



**Cuestión 2 del  
Orden del Día:**

**Revisión sobre el desarrollo CNS/ATM a nivel global y CAR/SAM**

**Actividades realizadas por la Administración Brasileña para la Implantación de la PBN**

(Nota presentada por Brasil)

<b>RESUMEN</b>	
En esta Nota de Estudio se presenta información sobre las actividades realizadas por la administración brasileña para la implantación de la PBN, conforme el Plan de Implantación PBN de Brasil, enviado a la Oficina Regional Sudamericana de la OACI.	
<b>Referencias:</b>	
<ul style="list-style-type: none"><li>• Resolución 36/23 de la 36ª Asamblea de la OACI, e</li><li>• Informe del GREPECAS/15</li></ul>	
<b>Objetivos estratégicos de la OACI:</b>	<i>A – Seguridad operacional D - Eficiencia</i>

1. **Introducción**

1.1. La administración brasileña, a partir de los requerimientos establecidos por la Resolución 36/23 de la 36ª Asamblea de la OACI y de la conclusión 15/38 del GREPCAS/15, ha desarrollado el Plan Nacional de Implantación PBN de Brasil, encaminado a la Oficina Sudamericana de la OACI en Diciembre del 2009. La elaboración de dicho plan tomó en cuenta el Material de Orientación desarrollado por el GREPECAS, así como el Programa de Implantación PBN en la Región SAM, que incluye el Plan de Acción RNAV-5 y Modelos de planes de acción para implantación en TMA y Aproximación.

2. **Implantación PBN en Brasil**

2.1. **Implantación Corto plazo (hasta 2010)**

2.1.1. **Operaciones en Ruta – Espacio Aéreo Oceánico**

2.1.1.1. El empleo de la RNP-10 (RNAV-10) en el Corredor EUR/SAM, desde octubre de 2001, proporciona suficiente capacidad al espacio aéreo para que los vuelos sean realizados en sus perfiles óptimos, en el corto plazo. De esa manera no está prevista cualquier implantación PBN en el espacio aéreo oceánico bajo jurisdicción del Brasil, en corto plazo.

## 2.1.2. **Operaciones en Ruta – Espacio Aéreo Continental**

2.1.2.1. La implantación de la RNAV-5 en la Región SAM, prevista para noviembre de 2010, en conjunto con la versión 1 de la red de rutas ATS SAM, que es parte del Programa de Optimización de la Red de Rutas SAM, aprobado por la Conclusión SAM/IG/3-1, permitirá la optimización de la estructura del espacio. La implantación de la red de rutas ATS SAM, en el espacio aéreo continental, deberá ser realizada por medio de una estrategia “Top Down”, con el objetivo de identificar los flujos regionales principales de tránsito aéreo, así como las deficiencias de la red de rutas y de la sectorización de las dependencias ATC involucradas. A partir de tal identificación, será posible la concepción de una red integrada regional/nacional, que atienda los requerimientos de los usuarios del espacio aéreo y de los proveedores del ATS. Esa red deberá considerar la necesidad de la sectorización, de integración de los aeropuertos no servidos por ella, del empleo de rutas no permanentes y de conectividad entre las TMA.

## 2.1.3. **Áreas de Control Terminales (Salidas y Llegadas)**

2.1.3.1. La implantación PBN en las TMA con mayor volumen de tránsito aéreo esta siendo basada en simulación en tiempo acelerado y en tiempo real, considerando la comparación de los diversos escenarios posibles de implantación, con miras a obtener la mejor relación costo beneficio para los operadores de aeronaves y proveedor de servicio de navegación aérea, buscándose, aún, una reducción de la complejidad del espacio aéreo y, en consecuencia, una reducción en la carga de trabajo de pilotos y controladores de tránsito aéreo.

2.1.3.2. En el corto plazo, la administración brasileña ha planificado la implantación PBN en las TMA Brasilia, Recife, Rio de Janeiro y Sao Paulo. La Implantación PBN en TMA será iniciada con el Proyecto de Implantación PBN en las TMA Brasilia y Recife, cuya implantación será realizada en el 08 de abril de 2010. Ese proyecto fue basado en el plan de acción aprobado en la Reunión SAM/IG/2. El objetivo del proyecto de implantación PBN en las TMA Brasilia/Recife, además de la implantación PBN propiamente dicha, es ganar experiencia en espacios aéreos de menor complejidad, de mediana densidad, caracterizados por las TMA Brasilia y Recife. Los procedimientos SID, STAR y Aproximación RNAV/ILS y RNP APCH c/Baro-VNAV fueron publicados en 11 febrero 2010 y entrarán en vigencia en 08 de abril de 2010.

2.1.3.3. El Proyecto de Implantación PBN en las TMA Rio de Janeiro y São Paulo se encuentra en fase final de desarrollo, con fecha tentativa de implantación en noviembre de 2010. El proyecto de implantación en las TMA Rio de Janeiro y São Paulo tiene como objetivo implantar la PBN en las dos principales TMA Brasileñas, tanto en términos de densidad cuanto de complejidad de espacio aéreo. Además, la pequeña distancia entre las dos TMA (200 NM) y la interrelación entre los flujos de tránsito aéreo entre ellas, tornó necesario que el proyecto de implantación fuera desarrollado para garantizar la armonización de la estructura del espacio aéreo y de procedimientos IFR de las dos TMA.

2.1.3.4. Las STAR RNAV y SID RNAV podrán ser empleadas por aeronaves y operadores que sean aprobados para una de las siguientes especificaciones de navegación: RNAV1 y RNP1-Básico. Las STAR RNAV y SID RNAV también podrán ser ejecutadas por aeronaves y operadores que sean aprobados para empleo de esos tipos de procedimientos con la aplicación del GNSS.

2.1.3.5. La operación de aeronaves en las STAR RNAV y SID RNAV, basadas en la especificación de navegación RNAV1 estará condicionada al empleo de Sistemas de Vigilancia ATS por las dependencias ATC involucradas. Solamente las aeronaves aprobadas para RNP1 Básico podrán continuar utilizando las STAR RNAV y SID RNAV, en caso de indisponibilidad de los Sistemas de Vigilancia ATS.

2.1.3.6. En el caso específico de la TMA Recife, no habrá cobertura DME suficiente para atender a los requerimientos previstos para RNAV1 o RNP1-Básico, con el empleo del sistema de navegación basado en DME/DME. En ese caso, los operadores que pretendan utilizar las STAR RNAV y SID RNAV, con la aplicación de las especificaciones de navegación RNAV2 o RNAV 1, deberán, obligatoriamente, emplear el GNSS.

2.1.3.7. La administración brasileña empezará la aplicación de parte de la enmienda N° 1 a la 15ª Edición del PANS-ATM (Doc 4444), con aplicabilidad del 15 de noviembre de 2012, a partir de 08 de abril de 2010, con el inicio de la inserción de algunos códigos alfanuméricos relativos a la aprobación RNAV y RNP, fundamentales para la implantación PBN. El objetivo será la representación de la aprobación PBN en las fajas de progreso de vuelo y en los “targets” en la pantalla radar, permitiendo al controlador de tránsito aéreo identificar las aeronaves aprobadas PBN y los tipos de especificaciones de navegación que pueden ser utilizadas por una aeronave en particular.

2.1.3.8. De esa manera, el status de aprobación de operadores y aeronaves para cualquier tipo de especificación de navegación RNAV y/o RNP deberá ser indicado en el Formulario de Plan de Vuelo Presentado (FPL), por medio de la inserción de la letra “R” en la casilla 10 del FPL. En caso específico del Plan de Vuelo Repetitivo (RPL), el status de aprobación arriba mencionado deberá ser indicado por medio de la inserción de la letra “R” en la casilla “Q” del RPL, de la siguiente forma: EQPT/R.

2.1.3.9. El status de aprobación PBN deberá ser detallado en la casilla 18 del FPL o en la casilla “Q” del RPL, por medio de la inserción de los siguientes caracteres alfanuméricos, limitados a un máximo de 8 códigos ó 16 caracteres, precedidos del designador PBN/:

Especificaciones RNAV	
Código	Especificación de Navegación
B1	RNAV 5 – Todos los sensores permitidos
B2	RNAV 5 GNSS
B3	RNAV 5 DME/DME
B5	RNAV 5 INS o IRS
C1	RNAV 2 – Todos los sensores permitidos
C2	RNAV 2 GNSS
C3	RNAV 2 DME/DME
C4	RNAV 2 DME/DME/IRU
D1	RNAV 1 – Todos los sensores permitidos
D2	RNAV 1 GNSS
D3	RNAV 1 DME/DME
D4	RNAV 1 DME/DME/IRU
Especificaciones RNP	
Código	Especificación de Navegación
O1	Basic RNP 1 – Todos los sensores permitidos
O2	Basic RNP 1 GNSS
O3	Basic RNP 1 DME/DME
O4	Basic RNP 1 DME/DME/IRU
S1	RNP APCH

2.1.3.10. El status de aprobación de operadores y aeronaves para empleo del GNSS deberá ser indicado, por medio de la inserción de la letra “G” en la casilla 10 del FPL. En el caso del Plan de Vuelo Repetitivo (RPL), el status de aprobación arriba mencionado deberá ser indicado por medio de la inserción de la letra “G” en la casilla “Q” del RPL, de la siguiente forma: EQPT/G.

2.1.3.11. Aeronaves y operadores no aprobados para las especificaciones de navegación RNAV y/o RNP podrán continuar volando en las TMA Brasilia, Recife, Rio de Janeiro y São Paulo, por medio del empleo de procedimientos “convencionales” (VOR/DME o NDB) o por medio de la utilización de vectores radar por las dependencias ATC involucradas en la operación de las aeronaves. Sin embargo, las dependencias ATC podrán ser obligadas a autorizar la operación de esas aeronaves fuera de sus perfiles óptimos de vuelo, sea por medio del aumento de la distancia volada o por el empleo de restricciones de altitud.

2.1.3.12. Además de las TMA Brasilia, Recife, Rio de Janeiro y São Paulo, serán publicadas, hasta el final de 2011, 319 SID RNAV en 120 aeropuertos del país, que corresponde al 89 % de los aeropuertos que operan IFR, buscándose una optimización de las trayectorias de salida y una alternativa para el caso de inoperancia de las radio-ayudas a la navegación basadas en tierra. Los 11% restantes son aeropuerto de bajo movimiento de tránsito aéreo, que no justifican la implantación de SID RNAV hasta que ocurra un aumento en la demanda de transporte aéreo. Las STAR solamente serán implantadas en aeropuertos de mayor volumen de tránsito aéreo, en que sean realizadas las simulaciones ATC correspondientes. La implantación de las STAR y SID será realizada de acuerdo al Programa de Implantación de Procedimientos de Navegación Aérea por Aeródromo, que se adjunta como Apéndice al presente plan.

#### 2.1.4. **Aproximación**

2.1.4.1. El Programa de Implantación de Procedimientos de Navegación Aérea por Aeródromo tiene también como objetivo publicar procedimientos de aproximación RNAV (GNSS) para todos los umbrales que operan IFR, con la posibilidad de empleo de la navegación vertical (LNAV/VNAV), por medio de la utilización de Baro-VNAV. Además, en los aeropuertos que poseen equipos ILS, serán publicados procedimientos de aproximación RNAV/ILS, para facilitar la interfaz entre la llegada y la aproximación. Esperase que al final de 2010, 30% de los umbrales que operan IFR ya tengan procedimientos APV Baro-VNAV. Los 70% restantes deberán ser contemplados hasta el final de 2011. Hasta el final de 2011 serán publicados 264 procedimientos RNAV (GNSS) con Baro/VNAV, en 122 aeropuertos, que corresponde al 90 % de los aeropuertos que operan IFR. También serán publicados 34 procedimientos RNAV/ILS. Considerando la importancia de los procedimientos APV para evitar CFIT, los demás aeropuertos serán contemplados hasta 2014.

2.1.4.2. Los procedimientos de aproximación RNAV podrán ser ejecutados por aeronaves y operadores que sean aprobados para la Especificación de Navegación RNP APCH. Los procedimientos de aproximación RNAV también podrán ser empleados por aeronaves y operadores que sean aprobados para la ejecución de esos tipos de procedimientos con la aplicación del GNSS. El empleo de la porción LNAV/VNAV de los procedimientos RNAV (GNSS) exigirá la aprobación específica de aeronaves y operadores para Baro-VNAV.

## 2.2. **Mediano plazo (2011-2015)**

### 2.2.1. **Operaciones en Ruta – Espacio Aéreo Oceánico**

2.2.1.1. En mediano plazo (hasta 2015) está prevista la implantación de la RNP4 en la FIR Atlántico, teniendo en cuenta que la capacidad de navegación de la flota indica que sería posible iniciar un proceso de aprobación de aeronaves y operadores. La aplicación de la RNP 4, en conjunto con las aplicaciones ADS-C/CPDLC, implantadas en 30 de julio de 2009, permitirá la implantación de la separación horizontal de 30 NM. Actualmente existe un promedio de 70% de aeronaves conectadas al sistema ADS-C/CPDLC del ACC-AO.

2.2.1.2. Teniendo en cuenta que el Corredor EUR/SAM es un espacio aéreo homogéneo, la aplicación de la RNP 4 en ese espacio aéreo dependerá de la participación de usuarios y Proveedores de Servicios de Navegación Aérea, responsables por las FIR involucradas (Atlántico, Canarias, Dakar y Sal), por medio de una planificación adecuada, a ser realizada en el ámbito del Grupo para Mejoras de los Servicios de Tránsito Aéreo en el Atlántico Sur (SAT).

### 2.2.2. **Operaciones en Ruta – Espacio Aéreo Continental**

2.2.2.1. Conforme previsto en la Hoja de Ruta PBN CAR/SAM, las operaciones en ruta deberán evolucionar desde la RNAV-5 hacia la RNP-2, buscándose el aprovechamiento de la mejora de la capacidad de navegación de la flota, con un mayor empleo del GNSS, que permitirá una reducción del espaciado entre rutas. La implantación de la RNP-2 para operaciones en ruta deberá ser analizada en ámbito regional, para una aplicación armónica, a partir de los resultados alcanzados con la implantación RNAV-5, del aumento de la demanda de tránsito aéreo, así como de la evolución de la capacidad de navegación de la flota.

### 2.2.3. **Áreas Terminales (Salidas y Llegadas)**

2.2.3.1. Dando continuidad a la implantación PBN en las TMA de mayor volumen de tránsito aéreo en Brasil, serán realizadas simulaciones en tiempo acelerado y en tiempo real en las TMA Belo Horizonte, Curitiba, Porto Alegre y Salvador, buscándose la implantación armonizada de SID y STAR RNAV hasta 2012. Al final de esos estudios, podrán ser definidas nuevas prioridades para otras TMA, en que la demanda de tránsito aéreo tenga aumentado suficientemente para justificar el empleo de técnicas de simulación para definir el mejor escenario a ser implantado. De la misma manera, a partir de 2012 ya serán necesarios estudios para verificar la necesidad de revisión de los procedimientos SID/STAR implantados en las TMA Brasilia, Recife, Rio de Janeiro y Sao Paulo, buscándose adecuar la circulación aérea en esos espacios aéreos al aumento de tránsito aéreo y a las eventuales mejoras en la capacidad de navegación de la flota. En los casos específicos de las TMA Rio de Janeiro y São Paulo, serán necesarios estudios en el sentido de determinar la viabilidad y requerimiento operacional para establecer un espacio aéreo excluyente para aeronaves aprobadas PBN en esas TMA.

### 2.2.4. **Aproximación**

2.2.4.1. Con respecto a los procedimientos de aproximación RNAV (GNSS) y RNAV (ILS), esperase que todos los umbrales que operan IFR sean contemplados hasta el final de 2014, conforme ya mencionado en el apartado 2.1.4.1.

3. **Acción sugerida**

3.1. Se invita a la reunión a:

- a) Tomar nota de la información proporcionada en esta nota de estudio;
- b) Considerar la planificación de implantación PBN en Brasil para fines de armonización en la Regiones CAR/SAM; y
- c) Discutir la necesidad/impacto operacional de la adopción anticipada de los elementos PBN de la Enmienda 1 al Doc. 4444.

-----

## APPENDIX / APÉNDICE

## IMPLEMENTATION PROGRAMME OF AIR NAVIGATION PROCEDURES PER AERODROME / PROGRAMA DE IMPLANTACION DE PROCEDIMIENTO DE NAVEGACION AEREA POR AERODROMO

Priority/ Prioridad	Airport/ Aeropuerto	Name / Nombre	LNAV	BARO/VNAV	ILS RNAV	SID	STAR	TOTAL	AIP Amd No./ Nº Enmienda AIP	Date of Publication/ Fecha de Publicación	Date of Validity/ Fecha de Vigencia
1	SBGL	Galeão	0	0	0	10	0	10	SUP	19 nov 2009	19 nov 2009
2	SBWL	Ilhéus	1	0	0	0	2	3	SUP	17 dez 2009	17 dez 2009
3	SBBR	Brasília	0	0	0	20	12	32	13	11 fev 2010	08 abr 2009
4	SBRF	Recife	0	2	1	0	4	7	14	11 fev 2010	08 abr 2009
5	SBBR	Brasília	0	8	4	0	0	12	1	11 mar 2010	08 abr 2009
6	SBRF	Recife	0	0	0	12	0	12	1	11 mar 2010	08 abr 2009
7	SBVT	Vitória	0	0	0	4	0	4	1	11 mar 2010	08 abr 2009
8	SBSP	Congonhas	0	2	0	0	0	2	SUP	11 fev 2010	11 mar 2009
9	SBVT	Vitória	0	2	0	0	0	2	SUP	11 fev 2010	11 mar 2009
10	SBSC	Santa Cruz	0	2	0	0	0	2	SUP	11 fev 2010	11 mar 2009
11	SBSP	Congonhas	0	0	2	6	0	8	2	08 abr 2010	06 mai 2009
12	SBGR	Guarulhos	0	4	4	4	0	12	2	08 abr 2010	06 mai 2009
13	SBGL	Galeão	0	4	3	1	0	8	3	06 mai 2010	03 jun 2010
14	SBRJ	Santos Dumont	0	4	0	7	0	11	3	06 mai 2010	03 jun 2010
15	SBCF	Trancredo Neves	0	2	1	8	0	11	3	06 mai 2010	03 jun 2010
16	SBBH	Pampulha	0	2	0	7	0	9	3	06 mai 2010	03 jun 2010
17	SBCY	Cuiabá	0	2	1	6	0	9	3	06 mai 2010	03 jun 2010
18	SBCT	Curitiba	0	4	2	4	0	10	4	03 jun 2010	01 jul 2010
19	SBSV	Salvador	0	2	2	6	0	10	4	03 jun 2010	01 jul 2010
20	SBPA	Porto Alegre	0	2	1	6	0	9	4	03 jun 2010	01 jul 2010
21	SBCX	Caxias do Sul	0	2	0	2	0	4	4	03 jun 2010	01 jul 2010
22	SBCB	Cabo Frio	0	2	0	1	0	3	4	03 jun 2010	01 jul 2010
23	SBGO	Goiânia	0	2	0	3	0	5	4	03 jun 2010	01 jul 2010
24	SBFL	Florianópolis	0	2	1	4	0	7	5	01 jul 2010	29 jul 2010
25	SBPS	Porto Seguro	0	2	0	2	0	4	5	01 jul 2010	29 jul 2010
26	SBRP	Ribeirão Preto	0	2	0	2	0	4	5	01 jul 2010	29 jul 2010
27	SBJV	Joinville	0	2	0	2	0	4	5	01 jul 2010	29 jul 2010
28	SBNF	Navegantes	0	2	0	2	0	4	5	01 jul 2010	29 jul 2010
29	SBFI	Foz Iguaçu	0	2	1	4	0	7	5	01 jul 2010	29 jul 2010

Priority/ Prioridad	Airport/ Aeropuerto	Name of Airport/ Nombre del Aeropuerto	LNAV	BARO/VNAV	ILS RNAV	SID	STAR	TOTAL	AIP Amd No./ Nº Enmienda AIP	Date of Publication/ Fecha de Publicación	Date of Validity/ Fecha de Vigencia
30	SBMA	Marabá	0	2	0	1	0	3	5	01 jul 2010	29 jul 2010
31	SBCZ	Cruzeiro do Sul	0	2	0	1	0	3	5	01 jul 2010	29 jul 2010
32	SBJU	Juazeiro	0	2	0	2	0	4	5	01 jul 2010	29 jul 2010
33	SBPL	Petrolina	0	2	0	2	0	4	5	01 jul 2010	29 jul 2010
34	SJTC	Bauru - Arealva	0	2	0	2	0	4	5	01 jul 2010	29 jul 2010
35	SBMN	Manaus, Ponta Pelada	0	2	0	8	0	10	6	29 jul 2010	26 ago 2010
36	SBSJ	São José dos Campos	0	2	1	4	0	7	6	29 jul 2010	26 ago 2010
37	SBCG	Campo Grande	0	2	1	4	0	7	6	29 jul 2010	26 ago 2010
38	SBEG	Manaus, Eduardo Gomes	0	2	1	8	0	11	6	29 jul 2010	26 ago 2010
39	SBBE	Belém	0	4	1	12	0	17	6	29 jul 2010	26 ago 2010
40	SBFZ	Fortaleza	0	2	1	2	0	5	7	26 ago 2010	23 set 2010
41	SBNT	Natal	0	6	1	2	0	9	7	26 ago 2010	23 set 2010
42	SBMO	Maceió	0	2	0	2	0	4	7	26 ago 2010	23 set 2010
43	SBLO	Londrina	0	2	0	2	0	4	7	26 ago 2010	23 set 2010
44	SBCH	Chapecó	0	2	0	2	0	4	7	26 ago 2010	23 set 2010
45	SBCM	Criciúma	0	2	0	2	0	4	7	26 ago 2010	23 set 2010
46	SBUA	São Gabriel da Cachoeira	0	2	0	1	0	3	7	26 ago 2010	23 set 2010
47	SBPV	Porto Velho	0	2	1	4	0	7	7	26 ago 2010	23 set 2010
48	SBSM	Santa Maria	0	4	0	4	0	8	7	26 ago 2010	23 set 2010
49	SBCA	Cascavel	0	2	0	1	0	3	7	26 ago 2010	23 set 2010
50	SBSP	Congonhas	0	TBD	TBD	TBD	TBD	TBD	8	23 set 2010	18 nov 2010
51	SBGR	Guarulhos	0	TBD	TBD	TBD	TBD	TBD	8	23 set 2010	18 nov 2010
52	SBKP	Campinas	0	TBD	TBD	TBD	TBD	TBD	8	23 set 2010	18 nov 2010
53	SBGL	Galeão	0	TBD	TBD	TBD	TBD	TBD	8	23 set 2010	18 nov 2010
54	SBRJ	Santos Dumont	0	TBD	TBD	TBD	TBD	TBD	8	23 set 2010	18 nov 2010
55	SBSC	Santa Cruz	0	TBD	TBD	TBD	TBD	TBD	8	23 set 2010	18 nov 2010
56	SBAF	Afonso	0	TBD	TBD	TBD	TBD	TBD	8	23 set 2010	18 nov 2010
57	SBMQ	Macapá	0	2	0	2	0	4	9	21 out 2010	18 nov 2010
58	SBCR	Corumbá	0	2	0	2	0	4	9	21 out 2010	18 nov 2010
59	SBJP	João Pessoa	0	2	0	2	0	4	9	21 out 2010	18 nov 2010
60	SBMG	Maringá	0	2	0	3	0	5	9	21 out 2010	18 nov 2010
61	SBSR	São José do Rio Preto	0	2	0	3	0	5	9	21 out 2010	18 nov 2010
62	SBUL	Uberlândia	0	2	0	2	0	4	9	21 out 2010	18 nov 2010
63	SWQI	Caracaráí	0	2	0	0	0	2	9	21 out 2010	18 nov 2010

Priority/ Prioridad	Airport/ Aeropuerto	Name of Airport/ Nombre del Aeropuerto	LNAV	BARO/VNAV	ILS RNAV	SID	STAR	TOTAL	AIP Amd No./ Nº Enmienda AIP	Date of Publication/ Fecha de Publicación	Date of Validity/ Fecha de Vigencia
64	SBSN	Santarém	0	2	1	4	0	7	9	21 out 2010	18 nov 2010
65	SBAN	Anápolis	0	2	1	2	0	5	9	21 out 2010	18 nov 2010
66	SBCO	Canoas	0	2	0	3	0	5	9	21 out 2010	18 nov 2010
67	SBYS	Piraçununga	0	2	1	4	0	7	9	21 out 2010	18 nov 2010
68	SBAR	Aracaju	0	2	0	2	0	4	10	18 nov 2010	16 dez 2010
69	SBCC	Novo Progresso	0	2	0	1	0	3	10	18 nov 2010	16 dez 2010
70	SBTE	Teresina	0	2	0	3	0	5	10	18 nov 2010	16 dez 2010
71	SBIZ	Imperatriz	0	2	0	1	0	3	10	18 nov 2010	16 dez 2010
72	SBKG	Campina Grande	0	2	0	1	0	3	10	18 nov 2010	16 dez 2010
73	SBFN	Fernando de Noronha	0	2	0	1	0	3	10	18 nov 2010	16 dez 2010
74	SBUR	Uberaba	0	2	0	3	0	5	10	18 nov 2010	16 dez 2010
75	SBPF	Passo Fundo	0	2	0	2	0	4	10	18 nov 2010	16 dez 2010
76	SBDN	Presidente Prudente	0	2	0	1	0	3	10	18 nov 2010	16 dez 2010
77	SBPJ	Palmas	0	2	0	2	0	4	10	18 nov 2010	16 dez 2010
78	SBBI	Bacacheri	0	2	0	4	0	6	10	18 nov 2010	16 dez 2010
79	SBBZ	Cabo Frio/Umberto Modiano	0	2	0	0	0	2	10	18 nov 2010	16 dez 2010
80	SBGU	Guarapuava	0	2	0	1	0	3	10	18 nov 2010	16 dez 2010
81	SBHT	Altamira	0	2	0	1	0	3	11	16 dez 2010	13 jan 2011
82	SBAQ	Araraquara	0	2	0	1	0	3	11	16 dez 2010	13 jan 2011
83	SBAT	Alta Floresta	0	2	0	2	0	4	11	16 dez 2010	13 jan 2011
84	SBAU	Araçatuba	0	2	0	0	0	2	11	16 dez 2010	13 jan 2011
85	SBAX	Araxa	0	2	0	1	0	3	11	16 dez 2010	13 jan 2011
86	SBBT	Barretos	0	2	0	1	0	3	11	16 dez 2010	13 jan 2011
87	SBCP	Campos dos Goitacazes	0	2	0	4	0	6	11	16 dez 2010	13 jan 2011
88	SBIH	Itaituba	0	2	0	1	0	3	11	16 dez 2010	13 jan 2011
89	SBIP	Ipatinga	0	2	0	2	0	4	11	16 dez 2010	13 jan 2011
90	SBMK	Montes Claros	0	2	0	1	0	3	11	16 dez 2010	13 jan 2011
91	SBML	Marília	0	2	0	1	0	3	11	16 dez 2010	13 jan 2011
92	SBMS	Mossoró	0	2	0	1	0	3	11	16 dez 2010	13 jan 2011
93	SBNM	Santo Ângelo	0	2	0	1	0	3	11	16 dez 2010	13 jan 2011
94	SBPB	Parnaíba	0	2	0	1	0	3	11	16 dez 2010	13 jan 2011
95	SBQV	Vitória da Conquista	0	2	0	2	0	4	11	16 dez 2010	13 jan 2011
96	SBTT	Tabatinga	0	2	0	2	0	4	12	13 jan 2011	10 fev 2011
97	SBUF	Paulo Afonso	0	2	0	1	0	3	12	13 jan 2011	10 fev 2011
98	SBBV	Boa Vista	0	2	1	4	0	7	12	13 jan 2011	10 fev 2011

Priority/ Prioridad	Airport/ Aeropuerto	Name of Airport/ Nombre del Aeropuerto	LNAV	BARO/VNAV	ILS RNAV	SID	STAR	TOTAL	AIP Amd No./ Nº Enmienda AIP	Date of Publication/ Fecha de Publicación	Date of Validity/ Fecha de Vigencia
99	SBRB	Rio Branco	0	2	1	6	0	9	12	13 jan 2011	10 fev 2011
100	SBSL	São Luís	0	2	1	4	0	7	12	13 jan 2011	10 fev 2011
101	SBAA	Conceição do Araguaia	0	2	0	1	0	3	12	13 jan 2011	10 fev 2011
102	SBAM	Amapá	0	2	0	1	0	3	12	13 jan 2011	10 fev 2011
103	SBAS	Assis	0	2	0	1	0	3	12	13 jan 2011	10 fev 2011
104	SBBQ	Barbacena	0	2	0	1	0	3	12	13 jan 2011	10 fev 2011
105	SBBW	Barra do Garça	0	2	0	2	0	4	12	13 jan 2011	10 fev 2011
106	SBCD	Caçador	0	2	0	1	0	3	12	13 jan 2011	10 fev 2011
107	SBCN	Caldas Novas	0	2	0	1	0	3	13	10 fev 2011	10 mar 2011
108	SBGM	Guajará-Mirim	0	2	0	1	0	3	13	10 fev 2011	10 mar 2011
109	SBGW	Guaratinguetá	0	2	0	2	0	4	13	10 fev 2011	10 mar 2011
110	SBIC	Itacoatiara	0				0	0	13	10 fev 2011	10 mar 2011
111	SBLJ	Lages	0	2	0	1	0	3	13	10 fev 2011	10 mar 2011
112	SBLN	Lins	0	2	0	0	0	2	13	10 fev 2011	10 mar 2011
113	SBMD	Monte Dourado	0	2	0	1	0	3	13	10 fev 2011	10 mar 2011
114	SBPC	Poços de caldas	0	2	0	1	0	3	13	10 fev 2011	10 mar 2011
115	SBPN	Porto Nacional	0	2	0	2	0	4	13	10 fev 2011	10 mar 2011
116	SBTB	Trombetas	0	2	0	2	0	4	13	10 fev 2011	10 mar 2011
117	SBTD	Toledo	0	2	0	1	0	3	13	10 fev 2011	10 mar 2011
118	SBTR	Torres	0	2	0	1	0	3	13	10 fev 2011	10 mar 2011
119	SBTS	Tiriós	0	2	0	1	0	3	13	10 fev 2011	10 mar 2011
120	SBTU	Tucuruí	0	2	0	1	0	3	13	10 fev 2011	10 mar 2011
121	SBUG	Uruguaiana	0	2	0	1	0	3	13	10 fev 2011	10 mar 2011
122	SBVG	Varginha	0	2	0	2	0	4	13	10 fev 2011	10 mar 2011
123	SBBU	Bauru	0	2	0	3	0	5	14	10 mar 2011	07 abr 2011
124	SBJF	Juiz de Fora	0	2	0	3	0	5	14	10 mar 2011	07 abr 2011
125	SBLP	Bom Jesus da Lapa	0	2	0	1	0	3	14	10 mar 2011	07 abr 2011
126	SBTF	Tefé	0	2	0	1	0	3	14	10 mar 2011	07 abr 2011
127	SBVH	Vilhena	0	2	0	1	0	3	14	10 mar 2011	07 abr 2011
128	SBBG	Bagé	0	2	0	1	0	3	14	10 mar 2011	07 abr 2011
129	SBCI	Carolina	0	2	0	1	0	3	14	10 mar 2011	07 abr 2011
130	SBEK	Jacareacanga	0	2	0	1	0	3	14	10 mar 2011	07 abr 2011
131	SBPK	Pelotas	0	2	0	1	0	3	14	10 mar 2011	07 abr 2011
132	SBPP	Ponta Porã	0	2	0	1	0	3	14	10 mar 2011	07 abr 2011
133	SBCJ	Carajás paraúpebas	0	2	0	1	0	3	14	10 mar 2011	07 abr 2011