

**INSTRUMENT APPROACH CHART (IAC)**

**SÃO PAULO / Guarulhos - Gov. André Franco Montoro, INTL (SBGR)**

**RNAV (GNSS) U RWY 09R**

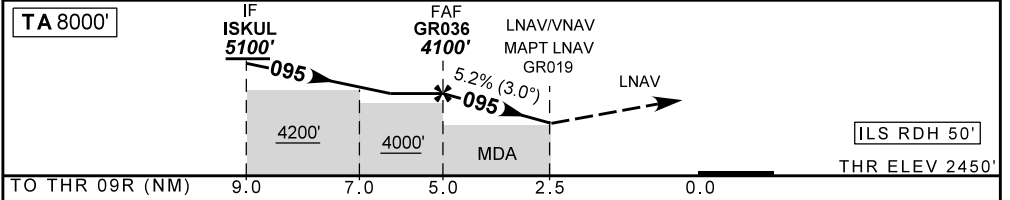
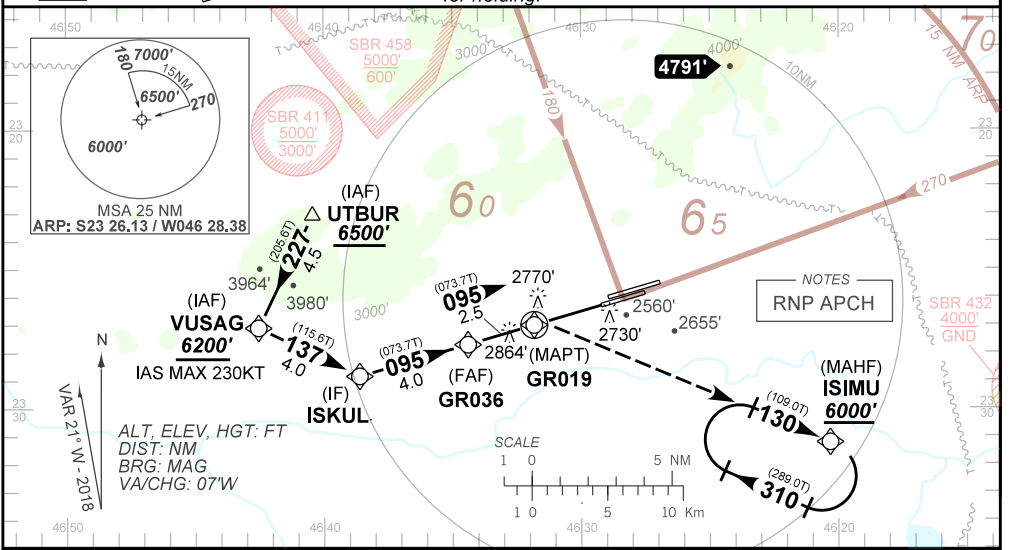
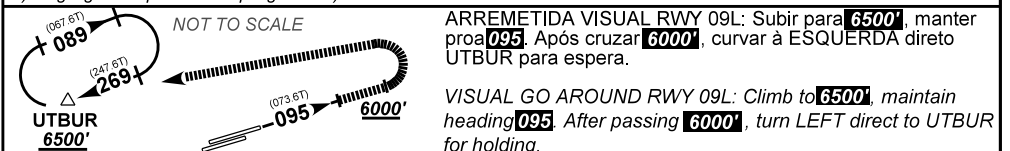
**AD ELEV: 2461'**

D-ATIS	APP SÃO PAULO				TWR GUARULHOS			GNDC GUARULHOS			
127.75	119.15	120.45	120.85	133.85	121.50	118.40	132.75	135.20	121.50	121.70	126.90

<b>N/A</b>	FINAL CRS <b>095°</b>	FAF <b>4100'</b>	LNAV/VNAV DA / (OCH): <b>3300' / (850')</b>	LNAV MDA / (OCH): <b>3300' / (850')</b>
------------	--------------------------	---------------------	------------------------------------------------	--------------------------------------------

APCH Perda: 1) Subir para **6000'**. Manter rumo **095**. Após **3300'**, curvar à DIREITA direto ISIMU para espera.  
Missed APCH: 1) Climb to **6000'**. Maintain course **095**. After **3300'**, turn RIGHT direct to ISIMU for holding.

RMK: 1) Para sistemas não compensados Baro-VNAV, LNAV/VNAV NÃO AUTORIZADO abaixo de -10°C.  
2) Operação Segregada em curso. 3) INFO complementares no verso.  
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.



TO THR 09R (NM)	9.0	7.0	5.0	2.5	0.0	THR ELEV 2450'
	GR036	4.0	3.0	2.5	RW09R	
	4100	3774	3456	3300	ALT	
	1650	1324	1006	850	(HGT)	
					KT	90 110 130 150 170 190
					FPM	500 600 700 800 900 1000
					FAF-MAPT	NA

STRAIGHT-IN	CAT	A	B	C	D	E
	DA / (OCH)	3300' / (850')				
LNAV/VNAV	ALS/NO ALS/ RVR ALS (m)	1200 / 2000 / NIL		3100 / 3800 / NIL		
	MDA / (OCH)	3300' / (850')				
LNAV	ALS/NO ALS/ RVR ALS (m)	1200 / 2000 / NIL		3100 / 3800 / NIL		
	MDA / (OCH)	NA				
CIRCLING	MDA / (OCH)	NA				
	VIS (m)	NA				

CHANGES: NEW CHART.

**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, previsto na ICA 100-37, 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 09R, visual.**

**ACFT: Torre Guarulhos, PT-ATC, final pista 09R, 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, set out in ICA 100-37, 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 09R, visual.**

**ACFT: Guarulhos Tower, PT-ATC, final approach runway 09R, 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.