

DECLARAÇÃO DE CAPACIDADE

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

Temporada W19 – 27/10/2019 a 30/03/2020

1. Pistas de Pousos e Decolagens:

CAPACIDADE DE PISTA		
PERÍODO	HORA (LT)	CAPACIDADE (MOV/HORA)
27/10/2019 – 30/03/2020	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 10 de abril de 2019 às 11h.

2. Terminal de Passageiros:

OPERACIONALIDADE DO TERMINAL DE PASSAGEIROS		
PERÍODO	DOMÉSTICO (PASSAGEIROS/HORA)	
	PARTIDA	CHEGADA
27/10/2019 – 30/03/2020	1.880	1.766

Nível de Serviço Ótimo “C” – IATA

Setor	Capacidade Estática	
	Passageiros /HP	Usuários /HP
<i>Balcões de Check-in</i>	---	---
<i>Totens de Autoatendimento</i>	---	---
Saguão Embarque – Térreo	---	1.501
Saguão de Embarque – 1º piso	---	1.463
Controle de Acesso e Inspeção	---	---
Sala de Embarque (Conector)	2.033	---
Sala Embarque (Remota)	432	---
Sala Desembarque Portões “A e B”	664	---
Sala Desembarque Portões “C e D”	219	---
Saguão Desembarque	---	1.062

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.

Estacionamento de Aeronaves S19 (27/10/2019 – 30/03/2020):

Código da Aeronave	A	B	C1	C2	D1	D2	E1	E2	E3
Pátio Principal (Av. Reg.) – 27/10/2019 – 30/03/2020	-	-	-	21	-	-	-	-	-
Pátio 2 (Av. Geral – Asa Fixa) – 27/10/2019 – 30/03/2020	9	18	-	-	-	-	-	-	-
Pátio 2 (Av. Geral – Asa Rotativa) 27/10/2019 – 30/03/2020	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) – O padrão de posições praticado é de 9 aeronaves da classe “A” e 18 da classe “B”, porém a quantidade de posições pode ser alterada, para acomodação de maior número de aeronaves de classe “A” com a redução de classe B, ou vice versa.

Hangar:

HANGARES	GRUPO	Nº Posições	Metragem da área	Categoria Aeronave Crítica
LATAM	1	1	2.229,42 m ²	4C
GOL	1	1	3.045,49 m ²	4C
LÍDER	2	8	2.387,30 m ²	3A
ICON	2	5	928,48 m ²	3A

3. Particularidades do Aeroporto:

Deve ser aplicada indisponibilidade na distribuição de SLOT da aviação comercial (Grupo I) para pousos de 06h00min às 06h35min, e para pouso e decolagem de 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)	1	-
Contingência	5	-
Subtotal	51	61

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
27/10/2019 – 30/03/2020	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. A alocação de aeronaves nas posições de pátio, para voos de longa e curta permanência, é determinada pelo Centro de Operações Aeroportuárias - COA, baseando-se em diversos critérios, dentre os quais: tempo de solo, equipamento, PNAE, necessidades específicas da empresa aérea e/ou do aeroporto, etc.

3.1.3.1. LONGA PERMANÊNCIA: voos de longa permanência de solo (acima de 50 minutos).

3.1.3.2. CURTA PERMANÊNCIA: voos de curta permanência de solo (entre 30 e 50 minutos).

3.1.4. As aeronaves em solo estão sujeitas a reboque para uma área definida pelo Centro de Operações Aeroportuárias - COA, em conjunto com as Empresas Aéreas.

3.1.4. As empresas aéreas estão sujeitas a serem demandadas pelo Centro de Operações Aeroportuárias - COA a movimentar suas respectivas aeronaves via reboque, de acordo com as necessidades operacionais e/ou de segurança.

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 PERNOITE DE AERONAVES NO PÁTIO DE MANOBRAS

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.

EMPRESA AÉREA	QUANTITATIVO MÁXIMO
Gol Linhas Aéreas	7
LATAM Linhas Aéreas	7
Azul Linhas Aéreas	7

As empresas aéreas devem promover a movimentação imediata das aeronaves, conforme a necessidade operacional apresentada pela administração aeroportuária local.

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 operacional é de 6h às 23 horas, porém para pouso de voos comerciais o limite é a partir de 6h35min.

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:

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:

Voos com antecipação 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 deve ser consultado previamente o Centro de Operações Aeroportuárias - COA, no telefone acima mencionado, que em conjunto com as demais áreas do Aeroporto efetuam 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:

Os testes de motores são permitidos para aeronaves civis, desde que coordenado e acompanhado com a área de operações, em período de fechamento do aeroporto (23h às 05h) com a aeronave posicionada na cabeceira 20R. Dependendo da necessidade de teste de motor em baixa potência, o qual deve ser coordenado e acompanhado com a área de operações e do Centro de Operações Aeroportuárias – COA (por meio do telefone 021 3814-7069).

6. NÍVEIS DE SERVIÇO:

6.1. ESATA – Empresa de Serviços Auxiliares de Transporte Aéreo

Recomenda-se a contratação de empresas serviços auxiliares de transporte aéreo (ESATAS), por parte das empresas aéreas, com comprovada experiência no mercado e controle de qualidade na manutenção da eficiência na prestação de serviços de *handling*.

6.2. MCT – Minimum Connection Time

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

ANEXO C

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 Passageiros na Hora).

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 (5.755m² 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 3.453m² e 3.366m², respectivamente.

2.1.1. Capacidade Estática (Usuários/HP) – Térreo

Nível “C” (2,3m²/Passageiros por hora): $3.453 \div 2,3 \times 1,0 = 1.501$ Usuários HP, se o período de utilização for de 60 minutos.

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

Nível “C” (2,3m²/Passageiros por hora): $3.366 \div 2,3 \times 1,0 = 1.463$ Usuários HP, se o período de utilização for de 60 minutos.

2.2. Saguão Desembarque

Da área bruta total (3.010m²), foi adotada como premissa 40% destinada a áreas não operacionais, utilizadas para comércio, áreas de segurança, apoio, técnica, entre outras, totalizando 1.806m² de área de processamento operacional.

2.2.1. Capacidade Estática (Usuários/HP)

Nível “C” (1,7m²/Passageiros por hora): $1.806 \div 1,7 \times 1,0 = 1.062$ Usuários HP, se o período de utilização for de 60 minutos

2.3. Sala de Embarque (Conector)

Da área bruta total (6.100m²) 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 3.050m² de área processando passageiros.

2.3.1. Capacidade Estática (Passageiros por hora)

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

2.4. Sala de Embarque (Remota)

Da área bruta total (1.080m^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 648m^2 de área operacional.

2.4.1. Capacidade Estática (Passageiros por hora)

Nível “C” ($1,5\text{m}^2$ / Passageiros por hora): $648 \div 1,5 \times 1,0 = 432$ Passageiros por hora, se o período de utilização por passageiro for em média 60 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 1.062m^2 é utilizada com equipamentos, circulação e restituição de bagagem.

2.5.1. Capacidade Estática (Passageiros por hora)

Nível “C” ($1,6\text{m}^2$ / Passageiros por hora): $1.062 \div 1,6 \times 1,0 = 664 \times 1,0 = 1.328$ Passageiros por hora, se o período de utilização dos passageiros com bagagem a restituir na sala for em média 60 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^2 da sala é utilizada com equipamentos, circulação e restituição de bagagem.

2.6.1. Capacidade Estática (Passageiros por hora)

Nível “C” ($1,6\text{m}^2$ / Passageiros por hora): $350 \div 1,6 \times 1,0 = 218 \times 2,0 = 437$ Passageiros por hora, se o período de utilização dos passageiros com bagagem a restituir na sala for em média 60 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* (Passageiros por hora)

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 Passageiros por hora, por Balcão = 1.880 (tempo médio de processamento 1,5 minutos por passageiro com todos os balcões tripulados).

2.7.2. Totens Autoatendimento (Passageiros por hora)

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 Passageiros por hora, por Totens = 3.660 (tempo médio de processamento 1 minuto por passageiro).

2.7.3. Internet – (Passageiros por hora)

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.

5

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 x 250 Passageiros por hora = 2.000 Passageiros por hora, 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 entra na Sala de Pré-Embarque.

2.8.1 Peculiaridades do processador:

- a) O SBRJ tem capacidade prática de processar até 2.000 Passageiros por hora, 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.