

BRASIL

MINISTÉRIO DA DEFESA – COMANDO DA AERONÁUTICA

DEPARTAMENTO DO CONTROLE DO ESPAÇO AÉREO

Av. General Justo, 160 – CEP 20021-130 – Rio de Janeiro/RJ

<http://www.decea.gov.br>

AIC

N

35 / 21

09 SEP 2021

OPERAÇÕES EM PISTAS CONVERGENTES (CRO) NO AEROPORTO DO GALEÃO
(SBGL)

Período de vigência: 07 OUT 2021 a 14 JUL 2022

1 DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

Esta Circular de Informação Aeronáutica tem como finalidade estabelecer os requisitos e os procedimentos operacionais para o emprego das Operações em Pistas Convergentes (CRO) no SBGL, considerando decolagens da pista 33 e pousos na pista 28.

1.1 ÂMBITO

As disposições contidas nesta AIC aplicam-se à TWR-GL, ao APP-RJ e aos operadores aéreos.

1.2 CONCEITUAÇÕES

Para os fins desta publicação, os seguintes termos e expressões serão utilizados:

1.2.1 OPERAÇÕES EM PISTAS CONVERGENTES (CRO)

É uma condição na qual as operações de pousos e decolagens ocorrem onde o prolongamento de uma pista cruza com o prolongamento de uma outra pista a uma distância de uma milha ou menos.

1.2.2 OPERAÇÕES SEGREGADAS SIMULTÂNEAS EM PISTAS CONVERGENTES

Operações por instrumentos simultâneas em pistas convergentes, na qual uma pista é utilizada exclusivamente para pouso e a outra exclusivamente para decolagem, de acordo com os critérios operacionais estabelecidos para cada conjunto de pistas.

1.2.3 RADIAL LIMITE

A radial limite estabelece uma referência para os pilotos, de modo que se reduza a probabilidade de interferência entre as aeronaves decolando da pista 33 e na aproximação perdida da pista 28.

1.3 ABREVIATURAS

AIC - Circular de Informação Aeronáutica

ATCO - Controlador de Tráfego Aéreo

CRO - Operações em Pistas Convergentes

DECEA - Departamento de Controle do Espaço Aéreo

IAC - Carta de Aproximação por Instrumentos

TWR - Torre de Controle

2 DISPOSIÇÕES GERAIS

2.1 A implementação das CRO em SBGL tem como principais objetivos proporcionar um melhor fluxo de tráfego aéreo chegando e partindo, aumento da capacidade de pista, sem aumentar a carga de trabalho de pilotos e ATCO, bem como favorecer a redução do consumo de combustível e a emissão de CO₂. Tal operação será viabilizada por meio de decolagens dependentes e simultâneas da pista 33, considerando as aproximações para a pista 28, sob as condições expressas nesta Circular e em outras regulamentações específicas.

2.2 RESPONSABILIDADES NAS OPERAÇÕES EM PISTAS CONVERGENTES NO SBGL

2.2.1 Responsabilidades do Piloto aproximando para a pista 28:

- a) Tomar conhecimento das informações do ATIS/D-ATIS;
- b) Planejar a aproximação de forma a reduzir a possibilidade de arremetida após o MAPT;
- c) Em caso de arremetida após MAPT, a curva à direita deverá ocorrer antes da radial limite do VOR CXI, a fim de evitar possíveis tráfegos decolando da pista 33.
NOTA: Caso o piloto em comando considere inviável tal manobra, deverá informar ao APP/TWR o quanto antes.

2.2.2 Responsabilidades do piloto decolando da pista 33:

- a) Planejar a decolagem de forma a chegar ao ponto de espera pronto para executá-la. Se não for possível, informar ao órgão ATC; e
- b) Ao receber autorização, iniciar a corrida de decolagem imediatamente (o tempo de reação esperado é de até 10 segundos).

2.2.3 Responsabilidades da TWR-GL:

- a) Observar se a execução das autorizações de decolagem está sendo cumprida imediatamente após a emissão da instrução.
- b) Priorizar as comunicações de modo a cumprir o especificado no Modelo Operacional do Órgão.
- c) Informar tráfego essencial local aos pilotos conforme a situação exija antes das transferências de comunicação e controle.

- d) Não aplicar o CRO, conforme estabelecido no MODELO OPERACIONAL do órgão, caso tenha a informação que o piloto não tem condições de efetuar a curva antes da radial limite publicada na carta; declare emergência / urgência ou esteja executando o procedimento de aproximação em contingência.

2.3 OPERAÇÕES SEGREGADAS SIMULTÂNEAS EM PISTAS CONVERGENTES

2.3.1 As CRO utilizarão cartas de aproximação por instrumentos específicas identificadas com a expressão CONVERGING.

2.3.2 Para reduzir a possibilidade de proximidade entre aeronaves, os procedimentos de aproximação para operação em pistas convergentes normalmente terão os seus pontos de aproximação perdidos recuados em relação à cabeceira, de modo que as aeronaves, em caso de aproximação perdida, iniciem curva em rumo divergente em relação às aeronaves decolando da outra pista.

2.3.3 Os critérios estabelecidos para autorizar uma aeronave a decolar de uma pista enquanto outra se aproxima para pista convergente, consideram uma distância mínima da aeronave em relação à cabeceira de pouso, conforme MODELO OPERACIONAL DO ORGÃO.

2.3.4 A TWR-GL poderá empregar as operações estabelecidas nesta circular, desde que:

- a) As condições meteorológicas sejam tais que, a visibilidade seja conforme a tabela de mínimos do procedimento, sendo que o teto deverá ser de pelo menos 100 FT acima da DH do procedimento;
- b) A informação de “operações simultâneas em pistas convergentes em andamento / simultaneous operations on converging runway in progress” seja provida por meio do ATIS/D-ATIS, ou, no caso de indisponibilidade destes meios, via radiotelefonia quando o tráfego ingressar na TMA; e
- c) A carta de aproximação por instrumentos específica para esse tipo de operação esteja em uso.

NOTA: Ainda que as condições meteorológicas divulgadas estejam acima do estabelecido em a), a TWR-GL/APP-RJ em coordenação, poderão, mediante uma avaliação operacional, suspender as CRO, considerando os diversos motivos que aumentam a possibilidade de aproximações perdidas ou qualquer outro motivo operacional.

2.4 FRASEOLOGIA

2.4.1 FRASEOLOGIA A SER APLICADA PELA TWR-GL EM CASO DE ARREMETIDA

a) Informação a ser provida para a aeronave em caso de arremetida após o MAPT:

ATCO	(Ident. do Tráfego) curve à direita, para procedimento de aproximação perdida, tráfego essencial local, (Tipo), decolando da pista 33.	(Traffic Id), turn right, for missed approach procedure, essential local traffic, (Type), departing on runway 33.
ATCO	PTATC, curve a direita, para o procedimento de aproximação perdida, tráfego essencial local, B737 decolando da pista 33.	PTATC, turn right, for missed approach procedure, essential local traffic, B737 departing on runway 33.

b) Informação a ser provida para a aeronave decolando:

ATCO	(Ident. do Tráfego) tráfego, (Tipo), iniciando arremetida pista (28), atenção tráfego essencial local.	(Traffic Id), traffic, (Type), going around on runway (28), caution essential local traffic.
ATCO	PTATC, tráfego, B737 iniciando arremetida da pista 28, atenção tráfego essencial local.	PTATC, traffic, B737 going around on runway 28, , caution essential local traffic.

3 DISPOSIÇÕES FINAIS

3.1 Os critérios e procedimentos estabelecidos nesta AIC não dispensam os pilotos e órgãos ATS envolvidos do cumprimento das demais disposições constantes nas legislações em vigor.

3.2 Os casos não previstos serão resolvidos pelo Sr. Chefe do Subdepartamento de Operações do Departamento de Controle do Espaço Aéreo.