

Ofício nº 2069 /SBSP(SPOP-3)/2014

São Paulo, 23 de outubro de 2014.

Senhor Ricardo Bisinotto Catanant  
 Superintendente de Regulação Econômica e Acompanhamento de Mercado - ANAC  
 Setor Comercial Sul, Qd. 09, Lote C – Ed. Pq. Cidade Corporate – Torre A  
 Brasília – DF – CEP. 70308-200

Assunto: Declaração de Capacidade do Aeroporto de São Paulo - Congonhas.

Senhor Superintendente,

Conforme determina a Resolução nº 336, de 09.07.2014, declaramos abaixo a capacidade dos pátios e terminal de passageiros do Aeroporto de São Paulo/Congonhas, adequando às informações dos períodos W14 e S15.

### Declaração de Capacidade

<b>Aeroporto de São Paulo/Congonhas</b>
<b>Sigla ICAO: SBSP</b>
<b>Horário de funcionamento: H17</b>
<b>Responsável Técnico: Eliana Akemi Kogima</b>
<b>Telefone de Contato: (11) 5090 9120</b>

Temporada S15 – 29/03/2015 a 31/10/2015

Sítio Aeroportuário  
 Área: 1.647.000 m<sup>2</sup>

## 1. Pistas de Pousos e Decolagens

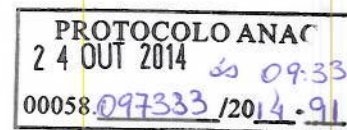
O Aeroporto de São Paulo/Congonhas - SBSP possui 02 (duas) pistas paralelas:

- \* Pista 17R/35L – dimensões: 1.940 x 45 metros.
- \* Pista 17L/35R – dimensões: 1.435 x 45 metros.
- \* Distâncias Declaradas em NOTAM:

Pistas	TORA	TODA	ASDA	LDA
17R/35L	1790	1940	1790	1660
17L/35R	1345	1345	1345	1195

- \* Equipadas com *flash* ALS (17R) e ILS CAT I nas cabeceiras 17R e 35L.

AEROPORTO DE SÃO PAULO / CONGONHAS



m

CAPACIDADE DE PISTA PARA A AVIAÇÃO REGULAR	
Hora	Quant.
06:00 - 07:00	32
07:00 - 08:00	33
08:00 - 09:00	33
09:00 - 10:00	32
10:00 - 11:00	33
11:00 - 12:00	33
12:00 - 13:00	33
13:00 - 14:00	32
14:00 - 15:00	32
15:00 - 16:00	32
16:00 - 17:00	32
17:00 - 18:00	33
18:00 - 19:00	33
19:00 - 20:00	33
20:00 - 21:00	33
21:00 - 22:00	32
22:00 - 23:00	16

CAPACIDADE DE PISTA PARA A AVIAÇÃO GERAL		
Hora	Quant.	
	Pista Auxiliar	Pista Principal
06:00 - 23:00	6	2

- \* Capacidade de pista informada pelo CGNA.
- \* PAX/DIA, parâmetro de 32/33 movimentos/hora – aeronave C2.

## 2. Terminal de Passageiros

- \* Área: 64.579 m<sup>2</sup>
- \* 78 (setenta e oito) posições de check in – ala norte
- \* 57 (cinquenta e sete) totem de autoatendimento



OPERACIONALIDADE DO TERMINAL DE PASSAGEIROS				
Período	INTERNACIONAL		DOMÉSTICO	
	PARTIDA	CHEGADA	PARTIDA	CHEGADA
29/03/2015 – 31/10/2015	0	0	3.156	3.375

**2.1. Duas Salas de Embarque com Vinte e Dois Portões de Embarque:**

- \* 1º Andar: 12 (doze) portões de 1 a 12
- \* Térreo: 10 (dez) portões de 13 a 22
- \* Total de portões: 22 (vinte e dois)

**2.2. Uma Sala de Desembarque:**

- \* 5 (cinco) esteiras de restituição de bagagens – Ala Sul.

**2.3. Estacionamento de veículos**

- \* Capacidade: 3.414 (três mil, quatrocentos e quatorze) veículos.

### 3. PÁTIO DE AERONAVES PARA A AVIAÇÃO COMERCIAL

**3.1. Pátio das Aeronaves**

- \* Área: 77.321 m<sup>2</sup>

**3.2. Estacionamento de Aeronaves:**

**3.2.1. Posições Aviação Comercial:**

- \* Posições de Alocação, "Finger": 12 (doze) posições, com restrições (vide tabela 2).
- \* Posições de Alocação Remotas (Embarque ônibus): 17 (dezesete) posições, com restrições (vide tabela 2).
- \* Total "Finger" + Remotas: 29 (vinte e nove) posições, com restrições (vide tabela 2).

**3.2.2. Posições Aviação Executiva:**

- \* Posições de Alocação para Asa fixa: 22 (vinte e seis).
- \* Posições de Alocação para Helicóptero: 02 (dois) posições para asa rotativa
- \* Total: 24 (vinte e quatro) posições.
- \*

**3.2.3. Posições Autoridades:**

- \* 04 (quatro) posições, sendo 2 (duas) para asa fixa e 2 (duas) para asa rotativa.

**3.3. Quantidade de Veículos para Transporte de Passageiros:**

- \* 19 (dezenove) Ônibus
- \* 01 (um) micro-ônibus
- \* 02 (dois) ambulifts



Pátio I (AvGal)				Pátio II (AvGal)			
Stands	Esquerda	Centro	Direita	Stands	Esquerda	Centro	Direita
	Maior Aeronave	Box ocupado com a Maior Aeronave:	Maior Aeronave		Maior Aeronave	Box ocupado com a Maior Aeronave:	Maior Aeronave
AG-1	A	A		AG-16		B	
AG-2		A	A	AG-17		A	B
AG-3		A	A	AG-18	A	B	
AG-4	A	A	A	AG-19		A	A
AG-5	A	A		AG-20	A	A	
AG-6		B		AG-21	A	A	
AG-7	A	A		AG-22		A	A
AG-8	A	A	A	AG-23		A	A
AG-9		A	A	AG-24	A	A	A
AG-10	Bloqueia	Bloqueia	Bloqueia	AG-25	A	A	
AG-11	Bloqueia	Bloqueia	Bloqueia	AG-26		A	
AG-12	Bloqueia	Bloqueia	Bloqueia				
AG-13	A	A					
AG-14	A	A					

Tabela 1 – Alocação de aeronaves pelo código



Esquerda														Direita														
For ocupado com a Melhor Acesso:																												
C2 W B-738 COM WINGLET SHARKLET	C2 S A-320 COM WINGLET SHARKLET	C2 W B-737 COM WINGLET	C1 E-190	C1 E-195	C2 B737	C2 B738	C2 A319	C2 A320	C1 F100	C2 W B-738 COM WINGLET SHARKLET	C2 S A-320 COM WINGLET SHARKLET	C2 W B-737 COM WINGLET	C1 E-190	C1 E-195	C2 B737	C2 B738	C2 A318	C2 A319	C2 A320	C1 F100								
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29
█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█
█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█
█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█
█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█
█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█
█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█
█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█
█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█
█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█
█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█
█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█
█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█
█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█
█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█
█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█
█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█
█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█
█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█
█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█
█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█
█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█
█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█
█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█
█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█
█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█
█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█
█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█

Tabela 2 – Alocação de aeronaves por tipo de equipamento  
 AEROPORTO DE SÃO PAULO / CONGONHAS

**LEGENDA**  
 █ C2 W = BOEING COM WINGLET ( 737 - 700 / 737 - 800 )  
 █ C2 S = AIRBUS COM SHARKLE  
 █ NÃO EXISTE POSIÇÃO ADJACENTE



### 3.4 Restrições Operacionais de estacionamento de aeronaves Comerciais:

- \* Nas posições remotas de 24 a 29, somente poderão ser alocadas simultaneamente aeronaves com envergadura máxima de 28m88cm. Fora desta situação, somente aeronaves com envergadura até 34m32cm, desde que em posições intercaladas, podendo ainda ser alocadas aeronaves com envergadura abaixo de 25m nas posições intermediárias;
- \* Para as posições de 24 a 29 e 13 o comprimento máximo permitido é de 33m85cm.
- \* Para a posição 14 não poderão ser alocadas aeronaves do tipo A320, devido à restrição da galeria de água pluvial.
- \* Para a posição 17, só é permitido alocar aeronaves do tipo F100 ou E190 ou E195, devido às restrições de movimentação dos equipamentos de rampa.
- \* Conforme acordo operacional entre a ANAC e a Empresa Aérea GOL, quando alocada uma aeronave tipo C2 da GOL equipada com Winglet em qualquer posição de finger, só poderá alocar aeronaves tipo C1 na posição adjacente de outra empresa aérea, ou outra aeronave C2 da mesma empresa GOL.

### 3.5 Estacionamento de Aeronaves da Aviação Geral:

#### 3.5.1. AERONAVES DE ASA FIXA

- \* 09 posições disponíveis para aeronaves até 9,00 m de envergadura.
- \* 09 posições disponíveis para aeronaves até 12,00 m de envergadura.
- \* 01 posição disponíveis para aeronave até 14,99 m de envergadura.
- \* 03 posições disponíveis para aeronaves até 18,00 m de envergadura.

#### NOTAS:

- a) É necessária a coordenação com a TWR e com o COA – Centro de Operações Aeroportuária do Aeroporto. Observar as orientações previstas no AIP Brasil, NOTAM e normas aeroportuárias.
- b) Proibida operação de CARGA no Pátio da Aviação Geral, exceto operações de malote e de interesse de Governo.

#### 3.5.2. AERONAVES DE ASA ROTATIVA

PÁTIO DE AVIAÇÃO GERAL - 2 (duas) posições disponíveis para operação.

## MÉTODOS DE ALOCAÇÃO E OPERACIONALIZAÇÃO

### 1. Balcões de Check-in

- 1.1. **MÉTODO DE ALOCAÇÃO:** o numero de balcões é atribuído em função do nível de serviço do Aeroporto considerando, a quantidade de passageiros transportados em relação aos assentos oferecidos.
- 1.2. **Abertura do CHECK-IN:** Os balcões atribuídos a cada empresa aérea devem ser abertos e tripulados no período de operações do aeroporto, das 05:00 às 23:00
- 1.3. **OPERAÇÃO DO CHECK-IN**
  - As empresas aéreas deverão manter funcionários próximos aos totens, para auxílio ao passageiro nos pontos de autoatendimento.

- Será permitido o embarque de passageiro portando até dois volumes de bagagens de mão, de acordo com o estabelecido na legislação vigente e no contrato de prestação de serviços firmado entre o passageiro e a empresa aérea.
- A avaliação das bagagens, referente às dimensões e peso, será realizada pelas empresas aéreas no *check-in* ou no portão de embarque. Os gabaritos deverão ser disponibilizados nos respectivos locais de atendimento.
- Os funcionários das empresas aéreas deverão orientar e direcionar o passageiro para as filas no *check-in*, alertando-o para manter em mãos a documentação necessária para o seu processamento.
- Os funcionários responsáveis pela fila no *check-in* deverão desempenhar os seguintes procedimentos:
  - a) classificar o passageiro de acordo com os critérios definidos pela empresa aérea para realização do *check-in* tais como fidelidade, prioridade, ponte aérea, passageiros para a emissão do cartão de embarque e despacho de bagagem;
  - b) direcionar cada categoria para o balcão de *check-in* específico;
  - c) realizar, caso necessário, a conferência das dimensões da bagagem de mão nos gabaritos instalados na entrada da fila no *check-in*;
  - d) liberar a entrada das filas no intuito de não interromper o fluxo de passageiros;
  - e) identificar e orientar os passageiros atrasados ou exceções, caso necessário.
- a) Com o objetivo de padronizar e aumentar eficiência de atendimento no *check-in*, os atendentes deverão seguir os padrões definidos pela respectiva empresa aérea e manter a posição de trabalho adequada para o turno.
- b) Mediante ordenamento do operador aeroportuário as posições de *check-in* não tripuladas deverão ser ocupadas de imediato, sendo a sua não ocupação imediata motivação para redistribuição desta facilidade aos novos entrantes na temporada subsequente.
- O funcionário responsável pelo atendimento nos balcões de *check-in* deverá realizar os seguintes procedimentos:
  - a) solicitar a apresentação de um documento de identificação válido e o bilhete de passagem, ou localizador, ou número do e-ticket e outros documentos necessários para a realização do *check-in*.
  - b) conferir o bilhete de passagem, os dados do cartão de embarque, o documento de identificação válido
  - c) inserir os dados no sistema e imprimir o cartão de embarque, se necessário.
  - d) pesar e etiquetar as bagagens a serem despachadas.
  - e) informar ao passageiro o peso excedido e a necessidade de pagamento, nos casos de excesso de bagagem.
  - f) solicitar a liberação do balcão para atendimento do próximo da fila, caso o passageiro decida retirar objetos da mala, no caso de excesso de bagagem;
  - g) realizar o questionamento de segurança no que se refere ao transporte de artigos perigosos e objetos proibidos nas bagagens despachadas e de mão, respectivamente;
  - h) verificar se a bagagem de mão está de acordo com o peso e dimensões permitidos;
  - i) orientar o passageiro quanto ao ingresso no portão de embarque;
  - j) garantir que o material necessário para a realização do *check-in* esteja sempre disponível para uso.
- Os tempos de permanência na fila de *check-in* devem cumprir o descrito no POP (Procedimento Operacional Padrão), como segue abaixo:

TEMPOS DE FILA NO CHECK-IN		
Parâmetro	Meta	Tolerável
Internacional	0	0
Doméstico	12 minutos	30 minutos



- O tempo de atendimento é compreendido entre o momento em que o passageiro entra na fila até o início de seu processamento no balcão de *check-in*.
- A quantidade de balcões convencionais de *check-in* instalados é de 78 (setenta e oito) unidades.

## 2. Restituição de Bagagem

- As Empresas Aéreas, suas contratadas e a Administração aeroportuária devem fiscalizar o manuseio da bagagem para garantir a eficiência do processo, bem como da qualidade do serviço;
- As Empresas Aéreas devem:
  - transportar e realizar o tratamento em caso de extravio, dano e violação das bagagens conforme a legislação vigente;
  - recolher e guardar as bagagens que não tenham sido retiradas das esteiras de restituição de bagagens;
  - manter o efetivo adequado e os equipamentos em perfeitas condições de operação para atendimento ao tempo;
  - identificar e recolher resíduos tais como: etiquetas, cadeados, fechos, tecido, entre outros, que permaneçam sobre a esteira durante o processo de restituição de bagagem, como forma de evitar prejuízo no funcionamento dos equipamentos;
  - em caso de sobra de bagagens ou bagagens desacompanhadas (etiqueta *rush*) deverá ser comunicado à área de segurança da INFRAERO para posterior inspeção no raios-X.
- Os tempos de restituição de bagagem devem cumprir o descrito no POP (Procedimento Operacional Padrão), como segue abaixo:

TEMPOS DE RESTITUIÇÃO DE BAGAGEM		
Parâmetro	Meta	Tolerável
Internacional	0	0
Doméstico	15 minutos	25 minutos

- Os tempos de restituição aplicados na Tabela acima são considerados desde o calço da aeronave até à entrega da última bagagem ao passageiro.
- A quantidade de esteiras de bagagem para processamento de voos e restituição de bagagens é a seguinte.

Período	Internacional	Doméstico
29/03/2015 a 31/10/2015	0	5

- A quantidade de esteiras de bagagem para processamento de voos e restituição de bagagens é a seguinte.
- c) Mediante ordenamento do operador aeroportuário os operadores aéreos deverão reforçar as equipes de ESATAS (Empresas Auxiliares de Transporte Aéreo) contratadas ou orgânicas para atendimento adequado quanto ao número de atendentes de carga/descarga de bagagens por voo, sendo o não reforço das equipes motivação para remanejamento do slot (horário alocado e não atendido satisfatoriamente) para um horário de menor impacto operacional na temporada subsequente em acordo com o coordenador de slots.



### 3. Pátio de Aeronaves

#### 3.1. TEMPOS DE SOLO

**3.1.1. LONGA PERMANÊNCIA:** restrição para longa permanência de aeronaves no pátio de manobras.

#### 3.1.2. PERNOITE:

- a) Só será permitida a permanência de 02 aeronaves por cia aérea para pernoite no pátio de manobras, desde que, o hangar, se houver, esteja com sua capacidade esgotada.
- b) As aeronaves que permanecerem em pernoite no pátio de manobras deverão ser programadas para operarem os primeiros voos da manhã
- c) A autorização para pernoite no pátio de manobras só será concedida após autorização da Administração Aeroportuária;
- d) O descumprimento do subitem (b) acima que reiteradamente prejudique a performance do aeroporto em sua operacionalidade dará causa para remanejamento do slot (horário alocado e não atendido satisfatoriamente) para um horário de menor impacto operacional na temporada subsequente em acordo com o coordenador de slots.

#### 3.1.3. TEMPOS MÁXIMOS EM SOLO (Pátio de Manobras):

- a) O limite máximo de tempo de solo é de 60 minutos para aeronaves que irão assumir voo;
- b) Caso a aeronave não assuma outro voo no período de 90 minutos, deve ser rebocada imediatamente após o término do procedimento de desembarque;
- c) Expirados os limites de tempo de permanência em área de manobras acima estabelecidos, as aeronaves deverão ser rebocadas imediatamente ao hangar da cia aérea;
- d) Não será permitido exceder os tempos de solo estabelecidos pelo operador aeroportuário;
- e) O descumprimento do subitem (b) e (c) acima que reiteradamente prejudique a performance do aeroporto em sua operacionalidade dará causa para remanejamento do slot (horário alocado e não atendido satisfatoriamente) para um horário de menor impacto operacional na temporada subsequente em acordo com o coordenador de slots.

### ANEXO B

#### PROCEDIMENTOS OPERACIONAIS

Todas as empresas e operações de voos e aeronaves no aeroporto devem cumprir rigorosamente as Normas, e Instruções Aeroportuárias.

Todas as empresas com operação ou que desejam operar no Aeroporto, devem concordar com este Acordo de Nível de Serviço (SLA).

#### 1. PEDIDO DE INSTALAÇÃO DE NOVAS EMPRESAS (VOOS REGULARES):

O pedido de instalação de nova empresa no aeroporto deverá ser submetido à Administração do Aeroporto paralelamente à solicitação dos voos junto à ANAC.

#### 2. OPERAÇÕES NÃO AUTORIZADAS:

- a) Operações de voos e/ou aeronaves não autorizadas, bem como a permanência da aeronave sem a devida anuência da administração aeroportuária, serão consideradas como "à revelia" do aeroporto e sujeitas às sanções pertinentes.

- b) Proibido utilizar os pátios de manobras do Aeroporto para manutenção preventiva de aeronaves e equipamento de *handling*.
- c) Não será permitida operação de NACIONALIZAÇÃO e CERTIFICAÇÃO de aeronaves e empresas no Aeroporto.
- d) Expressamente proibido operações com aeronaves do grupo I, não atreladas à malha aérea destinadas ao Aeroporto de Congonhas.
- e) Não será permitida a utilização do Aeroporto de Congonhas como alternativo, salvo contingenciamento do CGNA.

### 3. OPERAÇÕES DIFERENTES DOS HOTTRANS AUTORIZADOS:

Voos com adiantamentos ou atrasos superiores a 30 (trinta) minutos do Hotran autorizado devem ser coordenados com o COA para definição de nova programação.

Voos com atrasos superiores a 01 (uma) hora deverão ser cancelados, sendo o remanejamento efetuado pela empresa aérea em outros voos.

#### NOTAS:

- a) Para os casos de contingências operacionais deverão ser consultados previamente o Centro de Gerenciamento Aeroportuário – CGA, nos telefones acima mencionados que em conjunto com as demais áreas do Aeroporto efetuarão a avaliação dos impactos nos fluxos de passageiros, aeronaves, bagagens e cargas; para tanto o CGA deverá contar com representante das empresas aéreas (no mínimo 01 representante por empresa aérea) durante todos os horários de seus respectivos voos.
- b) A execução das operações conforme o planejamento é uma premissa importante na determinação da capacidade do aeroporto e na conseqüente alocação de infraestrutura, de modo que a não coordenação em casos de antecipações ou atrasos poderá incorrer em degradação do nível de serviço para o voo específico (tais como a operação em posição remota e a espera para liberação de posição de estacionamento) para a manutenção do nível de serviço do aeroporto.

### 4. TESTE DE MOTORES:


Somente serão autorizados na pista auxiliar, de segunda a sexta-feira das 09h às 17h e sábado, domingo e feriados das 10h às 16h (Horários de Brasília), devido à restrição de ruído, sendo necessária a coordenação prévia com a TWR, e com os encarregados de pátio de manobras e do COA, respectivamente nos telefones: +55 11 5090.9285 e +55 11 5090.9991.

### 5. NÍVEIS DE SERVIÇO:

#### 5.1. ESATA – Empresa de Serviços Auxiliares de Transporte Aéreo

Com a intenção de melhorar o nível de serviço do Aeroporto, recomendamos que as empresas aéreas contratem ESATA que tenham programa de qualidade e eficiência na prestação de serviços de *handling*, de amplitude internacional reconhecido pelo operador aeroportuário.

Atenciosamente,



MARCOS VAZ MIGUEL  
Superintendente em exercício  
A.A. nº 2539/DA/2014