

## DECLARAÇÃO DE CAPACIDADE

<b>Aeroporto:</b>	Aeroporto Internacional de Curitiba – Afonso Pena		
<b>Sigla ICAO:</b>	SBCT		
<b>Sigla IATA:</b>	CWB		
<b>Horário de funcionamento:</b>	H24		
<b>Responsável Técnico:</b>	Antonio Pallu		
<b>Telefone de Contato:</b>	(41) 3381-1400		
<b>Versão:</b>	06	<b>Data:</b>	01/08/2018

### Temporada S18 – 25/03/2018 a 27/10/2018

Este documento contém as capacidades aeroportuárias e quatro Anexos.

- Anexo “A” trata de métodos de alocação e operacionalização;
- Anexo “B” trata de procedimentos operacionais;
- Anexo “C” trata do cronograma de obras e serviços;
- Anexo “D” trata das medições de atrito das pistas de pouso e decolagem.

#### 1. PISTAS DE POUSOS E DECOLAGENS:

O Aeroporto Internacional de Curitiba/Afonso Pena – SBCT, possui 02 (duas) pistas cruzadas, sendo:

- Pista **15x33** – dimensões: 2.218 x 45 metros;
- Pista **11x29** – dimensões: 1.798 x 45 metros.

CAPACIDADE DE PISTA		
PERÍODO	HORA (LT)	CAPACIDADE (MOV/HORA)
25/03/2018 a 27/10/2018	00:00 – 23:59	24 mov.

- Possíveis reduções pontuais devido obras estão descritas no Anexo “C”.
- Capacidade hora de pista informada pelo poder público representado pelo CGNA.

#### 2. TERMINAL DE PASSAGEIROS:

- Área: 112.176m<sup>2</sup>

CAPACIDADE DO TERMINAL DE PASSAGEIROS				
PERÍODO	INTERNACIONAL		DOMÉSTICO	
	DESEMBARQUE	EMBARQUE	DESEMBARQUE	EMBARQUE
25/03/2018 a 27/10/2018	1.168	211	3.257	1.705

- a) A capacidade horária da infraestrutura, acima exposta, descreve o processamento máximo de passageiros ao longo de uma hora.
- b) Para alcançar adequados níveis de eficiência, tanto as equipes dos órgãos públicos como da Infraero são dimensionadas de acordo com a demanda aprovada.
- c) Considerando que o SBCT não dispõe de Agentes de Proteção (APAC) para manter todos os módulos de Inspeção de Segurança abertos ao longo das 24 horas do dia, resultando em variações na capacidade de processamento, conforme exposto abaixo:

CAPACIDADE HORÁRIA DO TERMINAL DE PASSAGEIROS				
HORÁRIOS	INTERNACIONAL		DOMÉSTICO	
	DESEMBARQUE	EMBARQUE	DESEMBARQUE	EMBARQUE
00:30 as 01:29	0	0	3.257	260
01:30 as 02:29	0	0	3.257	260
02:30 as 03:29	0	0	3.257	260
03:30 as 04:29	0	0	3.257	260
04:30 as 05:29	0	0	3.257	1.705
05:30 as 06:29	0	0	3.257	1.705
06:30 as 07:29	0	0	3.257	1.705
07:30 as 08:29	0	0	3.257	1.705
08:30 as 09:29	0	0	3.257	1.705
09:30 as 10:29	0	0	3.257	1.705
10:30 as 11:29	0	0	3.257	1.300
11:30 as 12:29	0	0	3.257	1.300
12:30 as 13:29	1.168	260	3.257	1.300
13:30 as 14:29	1.168	260	3.257	1.300
14:30 as 15:29	1.168	260	3.257	1.300
15:30 as 16:29	1.168	260	3.257	1.300
16:30 as 17:29	1.168	260	3.257	1.300
17:30 as 18:29	1.168	260	3.257	1.300
18:30 as 19:29	0	0	3.257	1.300
19:30 as 20:29	0	0	3.257	1.300
20:30 as 21:29	0	0	3.257	1.300
21:30 as 22:29	0	0	3.257	1.300
22:30 as 23:29	0	0	3.257	520
23:30 as 00:29	0	0	3.257	520

- d) Ressalta-se que há possibilidade de coordenação local para o atendimento de voos **CHARTERS / FRETAMENTO** de **Passageiros / Cargo** de natureza INTERNACIONAL para a faixa horária exposta abaixo, tendo em vista a eventualidade deste tipo de operação, sendo que para estes casos deve ser observada a seguinte capacidade de processamento:

CAPACIDADE HORÁRIA DO TERMINAL DE PASSAGEIROS			
VOOS CHARTER/FRETAMENTO DE PASSAGEIROS / CARGA INTERNACIONAL			
HORÁRIOS	INTERNACIONAL		COORDENAÇÃO ANTECIPADA
	DESEMBARQUE	EMBARQUE	
18:29 AS 12:29	260	260	5 dias

O pedido antecipado se faz necessário para que a administração aeroportuária local tenha tempo hábil de coordenar o atendimento com os Órgãos Públicos e Agentes de Proteção (APAC).

Observações:

- Os parâmetros utilizados para análise de capacidade correspondem ao Nível "C", estabelecido no *Aerodrome Development Reference Manual, IATA*.
- A análise de slot está condicionada à avaliação de fluxo e capacidade de processamento de passageiros em cada um dos componentes do terminal.

#### 2.1. Estacionamento de Veículos

- Capacidades: 4.000 vagas

### 3. PÁTIO DE AERONAVES

Configuração - PÁTIO 01	A	B	B1	B2	C1	C2	D1	D2	E1	E2	E3	F	AG
Principal	-	-	-	-	-	12	-	4	-	-	-	-	-
Alternativa	-	-	-	-	-	16	-	-	-	-	-	-	-

Configuração - PÁTIO 02	A	B	B1	B2	C1	C2	D1	D2	E1	E2	E3	F	AG
Principal	-	-	-	-	-	6	-	1	-	-	-	1	-
Alternativa - 1	-	-	-	-	-	6	-	1	-	-	1	-	-
Alternativa - 2	-	-	-	-	-	6	-	2	-	-	-	-	-
Alternativa - 3	-	-	-	-	-	10	-	-	-	-	-	-	-
Alternativa - 4	1	1	-	-	-	5	-	1	-	-	-	1	-

Tabela 1

➤ Alocação de aeronaves pelo código:

PÁTIO 1			
BOX	ESQUERDA	CENTRO	DIREITA
	Maior Aeronave	Box Ocupado com a Maior Aeronave	Maior Aeronave
P1	-	C2	D2
P2	C2	D2	D2
P3	D2	D2	D2
P4	D2	D2	D2
P5	D2	D2	C2
P6	C2	C2	C2
P7	C2	C2	C2
P8	C2	C2	C2
P9	C2	C2	C2
P10	C2	C2	C2
P11	C2	C2	C2
P12	C2	C2	C2
P13	C2	C2	C2
P14	C2	C2	C2
R15	C2	C2	C2
R16	C2	C2	-

Tabela 2

PÁTIO 2			
BOX	ESQUERDA	CENTRO	DIREITA
	Maior Aeronave	Box Ocupado com a Maior Aeronave	Maior Aeronave
R17	C2	C2 (Bloqueia R17A)	-
R17A	C2	F (Bloqueia R17 e R18)	-
R18	C2	C2 (Bloqueia R17A)	C2
R19	C2	C2	C2
R20	C2	C2	C2
R21	C2	C2	C2
R22	C2	C2	C2
R23	C2	C2	C2
R24	C2	C2 (Bloqueia R24A)	C2
R24A	C2	E3 (Bloqueia R24 e R25)	C2

R25	C2	C2 (Bloqueia R24A)	C2
R26	-	C2 (Bloqueia R26A, 26B e 26C)	E3
R26A	-	B (Bloqueia R26, R26B e R26C)	E3
R26B	-	B (Bloqueia R26 e R26A)	A
R26C	B	A (Bloqueia R26 e R26A)	E3

Tabela 3

**NOTAS:**

- As posições **R17A** e **R24A** são utilizadas **exclusivamente** para aviação cargueira com aeronaves de código "D", "E" e "F".
- A aviação cargueira pode ocorrer simultaneamente com a aviação comercial de passageiros nas posições adjacentes, conforme previsto na tabela 3.

**Pátio de Aeronaves:**

- Pátio 1 – dimensões: 48.893,00m<sup>2</sup>
- Pátio 2 – dimensões: 41.393,25m<sup>2</sup>

**Observações:**

**A. Estacionamento de Aeronaves da Aviação Geral:**

**I. Aeronaves de Asa Fixa**

O pátio remoto para aviação geral contém 3 posições (**R26A**, **R26B** e **R26C**) de parada:

**a) 03 (três) posições, sendo:**

- **R26A** – Posição para aeronaves com até 23,85m de comprimento por 22,99m de envergadura. **RESTRINGE** as posições **R26**, **R26B** e **R26C**;
- **R26B** – Posição para aeronaves com até 19,68m de comprimento por 17,65m de envergadura. **RESTRINGE** as posições **R26** e **R26A**;
- **R26C** – Posição para aeronaves com até 11,07m de comprimento por 11,87m de envergadura. **RESTRINGE** as posições **R26** e **E26A**.

**NOTAS:**

- Tempo máximo de permanência: 02 (duas) horas;
- Observar as orientações previstas na *AIP Brasil*, *NOTAM* e normas aeroportuárias.

**II. Aeronaves de Asa Rotativa**

- **R26B** – Posição para aeronaves com rotor de até 19,68m de diâmetro. **RESTRINGE** as posições **R26** e **R26A**;
- **R26C** – Posição para aeronaves com até 11,07m diâmetro. **RESTRINGE** as posições **R26** e **E26A**.

**NOTAS:**

- Tempo máximo de permanência: 02 (duas) horas;
- Observar as orientações previstas na *AIP Brasil*, *NOTAM* e normas aeroportuárias.

**B. Estacionamento de Aeronaves da Aviação Comercial**

Para otimizar o uso das posições de estacionamento dos pátios, as alocações de aeronaves serão precedidas de análise previa, levando em consideração os seguintes critérios: tipo de equipamento, tempo de solo, natureza do voo, atendimento a PNAE:

- I. Os pátios 1 e 2 têm capacidade para estacionamento simultâneo de 26 aeronaves com até 36,00m de envergadura, código "C".
- II. A compatibilidade das posições de estacionamento dos pátios 1 e 2 com as aeronaves de código "C", "D", "E" e "F" estão demonstradas nas tabelas 1, 2 e 3.
- III. As posições de estacionamento compatíveis com as aeronaves de código "D", "E" e "F" existentes no **Pátio 2** são posições alternativas (R17A e R24A). Quando utilizadas aeronaves nessas posições ficam impraticáveis 02 posições de estacionamento de aeronaves do código "C" para cada aeronave "D", "E" ou "F" alocada.
- IV. Cabe ressaltar que, embora haja 02 (duas) posições para o estacionamento de aeronaves código "E" e "F" no Pátio 2, a infraestrutura de pistas de taxi limita a movimentação a somente 01 (uma) aeronave código "E" e "F" por vez, conforme informação aeronáutica divulgada no site <http://www.aisweb.aer.mil.br>.

**C. Estacionamento de Aeronaves da Aviação Cargueira**

As aeronaves cargueiras estão limitadas a permanência em no máximo 02 (duas) horas de solo. Para sua operação se faz necessário a coordenação prévia com o COA/CWB.

Os casos que haja a necessidade de dilatação no tempo de solo, este deverá ser tratado pela Coordenação de COA.

**D. Estacionamento de Aeronaves da Aviação Militar**

Limitada a operação de uma aeronave por vez.

**E. Veículo de Transporte de Passageiros**

- 04 (quatro) ônibus com capacidade de 70 passageiros;
- 01 (um) ônibus com capacidade de 60 passageiros;
- 01 (um) micro-ônibus com capacidade de 15 passageiros;

**NOTAS:**

**Dados do Centro de Operações Aeroportuárias – COA/CWB**

Telefones:

+55 41 3381-1478

+55 41 3381-1112

+55 41 3381-1111

+55 41 3381-1190

e-mail: [coa\\_sbct@infraero.gov.br](mailto:coa_sbct@infraero.gov.br)

**Dados da Coordenação do Centro de Operações Aeroportuárias – CTGP-1**

+55 41 3381-1446

+55 41 3381-1477

+55 41 3381-1419

e-mail: [slot\\_sbct@infraero.gov.br](mailto:slot_sbct@infraero.gov.br)

**Dados do Centro de Gerenciamento Aeroportuário – CGA/CWB**

+55 41 3381-1444

+55 41 3381-1445

## ANEXO "A"

### MÉTODOS DE ALOCAÇÃO E OPERACIONALIZAÇÃO

#### 1. BALCÕES DE CHECK-IN

A quantidade de balcões instalados é:

Tipo	Quantidade
Convencionais	62
Totens	31
<b>Total</b>	<b>93</b>

Check-ins	Total
Dedicados	48
Compartilhados	02
Auto Atendimento	29
Disponíveis	14

Check-ins	Empresa
01 a 15	GOL
16 a 20	AEROLINEAS / AMASZONAS
21	DISPONÍVEL
22 a 30	LATAM
31 e 32	AZUL (CONTINGÊNCIA)
33 e 34	DISPONÍVEL
35 e 36	PASSAREDO
37 a 40	DISPONÍVEL
41 a 50	AZUL
51 a 55	AVIANCA
56 a 62	DISPONÍVEL

Auto Atendimento	Empresa
10 totens	GOL
08 totens	LATAM
10 totens	AZUL
03 totens	AVIANCA

#### 1.1. Método de Alocação

O número de balcões é atribuído em função do nível de serviço do Aeroporto considerando, entre outros, o número de assentos da aeronave, o tempo médio de atendimento (fluxo de passageiros por balcão) e o tempo de utilização (horário de abertura e encerramento do check-in).

#### 1.2. Abertura do Check-in

Os balcões atribuídos a cada empresa aérea devem ser abertos e tripulados com:

- a) 03 (três) horas de antecedência em relação à hora esperada de partida dos voos internacionais;

- b) 02 (duas) horas de antecedência em relação à hora esperada de partida para voos domésticos;
- c) Na alta temporada os tempos acima podem ser dilatados, após consulta com o operador aeroportuário, para atendimento antecipado aos passageiros, em especial para os serviços internacionais e passageiros em conexão com abertura de seis horas em relação ao voo.

### 1.3. Operação de Check-in

Conforme procedimentos descritos no **Procedimento Operacional Padrão - POP - 2.01 (OPA) Check-In** em vigor.

- a) As empresas aéreas devem possuir recursos para atendimento de passageiros utilizando o selo de controle tipo 2D;
- b) No caso de necessidade de balcões adicionais, as companhias aéreas devem solicitar autorização ao Administrador do Aeroporto, justificando o seu pedido;
- c) 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;

#### NOTA:

- Os tempos de permanência na fila de check-in devem cumprir o descrito no **POP**, como segue abaixo:

TEMPOS DE CHECK-IN		
PARÂMETRO	META	TOLERÁVEL
IATA	0 a 12 min	12 a 30 min

Metodologia de avaliação de tempo espera em fila é compreendido entre o momento em que o passageiro entra na fila até ser direcionado ao balcão de check-in.

## 2. RESTITUIÇÃO DE BAGAGEM

Os tempos de restituição de bagagem devem cumprir o disposto nesta Declaração de Capacidade. O descumprimento do tempo limite pode representar sanções aeroportuárias, de acordo com Regulamento do operador aeroportuário.

Os tempos de restituição aplicados na Tabela seguinte são considerados desde o estacionamento da aeronave até à entrega da última bagagem ao passageiro.

Os tempos são válidos para todas as posições de estacionamento de aeronaves.

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, tecidos, entre outros, que permaneçam sobre a esteira durante o processo de restituição de bagagem, como forma de evitar prejuízo no funcionamento dos equipamentos;
- Os tempos de restituição de bagagem devem cumprir o descrito no **Procedimento Operacional Padrão - POP - 2.03 (OPA) Restituição de Bagagens** em vigor, como segue abaixo:

TEMPOS DE RESTITUIÇÃO DE BAGAGEM		
PARÂMETRO	META	TOLERÁVEL
Doméstico	15 minutos	25 minutos
Internacional	15 minutos	25 minutos

A quantidade de esteiras de restituição de bagagens para processamento de voos e devolução de bagagens é a seguinte:

PERÍODO	INTERNACIONAL	DOMÉSTICO	REVERSÍVEL	TOTAL
25/03/2018 a 27/10/2018	03	05	01	09

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 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. CONTROLE DE EMBARQUE E DE INSPEÇÃO DE SEGURANÇA

O BCBP (*BAR CODED BOARDING PASS*) é o recurso aeroportuário para controle de acesso de passageiros a área restrita, e deverá seguir as seguintes premissas operacionais:

- O código 2D do cartão de embarque deverá estar legível e compatível com o horário do voo aprovado pelo órgão regulador, ou seja, com as mesmas características do voo, como: código identificador da empresa aérea, destino, horário, etc. (cias do mesmo grupo deverão ser identificadas individualmente).
- Todos os passageiros devem portar o cartão de embarque para acessar as áreas restritas.

A quantidade de canais de inspeção instalados em SBCT é a seguinte:

EMBARQUE DOMÉSTICO	EMBARQUE INTERNACIONAL	TOTAL
06	02*	06

**NOTA:** Quando o canal de inspeção internacional estiver em operação, os canais de inspeção domésticos são reduzidos para 4.

### 4. INSPEÇÃO DE EMIGRAÇÃO E IMIGRAÇÃO

A quantidade de balcões para inspeção de emigração e imigração instalada em SBCT é a seguinte:

BALCÕES DE EMIGRAÇÃO	BALCÕES DE IMIGRAÇÃO	TOTAL
04	04	08

### 5. PÁTIO DE AERONAVES



## 5.1. Tempos de Solo

### 5.1.1. Longa Permanência:

Deverá haver coordenação do Operador Aéreo com o Operador Aeroportuário sobre a intenção de longa permanência em SBCT.

### 5.1.2. Tempos Mínimos de Solo (voo de trânsito/chegada/partida)

TIPO DE AERONAVE	TEMPO MÍNIMO DE SOLO
B738	35 MINUTOS
A318, A319, A320, A321	35 MINUTOS
E190, E195	30 MINUTOS
AT72	30 MINUTOS

- a) A autorização para pernoite no pátio de manobras só será concedida após a autorização da administração Aeroportuária;
- b) As empresas aéreas devem enviar ao COA a programação de saída dos pernoites, de forma que uma empresa não prejudique outra devido alteração de trilho;
- c) Para tempos de solo superiores a 60 minutos, caberá a análise por parte da administração aeroportuária;
- d) O descumprimento do item (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*.

## ANEXO "B"

### PROCEDIMENTOS OPERACIONAIS

Todas as empresas que operam no aeroporto devem cumprir rigorosamente as Normas e Instruções Aeroportuárias.

As operações das aeronaves comerciais do **GRUPO I** em SBCT é "nose in / push out", ou seja, ingressa na posição de estacionamento por meios próprios e a liberação é por intermédio de trato rebocador. Para os casos envolvendo segurança, as aeronaves deverão ingressar na posição com auxílio de trator.

Para aeronaves do **GRUPO II** – Aviação Geral e Executiva, a operação será "taxi in / taxi out" ou "nose in / push out" ou "push / push out", conforme condição da posição de estacionamento disponibilizada e orientações da Administração Aeroportuária.

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)

Empresas Aéreas que planejam iniciar operação regular no Aeroporto de SBCT devem efetuar contatos prévios no e-mail: [slot\\_sbct@infraero.gov.br](mailto:slot_sbct@infraero.gov.br) para consultas relativas às condições gerais para operação no aeroporto, independente de slot alocado e autorizados.

Para qualquer dúvida sobre o processo de alocação de slots/voos contatar [slot\\_sbct@infraero.gov.br](mailto:slot_sbct@infraero.gov.br) os nos telefones +55 41 3381-1446 ou +55 41 3381-1477.

#### 2. OPERAÇÕES NÃO AUTORIZADAS

- a) Operações de voos e/ou aeronaves não autorizadas, bem como a permanência de aeronaves sem a devida anuência da administração aeroportuária, serão consideradas como "à revelia" do aeroporto e sujeitas às sanções pertinentes na legislação vigente, incluindo ações previstas na **Decisão 13 da ANAC**;
- b) Proibido utilizar os pátios de manobras do aeroporto para manutenção preventiva de equipamentos de *handling*;
- c) Expressamente proibido operações com aeronaves do grupo I, não atreladas à malha aérea destinadas ao Aeroporto Internacional de Curitiba/Afonso Pena.

#### 3. OPERAÇÕES DIFERENTES DOS HOTRANS AUTORIZADOS

- a) Voos com adiantamentos ou atrasos superiores a 30 (trinta) minutos em relação ao Hotran autorizado, devem ser coordenados com o COA/CWB para definição de nova programação.
- b) A execução das operações conforme o planejamento é uma premissa importante na determinação da capacidade do aeroporto e na 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/ou a espera para liberação de uma posição de estacionamento), bem como para o nível de serviço e capacidade global do aeroporto.

#### NOTAS:

- i. Para os casos de contingências operacionais deverão ser consultados previamente o Centro de Gerenciamento Aeroportuário - CGA, no telefone acima mencionado, que, em conjunto com as demais áreas do Aeroporto, efetuarão a avaliação dos impactos nos fluxos de passageiros, aeronaves, bagagens e carga;
- ii. A execução das operações conforme o planejamento é uma premissa importante na determinação da capacidade do aeroporto e na consequente 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) e para a manutenção do nível de serviço do aeroporto.

#### 4. SOLICITAÇÕES DE VOOS – REGULAR(ES) / NÃO REGULAR(ES)

- a) A empresa que der entrada com pedido de voo, deverá informar no(s) pedido(s) de voo(s) regular(es) e não regular(es) o(s) trilho(s) do voo(s), para análise de impacto operacional;
- b) No pedido para cancelamento de etapa de operação de determinado voo, deverá informar como será o(s) trilho(s) do(s) demais voos para análise de tempo de solo e impacto operacional;
- c) Aprovação de voo(s) não regular(es) está condicionada à concordância da empresa aos procedimentos operacionais do aeroporto para esse tipo de serviço;
- d) A empresa interessada em realizar algum voo no SBCT, deverá enviar e-mail para o endereço eletrônico ou ainda através dos telefones abaixo, para consulta do slot de operação pretendida:
  - +55 41 3381-1446 – Coordenador / Analista COMCLAR – CTGP-1
  - +55 41 33811477 – Analista COMCLAR – CTGP-1
  - +55 41 3381-1538 – Analista COMCLAR – CTGP-1
  - E-mail: [slot\\_sbct@infraero.gov.br](mailto:slot_sbct@infraero.gov.br)

#### 5. TESTE DE MOTORES

Os testes de motores deverão ser coordenados entre 07h e 21:59h. Para realização de teste de motores, deverá haver coordenação prévia com o COA.

#### 6. NÍVEIS DE SERVIÇO

##### 6.1. 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.

##### 6.2. Minimum Connection Time - MCT

TIPO DE OPERAÇÃO	TIPO DE OPERAÇÃO	MCT
Voo Doméstico	Voo Doméstico	30 minutos
Voo Internacional	Voo Doméstico	Até 90 minutos
Voo Doméstico	Voo Internacional	Até 90 minutos
Voo Internacional	Voo Internacional	Até 60 minutos

#### 7. EMPRESAS DE HANDLING

DNATA
RPAATA
TAM (Operador Aéreo)

#### 8. EMPRESAS DE CATERING

V. Romanelli
--------------

#### 9. TRANSPORTE DE SUPERFICIE

BRAVSEC Serviços Aux. ao Transp. Aéreo
--

## ANEXO "C"

## CRONOGRAMA DE OBRAS OU SERVIÇOS - SBCT

TEMPORADA S18 – 25/03/2018 a 27/10/2018

## TABELA – SISTEMAS DE PISTAS E TAXIWAYS

<b>MANUTENÇÃO NOS SISTEMAS</b>						
LOCAL	INÍCIO DO SERVIÇO	TÉRMINO DO SERVIÇO	PERÍODO	DADOS TÉCNICOS	EMISSÃO DE NOTAM	NOTAM Nº
PPD - 15x33	03/2018	02/2019	330 Dias	Implantação de luzes de final de pista	Não	-
PPD - 11x29	02/2018	02/2019	365 Dias	Revitalização do pavimento asfáltico	Sim	E0274/2018
Interseção PPD 11x29/15x33	08/2018	09/2018	52 Dias	Revitalização do pavimento asfáltico	Sim	A emitir
TAXI - "A"	-	-	-	-	-	-
TAXI - "B"	-	-	-	-	-	-
TAXI - "C"	03/2018	02/2019	330 Dias	Implantação de barras de parada (sinalização luminosa)	Sim	A emitir
TAXI - "D"	-	-	-	-	-	-
TAXI - "E"	03/2018	02/2019	330 Dias	Implantação de barras de parada (sinalização luminosa)	Sim	A emitir
TAXI - "F"	03/2018	02/2019	330 Dias	Implantação de barras de parada (sinalização luminosa)	Sim	A emitir
TAXI - "G"	-	-	-	-	-	-
TAXI - "H"	-	-	-	-	-	-
TAXI - "M"	-	-	-	-	-	-
TAXI - "N"	-	-	-	-	-	-

## ANEXO "D"

### MEDIÇÃO DE ATRITO E MACROTEXTURA DAS PISTAS DE POUSO E DECOLAGEM

A execução de medições de **atrito** e **macrotextura** são realizadas com periodicidade anual na PPD 11/29 e mensal na PPD 15x33.

Cabe salientar que a execução dessa atividade é programada em intervalos de tempo que não coincidam com a malha aérea, não gerando qualquer impacto para as operações.



---

**Antonio Pallu**

*Superintendente do Aeroporto Internacional de Curitiba – Afonso Pena*