



AÇÕES E DESAFIOS NA OPERAÇÃO SEGREGADA NAS PISTAS AEROPORTO DE GUARULHOS

Cmte Miguel Dau
Diretor de Operações - COO

GRUAIRPORT AEROPORTO
INTERNACIONAL
DE SÃO PAULO



INTRODUÇÃO

Atualmente a Terminal São Paulo é a mais complexa do hemisfério sul e tem sob sua responsabilidade três grandes aeroportos ligados ao transporte aéreo regular (Aeroporto Internacional de São Paulo - Guarulhos, Aeroporto de Congonhas e Aeroporto Internacional de Campinas) além de alguns aeroportos de intenso movimento aéreo destinados a aviação geral.

Para suportar o crescimento da demanda até a implantação do novo desenho do Espaço Aéreo e, aproveitando as tratativas já iniciadas, serão necessárias a adoção de algumas medidas que possibilitem um melhor fluxo que resultam em última análise a redução de tempo de espera (orbitas) e aumento da capacidade do sistema como um todo.

AÇÕES PARA AUMENTO DA CAPACIDADE COM A FINALIDADE DE ATENDER A DEMANDA

- REDUÇÃO DO ROT
- REDUÇÃO DA SEPARAÇÃO NA FINAL
- IMPLANTAÇÃO DO A-CDM
- OPERAÇÃO SEGREGADA

AÇÕES PARA AUMENTO DA CAPACIDADE

REDUÇÃO DO ROT



AERONAVES CÓDIGO C

CIA	TWY BB	TWY CC
1	67%	40
2	59%	42
3	30%	40
4	84%	41
5	100%	51

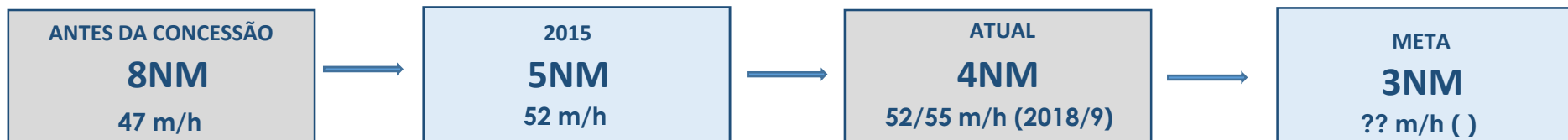
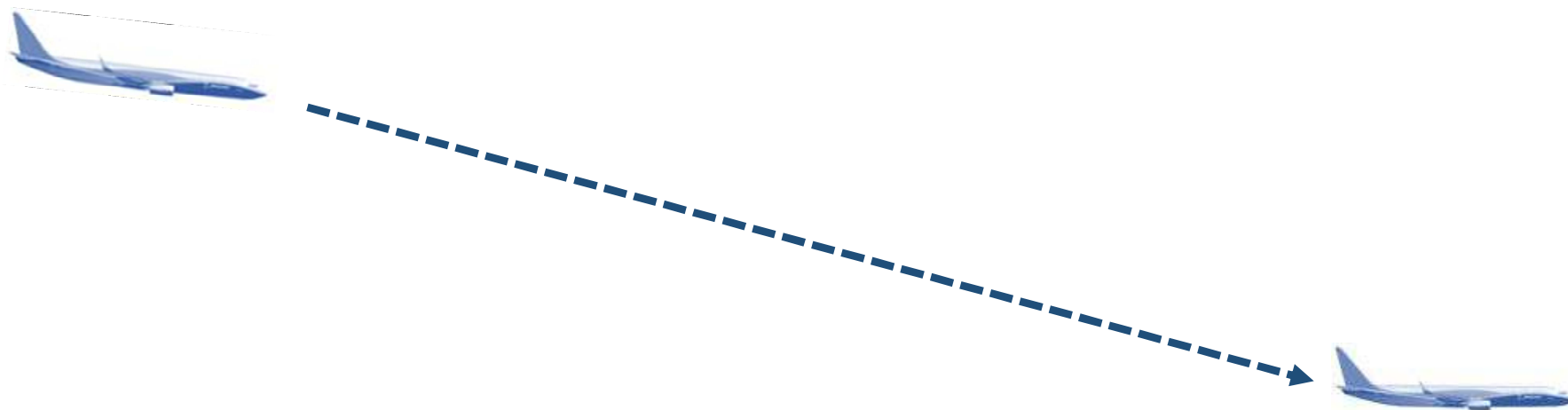
AERONAVES CÓDIGO E

CIA	TWY BB	TWY CC
1	25%	41
2	6%	34
3	14%	40
4	33%	40



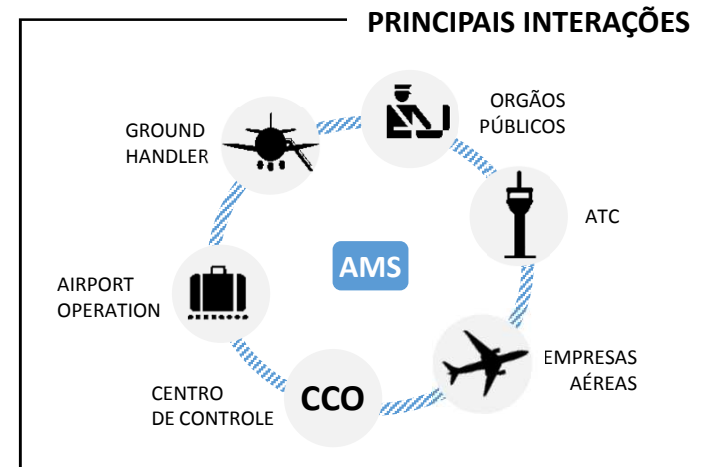
AÇÕES PARA AUMENTO DA CAPACIDADE

REDUÇÃO DA SEPARAÇÃO ENTRE AS AERONAVES:

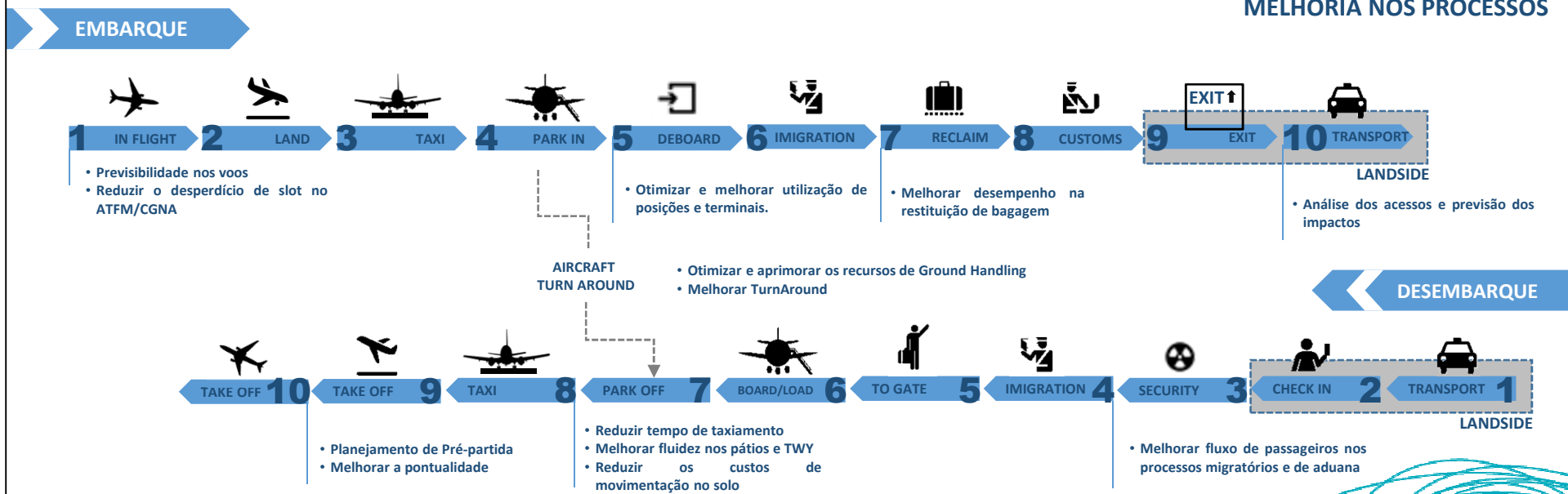


AÇÕES PARA AUMENTO DA CAPACIDADE IMPLEMENTAÇÃO DO A-CDM

A-CDM é um conceito criado visando desenvolver um processo de decisão colaborativa nas operações aeroportuárias. O conceito baseia-se na interação e colaboração participativa de todos os envolvidos nas operações (Administração Aeroportuária, Empresas Aéreas, Ground Handlers, Órgãos Competentes e Tráfego Aéreo).



OBJETIVOS COMUM



AÇÕES PARA AUMENTO DA CAPACIDADE

OPERAÇÃO SEGREGADA



OPERAÇÃO SIMULTÂNEA



A implementação das Operações Segregadas Simultâneas e Manobras de Aproximação Visual para Pistas Paralelas, foi dividida inicialmente em 2 fases;

- **FASE I** – Manobra Visual para pouso na pista paralela e separação entre aproximações sucessivas de 3NM.
- **FASE II** – Operação segregada simultânea sob VMC

OPERAÇÃO SIMULTÂNEA

BENCHMARKING - AEROPORTO DE SÃO FRANCISCO



Distância entre
eixo das pista
KSFO:
230 m

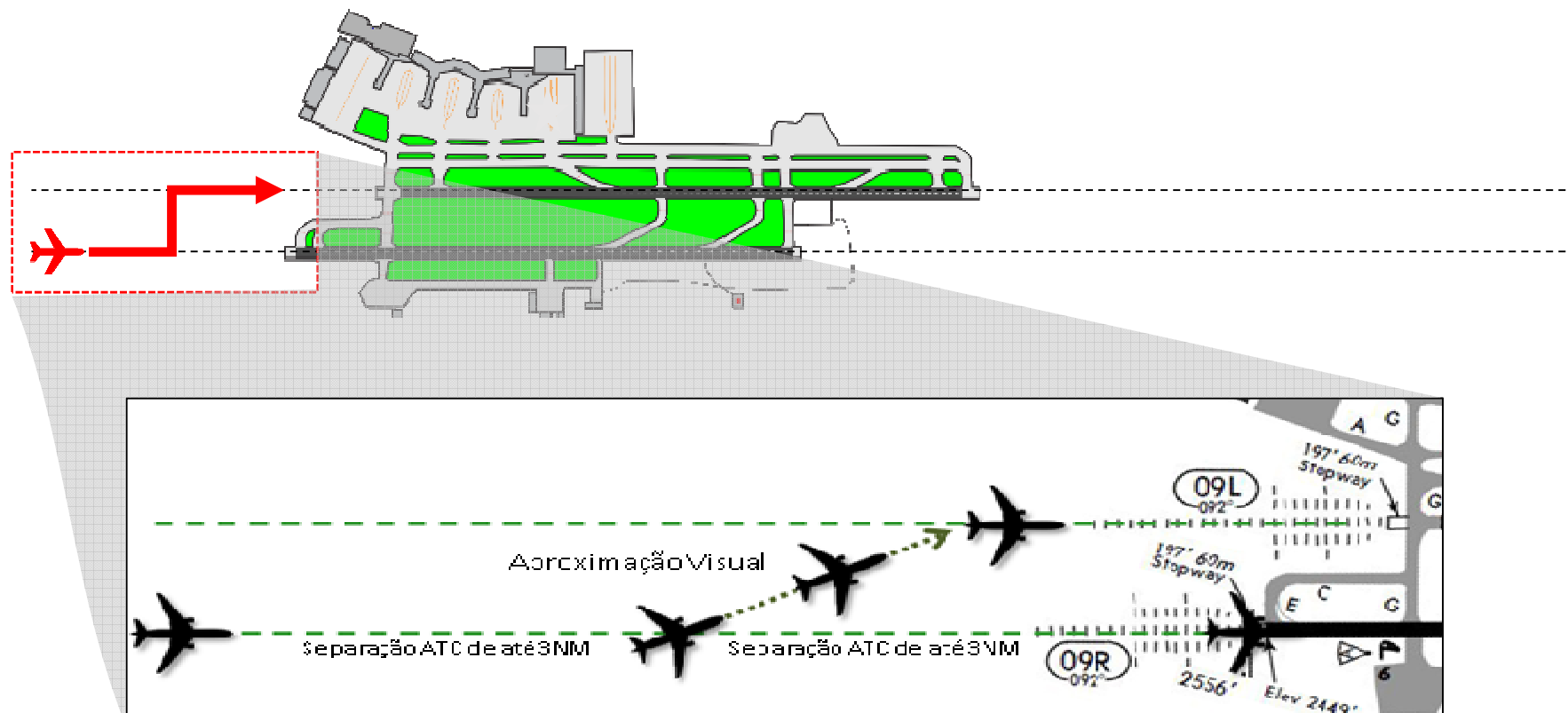


Distância entre
eixo das pista
SBGR:
375 m



OPERAÇÃO SEGREGADA

FASE I – POUSO EM PISTA PARALELA



MANOBRA VISUAL PARA POUSO NA PISTA PARALELA (MANOBRA DE *SIDE STEP*) E SEPARAÇÃO ENTRE APROXIMAÇÕES SUCESSIVAS DE 3NM

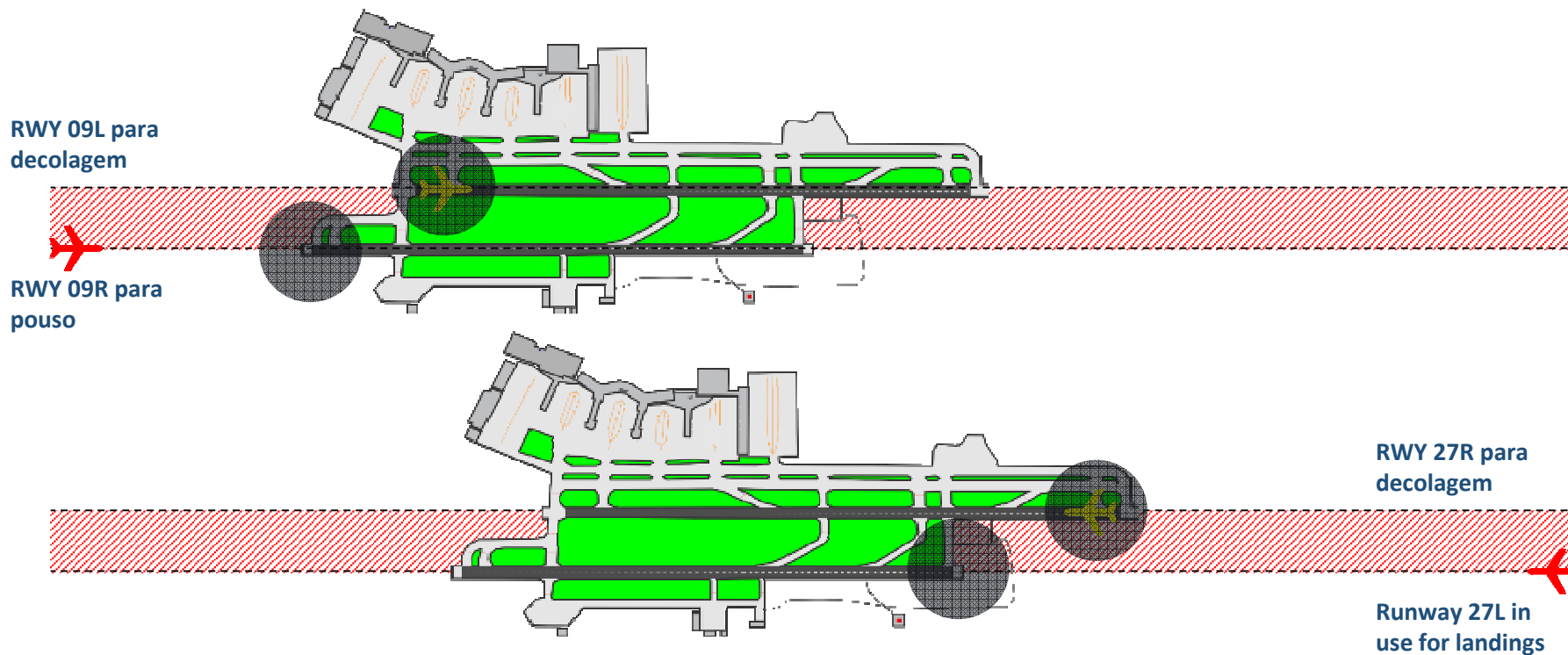
OPERAÇÃO SEGREGADA

FASE II – OPERAÇÃO SEGREGADA



OPERAÇÃO SEGREGADA

FASE II – OPERAÇÃO SEGREGADA



Condições Meteorológica**:

- Teto: 1.500 pés
- Visibilidade: 5.000m

Proced. de aproxima 09R/27L:

- ILS R or LOC R 09R ou ILS O or LOC O 27L
- RNAV (GNSS) U 09R ou RNAV (GNSS) W 27L

Proc. Para decolagem 09L/27R:

- Todos

** No ano de 2017, tivemos 4,7% do tempo com visibilidade abaixo de 5000m, ou seja, 95,3% do tempo tivemos visibilidade de 5000m ou mais.

OPERAÇÃO SEGREGADA

EM NUMEROS

- 1** Criação de uma AIC específica para operação
- 8** IAC Criadas para as cabeceiras com o novo procedimento para SBGR.
- 11** Cartas SID criadas
- 12** Vídeo Conferências

15 Reuniões presenciais do Grupo de Trabalho de 3 dias, com a presença dos seguintes stakeholders:



DECEA (SDOP, CGNA, ASEGECEA, SIPACEA-SP, SRPV-SP (APP-SP e DO-ATM)), INFRAERO, GRU Airport, ANAC, ABEAR, IATA)

3150 Horas de treinamento para os controladores

OPERAÇÃO SEGREGADA

DESAFIOS

- Operação será iniciada a partir do dia **06 de dezembro**.
- Implantação das próximas fases do projeto
- Manutenção dos níveis de Segurança Operacional
- Melhoras dos indicadores de performance do aeroporto / Tráfego Aéreo

Obrigado

Cmte MIGUEL DAU

Diretor de OPERAÇÕES / COO
miguel.dau@gru.com.br



GRU AIRPORT AEROPORTO
INTERNACIONAL
DE SÃO PAULO