



VULNERABILIDADES DA NAVEGAÇÃO POR SATÉLITES

CMG(RM1) Carlos Norberto Stumpf Bento

SISTEMAS GLOBAIS DE NAVEGAÇÃO POR SATÉLITE

Os Sistemas Globais de Navegação por Satélite (*Global Navigation Satellite Systems - GNSS*), que fornecem serviços de posição, navegação e hora (*Positioning, Navigation and Timing - PNT*), estão cada vez mais inseridos nos mais diversos aspectos da vida humana e sua aceitação cresce a cada dia, transformando-os em uma utilidade pública com cobertura global. Daqui a poucos anos os usuários em todo o mundo deverão contar com quatro GNSS: O GPS americano, o GLONASS russo, o COMPASS chinês e o GALILEO europeu, estando apenas esse último sob controle civil.

Esses sistemas, devido à sua alta precisão, estabilidade, cobertura global 24h por dia e imunidade às condições ambientais, aliadas à sua facilidade de uso, vem rapidamente se fazendo onipresente com o desenvolvimento de aplicações em telecomunicações, distribuição de energia, em redes de dados, em sistemas de *back-up*, em sistemas financeiros, e nos transportes terrestre, aéreo e aquaviário; aplicações essas muitas vezes interdependentes e associadas à serviços relacionados à salvaguarda da vida humana, tais como o Sistema Mundial de Socorro e Segurança Marítima (GMDSS, em inglês), a sincronização de sinais náuticos, os Serviços de Tráfego de Embarcações (VTS, em inglês), etc. Apesar de suas vantagens, uma possível interrupção do sinal GNSS pode vir a causar prejuízos globais incalculáveis¹. Mas somente em 2001 começaram a ser levantadas sérias preocupações sobre tal vulnerabilidade.

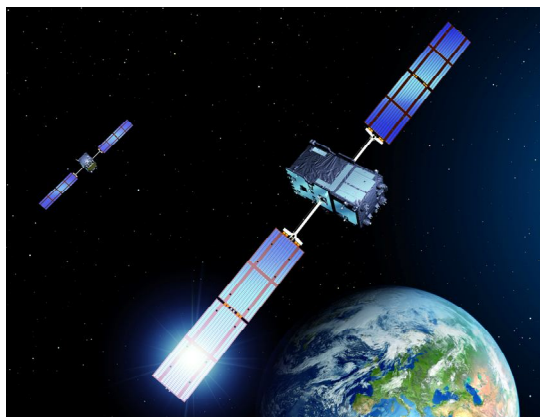


Figura 1 – Satélites de um GNSS
Fonte: <http://www.esa.int>

Há cerca de 40 anos, os conceitos básicos desse tipo de sistema foram definidos por um pequeno grupo de oficiais americanos, sendo inicialmente concebido como um sistema de navegação e direcionamento de armas altamente sigiloso. Atualmente, caminha-se para uma disponibilidade de vários GNSS, que brevemente operarão em conjunto por meio de receptores híbridos. Além disso, os satélites GNSS encontram-se em uma órbita elevada (distância de 20 a 25 mil quilômetros da Terra) e o seu segmento de controle em terra está tendendo a ser passado para os próprios satélites, com pouca

¹ Hoje estima-se que cerca de 7% do PIB dos países ocidentais dependa de alguma forma da navegação por satélites.

dependência de estações em terra, as quais são projetadas para resistir até a ataques militares. Tal robustez, porém, torna-se questionável em face dos sinais dos satélites, transmitidos em alta frequência com uma potência menor 100 watts, chegam à superfície da Terra com uma energia muito baixa, estando sujeitos a sinais de interferência, que caso sejam fortes o suficiente, podem sobrepor-se aos sinais do GNSS ou sobrecarregar o receptor, tornando-o ineficaz. Ironicamente, isso é um resultado direto do propósito original do sistema de fazer com que os sinais dos satélites NAVSTAR (GPS) fossem extraordinariamente difíceis de serem captados e utilizados por terceiros, empregando uma combinação de potência muito baixa do sinal transmitido e técnicas de ocultação do sinal. Ademais, tal baixa potência era desejável para garantir uma longa duração da bateria, aumentando a vida orbital dos satélites. E essa concepção permanece inalterada até hoje.

Outra preocupação é que, apesar da disponibilidade crescente de GNSS estrangeiros compatíveis ser, sem dúvida, um benefício para a navegação e outras atividades, suas transmissões individuais adicionadas dentro da banda GNSS têm o efeito colateral indesejável de elevar o ruído ambiente que, aliado à crescente hiperatividade das condições ionosféricas, contribui ainda mais para a degradação dos sinais dos satélites.

VULNERABILIDADES DO SINAL GNSS

Os fabricantes de tecnologias de recepção de sinais de satélites sempre focaram os seus esforços na melhoria da sensibilidade dos receptores, deixando a sua robustez e resiliência² em segundo plano. As vulnerabilidades dos sinais dos GNSS só vieram a público em 2001, quando usuários do GPS civil foram alertados que o sistema havia se mostrado vulnerável à interferência de transmissões de baixa frequência mais potentes, quer seja por meio de bloqueio, imitação ou retransmissão maliciosa do sinal. A partir de então, vários relatos de interferência intencional ou acidental aumentaram significativamente. O uso criminoso de aparelhos tem sido feito por meio do bloqueio do sinal dos sistemas de rastreamento de veículos que utilizam GPS portáteis de baixo custo, visando o roubo de veículos e sua carga. No Brasil, onde existe apenas projetos de lei sobre o assunto, já estão disponíveis diversos bloqueadores (*jammers*) de GPS à venda (figura 2). Nos EUA, embora não existam estatísticas disponíveis, estima-se que existam milhares desses dispositivos de baixo custo (menos de \$150) em uso nas suas estradas, apesar de sua venda e uso serem ilegais.



Figura 2 – Bloqueador portátil de GPS com alcance de 20 metros (R\$ 1950,00).
Fonte: <http://www.mercadoespiao.com.br>

² **Resiliência** – características de equipamentos e arquiteturas empregados na concepção de um sistema que o tornam inerentemente confiável, seguro contra ameaças externas e capaz de resistir a determinado grau de avaria.

As interferências, que também podem afetar sinais de telefonia celular, até agora não tem ameaçado seriamente a segurança pública. No entanto, tais tipos de bloqueadores podem vir a interferir em receptores GNSS da aviação civil, como já ocorreu com um sistema de orientação de pouso por GPS que estava em processo de certificação em um Aeroporto Internacional nos EUA, e que sofreu paradas freqüentes durante os testes de aceitação devido à presença de bloqueadores em veículos que trafegavam na auto-estrada adjacente ao aeroporto.

No meio militar é uma preocupação das forças aéreas, terrestres e navais os resultados obtidos em exercícios realizados nas costas leste e oeste dos EUA, onde foram utilizados bloqueadores de alta potência que causaram bloqueio do sinal GPS a uma distância de 350 milhas náuticas desde a superfície até uma altitude de 12 quilômetros. Esse fato pode interferir na operação de Veículos Aéreos Não Tripulados (VANT), onde, além do bloqueio, a fraqueza do sinal GNSS também vem permitindo o emprego da técnica de falsificação do sinal (*spoofing*), como o Irã alegou ter feito em 2011 contra um VANT (RQ-170 Sentinel) da Força Aérea dos EUA (figura 3), alimentando-o com coordenadas GPS falsas e fazendo-o colidir com o solo iraniano.



Figura 3 - VANT RQ-170 Sentinel
Fontes: www.aviakinetic.com e danviet.vn

Atualmente a navegação em tempo real em uma carta náutica digital e o acompanhamento automático de embarcações por meio do revolucionário Sistema de Identificação Automático (*Automatic Identification System - AIS*) são dependentes do sinal dos satélites.

Apesar de ainda não se ter notícia no setor aquaviário sobre casos de interferências que possam ter comprometido a segurança da navegação, os usuários GNSS desse segmento aparentam ter uma falsa percepção de que o sinal estará sempre disponível, sem levar em consideração que uma possível interrupção ou interferência do sinal GNSS quando navegando em águas restritas, principalmente à noite ou em baixa visibilidade, pode ter conseqüências desastrosas.

A RESILIÊNCIA NECESSÁRIA

As seguintes soluções em relação aos GNSS tem sido estudadas visando atenuar as interferências indesejadas no sinal dos satélites:

1) PROTEÇÃO LEGAL

Na verdade o que existe atualmente é apenas uma necessidade de se discutir internacionalmente as sanções a serem aplicadas a quem esteja comercializando ou portando um bloqueador ilegal. Nos EUA, a pena imposta é restrita apenas à apreensão do equipamento. Já na Austrália existe uma legislação que aplica 5 anos de reclusão,

além de uma multa de 850 mil dólares ao infrator que prejudique a condução segura de uma embarcação. No Brasil já existem alguns projetos de lei sobre o assunto.

2) AUMENTO DA RESISTÊNCIA DOS RECEPTORES GNSS

As seguintes medidas tecnológicas podem ser desenvolvidas visando a aumentar a resistência dos receptores à interferência:

Receptor GNSS anti-bloqueio: Apesar de ser uma boa solução inicial, é impraticável a construção de um receptor com proteção total contra bloqueio do sinal, além de tal concepção poder contribuir para uma escalada de potência dos bloqueadores.

Aumento da potência do transmissor dos satélites: A próxima geração de satélites GPS III, com o seu primeiro lançamento previsto para 2015, será capaz de direcionar maior potência sobre a superfície da Terra onde tenham sido detectados bloqueadores. Porém, o aumento da potência de transmissão dos satélites atualmente em órbita seria impraticável ou extremamente dispendiosa.

Tecnologia *Anti-spoofing*: Tem circulado nos meios militares que o VANT supostamente “e-abatido” no Irã estaria equipado com um GPS sem criptografia, utilizando o Serviço Padrão de Posicionamento (SPS). Como o GPS militar “*M-Code*” é praticamente imune à falsificação devido à sua criptografia forte, todas as aeronaves que **forem** equipadas com esse código devem estar protegidas.

3) SISTEMAS ALTERNATIVOS

O rápido crescimento e aceitação dos GNSS tem tornado inúteis ou obsoletas outras excelentes tecnologias, que pelo menos poderiam ser empregadas como fontes alternativas de PNT complementares às dos GNSS ou reservas (backup) em caso de perda do sinal dos satélites:

Sistema de Referência Inercial (IRS): Um IRS não depende de sinais de entrada e tem sido utilizado na aviação, com suas saídas sendo geralmente integradas com o GPS por meio do computador do sistema de gerenciamento de voo (FMS, em inglês). Em uma situação de bloqueio causando a perda do sinal GPS, o sistema de gerenciamento de voo muda automaticamente para a orientação IRS até que a recepção de dados GPS seja reestabelecida. Em um ataque de *spoofing*, no entanto, não haveria um alerta claro de falha do GPS.

As duas principais desvantagens para a solução de backup IRS são:

- O custo de uma instalação IRS e sua integração com o FMS poderia torná-lo proibitivo para a maioria dos aviões regionais e executivos de médio porte, e todas as aeronaves menores; e

- Quando o IRS é do tipo "corrida livre", sem recebimento de atualizações contínuas de posição GPS, os erros se acumulam ao longo do tempo, tendendo a aumentar mais rapidamente durante as manobras de aproximação. Na navegação aquaviária esse sistema é utilizado principalmente a bordo de submarinos nucleares, que permanecem por muito tempo submersos, portanto sem acesso ao sinal GNSS.

Bússola Quântica: Cientistas britânicos afirmam que daqui há três ou cinco anos criarão um novo sistema de navegação que não se baseia em tecnologias espaciais. A

denominada “bússola quântica” poderá substituir os GNSS em submarinos e navios nucleares, já que os sinais dos satélites não chegam abaixo da superfície do mar. O propósito é que, quando o submarino retorne à superfície, tenha um erro da ordem de um quilômetro em sua posição, o que hoje não é possível com o emprego do IRS.

O princípio físico do sistema é que os átomos, em suas energias mais baixas, tornam-se os corpos mais frios conhecidos no universo e extremamente sensíveis às mudanças nos campos magnético e gravitacional da Terra. Se um superesfriador de átomos for instalado em um pequeno dispositivo, as flutuações magnéticas e gravitacionais dos átomos aprisionados podem permitir rastrear os movimentos do dispositivo a uma grande distância e determinar a sua localização com extrema precisão. A promessa dos cientistas é que futuramente se consiga uma precisão de cerca de 90 cm para receptores localizados na superfície terrestre.

DME³ e VOR⁴: A Administração Federal de Aviação dos EUA propôs essa combinação como a sua solução para bloqueio GPS, baseando-se no fato de que no território continental dos EUA o espaço aéreo tem uma rede DME e VOR bem estabelecida. A desvantagem é que receptores dos DME são comuns em novas aeronaves grandes, mas muito menos comum em companhias de médio porte e em aeronaves corporativas, e raramente encontrada em máquinas menores. Além disso, mesmo nos EUA, pelo fato de a aviação representar menos de 10 por cento de toda a comunidade de usuários de GPS, a obtenção de financiamento para instalações adicionais dedicadas exclusivamente à aviação pode ser difícil.

eLoran: O *enhanced* Loran (eLoran) consiste em uma versão modernizada e padronizada da versão anterior do sistema de longo alcance Loran-C, que possui várias versões ao redor do mundo. O sistema é constituído por estações em terra estrategicamente posicionadas, que empregam sinais de baixa frequência, alta potência e longo alcance (LONg Range Navigation) não sujeitos à interferências, onde os receptores eLoran conseguem selecionar automaticamente as estações com melhor geometria para o posicionamento. É um sistema que fornece serviços de PNT em terra, mar e ar, desde a superfície até altitudes elevadas.

Enquanto a bússola quântica encontra-se em estágio embrionário, os militares dos EUA vem trabalhando no desenvolvimento de unidades de IRS miniaturizadas para VANT e pequenas aeronaves. O setor aeronáutico daquele País tem utilizado o DME e VOR como alternativa ao GNSS na fase aproximação de aeroportos, o que ainda não torna a alternativa eLoran interessante para aquele setor.

³ **DME** (*Distance Measuring Equipment*) é um equipamento de radionavegação que permite determinar a distância de uma aeronave em relação a um ponto rigorosamente localizado no terreno.

⁴ **VOR**, (*Very High Frequency Omnidirectional Range*) é um equipamento eletrônico usado na navegação aeroviária. A rádio ajuda VOR emite dois sinais: um não direccional e outro rotativo (direccional) alinhados com o norte magnético da Terra. Um receptor a bordo da aeronave mede a diferença de fase entre os dois sinais e a converte em graus magnéticos chamados Radiais - estes indicam ao piloto sua localização.

Além das medidas legais adotadas, que diferem ou não existem em muitos países, as soluções apresentadas, com exceção do eLoran, evidenciam que elas só poderão ser implementadas pelos países que operam os GNSS, a maioria sob controle militar, ou disponham de recursos para arcar com gastos que seriam proibitivos para os demais usuários GNSS do mundo, que clamam por uma alternativa precisa, abrangente, confiável e acessível.

Nesse sentido, além do eLoran, que já está praticamente pronto, uma concepção de sistema alternativo está sendo desenvolvido pela BAE Systems, onde os seus sinais de navegação serão obtidos através de Oportunidade (NAVSOP), sendo projetado para aceitar sinais GNSS, além ATC, TV, rádio, Wi-Fi e torres de telefonia celular, obtendo uma precisão de poucos metros, podendo tal tecnologia atingir áreas onde os sinais GNSS são incapazes de penetrar, como áreas urbanas densas.

PERSPECTIVAS PARA A NAVEGAÇÃO AQUAVIÁRIA

A seguir são apresentadas as conseqüências que a perda do sinal GNSS poderá trazer para a navegação aquaviária nos dias de hoje.

Na Navegação Oceânica, o navegante terá que passar a conduzir a sua embarcação por meio da navegação estimada, da navegação astronômica, ou de um IRS.

Na Navegação Costeira o radar passará a ser o principal sistema para posicionamento do navio, onde o requisito da Organização Marítima Internacional (IMO, em inglês) para um Sistema de Exibição de Cartas Eletrônicas e Informações (ECDIS, em inglês) exige que as posições radar obtidas possam ser plotadas sobre uma carta digital. A utilização de um IRS seria interessante até o navio sair da área de interferência.

Na Navegação em Águas Restritas, geralmente no acesso a portos ou canais, onde a precisão da navegação é vital para a segurança da navegação, a perda do sinal GNSS fará com que se perca a capacidade de se navegar em tempo real. Um IRS se tornará ineficiente em face das sucessivas mudanças de rumo que tal navegação exige. A navegação passará a ser realizada exclusivamente pelos tradicionais métodos visual e eletrônico radar. Nesse aspecto, as Marinhas de Guerra tem desenvolvido seus ECDIS Navais (CISNE na Marinha do Brasil), que permitem que as posições visuais e radar obtidas pela equipe de navegação sejam plotadas sobre uma carta digital. A maioria dos meios da Marinha Mercante, contudo, por não possuírem equipes de navegação (muitos navios já não mais possuem pelorus) provavelmente serão obrigadas a depender de um serviço de praticagem, na maioria das vezes já obrigatório.

No acompanhamento automático de embarcações, que visa evitar o abalroamento, a perda do sinal GNSS tornará o revolucionário Sistema de Identificação Automático (AIS, inglês) inoperante, já que, como vimos anteriormente, as posições das embarcações e a sincronia de dados dessa ferramenta é altamente dependente de um GNSS. Nesse caso, em qualquer um dos tipos de navegação, o adequado acompanhamento automático poderá ser feito por meio da vigilância visual e do Radar/ARPA.

Cabe ressaltar ainda que a falta do sinal GNSS dificulta a navegação visual realizada à noite e a torna impraticável em baixa visibilidade, que dependendo da intensidade com que o fenômeno meteorológico (chuva e estado do mar) se apresente, pode afetar ou mesmo anular também o desempenho do radar, inclusive no acompanhamento de embarcações. Tal fato não ocorreria com o sinal GNSS, por este ser praticamente imune às condições ambientais.

Como a navegação aquaviária moderna procura contribuir para o desenvolvimento e aplicação do moderno conceito de e-Navigation⁵, a solução eLoran parece apresentar-se como a mais apropriada para o setor, por ser o único sistema que pode atender, em tempo hábil, às seguintes exigências de ferramenta complementar aos GNSS:

- Prover PNT resiliente para utilização em aplicações críticas de infra-estrutura, incluindo o transporte aquaviário;
- Ser independente de um GNSS;
- Poder ser facilmente integrado a um GNSS;
- Possuir capacidade de detecção de interferência e de atenuação de danos;
- Permitir transição suave para o sistema quando o sinal do GNSS é perdido;
- Possuir potencial para ser implantado em todo o mundo;
- Permitir o desenvolvimento de aplicações para a navegação marítima em geral;
- Possuir modos de falhas diferentes de um GNSS; e
- Proporcionar níveis de desempenho semelhantes a um GNSS.

Somando-se a essas exigências, destaca-se que o eLoran é a única ferramenta complementar disponível para prover o serviço da hora, além de operar em uma frequência que permite acessar locais onde o sinal do satélite não atinge, inclusive dentro de compartimentos metálicos (ex: contêineres), o que pode ser útil em diversas aplicações do setor aquaviário. Tais aplicações podem ser otimizadas por meio da sua integração ao AIS e utilização por embarcações, pela sinalização náutica, por VTS, etc.

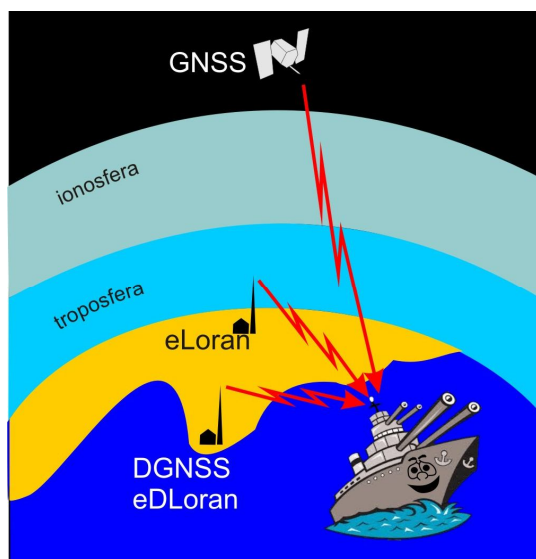


Figura 5: Concepção de um eLoran / eDLoran.
Fonte: o autor

Podemos destacar também a capacidade desse sistema, nos moldes de um GNSS Diferencial (DGNS)⁶, de transmitir continuamente sinais de correção de posição ao navegante por meio de uma estação eLoran Diferencial (eDLoran). Como vantagem, o sinal eLoran, ao contrário do sinal GNSS, não sofre desvios atmosféricos e troposféricos (figura 5).

Além de se constituir em uma alternativa em caso de interferência no sinal GNSS, o eLoran serve também de alternativa em casos de possível negação regional do sinal

⁵ **e-Navigation** – Conceito da Organização Marítima Internacional (IMO, em inglês) que visa a "integração de ferramentas de navegação existentes, em particular as eletrônicas, em um sistema abrangente que contribuirá para aprimorar a segurança da navegação, com repercussões positivas para a segurança marítima de um modo geral e para a preservação do meio ambiente, além de reduzir a carga de trabalho do navegante". (<http://www.imo.org/OurWork/Safety/Navigation/Pages/eNavigation.aspx>)

⁶ **GNSS Diferencial** - sistema que visa aumentar a precisão do GNSS, reduzindo os erros dos sinais dos satélites recebidos pelo navegante dentro de determinada área. O processo consiste em comparar a posição conhecida e muito precisa de uma Estação de Referência DGNS em terra com posições obtidas por meio dos satélites GNSS disponíveis, pressupondo que o erro na determinação de um ponto é semelhante para todos os receptores situados dentro do alcance da estação (assumindo que eles estejam recebendo sinais dos mesmos satélites).

pelos operadores de alguns GNSS, em caso de interesse político ou militar, o que pode garantir a continuidade de operações militares e o emprego de sistemas de armas pelas forças que disponham de um serviço PNT alternativo, preciso e confiável. Outro aspecto interessante é que a consolidação de um sistema alternativo como o eLoran contribuirá para a própria longevidade dos GNSS, pois a sua simples existência tende a dissuadir ações de interferência intencional ou negação de sinal, já que as mesmas se tornariam ineficazes.

O *World Wide Radio Navigation Plan* de 2010 da Associação Internacional de Auxílios à Navegação (IALA, em inglês), reconheceu que o principal desafio é garantir que um serviço de PNT resiliente, com base no GNSS e no eLoran, esteja disponível para apoiar a aplicação do conceito de e-Navigation.

Finalmente, cabe ressaltar que a solução integrada GNSS/eLoran atende às necessidades de uma navegação segura e eficiente em tempo de paz. Em caso de conflito armado, tal concepção possui as seguintes vulnerabilidades:

1 – O GNSS, apesar de ter seus satélites transmissores posicionados em órbitas elevadas e suas estações de controle e monitoramento em terra serem bem protegidas, é um sistema vulnerável à interferência ou negação do sinal dos satélites de sua constelação; e

2 – O eLoran, mesmo sendo praticamente imune à interferências e não estar sob controle de poucos países, possui suas estações transmissoras instaladas em terra, o que torna o sistema vulnerável a ataques contra as suas instalações.

Apesar da Navegação Oceânica estar menos sujeita à ocorrência de acidentes aquaviários, os campos de exploração petrolífera localizados no oceano possuem um intenso tráfego de embarcações que, aliado à sua importância estratégica, também exigem um serviço de PNT alternativo, preciso e confiável que contribua para o tráfego seguro das aeronaves e embarcações de apoio marítimo e as operações dos meios navais e aeronavais destinados à sua proteção (figura 6)⁷.



Figura 6 – Cobertura eLoran para a “Amazônia Azul”

Fonte: o autor

Em face do exposto neste artigo, torna-se evidente a importância para o navegante de poder desfrutar das vantagens das fascinantes tecnologias que surgem no seu passado, mas também é importante que se evite um excesso de confiança em torno delas, buscando sempre manter-se treinado na utilização das tradicionais e consagradas ferramentas de navegação que independem de sistemas externos, tais como o peloro, o sextante, o ecobatímetro e o radar, que apesar de, em tempo de paz, serem complementares às modernas ferramentas de navegação eletrônica integradas, serão vitais em caso de perda de sinais durante a eventualidade de um conflito armado.

7 O Brasil está desenvolvendo um programa à semelhança do Sistema de Proteção da Amazônia (SIPAM), denominado Sistema de Gerenciamento da “Amazônia Azul” (SisGAAz).

Referências:

BASKER, Sally; Williams PAUL. *Navigating eLoran: Challenges and the Way Forward*. IALA Conference 2010. Disponível em <<http://www.gla-rnav.org>>

BENTO, Carlos Norberto Stumpf. *Navegação Integrada*. Claudio Ventura Comunicação, Niterói, 2013. (www.e-nav.net).

GENERAL LIGHTHOUSE AUTHORITIES OF THE UK & IRELAND (GLA). *Update on eLoran*. IALA Conference 2010. Disponível em <<http://www.gla-rnav.org>>
INTERNATIONAL LORAN ASSOCIATION. *Enhanced Loran (eLoran)*. Disponível em <<http://www.loran.org>>

JAMES, Callan. *What Will Follow GPS?* Avionic Today 2012. Disponível em <www.aviationtoday.com/av/military/>

LATIN AMERICA GEOSPATIAL FORUM. *Exército britânico trabalha na tecnologia de “bússola quântica” para substituir GPS* . Disponível em <<http://lagf.org/news/>>

PARKINSON, Brad. *GNSS Vulnerable: What to Do?* GPS World 2014. Disponível em <<http://gpsworld.com/gnss-vulnerable-what-to-do/>>

THE ROYAL ACADEMY OF ENGINEERING. *Global navigation Space Systems: reliance and vulnerabilities*. RAENG 2011. Disponível em <<http://www.raeng.org.uk/gnss>>