Ministério da Defesa
Comando da Aeronáutica
Departamento de Controle do Espaço Aéreo – DECEA
Av. Gen. Justo, 160
CEP 20021-130
Rio de Janeiro, RJ – Brasil
AFS: SBRJZXIC
http://www.decea.gov.br

Brasil

AIM | Brasil

AIC N
24/25

Data de publicação
06 JUN 25

ALTERAÇÕES TEMPORÁRIAS NO ESPAÇO AÉREO BRASILEIRO DURANTE A REALIZAÇÃO DA REUNIÃO DE CÚPULA DO BRICS EM 2025

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 da Reunião de Cúpula do BRICS em 2025, bem como os procedimentos gerais e específicos a serem seguidos pelos pilotos em comando e pelos Orgãos 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 da Reunião de Cúpula do BRICS.

1.3 ANEXO

Anexo A - ÁREAS DE EXCLUSÃO - ÁREA RESERVADA;

Anexo B - ÁREAS DE EXCLUSÃO - ÁREA RESTRITA;

Anexo C - ÁREAS DE EXCLUSÃO – ÁREA PROIBIDA - VERMELHA;

Anexo D - ÁREAS DE EXCLUSÃO NA TMA RIO DE JANEIRO;

Anexo E - VISÃO GERAL DE TODAS AS ÁREAS DE EXCLUSÃO NA TMA RIO DE JANEIRO; e

Anexo F - ÁREAS DE EXCLUSÃO - DATAS E HORÁRIOS DE ATIVAÇÃO DAS ÁREAS DA REUNIÃO DE CÚPULA DO BRICS.

1.4 INTRODUÇÃO

1.4.1 O aumento de demanda dos movimentos aéreos, esperado durante a realização da Reunião de Cúpula do BRICS em 2025, sinaliza a necessidade de pronto atendimento e eficiência na prestação dos Serviços de Tráfego Aéreo (ATS) e Gerenciamento de Fluxo de Tráfego Aéreo (ATFM). Dessa forma, destaca-se a necessidade de um planejamento específico para o referido evento, tornando-se essencial a manutenção da segurança, fluidez e eficiência, aspectos já presentes no atendimento prestado ao tráfego aéreo.

1.4.2 Assim, o COMAER, por meio do Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA), efetuou o planejamento para a Reunião de Cúpula do BRICS com foco na segurança e na manutenção de um fluxo de tráfego aéreo rápido, seguro e ordenado e, por meio do Comando de Operações Aeroespaciais (COMAE), o planejamento minucioso das ações necessárias para

a defesa do espaço aéreo.

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

1.4.4 Dessa forma, a Sala Master de Comando e Controle, ativada no CGNA desde os dias que antecedem o evento até o seu término, será responsável pelo gerenciamento de toda a atividade aérea na região.

1.4.5 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.

1.4.6 Assim, esta circular visa assegurar 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, bem como todo modelo de segurança exigido.

2 ABREVIATURAS

ACAV	Área de Controle Alarme em Voo
AIC	Circular de Informações Aeronáuticas
AIS	Serviço de Informações Aeronáuticas
ANAC	Agência Nacional de Aviação Civil
ANATEL	Agência Nacional de Telecomunicações
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
BRICS	Brasil, Rússia, Índia e China, África do Sul.
CGNA	Centro de Gerenciamento da Navegação Aérea
CRCEA-SE	Centro Regional de Controle do Espaço Aéreo Sudeste
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
FRZ	Zona de Restrição 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
NFZ	Zonas de Proibição de Voo
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
SARPAS	Sistema de Solicitação de Acesso ao Espaço Aéreo por Aeronaves Não Tripuladas

SID	Saída Padrão por Instrumento
SIGMA	Sistema Integrado de Gestão de Movimentos Aéreos
SISANT	Sistema de Aeronaves Não Tripuladas
SISCEAB	Sistema de Controle do Espaço Aéreo Brasileiro
STF	Supremo Tribunal Federal
TMA	Área de Controle Terminal
UA	Aeronaves Não Tripuladas
VFR	Regras de Voo Visual

3 RESTRIÇÕES DO ESPAÇO AÉREO

3.1 Seguindo os critérios de segurança adotados mundialmente em eventos da importância e do vulto da Reunião de Cúpula do BRICS, bem como a manutenção dos níveis dos serviços de tráfego aéreo prestados, o COMAER definiu áreas de exclusão (RESERVADA, RESTRITA e PROIBIDA) em determinadas porções do espaço aéreo brasileiro, com tamanhos e níveis de acessos diferentes. A segurança de todos os envolvidos, aeronaves e instalações, bem como 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.

3.2 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, aeronaves ligadas à segurança pública, aeronaves de busca e salvamento (SAR) e aeronaves ambulância, dentre outras.

3.3 As áreas de exclusão estão localizadas no espaço aéreo inferior da Região de Informação de Voo (FIR) Curitiba, excedendo os limites da Área de Controle Terminal (TMA) do Rio de Janeiro, onde ocorrerá a Reunião de Cúpula do BRICS.

3.4 Os períodos de ativação de cada área de exclusão e suas 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 e os dias e horários de ativação, estão descritos no Anexo A desta publicação.

4.1 ÁREA RESERVADA

Área denominada BRANCA, excedendo os limites 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 e inspeções;

c) Voos acrobáticos, turísticos e de planadores;

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 cruzando a Área Reservada (BRANCA) em aerovia abaixo do FL 195, cujo destino não esteja dentro da ÁREA BRANCA, sofrerão desvios. Aeronaves cruzando acima do FL 195 não sofrerão desvios.

5.1.3 Respeitadas as restrições estabelecidas para as ÁREAS AMARELA e VERMELHA, e o perfil do Controle de Aproximação (APP)/ Centro de Controle de Área (ACC), 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 Operações de decolagem em locais sem Serviços de Tráfego Aéreo (ATS) devem ser coordenadas com o Centro de Controle de Área (ACC) pelo telefone (41) 3251-5342. Os voos dentro da TMA-RJ 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 Operações de helicóptero são permitidas para pouso e decolagem em aeródromos locais, helipontos, plataformas de petróleo e trânsito no espaço aéreo, observando as restrições nas áreas RESTRITA e PROIBIDAS. A utilização das Rotas Especiais de Helicóptero (REH) estabelecidas é obrigatória, quando aplicável, e algumas podem ser suspensas temporariamente, conforme legislação específica (AIC ou NOTAM).

5.1.7 Aeronaves, sob controle do ATC e autorizadas a voar na Área Reservada (BRANCA), que modificarem suas rotas sem autorização do ATC e ingressarem na Área Restrita (AMARELA), serão classificadas como Suspeitas e estarão sujeitas às MPEA.

5.1.8 As aeronaves que adentrarem na Área Restrita sem autorização e mantiverem voo cumulativamente em direção à Área Proibida, 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 dos órgãos de segurança pública em serviço;

f) Aeronaves transportando VIP, assim classificados pela Casa Civil da Presidência da República ou pelo Ministério das Relações Exteriores (MRE);

g) Aeronaves militares realizando procedimentos de chegada ou saída em missões de transporte aéreo; e

h) Aeronaves envolvidas no evento definidas pela autoridade competente.

5.2.2 Somente serão autorizadas para voo na ÁREA AMARELA, as seguintes aeronaves:

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; e

b) Aeronaves de operadores aéreos Classes I, II-A e II-B que cumpram as resoluções específicas estabelecidas por outros Órgãos Governamentais e conforme o Regulamento Brasileiro da Aviação Civil (RBAC) nº 108:

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 Todas as aeronaves que voarem na ÁREA AMARELA deverão:

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.

5.2.4 Aeronaves que descumprirem as regras da Área Restrita (AMARELA) ou voarem em desconformidade com as autorizações e instruções dos Órgãos de Controle de Tráfego Aéreo ou da Defesa Aeroespacial serão classificadas como Suspeitas e estarão sujeitas às MPEA. Caso mantenham voo, cumulativamente, em direção à Área Proibida (VERMELHA), 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 evento;

d) Aeronaves ambulância em serviço e busca e salvamento (SAR); e

e) Aeronaves dos órgãos de segurança pública em serviço.

5.3.2 Todas as aeronaves que voarem na ÁREA VERMELHA deverão:

a) Ser expressamente autorizadas pelo COMAE;

b) Ter seu Plano de Voo Completo (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 de operadores aéreos Classes I, II-A e II-B (aviação geral) e aquelas que se enquadram no RBAC nº 121 (aviação comercial regular) **não operarão em nenhum aeródromo dentro da Área Proibida (VERMELHA), quando esta encontrar-se ativada**.

5.3.4 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 autorizadas pelo COMAE;

b) Realizar brifim com o órgão ATC apropriado, com a antecedência mínima de 01 (uma) hora antes do início do período de alerta ou sobreaviso;

c) Informar à Célula de Operações Aéreas do COMAE através de seu representante na Sala Master (telefone) sobre o acionamento da missão, descrevendo o perfil do voo a ser realizado; e

d) Decolar somente após receber autorização do COMAE e do órgão ATC apropriado.

5.3.5 Aeronaves que entrarem na Área Proibida (VERMELHA) sem autorização do COMAE serão classificadas como Hostis e estarão sujeitas às MPEA.

6 APRESENTAÇÃO E APROVAÇÃO DO PLANO DE VOO

6.1 Voos com intenção para as áreas de exclusão, durante o período em que estiverem ativadas, deverão constar na listagem de plano de voo repetitivo (RPL) atualizada ou apresentar PVC com no mínimo 6 (seis) horas de antecedência via SIGMA / FPL BR. As mensagens DLA também devem ser apresentadas com antecedência de 6 (seis) horas do novo horário pretendido. As mensagens CHG serão consideradas se apresentadas no mínimo com 6 (seis) horas de antecedência.

6.2 As aeronaves com origem e/ou destino dentro da ÁREA BRANCA que apresentarem PVC que contenha trecho de voo sob regras de voo VFR, deverão apresentar o plano com a antecedência mínima 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, será a responsável pelo monitoramento dos voos, pela coordenação com o COMAE, com os órgãos de controle de operações aéreas 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 ultrapassarem as capacidades declaradas dos aeroportos envolvidos.

7 PROCEDIMENTOS DE SAÍDA E CHEGADA POR INSTRUMENTOS

7.1 A ativação das áreas de exclusão ocasionará restrições nas operações de pouso e decolagem em alguns aeródromos das respectivas áreas, conforme anexos. Somente as aeronaves autorizadas pelo 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 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, em nenhuma hipótese, voos de aeronaves sem transponder nas áreas de exclusão.

9 ROTAS ESPECIAIS DE AERONAVES E HELICÓPTEROS

9.1 As Rotas Especiais de Aeronaves (REA) e as Rotas Especiais de Helicópteros (REH) que

cruzam a área VERMELHA terão esses segmentos suspensos durante o período de ativação.

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

9.3 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 APP-RJ irá direcionar os tráfegos de forma a evitarem as áreas.

10 MEDIDAS DE SEGURANÇA DE VOO

10.1 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.

10.2 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 nos aeródromos destinados à aplicação de Medidas de Controle no Solo (MCS).

10.3 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.

10.4 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. Caso não obtenha contato rádio, o piloto deverá efetuar chamada na frequência 121.5 MHz e acionar o código 7600. Os órgãos ATC prestarão todo o apoio necessário.

10.5 EM NENHUMA HIPÓTESE QUALQUER AERONAVE DEVE ENTRAR NA ÁREA VERMELHA SEM ESTAR AUTORIZADO PELO ÓRGÃO ATC.

11 SEGUEM ABAIXO OS PROCEDIMENTOS A SEREM ADOTADOS PELAS AERONAVES EM CASO DE FALHA DE COMUNICAÇÕES DURANTE O PERÍODO DE ATIVAÇÃO DAS ÁREAS DE EXCLUSÃO:

11.1 ANTES DA DECOLAGEM

Ao detectar falha nos equipamentos rádio de bordo durante as fases de autorização e táxi, o piloto 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.

11.2 AERONAVE EM VOO FORA DAS ÁREAS 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 ÁREA BRANCA;

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.

11.3 AERONAVE NA FASE DE DECOLAGEM, DENTRO DA ÁREA BRANCA, COM DESTINO A UM AERÓDROMO FORA DA ÁREA BRANCA

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.

11.4 AERONAVE NA FASE DE DECOLAGEM, COM ORIGEM E DESTINO DENTRO DA ÁREA BRANCA

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; e

c) Cumprir rigorosamente o previsto no procedimento de aproximação por instrumentos que está sendo executado.

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.

11.5 AERONAVE NA FASE DE SUBIDA OU DE VOO NIVELADO FORA DA ÁREA BRANCA

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

a) Manter-se fora dos limites da ÁREA BRANCA; e

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

11.6 AERONAVE NA FASE DE DESCIDA FORA DA ÁREA BRANCA

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 ÁREA BRANCA, deverá:

a) Prosseguir para o aeródromo de alternativa de destino, devendo este ser obrigatoriamente fora da ÁREA BRANCA;

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 Área Branca.

11.7 AERONAVE NA FASE DE DESCIDA DENTRO DA ÁREA BRANCA

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) Cumprir rigorosamente o previsto no procedimento de aproximação por instrumentos que está sendo executado; e

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

11.8 NUNCA ENTRE NA ÁREA VERMELHA

11.8.1 Aeronaves EM FALHA DE COMUNICAÇÕES e as NÃO IDENTIFICADAS sofrerão as MPEA e, caso necessário, poderão sofrer medidas severas, estando sujeitas às MPEA.

11.8.2 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.

11.8.3 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.

12 AERONAVES NÃO TRIPULADAS (UA)

12.1 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.

12.2 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.

12.3 Será delineada uma área com raio de 30NM do local do evento (MAM), na qual serão permitidos apenas voos em operações especiais estabelecidos no Manual do Comando da Aeronáutica (MCA 56-5) e voos aprovados pelo COMAE.

12.4 Será criada a Zona de Restrição de Voo (FRZ) da área PROIBIDA (VERMELHA) pelo CRCEA-SE, por meio do SARPAS do DECEA.

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

12.6 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.

12.7 As aeronaves que ingressarem dentro de FRZ ou NFZ sem autorização, serão classificadas como HOSTIS e estarão sujeitas a MPEA, podendo sofrer medidas severas, estando sujeitas às MPEA.

12.8 Recebimento da listagem de aeronaves aprovadas, por área, pelo DECEA: 20/06/2025.

12.9 Solicitação de criação de NFZ com listagem de aeronaves aprovadas: 25/06/2025; e

12.10 Criação FRZ pelo CRCEA-SE com início do cadastro de aeronaves autorizadas: 27/06/2025.

12.11 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.

12.12 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 DECEA.

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

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.

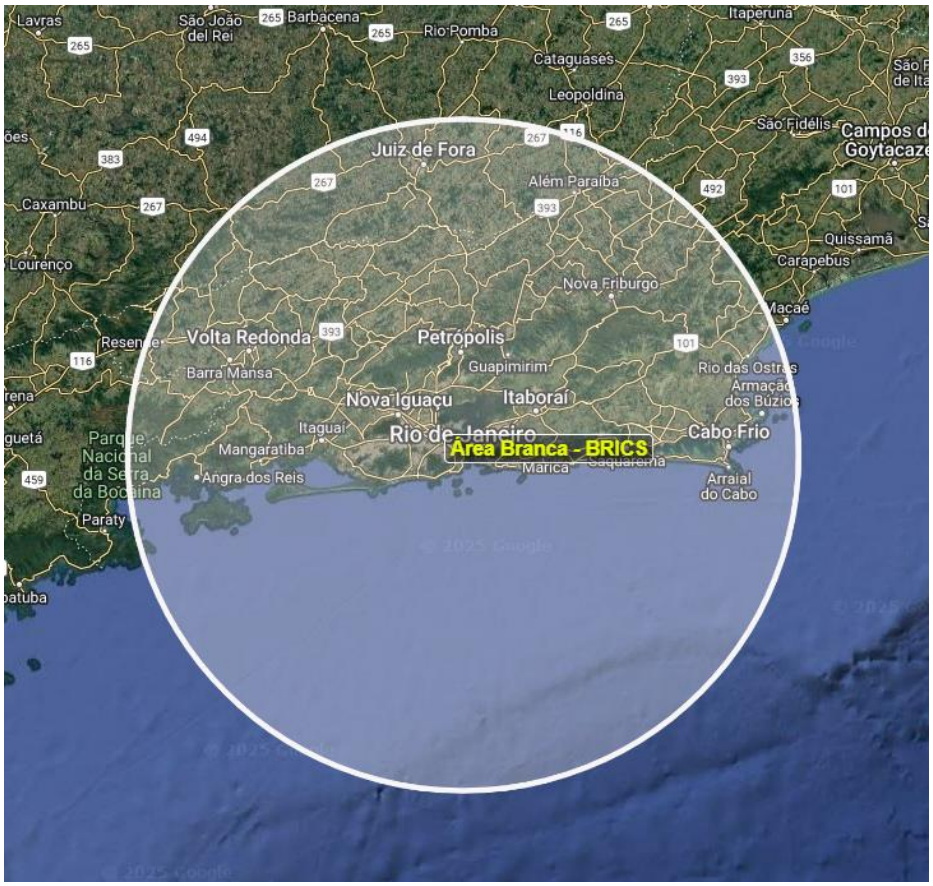
13 DISPOSIÇÕES FINAIS

13.1 Esta AIC entra em vigor em 11 de JUNHO de 2025 revogando a AIC N23/25 de 06 de JUNHO de 25

13.2 Os casos não previstos serão resolvidos pelo Sr. 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 pelo cilindro com centro nas coordenadas 22°54’49”S / 043°10’18”W com 80 NM de raio.



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 60 NM de raio.

ANEXO C - ÁREAS DE EXCLUSÃO - ÁREA PROIBIDA VERMELHA

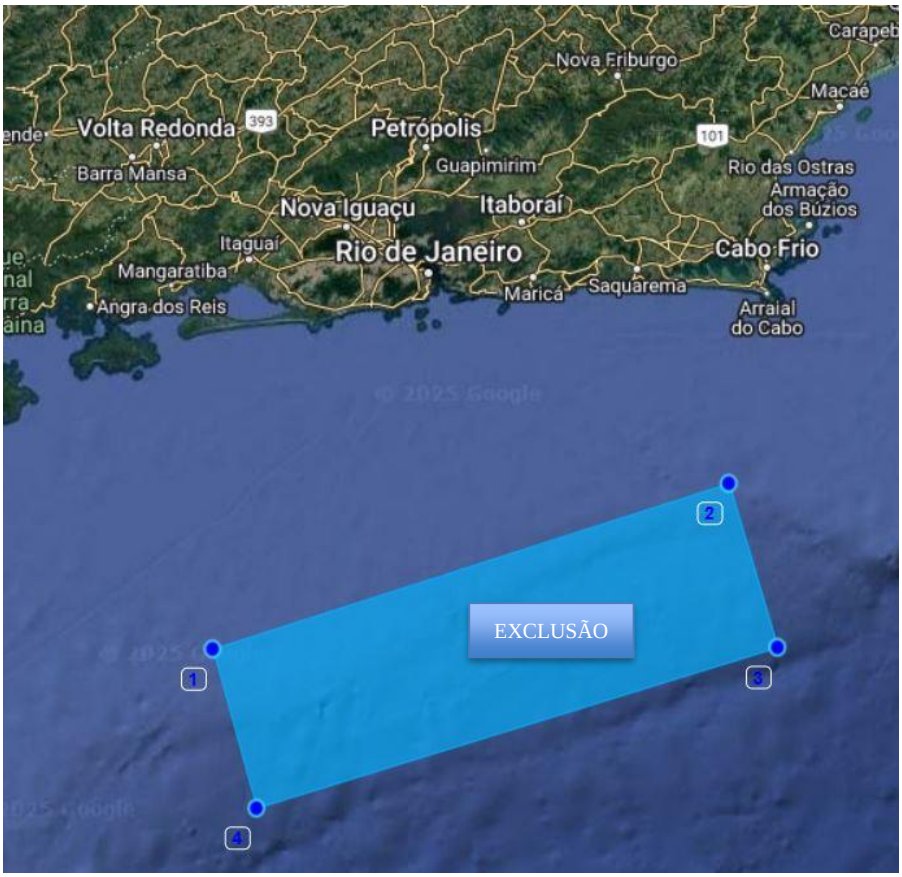
Definida pelos limites verticais da superfície até o FL195 e limites laterais definidos pelo cilindro com centro nas coordenadas 22°56’20”S / 043°10’40”W com 5,5 NM de raio.

ANEXO D - ÁREAS DE EXCLUSÃO NA TMA RIO DE JANEIRO

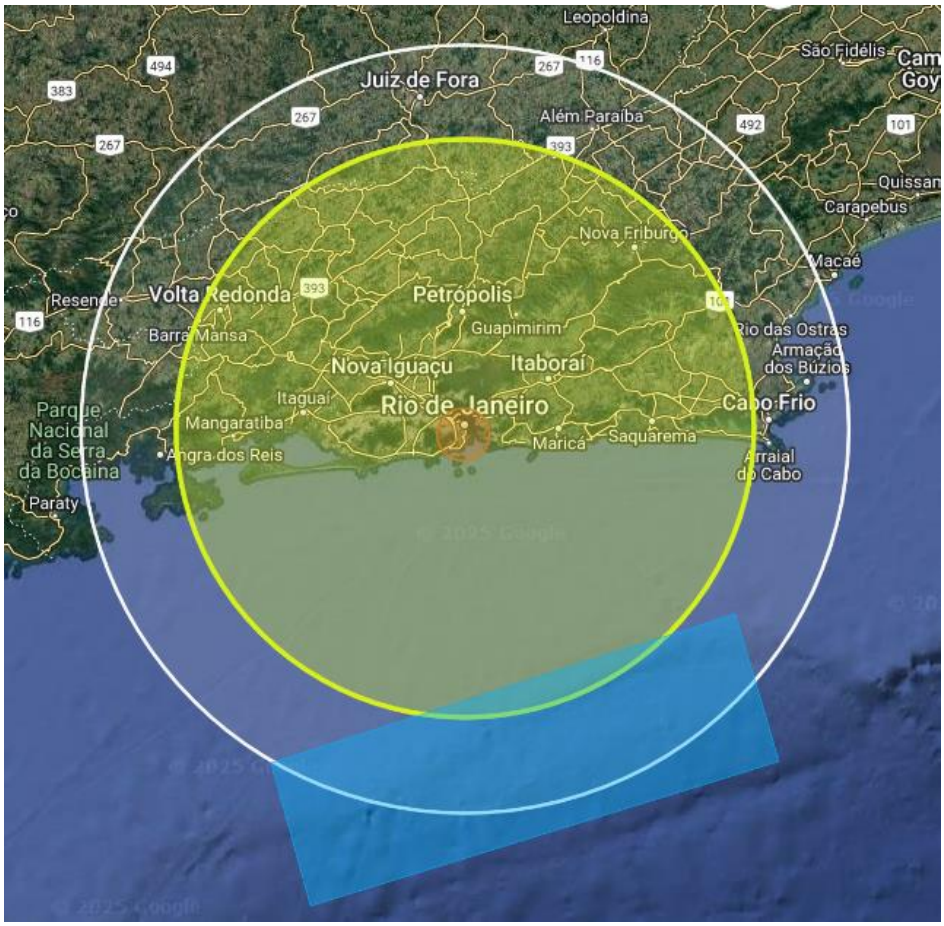
As seguintes áreas de exclusão serão ativadas durante o evento:

- Do FL150 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 E – VISÃO GERAL DE TODAS AS ÁREAS DE EXCLUSÃO NA TMA RIO DE JANEIRO



ANEXO F - ÁREAS DE EXCLUSÃO - DATAS E HORÁRIOS DE ATIVAÇÃO DAS ÁREAS DA REUNIÃO DE CÚPULA DO BRICS

ÁREA	DATA	INÍCIO	TÉRMINO
BRANCA AMARELA VERMELHA	04/07/25	Mediante Ordem	Mediante Ordem
	05/07/25	Mediante Ordem	Mediante Ordem
	06/07/25	1h antes do evento	1h após o evento
	07/07/25	1h antes do evento	1h após o evento

NOTA: O COMAE, mediante ordem, poderá alterar os horários de ativação e desativação das áreas de exclusão da Reunião da Cúpula do BRICS visando o aumento da segurança do espaço aéreo na área de interesse.