

| | | |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------|
| <p>PARAGUAY DIRECCIÓN NACIONAL DE AERONÁUTICA CIVIL GESTIÓN DE INFORMACIÓN AERONÁUTICA SECCIÓN PUBLICACIONES ESTACIÓN RADAR – MARIANO ROQUE ALONSO JOSÉ MARTÍ C/ CNEL. FÉLIX BOGADO TEL: +595 21 7585293 TEL: +595 21 7585010 AFTN: SGASYRYN – SGASYNYX E-MAIL: ais_publicaciones@dinac.gov.py aispublicacionespy@gmail.com</p> |  <p>DINAC</p> | <p>AIC A07/C07 10 NOV 2025</p> |
| <p>“INFORMACIÓN AERONÁUTICA ACTUALIZADA AYUDA A LA SEGURIDAD OPERACIONAL DE LA NAVEGACIÓN AÉREA” “AERONAUTICAL INFORMATION UPDATED IS SUPPORT TO REGARDING OPERATIONAL SAFETY OF AIR NAVIGATION”</p> | | |

**CARTA DE ACUERDO OPERACIONAL ENTRE PARAGUAY Y BRASIL CON RELACIÓN
A LAS OPERACIONES DE LOS AERÓDROMOS DE PEDRO JUAN CABALLERO(SGPJ)
Y PONTA PORÁ(SBPP)**

ÍNDICE

- 1. DISPOSICIONES PRELIMINARES**
 - 1.1 FINALIDAD**
 - 1.2 ÁMBITO**
 - 1.3 DEFINICIONES Y ABREVIATURAS**
- 2. ORGANIZACIÓN DEL ESPACIO AÉREO**
 - 2.1 DEPENDENCIAS ATS Y ESPACIOS AÉREOS CONSIDERADOS**
 - 2.2 CIRCULACIÓN AÉREA**
- 3. SERVICIO DE BUSQUEDA Y SALVAMENTO**
- 4. ACUERDO SOBRE PROCEDIMIENTOS INTERNACIONALES**
 - 4.1 SISTEMA DE COMUNICACIONES PARA LAS COORDINACIONES**
 - 4.2 PROCEDIMIENTOS DE COORDINACIÓN**
- 5. PROCEDIMIENTOS DE CONTINGENCIA OPERACIONAL**
- 6. PRECEDIMIENTOS PARA REVISIÓN, SUSPENSIÓN O CANCELACIÓN DE LA CARTA DE ACUERDO OPERACIONAL**
 - 6.1 REVISIÓN**
 - 6.2 SUSPENSIÓN O CANCELACIÓN**
- 7. PUBLICACIÓN DE PROCEDIMIENTOS**
- 8. DISPOSICIONES FINALES**
- 9. FIRMA DE CARTA DE ACUERDO OPERACIONAL**

ANEXO A – Medios de contacto para coordinación

ANEXO B – Cartas Aeronáuticas SBPP

ANEXO C – Cartas Aeronáuticas SGPJ

1. DISPOSICIONES PRELIMINARES

1.1 FINALIDAD

- 1.1.1** Establecer la Carta de Acuerdo Operacional entre Paraguay y Brasil, la cual establece Los procedimientos de coordinación y operación para los aeródromos de Pedro Juan Caballero (SGPJ) y Ponta Porã (SBPP).

1.2 ÁMBITO

- 1.2.1** Los procedimientos contenidos en esta Carta de Acuerdo Operacional se aplican a las siguientes Dependencias ATS: AFIS PEDRO JUAN CABALLERO, AFIS PONTA PORÃ.

1.3 DEFINICIONES Y ABREVIATURAS

1.3.1 DEFINICIONES

ZONA DE INFORMACIÓN DE VUELO: Espacio aéreo ATS de clase “G”, de dimensiones definidas, establecido en torno de un aeródromo para la prestación de AFIS.

1.3.2 ABREVIATURAS

| | |
|--------|-------------------------------------------------------|
| ACC-CW | Centro de Control de Área Curitiba |
| AD | Aeródromo |
| AFIS | Servicio de Información de Vuelo de Aeródromo |
| ATS | Servicio de Tránsito Aéreo |
| LOA | Carta de Acuerdo Operacional |
| FIZ | Zona de Información de Vuelo |
| IAC | Carta de Aproximación por Instrumentos |
| IAF | Fijo de Aproximación Inicial |
| IFR | Reglas de Vuelo por Instrumentos |
| RNAV | Navegación de Área |
| RWY | Pista |
| SID | Carta de Salida Normalizada de Vuelo por Instrumentos |
| SBPP | Aeropuerto Internacional de Ponta Porã |
| SGPJ | Aeropuerto Internacional de Pedro Juan Caballero |
| VAC | Carta de Aproximación Visual |
| VFR | Reglas de Vuelo Visual |
| VMC | Condiciones Meteorológicas de Vuelo Visual |

2. ORGANIZACIÓN DEL ESPACIO AÉREO

2.1 DEPENDENCIAS ATS Y ESPACIOS AÉREOS CONSIDERADOS

- 2.1.1** FIZ Pedro Juan Caballero (AFIS Pedro Juan Caballero): 27 NM de radio con centro en las coordenadas geográficas S22°32'59" W055°42'11", limitada por la frontera internacional del lado paraguayo, desde GND hasta FL045 (inclusive).
- 2.1.2** FIZ Ponta Porã AFIS Ponta Porã: 27 NM de radio con centro en las coordenadas geográficas S22°32'59" W055°42'11", limitada por la frontera internacional del lado brasileiro, desde GND hasta FL145 (inclusive).

2.2 CIRCULACIÓN AÉREA

2.2.1 Considerando la superposición entre los Procedimientos de Aproximación por Instrumentos, además de los Circuitos de Tránsito VFR de los aeródromos involucrados, fueron establecidos los siguientes procedimientos:

- a) La aproximación instrumental al aeródromo de Pedro Juan Caballero (SGPJ), está basada en dos Cartas de Aproximación por Instrumentos (IAC) NDB, dos Cartas de Aproximación por Instrumentos (IAC) RNAV, y una Carta de Aproximación Visual (VAC), conforme al Anexo C.
- b) La aproximación instrumental al aeródromo de Ponta Porã (SBPP), está basada en dos Cartas de Aproximación por Instrumentos (IAC) NDB, dos Cartas de Aproximación por Instrumentos (IAC) RNAV, una Carta de Salida Normalizada Vuelo por Instrumentos (SID) NDB, una Carta de Salida Normalizada Vuelo por Instrumentos (SID) OMNI - Omnidireccional, dos Cartas de Salida Normalizada Vuelo por Instrumentos (SID) RNAV y Carta de Aproximación Visual (VAC), conforme al Anexo B.

3. SERVICIO DE BUSQUEDA Y SALVAMENTO

3.1 El Servicio de Búsqueda y Salvamento será ejercido conforme a lo previsto por cada Estado, de conformidad con los procedimientos de coordinación establecidos en la Carta Acuerdo Operacional entre el Centro de Coordinación de Salvamento (RCC) Curitiba/Brasil y el Centro Coordinador de Socorro Aeronáutico (CCSA) Asunción/Paraguay, firmada en la ciudad de Rio de Janeiro, en fecha 08 de marzo de 2005.

3.2 El eventual accionamiento de los medios SAR, corresponderá a cada Estado siguiendo los padrones establecidos internacionalmente por los países. Además, corresponderá a cada Estado el suministro de los medios de búsqueda en su territorio y no habrá asignación automática de medios SAR de un país para el otro por cuenta del presente Acuerdo.

4. ACUERDO SOBRE PROCEDIMIENTOS OPERACIONALES

4.1 SISTEMAS DE COMUNICACIONES PARA LAS COORDINACIONES

4.1.2 Serán utilizados los Sistemas de Comunicaciones disponibles y las coordinaciones se realizarán por los medios indicados en el Anexo A, del presente Acuerdo Operacional.

4.2 PROCEDIMIENTOS DE COORDINACIÓN

4.2.1 Los procedimientos de coordinación entre las dependencias AFIS Pedro Juan Caballero y AFIS Ponta Porã, descritos en la presente, complementan y/o detallan lo establecido en el Doc. 4444 de la OACI (PANS-ATM) - Gestión del Tránsito Aéreo, en su última versión.

4.2.2 En el caso de una eventual modificación en el horario de funcionamiento de las estaciones aeroportuarias, tales como extensión del servicio, anticipación del inicio de actividades, condiciones meteorológicas adversas, desplazamiento de umbral de pista, etc, tanto AFIS Pedro Juan Caballero como AFIS Ponta Porã, informarán la hora de inicio y cierre de sus servicios, en estas eventuales alteraciones.

4.2.3 El idioma a ser utilizado para las coordinaciones será el español o inglés.

4.2.4 Una dependencia AFIS notificará a la otra, por los medios disponibles, cualquier falla en sus equipamientos o sistemas, informando, además, que Sistema de Comunicación será utilizado en el periodo de la mencionada falla.

4.2.5 AERONAVES QUE LLEGAN

4.2.5.1 En las operaciones VFR, los vuelos procederán a ejecutar los respectivos Circuitos de Tránsito de Aeródromo, de la siguiente manera:

- c) Aeródromo de Pedro Juan Caballero: Circuito de Tránsito de Aeródromo, por el sector "W" (Oeste) de la pista, conforme a la VAC SGPJ (ver Anexo C).
- d) Aeródromo de Ponta Porã: Circuito de Tránsito de Aeródromo, por el sector "E" (Este) de la pista, conforme a la VAC SBPP (ver Anexo B).

4.2.5.2 En las operaciones IFR, los AFIS de Pedro Juan Caballero y Ponta Porã, intercambiarán las informaciones necesarias y las transmitirán a las aeronaves con el objetivo de que esas informaciones puedan ser utilizadas para que:

- a) Los vuelos que realicen Procedimientos de Aproximación IFR hacia los respectivos aeródromos sean informados de manera que, preferiblemente, ejecuten los Procedimientos RNAV de manera independiente para SBPP y SGPJ, ya que sus trayectorias de aproximación final no son opuestas.
- b) Cuando se produzca el acercamiento del tránsito aéreo a SBPP para RWY04 y se utilice la IAC RNAV RWY04, preferiblemente, se solicitará la entrada por el IAF Lateral PP224 y se informará de la aproximación al AFIS de Pedro Juan Caballero, para su ingreso a territorio paraguayo antes del inicio del procedimiento. Si no es en horas de operación del AFIS Pedro Juan Caballero, se debe instruir a la aeronave para que transmita su posición a ciegas en la frecuencia 120.5 MHz del AFIS Pedro Juan en el IAF PP224, para mejorar la conciencia situacional y la seguridad de las operaciones aéreas de la FIZ Pedro Juan Caballero. Si la aeronave desea acercarse directamente a la IAF Central PP226, debe ser informado al AFIS Pedro Juan Caballero o instruir a la aeronave para que realice la transmisión a ciegas en la frecuencia AFIS 120.5 MHz- SGPJ.

- c) Las aeronaves IFR que se acercan a los respectivos aeródromos serán informadas de tal manera que puedan alcanzar la radioayuda (NDB Ponta Porã o NDB Pedro Juan Caballero), con una separación vertical mínima de 1000 FT, de modo que la aeronave que considere que llega primero a la radioayuda lo haga a la altitud de inicio del procedimiento;
- d) Las esperas en el NDB Ponta Porã o NDB Pedro Juan Caballero serán con una separación vertical mínima de 1000 FT;
- e) Si alguna aeronave ejecuta un Procedimiento de Aproximación Frustrada, se le informará de la posición de las demás aeronaves, de modo que pueda retomar al Punto de Espera en Aproximación Frustrada (MAHF/IAF), por encima de las demás aeronaves.
- f) Las esperas en Aproximación Frustrada deberán realizarse preferiblemente, en los IAF lateral de los procedimientos RNAV de SBPP y SGPJ, ya que sus trayectorias no son opuestas.
- g) No serán ejecutados simultáneamente los Procedimientos de Aproximación por Instrumentos NDB, debido al conflicto entre las trayectorias de los IAC NDB RWY 03/21 de SGPJ y los IAC NDB RWY 04/22 de SBPP.
- h) Deberá ser informado al AFIS SGPJ, sobre las aeronaves ejecutando las IAC RNAV o NDB RWY 04/22 de SBPP, en el inicio del Procedimiento y en el aterrizaje.
- i) Deberá ser informado al AFIS SBPP, sobre las aeronaves ejecutando las IAC RNAV o NDB RWY 03/21 de SGPJ, en el inicio del Procedimiento y en el aterrizaje.

Nota: Para el secuenciamiento de tránsito se considerará la hora prevista de aproximación de las llegadas a uno y otro aeródromo de modo a garantizar las separaciones.

4.2.5.3 Compete al AFIS de Pedro Juan Caballero:

- a) Informar al AFIS de Ponta Porã, sobre todo tránsito con destino a SBPP, inclusive los sobrevuelos.
- b) Informar al AFIS de Ponta Porã, sobre todo tránsito con destino a SGPJ, inclusive los sobrevuelos y Procedimientos a ser ejecutados, e
- c) Informar al ACC Asunción, sobre los vuelos VFR con destino a la FIR Asunción.

4.2.5.4 Compete al AFIS de Ponta Porã:

- a) Informar a AFIS de Pedro Juan Caballero, sobre todo tránsito con destino a SGPJ, inclusive los sobrevuelos.

- b) Informar al AFIS Pedro Juan Caballero, sobre todo tránsito con destino a SBPP, inclusive los sobrevuelos y Procedimientos a ser ejecutados, e
- c) Informar al ACC Curitiba, sobre los vuelos VFR con destino a la FIR Curitiba.

4.2.6 AERONAVES QUE SALEN

4.2.6.1 Para evitar interferencias en las operaciones de ambos aeródromos, las aeronaves que salen deberán efectuar las siguientes maniobras:

4.2.6.2 Aeródromo de Pedro Juan Caballero:

- a) Aeronaves que despegan de la pista 21, efectuarán viraje por derecha,
- b) Aeronaves que despegan de la pista 03, efectuarán viraje por izquierda.

4.2.6.3 Aeródromo de Ponta Porã

- a) Las aeronaves que despeguen de la pista 22 efectuarán viraje a la izquierda, excepto las que utilicen la salida IFR, previa coordinación con el AFIS Pedro Juan Caballero.
- b) Las aeronaves que despeguen de la pista 04 efectuarán viraje a la derecha, excepto las que utilicen la salida IFR, previa coordinación con el AFIS Pedro Juan Caballero.

4.2.6.4 Es competencia del AFIS de Pedro Juan Caballero:

- a) Solicitar autorización al ACC Asunción, para los vuelos IFR con destino a la FIR Asunción.
- b) Informar al ACC Asunción, sobre los vuelos VFR con destino a la FIR Asunción.
- c) Coordinar con 15 minutos de antelación al despegue, con el AFIS de Ponta Porã.

4.2.6.5 Es competencia del AFIS de Ponta Porã:

- a) Solicitar autorización al ACC Curitiba, para los vuelos IFR con destino a la FIR Curitiba.
- b) Informar al ACC Curitiba, sobre los vuelos VFR con destino a la FIR Curitiba.
- c) Coordinar con 15 minutos de antelación al despegue, con el AFIS de Pedro Juan Caballero.

4.2.7 INTERCAMBIO DE INFORMACIONES

4.2.7.1 El AFIS de Pedro Juan Caballero y Ponta Porã, coordinarán entre si todos los tránsitos que efectúen vuelos próximos a los respectivos aeródromos, o que crucen la frontera entre el Paraguay y el Brasil, y viceversa, y prestarán Servicio de Información de Vuelo a las aeronaves bajo su responsabilidad.

4.2.7.2 El AFIS Pedro Juan Caballero, solicitará al AFIS Ponta Porã, Autorización de Plan de Vuelo, para las aeronaves (VFR/IFR) que despeguen de SGPJ con destino al Brasil, quedando bajo la responsabilidad del AFIS Ponta Porã efectuar las coordinaciones necesarias con el ACC Curitiba para la respectiva autorización de tránsito.

4.2.7.3 El AFIS Ponta Porã, solicitará al AFIS Pedro Juan Caballero, Autorización de Plan de Vuelo para las aeronaves que despeguen (VFR/IFR) de SBPP con destino al Paraguay, quedando bajo la responsabilidad del AFIS Pedro Juan Caballero efectuar las coordinaciones necesarias con el ACC Asunción para la respectiva autorización de tránsito.

4.2.7.4 Para efectuar maniobras de Aproximación o Salida, tanto en SGPJ como en SBPP, ya sean éstos IFR o VFR, y que tengan necesidad de sobrevolar parte del territorio del otro país, el AFIS de Pedro Juan Caballero y Ponta Porã, coordinarán entre sí, por lo menos, con 15 minutos antes de la hora estimada de cruce de frontera entre ambos países.

4.2.7.5 Para los vuelos IFR, el AFIS Pedro Juan Caballero y Ponta Porã, coordinarán las informaciones de tránsito necesarias y las transmitirán a las aeronaves para que:

- a) Las aeronaves que se aproximan para los respectivos aeródromos mantengan una separación vertical mínima de 1000 FT,
- b) Las aeronaves ejecutando una maniobra de Aproximación Frustrada, sean informadas de la posición de otras aeronaves en Aproximación por Instrumentos, a fin de que puedan iniciar su espera a una altitud adecuada para una nueva tentativa de aproximación,
- c) Las aeronaves que lleguen simultáneamente a los aeródromos de Pedro Juan Caballero y Ponta Porã, con la intención de efectuar un. Procedimiento IFR, sean designadas para utilizar niveles diferentes de espera, una a FL050 y otra a FL060, dejando libre la altitud de inicio de procedimiento de 4000FT, y que el segundo haga espera en FL050 hasta que el primero efectúe el aterrizaje completo en la localidad vecina.

4.2.7.6 El AFIS Pedro Juan Caballero y Ponta Porã, coordinarán además entre sí, las informaciones de tránsito necesarias para la seguridad de las operaciones aéreas, tales como:

- a) La hora de inicio o cierre del servicio,

- b) Toda alteración o modificación en el funcionamiento de los NDB que puedan afectar la navegación aérea y los procedimientos de aproximación por instrumentos,
- c) Toda modificación en el funcionamiento de los medios de comunicación,
- d) Toda alteración que pueda afectar la utilización de las pistas de los aeródromos de Pedro Juan Caballero y Ponta Porã.
- e) Toda información sobre los mínimos meteorológicos aplicables a ambos aeródromos y que puedan afectar las operaciones aéreas, y
- f) Cualquier otra información pertinente.

4.2.7.7 El AFIS de Pedro Juan Caballero y Ponta Porã, informarán inmediatamente sobre los tránsitos en situación de emergencia (aeronáutica o médica), concediendo a la aeronave prioridad prevista, en la prestación de los servicios ATS.

4.2.7.8 El AFIS de Pedro Juan Caballero y Ponta Porã, informarán inmediatamente cualquier restricción relativa a las operaciones aéreas en los aeródromos, tales como aerofestivales, paracaidismo, operaciones militares u otras que se desarrollen en sus respectivas FIZ.

5. PROCEDIMIENTOS DE CONTINGENCIA OPERACIONAL

5.1 Cuando se presenten problemas en las comunicaciones orales previstas para la coordinación entre dependencias ATS, el piloto será orientado a establecer contacto directo con la dependencia adecuada, a fin de coordinar su llegada, recibir las informaciones locales necesarias y posteriormente realizar su auto transferencia.

5.2 Siempre que las condiciones meteorológicas impidan el aterrizaje en uno de los aeródromos mencionados en el presente Acuerdo Operacional, el otro podrá ser utilizado como aeródromo de alternativa para los vuelos civiles.

NOTA: El alcance de este párrafo, queda limitado a la utilización de las superficies de los aeródromos, necesarios para el aterrizaje, despegue, y estacionamiento de aeronaves, no incluyendo el uso de las facilidades y servicios, tales como los de Migraciones, Aduanas, etc., a menos que existan convenios bilaterales al respecto.

6. PROCEDIMIENTOS PARA REVISIÓN, SUSPENSIÓN O CANCELACIÓN DE LA CARTA DE ACUERDO OPERACIONAL

6.1 REVISIÓN

6.1.1 La presente Carta de Acuerdo Operacional será revisada cuando los procedimientos indicados en la misma sean afectados por enmiendas a las Normas y Métodos Recomendados de la OACI, Procedimientos Suplementarios

o Planes Regionales de Navegación Aérea, o cuando se habiliten nuevos procedimientos, se tengan nuevas instalaciones de Ayudas a la Navegación Aérea y Sistemas de Comunicaciones, o de los Servicios de Tránsito Aéreo o se propongan modificaciones pertinentes por las partes interesadas.

6.1.2 SUSPENSIÓN O CANCELACIÓN

6.2.1 La suspensión o cancelación de la presente Carta de Acuerdo Operacional será efectuada cuando cualquiera de los Estados lo estime pertinente, debiendo ser realizada la notificación con 90 días de antelación por escrito al otro Estado participante de esta Carta de Acuerdo Operacional.

7. PUBLICACIÓN DE PROCEDIMIENTOS

7.1 Los Estados firmantes de la presente Carta de Acuerdo Operacional, divulgarán los referidos procedimientos por medio de documentaciones oficiales, para el conocimiento, familiarización y aplicación de los AFIS involucrados con las operaciones aéreas en los aeródromos de Pedro Juan Caballero y Ponta Porã.

8. DISPOSICIONES FINALES

8.1 La firma de la presente Carta de Acuerdo Operacional y la aceptación de sus términos no significa la concesión de los derechos de soberanía que ejercen ambos Estados sobre sus respectivos espacios aéreos territoriales.

9. FIRMA DE CARTA DE ACUERDO OPERACIONAL

9.1 REPRESENTANTE DEL PARAGUAY
Prof. Ing. Félix Masao Kanazawa Makino
Presidente de la DINAC

9.2 REPRESENTANTES DEL BRASIL
Marcelo Moraes de Oliveira
Director de Servicios de la NAV Brasil

Ricardo da Silva Miranda
Jefe TAI – PY – DECEA

ANEXO A - MEDIOS DE CONTACTO PARA COORDINACIÓN

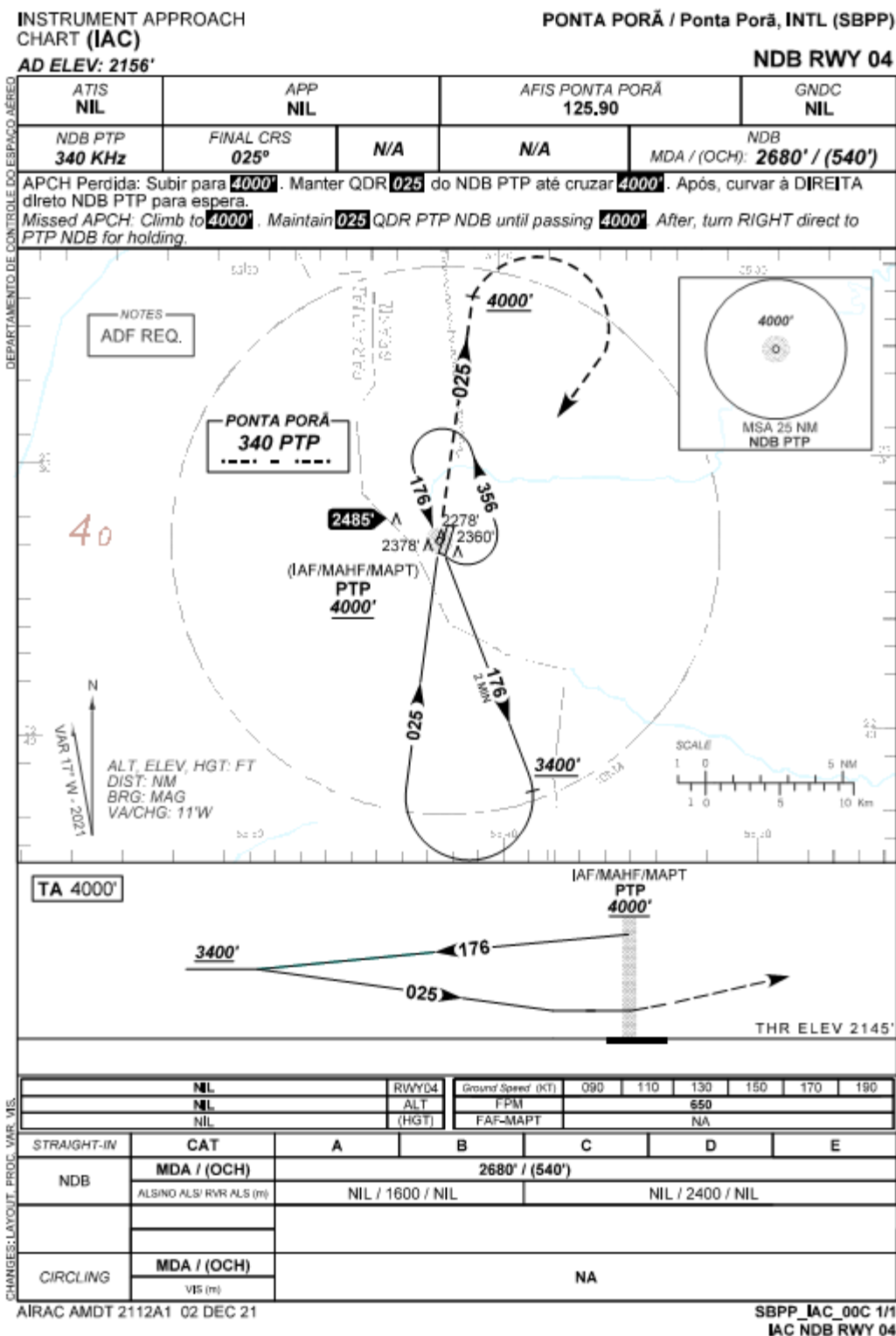
AFIS PEDRO JUAN CABALLERO

| TF-3 | REDDIG | TELÉFONO LINEA BAJA | TELÉFONO CELULAR |
|---------------|---------------|--------------------------------|-----------------------------|
| NO DISPONIBLE | NO DISPONIBLE | (+595-0336) 272366 | NO DISPONIBLE |

AFIS PONTA PORÃ

| TF-3 | REDDIG | TELÉFONO LINEA BAJA | TELÉFONO CELULAR |
|---------------|---------------|--------------------------------|-----------------------------|
| NO DISPONIBLE | NO DISPONIBLE | 55(67) 34332364 | NO DISPONIBLE |

ANEXO B - CARTAS AERONÁUTICAS
AERÓDROMO PONTA PORÃ (SBPP)



INSTRUMENT APPROACH
CHART (IAC)

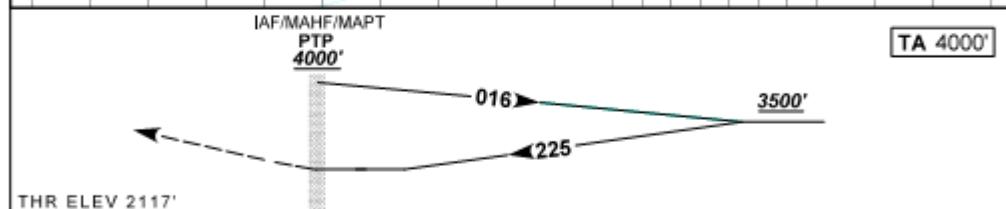
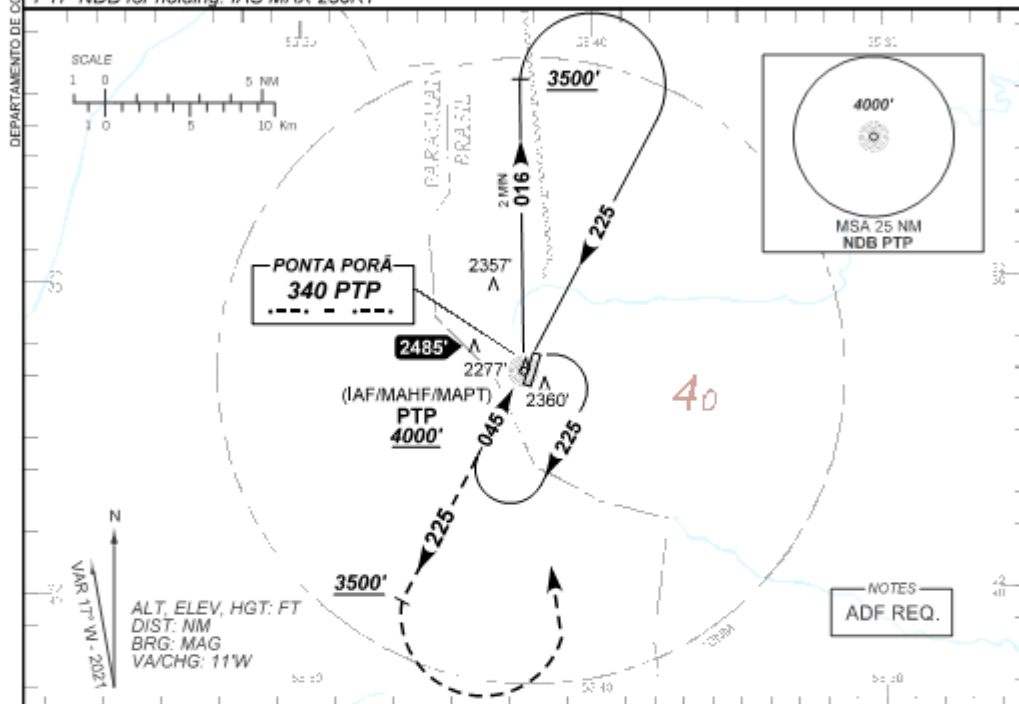
PONTA PORÃ / Ponta Porã, INTL (SBPP)

AD ELEV: 2156'

NDB RWY 22

| | | | |
|--------------------|-------------------|---------------------------|------------------------------------|
| ATIS NIL | APP NIL | AFIS PONTA PORÃ 125.90 | GNDC NIL |
| NDB PTP 340 KHz | FINAL CRS 225° | N/A | NDB MDA / (OCH): 2680' / (570') |

APCH Perdida: Subir para 4000'. Manter QDR 225° do NDB PTP até cruzar 3500'. Após, curvar à ESQUERDA direto NDB PTP para espera. IAS MAX 230KT.
Missed APCH: Climb to 4000'. Maintain 225° QDR PTP NDB until passing 3500'. After, turn LEFT direct to PTP NDB for holding. IAS MAX 230KT



PROG. VAL. TIME

| | | | | | | | | |
|-------------|-------------------------|-------------------|-----|------------------|-----|-----|-----|-----|
| RWY22 | NIL | Ground Speed (KT) | 090 | 110 | 130 | 150 | 170 | 190 |
| ALT | NIL | FPM | 650 | | | | | |
| (HGT) | NIL | FAF-MAPT | NA | | | | | |
| STRAIGHT-IN | CAT | A | B | C | D | E | | |
| NDB | MDA / (OCH) | 2680' / (570') | | | | | | |
| | ALS/NO ALS/ RVR ALS (m) | NIL / 1600 / NIL | | NIL / 2600 / NIL | | | | |
| | | | | | | | | |
| CIRCLING | MDA / (OCH) | NA | | | | | | |
| | VIS (m) | | | | | | | |

PHONE: LAYOCTUBS

AIRAC AMDT 2112A1 02 DEC 21

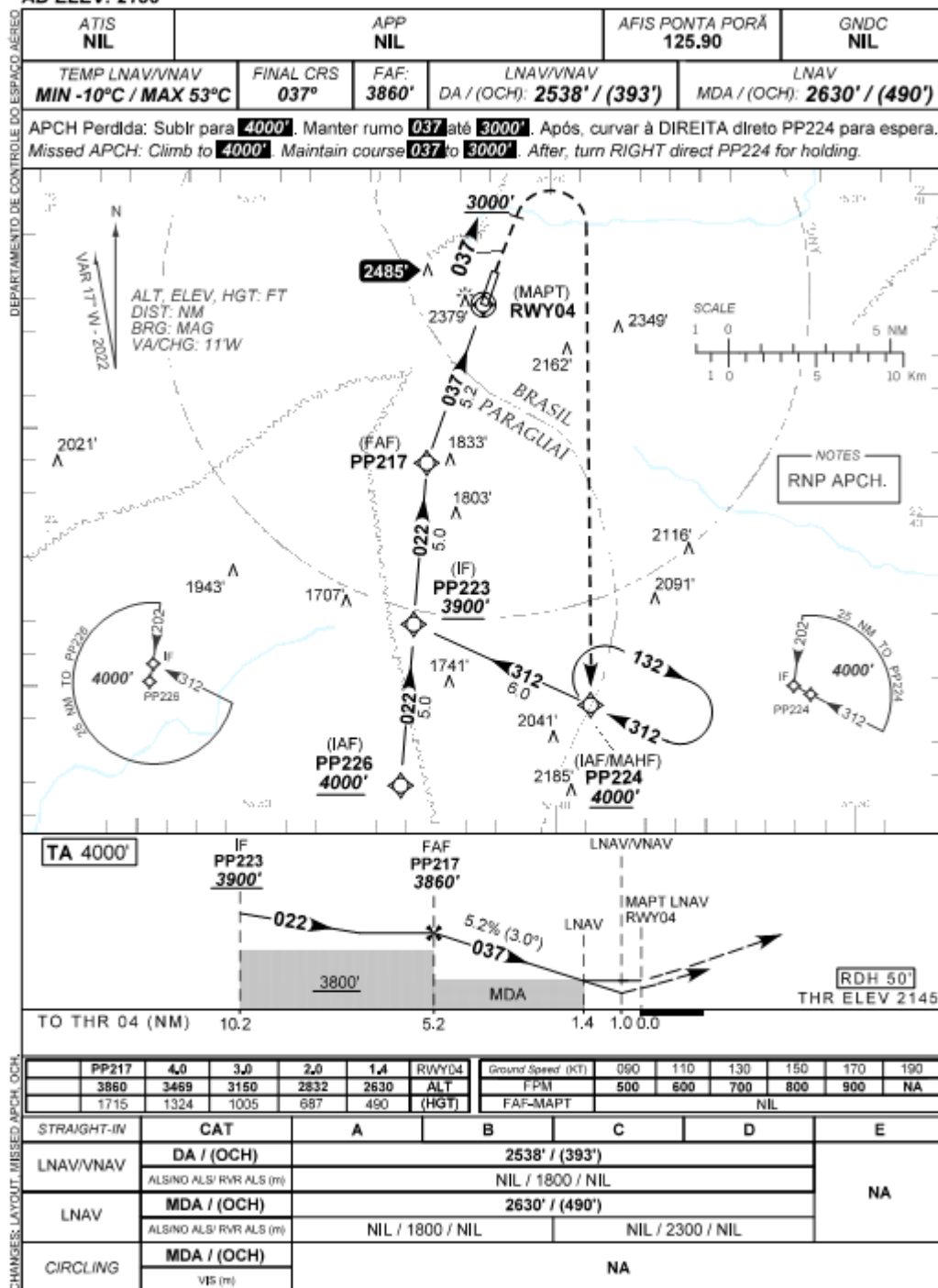
SBPP_IAC_00D 1/1
IAC NDB RWY 22

INSTRUMENT APPROACH
CHART (IAC)

PONTA PORÃ / Ponta Porã, INTL (SBPP)

AD ELEV: 2156'

RNP RWY 04



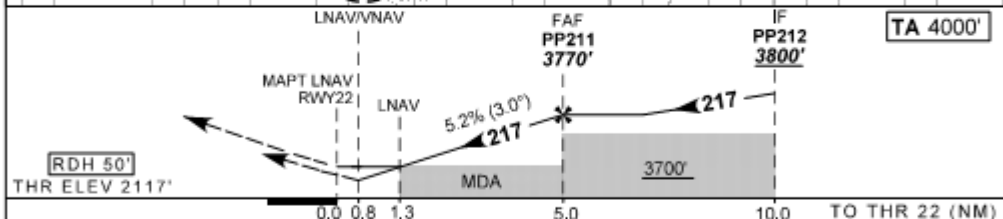
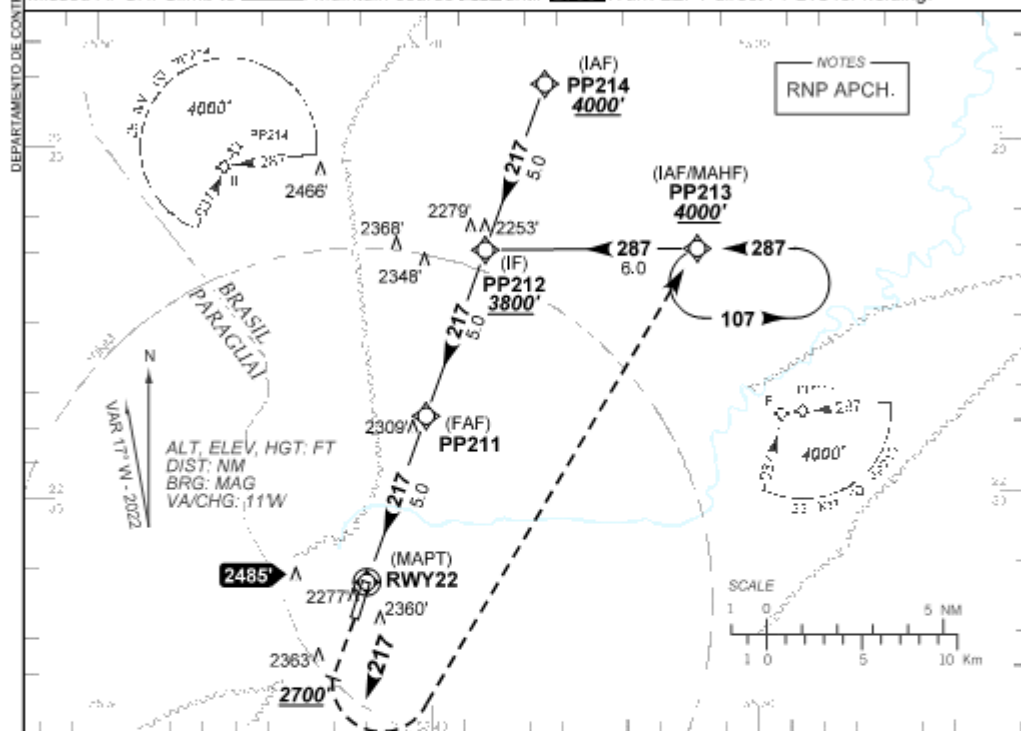
AD ELEV: 2156'

RNP RWY 22

| | | | | | |
|----------------------------------------|-------------------|---------------|-----------------------------------------|-------------------------------------|-------------|
| ATIS NIL | APP NIL | | | AFIS PONTA PORĂ 125.90 | GNDC NIL |
| TEMP LNAV/VNAV MIN -10°C / MAX 53°C | FINAL CRS 217° | FAF: 3770' | LNAV/VNAV DA / (OCH): 2444' / (327') | LNAV MDA / (OCH): 2560' / (450') | |

APCH Perdida: Subir para **4000'**. Manter rumo **217** até **2700'**. Curvar à ESQUERDA direto PP213 para espera.

Missed APCH: Climb to **4000'**. Maintain course **217** until **2700'**. Turn **LEFT** direct **PP213** for holding.



| | | | | | | | | | | | | |
|-------|------|------|------|------|-------|-------------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| RWY22 | 1,3 | 2,0 | 3,0 | 4,0 | PP211 | Ground Speed (KT) | 090 | 110 | 130 | 150 | 170 | 190 |
| ALT | 2560 | 2804 | 3122 | 3441 | 3770 | FPM | 500 | 600 | 700 | 800 | 900 | NA |
| (HGT) | 450 | 687 | 1005 | 1324 | 1653 | FAF-MAPT | NIL | | | | | |

| STRAIGHT-IN | CAT | A | B | C | D | E |
|-------------|-------------------------|------------------|---|------------------|---|----|
| LNAV/VNAV | DA / (OCH) | 2444' / (327') | | | | NA |
| | ALSINO ALS/ RVR ALS (m) | NIL / 1500 / NIL | | | | |
| LNAV | MDA / (OCH) | 2560' / (450') | | | | |
| | ALSINO ALS/ RVR ALS (m) | NIL / 1600 / NIL | | NIL / 2100 / NIL | | |
| CIRCLING | MDA / (OCH) | NA | | | | |
| | VIS (m) | | | | | |

AIRAC AMDT 2405A1 16 MAY 24

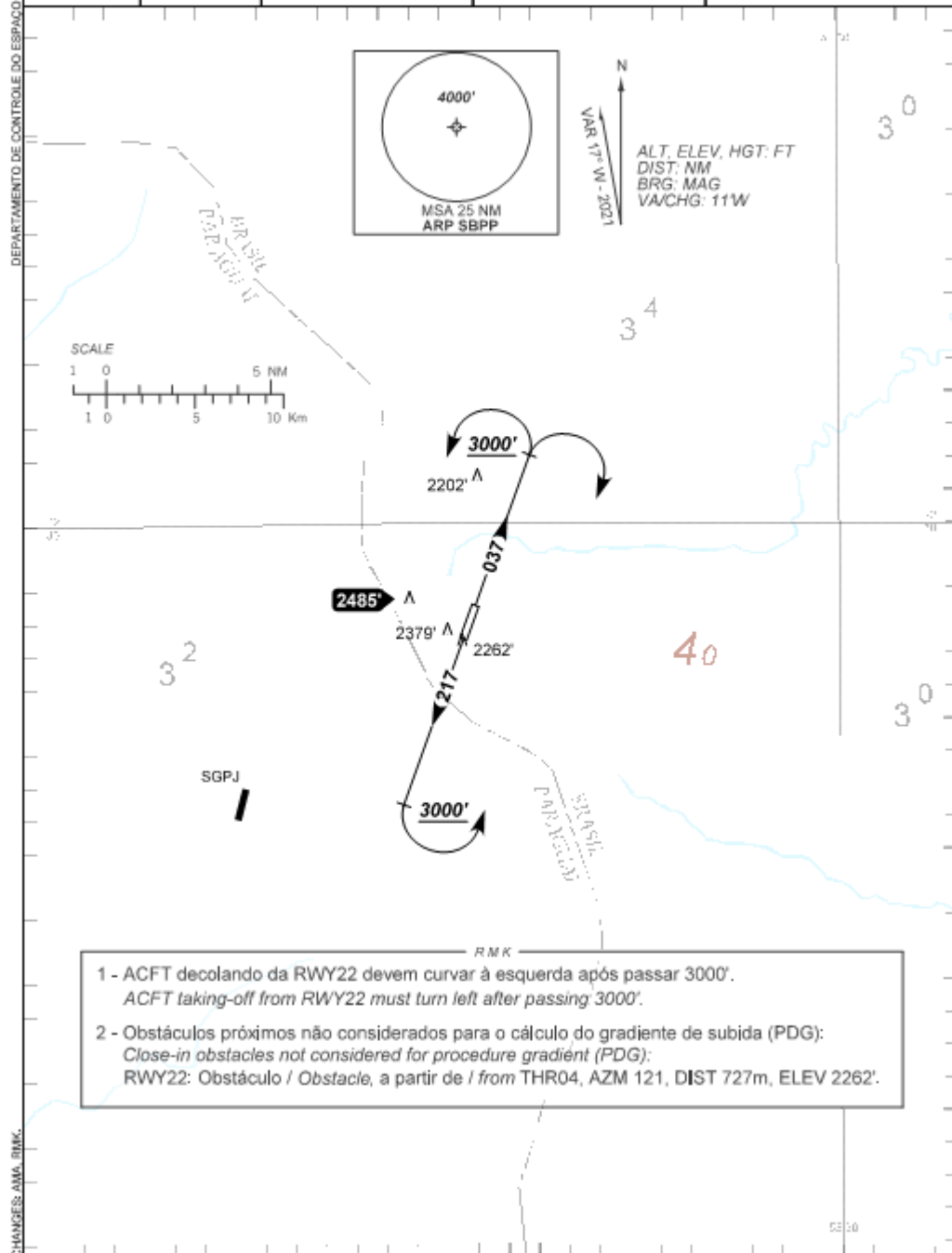
SBPP_IAC_001 1/1
IAC RNP RWY 22

DEPARTURE CHART
INSTRUMENT (SID)

PONTA PORÃ / Ponta Porã, INTL (SBPP)
RWY 04/22
OMNI

AD ELEV: 2156'

| | | | | |
|----------|-------------|---------------------------|------------|-------------------------------|
| TA 4000' | ATIS NIL | AFIS PONTA PORÃ 125.90 | APP NIL | ACC CURITIBA 128.35 135.80 |
|----------|-------------|---------------------------|------------|-------------------------------|



AIRAC AMDT 2402A1 22 FEB 24

SBPP_SID_00L 1/1
SID OMNI RWY 04/22

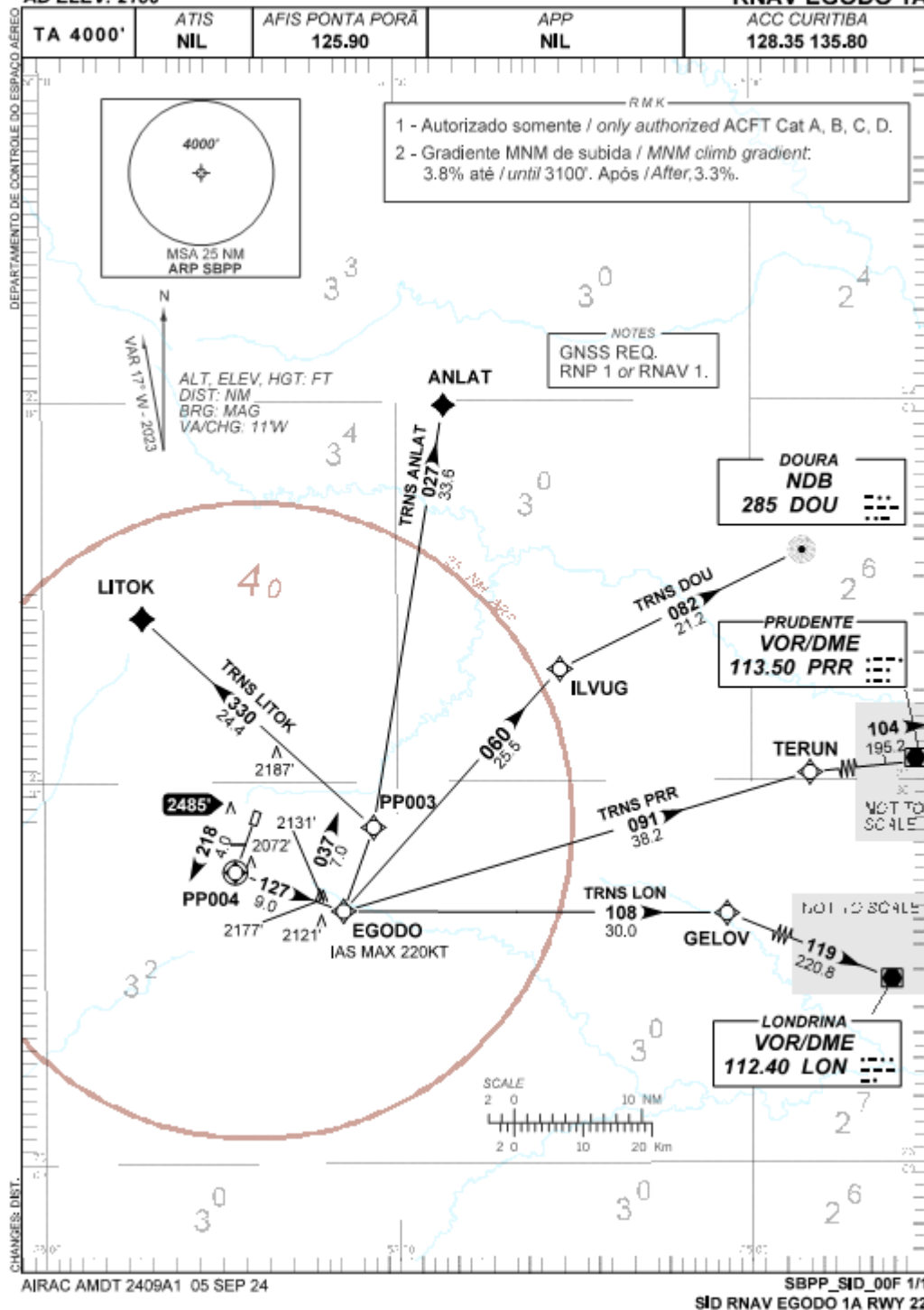
STANDARD DEPARTURE CHART
INSTRUMENT (SID)

PONTA PORÃ / Ponta Porã, INTL (SBPP)

RWY 22

AD ELEV: 2156'

RNAV EGO DO 1A

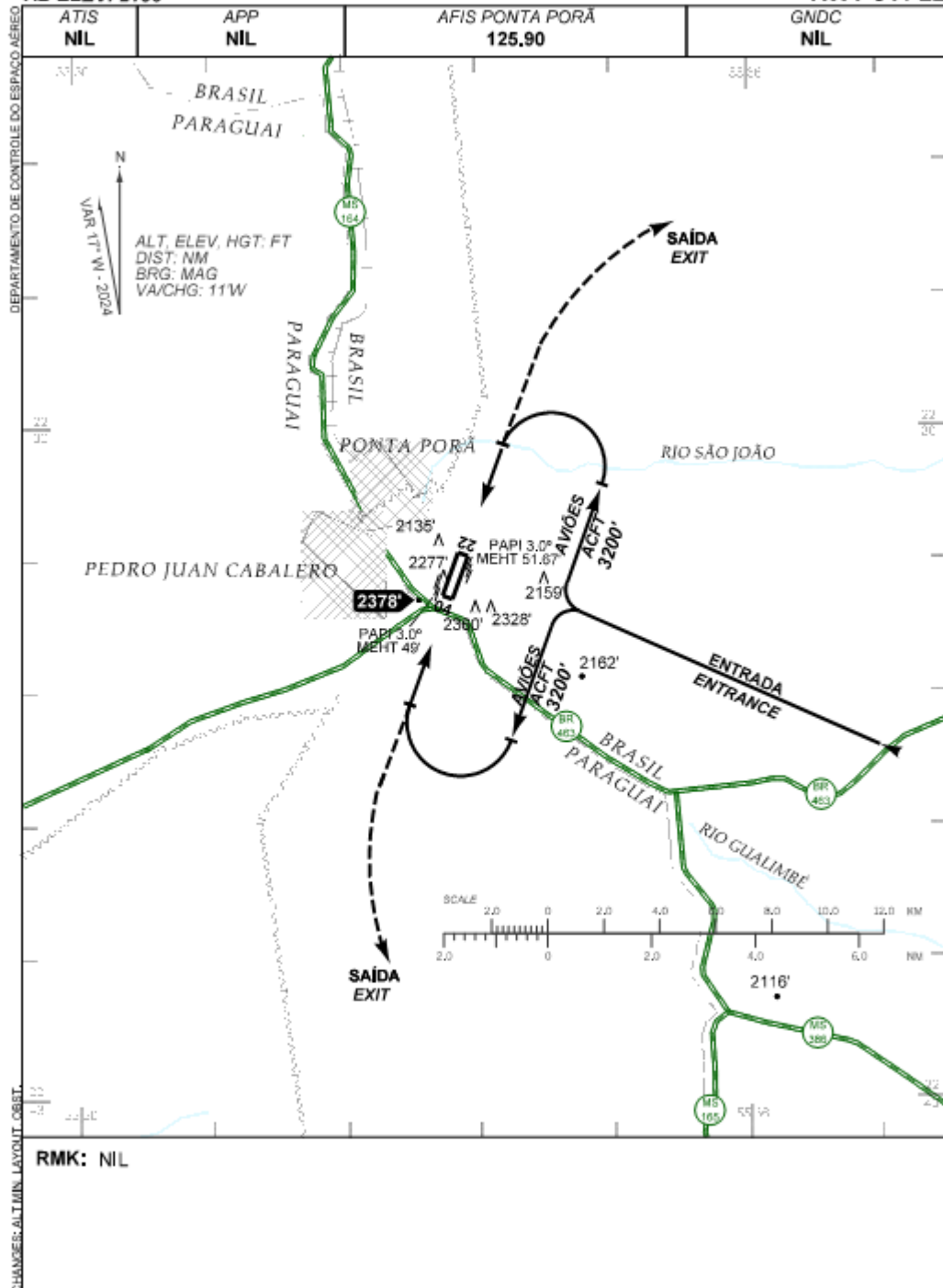


VISUAL APPROACH CHART
(VAC)

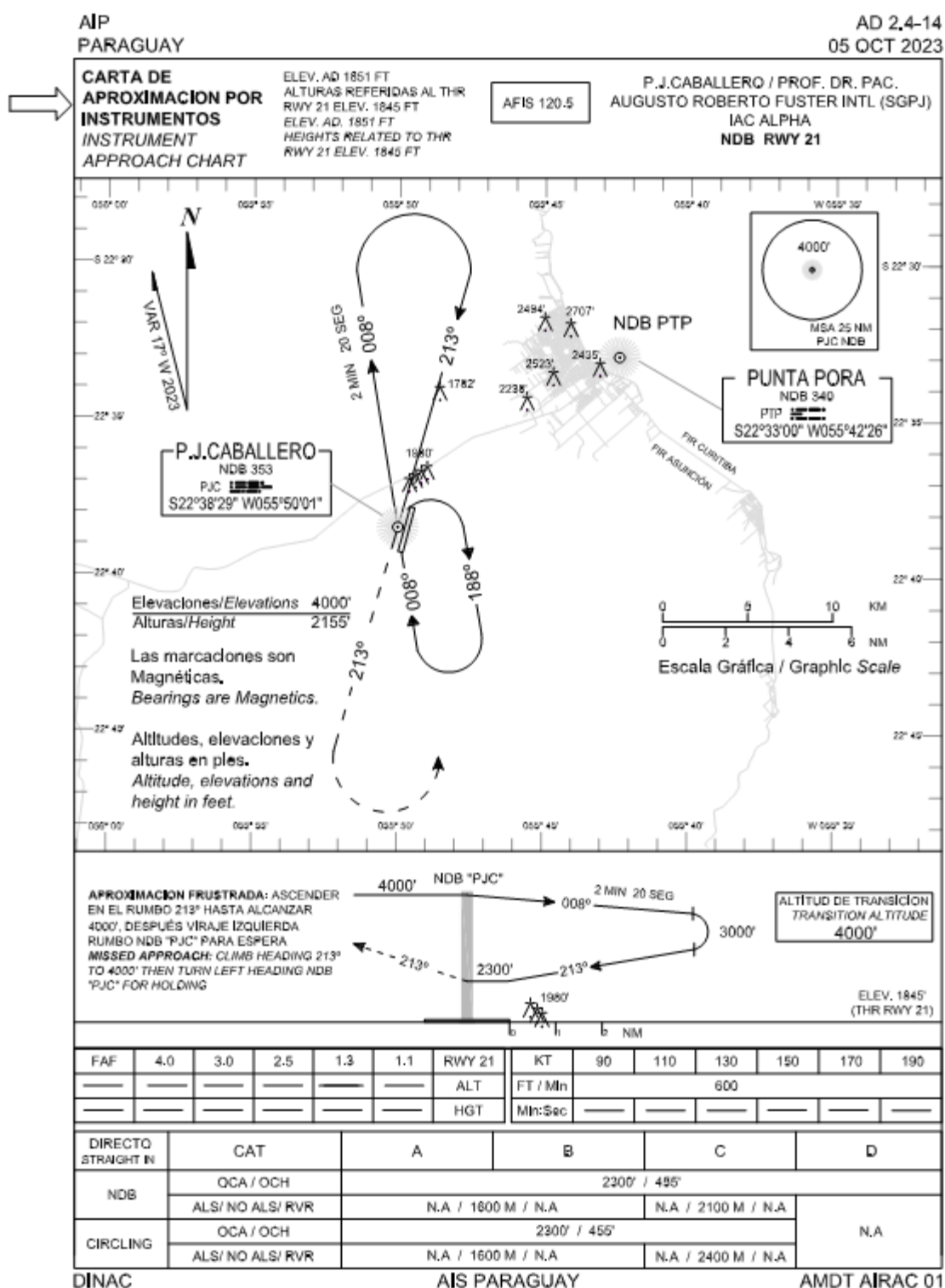
PONTA PORÃ / Ponta Porã, INTL(SBPP)

AD ELEV: 2156'

RWY 04 / 22



ANEXO C - CARTAS AERONÁUTICAS **AERÓDROMO DE PEDRO JUAN CABALLERO (SGPJ)**



AIP
PARAGUAY

AD 2.4-13
05 OCT 2023

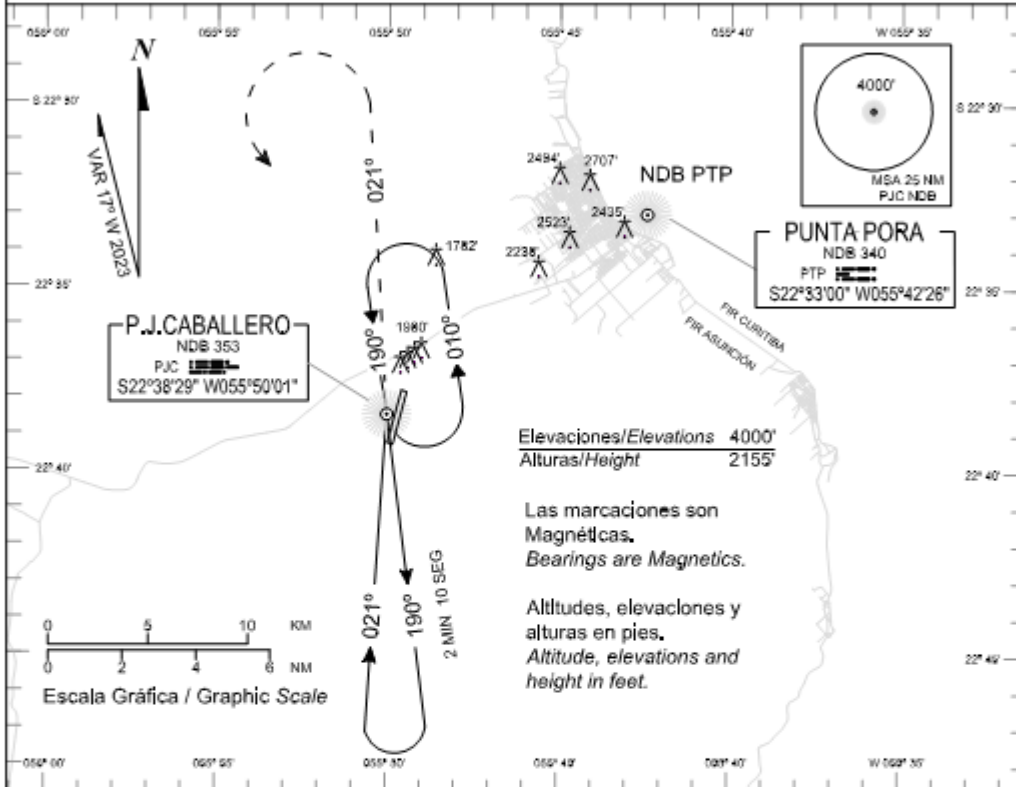


**CARTA DE
APROXIMACION POR
INSTRUMENTOS
INSTRUMENT
APPROACH CHART**

ELEV. AD 1851 FT
ALTURAS REFERIDAS AL THR
RWY 03 ELEV. 1845 FT
ELEV. AD. 1851 FT
HEIGHTS RELATED TO THR
RWY 03 ELEV. 1845 FT

AFIS 120.5

P.J.CABALLERO / PROF. DR. PAC.
AUGUSTO ROBERTO FUSTER INTL (SGPJ)
IAC BRAVO
NDB RWY 03

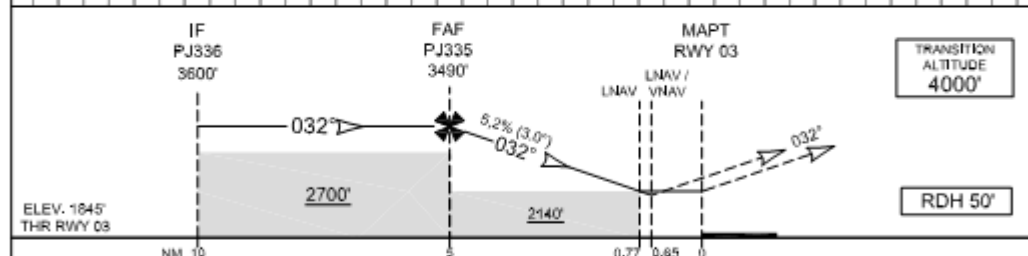
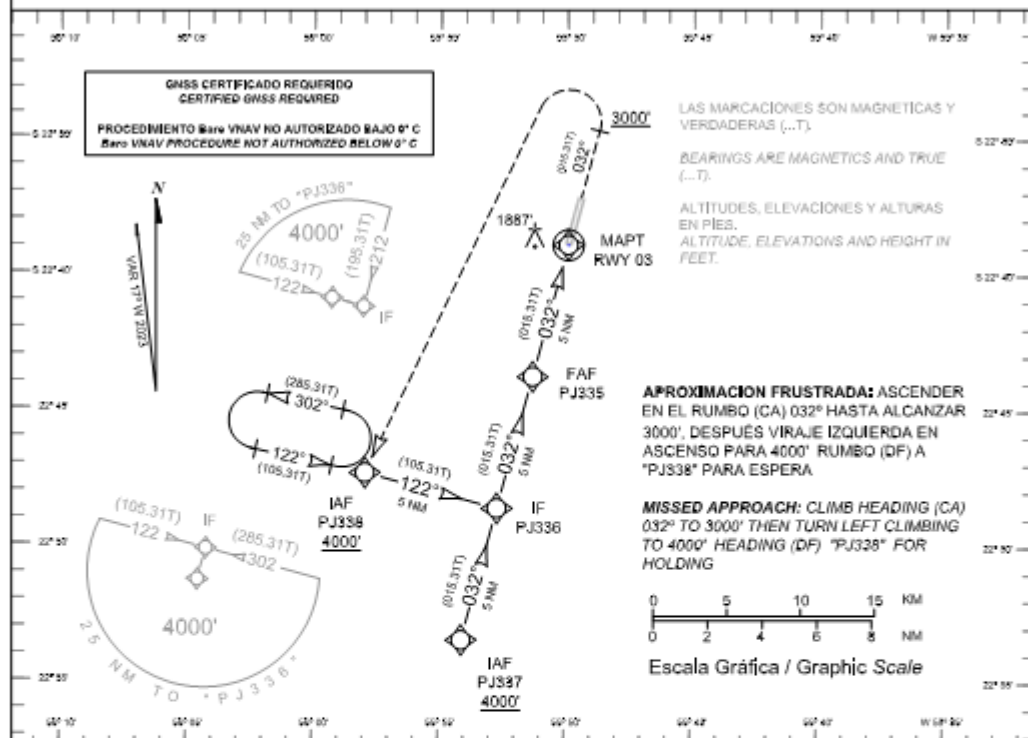


**CARTA DE
APROXIMACION POR
INSTRUMENTOS**
*INSTRUMENT
APPROACH CHART*

ELEV. AD 1851 FT
ALTURAS REFERIDAS AL
THR RWY 03 ELEV. 1845 FT
ELEV. AD. 1851 FT
HEIGHTS RELATED TO
THR RWY 03 ELEV. 1845 FT

AFIS 120.5

PEDRO JUAN CABALLERO / PROF. DR.
PAC. AUGUSTO ROBERTO FUSTER INTL.
(SGPJ)
RNAV (GNSS) Z RWY 03



| | | | | | | | | | | | | | |
|-------|-------|-------|-------|-------|-------|--------|----------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| FAF | 4.0 | 3.0 | 2.0 | 0.77 | 0.65 | RWY 03 | KT | 90 | 110 | 130 | 150 | 170 | 190 |
| 3490' | 3170' | 2850' | 2530' | 2140' | 2100' | ALT | FT / Min | 500 | 610 | 720 | 830 | 940 | 1050 |
| 1645' | 1325' | 1005' | 685' | 295' | 255' | HGT | Min:Sec | 3 : 20 | 2 : 44 | 2 : 18 | 2 : 00 | 1 : 46 | 1 : 35 |

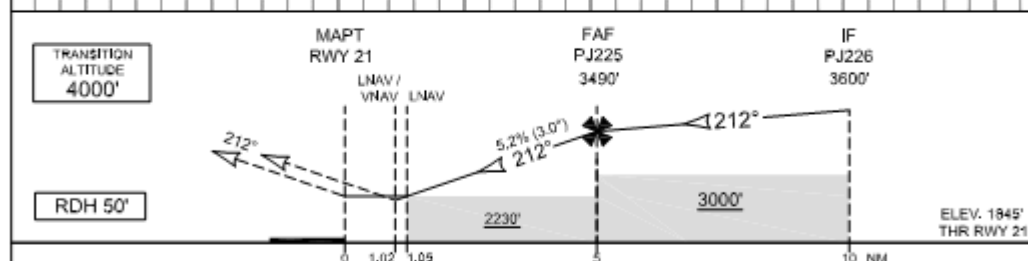
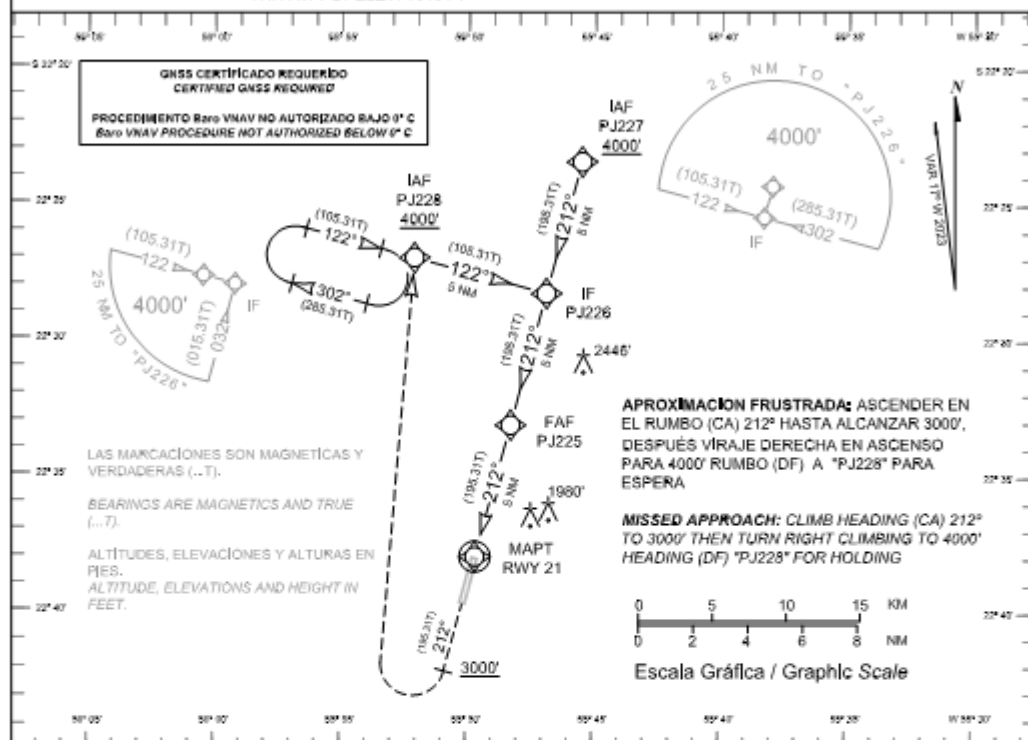
| DIRECTO STRAIGHT IN | CAT | A | B | C | D |
|------------------------|------------------|---|--------------------|---|-----|
| LNAV / VNAV | OCA / OCH | | 2100' / 255' | | N.A |
| | ALS/ NO ALS/ RVR | | N.A / 1300 M / N.A | | |
| LNAV | OCA / OCH | | 2140' / 295' | | |
| | ALS/ NO ALS/ RVR | | N.A / 1600 M / N.A | | |

CARTA DE APROXIMACION POR INSTRUMENTOS INSTRUMENT APPROACH CHART

ELEV. AD 1851 FT
ALTURAS REFERIDAS AL
THR RWY 21 ELEV. 1845 FT
ELEV. AD. 1851 FT
HEIGHTS RELATED TO
THR RWY 21 ELEV. 1845 FT

AFIS 120.5

PEDRO JUAN CABALLERO / PROF. DR.
PAC. AUGUSTO ROBERTO FUSTER INTL.
(SGPJ)
RNAV (GNSS) Z RWY 21



| | | | | | | | | | | | | | |
|-------|-------|-------|-------|-------|-------|--------|----------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| FAF | 4.0 | 3.0 | 2.0 | 1.05 | 1.02 | RWY 21 | KT | 90 | 110 | 130 | 150 | 170 | 190 |
| 3490' | 3170' | 2850' | 2535' | 2230' | 2220' | ALT | FT / Min | 500 | 610 | 720 | 830 | 940 | 1050 |
| 1645' | 1325' | 1005' | 690' | 385' | 375' | HGT | Min:Sec | 3 : 20 | 2 : 44 | 2 : 18 | 2 : 00 | 1 : 46 | 1 : 35 |

| DIRECTO STRAIGHT IN | CAT | A | B | C | D |
|------------------------|------------------|--------------------|---|--------------------|-----|
| LNAV / VNAV | OCA / OCH | 2220' / 375' | | | N.A |
| | ALS/ NO ALS/ RVR | N.A / 1700 M / N.A | | | |
| LNAV | OCA / OCH | 2230' / 385' | | | |
| | ALS/ NO ALS/ RVR | N.A / 1700 M / N.A | | N.A / 1800 M / N.A | |

AIP
PARAGUAY

AD 2.4-15
05 OCT 2023



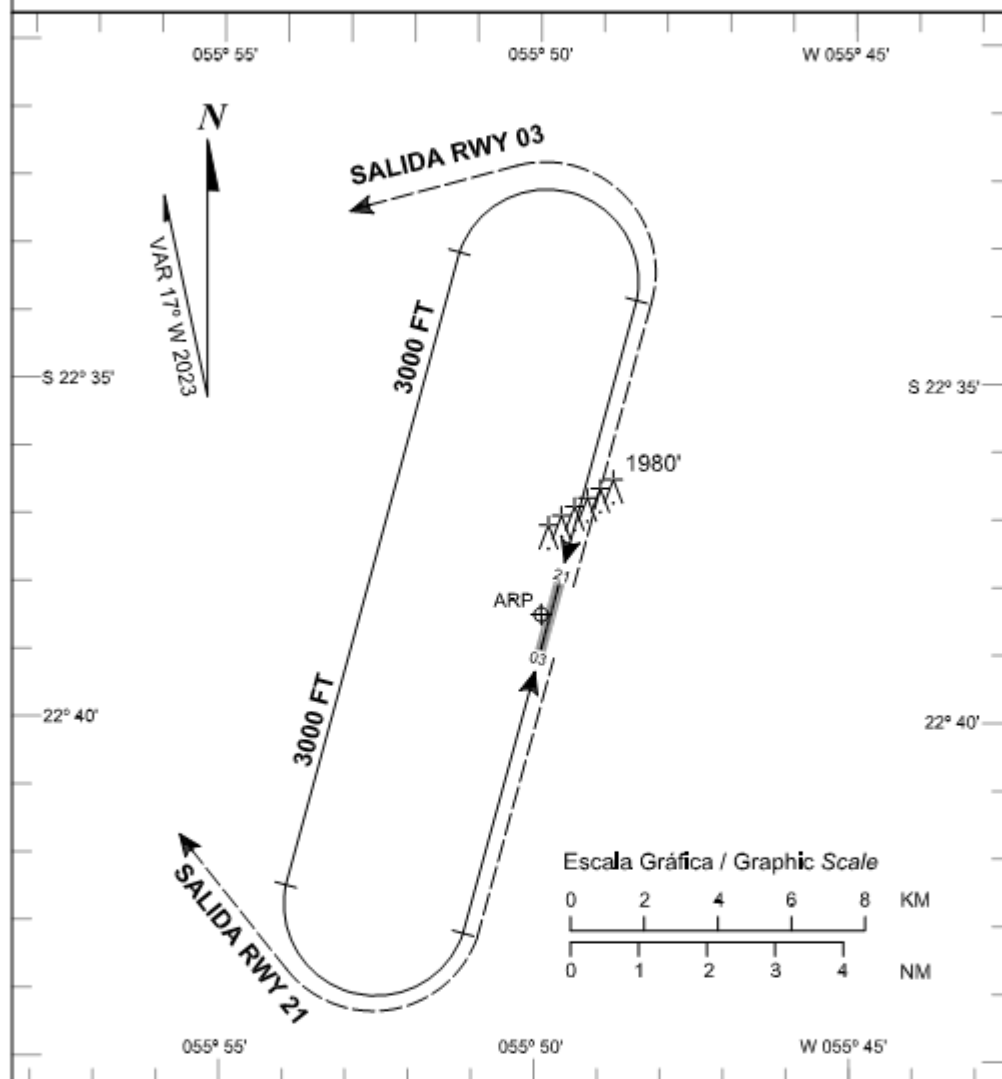
**CARTA DE APROXIMACIÓN
VISUAL (VAC)**
VISUAL APPROACH CHART
(VAC)

S 22°38'27,04"
W 055°49'56,15"
AD. ELEV. 1851 FT
(564 M)

AFIS 120.5

**PEDRO JUAN CABALLERO /
"PROF.DR.PAC.AUGUSTO ROBERTO
FUSTER" INTERNACIONAL (SGPJ)**

RWY 03 / RWY 21



AEROPUERTO INTERNACIONAL "PROF. DR. PAC. AUGUSTO ROBERTO FUSTER" (SGPJ)

- ENTRADA AL CIRCUITO DE TRÁNSITO DE AERÓDROMO SOLAMENTE POR EL SECTOR "OESTE"
- SALIDAS RWY 03 / RWY 21 SOLAMENTE POR EL SECTOR "OESTE"

DINAC

AVIS PARAGUAY

AMDT AIRAC 01