

## DECLARAÇÃO DE CAPACIDADE

<b>Aeroporto Santos-Dumont</b>
<b>Sigla ICAO: SBRJ</b>
<b>Horário de funcionamento: 06h00min às 23h00min</b>
<b>Responsável Técnico: Carlos Alberto Xavier</b>
<b>Telefone de Contato: (21) 3814-7772 / 97211-1448</b>

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

#### 1. Pistas de Pousos e Decolagens:

CAPACIDADE DE PISTA		
PERÍODO	HORA (LT)	CAPACIDADE (MOV/HORA)
31/03/2019 – 26/10/2019	06h00 às 23h00	29
23 para aviação regular e 6 para tráfego aéreo não regular + aviação geral		

Capacidade de Pista divulgada pelo CGNA no portal ATFM: <http://portal.cgna.gov.br/>. Acesso em 26 de abril de 2018 12h45min.

#### 2. Terminal de Passageiros:

OPERACIONALIDADE DO TERMINAL DE PASSAGEIROS		
PERÍODO	DOMÉSTICO (PAX/HORA)	
	PARTIDA	CHEGADA
31/03/2019 – 26/10/2019	1.880	1.766

#### Nível de Serviço Ótimo “C” – IATA

Setor	Capacidade Estática		Capacidade Dinâmica	
	PAX/HP	Usuários/HP	PAX/HP	Usuário/HP
Balcões de Check-in	---	---	1.880	---
Totens de Autoatendimento	---	---	3.660	---
Saguão Embarque – Térreo	---	1.501	---	3.002
Saguão de Embarque – 1º piso	---	1.463	---	2.926
Controle de Acesso e Inspeção	---	---	2.000	---
Sala de Embarque (Conector)	2.033	---	2.541	---
Sala Embarque (Remota)	432	---	540	---
Sala Desembarque Portões “A e B”	664	---	1.328	---
Sala Desembarque Portões “C e D”	219	---	438	---
Saguão Desembarque	---	1.062	---	2.125

**Conclusão:** Capacidade na Partida = 1.880 passageiros por hora e Capacidade na Chegada = 1.766 passageiros por hora, pois os macroprocessos são dinâmicos e consideram os fatores mais restritivos.

### 3. Estacionamento de Aeronaves S19 (31/03/2019 – 26/10/2019):

Código da Aeronave	A	B	C1	C2	D1	D2	E1	E2	E3
Pátio Principal (Av. Reg.) – 31/03/2019 – 26/10/2019	-	-	-	21	-	-	-	-	-
Pátio 2 (Av. Geral – Asa Fixa) – 31/03/2019 – 26/10/2019	9	18	-	-	-	-	-	-	-
Pátio 2 (Av. Geral – Asa Rotativa) 31/03/2019 – 26/10/2019	7	7	-	-	-	-	-	-	-

#### Detalhamento:

Pátio Principal: 8 pontes de embarque e 13 posições remotas, sendo uma das posições para atendimento para cargueiros. A posição remota R21 tem restrição operacional para aeronave até tipo A320.

Pátio 2 (Av. Geral – Asa Fixa) – As posições de estadias da Aviação Geral sofrerão redução de acordo com o Mix de Aeronaves de Asa Fixa nas Classes “A” e “B”. A plotagem quantitativa supra refere-se à simultaneidade de posicionamento de aeronaves.

#### Hangar:

HANGARES	GRUPO	Nº Posições	Metragem da área	Categoria Aeronave Crítica
LATAM	1	1	2.229,42 m <sup>2</sup>	3C
GOL	1	1	3.045,49 m <sup>2</sup>	3C
AVIANCA	1	1	881,77 m <sup>2</sup>	3A
LÍDER	2	8	2.387,30 m <sup>2</sup>	3A
ICON	2	5	928,48 m <sup>2</sup>	3A

### 4. Particularidades do Aeroporto:

Deve ser aplicada indisponibilidade distribuição de SLOT para pousos, da aviação comercial (Grupo I), entre os horários de 06h00min às 06h35min e 22h30min às 23h00min.

## ANEXO A

### MÉTODOS DE ALOCAÇÃO E OPERACIONALIZAÇÃO

#### 1. BALCÕES DE CHECK-IN

**1.1. MÉTODO DE ALOCAÇÃO:** o número de balcões é atribuído em função do Plano de Distribuição de Área (COMLOC) adequando à infraestrutura existente e participação do tráfego de cada companhia aérea.

- a) **Abertura do CHECK-IN:** Os balcões atribuídos a cada companhia aérea devem ser abertos e tripulados com duas horas de antecedência em relação à hora esperada de partida para voos nacionais.

#### 1.2. OPERAÇÃO DO CHECK-IN

- a) As empresas devem incentivar o uso do autoatendimento via *totem* e via Internet, que não são considerados nos parâmetros de atribuição balcões de check-in com Balança e Sem balança;
- b) As empresas aéreas devem possuir recursos para atendimento de passageiros utilizando o selo de controle tipo 2D;
- c) As empresas aéreas devem respeitar o planejamento de distribuição de balcões de *check-in*, operando todos os balcões que lhe foram atribuídos durante o horário estipulado;
- d) No caso de necessidade de balcões adicionais, as companhias aéreas devem solicitar autorização ao Administrador do Aeroporto, justificando o seu pedido.

#### 1.3. BALCÕES DE CHECK-IN

A quantidade de balcões convencionais de check-in instalados são 51 (cinquenta e um), distribuídos conforme a Tabela a seguir.

Empresa Aérea	Quantitativo de Balcões	Quantitativo de Totens
Gol Linhas Aéreas S/A (G3)	18	32
LATAM Linhas Aéreas S/A (JJ)	14	10
Azul Linhas Aéreas S/A (AD)	8	14
Avianca Linhas Aéreas S/A (O6)	5	5
Passaredo Linhas Aéreas S/A (ZZ)	2	-
<b>Subtotal</b>	<b>47</b>	<b>61</b>

## 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 (OA/SBRJ).

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

TEMPOS DE RESTITUIÇÃO DE BAGAGEM		
PARÂMETRO	META	TOLERÁVEL
Doméstico	15 minutos	20 minutos

A quantidade de esteiras de bagagem para processamento de voos e restituição de bagagens é a seguinte.

PERÍODO	INTERNACIONAL	DOMÉSTICO
31/03/2019 – 26/10/2019	Não	6

## 3. PÁTIO DE AERONAVES

### 3.1. TEMPOS DE SOLO

3.1.1. Para efeito de alocação de SLOT no Aeroporto Santos Dumont, é necessário que os voos de chegada e partida sejam relacionados por meio da matrícula da aeronave, para melhor atendimento em termos de planejamento operacional e alocação de recursos.

3.1.2. Os voos de pernoite (chegam no dia e partem no outro) devem respeitar os limites de capacidade e a chegada no dia “D” deve ser relacionada com a partida no dia “D+1”.

3.1.3. LONGA PERMANÊNCIA: voos de longa permanência de solo (acima de 50 minutos) estarão sujeitos a alocação em posições remotas, em condições normais de operação, ou em posições de contingência.

3.1.4. CURTA PERMANÊNCIA: voos de curta permanência de solo (entre 30 e 50 minutos) terão prioridade para alocação em posições de ponte de embarque e desembarque.

3.1.5. As aeronaves em solo estão sujeitas a reboque para uma área definida pelo COA, em conjunto com as Empresas Aéreas.

### 3.2. TEMPOS MÍNIMOS DE SOLO (voos de trânsito / chegada / partida):

O tempo mínimo de solo referência para alocação de SLOT no Aeroporto Santos Dumont é de 30 minutos.

### 3.3. TEMPOS MÁXIMOS EM SOLO (pátio de manobras):

O tempo máximo de solo referência para alocação de SLOT no Aeroporto Santos Dumont é de 50 minutos.

### 3.4. QUANTITATIVO DE PERNOITES POR EMPRESA AÉREA:

Os quantitativos de aeronaves em pernoite (aeronaves que chegam em um dia e partem no outro) autorizados por SBRJ são distribuídos conforme a tabela a seguir, baseado no *capacity share* atual ou condição de estratégica operacional para o período da temporada.

EMPRESA AÉREA	QUANTITATIVO MÁXIMO
Gol Linhas Aéreas	7
LATAM Linhas Aéreas	5
Azul Linhas Aéreas	6
Avianca Linhas Aéreas	3

## ANEXO B

### PROCEDIMENTOS OPERACIONAIS

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

#### 1. HORÁRIO OPERACIONAL DO AEROPORTO

O horário limite para decolagens de aeronaves em voos comerciais (Grupo I) é 23h00min e, para pousos, 06h35min no início da operação e 22h30min no fim da operação.

#### 2. 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.

#### 3. 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.

#### 4. OPERAÇÕES DIFERENTES DOS SLOTS ALOCADOS:

- a) Voos com adiantamentos ou atrasos superiores a 30 (trinta) minutos do SLOT alocado serão objeto de monitoramento e controle junto à ANAC.

**NOTAS:**

- i. Para os casos de contingências operacionais deverão ser consultados previamente o Centro de Operações Aeroportuárias - COA, no telefone (21) 3814-7278 e (21) 3814-7279, que em conjunto com as demais áreas do Aeroporto efetuarão a avaliação dos impactos nos fluxos de passageiros, aeronaves, bagagens e cargas;
- 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.

**5. TESTE DE MOTORES:**

Para aeronaves civis, os testes de motores somente serão permitidos, no período de fechamento do aeroporto (23h00 às 05h00) com a aeronave posicionada na cabeceira 20R (sem obras/intervenções na PPD), dependendo da necessidade de teste de motor, em baixa potência, deverá ser coordenado com o COA/SBRJ, por meio do telefone (21) 3814-7069. Para as aeronaves militares (GEIV), é disponibilizada a área de **Run up** para fins de teste de motor.

**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*, reconhecida pelo operador aeroportuário. Na medida do possível, o Operador de Aeródromo (OA/SBRJ) orienta que as Empresas Aéreas quando necessitarem de serviços de ESATA contratem aquelas que já laboram no SBRJ, devido a restrição de espaços, no sítio SBRJ para outras entrantes.

**6.2. MCT – Minimum Connection Time**

TIPO DE OPERAÇÃO	TIPO DE OPERAÇÃO	MCT
Voo Doméstico	Voo Doméstico	30 minutos

**ANEXO C  
CRONOGRAMA DE OBRAS**

TÍTULO				
Local	Início do Serviço	Término do Serviço	Período	Dados Técnicos
RWY 02R/20L	00h00min	06h00min	24/08 a 21/09/2019	Obras de engenharia na RWY
Impacto operacional: Devido a interdição da referida RWY as operações de pouso e decolagens serão realizadas a RWY 02L/20R (auxiliar), com redução de 29 para 24 movimentos por hora e somente em condições VRF.				

## ANEXO D

### CAPACIDADE TPS – NÍVEL DE SERVIÇO “C” (Nível Ótimo - IATA)

#### 1. OBJETIVO

Avaliar a Capacidade dos Setores Operacionais do TPS, aplicando o conceito de nível de serviço ótimo (“C”), conforme parâmetros da IATA 2014 para **Capacidade Estática** (Área x Parâmetro Ocupado x PAX na Hora) e **Capacidade Dinâmica** (Área x Parâmetro Ocupado por PAX x Tempo de Ocupação da Área).

#### 2. SETORES AVALIADOS

Com conceito de nível de serviço: Saguão de Embarque e Desembarque, Sala de Pré-Embarque (Conector e Remota) e Sala de Desembarque. Sem conceito de nível de serviço, por produtividade: *Check-in* e Controle de Acesso e Inspeção.

##### 2.1. Saguão de Embarque

Da área bruta total (5.755m<sup>2</sup> no térreo e 5.610 no 1º piso), foi adotada como premissa 40% destinada a áreas não operacionais, como: comercio, áreas de segurança, apoio, áreas técnicas, cujo valor total operacional é de 3.453m<sup>2</sup> e 3.366m<sup>2</sup>, respectivamente.

###### 2.1.1. Capacidade Estática (Usuários/HP) – Térreo

Nível “C” (2,3m<sup>2</sup>/PAX HP):  $3.453 \div 2,3 \times 1,0 = 1.501$  Usuários HP, se o período de utilização for de 60 minutos.

###### 2.1.2. Capacidade Estática (Usuários /HP) – 1º piso

Nível “C” (2,3m<sup>2</sup>/PAX HP):  $3.366 \div 2,3 \times 1,0 = 1.463$  Usuários HP, se o período de utilização for de 60 minutos.

###### 2.1.3. Capacidade Dinâmica (Usuários /HP) – Térreo

Nível “C” (2,3m<sup>2</sup>/PAX HP):  $3.453 \div 2,3 \times 2,0 = 3.002$  Usuários HP, se o período de utilização for de 30 minutos.

###### 2.1.4. Capacidade Dinâmica (Usuários /HP) – 1º piso

Nível “C” ( $2,3\text{m}^2/\text{PAX HP}$ ):  $3.366 \div 2,3 \times 2,0 = 2.926$  Usuários HP, se o período de utilização for de 30 minutos.

## 2.2. Saguão Desembarque

Da área bruta total ( $3.010\text{m}^2$ ), foi adotada como premissa 40% destinada a áreas não operacionais, utilizadas para comércio, áreas de segurança, apoio, técnica, entre outras, totalizando  $1.806\text{m}^2$  de área de processamento operacional.

### 2.2.1. Capacidade Estática (Usuários/HP)

Nível “C” ( $1,7\text{m}^2/\text{PAX HP}$ ):  $1.806 \div 1,7 \times 1,0 = 1.062$  Usuários HP, se o período de utilização for de 60 minutos

### 2.2.2. Capacidade Dinâmica (Usuários/HP)

Nível “C” ( $1,7\text{m}^2/\text{PAX HP}$ ):  $2.150 \div 1,7 \times 2,0 = 2.125$  Usuários HP, se o período de utilização for de 30 minutos.

## 2.3. Sala de Embarque (Conector)

Da área bruta total ( $6.100\text{m}^2$ ) foi adotada como premissa 50% destinada para área operacional, haja vista que o processamento neste setor ocorre com fluxo unificado de embarque e desembarque, totalizando  $3.050\text{m}^2$  de área processando passageiros.

### 2.3.1. Capacidade Estática (PAX/HP)

Nível “C” ( $1,5\text{m}^2/\text{PAX HP}$ ):  $3.050 \div 1,5 \times 1,0 = 2.033$  PAX HP, se o período de utilização por passageiro for em média 60 minutos.

### 2.3.2. Capacidade Dinâmica (PAX/HP)

Nível “C” ( $1,5\text{m}^2/\text{PAX HP}$ ):  $3.050 \div 1,5 \times 1,25 = 2.541$  PAX HP, se o período de utilização por passageiro for em média 45 minutos.

## 2.4. Sala de Embarque (Remota)

Da área bruta total ( $1.080\text{m}^2$ ) foi adotada como premissa 60% destinada para área operacional, haja vista que este setor possui fluxo de embarque e desembarque, conexão e comércio, totalizando  $648\text{m}^2$  de área operacional.

### 2.4.1. Capacidade Estática (PAX/HP)

Nível “C” ( $1,5\text{m}^2/\text{PAX HP}$ ):  $648 \div 1,5 \times 1,0 = 432$  PAX HP, se o período de utilização por passageiro for em média 60 minutos.

### 2.4.2. Capacidade Dinâmica (PAX/HP)

Nível “C” ( $1,5\text{m}^2/\text{PAX HP}$ ):  $648 \div 1,5 \times 1,25 = 540$  PAX HP, se o período de utilização por passageiro for em média 45 minutos.

## 2.5. Sala Desembarque (Portões “A e B”)

Possui quatro esteiras de restituição de bagagens, adotado que 45% dos passageiros possuem bagagem a restituir enquanto que os demais 55% dos passageiros sem bagagens a restituir utilizam a sala de desembarque apenas como passagem para saída ao Saguão desembarque. A área total da Sala de  $1.062\text{m}^2$  é utilizada com equipamentos, circulação e restituição de bagagem.



### 2.5.1. Capacidade Estática (PAX/HP)

Nível “C” (1,6m<sup>2</sup>/PAX HP):  $1.062 \div 1,6 \times 1,0 = 664 \times 1,0 = 1.328$  PAX/HP, se o período de utilização dos passageiros com bagagem a restituir na sala for em média 60 minutos.

### 2.5.2. Capacidade Dinâmica (PAX/HP)

Nível “C” (1,6m<sup>2</sup>/PAX HP):  $1.062 \div 1,6 \times 2,0 = 1.328 \times 2,0 = 2.656$  PAX/HP, se o período de utilização dos passageiros com bagagem a restituir na Sala for em média 30 minutos.

## 2.6. Sala Desembarque (Portões “C e D”)

Possui duas esteiras de restituição de bagagens, adotado que 45% dos passageiros possuem bagagem a restituir e os demais 55% sem bagagem utilizam a sala de Desembarque apenas para passagem para o Saguão Desembarque. A área total de 350m<sup>2</sup> da sala é utilizada com equipamentos, circulação e restituição de bagagem.

### 2.6.1. Capacidade Estática (PAX/HP)

Nível “C” (1,6m<sup>2</sup>/PAX HP):  $350 \div 1,6 \times 1,0 = 218 \times 2,0 = 437$  PAX/HP, se o período de utilização dos passageiros com bagagem a restituir na sala for em média 60 minutos.

### 2.6.2. Capacidade Dinâmica (PAX/HP)

Nível “C” (1,6m<sup>2</sup>/PAX HP):  $350 \div 1,6 \times 2,0 = 437 \times 2,0 = 875$  PAX/HP, se o período de utilização dos passageiros com bagagem a restituir na sala for em média 30 minutos.

## 2.7. Balcões de *Check-In* e Totens de Autoatendimento

O processamento do passageiro é feito através de Balcões e Totens com e sem balança, adotada no SBRJ na proporção de 55% *Internet*, 14% Balcão, 8% Totens e 1% *Internet* e Balcão.

### 2.7.1. Balcões de *Check-in* (PAX/HP)

Tempo padrão de processamento passageiros nacionais, adotada média de 4 minutos por passageiros, no SBRJ (referência IATA 2014, 3 a 5 minutos no balcão).

- 47 Balcões x 15 PAX HP, por Balcão = 1.880 (tempo médio de processamento 1,5 minutos por passageiro com todos os balcões tripulados).

### 2.7.2. Totens Autoatendimento (PAX/HP)

Tempo médio gasto por passageiro no Autoatendimento, adotada média de 1 minuto para o SBRJ (referência IATA 2014, 0 a 2 minutos no *totem*).

- 61 Totens x 60 PAX HP, por Totens = 3.660 (tempo médio de processamento 1 minuto por passageiro).

### 2.7.3. *Internet* – (PAX/HP)

Os passageiros que utilizam tal serviço e não despacham bagagens têm como resultado tempo zero de processamento de *check-in*. O índice de 1% de passageiros que realizam *check-in* por meio de internet e vão ao balcão para despacho de bagagens, estão contemplados na referência de atendimento em 2.7.1.

Conclusão: sem levar em consideração o *check-in* realizado por meio de *internet*, a capacidade atual, no Aeroporto Santos Dumont é a mais restritiva, ou seja, 1.880 passageiros por hora.

## **2.8. Controle de Acesso e Inspeção**

O SBRJ possui 8 módulos de inspeção de passageiros e bagagens, cuja produtividade poderá alcançar o máximo de 2.000 passageiros por hora.

Capacidade Prática:  $8 \times 250 \text{ PAX HP} = 2.000 \text{ PAX HP}$ , com tempo de processamento médio de 14,4 segundos por passageiro, possibilidade de formação de fila na área interna que antecede a passagem pelo canal de inspeção, tempo médio 3,0 minutos para entrar na Sala de Pré-Embarque.

### **2.8.1 Peculiaridades do processador:**

- a) O SBRJ tem capacidade prática de processar até 2.000 PAX HP, cujo serviço está sujeito à fila.
- b) Em caso de fila, a equipe do SBRJ realiza distribuição de recipientes (sacolinhas) para colocar objetos que devem passar pelos canais de inspeção, quando a fila está na área externa, saguão que antecede a entrada do controle de acesso e inspeção, para utilizá-los com chaves, moedas, celular, canetas, relógios, pulseiras e outros.