

SBGR AD 2.20 REGULAMENTOS DE TRÁFEGO LOCAL/ LOCAL TRAFFIC REGULATIONS

1 Uso das Pistas

a. Sistema Preferencial de Pistas de Pouso e Decolagem

a.1. Em condições meteorológicas com componente de vento de cauda menor que 6 nós, o sistema preferencial de pista de pouso e decolagem será o 09R/09L. Tal sistema será normalmente utilizado em preferência ao sistema 27L/27R, desde que a superfície das pistas esteja seca.

a.2. Quando o sistema de pista de pouso e decolagem em uso for o 09R/09L com componente de vento de cauda, conforme item 1.1.1, os pilotos que solicitarem autorização para utilizar o sistema 27L/27R devem considerar que seu pouso ou decolagem pode sofrer atraso.

a.3. De modo a otimizar o fluxo de tráfego do aeródromo, as pistas de pouso e decolagem são operadas da seguinte maneira:

- RWY 09R/27L: uso preferencial para pouso.
- RWY 09L/27R: uso preferencial para decolagem.

a.4. Os pilotos deverão ajustar o pouso e decolagem de modo a garantir o Tempo Mínimo de Ocupação de Pista (MROT).

b. Pousos

b.1. Os pilotos devem lembrar que a saída rápida da pista de pouso permite o ATC a aplicar separação mínima na aproximação final, que possibilitará máxima utilização da pista de pouso e decolagem e irá minimizar a ocorrência de arremetidas. 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 rápida (RET) apropriada e exequível de modo a garantir o MROT.

Distância da cabeceira até a RET (m)*:

09R
BB: 1840 CC: 2450
09L
FF: 2840
27R
DD:2340

* Distâncias calculadas para iniciar curva de saída a 50 kt.

b.2. Os pilotos devem livrar a pista completamente (marcações de ponto de espera) antes de desacelerar para a velocidade de táxi e aguardar próximo à pista adjacente no ponto de espera designado pela TWR.

c. Decolagens

c.1. Os pilotos devem estar prontos para a partida quando chegarem ao ponto de espera. Caso contrário, informar o controle de solo. Ao receber autorização para alinhar ou decolagem, os pilotos devem assegurar, considerando a segurança, que possam prosseguir com rapidez.

c.2. Exceto quando instruído diferentemente, os pilotos são estimulados a aproveitar decolagens da intersecção para garantir MROT.

1 Use of Runways

a. Preferential Runway System

a.1. In weather conditions with tail wind component not greater than 6 knots, the preferred runway system will be 09R/09L. Such a system will normally be used in preference to the 27L/27R runway system, provided that the runway surface is dry.

a.2. When the runway system in use is 09R/09L with tail wind component, as per item 1.1.1, pilots requesting authorization to use the 27L/27R system must consider that their arrival or takeoff may be delayed.

a.3. In order to optimize aerodrome air traffic flow, runways are operated as follow:

- RWY 09R/27L preferential use for landing.
- RWY 09L/27R preferential use for take-off.

a.4. Pilots shall adjust landings and take-off to ensure Minimum Runway Occupancy Time (MROT).

b. Arrival

b.1. Pilots are reminded that high speed taxiways from the landing runway enables ATC to apply minimum spacing on final approach that will achieve maximum runway utilization and will minimize the occurrence of "go-around". All arrivals are to ensure that they are fully vacated before stopping. During the arrival, pilot must select an appropriate and achievable Rapid Exit Taxiway (RET) to ensure MROT.

Distance from threshold to RET (m)*:

09R
BB: 1840 CC: 2450
09L
FF: 2840
27R
DD:2340

* Distances calculated to begin turnoff at 50 kt.

b.2. Pilots should clear the runway completely (holding point markings) before decelerating to taxi speed and hold short of the adjacent parallel runway at the holding point allocated by the TWR.

c. Departure

c.1. Pilots should be ready for departure when reaching the holding point. If not, advice ground control. When cleared to line-up or take-off, pilots shall ensure, considering safety, that they are able to proceed expeditiously.

c.2. Unless otherwise instructed, Pilots are encouraged to take advantage of "intersection takeoffs" to ensure minimum runway occupancy time.

c.3. Aeronaves categorias A, B e C deverão estar preparadas para decolar da RWY 09L a partir da intersecção com a TWY Hotel quando requeridas. Distância disponível 3400 M.

c.3. Aircraft category A, B and C must be prepared to take off from RWY 09L at intersection with TWY Hotel when required. Distance available 3400 m.

c.4. Aeronaves categorias A, B e C deverão estar preparadas para decolar da RWY 27R a partir da intersecção com a TWY Papa quando requeridas. Distância disponível 3460 M.

c.4. Aircraft category A, B and C must be prepared to take off from RWY 27R at intersection with TWY Papa when required. Distance available 3460 m.

d. Livrando a pista de pouso

d. Exiting the runway

d.1. As RET têm um ângulo de saída agudo com a pista de pouso. Elas permitem a saída da pista de pouso com velocidades maiores. As RET de SBGR são:
RWY 09R: BB and CC
RWY 09L: FF
RWY 27R: DD

d.1. The RET have an acute angle with the runway. They allow leaving the runway with higher speeds. The RET at SGBR are:
RWY 09R: BB and CC
RWY 09L: FF
RWY 27R: DD

d.2. A velocidade máxima de projeto para estas RET é 50 kt, quando livrando a pista de pouso.

d.2. The maximum design speed of these RET is 50 kt when exiting the runway.

e. Cruzando a pista de pouso e decolagem

e. Crossing the runway

e.1. Uma vez autorizados para tal, os pilotos devem proceder de maneira expedita.

e.1. Once clear to do so, pilots should proceed expeditiously.

e.2. Operações monomotores não podem ser realizadas antes do cruzamento da RWY.

e.2. Single engine operations must not be used prior to cross RWY.

e.3. Após livrar completamente a pista de pouso e decolagem, as aeronaves devem aguardar próximo à pista adjacente no ponto de espera designado pela TWR.

e.3. After full vacating of the runway, aircraft must hold short of the adjacent parallel runway at the holding point allocated by the Control Tower.

e.4. Aeronaves pousando aguardando antes da pista de pouso e decolagem devem permanecer na frequência da TWR.

e.4. Arriving aircraft waiting before the runway must remain on the TWR frequency

e.5. Aeronaves livrando a pista de pouso e decolagem NUNCA podem cruzar a pista paralela adjacente sem primeiro receber autorização ATC específica.

e.5. Aircraft vacating runway after landing must NEVER cross the adjacent parallel RWY without first receiving specific ATC clearance.

e.6. Após o pouso na RWY 09R/27L chamar a frequência do controle de solo apenas após ter cruzado e livrado a RWY 09L/27R

e.6. After landing RWY 09R/27L contact the ground control frequency only after the RWY 09L/27R has been crossed and vacated.

2 Operações segregadas sob VMC

2 Segregated operations under VMC

a. Poderão ser empregadas operações segregadas no conjunto de pistas 09/27, com a aplicação da separação visual.

a. Segregated operations under VMC may be applied in RWY system 09/27, with use of visual separation.

b. Os mínimos operacionais do aeródromo para operações segregadas sob VMC são teto de 1000 ft e visibilidade de 5000 m.

b. Aerodrome operational minima for segregated operations under VMC are ceiling of 1000 ft and visibility of 5000 m.

c. A informação de operação segregada em andamento e o procedimento de aproximação (IAC) a ser utilizado nesta operação estará disponível no ATIS/D-ATIS, ou no caso de indisponibilidade deste, via VHF.

c. Segregated operation information and IAC in use will be available via ATIS/D-ATIS or, in the case of unavailability of it, via VHF.

d. Nas operações segregadas sob VMC, o piloto em comando DEVE:

d. During segregated operations under VMC, pilot-in-command SHALL:

d.1. Informar à TWR, em caso de perda de referências visuais na aproximação final. O não reporte indicará ao ATC que o piloto em comando possui referências visuais abaixo de 1000ft e que a separação visual será aplicada em caso de arremetida

d.2. Manter a separação visual com a aeronave decolando da pista adjacente, no caso de iniciar procedimento de arremetida.

d.3. Manter à vista a outra aeronave até que a mesma não mais constitua tráfego essencial;

d.4. Observar a separação por esteira de turbulência ao ser instruído a manter a separação visual;

d.5. Informar ao ATC, caso julgue que um espaçamento adicional é necessário, em função da esteira de turbulência; e

d.6. Incluir imediatamente após o indicativo de chamada da aeronave a palavra "PESADA" ou "SUPER", conforme aplicável, para aeronaves de categoria de esteira de turbulência PESADA, no contato inicial com os órgãos ATC.

e. Poderá ser empregada separação segregada quando as trajetórias de decolagem e de aproximação perdida sejam divergentes em pelo menos 15 graus;

f. Poderá ser empregada separação segregada quando a categoria de esteira de turbulência da aeronave na aproximação final não seja classificada como PESADA; e

g. Poderá ser empregada separação segregada quando a categoria de esteira de turbulência da aeronave decolando da RWY 27 não seja classificada como PESADA.

3 Fraseologia

a. Fraseologia a ser aplicada nas operações segregadas sob VMC em caso de arremetida

a.1. Informação a ser provida à aeronave executando arremetida

ATCO
(Ident. do Tráfego) tráfego, (Tipo), decolando da pista (09L/27R), mantenha separação visual, atento esteira de turbulência (quando cabível),

ATCO
PTATC, tráfego, B757 decolando da pista 09L, mantenha separação visual, atento à esteira de turbulência.

a.2. Informação a ser provida à aeronave decolando:

ATCO
(Ident. do Tráfego) tráfego, (Tipo), iniciando arremetida (09L/27R), mantenha separação visual, atento esteira de turbulência (quando cabível),

ATCO
PTATC, tráfego, B757 arremetendo da pista 27L, mantenha separação visual, atento à esteira de turbulência.

a.3. Informação de referências visuais com a pista e aeronave na pista adjacente a ser provida pela aeronave em aproximação:

d.1. Inform TWR if visual references are lost on final approach. Not reporting will indicate to ATC that pilot in command has visual references below 1000ft and visual separation will be applied in case of go-around.

d.2. Maintain visual separation with the aircraft departing from the adjacent parallel RWY, in case of go-around;

d.3. Maintain the other aircraft in sight until it is not essential traffic anymore;

d.4. Observe wake turbulence separation when instructed to maintain visual separation;

d.5. Inform ATC, if deemed additional separation is needed, due to wake turbulence; and

d.6. Include, immediately after call sign, the code "HEAVY" or "SUPER", as applicable, for aircraft of wake turbulence category HEAVY, in the first contact with ATC.

e. Segregated operations under VMC may be applied when the departure and missed approach trajectories are divergent by at least 15 degrees;

f. Segregated operations under VMC may be applied when wake turbulence of the aircraft in final approach is not classified as HEAVY; and

g. Segregated operations under VMC may be applied when wake turbulence of the departing aircraft from RWY 27 is not classified as HEAVY.

3 Phraseology

a. Phraseology to be applied in segregated operations under VMC in the case of go-around

a.1. Information to be provided to the aircraft performing go-around:

ATCO
(Traffic Id), traffic, (Type), departing on runway (09L/27R), maintain visual separation, caution wake turbulence (quando cabível) ou/

ATCO
PTATC, traffic, B757 departing on runway 09L, maintain visual separation, caution wake turbulence.

a.2. Information to be provided to the departing aircraft:

ATCO
(Traffic Id), traffic, (Type), going around on runway (09L/27R), maintain visual separation, caution wake turbulence (quando cabível) ou/

ATCO
PTATC, traffic, B757 going around on runway 27L, maintain visual separation, caution wake turbulence.

a.3. Information of visual reference with the runway and the aircraft at the adjacent runway to be provided by the approaching aircraft:

ACFT
Torre Guarulhos, (Ident. do Tráfego), final pista (09R/27L), visual.

ACFT
Guarulhos Tower, (Ident. do Tráfego), final approach runway (09R/27L), visual.

ACFT
Torre Guarulhos, PTATC, final pista 09R, visual.

ACFT
Guarulhos Tower, PTATC, final approach runway 09R, visual.

4 Separação entre aeronaves

4 Aircraft separation

a. A separação mínima de vigilância ATS na aproximação final será de 3NM.

a. The minimum ATS surveillance minima at the approach final will be of 3NM.

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

b. Application of reduced runway separation minima at SBGR

O RRSM pode ser aplicado entre uma aeronave que decola e uma aeronave que pousa subsequentemente, entre duas aeronaves que decolem da mesma pista ou entre duas aeronaves que pousem na mesma pista, desde que existam as seguintes condições:

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) 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 5 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 gelo, neve e água; e
- VII) Informação sobre aplicação RRSM será incluída em mensagem ATIS.

- 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 5 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 ice, slush, snow and water; and
- VII) RRSM application information shall be included in the ATIS message.

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:

1. PISTA 09R/27L

POUSO APÓS POUSO: A aeronave precedente tenha passado um ponto a pelo menos 2400 m da cabeceira da pista em uso (entrada TWY CC para RWY 09R ou entrada TWY G para RWY 27L), 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 (passar a TWY CC para a RWY 09R ou passar a TWY G para a RWY 27L).

DECOLAGEM APÓS DECOLAGEM: A aeronave precedente passou um ponto a pelo menos 2400 m da cabeceira da pista em uso (passar a TWY CC para a RWY 09R ou passar a TWY G para a RWY 27L).

2. PISTA 09L/27R

POUSO APÓS POUSO: A aeronave precedente tenha passado um ponto a pelo menos 2400 m da cabeceira da pista em uso (entrada TWY O para RWY 09L ou passar a TWY DD para RWY 27R), 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 (passar a TWY O para a RWY 09L ou passar a TWY DD para a RWY 27R).

DECOLAGEM APÓS DECOLAGEM: A aeronave precedente passou um ponto a pelo menos 2400 m da cabeceira da pista em uso (passar a TWY O para a RWY 09L ou passar a TWY DD para a RWY 27R).

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 27L, vento 230 graus/6 nós. MD11 à frente decolando.

POUSO APÓS POUSO: (Indicativo), autorizado pouso pista 09R, vento 090 graus/11 nós. B747 à frente liberando a pista.

DECOLAGEM APÓS DECOLAGEM: (Indicativo), autorizada a decolagem pista 27R, vento 230 graus/6 nós. MD11 à frente decolando.

5 Congestionamento de frequência

Quando instruídos a mudar frequência, os pilotos podem ser solicitados a monitorar as frequências para evitar congestionamento de frequência. Neste caso, o contato inicial NÃO deve ser feito.

6 Acionamento de motores

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.

7 Regulamentos do aeroporto

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.

1. RWY 09R/27L

LANDING AFTER LANDING: The preceding aircraft has passed a point at least 2400 m from the runway threshold (TWY CC entrance for RWY 09R or TWY G entrance for RWY 27L) 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 (has passed TWY CC for RWY 09R or TWY G for RWY 27L).

DEPARTURE AFTER DEPARTURE: The preceding aircraft passed a point at least 2400 m from the runway threshold (has passed TWY CC for RWY 09R or TWY G for RWY 27L).

2. RWY 09L/27R

LANDING AFTER LANDING: The preceding aircraft has passed a point at least 2400 m from the runway threshold (has passed TWY O for RWY 09L or TWY DD for RWY 27R) 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 (has passed TWY O for RWY 09L or TWY DD for RWY 27R).

DEPARTURE AFTER DEPARTURE: The preceding aircraft passed a point at least 2400 m from the runway threshold (has passed TWY O for RWY 09L or TWY DD for RWY 27R).

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 MD11 ahead about to rotate, wind 230 degrees/6 kt, runway 27L cleared to land."

LANDING AFTER LANDING: "(Callsign), B747 vacating the runway, wind 090 degrees/11 kt, runway 09R cleared to land."

DEPARTURE AFTER DEPARTURE: "(Callsign), departing MD11 ahead about to rotate, wind 230 degrees/ 6 kt, runway 27R cleared for take-off."

5 Frequency overloading

When instructed to change frequency, Pilots may be asked to "monitor" frequencies to avoid frequency overloading. In this case, initial contact shall not be made.

6 Start-up engines

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.

7 Airport regulations

a. As operações eventuais ou alterações pontuais de voos, fora do horário comercial, deverão ser coordenadas por meio do endereço eletrônico da Coordenação de Alocação: ag.coa@gru.com.br. Para maiores informações, contate os telefones +55 (11)2445-3915 ou +55(11)2445-2446.

b. Permanência restrita a não mais de três horas para voos extras, traslados e não regulares de passageiros e cargas.

c. Aeronaves Cargueiras

c.1. Autorização de voos da rede postal noturna somente das 0230 UTC às 0900 UTC, com permanência máxima no solo duas horas.

d. Aeronaves militares

d.1. Aeronaves Militares com destino à BASP (Pátio 7) deverão contatar o Centro de Operações Guarulhos frequência 122.50 MHz das 0800 às 0000, hora local.

d.2. Fora desse horário, apoio condicionado à solicitação prévia por meio dos telefones +55 (11) 2465-2040 e +55 (11) 2412-9866 ou TF3 (922) 313 ou através de mensagem telegráfica endereçada à SBGRYOYM.

e. Aviação Geral

e.1. Estacionamento de aeronaves somente no Pátio 12 e mediante autorização da Coordenação de Alocação, via e-mail ag.coa@gru.com.br (COA). Para maiores informações, contate o telefone +55 (11) 2445-3915 ou +55 (11) 2445-2446.

e.2. Obrigatório o uso de barra de reboque. Permanência máxima no solo: voo internacional três horas; voo doméstico duas horas.

e.3. As aeronaves da aviação geral (inclusive Taxi Aéreo) e de empresas de linhas aéreas realizando voo charter ou de fretamento deverão coordenar suas operações previamente por meio do telefone +55 (11) 2445-4313, informando o tempo de permanência e a empresa de handling que realizará o seu atendimento, respeitando os seguintes prazos mínimos:

- Aeronaves Código A e B: seis horas de antecedência.
- Aeronaves Códigos C, D e E: 24 horas de antecedência.
- As autorizações só serão concedidas após confirmação da empresa de handling contratada.

e.4. Permanência de aeronaves superior às descritas no item 7 e. (ii) sujeitas à confirmação de disponibilidade com GAT GRU por meio do e-mail ops@gatgru.com ou do telefone +55 (11) 94522-3201.

8 Taxi para e desde os pontos de estacionamento

Radar de movimento na superfície (SMR) disponível H24.

9 Zona de estacionamento para aeronaves pequenas (Aviação Geral)

No pátio 12.

a. Any occasional operation or changes in flights, out of business hours, must be coordinate via the Allocation Coordination e-mail: ag.coa@gru.com.br. For further information, contact phone +55 (11) 2445-3915 or +55 (11) 2445-2446.

b. Stay restricted to longer than three hours for non-scheduled flights, transfers and non-regular passenger and cargo flights.

c. Cargo Aircraft

c.1. Authorization of mail network flights only from 0230 UTC to 0900 UTC, with maximum ground stay of two hours.

d. Military aircraft

d.1. Military aircraft destined to São Paulo Air Force Base (Apron 7) must contact Guarulhos Operation Centre, frequency 122.50 MHz, from 0800 to 0000, local time.

d.2. Outside these hours, support is conditioned to previous request via phone +55 (11) 2465-2040 or +55 (11) 2412-9866 or via telegraphic message addressed to SBGRYOYM.

e. General Aviation

e.1. General aviation aircraft parking only at Apron 12 and with authorization of Allocation Coordination, by e-mail ag.coa@gru.com.br (COA). For further information, contact phone +55 (11) 2445-3915 or +55 (11) 2445-2446.

e.2. Compulsory tow bar use. Maximum ground stay: international flights three hours; domestic flights two hours.

e.3. General aviation and charter or non-regular aircraft, must previous request by +55 (11)2445-4313, inform ground time and handling, following the deadlines:

- Code A and B Aircraft: six hours in advance.
- Code C, D and E: 24 hours in advance.
- Authorization will be granted only after the confirmation of the hired handling company.

e.4. Aircraft stay longer than those described on item 7 (e). (ii), subject to availability confirmation with GAT GRU, via e-mail ops@gatgru.com or phone +55 (11) 94522-3201.

8 Taxiing to and from stands

Surface Movement Radar (SMR) H24.

9 Parking area for small aircraft (General Aviation)

At Apron 12.

10 Zona de estacionamento para helicópteros

No pátio 12.

11 Plataforma – Taxi em condições de inverno

Nil

12 Taxi – Limitações

a. Movimentação em solo para aeronaves acima de código D

a.1. TWY SIERRA, TWY TANGO e TWY UNIFORM, limitação para aeronaves com envergaduras maiores de 44 m: proibido acesso por meios próprios. Reboque requerido.

b. Movimentação em solo para Aeronave A380

b.1. Pouso somente pela pista 09L/27R.

b.2. O taxi deverá ocorrer pela rota padronizada.

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

a. Proibido voo de treinamento, exceto nos seguintes casos:

a.1. Aeronaves militares sediadas na BASP.

a.2. Treinamento para operação ILS CAT II e CAT IIIa, mediante autorização dos órgãos ATC.

b. Proibido voo de aeronave experimental

14 Tráfego de helicópteros – limitações

Pátio 12 para estacionamento de helicópteros com disponibilidade de 4 posições.

15 Remoção de aeronaves acidentadas

a. Recovery KIT (capacidade para remoção de aeronave com envergadura entre 65 m e 80 m) sob responsabilidade da LATAM Airlines.

b. Acionamento 24 horas via telefone +55 (11) 97606-8081 (coordenador do Recovery), +55 (11) 99891-2931, +55 (11) 96901-6031, 4517-8637 (MCC - Centro de Controle de Manutenção – Congonhas) e 2445-2240 (Guarulhos - horário comercial).

16 Operações em baixa visibilidade

a. Para operações em baixa visibilidade, a separação longitudinal na aproximação final será aumentada.

b. RVR inferior a 400 m, a movimentação da aeronave deverá ser realizada conforme:

10 Parking area for helicopters

At Apron 12.

11 Apron – taxiing during winter conditions

Nil

12 Taxiing - limitations

a. Ground movement for aircraft up to Code D:

a.1. TWY SIERRA, TWY TANGO and TWY UNIFORM, limitation for aircraft with wingspan greater than 44 m: forbidden access by own means. Push back required.

b. A380 Ground Movement

b.1. Landing only in Runway 09L/27R.

b.2. Taxi shall proceed via standard route.

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

a. Prohibited training flight, except:

a.1. Military aircraft based at São Paulo Brazilian Air Force Base.

a.2. Training for ILS CAT II and CAT IIIa operation, under authorization of the ATC.

b. Prohibited experimental aircraft flights.

14 Helicopter traffic – limitation

Apron 12: helicopter parking, four positions available.

15 Removal of disabled aircraft from runways

a. Recovery KIT (Capacity to remove aircraft with wingspan between 65 m and 80 m) under responsibility of LATAM Airlines.

b. Activation 24 hours via phone +55 (11) 97606-8081 (Recovery coordinator), +55 (11) 99891-2931, +55 (11) 96901-6031, +55 (11) 4517-8637 (Maintenance Control Centre - Congonhas) e +55 (11) 2445-2240 (Guarulhos – business hours).

16 Low visibility operations

a. For low visibility operations, longitudinal separation at final approach will be increased.

b. RVR less than 400 m, aircraft ground movements must be performed as follows:

b.1. Pouso: Aeronaves com destino aos pátios 1, 2, 3, 4, 7 e 12, mandatoriamente, deverá ser orientada pela viatura "Siga-me" me, que será posicionado na posição intermediária de espera na intersecção da TWY A com a TWY J. Para ingresso nas posições do Pátio 5 e 6, a aeronave poderá prosseguir por meios próprios.

b.2. Decolagem: O Follow me será posicionado em frente a aeronave e apenas após a liberação da TWR irá conduzir a aeronave até a TWY A.

c. RVR inferior a 400 m até 200 m, as operações de pouso e decolagem serão limitadas a um pouso ou uma decolagem por vez. Nova operação não deverá ser autorizada enquanto não for finalizada a operação anterior, conforme as seguintes definições:

c.1. Pouso: Considera-se a operação de pouso do bloqueio do marcador externo até quando a aeronave ingressar na TWY A.

c.2. Decolagem: Considera-se a operação de decolagem abandono do ponto de espera (posição 2 – antes da barra de parada) até quando a aeronave cruzar a cabeceira oposta ou iniciar curva.

17 Restrição a classes e tipos de aeronaves:

- a. Aeronaves sem equipamento rádio;
- b. Planadores;
- c. Aeronaves sem transponder ou com falha nesse equipamento e
- d. Voos de ultraleves motorizados.

18 Restrição aos serviços aéreos

- a. Lançamento de objetos ou pulverização;
- b. Reboque de aeronaves;
- c. Lançamento de paraquedas e
- d. Voo acrobático.

b.1. Landing aircraft: aircraft with destination to Apron 1, 2, 3, 4, 7 and 12, shall be guided by the "Follow-me" car, which will be positioned on TWY A and TWY J intersection. To Apron 5 and 6, Aircraft shall proceed by own means.

b.2. Departing Aircraft: The "Follow-me" car will be positioned in front of the departing aircraft and only after the authorization of the TWR it will conduct the departing aircraft to the TWY A.

c. RVR of less than 400 m up to 200 m, landing and take-off operations shall be limited to one landing or one takeoff at a time. New operation shall not be authorized until the previous operation is completed, according to the following settings:

c.1. Landing: The landing operation is from the outer marker overfly until the aircraft enters TWY A.

c.2. Departure: The departure operation is from the holding point (position 2 – before the stop bar) until the aircraft cross the opposite threshold or start turn.

17 Restriction:

- a. Aircraft without radio;
- b. Gliders
- c. Aircraft without transponder or with transponder failure.
- d. Ultralight Aircraft

18 Restriction of Air Service

- a. Objects launching or agricultural spraying;
- b. Aircraft towing;
- c. Skydiving;
- d. Acrobatic flight