

## DECLARAÇÃO DE CAPACIDADE

Aeroporto:	Aeroporto Internacional de Curitiba – Afonso Pena		
Sigla ICAO:	SBCT		
Sigla IATA:	CWB		
Horário de funcionamento:	H24		
Responsável Técnico:	Antonio Pallu		
Telefone de Contato:	(41) 3381-1400		
Versão:	06	Data:	23/08/2019

### Temporada S19 – 31/03/2019 a 26/10/2019

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)
31/03/2019 a 26/10/2019	00:00 – 23:59	24

- Possíveis reduções pontuais devido a execução de 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
31/03/2019 a 26/10/2019	1.168	260	3.257	1.705

- a) A capacidade horária da infraestrutura, acima exposta, descreve o processamento máximo de passageiros ao longo de uma hora.



- b) Os parâmetros utilizados para análise de capacidade correspondem ao Nível “C”, estabelecido no *Aerodrome Development Reference Manual, IATA*.
- c) Havendo a necessidade de realizar operação de voos **CHARTERS / FRETAMENTOS DE PASSAGEIROS DE NATUREZA INTERNACIONAL**, que demandem uma capacidade de processamento superior à declarada na tabela acima, registra-se a possibilidade de coordenação pontual, sendo necessária a realização das respectivas tratativas com antecedência mínima de 05 (cinco) dias.

### 2.1. Estacionamento de Veículos

- Capacidades: 4.000 vagas

### 3. PÁTIO DE AERONAVES

Configuração - PÁTIO 01	A	B	B	B	C	C	D	D	E	E	E	F	AG
Principal	-	-	-	-	-	12	-	4	-	-	-	-	-
Alternativa	-	-	-	-	-	16	-	-	-	-	-	-	-

Configuração - PÁTIO 02	A	B	B	B	C	C	D	D	E	E	E	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	-	C	D
P2	C	D	D
P3	D	D	D
P4	D	D	D
P5	D	D	C
P6	C	C	C
P7	C	C	C
P8	C	C	C
P9	C	C	C
P10	C	C	C
P11	C	C	C
P12	C	C	C
P13	C	C	C
P14	C	C	C
R15	C	C	C
R16	C	C	-

Tabela 2

**Observação:** Para as informações contidas na tabela 2 deve se considerar a visão do Fiscal de Pátio, ou seja, de frete para a aeronave.

PÁTIO 2			
BOX	ESQUERDA	CENTRO	DIREITA
	Maior Aeronave	Box Ocupado com a Maior Aeronave	Maior Aeronave
R17	C	C (Bloqueia R17A)	-
R17A	C	F (B747-8F) (Bloqueia R17 e R18)	-



R18	C	C (Bloqueia R17A)	C
R19	C	C	C
R20	C	C	C
R21	C	C	C
R22	C	C	C
R23	C	C	C
R24	C	C (Bloqueia R24A)	C
R24A	C	E (Bloqueia R24 e R25)	C
R25	C	C (Bloqueia R24A)	C
R26	-	C (Bloqueia R26A, 26B e 26C)	E
R26A	-	B (Bloqueia R26, R26B e R26C)	E
R26B	-	B (Bloqueia R26 e R26A)	A
R26C	B	A (Bloqueia R26 e R26A)	E

Tabela 3

**Observação:** Para as informações contidas na tabela 2 deve se considerar a visão do Fiscal de Pátio, ou seja, de frete para a aeronave.

**NOTAS:**

- Os atendimentos de operações regulares de aeronaves cargueiras ocorrem preferencialmente nas posições R17A e R24A. Contingencialmente, é possível realizar o atendimento de aeronaves cargueiras de categoria “C”, “D” ou “E” na posição 02. Para tal atendimento contingencial, é necessário a realização de procedimentos adicionais de segurança, previstos em AISO/PESO específicos.

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 **R26A**.

**NOTAS:**

- 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:**

- 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 prévia, levando em consideração os seguintes critérios: tipo de equipamento, tempo de solo, natureza do voo, atendimento a PNAE:

- Os pátios **1** e **2** têm capacidade para estacionamento simultâneo de 26 aeronaves com até 36,00m de envergadura, código "**C**".
- A compatibilidade das posições de estacionamento dos pátios **1** e **2** com as aeronaves de código "**A**", "**B**", "**C**", "**D**", "**E**" e "**F**" estão demonstradas nas tabelas 1, 2 e 3.
- 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.
- Ressalta-se 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 de somente 01 (uma) aeronave código "**E**" e/ou "**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 CGA/CWB.

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

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

Visando o não comprometimento da infraestrutura instalada, se faz necessário a coordenação antecipada (conforme orientações previstas na *AIP* Brasil, *NOTAM*).

**NOTAS:**

- Dados do **Centro de Gerenciamento Aeroportuárias – CGA/CWB**

Telefones:

+55 41 3381-1478	+55 41 3381-1112	+55 41 3381-1111	+55 41 3381-1444
e-mail:	<a href="mailto:sbct_infraero_cga@infraero.gov.br">sbct_infraero_cga@infraero.gov.br</a>		

- Dados da **Coordenação do Centro de Gerenciamento Aeroportuário – CTGA**

Telefones: +55 41 3381-1457	+55 41 3381-1446	+55 41 3381-1419	e-mail: <a href="mailto:slot_sbct@infraero.gov.br">slot_sbct@infraero.gov.br</a>
-----------------------------	------------------	------------------	---



## ANEXO "A"

### MÉTODOS DE ALOCAÇÃO E OPERACIONALIZAÇÃO

#### 1. BALCÕES DE CHECK-IN

A quantidade de balcões instalados é:

Tipo	Quantidade
Convencionais	62
Totens	28
Total	90

Check-ins	Total
Dedicados	43
Compartilhados	00
Auto Atendimento	28
Disponíveis	19

Empresa	Check-ins
GOL	01 a 15
PARANAIR	16 a 18
AEROLINEAS ARGENTINA	16 a 20
DISPONÍVEL	21
LATAM	22 a 30
AZUL (CONTINGÊNCIA)	31 e 32
DISPONÍVEL	33 a 35
PASSAREDO	36 e 37
DISPONÍVEL	38 a 40
AZUL	41 a 50
DISPONÍVEL	51 a 62

Empresa	Auto Atendimento
GOL	11 totens
LATAM	08 totens
AZUL	10 totens

##### 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:

- 03 (três) horas de antecedência em relação à hora esperada de partida dos voos internacionais;
- 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
31/03/2019 a 26/10/2019	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.

### 4. PÁTIO DE AERONAVES

#### 4.1. Tempos de Solo

##### 4.1.1. Longa Permanência:

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

##### 4.1.2. 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



## 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 rebocador. Para os casos envolvendo segurança, as aeronaves deverão ingressar na posição com auxílio do rebocador.

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.

Observar o NOTAM sobre operação “Push-back” nas posições de estacionamento, onde a operação push-back deverá ser realizada para aeronaves com envergadura acima de 24m, conforme divulgada no site <http://www.aisweb.aer.mil.br>.

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) ou nos telefones:

+55 41 3381-1457	+55 41 3381-1446	+55 41 3381-1419
------------------	------------------	------------------

#### 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 HORÁRIOS AUTORIZADOS

- a) Voos com adiantamentos ou atrasos superiores a 30 (trinta) minutos em relação ao Horário autorizado, devem ser coordenados com o CGA/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) trilha(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) trilha(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 3381-1457	+55 41 3381-1446	+55 41 3381-1419
e-mail: <a href="mailto:slot_sbct@infraero.gov.br">slot_sbct@infraero.gov.br</a>		

**5. TESTE DE MOTORES**

Os testes de motores deverão ser coordenados previamente com a Administração Aeroportuária, através do e-mail [supervisores\\_sbct@infraero.gov.br](mailto:supervisores_sbct@infraero.gov.br) e/ou telefones (41) 3381-1402 / (41) 3381-1478.

**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 S19 – 31/03/2019 a 26/10/2019

#### TABELA – SISTEMAS DE PISTAS E TAXIWAYS

MANUTENÇÃO NOS SISTEMAS						
LOCAL	INÍCIO DO SERVIÇO	TÉRMINO DO SERVIÇO	PERÍODO	DADOS TÉCNICOS	EMISSÃO DE NOTAM	NOTAM Nº
PPD - 15x33	03/2019	12/2019		Implantação de luzes de final de pista	Não	-
ILS – PPD 15*	09/2019	03/2020		CISCEA iniciou estudo para substituição do ILS da PPD 15, a obra tem previsão de início em Set/2019	Sim	E1697/19
CAB 15	-	-	-	-	-	-
CAB 33	-	-	-	-	-	-
PPD - 11x29	-	-	-	-	-	-
CAB 11	-	-	-	-	-	-
CAB 29	-	-	-	-	-	-
Interseção PPD 11x29/15x33	-	-	-	-	-	-
TAXI - "A"	-	-	-	-	-	-
TAXI - "B"	-	-	-	-	-	-
TAXI - "C" **	03/2018	12/2019		Implantação de barras de parada (sinalização luminosa)	Sim	E1697/19
TAXI - "D"	-	-	-	-	-	-
TAXI - "E" **	03/2018	12/2019		Implantação de barras de parada (sinalização luminosa)	Sim	E1697/19
TAXI - "F" **	03/2018	12/2019		Implantação de barras de parada (sinalização luminosa)	Sim	E1697/19
TAXI - "G"	-	-	-	-	-	-
TAXI - "H"	-	-	-	-	-	-
TAXI - "M"	-	-	-	-	-	-
TAXI - "N"	-	-	-	-	-	-

\* ILS CAT 1 e 2 poderá ficar indisponível em períodos a definir com o CISCEA/DTCEA e CINDACTA 2

\*\* A PPD 15x33 ficará fechada para as operações entre 00h20 às 05h00, as operações serão direcionadas para a PPD 11x29.



## ANEXO “D”

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

A execução de medições de **atrito** e **macro textura** são realizadas com periodicidade anual na **PPD 11/29** e trimestral 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*

