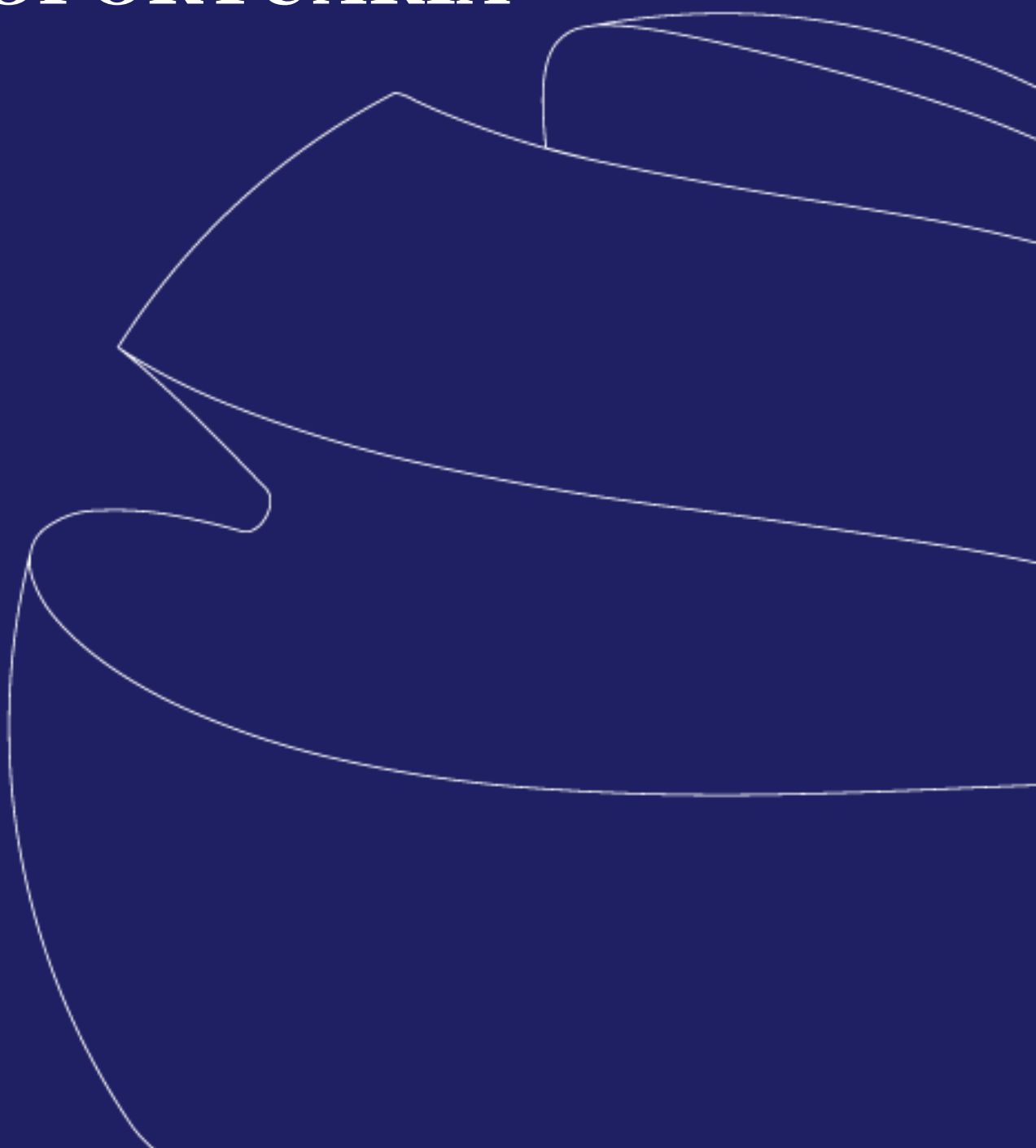




# DECLARAÇÃO DE CAPACIDADE DE INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA



<b>Aeroporto Internacional de Curitiba - Afonso Pena</b>	
<b>Sigla ICAO: SBCT</b>	<b>Sigla IATA: CWB</b>
<b>Horário de Funcionamento: H24</b>	
<b>Temporada S22 (27/03/22 – 29/10/22)</b>	

## **CONTROLE DE REVISÃO**

<b>Versão</b>	<b>Data</b>	<b>Descrição</b>
01	22/03/2022	Publicação Inicial
02	29/04/2022	Revisão de Procedimento de Aviação Geral

## **APRESENTAÇÃO**

Este documento tem como objetivo apresentar as características e condições operacionais do aeroporto, válidas para a Temporada S22 (27/03/22 – 29/10/22).

Em caso de alterações, uma nova versão da declaração será publicada através dos meios de comunicação oficiais do aeroporto, sem a necessidade de prévia comunicação ou discussões anteriores.

## 1 SISTEMA DE PISTAS

O Aeroporto Internacional de Curitiba - Afonso Pena, possui o seguinte sistema de pistas:

- I. Pista 15X33 – dimensões: 2218 x 45 metros, PCN 42/R/A/X/T;
- II. Pista 11X29 – dimensões: 1798 x 45 metros, PCN 33/F/A/X/T.

Classe de Operação: VFR | IFR

Auxílios de Navegação Aérea:

- ILS CAT 2 (RWY 15)
- ILS CAT 1 (RWY 33)
- VOR

### 1.1 Capacidade de Pista

Intervalo	60 Minutos	15 Minutos	5 Minutos
<b>Número de Movimentos</b>	32	N/A	N/A
<b>Desbalanceamento entre ARR/DEP e vice-versa</b>	N/A	N/A	N/A

- a. Capacidade de pista informada pelo Centro de Controle de Navegação Aérea – CGNA.
- b. Possíveis reduções pontuais devido a execução de obras estão descritas no anexo A – Cronograma de Obras.

### 1.2 Categoria de Combate a Incêndio

CAT9

## 2 PÁTIO DE AERONAVES

O aeroporto possui 02 (dois) pátios, no qual as tabelas abaixo apresentam as configurações de alocação disponíveis para cada um, respeitando as categorias de aeronave suportadas por cada posição, e levando em consideração as premissas apresentadas nas alternativas a seguir:

- I. Alternativa 01: Maior aeronave ocupando o box de parada;
- II. Alternativa 02: Maior quantidade de aeronaves ocupando o pátio simultaneamente.

Pátio 01						
Configuração	A	B	C	D	E	F
Alternativa 01			11	3	1	
Alternativa 02			12*	4		

\* 01 (uma) posição com envelope não compatível com A321.

Pátio 02						
Configuração	A	B	C	D	E	F
Alternativa 01			6*		1	1*
Alternativa 02	1	1	9*			

\* "F" Posição limitada ao B748;

\* "C" posições com envelopes não compatíveis com A321 e E295 (exceto posição 24).

Legenda	
<b>A</b>	Aeronaves com envergadura menor que 15m
<b>B</b>	Aeronaves com envergadura maior ou igual a 15m e menor que 24m.
<b>C</b>	Aeronaves com envergadura maior ou igual a 24m e menor que 36m.
<b>D</b>	Aeronaves com envergadura maior ou igual a 36m e menor que 52m.
<b>E</b>	Aeronaves com envergadura maior ou igual a 52m e menor que 65m.
<b>F</b>	Aeronaves com envergadura maior ou igual a 65m e menor que 80m.

As posições disponíveis para o estacionamento de aeronaves, dependerão do *mix* de aeronaves estacionadas no pátio. Para obter o melhor aproveitamento do uso das posições, serão considerados os seguintes fatores: horário planejado, tempo de solo, tipo de equipamento, regras geométricas e de eficiência operacional.

## 2.1 Posições de Manobra e de Estadia

A CCR Aeroportos, através de publicação específica, apresenta as tarifas vigentes e aplicáveis a cada posição de acordo com as atividades executadas enquanto de sua utilização.

As atividades exclusivas a manobras são: embarque e desembarque de passageiros e/ou cargas, abastecimento, limpeza da aeronave, manutenção (programada ou não), serviços de catering, dentre outros.

Caso se identifique qualquer utilização indevida das posições, a tarifa será enquadrada de acordo e cobrada da companhia aérea ou do operador da aeronave.

## 2.2 Tempos de Solo

### 2.2.1 Tempo Mínimo de Solo

Tipo de Aeronave	Tempo Mínimo de Solo
Código B	N/A
Código C	30 Min
Código D	N/A
Código E	N/A
Código F	N/A

### 2.2.2 Tempo Máximo de Solo

Aplicável para a utilização de posições de contato.

Tipo de Aeronave	Trânsito	Chegada	Partida
Código B	N/A	N/A	N/A
Código C	N/A	N/A	N/A
Código D	N/A	N/A	N/A
Código E	N/A	N/A	N/A
Código F	N/A	N/A	N/A

### 2.2.3 Longa Permanência

Será considerado longa permanência, aeronaves com um tempo de solo, igual ou superior a 04 (quatro) horas.

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

## 2.3 Grupo I: Aviação Comercial

As operações das aeronaves comerciais são “*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 este mesmo mecanismo de auxílio.

## 2.4 Grupo II: Aviação Geral

Para aeronaves do grupo II, a operação será “*taxi in / taxi out*” ou “*nose in / push out*” ou “*push in / push out*”, conforme condição da posição de estacionamento disponibilizada e orientações da administração aeroportuária. A operação de *push-back* deverá ser realizada para aeronaves com envergadura acima de 24 metros.

## **2.5 Aviação Cargueira**

As aeronaves cargueiras estão limitadas a permanência máxima de 02 (duas) horas de solo. Para sua operação se faz necessária a coordenação prévia, através de solicitação de slot.

Os casos que haja a necessidade de dilatação no tempo de solo, para aeronaves já em posição, a coordenação deverá ser realizada diretamente com o Centro de Operações Aeroportuárias - APOC.

## **2.6 Aviação Militar**

Visando o não comprometimento da infraestrutura instalada e a operacionalidade do aeroporto, se faz necessário a coordenação antecipada com o APOC, no caso de necessidade de uso do pátio civil, via Formulário de Aviação Geral, Reserva de Pátio e Isenção disponível em [www.ccr aeroportos.com.br](http://www.ccr aeroportos.com.br).



### 3 TERMINAL DE PASSAGEIROS

A capacidade de infraestrutura terminal apresentada a seguir, descreve o processamento máximo de passageiros ao longo de uma hora.

Capacidade do Terminal de Passageiros (Pax/Hora)			
Terminal 1	Natureza	Embarque	Desembarque
	Doméstico	1280 (Pico)*	3257
	Internacional	0	1168

\* Redução da capacidade de processamento do canal de inspeção conforme a seguir:

Pax/Hora - Doméstico

De 09:30 até 10:29 = 760	De 10:30 até 13:29 = 500	De 13:30 até 19:29 = 760	De 19:30 até 22:29 = 500	De 22:30 até 04:29 = 240
--------------------------	--------------------------	--------------------------	--------------------------	--------------------------

- Havendo a necessidade de realizar operação de voos regulares e/ou 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.

Os parâmetros utilizados para análise de capacidade correspondem aos parâmetros mínimos estabelecidos no contrato de concessão.

Durante a alocação dos voos, será adotada uma taxa de ocupação - *Load Factor* – para o número total de assentos ofertados.

#### 3.1 Balcões de *Check-In*

A distribuição e operacionalização dos balcões de *Check-in* disponíveis, seguem as premissas apresentadas nesta sessão.

Quantidade de Balcões de <i>Check-in</i>	
Tipo	Quantidade
Balcões Convencionais	62
Totens	28
<b>Total</b>	<b>90</b>

### 3.1.1 Método de Alocação

O número de balcões disponibilizado por companhia aérea 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*).

### 3.1.2 Abertura do *Check-in*

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

- a. 02 (duas) horas de antecedência em relação à hora esperada de partida dos voos domésticos;
- b. 03 (três) horas de antecedência em relação à hora esperada de partida para voos internacionais;
- 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.

## 3.2 Inspeção de Segurança e Controle Migratório

Quantidade de Canais de Inspeção		
Doméstico	Conexão	Internacional
9	N/A	2

Balcões de Emigração e Imigração		
Tipo	Emigração	Imigração
Balcões	4	4
<i>E-Gates</i>	N/A	N/A

- a. A gestão do processamento de passageiros é de responsabilidade da Polícia Federal.

### 3.3 Restituição de Bagagem

Quantidade de Esteiras de Restituição de Bagagem	
Tipo	Quantidade
Doméstico	5
Internacional	3
Reversível	1
<b>Total</b>	<b>9</b>

As empresas aéreas devem:

- a. Transportar e realizar o tratamento em caso de extravio, dano e violação das bagagens conforme a legislação vigente;
- b. Recolher e guardar as bagagens que não tenham sido retiradas das esteiras de restituição de bagagens;
- c. Manter o efetivo adequado e os equipamentos em perfeitas condições de operação para atendimento ao tempo;
- d. 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;
- e. Manter pelo menos 01 (um) funcionário na sala de desembarque para dar assistência aos passageiros e acompanhar integralmente o processo de restituição de bagagem.

#### 3.3.1 Tempo de Restituição

Os tempos de restituição de bagagem devem cumprir o disposto nesta Declaração de Capacidade. O descumprimento do tempo limite pode representar sanções aeroportuárias e degradação dos níveis de serviço neste aeroporto.

<b>Tempos de Restituição de Bagagem</b>		
<b>Natureza da Operação</b>	<b>Primeira</b>	<b>Última</b>
<b>Doméstico</b>	15 Min	25 Min
<b>Internacional</b>	15 Min	25 Min

- a. Os tempos de restituição aplicados são considerados desde o calço da aeronave até à entrega da bagagem na esteira de restituição;
- b. A gestão do processamento das bagagens é de responsabilidade da companhia aérea;
- c. Os tempos são válidos para todas as posições de estacionamento de aeronaves.

### **3.4 Tempo Mínimo de Conexão (MCT)**

<b>Tempo Mínimo de Conexão</b>	
Doméstico – Doméstico	30 Min
Doméstico – Internacional	90 Min
Internacional – Doméstico	90 Min
Internacional – Internacional	60 Min

## 4 SOLICITAÇÕES DE VOOS

Empresas Aéreas que planejam iniciar operação regular neste aeroporto devem efetuar contato prévio através do e-mail [comercial.negociosaereos@grupoccr.com.br](mailto:comercial.negociosaereos@grupoccr.com.br), para consultas relativas às condições gerais da proposta de operação no aeroporto, independente de slot alocado.

Para solicitação de aprovação de voos (slot) de companhias aéreas que já operam neste aeroporto, a CCR Aeroportos disponibiliza através do endereço [www.ccraeroportos.com.br](http://www.ccraeroportos.com.br), o documento Regras e Gestão de Slots, que descreve todos os processos e padrões adotados por esta concessionária, para a alocação de slots.

Para aviação geral a autorização está condicionada à solicitação formal, através do preenchimento de Formulário de Aviação Geral, Reserva de Pátio e Isenção, disponível no website [www.ccraeroportos.com.br](http://www.ccraeroportos.com.br). A antecedência mínima para o envio do formulário online é de 02 (duas) horas à operação pretendida.

Qualquer comunicação que não seja através do formulário ou tramitação de mensagem *slot*, não será considerada como comunicação oficial e desta forma não é recomendada.

As operações de voos e/ou a permanência de aeronaves sem a devida anuência da administração aeroportuária, serão consideradas como “à revelia” do aeroporto, e sujeitará ao operador ou ao proprietário da aeronave às sanções pertinentes cabíveis.

## **5 CONDIÇÕES OPERACIONAIS**

Voos com adiantamentos ou atrasos superiores a 15 (quinze) minutos da programação autorizada, devem ser informados ao APOC para coordenação da posição de estacionamento.

O cumprimento do planejamento das operações é premissa importante na definição da capacidade do aeroporto e para a consequente alocação de recursos operacionais. Desta forma, a não coordenação de antecipações ou atrasos poderá provocar a degradação do nível de serviço.

As aeronaves em longa permanência (perdia ou pernoite), estão sujeitas a reboque para uma área que será definida conjuntamente entre o APOC e a companhia aérea ou o operador da aeronave.

### **5.1 Teste de Motores**

Os testes de motores quando autorizados, deverão ser coordenados previamente com o APOC.

## 6 CONTATOS

<b>Equipe</b>	<b>E-mail</b>
APOC	apoc.cwb@grupoccr.com.br
Planejamento Operacional	planejamento.operacional@grupoccr.com.br
Sistema de Solicitação de Slots	slot.ccr@grupoccr.com.br
Tarifação Aeroportuária	receitas.aeronauticas@grupoccr.com.br
Negócios Aéreos	comercial.negociosaereos@grupoccr.com.br

Consultas e dúvidas relacionadas à capacidade da infraestrutura (pistas, pátios e terminais) e do processamento de slots, devem ser submetidas à equipe de Planejamento Operacional.

## ANEXO A – CRONOGRAMA DE OBRAS