

W19

# DECLARAÇÃO DE CAPACIDADE OPERACIONAL



SBRB



Autenticado com senha por JAILSON MENDES DE ARAUJO em 14/05/2019 16:21:35.  
Documento Nº: 467723-6448 - consulta à autenticidade em  
<https://sigadoc.infraero.gov.br/sigaex/public/app/autenticar>



SBRB-CAI201900133

## Sumário

APRESENTAÇÃO .....	2
1. PISTA DE POUSO E DECOLAGEM (PPD) .....	3
2. TERMINAL DE PASSAGEIROS (TPS) .....	3
3. BALCÕES DE CHECK-IN .....	3
3.1. Métodos de Alocação .....	3
3.2. Balcões de Check-in Disponíveis .....	3
3.3. Abertura de Check-in .....	4
3.4. Operação de Check-in .....	4
4. RESTITUIÇÃO DE BAGAGENS .....	4
4.1. Tempos de Restituição de Bagagens .....	4
4.2. Esteiras de Restituição de Bagagens .....	4
5. PÁTIO DE ESTACIONAMENTO DE AERONAVES .....	5
5.1. Tabela de Códigos Score de Aeronaves .....	5
5.2. Pátio de Aeronaves .....	5
5.3. Alocação de Aeronaves Pelo Código .....	6
5.4. Estacionamento de Aeronaves .....	6
5.5. Restrições Operacionais de Estacionamento de Aeronaves .....	6
6. TEMPO DE SOLO .....	6
6.1. Longa Permanência .....	6
6.2. Tempos de Solo .....	6
6.3. Tempos Máximo Em Solo .....	6
6.4. Tempos Máximo Em Solo Por Equipamento .....	6
7. PROCEDIMENTOS OPERACIONAIS .....	7
7.1. Procedimentos Obrigatórios .....	7
7.2. Solicitações de Instalações de Novos Operadores Aéreos (Voos Regulares) .....	7
7.3. Operações Não Autorizadas .....	7
7.4. Operações Diferentes dos Voos Alocados Previstos .....	7
8. TESTES DE MOTORES .....	8
8.1. Aeronaves Com Classificação B1 ou Abaixo .....	8
8.2. Aeronaves Com Classificação B2 ou Acima .....	8
9. NÍVEIS DE SERVIÇO .....	8
9.1. ESATA – Empresa de Serviços Auxiliares ao Transporte Aéreo .....	8
9.2. MCT – <i>Minimum Connection Time</i> (Tempos Mínimos de Conectividade) .....	8
10. CRONOGRAMAS DE OBRAS E SERVIÇOS .....	8
10.1. Planejamento – Periodicidade e Execução .....	8



**DECLARAÇÃO DE CAPACIDADE – TEMPORADA S19****27/10/2019 A 28/03/2020****AEROPORTO INTERNACIONAL DE RIO BRANCO/AC – PLÁCIDO DE CASTRO****Sigla ICAO:** SBRB**Horário de Funcionamento:** H24**Responsável Técnico:** Charles Antônio de Araújo da Mota**Telefone de Contato:** (68) 3211-1004 / (68) 99232-8994

Este documento dispõe sobre a capacidade operacional do Aeroporto Internacional de Rio Branco/AC – Plácido de Castro, para atendimento à temporada W19, conforme remete a Resolução nº 440/ANAC e Portaria Nº 642/SAS, de 23 de fevereiro de 2018.



## 1. PISTA DE POUSO E DECOLAGEM

O aeroporto SBRB possui:

- **Pista de Pouso e Decolagem:** 06/24 (2.158 m x 45 m - ASPH);
- **Auxílios à Navegação:** D-VOR, DME, PAPI, Farol Rotativo, ILS Cat. 1 - Cab. 06;
- **Pistas de Taxi de Aeronaves:** TWY "A" e TWY B" (320 m x 23 m);
- **Categoria Contra Incêndio:** RFFS REQ. 6.

CAPACIDADE DE PISTA			
PERÍODO	DOMÉSTICO	CAPACIDADE (MOV/HORA)	MODUS OPERANDI
27/10/2019 a 28/03/2020	00:00 – 23:59	20	80%

Fonte: <http://portal.cgna.gov.br>

## 2. TERMINAL DE PASSAGEIROS

O SBRB dispõe de:

- **TPS:** com área total de 12.800 m<sup>2</sup>;
- **Esteiras de Restituição de Bagagens:** 02;
- **Posições de Check-in:** 16;
- **Totens de Autoatendimento:** 03;
- **Capacidade de Processamento:** 2,4 milhões PAX/Ano;
- **Estacionamento:** 132 vagas.

CAPACIDADE DO TPS		
PERÍODO	DOMÉSTICO	
	CHEGADA	PARTIDA
27/10/2019 a 28/03/2020	500	556

## 3. BALCÕES DE CHECK-IN

### 3.1. Método de Alocação

- Os balcões de check-in são disponibilizados de acordo com a necessidade das companhias aéreas, em função do nível de serviço do aeroporto considerando, entre outros, o fator de assentos das aeronaves, o tempo médio de atendimento (fluxo de passageiros por balcão) e o tempo de utilização (horário de abertura e encerramento do check-in).

### 3.2. Balcões de Check-in Disponíveis

- O SBRB Possui 16 (dezesesseis) balcões de check-in instalados, distribuídos como check-ins de uso exclusivo.



### 3.3. Abertura de 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 domésticos;
- Em períodos de alta temporada, os tempos acima podem ser dilatados, após consulta com o operador aeroportuário para atendimento antecipado aos passageiros.

### 3.4. Operação de Check-in

- As empresas devem incentivar o uso dos autoatendimentos via totem e via Internet, que não são considerados nos parâmetros de atribuição dos balcões de check-in;
- Os balcões de check-in de uso exclusivo são disponibilizados ao operador aéreo por meio de contratado comercial;
- As empresas aéreas devem possuir recursos para atendimento de passageiros utilizando o selo de controle tipo 2D (bidimensional);
- As empresas aéreas devem respeitar o planejamento de distribuição de balcões de check-in, operando todos os balcões que lhe foram atribuídos;
- No caso de necessidade de balcões adicionais, as companhias aéreas devem solicitar autorização à AAL, justificando o seu pedido.

## 4. RESTITUIÇÃO DE BAGAGENS

### 4.1. Tempos de Restituição de Bagagens

- Os tempos de restituição de bagagens devem cumprir o disposto nesta *Declaração de Capacidade*;
- Os tempos de restituição aplicados na tabela seguinte são considerados desde o estacionamento da aeronave até a entrega da última bagagem ao passageiro.

TEMPOS DE RESTITUIÇÃO DE BAGAGENS		
PARÂMETRO	META	ACEITÁVEL
Doméstico	15 minutos	30 minutos

### 4.2. Esteiras de Restituição de Bagagens

- Quantidade de esteiras para processamento de voos e restituição de bagagens:

ESTEIRAS DE RESTITUIÇÃO DE BAGAGENS		
PERÍODO	DOMÉSTICO	INTERNACIONAL
27/10/2019 a 28/03/2020	1	1



## 5. PÁTIO DE ESTACIONAMENTO DE AERONAVES

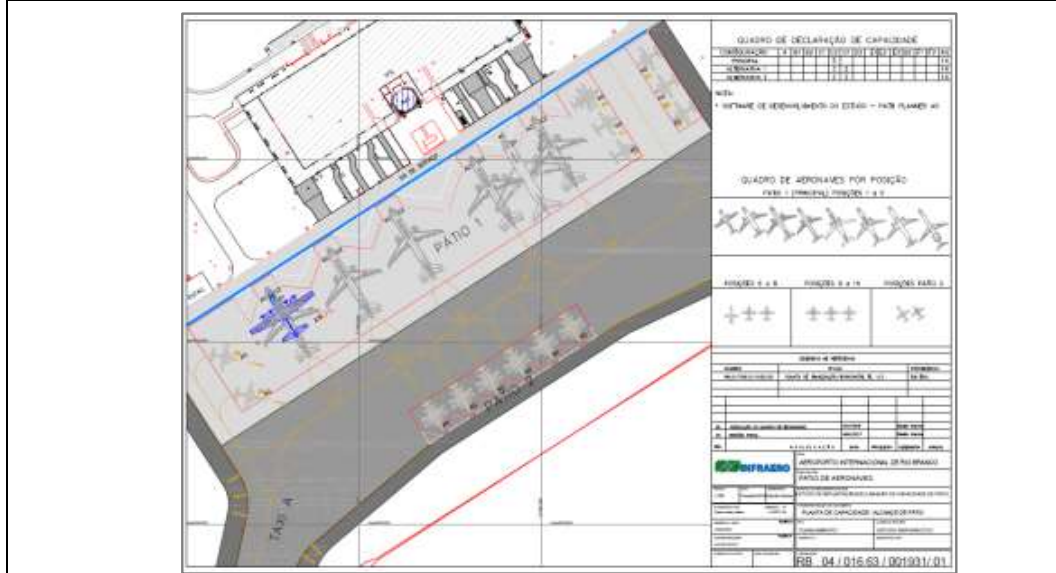
- As posições de estacionamento de aeronaves são classificadas conforme a tabela de códigos core das aeronaves.

### 5.1. Tabela de Códigos Score de Aeronaves

CÓDIGO ICAO	LIMITES DE ENVERGADURA	CÓDIGO SCORE	LIMITES DE ENVERGADURA
A	Menor que 15 m	A1	Menor que 10 m
		A2	Maior ou igual a 10 m e menor que 15 m
B	Maior ou igual a 15 m e menor que 24 m	B1	Maior ou igual a 15 m e menor que 20 m
		B2	Maior ou igual a 20 m e menor que 24 m
C	Maior ou igual a 24 m e menor que 36 m	C1	Maior ou igual a 24 m e menor que 31 m
		C2	Maior ou igual a 31 m e menor que 36 m
D	Maior ou igual a 36 m e menor que 52 m	D1	Maior ou igual a 36 m e menor que 48 m
		D2	Maior ou igual a 48 m e menor que 52 m
E	Maior ou igual a 52 m e menor que 65 m	E1	Maior ou igual a 52 m e menor que 61 m
		E2	Maior ou igual a 61 m e menor que 64 m
		E3	Maior ou igual a 64 m e menor que 65 m
F	Maior ou igual a 65 m e menor de 80 m	F1	Maior ou igual a 65 m e menor que 72 m
		F2	Maior ou igual a 72 m e menor que 80 m

### 5.2. Pátio de Aeronaves

CONFIGURAÇÃO PÁTIO PRINCIPAL	A	B	B1	B2	C1	C2	D1	D2	E1	E2	E3	F	AG
PRINCIPAL	-	-	-	-	-	05	-	-	-	-	-	-	14
ALTERNATIVA 1	-	-	-	-	-	03	01	-	-	-	-	-	14
ALTERNATIVA 2	-	-	-	-	-	02	02	-	-	-	-	-	14



### 5.3. Alocação de Aeronaves Pelo Código

BOX	MAIOR AERONAVE
P1	C2
P2	C2
P3	C2
P4	C2
P5	C2
ALTERNATIVA	D1

### 5.4. Estacionamento de Aeronaves

- **Pátio de Aeronaves:** 19.987,37 m<sup>2</sup>;
- **Posições Para Operação Com Push Back:** 05;
- **Posições Para Uso da Aviação Geral:** 14;
- **Posições Remotas Para Check de Motor:** 02 (Aeronaves B1 ou Abaixo).

### 5.5. Restrições Operacionais de Estacionamento de Aeronaves

- Aeronaves classificadas como C2 e D1 ao operarem no pátio principal devem entrar por meios próprios e saírem tratoradas (push back);
- Aeronaves classificadas como C1 ao operarem no pátio principal devem entrar por meios próprios e preferencialmente saírem tratoradas (push back). Entretanto, em coordenação com a área de Operações, através da fiscalização de pátio, podem sair por meios próprios;
- Demais aeronaves com classificação abaixo de C1 ao operarem no pátio principal devem entrar por meios próprios, podendo sair por meios próprios ou tratoradas (push back).

## 6. TEMPO DE SOLO

### 6.1. Longa Permanência

- Não há restrições para longa permanência de aeronaves no solo.

### 6.2. Tempos de Solo (Voos de Trânsito / Chegada / Partida)

TIPO DE AERONAVE	TEMPO MÍNIMO DE SOLO
Até 109 Assentos	Sem Restrições
Acima de 110 Assentos	Sem Restrições

### 6.3. Tempos Máximos Em Solo (Pátio de Manobras)

- Não há restrições de tempo de permanência no solo.

### 6.4. Tempos Máximos Em Solo Por Equipamento (Código ICAO)

- Não aplicável.



## 7. PROCEDIMENTOS OPERACIONAIS

### 7.1. Procedimentos Obrigatórios

- Todas as empresas contratadas, concessionários e operadores aéreos devem cumprir rigorosamente as normas e instruções aeroportuárias;
- Todas as empresas com operação ou que desejam operar no aeroporto, devem concordar com este Acordo de Nível de Serviço (SLA);
- Em virtude do aeroporto não contar com pontes de embarque/desembarque ou sistema ELO, os operadores aéreos devem disponibilizar empregados suficientes e devidamente qualificados para efetuarem o acompanhamento e proferirem orientações aos passageiros nos trechos compreendidos entre sala de embarque e a aeronave e entre a aeronave e a sala de desembarque.

### 7.2. Solicitações de Instalações de Operadores Aéreos (Voos Regulares)

- A solicitação de instalação de novo operador aéreo regular no aeroporto deverá ser submetida à AAL paralelamente à solicitação do SICAV (Sistema de Controle e Aprovação de Voos).

### 7.3. Operações Não Autorizadas

- Operações de voos e/ou aeronaves não autorizadas, bem como a permanência da aeronave sem a devida anuência da AAL, serão consideradas como “à revelia” do aeroporto e sujeitas às sanções pertinentes;
- É expressamente proibida a realização de manutenções preventivas de aeronaves, equipamentos e veículos nas áreas de movimento.

### 7.4. Operações Diferentes dos Voos Previstos Autorizados

- Voos com adiantamentos ou atrasos superiores a 30 (trinta) minutos do horário previsto devem ser coordenados com o COA, para definição do novo horário de operação e do reposicionamento das aeronaves;
- Em caso de contingências operacionais, o COA deverá ser previamente consultado, para que em conjunto com as demais áreas inerentes do aeroporto (OPE/SEG/SGSO), efetue a avaliação dos impactos nos fluxos de passageiros, aeronaves, bagagens e cargas;
- A execução das operações conforme o planejamento é uma premissa importante na determinação da capacidade do aeroporto e na consequente alocação de recursos e 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. Assim, é imperativa a comunicação prévia para coordenação e manutenção do nível de serviço do aeroporto.





## 8. TESTES DE MOTORES

### 8.1. Aeronaves Com Classificação B1 ou Abaixo

- Para aeronaves com classificação B1 ou abaixo, os testes de motores poderão ser realizados nas posições 13 e 14 do pátio principal, observando a coordenação prévia com o COA, através do ramal telefônico número: (68) 3211-1007.

### 8.2. Aeronaves Com Classificação B2 ou Acima

- Para aeronaves com classificação B2 ou acima, os testes de motores poderão ser realizados na TWY “A”, na TWY “B” ou na PPD, observando a coordenação prévia com o COA, através do ramal telefônico número: (68) 3211-1007.

## 9. NÍVEIS DE SERVIÇO

### 9.1. ESATA – Empresa de Serviços Auxiliares ao Transporte Aéreo

- Com o objetivo de melhorar o nível de serviço do aeroporto, recomendamos que os operadores aéreos celebrem acordos de nível de serviço com suas ESATA contratadas, visando promover a máxima qualidade e eficiência na prestação dos serviços de *handling*, com amplitude internacional e reconhecidos pelo operador aeroportuário.

### 9.2. MCT – *Minimum Connection Time* (Tempos Mínimos de Conectividade)

TIPO DE OPERAÇÃO	MCT
Doméstico/Doméstico	Sem Restrições

## 10. CRONOGRAMA DE OBRAS E SERVIÇOS

### 10.1. Planejamento – Periodicidade e Execução

- Programação de medições de atrito e macro textura, desemborrachamento, obras e manutenção no pátio, nas TWYs e na PPD:

SERVIÇO	PERIODICIDADE	EXECUÇÃO
Medição de Atrito e Macrotextura	Anual	Sem Previsão
Desemborrachamento	Sob Demanda	Sob Demanda
Revitalização da Sinalização Horizontal	Trimestral	Jun/Set/Dez/2019 Fev/Abr/Jun/Set/2020

Rio Branco - AC, 10 de maio de 2019.

Jailson Mendes de Araújo  
Superintendente

