização, o tamanho e os níveis de acesso das referidas áreas.

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

3.4 As áreas de exclusão estão localizadas no espaço aéreo inferior da Região de Informação de Voo (FIR) Curitiba e dentro da Área de Controle Terminal (TMA) do Rio de Janeiro, onde ocorrerá o evento G20 Brasil 2024.

3.5 Os períodos de vigência dessas restrições serão estabelecidos de acordo com o cronograma de chegada e saída das autoridades, assim como das respectivas reuniões do evento.

4 DEFINIÇÃO DAS ÁREAS DE EXCLUSÃO

Os limites laterais e verticais, os centros das áreas de exclusão, com seus respectivos raios de comprimento e os dias e horários de ativação, estão descritos no Anexo A desta publicação.

4.1 ÁREA RESERVADA

Área denominada BRANCA, existente na porção da TMA-RJ, na qual são aplicadas regras específicas para a utilização do espaço aéreo, com a finalidade de possibilitar aos órgãos ATC identificar todos os movimentos aéreos evoluindo em seu interior e, dessa forma, elevar o nível de segurança.

4.2 ÁREA RESTRITA

Área denominada AMARELA, localizada dentro da área BRANCA com a finalidade de limitar o acesso a movimentos aéreos específicos que se enquadrem nos critérios estabelecidos pela Autoridade de Defesa Aeroespacial.

4.3 ÁREA PROIBIDA

Área denominada VERMELHA, localizada dentro da área AMARELA com a finalidade de limitar o acesso somente a aeronaves envolvidas no evento, mediante estrita autorização da Autoridade de Defesa Aeroespacial.

5 REGRAS PARA CIRCULAÇÃO NAS ÁREAS DE EXCLUSÃO

5.1 ÁREA RESERVADA (BRANCA)

5.1.1 Na ÁREA BRANCA serão proibidos, inclusive dentro dos Espaços Aéreos Condicionados (EAC):

- a) voos de treinamento ou instrução, sejam por Regras de Voo por Instrumentos (IFR) ou Regras de Voo Visual (VFR);
- b) voos de cheque da Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC);
- c) voos acrobáticos e turísticos;
- d) voos de experiência e recebimento de aeronaves; e
- e) operações de paraquedas, parapentes, balões, dirigíveis, ultraleves, aeronaves experimentais, asas-deltas, pulverização agrícola, reboque de faixas, aeromodelos e foguetes.

5.1.2 Aeronaves com origem e destino fora da ÁREA BRANCA não estão autorizadas a ingressar no volume da mesma.

5.1.3 Respeitadas as restrições estabelecidas para as ÁREAS AMARELA e VERMELHA, estão previamente autorizadas:

- a) Aeronaves com origem na ÁREA BRANCA e destino fora da mesma;
- b) Aeronaves com origem fora da ÁREA BRANCA e destino no interior da mesma; e
- c) Aeronaves com origem e destino dentro da ÁREA BRANCA.

5.1.4 Todas as aeronaves que voarem na ÁREA BRANCA deverão obrigatoriamente:

- a) Ter seu Plano de Voo Completo (PVC) apresentado e aprovado pelo órgão ATC;
- b) Manter comunicações bilaterais em radiotelefonia com o órgão ATC;
- c) Possuir equipamento transponder em funcionamento; e
- d) Manter o perfil de voo autorizado pelo órgão ATC.

5.1.5 Nos locais desprovidos de órgãos ATS, os voos deverão ser previamente coordenados com o APP-RJ, pelo telefone (21) 3398-3117. Será compulsório o acionamento do código transponder A/C atribuído pelo órgão ATC, antes da decolagem até o pouso da aeronave. Se houver falha no equipamento transponder, o órgão ATC deverá ser informado imediatamente.

5.1.6 As aeronaves que descumprirem as regras estabelecidas para a ÁREA BRANCA serão classificadas como SUSPEITAS e estarão sujeitas às Medidas de Policiamento do Espaço Aéreo (MPEA).

5.1.7 As aeronaves não identificadas e aquelas que, mesmo autorizadas a voar na ÁREA BRANCA, modificarem suas rotas sem autorização do órgão ATC e ingressarem nas ÁREAS AMARELA ou VERMELHA serão classificadas como HOSTIS e estarão sujeitas às MPEA.

5.2 ÁREA RESTRITA (AMARELA)

5.2.1 As aeronaves, a seguir relacionadas, serão permitidas na ÁREA AMARELA, desde que previamente submetidas ao processo de autorização de voo do COMAE:

- a) Aeronaves transportando Chefes de Estado, Chefes de Governo e Soberanos;
- b) Aeronaves transportando: Presidente do Supremo Tribunal Federal (STF), Presidente da Câmara dos Deputados, Presidente do Senado Federal, Ministro de Estado, Governador do Estado do Rio de Janeiro e Prefeito da cidade do Rio de Janeiro;
- c) Aeronaves da Marinha do Brasil (MB), do Exército Brasileiro (EB) e da Força Aérea Brasileira (FAB), tripuladas ou não, envolvidas em ações operacionais do evento;
- d) Aeronaves ambulância em serviço;
- e) Aeronaves, tripuladas ou não, dos órgãos de segurança pública em serviço;
- f) Aeronaves transportando VIP, assim classificados pela Casa Civil e pelo Ministério das Relações Exteriores; e
- g) Aeronaves militares não envolvidas em ações do G20 Brasil 2024, realizando procedimentos de chegada ou saída em missões de transporte aéreo.

5.2.2 Serão previamente autorizadas pelo Comandante do COMAE:

- a) Aeronaves de operadores aéreos Classes III, IV-A, IV-B, V e VI, conforme o Regulamento Brasileiro da Aviação Civil (RBAC) nº 108, executando procedimentos de chegada ou partida dos aeródromos da TMA;
- b) Aeronaves de operadores aéreos Classes I, II-A e II-B, DESDE QUE CUMPRAM resolução específica de outros ÓRGÃOS GOVERNAMENTAIS ligados à AVIAÇÃO CIVIL e medidas adicionais de segurança, que satisfaçam, no mínimo, aos seguintes critérios:

- 1) A aeronave deverá partir de um aeródromo público com Programa de Segurança Aeroportuária (PSA);
- 2) Antes do embarque, todos os ocupantes da aeronave (tripulantes e passageiros, se aplicável) deverão ser submetidos ao Controle de Acesso do Aeródromo mediante identificação e registro, de acordo com os procedimentos definidos pela autoridade responsável, dentre os procedimentos, será compulsória a inspeção por meio de detector de metais;
- 3) Durante os procedimentos de embarque, os ocupantes da aeronave não deverão ter contato com pessoas não inspecionadas, caso isso ocorra, uma nova inspeção deverá ser realizada;
- 4) A bagagem das pessoas, que porventura não embarcarem, não deve ser transportada na aeronave;
- 5) Toda bagagem será submetida aos procedimentos de inspeção estipulados pela autoridade responsável;
- 6) São proibidos para o transporte na bagagem de mão e na bagagem despachada os itens listados na tabela do Anexo G;
- 7) O transporte de carga e correio, para os operadores aéreos Classe II-B, deverá cumprir medidas de segurança relativas à identificação, aceitação e inspeção de acordo com critérios estabelecidos em legislação específica da aviação civil;
- 8) A aeronave deverá estar posicionada dentro da Área Restrita de Segurança (ARS) do aeródromo antes do embarque dos tripulantes e, se aplicável, dos passageiros;
- 9) A aeronave deverá ser submetida às seguintes medidas de segurança no solo, antes de sua decolagem:
 - Inspeção de Segurança da Aeronave: deverá ser realizada pelo prestador de serviço credenciado, contratado pelo operador aéreo, toda vez que a aeronave adentrar a ARS do aeródromo, quando ficar fora de operação por um período superior a 6 (seis) horas ou quando houver suspeita da ocorrência de acesso indevido à aeronave;
 - Verificação de Segurança da Aeronave: deverá ser executada pelo operador aéreo antes de todos os voos em que não se realize a Inspeção de Segurança da Aeronave; e
 - Controle de Acesso à Aeronave: o prestador de serviço credenciado, contratado pelo operador aéreo, deverá realizar a vigilância constante da aeronave, enquanto na ARS, com a devida identificação e registro de qualquer pessoa que se aproxime ou acesse a aeronave com qualquer finalidade.
- 10) O operador aéreo deverá aplicar medidas de segurança relativas às provisões de bordo, se aplicável, seguindo procedimentos estabelecidos em legislação específica da aviação civil; e
- 11) As aeronaves com origem no exterior, cujos procedimentos de segurança não atendam a esses critérios deverão efetuar o pouso em um aeroporto internacional em território brasileiro antes do ingresso na ÁREA AMARELA, onde serão executados os procedimentos.

5.2.3: As classes definidas para os operadores aéreos são:

1. Classe I, abrangendo aqueles que realizam serviço aéreo privado;
2. Classe II, abrangendo aqueles que exploram serviço aéreo especializado público ou serviço de táxi aéreo, sendo:
 - a) Classe II-A aqueles que exploram serviço aéreo especializado público; e
 - b) Classe II-B aqueles que exploram serviço de táxi aéreo.
3. Classe III, abrangendo os operadores nacionais que exploram serviço de transporte aéreo público, exclusivamente de carga ou mala postal (excluindo a modalidade de táxi aéreo);
4. Classe IV, abrangendo os operadores nacionais que exploram serviço de transporte aéreo público de passageiros (excluindo a modalidade de táxi aéreo), sendo:
 - a) Classe IV-A aqueles que operam aeronave com capacidade inferior a 30 passageiros; e
 - b) Classe IV-B aqueles que operam aeronave com capacidade igual ou superior a 30 passageiros.
5. Classe V, abrangendo os operadores estrangeiros que exploram serviço de transporte aéreo público internacional de carga, exclusivamente; e
6. Classe VI, abrangendo os operadores estrangeiros que exploram serviço de transporte aéreo público internacional de passageiros.

5.2.4 Todas as aeronaves que voarem na ÁREA AMARELA deverão:

- a) Ter seu PVC apresentado e aprovado pelo órgão ATC;
- b) Manter comunicações bilaterais em radiotelefonia com o órgão ATC;
- c) Possuir equipamento transponder em funcionamento; e
- d) Manter o perfil de voo autorizado pelo órgão ATC.

5.2.5 Todas as aeronaves que descumprirem as regras estabelecidas para a ÁREA AMARELA ou voarem em desconformidade com as autorizações e instruções recebidas dos órgãos ATC serão classificadas como HOSTIS e estarão sujeitas às MPEA.

5.3 ÁREA PROIBIDA (VERMELHA)

5.3.1 As aeronaves, a seguir relacionadas, serão permitidas na ÁREA VERMELHA, desde que previamente submetidas ao processo de autorização de voo do COMAE:

- a) Aeronaves transportando Chefes de Estado, Chefes de Governo e Soberanos;
- b) Aeronaves transportando: Presidente do STF, Presidente da Câmara dos Deputados, Presidente do Senado Federal, Ministro de Estado, Governador do Estado do Rio de Janeiro e Prefeito da cidade do Rio

de Janeiro;

- c) Aeronaves da MB, do EB e da FAB, tripuladas ou não, envolvidas em ações operacionais do G20 Brasil 2024;
- d) Aeronaves ambulância em serviço;
- e) Aeronaves, tripuladas ou não, dos órgãos de segurança pública em serviço; e
- f) Aeronaves do operador aéreo responsável pela filmagem oficial do G20 Brasil 2024.

5.3.2 Todas as aeronaves que voarem na ÁREA VERMELHA deverão:

- a) Estar autorizadas pelo Comandante do COMAE;
- b) Ter seu PVC apresentado e aprovado pelo órgão ATC;
- c) Manter comunicações bilaterais em radiotelefonia com o órgão ATC;
- d) Possuir equipamento transponder em funcionamento; e
- e) Manter o perfil de voo autorizado pelo órgão ATC.

5.3.3 As aeronaves que se encontrarem em serviço para decolagem imediata em função de situações de contingência, emergência ou urgência (alerta ou sobreaviso), não apresentarão PVC ao órgão ATC, contudo, deverão adotar os seguintes procedimentos:

- a) Ser previamente submetidas ao processo de autorização de voo do COMAE;
- b) Realizar brifim com o órgão ATC apropriado, com a antecedência mínima de uma hora antes do início do período de alerta ou sobreaviso (telefone 21 3398-3100);
- c) Informar à Célula de Operações Aéreas do COMAE através de seu representante na Sala Master (telefones 21 2101-7072 / 21 2101-7073 / 21 985543804 / 21 985520822) sobre o acionamento da missão, descrevendo o perfil do voo a ser realizado; e
- d) Decolar somente após receber autorização do Comandante do COMAE e do órgão ATC apropriado.

5.3.4 As aeronaves que descumprirem essas regras e adentrarem a ÁREA VERMELHA sem autorização do Comandante do COMAE serão classificadas como HOSTIS e estarão sujeitas às MPEA.

6 APRESENTAÇÃO E APROVAÇÃO DO PLANO DE VOO

6.1 As aeronaves autorizadas a voarem nas áreas de exclusão, durante o período em que estiverem ativadas, deverão constar da listagem de plano de voo repetitivo (RPL) atualizada ou apresentar PVC com no mínimo 6 (seis) horas de antecedência via SIGMA / FPL BR.

6.2 As aeronaves com origem e/ou destino dentro da ÁREA BRANCA da TMA- RJ que apresentarem PVC que contenha trecho de voo sob regras de voo VFR, só poderão apresentar o plano com a antecedência máxima de 24 horas. Neste caso, os operadores AIS, durante o tratamento do PVC incluirão o endereço telegráfico do APP-RJ, SBRJZAZX.

6.3 No PVC deverão constar, obrigatoriamente, os aeródromos de alternativa pós-decolagem, de alternativa em rota e de alternativa de destino, conforme previsto nas legislações em vigor, e no caso do RPL, esses aeródromos deverão ser informados aos órgãos ATC.

6.4 A Sala Master de comando e controle, localizada no CGNA, é a responsável pelo monitoramento dos voos, pela coordenação com o COMAE, com os órgãos de controle de operações militares principais, com as Células de Operação Local, com os órgãos ATS e com as Salas AIS.

6.5 A Sala Master de comando e controle, caso necessário, poderá, mesmo cumprindo-se todos os procedimentos legais para aprovação do voo, interferir no processo de aprovação, gerando autorizações, suspensões ou cancelamentos.

6.6 Ao 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 FIR e ainda as que ultrapassem as capacidades declaradas dos aeroportos envolvidos.

7 PROCEDIMENTOS DE SAÍDA E CHEGADA POR INSTRUMENTOS

7.1 A ativação das áreas de exclusão provocará restrições nas operações de pouso e decolagem em alguns aeródromos da cidade, conforme o anexo. Somente as aeronaves autorizadas pelo Comandante do COMAE poderão operar nesses aeródromos durante o período de ativação.

7.2 Os atuais procedimentos de saída e chegada por instrumentos não serão suspensos e/ou cancelados, apesar das restrições impostas pela criação dessas áreas. Os procedimentos específicos para desconflitos de tráfego da CAG com as áreas ficará a critério do APP-RJ.

8 AEROPORTOS E SUAS VOCAÇÕES

8.1 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.

8.2 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.

8.3 A seguir são apresentados os aeródromos de destino e de alternativa com as suas respectivas vocações (segmentos da aviação) em cada cidade, para o G20:

RIO DE JANEIRO						
G20 Brasil 2024		Indicativo	VIP	Internacional	Doméstico	Geral
Aeródromos de destino	Galeão	SBGL				
	Santos Dumont	SBRJ				
Aeródromos de alternativa	Guarulhos	SBGR				
	Confins	SBCF				
	Campinas	SBKP				
	São José dos Campos	SBSJ				
	Cabo Frio	SBCB				

NOTA: Outros aeródromos poderão ser utilizados como alternativa, desde que haja coordenação com os órgãos competentes localizados na Sala Master de Comando e Controle do CGNA.

9 FUNCIONAMENTO DO AEROPORTO SANTOS DUMONT

9.1 Durante o período do G20, as operações dos voos nesse aeroporto serão definidas pela autoridade competente.

9.2 O aeroporto ficará, prioritariamente, vocacionado às operações das Forças de Segurança e de transporte de autoridades autorizadas pelo MRE (VIP).

10 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.

11 ROTAS ESPECIAIS DE AERONAVES E HELICÓPTEROS

11.1 As Rotas Especiais de Aeronaves (REA) e as Rotas Especiais de Helicópteros (REH) que cruzam as áreas VERMELHAS terão esses segmentos suspensos durante o período de ativação.

11.2 Serão permitidos voos nas REA e REH dentro da área BRANCA, desde que respeitadas as regras estabelecidas para a circulação da referida área.

11.3 Somente serão permitidos voos visuais dentro da área AMARELA por meio das REA e REH. Caso o deslocamento dentro dessas rotas seja interrompido em virtude da suspensão de algum segmento ou portão, o Controle Rio irá direcionar os tráfegos de forma a evitarem as áreas

12 MEDIDAS DE SEGURANÇA DE VOO

12.1 Os usuários deverão, além de observar as normas e procedimentos previstos em legislação, cumprir as regras de voo previstas nos PVC autorizados. Caso haja necessidade de modificar as regras de voo, as solicitações deverão ser coordenadas com os órgãos ATC.

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

12.3 Havendo autorização para utilizar as áreas de exclusão, caso haja qualquer necessidade de desviar da rota aprovada, é obrigatório que o piloto notifique imediatamente ao órgão ATC.

12.4 O piloto que julgar que infringirá qualquer das regras estabelecidas para os espaços aéreos RESERVADOS, RESTRITOS ou PROIBIDOS sem a devida autorização do órgão ATC deverá afastar-se de imediato das mesmas, entrar em contato com o órgão ATC e informar a situação, mantendo o código transponder que recebeu originalmente. Porém, se não obtiver contato, o piloto deverá efetuar chamada na frequência 121.5 MHz e acionar o código 7600. Os órgãos ATC prestarão sempre todo apoio aos pilotos.

12.5 E não esqueça: NUNCA ENTRE NA ÁREA VERMELHA SEM ESTAR

AUTORIZADO PELO ÓRGÃO ATC.

13 PROCEDIMENTOS A SEREM ADOTADOS PELAS AERONAVES EM FALHA DE COMUNICAÇÕES DURANTE O PERÍODO DE ATIVAÇÃO DAS ÁREAS DE EXCLUSÃO:

13.1 ANTES DA DECOLAGEM

Ao detectar falha nos equipamentos rádio de bordo durante as fases de autorização e táxi, o piloto em comando de uma aeronave cujo planejamento de voo ingresse em área de exclusão não deverá prosseguir com o voo, devendo manter-se na sua posição de estacionamento ou retornar para ela.

13.2 AERONAVE EM VOO FORA DE UMA ÁREA DE EXCLUSÃO

A aeronave que estiver com falha de comunicações rádio na decolagem, executando uma saída padrão por instrumento (SID) ou em rota e cujo aeródromo de destino seja dentro de área de exclusão deverá:

- a) Manter-se fora dos limites laterais e/ou verticais da TMA-RJ;
- b) Prosseguir para o aeródromo de alternativa pós-decolagem, em rota ou alternativa de destino, desde que estes não estejam dentro de uma área de exclusão; e
- c) Acionar o código transponder 7600 e executar os demais procedimentos para falha de comunicações rádio previstos em legislação.

13.3 AERONAVE NA FASE DE DECOLAGEM DENTRO DA TMA-RJ COM DESTINO A UM AERÓDROMO FORA DA TMA-RJ

A aeronave que estiver com falha de comunicações rádio na decolagem ou executando uma SID prosseguirá na subida, devendo satisfazer todas as condições abaixo:

- a) Cumprir rigorosamente o previsto na SID que está sendo executada;
- b) Prosseguir para o aeródromo de destino, de alternativa pós-decolagem, em rota ou alternativa de destino, desde que estes não estejam dentro de uma área de exclusão; e
- c) Acionar o código transponder 7600 e executar os demais procedimentos para falha de comunicações rádio previstos em legislação.

13.4 AERONAVE NA FASE DE DECOLAGEM DENTRO DA TMA-RJ COM DESTINO A UM AERÓDROMO DENTRO DA TMA-RJ

- a) Cumprir rigorosamente o previsto na SID que está sendo executada;
- b) Prosseguir para o aeródromo de destino, acionar o código transponder 7600 e executar os demais procedimentos para falha de comunicações rádio previstos em legislação;
- c) O aeródromo de origem deverá possuir um PSA publicado junto a

ANAC;

- d) O PVC foi apresentado e aprovado pelos órgãos ATC e coordenado junto ao APP da TMA;
- e) O equipamento transponder instalado e funcionando;
- f) Cumprir rigorosamente o previsto no procedimento de aproximação por instrumentos que está sendo executado; e
- g) Acionar o código transponder 7600 e executar os demais procedimentos para falha de comunicações rádio previstos em legislação.

NOTA: a aeronave poderá prosseguir para aeródromo de alternativa ou outro aeródromo não planejado apenas em caso de emergência, devendo acionar o código transponder 7700.

13.5 AERONAVE NA FASE DE SUBIDA OU DE VOO NIVELADO

A aeronave que estiver com falha de comunicações rádio executando uma SID, após os limites laterais e/ou verticais da TMA-RJ, ou em voo nivelado, deverá:

- a) Manter-se fora dos limites da TMA-RJ; e
- b) Acionar o código transponder 7600 e executar os demais procedimentos para falha de comunicações rádio previstos em legislação.

13.6 AERONAVE NA FASE DE DESCIDA DO VOO

A aeronave que estiver com falha de comunicações rádio e já iniciou a fase de descida do voo ou está executando uma chegada por instrumentos, antes de ingressar nos limites laterais e/ou verticais da TMA-RJ, deverá:

- a) Prosseguir para o aeródromo de alternativa de destino, devendo este ser obrigatoriamente fora da TMA-RJ;
- b) Acionar o código transponder 7600 e executar os demais procedimentos para falha de comunicações rádio previstos em legislação; e
- c) Manter-se fora dos limites da TMA-RJ.

13.7 AERONAVE NA FASE DE DESCIDA DENTRO DA TMA-RJ

A aeronave que estiver com falha de comunicações rádio DENTRO DA ÁREA BRANCA e/ou AMARELA e já iniciou um procedimento de aproximação por instrumentos poderá prosseguir na aproximação desde que satisfaça todas as condições abaixo:

- a) O aeródromo de origem deverá possuir um PSA publicado junto a ANAC;
- b) O PVC foi apresentado e aprovado pelos órgãos ATC e coordenado junto ao APP da TMA;
- c) O equipamento transponder instalado e funcionando;
- d) Cumprir rigorosamente o previsto no procedimento de aproximação

por instrumentos que está sendo executado; e

- e) Acionar o código transponder 7600 e executar os demais procedimentos para falha de comunicações rádio previstos em legislação.

13.8 NUNCA ENTRE NA ÁREA VERMELHA

13.8.1 Aeronaves EM FALHA DE COMUNICAÇÕES e as NÃO IDENTIFICADAS sofrerão as MPEA e, caso necessário, poderão sofrer medidas severas, estando sujeitas às MEDIDAS DE INTERVENÇÃO, PERSUASÃO e DESTRUIÇÃO.

13.8.2 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; se equipada com equipamento transponder, selecionar o código 7700, no modo 3/A, salvo instruções em contrário do órgão ATC apropriado.

13.8.3 O COMAER 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.

14 AERONAVES NÃO TRIPULADAS (UAS)

14.1 Serão permitidos voos dentro da área RESERVADA (BRANCA), observando-se as normas e procedimentos previstos em legislação. A permissão de voo poderá ser revogada a qualquer momento por solicitação da Autoridade de Defesa Aeroespacial.

14.2 Será criada a Zona de Restrição de Voo (FRZ) da área RESTRITA (AMARELA) pelo Centro Regional de Controle do Espaço Aéreo Sudeste (CRCEA-SE), por meio do Sistema de Solicitação de Acesso ao Espaço Aéreo por Aeronaves Não Tripuladas (SARPAS) do DECEA.

14.3 Dentro da área RESTRITA (AMARELA) serão permitidos voos em operações especiais estabelecidos no Manual do Comando da Aeronáutica (MCA 56-5) e voos aprovados pelo COMAE.

14.4 Será criada a Zona de Restrição de Voo (FRZ) da área PROIBIDA (VERMELHA) pelo Centro Regional de Controle do Espaço Aéreo Sudeste (CRCEA-SE), por meio do Sistema de Solicitação de Acesso ao Espaço Aéreo por Aeronaves Não Tripuladas (SARPAS) do DECEA.

14.5 Dentro da área PROIBIDA (VERMELHA), somente serão permitidos voos aprovados pelo COMAE.

14.6 Adicionalmente, serão criadas Zonas de Proibição de Voo (NFZ) sobre as áreas sensíveis definidas pela Polícia Federal, por meio de bloqueio técnico a ser exigido aos fabricantes.

14.7 As aeronaves que ingressarem dentro de FRZ ou NFZ sem autorização, serão classificadas como HOSTIS e estarão sujeitas a MPEA, podendo sofrer medidas severas como intervenção de comando ou destruição.

NOTA: Independente da altitude, tipo de voo e peso da aeronave, somente poderão voar dentro das FRZ criadas pelo DECEA, aeronaves com cadastro no Sistema de Aeronaves Não Tripuladas (SISANT) da Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) e autorização de voo emitida no sistema SARPAS do DECEA.

14.8 Como responsável pelo controle do espaço aéreo brasileiro, o COMAER será o responsável por solicitar a NFZ aos fabricantes de aeronaves não tripuladas com registro na ANAC para operar no Brasil.

14.9 As aeronaves autorizadas a voarem nas áreas de exclusão, durante o período em que estiverem ativas, deverão constar da listagem disponibilizada pelo COMAER, respeitando-se os seguintes prazos estabelecidos:

- a) Recebimento da listagem de aeronaves aprovadas, por área, pelo DECEA: 18/10/2024;
- b) Solicitação de criação de NFZ com listagem de aeronaves aprovadas: 25/10/2024; e
- c) Criação FRZ pelo CRCEA-SE com início do cadastro de aeronaves autorizadas: 01/11/2024.

14.10 Drones estrangeiros deverão observar as normas em vigor da Agência Nacional de Telecomunicações (ANATEL), da Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) e por fim do Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA).

14.11 Maiores informações acerca da operação de aeronaves não tripuladas nas áreas de exclusão poderão ser obtidas por meio do portal Drone UAS, disponível em: <https://www.decea.mil.br/drone/>.

15 DISPOSIÇÕES FINAIS

15.1 Esta AIC entra em vigor em 30 de setembro de 2024.

15.2 Os casos não previstos serão resolvidos pelo Chefe do Subdepartamento de Operações do DECEA.

Anexo A - ÁREAS DE EXCLUSÃO - ÁREA RESERVADA

Área denominada BRANCA, definida pelos limites verticais da superfície ao FL195 e limites laterais definidos pelas projeções da TMA RIO DE JANEIRO, cujas coordenadas geográficas estão descritas na AIP-Brasil.



Anexo B - ÁREAS DE EXCLUSÃO - ÁREA RESTRITA

Área denominada AMARELA, definida pelos limites verticais da superfície até o FL195 e limites laterais definidos pelo cilindro com centro nas coordenadas 22°54'49"S 043°10'18"W com 20 NM de raio.



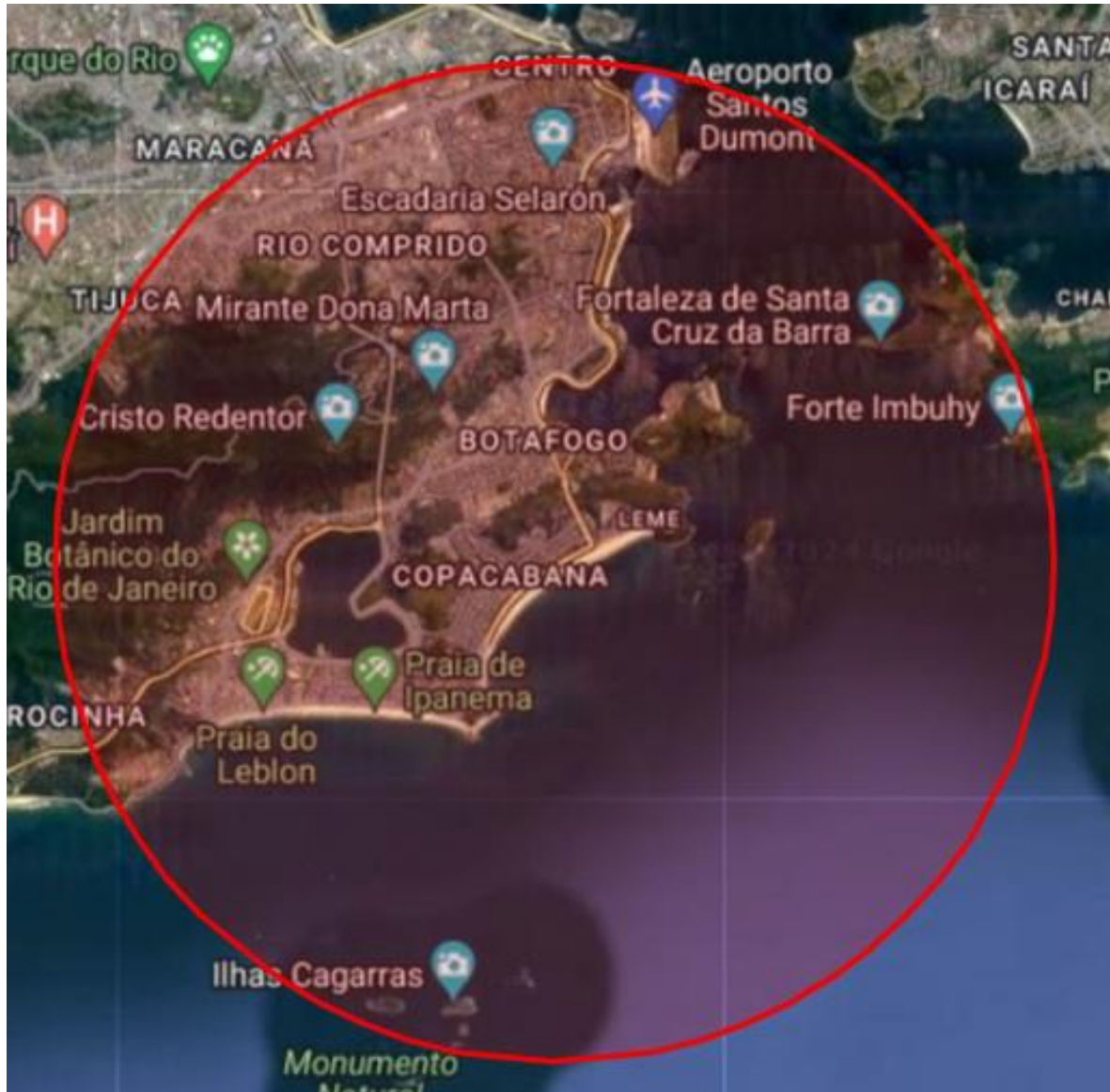
Anexo C - ÁREAS DE EXCLUSÃO - ÁREAS PROIBIDAS – VERMELHA 1 (MAM)

Definida pelos limites verticais da superfície até o FL195 e limites laterais definidos pelo cilindro com centro nas coordenadas 22°54'49"S / 043°10'18' W e 4 NM de raio.

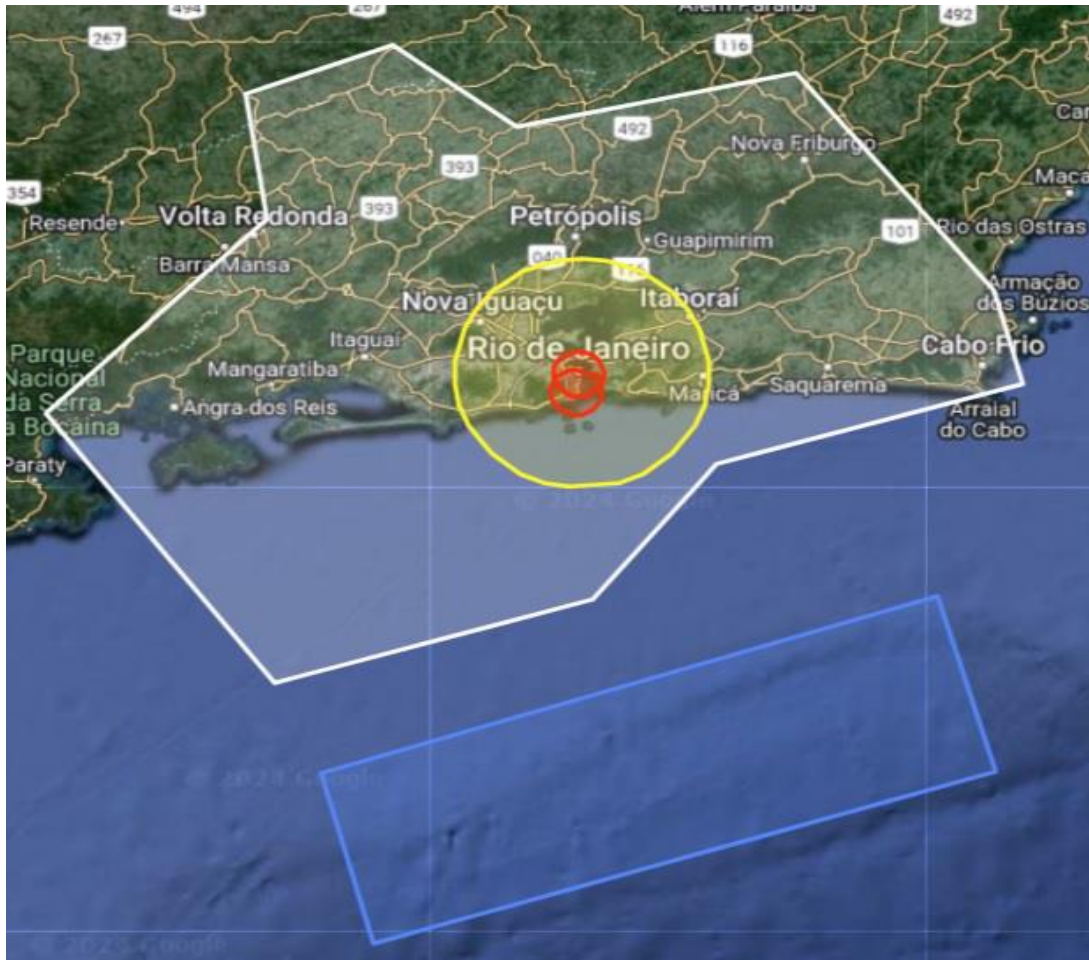


Anexo D - ÁREAS DE EXCLUSÃO - ÁREAS PROIBIDAS – VERMELHA 2 (COPACABANA)

Definida pelos limites verticais da superfície até o FL195 e limites laterais definidos pelo cilindro com centro nas coordenadas 22°58'02"S / 043°10'44"W (Copacabana) com raio de 4 NM de raio.



Anexo E - ÁREAS DE EXCLUSÃO - TMA RIO DE JANEIRO



1 ÁREA AREVO

Área denominada AREVO, definida pelos limites verticais do FL150 até o FL190 e limites laterais definidos por um polígono com as seguintes coordenadas geográficas:

24° 04' 12" S 043° 53' 57" W	24° 04' 00" S 041° 59' 31" W
24° 33' 35" S 043° 45' 04" W	23° 33' 24" S 042° 09' 16" W

2 ÁREA ACAV

Área denominada ACAV, definida pelos limites verticais do FL200 até o FL240 e limites laterais definidos por um polígono com as seguintes coordenadas geográficas:

24° 04' 12" S 043° 53' 57" W	24° 04' 00" S 041° 59' 31" W
24° 33' 35" S 043° 45' 04" W	23° 33' 24" S 042° 09' 16" W

**Anexo F - ÁREAS DE EXCLUSÃO - DIAS E HORÁRIOS DE ATIVAÇÃO DAS
ÁREAS DO G20 BRASIL 2024**

ÁREA	INÍCIO	TÉRMINO
BRANCA	17/11/24 - 0300 UTC	21/11/24 - 0259 UTC

ÁREA	INÍCIO	TÉRMINO
AMARELA	17/11/24 - 0300 UTC	21/11/24 - 0259 UTC

ÁREA	INÍCIO	TÉRMINO
VERMELHA 1 (MAM)	18/11/24 - 0300 UTC	20/11/24 - 0259 UTC
VERMELHA 2 (COPACABANA)	17/11/24 - 0300 UTC	21/11/24 - 0259 UTC

Anexo G – ITENS PROIBIDOS PARA O TRANSPORTE NA BAGAGEM DE MÃO E NA BAGAGEM DESPACHADA

CATEGORIA	DESCRIÇÃO	ITENS
Pistolas, armas de fogo e outros dispositivos que disparem projéteis.	Dispositivos que podem ou aparentam poder ser utilizados para causar ferimentos graves através do disparo de um projétil.	<ul style="list-style-type: none"> - Armas de fogo de qualquer tipo, tais como pistolas, revólveres, carabinas, espingardas. - Armas de brinquedo, réplicas ou imitações de armas de fogo que podem ser confundidas com armas verdadeiras. - Componentes de armas de fogo, excluindo miras telescópicas. - Armas de pressão por ação de ar e gás comprimido ou por ação de mola, tais como armas de paintball, airsoft, pistolas e espingardas de tiro a chumbo ou outros materiais. - Pistolas de sinalização e pistolas de partida esportiva. - Bestas, arcos e flechas. - Arma de caça submarina, tais como arpões e lanças - Fundas e estilingues.
CATEGORIA	DESCRIÇÃO	ITENS
Dispositivos neutralizantes.	Dispositivos destinados especificamente a atordoar ou a imobilizar.	<p>Dispositivos de choque elétrico, tais como armas de choque elétrico e bastões de choque elétrico.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Dispositivos para atordoar e abater animais. - Químicos, gases e aerossóis neutralizantes ou incapacitantes, tais como spray de pimenta, gás lacrimogêneo, sprays de ácidos e aerossóis repelentes de animais.

CATEGORIA	DESCRIÇÃO	ITENS
Objetos pontiagudos ou cortantes	Objetos que, devido à sua ponta afiada ou às suas arestas cortantes, podem ser utilizados para causar ferimentos graves.	<ul style="list-style-type: none"> - objetos concebidos para cortar, tais como machados, machadinhas e cutelos. - Piolets e picadores de gelo. - Estiletes, navalhas e lâminas de barbear, excluindo aparelho de barbear e cartucho. - Facas e canivetes com lâminas de comprimento superior a 6 cm. - Tesouras com lâminas de comprimento superior a 6 cm medidos a partir do eixo. - Equipamentos de artes marciais pontiagudos ou cortantes. - Espadas e sabres. - Instrumentos multifuncionais com lâminas de comprimento superior a 6 cm.
CATEGORIA	DESCRIÇÃO	ITENS
Substâncias e dispositivos explosivos ou incendiários.	Materiais e dispositivos explosivos ou incendiários que podem ou aparentam poder ser utilizados para causar ferimentos graves ou para ameaçar a segurança da aeronave.	<ul style="list-style-type: none"> - Munições. - Espoletas e fusíveis. - Detonadores e estopins. - Réplicas ou imitações de dispositivos explosivos. - Minas, granadas e outros explosivos militares. - Fogos de artifício e outros artigos pirotécnicos. - Botijões ou cartuchos geradores de fumaça. - Dinamite, pólvora e explosivos plásticos. - Substâncias sujeitas à combustão espontânea. - Sólidos inflamáveis, considerados aqueles facilmente combustíveis e aqueles que, por atrito, podem causar fogo ou contribuir para

		<p>ele, tais como pós metálicos e pós de ligas metálicas.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Líquidos inflamáveis, tais como gasolina, etanol, metanol, óleo diesel e fluido de isqueiro. - Aerossóis e atomizadores, exceto os de uso médico ou de asseio pessoal, sem que exceda a quantidade de quatro frascos por pessoa e que o conteúdo, em cada frasco, seja inferior a 300 ml ou 300 g. - Gases inflamáveis, tais como metano, butano, propano e GLP. - Substâncias que, em contato com a água, emitem gases inflamáveis. - Cilindros de gás comprimido, inflamável ou não, tais como cilindros de oxigênio e extintores de incêndio. - Isqueiros do tipo maçarico, independente do tamanho.
CATEGORIA	DESCRIÇÃO	ITENS
Ferramentas de trabalho.	Ferramentas que podem ser utilizadas para causar ferimentos graves ou para ameaçar a segurança da aeronave.	<ul style="list-style-type: none"> - Pés-de-cabra e alavancas similares. - Furadeiras e brocas, incluindo furadeiras elétricas portáteis sem fios. - Ferramentas com lâmina ou haste de comprimento superior a 6 cm que podem ser utilizadas como arma, tais como chaves de fendas e cinzéis. - Serras, incluindo serras elétricas portáteis sem fios. - Maçaricos. - Pistolas de cavilhas, pistolas de pregos e pistolas industriais.

		- Martelos e marretas.
CATEGORIA	DESCRIÇÃO	ITENS
Instrumentos contundentes.	Objetos que podem causar ferimentos graves se utilizados para agredir alguém fisicamente.	<ul style="list-style-type: none"> - Tacos de beisebol, pólo, golfe, hockey, sinuca e bilhar. - Cassetetes, porretes e bastões retráteis. - Equipamentos de artes marciais contundentes. - Soco-inglês.
CATEGORIA	DESCRIÇÃO	ITENS
Substâncias químicas, tóxicas e outros itens perigosos.	Substâncias capazes de ameaçar a saúde das pessoas a bordo da aeronave ou a segurança da própria aeronave	<ul style="list-style-type: none"> - Cloro para piscinas e banheiras. - Alvejantes líquidos. - Baterias com líquidos corrosivos derramáveis. - Mercúrio, exceto em pequena quantidade presentes no interior de instrumentos de medição térmica (termômetro). - Substâncias oxidantes, tais como pó de cal, decolorante químico e peróxidos. - Substâncias corrosivas, tais como ácidos e alcaloides. - Substâncias venenosas (tóxicas) e infecciosas, tais como arsênio, cianetos, inseticidas e desfolhantes. - Materiais infecciosos, ou biologicamente perigosos, tais como amostras de sangue infectado, bactérias ou vírus. - Materiais radioativos (isótopos medicinais e comerciais).
CATEGORIA	DESCRIÇÃO	ITENS
Outros.	Itens proibidos que não se enquadram nas categorias anteriores.	- Dispositivos de alarme (excluindo dispositivo de relógio de

		<p>pulso e de equipamentos eletrônicos permitidos a bordo).</p> <ul style="list-style-type: none">- Materiais que possam interferir nos equipamentos das aeronaves e que não estejam relacionados entre os dispositivos eletrônicos permitidos, tais como telefone celular, laptop, palmtop, jogos eletrônicos, pager, que são de uso controlado a bordo de aeronaves.
--	--	--