

DECLARAÇÃO DE CAPACIDADE

| | | | |
|---------------------------|---|-------|------------|
| Aeroporto: | Aeroporto Internacional de Curitiba – Afonso Pena | | |
| Sigla ICAO: | SBCT | | |
| Sigla IATA: | CWB | | |
| Horário de funcionamento: | H24 | | |
| Responsável Técnico: | Antonio Pallu | | |
| Telefone de Contato: | (41) 3381-1400 | | |
| Versão: | 03 | Data: | 20/11/2020 |

Temporada W20 – 25/10/2020 a 27/03/2021

Este documento contém as capacidades aeroportuárias e quatro Anexos.

- Anexo “A” trata de métodos de alocação e operacionalização;
- Anexo “B” trata de procedimentos operacionais;
- Anexo “C” trata do cronograma de obras e serviços;
- Anexo “D” trata das medições de atrito das pistas de pouso e decolagem.

1. PISTAS DE POUSOS E DECOLAGENS:

O Aeroporto Internacional de Curitiba/Afonso Pena – SBCT, possui 02 (duas) pistas cruzadas, sendo:

- Pista **15x33** – dimensões: 2.218 x 45 metros;
- Pista **11x29** – dimensões: 1.798 x 45 metros.

| CAPACIDADE DE PISTA | | |
|-------------------------|---------------|-----------------------|
| PERÍODO | HORA (LT) | CAPACIDADE (MOV/HORA) |
| 25/10/2020 a 27/03/2021 | 00:00 – 23:59 | 32 |

- Possíveis reduções pontuais devido a execução de obras estão descritas no Anexo “C”.
- Capacidade hora de pista informada pelo poder público, representado pelo **CGNA**.

2. TERMINAL DE PASSAGEIROS:

- Área: 112.176m²

| CAPACIDADE HORÁRIA – TERMINAL DE PASSAGEIROS | | | | |
|--|---------------|----------|-------------|----------|
| PERÍODO | INTERNACIONAL | | DOMÉSTICO | |
| | DESEMBARQUE | EMBARQUE | DESEMBARQUE | EMBARQUE |
| 25/10/2020 a 27/03/2021 | 1.168 | 260 | 3.257 | 1.705 |

- a) A capacidade da infraestrutura acima exposta, descreve o processamento máximo de passageiros ao longo de uma hora.
- b) Os parâmetros utilizados para análise de capacidade correspondem ao Nível “C”, estabelecido no *Aerodrome Development Reference Manual, IATA*.



- c) Havendo a necessidade de realizar operação de voos **CHARTERS / 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.

2.1. Estacionamento de Veículos

- Capacidades: 4.000 vagas

3. PÁTIO DE AERONAVES

| Configuração - PÁTIO 01 | A | B | C | D | E | F | AG |
|-------------------------|---|---|-----------|----------|----------|---|----|
| Principal | - | - | 12 | 4 | - | - | - |
| Alternativa – 1 | - | - | 16 | - | - | - | - |
| Alternativa – 2 | | | 11 | 2 | 1 | | |

| Configuração - PÁTIO 02 | A | B | C | D | E | F | AG |
|-------------------------|----------|----------|----------|----------|----------|---|----|
| Principal | - | - | 6 | 1 | - | 1 | - |
| Alternativa – 1 | - | - | 6 | 1 | 1 | - | - |
| Alternativa – 2 | - | - | 6 | 2 | - | - | - |
| Alternativa – 3 | - | - | 10 | - | - | - | - |
| Alternativa – 4 | 1 | 1 | 5 | 1 | - | 1 | - |
| Alternativa – 5 | 1 | 5 | 2 | 1 | 1 | | |

Tabela 1

➤ Alocação de aeronaves pelo código:

| PÁTIO 1 | | | |
|------------|----------------|----------------------------------|---------------------|
| BOX | ESQUERDA | CENTRO | DIREITA |
| | Maior Aeronave | Box Ocupado com a Maior Aeronave | Maior Aeronave |
| P1 | - | C | D |
| P1A | - | E | Impraticável |
| P2 | C | D | D |
| P3 | D | D | D |
| P4 | D | D | D |
| P5 | D | D | C |
| P6 | C | C | C |
| P7 | C | C | C |
| P8 | C | C | C |
| P9 | C | C | C |
| P10 | C | C | C |
| P11 | C | C | C |
| P12 | C | C | C |
| P13 | C | C | C |
| P14 | C | C | C |
| R15 | C | C | C |
| R16 | C | C | - |

Tabela 2

| PÁTIO 2 | | | |
|---------|----------------|----------------------------------|----------------|
| BOX | ESQUERDA | CENTRO | DIREITA |
| | Maior Aeronave | Box Ocupado com a Maior Aeronave | Maior Aeronave |
| R17 | C | C2 (Bloqueia R17A) | - |
| R17A | C | F (B747-8F) (Bloqueia R17 e R18) | - |
| R18 | C | C (Bloqueia R17A) | C |



| | | | |
|-------------|----------|-------------------------------|---------------------|
| R19 | C | C | C |
| R19A | C | B | Impraticável |
| R20 | C | C | C |
| R20A | C | B | Impraticável |
| R21 | C | C | C |
| R21A | C | B | Impraticável |
| R22 | C | C | C |
| R22A | C | B | Impraticável |
| R23 | C | C | C |
| R24 | C | C (Bloqueia R24A) | C |
| R24A | C | E (Bloqueia R24 e R25) | C |
| R25 | C | C (Bloqueia R24A) | C |
| R26 | - | C (Bloqueia R26A, 26B e 26C) | E |
| R26A | - | B (Bloqueia R26, R26B e R26C) | E |
| R26B | - | B (Bloqueia R26 e R26A) | A |
| R26C | B | A (Bloqueia R26 e R26A) | E |

Tabela 3

NOTA:

- Os atendimentos de operações regulares de aeronaves cargueiras ocorrem preferencialmente nas posições R17A e R24A. Contingencialmente, é possível realizar o atendimento de aeronaves cargueiras de categoria “C”, “D” ou “E” na posição P1A. Para tal atendimento contingencial, é necessário a realização de procedimentos adicionais de segurança, previstos em AISO/PESO específicos.
- A posição **R22A** é exclusiva para atendimento a aeronave **ERJ145**.
- As tabelas 02 e 03 devem ser interpretadas colocando-se na posição do Sinaleiro durante a alocação da aeronave.

Pátio de Aeronaves:

- Pátio 1 – dimensões: 48.893,00m²
- Pátio 2 – dimensões: 41.393,25m²

Observações:

A. Estacionamento de Aeronaves da Aviação Geral:

I. Aeronaves de Asa Fixa

O pátio remoto para aviação geral contém **07** posições (**R26A, R26B e R26C**) de parada:

a) **07** (sete) posições, sendo:

| Posição | Envergadura | Comprimento | Restringe | Observações |
|-------------|-------------|-------------|-------------------------|---------------------------------|
| R19A | 22,75m | 19,73m | R19 | |
| R20A | 22,75m | 19,73m | R20 | |
| R21A | 22,75m | 19,73m | R21 | |
| R22A | 21,00m | 29,87m | R22 | Exclusiva para ERJ145 XR |
| R26A | 22,99m | 23,85m | R26, R26B e R26C | |
| R26B | 17,65m | 19,68m | R25 e R26A | |
| R26C | 11,87m | 11,07m | R26 e R26A | |

NOTAS:

- Observar as orientações previstas na *AIP Brasil*, *NOTAM* e normas aeroportuárias.



II. Aeronaves de Asa Rotativa

| Posição | Envergadura Máxima Rotor | Restringe | Observações |
|---------|--------------------------|------------|-------------|
| R19A | 22,75m | R19 | |
| R20A | 22,75m | R20 | |
| R21A | 22,75m | R21 | |
| R22A | 21,00m | R22 | |
| R26B | 19,68m | R26 e R26A | |
| R26C | 11,07m | R26 e R26A | |

NOTAS:

- Observar as orientações previstas na *AIP* Brasil, *NOTAM* e normas aeroportuárias.

B. Estacionamento de Aeronaves da Aviação Comercial

Para otimizar o uso das posições de estacionamento dos pátios, as alocações de aeronaves serão precedidas de análise prévia, levando em consideração os seguintes critérios: tipo de equipamento, tempo de solo, natureza do voo, atendimento a PNAE.

- I. Os pátios 1 e 2 têm capacidade para estacionamento simultâneo de 26 aeronaves com até 36,00m de envergadura, código "C".
- II. Admite-se a possibilidade de estacionamento de aeronave de código "E" na posição P1A, para tanto as posições "P1", "P2" e "P3" devem ficar impraticáveis.
- III. A compatibilidade das posições de estacionamento dos pátios 1 e 2 com as aeronaves de código "A", "B", "C", "D", "E" e "F" estão demonstradas nas tabelas 1, 2 e 3.
- IV. As posições de estacionamento compatíveis com as aeronaves de código "D", "E" e "F" existentes no Pátio 2 são posições alternativas (R17A e R24A). Quando utilizadas aeronaves nessas posições, ficam impraticáveis 02 posições de estacionamento de aeronaves do código "C" para cada aeronave "D", "E" ou "F" alocada.
- V. Cabe ressaltar que, embora haja 02 (duas) posições para o estacionamento de aeronaves código "E" e "F" no Pátio 2, a infraestrutura de pistas de taxi limita a movimentação a somente 01 (uma) aeronave código "E" e "F" por vez, conforme informação aeronáutica divulgada no site <http://www.aisweb.aer.mil.br>.

C. Estacionamento de Aeronaves da Aviação Cargueira

As aeronaves cargueiras estão limitadas a permanência em no máximo 02 (duas) horas de solo. Para sua operação se faz necessário a coordenação prévia com o CGA/CWB.

Os casos que haja a necessidade de dilatação no tempo de solo, este deverá ser tratado pela Coordenação de CGA.

D. Estacionamento de Aeronaves da Aviação Militar

Visando o não comprometimento da infraestrutura instalada e a operacionalidade do aeródromo, se faz necessário a coordenação antecipada (conforme orientações previstas na *AIP* Brasil, *NOTAM*).

NOTAS:



➤ Dados do **Centro de Gerenciamento Aeroportuárias – CGA/CWB**

Telefones:

| | | |
|------------------|--|------------------|
| +55 41 3381-1478 | +55 41 3381-1111 | +55 41 3381-1444 |
| e-mail: | sbct_infraero_cga@infraero.gov.br | |

➤ Dados da **Coordenação do Centro de Gerenciamento Aeroportuário – CTGA**

Telefones:

| | | |
|------------------|--|------------------|
| +55 41 3381-1457 | +55 41 3381-1446 | +55 41 3381-1419 |
| e-mail: | slot_sbct@infraero.gov.br | |



ANEXO "A"

MÉTODOS DE ALOCAÇÃO E OPERACIONALIZAÇÃO

1. BALCÕES DE CHECK-IN

A quantidade de balcões instalados é:

| Tipo | Quantidade |
|---------------|------------|
| Convencionais | 62 |
| Totens | 31 |
| Total | 93 |

| Check-ins | Total |
|------------------|-------|
| Dedicados | 43 |
| Compartilhados | 00 |
| Auto Atendimento | 32 |
| Disponíveis | 19 |

| Empresa | Check-ins |
|---------------------------|-----------|
| GOL | 01 a 15 |
| AEROLINEAS | 16 a 18 |
| PARANAIR | 19 a 20 |
| DISPONÍVEL | 21 |
| LATAM | 22 a 30 |
| DISPONÍVEL | 31 ao 40 |
| AZUL | 41 a 50 |
| DISPONÍVEL | 51 a 61 |
| GOL (DESPACHO DE BAGAGEM) | 62 |

| Empresa | Auto Atendimento |
|---------|------------------|
| GOL | 11 totens |
| LATAM | 07 totens |
| AZUL | 10 totens |

1.1. Método de Alocação

O número de balcões 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).

1.2. Abertura do Check-in

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

- 03 (três) horas de antecedência em relação à hora esperada de partida dos voos internacionais;
- 02 (duas) horas de antecedência em relação à hora esperada de partida para voos domésticos;
- 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 com abertura de seis horas em relação ao voo.

1.3. Operação de Check-in



Conforme procedimentos descritos no Procedimento Operacional Padrão - POP - 2.01 (OPA) Check-in em vigor.

- a) As empresas aéreas devem possuir recursos para atendimento de passageiros utilizando o selo de controle tipo 2D;
- b) No caso de necessidade de balcões adicionais, as companhias aéreas devem solicitar autorização ao Administrador do Aeroporto, justificando o seu pedido;
- c) Mediante ordenamento do operador aeroportuário as posições de check-in não tripuladas deverão ser ocupadas de imediato, sendo a sua não ocupação imediata motivação para redistribuição desta facilidade aos novos entrantes na temporada subsequente;

NOTA:

- Os tempos de permanência na fila de check-in devem cumprir o descrito no **POP**, como segue abaixo:

| TEMPOS DE CHECK-IN | | |
|--------------------|------------|-------------|
| PARÂMETRO | META | TOLERÁVEL |
| IATA | 0 a 12 min | 12 a 30 min |

Metodologia de avaliação de tempo espera em fila é compreendido entre o momento em que o passageiro entra na fila até ser direcionado ao balcão de check-in.

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.

Os tempos de restituição aplicados na Tabela seguinte são considerados desde o estacionamento da aeronave até à entrega da última bagagem ao passageiro.

Os tempos são válidos para todas as posições de estacionamento de aeronaves.

As empresas Aéreas devem:

- Transportar e realizar o tratamento em caso de extravio, dano e violação das bagagens conforme a legislação vigente;
- Recolher e guardar 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
- 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;
- Os tempos de restituição de bagagem devem cumprir o descrito no Procedimento Operacional Padrão - POP - 2.03 (OPA) Restituição de Bagagens em vigor, como segue abaixo:



| TEMPOS DE RESTITUIÇÃO DE BAGAGEM | | |
|----------------------------------|------------|------------|
| PARÂMETRO | META | TOLERÁVEL |
| Doméstico | 15 minutos | 25 minutos |
| Internacional | 15 minutos | 25 minutos |

A quantidade de esteiras de restituição de bagagens para processamento de voos e devolução de bagagens é a seguinte:

| INTERNACIONAL | DOMÉSTICO | REVERSÍVEL | TOTAL |
|---------------|-----------|------------|-------|
| 03 | 05 | 01 | 09 |

Mediante ordenamento do operador aeroportuário os operadores aéreos deverão reforçar as equipes de ESATAS (Empresas Auxiliares de Transporte Aéreo) contratadas ou orgânicas para atendimento adequado ao número de atendentes de carga/descarga de bagagens por voo, sendo o não reforço das equipes, motivação para remanejamento do slot (horário alocado e não atendido satisfatoriamente) para um horário de menor impacto operacional na temporada subsequente em acordo com o coordenador de slots

3. CONTROLE DE EMBARQUE E DE INSPEÇÃO DE SEGURANÇA

O BCBP (*BAR CODED BOARDING PASS*) é o recurso aeroportuário para controle de acesso de passageiros a área restrita, e deverá seguir as seguintes premissas operacionais:

- a) O código 2D do cartão de embarque deverá estar legível e compatível com o horário do voo aprovado pelo órgão regulador, ou seja, com as mesmas características do voo, como: código identificador da empresa aérea, destino, horário, etc. (cias do mesmo grupo deverão ser identificadas individualmente).
- b) Todos os passageiros devem portar o cartão de embarque para acessar as áreas restritas.

4. PÁTIO DE AERONAVES

4.1. Tempos de Solo

4.1.1. Longa Permanência:

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

4.1.2. Tempos Mínimos de Solo (voo de trânsito/chegada/partida)

| TIPO DE AERONAVE | TEMPO MÍNIMO DE SOLO |
|------------------------|----------------------|
| B738 | 35 minutos |
| A318, A319, A320, A321 | 35 minutos |
| E190, E195 | 30 minutos |
| AT72 | 30 minutos |



ANEXO “B”

PROCEDIMENTOS OPERACIONAIS

Todas as empresas que operam no aeroporto devem cumprir rigorosamente as Normas e Instruções Aeroportuárias.

As operações das aeronaves comerciais do **GRUPO I** em SBCT é “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 auxílio de trator.

Para aeronaves do **GRUPO II** – Aviação Geral e Executiva, a operação será “taxi in / taxi out” ou “nose in / push out” ou “push / push out”, conforme condição da posição de estacionamento disponibilizada e orientações da administração aeroportuária.

Observar o NOTAM sobre operação “Push-back” nas posições de estacionamento, onde a operação push-back deverá ser realizada para aeronaves com envergadura acima de 24m, conforme divulgada no site <http://www.aisweb.aer.mil.br>.

Todas as empresas com operação ou que desejam operar no aeroporto, devem concordar com este Acordo de Nível de Serviço (SLA).

1. PEDIDO DE INSTALAÇÃO DE NOVAS EMPRESAS (VOOS REGULARES)

Empresas Aéreas que planejam iniciar operação regular no Aeroporto de SBCT devem efetuar contatos prévios no e-mail: slot_sbct@infraero.gov.br para consultas relativas às condições gerais para operação no aeroporto, independente de slot alocado e autorizados.

Para qualquer dúvida sobre o processo de alocação de slots/voos contatar slot_sbct@infraero.gov.br ou nos telefones:

| | | |
|------------------|------------------|------------------|
| +55 41 3381-1457 | +55 41 3381-1446 | +55 41 3381-1419 |
|------------------|------------------|------------------|

2. OPERAÇÕES NÃO AUTORIZADAS

- a) Operações de voos e/ou aeronaves não autorizadas, bem como a permanência de aeronaves sem a devida anuência da administração aeroportuária, serão consideradas como “à revelia” do aeroporto e sujeitas às sanções pertinentes na legislação vigente, incluindo ações previstas na **Decisão 13 da ANAC**;
- b) Proibido utilizar os pátios de manobras do aeroporto para manutenção preventiva de equipamentos de *handling*;
- c) Expressamente proibido operações com aeronaves do grupo I, não atreladas à malha aérea destinadas ao Aeroporto Internacional de Curitiba/Afonso Pena.

3. OPERAÇÕES DIFERENTES DOS HORÁRIOS AUTORIZADOS

- a) Voos com adiantamentos ou atrasos superiores a 30 (trinta) minutos em relação ao Horário autorizado, devem ser coordenados com o CGA/CWB para definição de nova programação.
- b) A execução das operações conforme o planejamento é uma premissa importante na determinação da capacidade do aeroporto e na 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/ou a espera para liberação de uma posição de estacionamento), bem como para o nível de serviço e capacidade global do aeroporto.



NOTAS:

- i. Para os casos de contingências operacionais deverão ser consultados previamente o Centro de Gerenciamento Aeroportuário - CGA, 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 carga;
- 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.

4. SOLICITAÇÕES DE VOOS – REGULAR (ES) / NÃO REGULAR (ES)

- a) A empresa que der entrada com pedido de voo, deverá informar no(s) pedido(s) de voo(s) regular(es) e não regular(es) o(s) trilha(s) do voo(s), para análise de impacto operacional;
- b) No pedido para cancelamento de etapa de operação de determinado voo, deverá informar como será o(s) trilha(s) do(s) demais voos para análise de tempo de solo e impacto operacional;
- c) Aprovação de voo(s) não regular(es) está condicionada à concordância da empresa aos procedimentos operacionais do aeroporto para esse tipo de serviço;
- d) A empresa interessada em realizar algum voo no SBCT, deverá enviar e-mail para o endereço eletrônico ou ainda através dos telefones abaixo, para consulta do slot de operação pretendida:

| | | |
|------------------|--|------------------|
| +55 41 3381-1457 | +55 41 3381-1446 | +55 41 3381-1419 |
| e-mail: | slot_sbct@infraero.gov.br | |

5. TESTE DE MOTORES

Os testes de motores deverão ser coordenados previamente com a Administração Aeroportuária, através do e-mail supervisores_sbct@infraero.gov.br e/ou telefones (41) 3381-1402 / (41) 3381-1478.

6. NÍVEIS DE SERVIÇO**6.1. ESATA – Empresa de Serviços Auxiliares de Transporte Aéreo**

Com a intenção de melhorar o nível de serviço do Aeroporto, recomendamos que as empresas aéreas contratem ESATA que tenham programa de qualidade e eficiência na prestação de serviços de *handling*, de amplitude internacional reconhecido pelo operador aeroportuário.

6.2. Minimun Connection Time - MCT

| TIPO DE OPERAÇÃO | TIPO DE OPERAÇÃO | MCT |
|-------------------|-------------------|----------------|
| Voo Doméstico | Voo Doméstico | 30 minutos |
| Voo Internacional | Voo Doméstico | Até 90 minutos |
| Voo Doméstico | Voo Internacional | Até 90 minutos |
| Voo Internacional | Voo Internacional | Até 60 minutos |



7. EMPRESAS DE HANDLING

| |
|----------------------|
| DNATA |
| RPAATA |
| TAM (Operador Aéreo) |

8. EMPRESAS DE CATERING

| |
|--------------|
| V. Romanelli |
|--------------|

9. TRANSPORTE DE SUPERFICIE

| |
|--|
| BRAVSEC Serviços Aux. ao Transp. Aéreo |
|--|



ANEXO "C"

CRONOGRAMA DE OBRAS OU SERVIÇOS - SBCT

TABELA – SISTEMAS DE PISTAS E TAXIWAYS

| MANUTENÇÃO NOS SISTEMAS | | | | | | |
|--------------------------------|-------------------|--------------------|---------|---|------------------|----------|
| LOCAL | INÍCIO DO SERVIÇO | TÉRMINO DO SERVIÇO | PERÍODO | DADOS TÉCNICOS | EMISSÃO DE NOTAM | NOTAM N° |
| PPD - 15x33 | - | - | - | - | - | - |
| ILS – PPD 15* | 02/2020 | 11/2020 | - | CTCEA - Substituição do ILS da PPD 15, previsão de término em Nov/2020. | Sim | E2226/20 |
| CAB 15 | - | - | - | - | - | - |
| CAB 33 | - | - | - | - | - | - |
| PPD - 11x29 | - | - | - | - | - | - |
| CAB 11 | - | - | - | - | - | - |
| CAB 29 | - | - | - | - | - | - |
| Interseção PPD 11x29/15x33 | - | - | - | - | - | - |
| TAXI - "A" | - | - | - | - | - | - |
| TAXI - "B" | - | - | - | - | - | - |
| TAXI - "C" ** | - | - | - | - | - | - |
| TAXI - "D" | - | - | - | - | - | - |
| TAXI - "E" ** | - | - | - | - | - | - |
| TAXI - "F" ** | - | - | - | - | - | - |
| TAXI - "G" | - | - | - | - | - | - |
| TAXI - "H" | - | - | - | - | - | - |
| TAXI - "M" | - | - | - | - | - | - |
| TAXI - "N" | - | - | - | - | - | - |

* ILS CAT 1 e 2 poderá ficar indisponível em períodos a definir com o CISCEA/DTCEA-CT e CINDACTA 2



ANEXO “D”

MEDIÇÃO DE ATRITO E MACROTEXTURA DAS PISTAS DE POUSO E DECOLAGEM

A execução de medições de **atrito** e **macrotextura** são realizadas com periodicidade **anual** na **PPD 11/29** e **trimestral** na **PPD 15x33**.

Cabe salientar que a execução dessa atividade é programada em intervalos de tempo que não coincidam com a malha aérea, não gerando qualquer impacto para as operações.

Antonio Pallu

Superintendente do Aeroporto Internacional de Curitiba – Afonso Pena

