



PRENOR

ICA 96-3

**Programa de Trabalho para Elaboração e
Atualização de Cartas Aeronáuticas
(PROCAR)**

Prazo para discussão pública
Início: 15/09/2020 – Término: 15/10/2020

Propósito deste Documento

A presente Instrução tem a finalidade de estabelecer os critérios de disponibilidade de Cartas Aeronáuticas e a priorização das demandas de solicitação de Cartas, conforme processo descrito na ICA 96-1, ou da implementação de projetos, conforme descrito na ICA 100-44, a serem observadas pelo Instituto de Cartografia Aeronáutica (ICA) para composição do PROCAR, permitindo definir o planejamento e a sequência dos pacotes de trabalho.

O PRENOR é um sistema criado com o objetivo de auxiliar na elaboração das normas do DECEA, por meio da coleta de sugestões antecipadas à publicação de novas normas ou suas emendas, as quais se encontram em fase final de elaboração no setor responsável pela regulamentação dos Serviços de Navegação Aérea (ANS) do SISCEAB. Esse sistema permite também oportunizar o conhecimento prévio pelos usuários do espaço aéreo brasileiro sobre os principais assuntos relativos às regras ANS, que ainda estão em processo de discussão no DECEA.

Data de publicação	Setor responsável	Gerente
15/09/2020	DPLN1	1° Ten André

1 1 DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

2 1.1 FINALIDADE

3 A presente Instrução tem a finalidade de estabelecer os critérios de
4 disponibilidade de Cartas Aeronáuticas e a priorização das demandas de solicitação de Cartas,
5 conforme processo descrito na ICA 96-1, ou da implementação de projetos, conforme descrito
6 na ICA 100-44, a serem observadas pelo Instituto de Cartografia Aeronáutica (ICA) para
7 composição do PROCAR, permitindo definir o planejamento e a sequência dos pacotes de
8 trabalho.

9 1.2 ÂMBITO

10 A presente Instrução aplica-se a todas as Organizações subordinadas do
11 DECEA.

12 1.3 SIGLAS

13	ATC	- Controle de Tráfego Aéreo
14	ATCSMAC	- Carta de Altitude Mínima de Vigilância ATC
15	CINAV	- Carta Imagem de Navegação Aérea Visual (1:500.000)
16	CONAERO	- Comissão Nacional de Autoridades Aeroportuárias
17	IAC	- Carta de Aproximação por Instrumentos
18	ICA	- Instituto de Cartografia Aeronáutica
19	IFR	- Regras de Voo por Instrumentos
20	OACI	- Organização da Aviação Civil Internacional
21	PROCAR	- Programa de trabalho para elaboração e atualização das cartas aeronáuticas
22	REA	- Rota Especial de Aeronave
23	REAST	- Rota Especial de Aeronave sem Transponder
24	REH	- Rota Especial de Helicópteros
25	REUL	- Rota Especial de Ultraleve
26	SDOP	- Subdepartamento de Operações do DECEA
27	SID OMNI	- Saída Omnidirecional
28	SID	- Saída Padrão por Instrumentos
29	STAR	- Carta de Chegada Padrão por Instrumentos
30	TMA	- Área de Controle Terminal
31	VAC	- Carta de Aproximação Visual
32	VFR	- Regras de Voo Visual
33	WAC	- Carta Aeronáutica Mundial

34 **1.4 CONCEITUAÇÕES**

35 **1.4.1 CONAERO**

36 Fórum consultivo e deliberativo formado por representantes de órgãos do
37 governo federal que trabalham diretamente na gestão dos aeroportos do País, sob coordenação
38 da Secretaria de Aviação Civil.

39 **1.4.2 CARTA AERONÁUTICA**

40 Representação de uma porção da Terra, seus relevos e construções,
41 especialmente projetados para atender às exigências da navegação aérea.

42 **1.4.3 CARTA DE CORREDORES VISUAIS**

43 São cartas destinadas a ordenar a navegação aérea visual. Para efeito desta
44 Instrução, são a REA, REH, REAST e REUL.

45 **1.4.4 CARTA DE PLANEJAMENTO DE VOO VISUAL**

46 São cartas destinadas ao planejamento e determinação de posição durante a
47 navegação aérea visual. Para efeito desta norma, são a WAC, CNAV, CINAV, CAP e CIAP.

48 **1.4.5 CARTA DE PROCEDIMENTO**

49 São cartas destinadas às fases de voo IFR compreendidas entre a decolagem e o
50 pouso. Para efeito desta norma, são as IAC, SID, STAR e ATCSMAC.

51 **1.4.6 CARTA DE SOLO**

52 Para efeito desta norma, são as ADC, PDC e AGMC destinadas ao movimento
53 de aeronaves no solo.

54 **1.4.7 CARTA DE APROXIMAÇÃO VISUAL**

55 São cartas destinadas ao voo VFR em aeródromo em que uma aproximação
56 visual específica foi estabelecida. Para efeito desta norma, são as VAC.

57 **1.4.8 NÍVEL DE PRIORIZAÇÃO DE AERÓDROMO (PA)**

58 Peso parcial determinado a um aeródromo que participa no grau de priorização
59 para uma demanda e que leva em conta parâmetros numéricos (quantitativo) e de interesse
60 (qualitativo), conforme descrito neste documento.

61 **1.4.9 NÍVEL DE PRIORIZAÇÃO DE AUXÍLIO À NAVEGAÇÃO (PAN)**

62 Peso parcial determinado a uma demanda que envolve a ativação ou desativação
63 (ou ambos) de um auxílio à navegação.

64 **1.4.10 NÍVEL DE PRIORIZAÇÃO POR CRITÉRIO ESPECÍFICO (PCE)**

65 Peso parcial determinado a uma demanda após análise de dados e informações
66 enviadas pelo solicitante, conforme descrito neste documento.

67 **1.4.11 OPERAÇÃO DE DESCIDA CONSTANTE (CDO)**

68 Técnica concebida em um conceito de espaço aéreo que permite a execução da
69 operação de aeronave em um perfil otimizado de descida.

70 **1.4.12 OPERAÇÃO DE SUBIDA CONSTANTE (CCO)**

71 Técnica concebida em um conceito de espaço aéreo que permite a execução da
72 operação de aeronave em um perfil otimizado de subida.

73 **1.4.13 PACOTE DE TRABALHO**

74 O trabalho definido no nível mais baixo da estrutura analítica do projeto para o
75 qual a mão de obra e a duração são estimados e gerenciados.

76 **1.4.14 PROGRAMA DE TRABALHO PARA ELABORAÇÃO E ATUALIZAÇÃO DAS**
77 **CARTAS AERONÁUTICAS (PROCAR)**

78 Programa de trabalho, elaborado pelo ICA, que contém o planejamento para
79 elaboração e atualização das Cartas Aeronáuticas, considerando a capacidade produtiva, a
80 disponibilidade de insumos e as demandas do SISCEAB.

81 **1.4.15 PROCEDIMENTOS PBN**

82 Procedimentos de Navegação de Área, disponibilizados por meio de Cartas
83 Aeronáuticas, que utilizam navegação baseada em performance com requisitos em termos de
84 especificação RNAV ou RNP.

85 **1.4.16 PROGRAMA**

86 Um grupo relacionado de projetos, subprogramas e atividades de programa
87 gerenciado de forma coordenada para a obtenção de benefícios que não estariam disponíveis se
88 eles fossem gerenciados individualmente.

89 **1.4.17 PROJETO**

90 Um esforço temporário empreendido para criar um produto, serviço ou resultado
91 único. Conjunto harmônico de ações definidas e quantificadas quanto ao propósito,
92 características, metas, custos e prazos de realização, visando ao atendimento de uma
93 necessidade específica.

94 **1.4.18 PROCEDIMENTO DE SAÍDA**

95 Procedimento de voo por instrumentos que provê liberação de obstáculos e leva
96 em conta requisitos de espaço aéreo, ATC e estrutura de rotas. É disponibilizado por meio de
97 Carta ou Procedimento de Saída Omnidirecional, ou, ainda, por Carta de Saída por Instrumentos
98 (SID) com rotas padronizadas.

99 **2 PRINCÍPIOS**

100 **2.1** Os princípios para elaboração do PROCAR são:

- 101 a) realizar uma priorização de forma mais analítica, levando em consideração
102 diversos fatores envolvidos;
- 103 b) transparência e publicidade do PROCAR para que todos possam planejar
104 suas solicitações;
- 105 c) integração dos interessados para aperfeiçoar as especificações e contribuir
106 para melhor projeção dos benefícios;

107 **2.2** Os objetivos a serem alcançados com o PROCAR são:

- 108 a) aperfeiçoar a Segurança Operacional;
- 109 b) atender aos requisitos da OACI, bem como ao planejamento da Região
110 SAM;
- 111 c) permitir a otimização na realização dos trabalhos;
- 112 d) aperfeiçoar a eficiência no atendimento e na disponibilidade das cartas
113 aeronáuticas;
- 114 e) aumentar a acessibilidade aos aeródromos;
- 115 f) manter as cartas atualizadas e revisadas dentro do prazo estabelecido;
- 116 g) analisar as possibilidades de otimização das principais TMA por meio dos
117 conceitos CCO/CDO e procedimentos PBN; e
- 118 h) promover inovação, por meio do uso da tecnologia, para eficiência da gestão
119 e execução do PROCAR.

120 **2.3** O PROCAR será composto por lista vertical de demandas de cartas, ordenadas conforme
121 os critérios e parâmetros descritos nesta Instrução.

122 **NOTA:** No arquivo do PROCAR constarão os indicadores de produção.

123 **2.4** O PROCAR será apresentado em arquivo digital (planilha eletrônica) em listas ordenadas
124 e separadas por afinidade de trabalho e uso de recursos no ICA, como, por exemplo:

- 125 a) Cartas de Procedimentos;
- 126 b) Cartas Visuais;
- 127 c) Cartas de Solo;
- 128 d) Cartas de Corredores Visuais; e
- 129 e) Cartas de Planejamento de voo visual.

130 **2.5** As demandas do PROCAR serão executadas por meio de pacotes de trabalho e gerenciados
131 sob a perspectiva e estruturação de práticas de gerenciamento de projetos.

132 **2.6** São práticas recomendadas na gestão dos projetos do PROCAR: a coleta de requisitos, a
133 identificação do Escopo (pacotes de trabalho), a estimativa de custos, a identificação do mapa
134 de interessados, o plano de comunicação, a definição de cronograma e marcos de entregas, a
135 validação do escopo, o registro de mudanças e lições aprendidas, e a avaliação do Projeto.

136 **3 INSTRUÇÕES PARA ELABORAÇÃO DO PROCAR**

137 **3.1** As listas de demandas do PROCAR serão determinadas por três níveis de priorização: Nível
138 de Priorização de Aeródromo (PA), Nível de Priorização de Auxílio à Navegação (PAN) e
139 Nível de Priorização por Critério Específico (PCE).

140 **3.1.1** O Nível de Priorização de Aeródromo considerará:

- 141 a) dados de movimento estatístico do ano anterior, atualizados anualmente;
- 142 b) lista de interesse de operadores de aeronaves na exploração dos serviços de
143 transporte aéreo; e
- 144 c) lista de interesse ATFM definido pelo CGNA.

145 NOTA: Os interesses dos operadores devem ser enviados via associações ou
146 diretamente ao ICA.

147 **3.1.2** O Nível de Priorização de Auxílio à Navegação considerará:

- 148 a) implantação de novo auxílio que resulte na necessidade de elaboração de
149 Cartas Novas;
- 150 b) realocação de auxílio que resulte na necessidade de modificação de Cartas
151 existentes; ou
- 152 c) desativação de auxílio que resulte na necessidade de elaboração de novos
153 procedimentos.

154 **3.1.3** A priorização por critério específico considerará que:

- 155 a) os parâmetros Específicos deverão ser descritos pelo interessado e ratificado
156 por meio de parecer ATM; e
- 157 b) para aeródromo novo ou sem registro estatístico anterior serão consideradas
158 as estimativas projetadas pelo interessado.

159 **4 PARÂMETROS DE PRIORIZAÇÃO**

160 **4.1 NÍVEL DE PRIORIZAÇÃO POR AERÓDROMO (PA)**

161 **4.1.1** Os parâmetros quantitativos do Nível de Priorização por Aeroporto (Tabela 1) são:

- 162 a) Número de Operações de voo internacional;
- 163 b) Número de Operações de voo doméstico;
- 164 c) Número de Operações de voo IFR;
- 165 d) Distância do Aeródromo mais próximo para alternativa IFR;
- 166 e) Interesse ATFM (CGNA);
- 167 f) Interesse para os serviços aéreos públicos (RBAC 121 e 129);
- 168 g) Interesse para os serviços aéreos privados (RBAC 135);
- 169 h) Interesse para aviação geral (RBAC 91);
- 170 i) Interesse para aviação militar; e
- 171 j) Interesse da política pública definida pelo CONAERO.

172 NOTA: Quando não estiverem disponíveis, em fácil acesso, as informações distintas entre
173 operação doméstica e internacional, será computado o número total de Operações IFR.

174 **4.2 NÍVEL DE PRIORIZAÇÃO POR AUXÍLIO À NAVEGAÇÃO**

175 **4.2.2** Os parâmetros quantitativos do Nível de Priorização por Auxílio à Navegação (

176 **4.2.3**

177 **4.2.4** Tabela 2) são:

- 178 a) Implantação;
- 179 b) Realocação; ou
- 180 c) Desativação.

181 **4.3 NÍVEL DE PRIORIZAÇÃO POR CRITÉRIO ESPECÍFICO**

182 **4.3.5** Os parâmetros quantitativos do Nível de Priorização por Critério Específico (

183 **4.3.6**) são:

184 **4.3.7** Específico para Aeródromo:

- 185 a) Homologação de Aeródromo novo; ou
- 186 b) Mudança de Características físicas de pista.

187 **4.3.8** Estimativa numérica de impacto:

- 188 a) na acessibilidade – considera que a acessibilidade será reduzida pela não
189 disponibilidade de procedimento que permita mínimos operacionais menores,
190 ou que possa ser aumentada pela disponibilidade de procedimento;
- 191 b) na capacidade ATC – considera que a capacidade ATC será reduzida pela não
192 disponibilidade do procedimento, número ou tempo de instrução via fonia e
193 que não seja possível absorver por setorização dinâmica ou flexível; ou
- 194 c) de aumento da demanda – considera que a disponibilidade da carta absorve o
195 aumento da demanda, seja por melhoria em procedimento existente, seja por
196 elaboração de procedimento novo.

197 **4.3.9** Projeto de concepção de Espaço Aéreo conforme ICA100-44 – considera as demandas de
198 cartas de procedimento, visuais ou de rota envolvidas em projeto de conceito de espaço aéreo
199 (CEA), conforme ICA100-44.

200 **4.3.10** Meteorologia:

- 201 a) Recorrência de operações abaixo dos mínimos de aeródromo VFR – considera
202 as estatísticas meteorológicas que quantificam o impacto de não continuidade
203 das operações devido à ausência de carta aeronáutica; ou
- 204 b) Número de alternados por indisponibilidade de carta aeronáutica – considera
205 as estatísticas de voos alternados por ausência de carta aeronáutica.

206 **4.3.11** Compromissos normativos:

- 207 a) DECEA;
- 208 b) OACI;
- 209 c) ANAC; ou
- 210 d) Administração Pública.

211 NOTA: São considerados compromissos normativos a disponibilidade de carta para aeródromo
212 IFR, o Ciclo de Revisão de Cartas e acordos internacionais.

213 **4.3.12** Interesse:

- 214 a) para indústria da aviação – cartas classificadas para uso exclusivo ensaio em
215 voo, procedimentos para testes operacionais, entre outros;
- 216 b) para treinamento e capacitação da aviação civil – cartas de interesse ao
217 fomento da capacitação de novos pilotos, aeroclubes, escolas e outros;
- 218 c) para treinamento e capacitação da aviação militar – cartas classificadas para
219 uso exclusivo militar ou cartas de academia de formação de pilotos;
- 220 d) para operações de segurança e soberania;
- 221 e) para operações de interesse Público da Administração Direta; ou
- 222 f) importância estratégica a critério do DECEA.

223 **4.3.13** Melhoria para:

- 224 a) o aperfeiçoamento da Segurança operacional – considera o resultado de
225 RISCEA, RELPREV ou outro relatório de segurança operacional que não
226 implique a imediata suspensão da carta ou procedimento;
- 227 b) procedimento IFR – as melhorias em procedimento IFR se referem a
228 mudanças em gradiente, retirar ou alterar restrições de velocidade, altitude,
229 ajustar distâncias de estabilização e comprimento mínimo, outros critérios
230 PANS OPS ou solicitações de usuários que não estejam relacionados
231 diretamente com a segurança operacional;
- 232 c) fluxo em TMA – considera que a carta permite melhorias para o aumento no
233 Fluxo de tráfego aéreo em área de controle Terminal, capacidade ATC ou
234 ATFM; ou
- 235 d) conexão com a estrutura de rotas – considera que a carta permite melhorias
236 para a estrutura de rotas, aumento no Fluxo de tráfego aéreo em rota,
237 capacidade ATC ou ATFM.

238 **5 METODOLOGIA PARA DETERMINAÇÃO DE PRIORIZAÇÃO DE DEMANDA**

239 **5.1** Os valores associados aos níveis e parâmetros de priorização estão descritos nas Tabela 1,

240 **5.2**

241 **5.3** Tabela 2 e

242 **5.4** .

243 **5.5** Excetuando-se o disposto em 5.6, toda a demanda com mais de 2 anos será posicionada no
244 topo da lista PROCAR e ordenada conforme os demais níveis e parâmetros de priorização.

245 **5.6** Uma demanda poderá ser antecipada e incluída no pacote de trabalho em andamento nos
246 casos em que for identificada necessidade de compatibilização de informação com outra
247 demanda de maior prioridade.

248 **5.7** A metodologia para quantificar a demanda consiste na consulta aos parâmetros descritos
249 nas tabelas 1, 2 e 3 e na realização dos seguintes passos:

250 a) Identificação do aeródromo da demanda;

251 b) Determinação do peso de nível de Priorização por Aeródromo (PA);

252 c) Identificação da demanda por implantação ou desativação de auxílio à
253 navegação;

254 d) Determinação do peso relativo ao nível de Priorização por Auxílio à
255 Navegação (PAN);

256 e) Identificação dos parâmetros de Priorização por Critério Específico (PCE);

257 f) Soma dos pesos de Priorização por Critério Específico (PCE);

258 g) Determinação do peso de nível de Priorização por Critério Específico (PCE);

259 h) O peso final da prioridade da demanda (P) será definido por:

260
$$\frac{(PA + 3xPAN + 2xPCE)}{6}$$

261 **5.8** As necessidades específicas devem ser demonstradas pelo solicitante por meio de parecer
262 ATM. Quando os parâmetros Específicos não forem demonstrados, não serão computados para
263 a priorização.

264 **5.9** O SDOP, a qualquer tempo, considerando as necessidades dos trabalhos, atividades ou
265 projetos de sua competência, poderá, por meio de ofício, determinar alterações na priorização
266 de qualquer demanda visando atender aos seus prazos e objetivos.

267 **6 CRITÉRIOS PARA OTIMIZAÇÃO DA DISPONIBILIDADE DE CARTAS**
268 **AERONÁUTICAS PARA AERÓDROMOS**

269 **6.1** Deverão ser disponibilizadas para aeródromo homologado para operações IFR, conforme
270 as diretrizes de priorização, as seguintes cartas de procedimento:

271 a) ADC;

272 b) SID OMNI;

273 c) Uma IAC RNP para cada pista homologada para operação IFR;

274 d) Uma IAC convencional para cada cabeceira, quando houver auxílio à
275 navegação disponível; e

276 NOTA: Quando houver publicação de aproximação direta para todas as
277 cabeceiras de pista de aeródromo, não serão publicados mínimos de
278 aproximação para Circular.

279 e) Uma IAC ILS quando os componentes estiverem disponíveis.

280 **6.2** Outras cartas aeronáuticas poderão ser solicitadas para disponibilidade conforme critérios
281 abaixo:

282 **6.2.1** Saídas com rotas padronizadas (SID) considerando, por meio de análise ATM, mas não
283 obrigatórios, os seguintes critérios:

284 a) Movimento anual superior a 12 mil operações de decolagem para voo IFR; e

285 b) Complexidade do espaço aéreo e expectativa de benefícios com a carta.

286 **6.2.2** Cartas de Chegadas (STAR) considerando os seguintes critérios, não obrigatórios:

287 a) Existência de Saída com rotas padronizadas (SID); e

288 b) Complexidade do espaço aéreo e expectativa de benefícios com a carta.

289 **6.2.3** Uma ATCSMAC onde for provido o serviço de vigilância ATC;

290 **6.2.4** Uma VAC, em conformidade com a ICA 96-1;

291 **6.2.5** Cartas de solo (PDC, AGMC), em conformidade com a ICA96-1;

292 **6.2.6** Carta de Rotas Especiais, onde houver grande fluxo de tráfegos visuais, conforme parecer
293 ATM, em conformidade com a ICA 96-1;

294 **6.2.7** Cartas de destinadas à navegação aérea visual, em conformidade com a ICA 96-1.

295 **6.3** Excepcionalmente, poderão ser solicitadas cartas adicionais às especificadas em 7.1, desde
296 que devidamente justificadas por meio de parecer ATM e que demonstrem, entre outros,
297 complexidade do Espaço Aéreo e expectativa de benefícios.

298 **6.4** As solicitações seguirão as regras e processos definidos na ICA 96-1 e terão ordem de
299 prioridade calculadas conforme as instruções desta norma.

300 NOTA: Os projetos de Conceito do Espaço Aéreo, conduzidos conforme a ICA 100-44, serão
301 solicitados de acordo com o estabelecido na própria norma.

302 7 COMPETÊNCIAS**303 7.1** Ao SDOP compete:

- 304 a) aprovar os projetos de maior abrangência de planejamento do espaço aéreo de
305 interesse estratégico conforme procedimentos estabelecidos na ICA 100-44;
- 306 b) monitorar os indicadores de performance de execução do PROCAR; e
- 307 c) determinar alterações na priorização de qualquer demanda visando atender
308 aos seus prazos e objetivos.

309 7.2 Ao ICA compete:

- 310 a) elaborar, controlar, gerenciar e divulgar o PROCAR ordenado conforme as
311 instruções desta norma;
- 312 b) planejar a execução dos pacotes de trabalho do PROCAR;
- 313 c) submeter à aprovação do SDOP os projetos de maior abrangência de
314 planejamento do espaço aéreo de interesse estratégico conforme
315 procedimentos estabelecidos na ICA100-44;
- 316 d) dar publicidade ao PROCAR; e
- 317 e) divulgar os indicadores de performance de execução do PROCAR, em
318 consonância com a DCA 11-17.

319 7.3 À Organização Regional compete:

- 320 a) enviar as solicitações de elaboração ou modificação de Cartas Aeronáuticas
321 de acordo com processo descrito na ICA 96-1;
- 322 b) emitir parecer ATM sobre conceito do espaço aéreo;
- 323 c) coletar requisitos específicos junto aos interessados da sua área de jurisdição;
- 324 d) interagir com o ICA para apoiar nos insumos de priorização das demandas de
325 sua área de jurisdição; e
- 326 e) elaborar documento que apresente a necessidade operacional para
327 desenvolvimento de Projeto de Planejamento do Espaço Aéreo, de acordo
328 com procedimentos descritos na ICA 100-44.

329 **8 DIVULGAÇÃO DO PROCAR**

330 **8.1** O PROCAR será atualizado a cada nova solicitação, a qual será posicionada conforme seu
331 grau de prioridade e incluída no pacote de trabalho de acordo com o peso final da prioridade
332 (P).

333 **8.2** A lista do PROCAR atualizada será divulgada trimestralmente no site aisweb.decea.gov.br,
334 em planilha eletrônica.

335 **8.3** O solicitante poderá acompanhar sua demanda no PROCAR e encaminhar informações
336 adicionais que visem aumentar o grau de priorização.

337 **9 DISPOSIÇÕES FINAIS**

338 **9.1** Os critérios e parâmetros descritos nesta norma deverão ser implementados em até três
339 meses após data de entrada em vigor.

340 **9.2** Esta Instrução deverá ser revisada em até dois anos após data de entrada em vigor.

341 **9.3** Os casos não previstos nesta Instrução, ou que causem prejuízos de prioridade a demandas
342 manifestamente relevantes e prioritárias, serão levados à apreciação do SDOP para decisão de
343 priorização.

Anexo A - Tabelas de Priorização do PROCAR

Tabela 1 - Priorização de Aeroportos (PA)

Item 4.1 - Priorização de Aeroportos (PA)	
a) Número de Operações de voo internacional	8* Log ₂ (valor)
b) Número de Operações de voo doméstico	5* Log ₂ (valor)
c) Número de Operações de voo IFR1	5* Log ₂ (valor)
d) Distância do Aeródromo mais próximo para alternativa IFR	3* Log ₂ (valor)
e) Interesse ATFM (CGNA)	
f) Interesse para os serviços aéreos públicos (RBAC 121 e 129)	
g) Interesse para os serviços aéreos privados (RBAC 135)	
h) Interesse para aviação geral (RBAC 91)	
i) Interesse para aviação militar	
j) Interesse da política pública definida pelo CONAERO	
PA	ΣSOMA

Tabela 2 - Priorização Auxílio à Navegação (PAN)

Item 4.2 - Priorização Auxílio à Navegação (PAN)	
a) Ativação	
b) Realocação	
c) Desativação	
PAN	ΣSOMA

Continuação do Anexo A - Tabelas de Priorização do PROCAR

Tabela 3 - Priorização Critério Específico (PCE)

Item 4.3 - Priorização Critério Específico (PCE)	
4.3.7 Específico para Aeródromo:	
a) Homologação de aeródromo novo	
b) Mudança de características físicas de pista	
4.3.8 Estimativa numérica de impacto:	
a) da acessibilidade	
b) na capacidade ATC	
c) no aumento da demanda IFR	
4.3.9 Projeto de concepção de Espaço Aéreo conforme ICA 100-44.	
4.3.10 Meteorologia:	
a) Recorrentes operações abaixo dos mínimos VFR	
b) Número de alternados por indisponibilidade de IFP	
4.3.11 Compromissos normativos:	
a) Regulação ICAO	
b) Regulação ANAC	
c) Normas DECEA	
d) Normas Administrativas	
4.3.12 Interesse:	
a) para indústria da aviação	
b) para treinamento e capacitação da aviação civil	
c) para treinamento e capacitação da aviação militar	
d) para operações de segurança e soberania	
e) para operações de interesse Público da Administração Direta	
f) Importância estratégica a critério do DECEA	
4.3.13 Melhoria:	
a) da Segurança operacional	
b) em procedimento IFR	
c) de Fluxo em TMA	
d) de Conexão com estrutura de Rotas	
	PCE Σ SOMA

$$\text{Priorização } [P=(PA+3*PAN+2*PCE)/6]$$