

Ofício n.º **291** /SBVT (VTGP)/2018

Vitória, 26 de abril de 2018.

Senhor Rodrigues Neves Martins
Gerente de Operações de Serviços Aéreos - ANAC
Setor Comercial Sul, Qd. 09, Lote C – Ed. Pq. Cidade Corporate – Torre A
CEP: 70.308-200 – Brasília – DF

Assunto: Declaração de Capacidade de SBVT - Retificação

Senhor Gerente,

Conforme determina a Resolução nº 338, de 22.07.2014, e em atendimento ao ofício Circular nº 39(SEI)/2017/GTCS/GOPE/SAS-ANAC, de 02.08.2017, retificamos abaixo a declaração de capacidade dos pátios e terminal de passageiros do Aeroporto de Vitória – Eurico de Aguiar Salles para a temporada S18 – 25.03.2018 à 27.10.2018, em função da necessidade de bloqueio dos horários previstos para realização de serviços de manutenção no sistema de pistas, descritos no Anexo C.

DECLARAÇÃO DE CAPACIDADE

Aeroporto de Vitória – Eurico de Aguiar Salles
Sigla ICAO: SBVT
SIGLA IATA: VIX
Horário de funcionamento: H24
Responsável Técnico: Afranio Souza Mar
Telefone de Contato: (27) 3235-6308

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

Este documento contém as capacidades aeroportuárias e quarto anexos

- ➔ Anexo “A” MÉTODO DE ALOCAÇÃO E OPERACIONALIZAÇÃO;
- ➔ Anexo “B” PROCEDIMENTOS OPERACIONAIS
- ➔ Anexo “C” CRONOGRAMA DE OBRAS E SERVIÇOS – SBVT
- ➔ Anexo “D” MEDIÇÃO DE ATRITO E MACRO TEXTURA DAS PISTAS DE POUSO E DECOLAGEM

1. Pistas de Pousos e Decolagens:

O Aeroporto de Vitória-Eurico de Aguiar Salles – SBVT possui 02 (duas) pistas oblíquas (não paralelas ou cruzadas):

AEROPORTO – SBVT



- Pista 06/24 – dimensões: 1750 x 45 metros
- Pista 02/20 – dimensões: 2058 x 45 metros
- Distâncias Declaradas

Pistas	TORA	TODA	ASDA	LDA
06/24	1750	1750	1750	1750
02/20	2058	2058	2058	2058

- Pista 24/06 Equipada com ILS CAT I

CAPACIDADE DE PISTA		
PERÍODO	HORA (LT)	CAPACIDADE (MOV/HORA)
25/03/2018 a 27/10/2018	00:00 à 23:59	12 (PPD 06/24)
25/03/2018 a 27/10/2018	00:00 à 23:59	14 (PPD 02/20)

2. Terminal de Passageiros:

- Área: 31.850 m²

CAPACIDADE DO TERMINAL DE PASSAGEIROS				
PERÍODO	INTERNACIONAL		DOMÉSTICO	
	PARTIDA	CHEGADA	PARTIDA	CHEGADA
25/03/2018 a 27/10/2018	-	-	1.166	1.486

2.1 Estacionamento de veículos

Capacidade: 1.790 vagas

Observações:

- Capacidade estática descreve o potencial de ocupação das áreas críticas do terminal de passageiros em determinado instante.
- 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.

3. Estacionamento de Aeronaves:

Código da Aeronave	A	B	C1	C2	D1	D2	E1	E2	E3
Pátio 1 - Aviação Comercial (pax) C/Finger	0	0	0	6	0	0	0	0	0
Pátio 1 - Aviação Comercial (pax) Remota	0	0	1	5	0	2	0	0	0
Pátio 2 - Estadia	0	0	1	6	0	1	0	0	0



Pátio 3 - Aviação Geral	0	1	3	0	0	1	0	0	0
Pátio 4 - Helicópteros	0	5	0	0	0	0	0	0	0
Total	0	6	5	17	0	4	0	0	0

Tabela 1

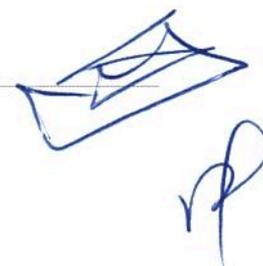
Alocação por código

Pátio 1 Comercial			
BOX	ESQUERDA	CENTRO	DIREITA
	Maior Aeronave	Box Ocupado com a Maior Aeronave	Maior Aeronave
01	C2	C2 (Bloqueia a 01A)	-
01A	C2	D2 (Bloqueia a 01 e 02)	C2
02	C2	C2 (Bloqueia a 01A)	C2
03	C2	C2	C2
04	C2	C2	C2
05	C2	C2	C2
06	C2	C2	C2
07	C2	C2	C2
08	C2	C2	C2
09	C2	C2	C2
10	C2	C2 (Bloqueia a 10A)	C2
10A	C2	D2 (Bloqueia a 10 e 11)	C2
11	-	C2 (Bloqueia a 10A)	C2

Tabela 2

Pátio 2 Estadia			
BOX	ESQUERDA	CENTRO	DIREITA
	Maior Aeronave	Box Ocupado com a Maior Aeronave	Maior Aeronave
T1	C2	C2	-
T1	C2	D2 (Bloqueia a T2)	C2
T2	C2	C2 (Bloqueia a T1 para D2)	C2
T3	C2	C2	C2
T4	C2	C2	C2
T5	C2	C2	C2
T6	C2	C2	C2

Tabela 3



Pátio 3 Aviação Geral			
BOX	ESQUERDA	CENTRO	DIREITA
	Maior Aeronave	Box Ocupado com a Maior Aeronave	Maior Aeronave
T7	C1	C1	C2
T8	C1	C1	C1
T9	C1	C1	C1
T10	C1	C1(Bloqueia a T11A)	C1
T11A	C1	C2 ou D2(Bloqueia a T10 e T11)	C1
T11	C1	C2	C1
T12	C1	C2	C1
T12A	C1	C1(Bloqueia a T12 e T13)	C1
T13	C2	C2	C1

Tabela 4

➤ Dimensões pátios de Aeronaves:

- Pátio 1 – 54.480,00 m²
- Pátio 2 – 21.675,00 m²
- Pátio 3 – 20.145,00 m²
- Pátio 4 – 1.571,00 m²

Observações:

a) Pátio 1 - Estacionamento de Aeronaves da Aviação Comercial

- 6 (seis) posições disponíveis, “*Finger*”, sem restrições: disponíveis para pernoite de aeronaves até Código C2; e
- 5 (cinco) posições disponíveis, “*Remotas*” sem restrições: disponíveis para pernoite de aeronaves até Código C2; destas somente 2 (duas) posições auxiliares comportam aeronaves Código D2, que quando utilizadas, inviabilizam as posições laterais.

NOTA:

- . Neste pátio não há operação com aeronave cargueira.
- . Veículo de transporte de passageiro – micro-ônibus com capacidade de 26 passageiros e uma cadeira de rodas.

b) Pátio 2 – Estacionamento de aeronaves (estadia)

- 6 (seis) posições disponíveis, “*Remotas*” com restrições (vide tabela abaixo): disponíveis para pernoite de aeronaves até Código C2;



- Destas, somente a posição T1 comporta aeronave Código D2 que, quando utilizada, inviabiliza as posições da lateral T2 para aeronave C2, sendo possível atender no máximo uma aeronave C1 de até 28 m de envergadura.

Aeronave	Restrição
A321- 200	Para todas as posições de T2 a T6, exceto T1
B737 900w	Para todas as posições de T2 a T6, exceto T1
B737 MAX	Para todas as posições de T2 a T6, exceto T1

NOTA: Este pátio não concorre com o pátio de aviação comercial, atendendo apenas a pernoite, se necessário, manutenção não programada de longo período, ou tempo superior de pátio de cinco horas.

c) Pátio 3 – Estacionamento de Aeronaves da Aviação Geral

i. AERONAVES DE ASA FIXA

- 6 (seis) posições disponíveis para aeronaves C1 até 27,05 m de envergadura, quando em uso, bloqueiam as posições auxiliares disponíveis para pernoite de aeronaves códigos A e B; ou
- 5 (cinco) posições disponíveis para pernoite de aeronaves C1 até 29 m de envergadura; ou ainda
- 1 (uma) posição disponível para atendimento de aeronave Classe D2 (Ilha do cargueiro) que bloqueia duas das sete posições existentes para código B ou C ou 4 posições para código A, sendo possível alocar na posição da lateral esquerda somente aeronave até código B.

ii. AERONAVES DE AVIAÇÃO CARGUEIRA

- A posição T11A limita o tempo de 2 (duas) quando esta estiver em procedimento de movimentação de embarque/desembarque de carga pela aeronave D2.
- A mesma posição é ocupada em estadia pela aeronave C2 cargueira B722 (TTL), que é translada para o T1 quando da ocupação da D2.
- Ou ainda ser ocupada por aeronave C2 e C1 na contingência.

NOTAS:

1. As posições do Pátio de Estadia mencionadas acima não são de uso simultâneo;
2. Tempo máximo sem coordenação (pouso técnico), tempo máximo 2 (duas) horas.
3. O Pátio de Cargas está contido no pátio de Aviação Geral;
4. É necessária a coordenação com Área de Operações do Aeroporto, COA. Observar as orientações previstas no AIP Brasil, ROTAER, NOTAM e normas aeroportuárias.



iii. **AERONAVE DE AVIAÇÃO MILITAR**

Limitada a uma aeronave por vez (processo coordenado pelo COA)

iv. **AERONAVES DE ASA ROTATIVA**

7 (sete) posições no Pátio-3 – Aviação Geral disponíveis para operação de aeronaves de asa rotativa com rotor até 16m de diâmetro, não simultâneas com o MIX de aeronaves de asa fixa, posições de T7 a T13.

d) **PÁTIO 4 - HELICÓPTEROS**

5 (cinco) posições no Pátio 4 – Estacionamento de Helicópteros disponíveis para operação em área demarcada especificamente (SPOTS), para aeronaves de asa rotativa com rotor até 20m de diâmetro;

NOTAS:

1. A autorização para a Aviação Geral (asa fixa e rotativa) deverá ser coordenada previamente com o COA/VIX – Centro de Operações Aeroportuárias, através dos telefones: +55 27 3235-6320 e pelo e-mail: coa_sbvt@infraero.gov.br;
2. Observar as orientações previstas no AIP Brasil, ROTAER, NOTAM e normas aeroportuárias.

ANEXO A

MÉTODO DE ALOCAÇÃO E OPERACIONALIZAÇÃO

1 BALCÕES DE CHECK-IN:

A quantidade de balcões de check-in instalados e totens é a seguinte:

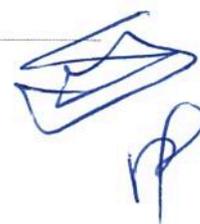
Tipo	Quantidade
Convencional	31
Totens	15
Total	46

Check-ins	Total
Dedicados	30
Compartilhados	01
Auto Atendimento	15
Disponível	00

Check-ins	Empresa
01	USO COMPARTILHADO
02 a 06	AVIANCA
07 a 15	GOL
16 a 23	AZUL
24 a 31	LATAM

Autoatendimento	Empresa
02 totens	AVIANCA
05 totens	GOL
04 totens	AZUL
04 totens	LATAM

- 1.1. **MÉTODO DE ALOCAÇÃO:** o numero 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) Duas horas de antecedência em relação à hora esperada de partida para voos domésticos;
- b) 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 DO CHECK-IN

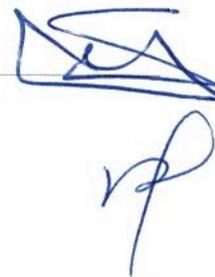
Conforme procedimentos descritos no Procedimento Operacional padrão – POP – 2.01 (OPA) Check-in em vigor.

- 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 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.

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

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.

- d) As empresas aéreas deverão manter funcionários próximos aos totens, para auxílio aos passageiros os pontos de autoatendimento e na base do check-in;
- e) As empresas devem incentivar o uso do autoatendimento via totem e via Internet;
- f) Será permitido o embarque de passageiro portando uma franquia mínima de 10 kg de bagagem de mão, de acordo com as dimensões e quantidade de peças, estabelecido no contrato de prestação de serviços firmado entre passageiro e a empresa aérea.
- g) A avaliação das bagagens, referente às dimensões e peso, será realizada pelas empresas aéreas no check-in ou no portão de embarque. Os gabaritos poderão ser disponibilizados nos respectivos locais de atendimento.
- h) 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 par o seu processamento.
- i) Os funcionários das empresas responsáveis pela fila no check-in deverão atender os seguintes procedimentos:



- Classificar e direcionar o passageiro de acordo com os critérios definidos pela empresa aérea par realização do check-in tais como fidelidade, prioridade, totens para etiquetagem de bagagem, despacho de bagagem e cartão de embarque;
 - Realizar caso necessário, a conferência das dimensões da bagagem de mão nos gabaritos instalados na entrada da fila no check-in;
 - Liberar a entrada das filas no intuito de não interromper o fluxo de passageiros; no saguão comprometendo a circulação e acesso aos BVRI.
 - Identificar e orientar os passageiros atrasados ou exceções, caso necessário, evitando retenção e fila.
- j) 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 aumentando a eficiência de atendimento das posições de trabalho adequadas para o turno;
- k) O atendente do balcão de check-in deverá realizar os seguintes procedimentos;
- 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, documento válido.
 - Inserir os dados no sistema e imprimir o cartão de embarque, se necessário.
 - Pesar e etiquetar a bagagens a serem despachadas, ou conferir as bagagens etiquetadas no totem com o cartão de embarque.
 - Verificar se a bagagem de mão está de acordo com o peso e dimensões permitidas.
 - Orientar o passageiro quanto ao ingresso no portão de embarque.
- l) Os tempos de permanência na fila de check-in devem cumprir o tempo descrito no POP (Procedimento Operacional Padrão)
- m) O tempo de atendimento é compreendido entre o momento em que o passageiro entra na fila até o início de seu atendimento no 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 o 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 necessário ao atendimento ao(s) voo(s) 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 descontinuidade na operacionalidade dos equipamentos;
- Os tempos de restituição de bagagem devem cumprir o descrito no Procedimento Operacional Padrão – POP – 2.3 (OPA) Restituição de Bagagens em vigor, como segue abaixo:

TEMPOS DE RESTITUIÇÃO DE BAGAGEM		
PARÂMETRO	DESEJÁVEL	ACEITÁVEL
Doméstico	15 minutos	40 minutos
Internacional	Não aplicável	Não aplicável

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

PERÍODO	INTERNACIONAL	DOMÉSTICO
25/03/2018 a 27/10/2018	Não aplicável	5

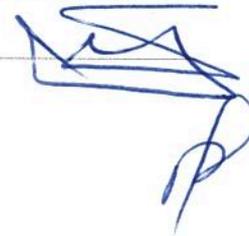
NOTA:

- a) 02 (duas) esteiras para processamento check-in e 05 (cinco) para restituição de bagagens.
- b) Considerando a contingência, mediante ordenamento do operador aeroportuário os operadores aéreos deverão reforçar as equipes de ESATA (Empresa Auxiliar de Transporte Aéreo) contratadas ou orgânica para o atendimento adequado quanto ao número de atendentes de carga/descarga de bagagens por voo, sendo o não reforço das equipes motivação para um possível remanejamento do horário do voo (SLOT) para um horário de menor impacto operacional na temporada subsequente em acordo com a Coordenação.

3. CONTROLE DE EMBARQUE E DE INSPEÇÃO DE SEGURANÇA:

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

- a) 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).

- b) Todos os passageiros devem portar o cartão de embarque para acessar as áreas restritas.

A quantidade de canais de inspeção instalados em SBVT e a seguinte:

EMBARQUE DOMÉSTICO	EMBARQUE INTERNACIONAL	TOTAL
04	00	04

4. PÁTIO DE AERONAVES:

4.1 TEMPOS DE SOLO

4.1.1 **LONGA PERMANÊNCIA:** Restrição para longa permanência de aeronaves no pátio de manobras, assim, deverá haver coordenação do Operador Aéreo com o Operador Aeroportuário sobre a intenção de longa permanência em SBVT.

4.1.2 PERNOITE:

- As aeronaves que permanecerem em pernoite no pátio de manobras deverão ser programadas para operarem os primeiros voos da manhã;
- As aeronaves de pernoite no pátio de manobras são aquelas já inseridas no BHP e autorizadas pela administração Aeroportuária com saída nos primeiros voos da manhã;
- As aeronaves que possuam alguma contingência, seja ela por manutenção não programada ou cancelamento do voo sequencial, deverão ser retiradas e alocadas no pátio de estadia, quando esta prejudique a desempenho do aeroporto em sua operacionalidade;
- Caso em que o descumprimento do item “b” venha a prejudicar o processo operacional, dará causa ao remanejamento do voo (slot) para outro horário de menor impacto na temporada subsequente, em coordenação com o Coordenador de voos.
- Deverá haver coordenação prévia com o CGA, conforme ROTAER do SBVT.

4.1.3 TEMPOS MÍNIMOS DE SOLO (voos de transito / chegada / partida):

TIPO DE AERONAVE	TEMPO MÍNIMO DE SOLO
Até 118 assentos	30 minutos*
Acima de 119 assentos	30 minutos*



* O tempo de solo poderá ser reduzido em 10 minutos, se respeitados os requisitos de segurança de voo e condicionados à concordância da empresa em relação a procedimentos operacionais do aeroporto.

4.1.4 TEMPOS MÁXIMOS EM SOLO (Pátio de Manobras):

- a) O tempo máximo de solo na posição “finger” é de 60 minutos de aeronaves;
- b) Nas posições remotas, para tempos superiores a 90 minutos, caberá análise por parte da Administração Aeroportuária;
- c) As empresas aéreas devem enviar ao COA a programação de saída dos pnoites, de forma que uma empresa não prejudique outra devido alteração de trilhos;
- d) Caso a aeronave não assuma outro voo no período de 90 minutos na posição de “finger”, deverá ser rebocada imediatamente após o término do procedimento de desembarque para posição “remota” do pátio;
- e) Os tempos de solo para cada categoria de aeronave foram calculados levando em conta a operação de *handling* de acordo com o contrato de serviço (SLA);
- f) Os limites máximos de tempo de solo previstos deverão ser observados quando as aeronaves utilizarem o pátio de manobras;
- g) Não será permitido exceder os tempos de solo estabelecidos pelo operador aeroportuário.
- h) O descumprimento do item (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 slot.



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 no Aeroporto de Vitória-SBVT é “nose in / push out”, ou seja, ingressa na posição de estacionamento por meios próprios e a liberação é por intermédio de trator rebocador. Para os casos envolvendo segurança, as aeronaves deverão ingressar na posição com o auxílio de trator.
- Para as aeronaves do GRUPO II – Aviação Geral (executiva, off-shore, militar e outras), 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 através do fiscal de pátio.
- 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 novas empresas aéreas que planejam iniciar operação regular no Aeroporto de Vitória deve efetuar contato prévio no e-mail comclarsbvt@infraero.gov.br para consultas relativas às condições gerais para operação. Paralelamente à solicitação do voo, contatar nos telefones 27 3235-6368/6353/6320.

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 na legislação vigente, incluindo ações previstas na Decisão 13 da ANAC;
- b) Proibido utilizar os pátios de manobras e estadia d Aeroporto para manutenção de preventiva de aeronaves e equipamentos de handling;
- c) Expressamente proibidas as operações com aeronaves grupo I, que não estejam atreladas à malha aérea, ou coordenadas como COA, em virtude da indisponibilidade de pátio destinada ao SNBT;
- d) As operações de NACIONALIZAÇÃO de aeronaves atracadas no TECA, terão de ser coordenadas com o COA/CGA.

3. OPERAÇÕES DIFERENTES DOS HOTRANS AUTORIZADOS:



- a) Voos com adiantamentos ou atrasos superiores a 30 (trinta) minutos do HOTRAN autorizado, devem ser informados ao COA/VIX para coordenação de nova programação para estacionamento.
- b) A execução das operações conforme o planejamento é uma premissa importante na determinação da capacidade do SBVT 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.

NOTA:

- i. Para os casos de contingências operacionais deverão ser consultados previamente o Centro de Operações Aeroportuárias – COA/CGA, no telefone 3235-6353/5320, 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 um representante de cada empresa aérea durante os horários de voos;

4. TESTE DE MOTORES:

Os testes de motores deverão ocorrer somente no período das 07h às 20h (Horário de Brasília), devido à restrição de ruído, sendo necessária a coordenação prévia com o COAVIX no telefone: (27) 3235-6320.

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.

6. EMPRESAS DE HANDLING:

SWISSPORT

LATAM (Operador Aéreo)

7. EMPRESAS DE CATERING:

Capixaba Alimentação



ANEXO C

CRONOGRAMA DE OBRAS E SERVIÇOS – SBVT
TEMPORADA S18 – 25/03/2018 a 27/10/2018
TABELA – SISTEMAS DE PISTAS E TAXWAYS

MANUTENÇÃO NOS SISTEMAS				
LOCAL	INÍCIO DO SERVIÇO	TÉRMINO DO SERVIÇO	PERÍODO	DADOS TÉCNICOS
PPD – 06/24	13/03/2018	31/03/2018	02:30/08:30 UTC	NOTAM B0285/2018
PPD – 06/24	01/10/2018	26/10/2018	03:30/08:00 UTC	Necessidade de bloqueio desses horários para cumprimento da programação de manutenção do sistema de pistas.
PPD – 02/20	03/09/2018	28/09/2018	03:30/08:00 UTC	
TAXI – “A”				
TAXI – “B”				
TAXI – “C”				
TAXI – “D”				
TAXI – “E”				
TAXI – “F”				
TAXI – “G”				
TAXI – “H”				
TAXI – “J”				
TAXI – “K”				
TAXI – “L”				
TAXI – “M”				
TAXI – “PP”				

HÁ OBRA PREVISTA PARA O PERÍODO
25/03/2018 a 27/10/2018



ANEXO D

MEDIÇÃO DE ATRITO E MACRO TEXTURA DAS PISTAS DE POUSO E DECOLAGEM

A execução de medições de atrito e macro textura são realizadas com periodicidade semestral nas PPD 06/24 e PPD 02/20.

Cabe salientar que esses serviços são programados em intervalos de tempo ou horários que não coincidam com a malha aérea, não gerando qualquer impacto para as operações.

Elaborado por:



ROSANGELA NUNES LOUREIRO
Gerente de Gestão Operacional

Aprovado por:



AFRANIO SOUZA MAR
Superintendente
Aeroporto de Vitória / Eurico de Aguiar Salles