



DECLARAÇÃO DE CAPACIDADE DE INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA



| | |
|--|------------------------|
| Aeroporto de Londrina - Governador José Richa | |
| Sigla ICAO: SBLO | Sigla IATA: LDB |
| Horário de Funcionamento: H24 | |
| Temporada S23 (26/03/23 – 28/10/23) | |

CONTROLE DE REVISÃO

| Versão | Data | Descrição |
|---------------|-------------|--------------------|
| 01 | 05/09/2022 | Publicação Inicial |

APRESENTAÇÃO

Este documento tem como objetivo apresentar as características e condições operacionais do aeroporto, válidas para a Temporada S23 (26/03/23 – 28/10/23).

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 de Londrina - Governador José Richa, possui o seguinte sistema de pista:

- I. Pista 13x31 – dimensões: 2100* x 45 metros, PCN 43/F/B/X/T;

* RWY 13 deslocada em 335 metros para pouso e últimos 90 metros fechados para pouso e decolagem. RWY 31 últimos 335 metros fechados para pouso e decolagem devido provimento de RESA. Com alteração das distâncias declaradas, conforme:

RWY 13 TORA e ASDA 2.010m, LDA 1.675m

RWY 31 TORA, TODA, ASDA e LDA 1.765m

Classe de Operação: VFR | IFR

Auxílios de Navegação Aérea:

- PAPI Cab 13 e 31
- VOR/DME

1.1 Capacidade de Pista

| Intervalo | 60 Minutos | 15 Minutos | 5 Minutos |
|--|------------|------------|-----------|
| Número de Movimentos | 16* | N/A | N/A |
| Regra de Participação de Operações de ARR e DEP | 8 | N/A | N/A |

* Capacidade de pista informada pelo Centro de Controle de Navegação Aérea – CGNA.

- a. Possíveis reduções pontuais devido a execução de obras estão descritas no anexo A – Cronograma de Obras.

1.2 Categoria de Combate a Incêndio

CAT 7

2 PÁTIO DE AERONAVES

O aeroporto possui 2 (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 | | | 6* | | | |
| Alternativa 02 | | | 6* | | | |

* "C" Exceto A321;

* "C" 01 posição limitada a aeronaves com envergadura de até 26m;

* "C" 01 posição limitada a aeronaves com envergadura de até 28,72m.

| Pátio 02 – Aviação Geral | | | | | | |
|--------------------------|----|----|---|---|---|---|
| Configuração | A | B | C | D | E | F |
| Alternativa 01 | 6* | 2* | | | | |
| Alternativa 02 | 9* | | | | | |

* "A" 06 posições limitadas a aeronaves com envergadura de até 11,86m;

* "A" 03 posições limitadas a aeronaves com envergadura de até 13,35m;

* "B" 02 posições limitadas a aeronaves com envergadura de até 17,65m.

| Legenda | |
|----------|---|
| A | Aeronaves com envergadura menor que 15m |
| B | Aeronaves com envergadura maior ou igual a 15m e menor que 24m. |
| C | Aeronaves com envergadura maior ou igual a 24m e menor que 36m. |
| D | Aeronaves com envergadura maior ou igual a 36m e menor que 52m. |
| E | Aeronaves com envergadura maior ou igual a 52m e menor que 65m. |
| F | 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 disponível na página de tarifas reguladas de seu *website*, apresenta a lista com a classificação de cada posição disponível no aeroporto, assim como as tarifas vigentes e aplicáveis.

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 | 40 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 | 60 Min | 40 Min | 40 Min |
| 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.

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 | 392 (04h - 22h) | 367 |
| | Internacional | N/A | N/A |

* Limitação do horário de funcionamento do canal de inspeção.

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 | 19 |
| Totens | 4 |
| Total | 23 |

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. Não se aplicam 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 Módulos de Inspeção | | |
|-----------------------------------|---------|---------------|
| Doméstico | Conexão | Internacional |
| 3 | - | - |

| Balcões de Emigração e Imigração | | |
|----------------------------------|-----------|-----------|
| Tipo | Emigração | Imigração |
| Balcões | - | - |
| <i>E-Gates</i> | - | - |

- 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 | 1 |
| Internacional | - |
| Reversível | - |
| Total | 1 |

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.

| Tempos de Restituição de Bagagem | | |
|---|-----------------|---------------|
| Natureza da Operação | Primeira | Última |
| Doméstico | 10 Min | 15 Min |
| Internacional | N/A | N/A |

- 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)

| Tempo Mínimo de Conexão | |
|--------------------------------|--------|
| Doméstico – Doméstico | 40 Min |
| Doméstico – Internacional | N/A |
| Internacional – Doméstico | N/A |
| Internacional – Internacional | N/A |

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, 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, 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. 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

| Equipe | E-mail |
|---------------------------------|--|
| APOC | apoc.ldb@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

A CCR Aeroportos está em etapa de elaboração de projetos e planejamento de execução dos investimentos obrigatórios previstos para a Fase I-B, que deverão ocorrer entre janeiro de 2023 e outubro de 2024. Todos os aeroportos sob esta gestão passarão por adequações que impactarão na rotina de operações.

Desta forma, reiteramos o nosso compromisso em minimizar os impactos das obras na programação de voos já estabelecida e destacamos que casos pontuais serão discutidos individualmente e informados com antecedência mínima de 90 dias a partir da data prevista para intervenção.