

**W20**

# DECLARAÇÃO DE CAPACIDADE OPERACIONAL



**SBLO**



Assinado com senha por WANDER SILVIO MELO JUNIOR e CEZARINO ZAPATA MORENO em  
09/04/2020 14:28:27.  
Documento Nº: 1015681.4531657-8725 - consulta à autenticidade em  
<https://sigadoc.infraero.gov.br/sigaex/public/app/autenticar>



SBLODES202000231

## Sumário

1. PISTA DE POUSO E DECOLAGEM .....	3
2. TERMINAL DE PASSAGEIROS .....	3
3. BALCÕES DE CHECK-IN .....	4
3.1. Método de Alocação .....	4
3.2. Balcões de Check-in, Disponíveis.....	4
3.3. Abertura de Check-in .....	4
4. RESTITUIÇÃO DE BAGAGEM .....	7
5. PÁTIO DE ESTACIONAMENTO DE AERONAVES.....	9
5.1 PÁTIO DE AERONAVES .....	10
5.2. Estacionamento de Aeronaves .....	11
5.3. Restrições Operacionais de Estacionamento de Aeronaves.....	11
6. TEMPO DE SOLO .....	12
6.1. Longa Permanência .....	12
6.2. Tempos de Solo (voos de trânsito / chegada / partida).....	12
6.3. Tempos Máximo em Solo (Pátio de Manobras).....	12
7. PROCEDIMENTOS OPERACIONAIS .....	13
7.1. Pedidos de Instalações de Novas Empresas (Voos Regulares) .....	14
7.2. Operações Não Autorizadas .....	14
7.3. Operações Diferentes dos Voos <i>Alocados</i> autorizados .....	14
8. TESTES DE MOTORES .....	15
9. NÍVEIS DE SERVIÇO .....	15
9.1. ESATA – Empresa de Serviços Auxiliares ao Transporte Aéreo.....	15
9.2. MCT – <i>Minimum Connection Time</i> (Tempos Mínimos de Conectividade).....	16
10. CRONOGRAMA DE OBRAS E SERVIÇOS.....	16



## DECLARAÇÃO DE CAPACIDADE – TEMPORADA S20

25/10/2020 A 27/03/2021

**AEROPORTO DE LONDRINA – GOVERNADOR JOSÉ RICHA**

**Sigla ICAO:** SBLO

**Horário de Funcionamento:** H24

**Responsável Técnico:** Wander Silvio Melo Junior / Alexandre Magno da Silva

**Telefone de Contato:** (43) 3027-9179 / 3027-9132

Este documento dispõe sobre a capacidade operacional do Aeroporto de Londrina – Governador José Richa, para atendimento à temporada W20, conforme remete a Resolução nº 440/ANAC e Portaria Nº 2.325/SAS, de 31 de julho de 2019.



## 1. PISTA DE POUSO E DECOLAGEM

O Aeroporto SBLO possui:

- 1 Pista de Pouso e decolagem: 2.100m x 45m ASPH.
- Distâncias declaradas conforme tabela:

RWY	TORA (m)	TODA (m)	ASDA (m)	LDA (m)
13	2010	2100	2010	1675
31	1765	1765	1765	1765

- 5 Pistas de Táxi de Aeronaves:
  - ✓ **Taxiway A:** 67m x 23m;
  - ✓ **Taxiway B:** 67,50m x 23m;
  - ✓ **Taxiway C:** 67,50m x 23m;
  - ✓ **Taxiway D:** 175m x 23m;
  - ✓ **Taxiway E:** 1.180m x 23m.
- Cabeceiras de pista: 13 e 31.
- Categoria Contra Incêndio: CAT Existente 7 / CAT Requerido 6.

### CAPACIDADE DE PISTA

Período	Hora (LT)	Capacidade (mov. /Hora)	Modus Operandi
25/10/2020 A 27/03/2021	00:00-23:59	16	80%

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

## 2. TERMINAL DE PASSAGEIROS

O SBLO dispõe de:

- 1 (um) Terminal de Passageiros com área total de 5.945m<sup>2</sup>;
- 3 (três) Posições com equipamento Mamuth para embarque/desembarque acessível;
- 1 (uma) Esteira de restituição de bagagens;
- 1 (uma) Sala de embarque com 1.152m<sup>2</sup>;



- 19 (dezenove) Posições de Check-in com balcões acessíveis;
- 3 (três) Totens de Autoatendimento (disponibilizados por operadores aéreos);
- Capacidade para processar 2,4 milhões de passageiros;
- 390 vagas de estacionamento de veículos;
- **Canal de inspeção do embarque: operação de 4h30 às 22h30.**

CAPACIDADE DO TERMINAL DE PASSAGEIROS				
PERÍODO	INTERNACIONAL		DOMÉSTICO	
	CHEGADA	PARTIDA	CHEGADA	PARTIDA
25/10/2020 A 27/03/2021	-	-	347	632 Embarque: 4h30 às 22h30

### 3. BALCÕES DE CHECK-IN

#### 3.1. Método de Alocação

Os números de balcões 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 SBLO possui 19 (dezenove) balcões de check-in instalados, distribuídos em Check-in de uso exclusivo e de uso compartilhado.

#### 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 do autoatendimento 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, devendo ser operados conforme horários especificados na Resolução 400/ANAC;

- 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 durante o horário estipulado, sendo a sua não ocupação imediata motivação para redistribuição desta facilidade aos novos entrantes na temporada subsequente;

- No caso de necessidade de balcões adicionais, as companhias aéreas devem solicitar autorização ao Administrador do Aeroporto, justificando o seu pedido;

- Será permitido o embarque de passageiros portando até dois volumes de bagagens de mão com o peso estipulado pela legislação em vigor ou manual da aeronave, devendo estar firmada tal condição no contrato de prestação de serviços firmado entre o passageiro e a empresa aérea. A não observância de tal limitação impactará diretamente na quantidade de passageiros processados pelo canal de inspeção. Recomenda-se que a triagem de bagagens acima do padrão ocorra antes do acesso ao canal de inspeção;

- A avaliação das bagagens, referente às dimensões e peso, será realizada pelas empresas aéreas no check-in, recomendando-se a identificação das mesmas com etiquetas. Os gabaritos deverão ser disponibilizados nos respectivos locais de atendimento (check-in);

- Os funcionários das empresas aéreas deverão orientar e direcionar o passageiro para os balcões de *check-in*, alertando-o para manter em mãos a documentação necessária para o seu processamento.



• Os funcionários responsáveis pela recepção do passageiro na área do check-in deverão desempenhar os seguintes procedimentos:

- Classificar o passageiro de acordo com os critérios definidos pela empresa aérea para realização do check-in tais como fidelidade, prioridades, passageiros para a emissão do cartão de embarque e despacho de bagagem;
- Direcionar cada categoria para o balcão de check-in específico;
- Realizar, caso necessário, a conferência das dimensões da bagagem de mão;
- Organizar e manter organizados os divisores de fluxo da área de check-in de modo a minimizar o trajeto no fluxo de passageiros;
- Identificar e orientar os passageiros atrasados ou exceções, caso necessário. Não recomenda-se dar atendimento prioritário a passageiros atrasados, pois tal prática estimula que o passageiro descumpra a necessidade de chegada com antecedência necessária, impactando em outros processadores operacionais.

• Com o objetivo de padronizar e aumentar eficiência de atendimento no check-in, os atendentes deverão seguir os padrões definidos pela respectiva empresa aérea e manter a posição de trabalho adequada.

• O funcionário responsável pelo atendimento nos balcões de *check-in* deverá realizar os seguintes procedimentos, conforme Procedimento Operacional Padrão (POP) do Projeto Eficiência Operacional em Aeroportos:

- 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;
- Conferir o bilhete de passagem, os dados do cartão de embarque, o documento de identificação válido;
- Inserir os dados no sistema e imprimir o cartão de embarque, se necessário;
- Pesar e etiquetar as bagagens a serem despachadas;
- Informar ao passageiro o peso excedido e a necessidade de pagamento, nos casos de excesso de bagagem;
- Solicitar a liberação do balcão para atendimento do próximo passageiro, caso decida retirar objetos da mala e excesso de bagagem;
- Realizar o questionamento de segurança no que se refere ao transporte de artigos perigosos e objetos proibidos nas bagagens despachadas e de mão, respectivamente;
- Verificar se a bagagem de mão está de acordo com o peso e dimensões permitidos;
- Orientar o passageiro quanto ao ingresso no portão de embarque;



- Garantir que o material necessário para a realização do check-in esteja sempre disponível para uso.
  - Os tempos de permanência na fila de check-in devem cumprir o estabelecido no PEOA (Projeto Eficiência Operacional em Aeroportos), como segue abaixo:
- Padrões IATA: período aceitável curto – de 0 a 12 minutos, período aceitável longo – de 12 a 30 minutos.
  - O tempo de espera para atendimento é compreendido entre o momento em que o passageiro chega até o início de seu processamento no balcão de check-in.
  - A meta estabelecida para as empresas aéreas é o período “aceitável curto” estabelecido pela IATA. No caso de descumprimento, deve ser elaborado Plano de Ação, aprovado em reunião Tática do Comitê do PEOA. Recorrentes descumprimentos ensejarão em cominações contratuais.

#### 4. RESTITUIÇÃO DE BAGAGEM

- Os procedimentos relacionados à restituição de bagagens serão realizados pelas empresas aéreas, órgãos públicos e pela INFRAERO;
- São responsabilidades das empresas aéreas, conforme POP:
  - Fiscalizar o manuseio da bagagem para garantir a eficiência do processo, bem como da qualidade do serviço;
  - Executar o processo de manuseio de bagagens, zelando sempre pela qualidade dos procedimentos como forma de preservar o patrimônio dos passageiros e administração aeroportuária;
  - Transportar e realizar o tratamento em caso de extravio, dano e violação das bagagens conforme a legislação vigente;
  - Recolher, inspecionar e guardar de imediato as bagagens que não tenham sido retiradas das esteiras de restituição de bagagens;
  - Manter o efetivo adequado e os equipamentos em perfeitas condições de operação para atendimento ao tempo de restituição;
  - Manter pelo menos 1 (um) funcionário na sala de desembarque para dar assistência aos passageiros e acompanhar integralmente o processo de restituição de bagagem;
  - 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 prejuízo no funcionamento dos equipamentos;
  - Em caso de sobra de bagagens ou bagagens desacompanhadas (etiqueta *rush*), a empresa aérea deverá inspecionar a bagagem para posterior destinação ou armazenamento;





- Informar aos passageiros, pelo sistema de som, a esteira onde as bagagens serão disponibilizadas;
  - Informar aos passageiros, pelo sistema de som, o local onde disponibilizam as bagagens diferenciadas e frágeis;
  - Disponibilizar pelo menos 1 (um) empregado para receber as bagagens frágeis de modo a não interromper o descarregamento das outras bagagens na esteira;
  - Restituir ou indenizar os passageiros que tenham comprovadamente sua(s) bagagem(s) danificada(s) depois de entregues à companhia conforme procedimentos de cada empresa aérea;
- Os tempos de restituição de bagagem 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, devem cumprir o estabelecido no PEOA (Projeto Eficiência Operacional em Aeroportos) e tem como referência os padrões IATA: período curto – de 0 a 15 minutos, período longo – de 15 a 25 minutos:

Tempos de Restituição de Bagagem		
Parâmetro	Meta	Aceitável
<b>Internacional</b>	15 minutos	40 minutos
<b>Doméstico</b>	15 minutos	30 minutos

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

Esteiras de Restituição de Bagagem		
Período	Internacional	Doméstico
<b>29/03/2020 a 24/10/2020</b>	-	1

**NOTA:**

- Em casos de restituição de bagagem a partir de três voos simultâneos, deverá ser realizada a entrega das bagagens na esteira de no máximo 02 (dois) voos por vez, devendo o terceiro voo ser atendido após o término de pelo menos um dos que estão sendo atendidos. Tal ação visa permitir a aproximação dos passageiros na esteira de bagagem.



A prioridade sempre será dos voos regulares. As empresas aéreas envolvidas devem prestar essa informação aos passageiros através do sistema de som.

- **Nas análises das solicitações de voos será aplicado sempre uma separação mínima de 15 (quinze) minutos entre voos de chegada, podendo ser reduzido para 10 (dez) minutos após avaliação minuciosa por parte dos analistas de voos do aeroporto.**

## 5. PÁTIO DE ESTACIONAMENTO DE AERONAVES

As posições de estacionamento de aeronaves são classificadas conforme Código Score das aeronaves.

**Tabela de Códigos Score de Aeronaves**

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



## 5.1 PÁTIO DE AERONAVES

Configuração - PÁTIO AVR	A	B	B1	B2	C1	C2	D1	D2	E1	E2	E3	F	AG
Principal	-	-	-	-	2	4	-	-	-	-	-	-	-
Alternativa	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Configuração - PÁTIO AVG	A	B	B1	B2	C1	C2	D1	D2	E1	E2	E3	F	AG
Principal	9	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Alternativa	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

- As posições de estacionamento 1, 2, 3, 4, 5 e 6 são posições integrantes do Pátio de Manobras destinadas a Aviação Regular. Apenas o Box 5 atende o E195 2ª geração, não dispondo de Mamuth. A empresa deverá dispor de meios para atendimento às regras de acessibilidade da Resolução 280/ANAC;
- As posições de estacionamento 7, 7A, 8, 9, 9A, 10, 11, 12, 13, 14 e 15 são posições integrantes do Pátio de Manobras destinadas a Aviação Geral e Taxi Aéreo;
- O aeroporto não dispõe de área de estadia, exceto hangares, cujos valores são estipulados pelos mesmos.

➤ Alocação de aeronaves pelo código:

PÁTIO AVR			
BOX	ESQUERDA	CENTRO	DIREITA
	Maior Aeronave	Box Ocupado com a Maior Aeronave	Maior Aeronave
P1	-	C2	D2
P2	C2	D2	D2
P3	D2	D2	D2
P4	D2	D2	D2
P5	D2	D2	C2
P6	C2	C2	C2

PÁTIO AVG			
BOX	ESQUERDA	CENTRO	DIREITA
	Maior Aeronave	Box Ocupado com a Maior Aeronave	Maior Aeronave
P7	A2	A2 (Bloqueia 7A)	-
P8	A2	A2 (Bloqueia 7A e 9A)	A2
P9	-	A2 (Bloqueia 9A)	A2
P7A	B1	B1 (Bloqueia 7, 8)	-
P9A	-	B1 (Bloqueia 8, 9)	B1
P10	A2	A2	-
P11	A2	A2	A2
P12	A2	A2	A2
P13	A2	A2	A2
P14	A2	A2	A2
P15	-	A2	A2

- 03 posições disponíveis para aeronaves até 13,35 m de envergadura e 17,88m de comprimento (P7/P8/P9);



- 06 posições disponíveis para aeronaves até 11,86 m de envergadura e 11,07m de comprimento (P10/P11/P12/P13/P14/P15);
- 02 posições disponíveis para aeronaves até 17,65m de envergadura e 16,60m de comprimento (P7A/P9A).

## 5.2. Estacionamento de Aeronaves

- Pátios de aeronaves com 34.946 m<sup>2</sup>;
- 3 posições com Mamuth (ELO);
- 3 posições remotas;
- 11 posições no pátio de aviação geral;
- 01 ônibus para transporte de passageiros (mediante coordenação prévia).

## 5.3. Restrições Operacionais de Estacionamento de Aeronaves

- Para estacionamento de aeronaves da aviação geral somente com autorização da administração aeroportuária local com antecedência de 24 horas, através dos telefones (43) 3027-9105 ou (43) 3027-9104;
- Observar as orientações previstas no ROTAER, AIP Brasil, NOTAM e normas aeroportuárias;
- Para aeronaves superiores às especificadas, será avaliada disponibilidade de posição de estacionamento no pátio principal;
- O SBLO não possui heliponto, sendo utilizadas posições de estacionamento de asa fixa, aplicando-se para procedimento de saída a rotação 180° em relação ao “T” de estacionamento;
- Obrigatório push-back na saída de aeronaves do pátio comercial, exceto aeronaves com envergadura inferior a 12m. O operador da aeronave deve prover meios para a operação de push-back;
- Compulsório acionamento luz anticolisão até corte dos motores e antes de iniciar push-back;
- Aeronave com envergadura superior a 12m, quando ocupando posição de estacionamento no pátio da aviação comercial, somente deverá acionar motores após conclusão da operação de push-back, na faixa de rolagem, devido via de serviço existente na retaguarda das aeronaves;
- Proibida realização de check de motores no pátio e hangares. Teste apenas na TWY “D” mediante coordenação com fiscalização de pátio e TWR (verificar horários conforme legislação municipal);



- Remoção de aeronaves acidentadas na RWY sob responsabilidade do operador da aeronave ou explorador, sob coordenação do operador do aeródromo. No município, guindaste com capacidade para até 80t.

## 6. TEMPO DE SOLO

### 6.1. Longa Permanência

- Restrição para longa permanência de aeronaves com tempo de solo superior a 03 (três) horas - para novos voos regulares e não regulares de passageiros (fretamento, charter, extra e traslado) e para voos cargueiros (regulares e não regulares).

### 6.2. Tempos de Solo (voos de trânsito / chegada / partida)

TIPO DE AERONAVE	TEMPO MÍNIMO DE SOLO
Até 109 assentos	30 minutos*
Acima de 110 assentos	40 minutos*

- O tempo de solo poderá ser reduzido em 15 minutos, se respeitados os requisitos de segurança de voo e condicionados à concordância da empresa em relação a procedimentos operacionais do aeroporto. Considerando o sistema ELO e consequente aumento do trecho a ser percorrido pelas carretas de bagagem, os operadores aéreos devem estar atentos ao tempo mínimo de solo. Caso o operador aéreo solicite tempo mínimo de solo inferior ao previsto acima, entendemos que houve análise expressa do operador garantindo que a operação ocorrerá de forma segura e sem afetar os aspectos de pontualidade.

### 6.3. Tempos Máximo em Solo (Pátio de Manobras)

- Os tempos de solo previstos deverão ser observados quando as aeronaves utilizarem as posições providas com Mamuth.



- Não será permitido exceder o limite de solo estabelecido pelo operador aeroportuário, exceto em voos de pernoite previamente aprovados.
- Todas as empresas com operação devem ter contrato de utilização com empresa detentora do sistema de “Recovery Kit” e formalizar previamente ao operador aeroportuário a contratação do serviço supracitado. Não há no município e redondezas equipamentos com capacidade de remoção de aeronaves superiores a categoria “B”.
- Poderá haver restrição de posição de estacionamento para aeronaves alternadas devido ocupação de pátio. Nestes casos poderão ser coordenados pousos técnicos com decolagem imediata após procedimentos operacionais. Assim, o operador aéreo deve estar atento se não haverá “regulamentação” de tripulação, o que inviabiliza decolagem imediata. A coordenação de voos alternados obrigatoriamente deve ser feita através do CGNA.

#### Tempo Máximo de solo por equipamento (SBLO)

TIPO DE VOO	CÓDIGO ICAO			
	B	C	D	E
TRÂNSITO	Até 30 min.	Entre 40 - 60 min	-	-
CHEGADA	Até 30 min.	Até 40 min.	-	-
PARTIDA	Até 30 min.	Até 40 min.	-	-

\* O tempo de solo poderá ser reduzido em 15 minutos, se respeitados os requisitos de segurança de voo e condicionados à concordância da empresa em relação a procedimentos operacionais do aeroporto. Considerando o sistema ELO e conseqüente aumento do trecho a ser percorrido pelas carretas de bagagem, os operadores aéreos devem estar atentos ao tempo mínimo de solo.

#### 7. PROCEDIMENTOS OPERACIONAIS

Todas as empresas e operações de voos e aeronaves no aeroporto devem cumprir rigorosamente as Normas, Instruções Aeroportuárias e Manual de Operações do Aeródromo (MOPS), cujas partes pertinentes serão divulgadas sempre que necessário.



Todas as empresas com operação ou que desejam operar no Aeroporto, devem concordar com este Acordo de Nível de Serviço (SLA) que estabelece os regramentos operacionais fins atendimento à regulamentação da aviação civil em vigor.

As solicitações de voos particulares (aviação particular/geral) deverá ser coordenado com o COA com antecedência de 24 horas por meio dos telefones: (43) 3027-9105.

### 7.1. Pedidos de Instalações de Novas Empresas (Voos Regulares)

O pedido de instalação de nova empresa no aeroporto deverá ser submetido à Administração do Aeroporto paralelamente à solicitação do registro de voos no sistema SCORE.

### 7.2. 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;

### 7.3. Operações Diferentes dos Voos Alocados autorizados

Voos com adiantamentos ou atrasos superiores a 15 (quinze) minutos do *horário alocado* devem ser coordenados com o COA para definição de novo horário de operação, sendo necessário, dependendo da situação, reposicionamento de aeronaves.

- Para os casos de contingências operacionais deverão ser consultados previamente o Centro de Operações Aeroportuárias – COA, que em conjunto com as demais áreas do Aeroporto efetuarão a avaliação dos impactos nos fluxos de passageiros, aeronaves, bagagens e cargas;

- Aeronaves em manutenção devem ser imediatamente realocadas para posições definidas pelo COA, sempre que solicitado;

- A execução das operações conforme o planejamento é uma premissa importante na determinação da capacidade do aeroporto e na conseqüente 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) para a manutenção do nível de serviço do aeroporto;

- Para os casos de contingências operacionais deverão ser consultados previamente o Centro de Operações Aeroportuárias - COA, no telefone acima mencionado, que em conjunto com as demais áreas do Aeroporto efetuarão a avaliação dos impactos nos fluxos de passageiros, aeronaves, bagagens e cargas;

- Sendo necessárias operações com ônibus para embarque/desembarque terrestre, independentemente do motivo, devem também ser coordenadas de forma a não inviabilizar o trânsito na área frontal do aeroporto. A área frontal comporta dois ônibus. Havendo quantidade maior, ônibus reserva deverão aguardar em área afastada. Devem ser mantidos no local empregados do operador aéreo para coordenação de embarques/desembarques.

## 8. TESTES DE MOTORES

- O horário de teste de motores de aeronaves, em SBLO, é depois das 07h00 LCL e antes das 22h00 LCL (ou conforme legislação municipal);
- O local é a TWY 'E', próximo à TWY 'D', com a aeronave no sentido de pouso da RWY 13;
- O procedimento deve ser coordenado com o COA com antecedência.

## 9. NÍVEIS DE SERVIÇO

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

Com a intenção de melhorar o nível de serviço do Aeroporto, recomendamos que as empresas aéreas ajustem com suas Empresas Auxiliares ao Transporte Aéreo (ESATA) acordos de nível de serviço visando promover a máxima qualidade e eficiência na prestação de serviços de *handling*, de amplitude internacional reconhecido pelo operador aeroportuário.

As ESATAS também devem estar de acordo com as normas estabelecidas em Acordos de Nível de Serviço ou Acordos Operacionais do Operador de Aeródromo que servem para





estabelecer metas ou procedimentos que visem conforto, eficiência e segurança operacional do aeroporto.

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

TIPO DE OPERAÇÃO	MCT
Voo Doméstico	Até 40 minutos

## 10. CRONOGRAMA DE OBRAS E SERVIÇOS

Programação de Medições de Atrito e Macro Textura:

SERVIÇO	PERÍODO
Reparos pontuais no pavimento da RWY e TWYs	Necessidades pontuais previstas no Programa de Manutenção de Pavimentos. Divulgação prévia por meio do IFWOA.
Previsão para o período	A definir. Divulgação à Indústria através do Centro Corporativo

Londrina, 09 de abril de 2020.

**CEZARINO ZAPATA MORENO**

Coordenador de Gestão Operacional em exercício

**WANDER SILVIO MELO JUNIOR**

Gerente de Gestão Operacional, Segurança e SGSO

