

SBKP AD 2.20 REGULAMENTOS DE TRÁFEGO LOCAL/ LOCAL TRAFFIC REGULATIONS

1 Generalidades

1.1 Operações de Decolagem

- As aeronaves deverão efetuar as chamadas nas frequências específicas de cada posição de controle (TWR 118.250 MHz, GNDC 121.900 MHz, CLRD 121.000 MHz);
- Pilotos devem chamar Autorização de Tráfego ou efetuar RCD (Request for Departure Clearance downlink) para solicitar autorização a não mais do que 15 minutos antes do EOBT.
- Na transferência de comunicações para a TWR Campinas, o Solo instruirá as ACFT a monitorarem (manter-se na escuta) a frequência da TWR, não sendo necessária a chamada inicial. Nesse caso, as ACFT deverão aguardar a chamada da TWR, preparando-se para possível decolagem imediata.
- A TWR Campinas não informará a hora de decolagem às aeronaves. Salvo em situações excepcionais, as aeronaves deverão manter escuta da frequência da TWR até o cruzamento da cabeceira oposta à RWY de decolagem ou até iniciar a curva, e chamar o próximo órgão ATC. A instrução quanto a frequência do próximo órgão a ser chamado após a DEP e, se necessárias, instruções complementares, serão emitidas juntamente com a autorização de tráfego. Qualquer alteração dos dados da autorização ou informações adicionais necessárias serão transmitidas às aeronaves até o momento da decolagem.
- Efetuar imediatamente a chamada inicial ao APP São Paulo após a decolagem, a fim de obter instruções para livrar o eixo de pista de decolagem;
- A chamada inicial ao APP após a decolagem deverá ser imediata e observar somente o seguinte padrão: "CONTROLE São Paulo [CALL SIGN]". Não incluir qualquer informação adicional ao mencionado padrão;

1.2. Operações de Aproximação e Pouso

a) RESTRIÇÕES DE VELOCIDADE

Os pilotos devem esperar que as seguintes restrições de velocidade sejam aplicadas:

- Interceptação do segmento intermediário da aproximação (entre o IF e o FAF) entre 180 KT e 160 KT;
- 160 KT no FAF. A redução para a aproximação final deve ser realizada após a passagem do FAF.
- As velocidades atribuídas pelo ATC são obrigatórias.
- Essas velocidades são aplicadas para fins de separação ATC.
- As ACFT incapazes de atender a essas velocidades devem informar o ATC e indicar quais velocidades podem ser utilizadas. No interesse de espaçamento preciso, os pilotos são solicitados a cumprir com ajustes de velocidade tão prontamente quanto possível dentro de suas próprias restrições operacionais, avisando o ATC se as circunstâncias exigirem uma mudança de velocidade em função das necessidades de desempenho da aeronave.

2 Pista de Pouso e Decolagem Preferencial

2.1. Em condições meteorológicas com componente de vento de cauda menor que 7 nós, a pista preferencial de pista de pouso e decolagem será a RWY 15. Tal pista será normalmente utilizada em preferência a RWY 33, desde que a superfície da pista esteja seca.

2.2. Quando a pista de pouso e decolagem em uso for a RWY 15 com componente de vento de cauda, conforme item 2.1, os pilotos que solicitarem autorização para utilizar a RWY 33 devem considerar que seu pouso ou decolagem pode sofrer atraso.

3 Operações de Pista de Alta Intensidade (HIRO)

As Operações de Pista de Alta Intensidade (HIRO) serão aplicadas H24. O HIRO permite a redução do tempo de ocupação de pista, propiciando a otimização da separação entre aeronaves na aproximação final, entre decolagens e entre pousos/decolagens, maximizando a utilização da capacidade de pista, minimizando a possibilidade de arremetidas e reduzindo o tempo de espera no solo e em voo. Os pilotos deverão ajustar o pouso e decolagem de modo a garantir o Tempo Mínimo de Ocupação de Pista (MROT).

3.1. Aproximações e Pousos

Os pilotos devem livrar a pista na velocidade mais rápida permitida pelos procedimentos operacionais padronizados e em conformidade

1 General

1.1. Departure

- Aircraft must contact on each specific frequency (TWR 118.250 MHz, GNDC 121.900 MHz, CLRD 121.000 MHz);
- Pilot shall contact Clearance Delivery or perform RCD (Request for Departure Clearance Downlink) to request Departure Clearance no more than 15 minutes prior to EOBT.
- When instructed to change frequency to the Campinas TWR, Ground Control will authorize ACFT to "monitor" TWR frequency and there is no need for initial call. In this case, the ACFT must expect the TWR call, preparing for a possible immediate takeoff.
- Campinas TWR will not report departure time to the aircraft. Except in exceptional situations, aircraft must maintain a listening to the TWR frequency until crossing the opposite threshold to the departure RWY or until starting the turn and calling the next ATC facility. Instructions concerning the frequency of the next ATC facility to be called after departure and, if necessary, complementary instructions shall be issued together with the clearance delivery. Any change of the clearance data or additional necessary information will be transmitted to the aircraft until the moment of takeoff.
- Immediately make the initial call to the São Paulo APP after takeoff, in order to obtain instructions to clear the runway axis;
- The initial call to the APP after takeoff must be immediate and contain only the following pattern: "SÃO PAULO CONTROL [CALL SIGN]". Do not include any additional information to the aforementioned standard;

1.2. Approach and Landing Operations

a) Speed Restrictions

Pilots should expect the following speed restrictions to be enforced:

- Interception of the intermediate segment of the approach (between IF and FAF) between 180 KT and 160 KT;
- 160 KT at FAF. The reduction for the final approach speed must be carried out after passing the FAF.
- Adherence to speeds assigned by ATC is mandatory.
- These speeds are applied for ATC separation purposes.
- ACFT unable to conform to these speeds should inform ATC and state what speeds can be used. In the interests of accurate spacing, pilots are requested to comply with speed adjustments as promptly as feasible within their own operational constraints, advising ATC if circumstances necessitate a change of speed for ACFT performance reasons.

2 Preferential Runway

2.1. In weather conditions with tail wind component not greater than 7 knots, the preferred runway will be runway 15. Such runway will normally be used in preference to the runway 33, provided that the runway surface is dry.

2.2. When the runway in use is runway 15 with tail wind component, as per item 2.1, pilots requesting authorization to use the runway 33 must consider that their arrival or takeoff may be delayed.

3 High Intensity Runway Operations (HIRO)

High Intensity Runway Operations (HIRO) will be applied H24. HIRO allows the reduction of runway occupation time, providing the optimization of separation between aircraft on final approach, between takeoffs and between landings/takeoffs, maximizing the use of runway capacity, minimizing the possibility of go-arounds, and reducing waiting time on the ground and in flight. Pilots must adjust takeoff and landing to ensure the Minimum Runway Occupancy Time (MROT).

3.1. Approach and Landing

Pilots must clear the runway at the fastest speed allowed by standard operating procedures and in compliance with safety, allowing ATC to

com a segurança operacional, permitindo que o ATC aplique a separação mínima na aproximação final. Todas as aeronaves pousando devem garantir que a pista de pouso foi completamente livrada antes de uma parada completa. Durante o pouso, o piloto deve selecionar uma pista de táxi de saída apropriada e exequível de modo a garantir o MROT. Os pilotos deverão livrar a pista de pouso e decolagem nas pistas de táxi indicadas abaixo ou informar ao Controle de Aproximação São Paulo e/ou TWR Campinas caso não estejam configuradas para utilizar uma das seguintes pistas de táxi:

RWY 15

Aeronaves CAT A e B

Pista de Táxi "A" Distância da cabeceira 15 até a Pista de Táxi A - LDA Disponível: 1100 m;

Aeronaves CAT C e D

Pista de Táxi "A" "B" ou "F":

Distância da cabeceira 15 até a Pista de Táxi A - LDA Disponível: 1100 m;

Distância da cabeceira 15 até a Pista de Táxi B - LDA Disponível: 1570 m; ou

Distância da cabeceira 15 até a Pista de Táxi F - LDA Disponível: 2200m;

RWY 33

Todas as aeronaves até CAT C

Pista de Táxi "B"

Distância da cabeceira 33 até a Pista de Táxi B - LDA Disponível: 1350m;

3.2. Decolagens

a) Os pilotos devem estar prontos para a decolagem quando chegarem ao ponto de espera. Caso contrário, informar o controle de solo.

b) Alinhamento deve ser imediato assim que autorizado;

c) Iniciar a rolagem imediatamente após autorizado (tempo máximo esperado de reação: 10 segundos); e

d) Os pilotos deverão informar, quando da autorização de tráfego, caso não tenham condições de cumprir qualquer dos procedimentos acima.

As aeronaves código de referência A, B e C deverão ser configuradas para decolar da seguinte interseção:

RWY 15: Pista de Táxi "H"

Distância da Pista de Táxi H até a cabeceira 33 - TORA Disponível: 2910m

As aeronaves código de referência A e B deverão ser configuradas para decolar da seguinte interseção:

RWY 33: Pista de Táxi "F"

Distância da Pista de Táxi F até a cabeceira 15 - TORA Disponível: 2208m

No caso de impossibilidade de decolagem das interseções acima, o piloto deve informar no momento da solicitação da autorização do plano de voo.

As aeronaves de código de referência não mencionados acima também poderão ser autorizadas a decolar das interseções acima, a partir de solicitação da aeronave.

4 Aplicação dos mínimos de separação reduzidos entre aeronaves que utilizam a mesma pista (RRSM)

4.1. O RRSM pode ser aplicado entre uma aeronave que decola e uma aeronave que pousa subsequente, entre duas aeronaves que decolam na mesma pista ou entre duas aeronaves que pousem na mesma pista, desde que existam as seguintes condições:

i) Durante o dia, a partir de 30 minutos após o nascer do sol e até 30 minutos antes do pôr do sol.

ii) Deverão ser aplicados mínimos de separação por esteira de turbulência;

iii) A visibilidade deverá ser de pelo menos 5 km e o teto não deverá ser inferior a 300 m (1000 pés);

iv) A componente de vento de cauda não deverá exceder 3 kt;

v) Continuará existindo uma separação mínima entre duas aeronaves que partem, imediatamente após a decolagem da segunda aeronave;

vi) A ação de frenagem não poderá ser adversamente afetada por contaminantes na pista, tais como água; e

apply minimum separation on final approach. All landing aircraft must ensure that the runway has been completely cleared before coming to a complete stop. During landing, the pilot must select an appropriate and feasible exit taxiway to ensure MROT. Pilots must clear the runway in the taxiways indicated below or inform the São Paulo Approach Control and/or Campinas TWR if they are not configured to use the following taxiways:

RWY 15

Aircraft CAT A e B

Taxiway "A"

Distance from threshold 15 to Taxiway "A" – Available LDA: 1100 m;

Aircraft CAT C e D

Taxiway "A" "B" or "F":

Distance from threshold 15 to Taxiway "A" – Available LDA: 1100 m;

Distance from threshold 15 to Taxiway "B" – Available LDA: 1570 m; or

Distance from threshold 15 to Taxiway "F" – Available LDA: 2200 m;

RWY 33

All Aircraft until CAT C

Taxiway "B"

Distance from threshold 33 to Taxiway "B" – Available LDA: 1350m;

3.2. Departures

a) Pilots must be ready for takeoff when they reach the holding point. If not, inform the ground control.

b) Alignment must be immediate as soon as authorized;

c) Start rolling immediately after authorized (maximum reaction time expected: 10 seconds); and

d) Pilots must inform, when receiving authorizing traffic, if they are unable to comply with any of the above procedures.

Reference code A, B and C aircraft must be configured to take off from the following intersection:

RWY 15: Taxiway "H"

Distance from the H Taxiway to the threshold 33 – TORA Available: 2910m

Reference code A and B aircraft must be configured to take off from the following intersection:

RWY 33 Taxiway "F"

Distance from the F Taxiway to the threshold 15 – TORA Available: 2208m

In case of impossibility of taking off from the above intersections, the pilot must inform at the time of requesting the flight plan authorization. Aircraft with a reference code not mentioned above may also be authorized to take off from the above intersections, based on the aircraft's request.

4 Application of reduced runway separation minima

4.1. RRSM may be applied between a departing aircraft and a subsequent landing aircraft, between two departing aircraft on the same runway or between two landing aircraft on the same runway, provided that:

i. During daylight, starting 30 minutes after sunrise and up to 30 minutes before sunset.

ii. Wake turbulence separation shall be applied;

iii. Visibility shall be at least 5 km and ceiling shall not be lower than 300 m (1000 ft);

iv. Tailwind component shall not exceed 3 kt;

v. Minimum separation continues to exist between two departing aircraft, immediately after take-off of the second aircraft;

vi. The braking action shall not be adversely affected by runway contaminants such as water; and

vii) Informação sobre aplicação RRSM será incluída em mensagem ATIS.

4.2. O RRSM será aplicado quando a pista em uso ainda estiver ocupada por outro tráfego, desde que haja razoável certeza de que existirão as seguintes distâncias de separação:

POUSO APÓS POUSO: A aeronave precedente tenha passado um ponto a pelo menos 2400 m da cabeceira da pista em uso, estiver em movimento e for livrar a pista sem recuo (backtracking).

POUSO APÓS DECOLAGEM: A aeronave precedente passou um ponto a pelo menos 2400 m da cabeceira da pista em uso.

DECOLAGEM APÓS DECOLAGEM: A aeronave precedente passou um ponto a pelo menos 2400 m da cabeceira da pista em uso.

4.3. O ATC fornecerá informação de tráfego para a aeronave sucessiva ao emitir a autorização de pouso ou decolagem conforme o caso. Os exemplos a seguir ilustram a fraseologia padrão que será usada para separação reduzida da pista:

POUSO APÓS DECOLAGEM: "(Indicativo), autorizado pouso pista 15, vento 180 graus/6 nós. A320 à frente decolando."

POUSO APÓS POUSO: "(Indicativo), autorizado pouso pista 33, vento 350 graus/11 nós. B747 à frente liberando a pista."

DECOLAGEM APÓS DECOLAGEM: "(Indicativo), autorizada a decolagem pista 15, vento 180 graus/6 nós. B737 à frente decolando."

5 Regulamentos do aeroporto

Compulsória a utilização de PUSH-BACK nas saídas dos pátios, exceções serão tratadas com AD. ACFT crítica: B 747-400

O AD pode ser utilizado regularmente por quaisquer ACFT compatíveis com o RCD 4E ou inferior, permitida ACFT Boeing 747-8 (de acordo com os procedimentos especiais descritos em Anexo ao MOPS aprovado pela ANAC).

Restrição a classes e tipos de ACFT:

- a.ACFT WO EQPT RDO;
- b.GLD;
- c.ACFT WO transponder ou com falha neste EQPT;
- d.FLT de ultraleves motorizados.

Restrição aos serviços aéreos:

- a.Lançamento de objetos ou pulverização;
- b.Reboque de ACFT;
- c.Lançamento de paraquedas;
- d.FLT acrobático.

6 Rodagem para e desde os pontos de estacionamento

Nil

7 Zona de estacionamento para aeronaves pequenas (Aviação Geral)

Nil

8 Zona de estacionamento para helicópteros

Nil

9 Plataforma – rodagem em condições de inverno

Nil

vii. RRSM application information shall be included in the ATIS message.

4.2. The RRSM will be applied when the runway in use is still occupied by other traffic, provided that there is reasonable certainty that the following separation distances will exist:

LANDING AFTER LANDING: The preceding aircraft has passed a point at least 2400 m from the runway threshold and it is in motion and clears the runway without backtracking.

LANDING AFTER DEPARTURE: The preceding aircraft passed a point at least 2400 m from the runway threshold.

DEPARTURE AFTER DEPARTURE: The preceding aircraft passed a point at least 2400 m from the runway threshold.

4.3. ATC will provide traffic information to the succeeding aircraft when issuing a landing or takeoff clearance as appropriate. The following examples illustrate the standard phraseology that will be used for RRSM:

LANDING AFTER DEPARTURE: "(Callsign), departing A320 ahead about to rotate, wind 180 degrees/6 kt, cleared to land runway 15."

LANDING AFTER LANDING: "(Callsign), B747 vacating the runway, wind 350 degrees/11 kt, cleared to land runway 33."

DEPARTURE AFTER DEPARTURE: "(Callsign), departing B ahead 737 about to rotate, wind 180 degrees/ 6 kt, cleared for take-off runway 15."

5 Airport regulations

Mandatory use of PUSH-BACK system at aprons exits, exceptions will be handled with Critical ACFT: B 747-400.

The AD may be regularly used by any ACFT which is compatible with RCD 4E or lower. Boeing 747-8 operation permitted (according to the special procedures described in the annex to MOPS, approved by ANAC).

Restriction to ACFT classes and types:

- a.ACFT WO RDO EQPT;
- b.GLD;
- c.ACFT WO transponder or with failure in this EQPT;
- d.FLT of powered ultralights.

Restriction to air services:

- a.Object launching or pulverizing;
- b.ACFT pushback operation;
- c.Parachute launching;
- d.Acrobatic FLT.

6 Taxiing to and from stands

Nil

7 Parking area for small aircraft (General Aviation)

Nil

8 Parking area for helicopters

Nil

9 Apron – taxiing during winter conditions

Nil

10 Rodagem - Limitações

Operações das aeronaves da aviação geral com voos executivos internacionais serão autorizadas somente mediante email operacoes.coa@viracopos.com, com o mínimo de uma hora de antecedência.

OPS ACFT da aviação civil geral somente mediante AUTH do Centro de Operações Aeroportuárias pelo email operacoes.coa@viracopos.com e TEL: (19) 3795-7686, sendo obrigatório uso de garfo, exceções tratadas com AD permanência MAX 3 HR.

11 Voos de instrução e voos de ensaios técnicos – uso das pistas

Voo de treinamento VFR está sujeito a COOR e AUTH prévia CTC Sala AIS TEL: (19) 3725-5050.

Voo de treinamento IFR está sujeito a COOR e a AUTH prévia CTC APP-SP TEL: (11) 2112-3421, (11) 2112-3422.

Proibido voo de treinamento. DLY 0800-1300 1400-1800 1900-0200

12 Tráfego de helicópteros - limitações

Nil

13 Remoção de aeronaves acidentadas da pista

Sob responsabilidade do proprietário ou explorador, sob coordenação da administração.

10 Taxiing - limitations

OPS of general aviation aircraft on INTL passenger flights will be authorized only by previous request through the email operacoes.coa@viracopos.com, with a minimum of one hour advance. OPS ACFT general aviation only with AUTH Center OPS

Airport by email operacoes.coa@viracopos.com and TEL: 55 (19) 3795-7686. The use of fork is mandatory, exceptions shall be handled with the AD, MAX stay 3 (Three) HR.

11 School and training flights – technical test flights – use of runways

VFR Training flight is subjected to previous COOR and AUTH by previous CTC with AIS unit TEL: +55 (19) 3725-5050.

IFR training flight subject to previous COOR and AUTH CTC APP-SP TEL: +55 (11) 2112-3421, (11) 2112-3422.

Training flight is prohibited. DLY 0800-1300 1400-1800 1900-0200.

12 Helicopter traffic – limitation

Nil

13 Removal of disabled aircraft from runways

Under the responsibility of owner or user, coordinated by AD administration.