

AD ELEV: 2461'

RNAV(GNSS) W RWY 27L

D-ATIS 127.75	APP SÃO PAULO 129.75 119.15 129.00 134.90 123.25 123.90 125.60 121.35 124.70 121.50	TWR GUARULHOS 118.40 132.75 135.20 121.50	GNDC GUARULHOS 121.70 126.90
------------------	---	---	---------------------------------

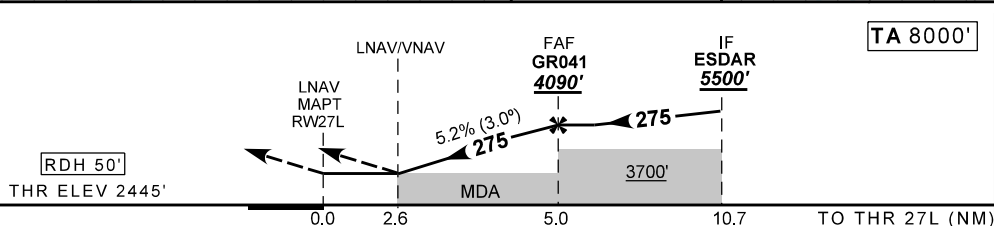
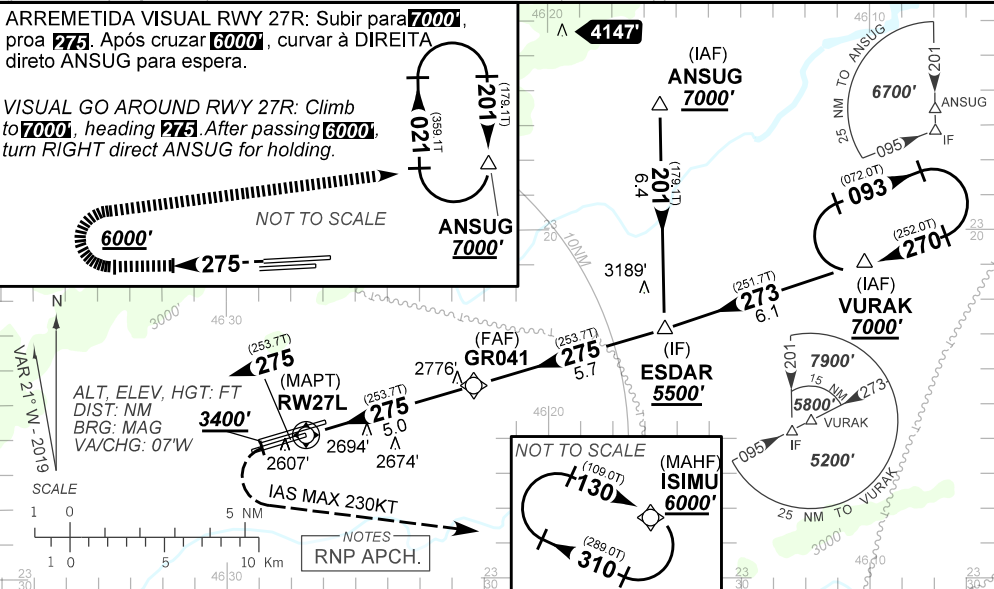
N/A	FINAL CRS 275°	FAF: 4090'	RNAV/VNAV DA / (OCH): 3300' / (855')	RNAV MDA / (OCH): 3300' / (860')
-----	-------------------	---------------	---	-------------------------------------

APCH Perdida: Subir para **6000'**. Manter rumo **275°**. Após cruzar **3400'**, curvar imediatamente à ESQUERDA direto ISIMU para espera.
Missed APCH: Climb to **6000'**. Maintain course **275°**. After passing **3400'**, turn LEFT immediately to ISIMU for holding.

RMK: 1) Para sistemas não compensados Baro-VNAV, LNAV/VNAV NAO AUTORIZADO abaixo de -10°C. 2) Operação Segregada em curso. 3) INFO complementares no verso. 4) Aproximação perdida: IAS MAX 230KT.
1) For uncompensated systems Baro-VNAV, LNAV/VNAV NOT AUTHORIZED below -10 °C. 2) Segregated operation in progress. 3) See reverse side for additional INFO. 4) Missed approach: IAS MAX 230KT.

ARREMETIDA VISUAL RWY 27R: Subir para **7000'**, proa **275°**. Após cruzar **6000'**, curvar à DIREITA direto ANSUG para espera.

VISUAL GO AROUND RWY 27R: Climb to **7000'**, heading **275°**. After passing **6000'**, turn RIGHT direct ANSUG for holding.



RWY27L	2.5	3.0	4.0	GR041		KT	090	110	130	150	170	190
ALT	3300	3451	3769	4090		FPM	500	600	700	800	900	1000
(HGT)	855	1006	1324	1645		FAF-MAPT			NIL			

STRAIGHT-IN	CAT	A	B	C	D	E	
RNAV/VNAV	DA / (OCH)	3300' / (855')					NA
	ALS/NO ALS/ RVR ALS (m)	3300' / 4000' / NIL					
RNAV	MDA / (OCH)	3300' / (860')					
	ALS/NO ALS/RVR ALS (m)	3300' / 4000' / NIL					
CIRCLING	MDA / (OCH)	NA					
	VIS (m)						

CHANGES: PROC.

**OPERAÇÕES SEGREGADAS SOB VMC PARA O AEROPORTO
INTERNACIONAL DE GUARULHOS (SBGR)**

1 - SEPARAÇÃO VISUAL

1.1 A separação visual pode ser utilizada desde que outro método de separação possa ser assegurado antes e após a sua aplicação.

1.2 Para a utilização da separação visual, o piloto em comando deve observar os seguintes procedimentos:

a) Ao ingressar na final, informar que possui referências visuais com a pista e com a aeronave na pista adjacente, conforme a fraseologia abaixo:

ACFT: Torre Guarulhos, (Ident. do Tráfego), final pista 27L, visual.

ACFT: Torre Guarulhos, PT-ATC, final pista 27L, visual.

b) Manter a separação visual com a aeronave decolando da pista adjacente, no caso de iniciar procedimento de arremetida;

c) Manter à vista a outra aeronave até que a mesma não mais constitua tráfego essencial;

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

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

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

**SEGREGATED OPERATIONS UNDER VMC AT
GUARULHOS INTERNATIONAL AIRPORT (SBGR)**

1 - VISUAL SEPARATION

1.1 *Visual separation can be applied provided another separation method may be assured before and after its application.*

1.2 *For applying visual separation, the pilot-in-command must observe the following procedures:*

a) *On final approach in the runway in use, report visual reference with the runway and the aircraft at the adjacent runway, according to the phraseology presented below:*

ACFT: Guarulhos Tower, (Traffic Id), final approach runway 27L, visual.

ACFT: Guarulhos Tower, PT-ATC, final approach runway 27L, visual.

b) *Maintain visual separation with the aircraft departing from the adjacent runway, in case of go around procedure;*

c) *Maintain visual with the other aircraft until it is not essential traffic anymore;*

d) *Observe wake turbulence separation, when instructed to maintain visual separation;*

e) *Inform the ATC, if deemed that additional spacing is necessary, due to wake turbulence; and*

f) *Include immediately after the aircraft call sign the word "HEAVY" or "SUPER", as applicable, for heavy wake turbulence aircraft in the initial contact with ATC units.*