

## **CCR vai investir R\$ 185 mi em obras de melhoramentos no Aeroporto de Londrina (PR), em 02.09.23**

Conforme notícia postada no seu portal no dia 24 (agosto), a CCR Aeroportos divulgou que as obras do projeto de modernização do Aeroporto de Londrina/Governador José Richa (SBLO), no PR (a cerca de 165 MN a NW de Curitiba, na FIR Curitiba/SBCW), já começaram.

Conforme a nota, o anúncio das obras de melhoramentos do aeroporto foi feito na quinta dia 24, nas dependências do Aeroporto de Londrina, em solenidade que contou com a presença do governador do Paraná, Ratinho Júnior, do prefeito de Londrina, Marcelo Belinati, e de Fabio Russo, CEO da CCR Aeroportos, operadora do aeroporto sob concessão federal.

As intervenções estruturais previstas para o aeroporto incluem:

- adequação de RESA (áreas de escape na pista) à legislação vigente;
- implantação de ALS (sistema de luzes de aproximação sem flash);
- viabilização de infraestrutura para sistema ILS CAT-I;
- construção de novo pátio de aeronaves para 6 posições C;
- nova estrutura de Seção Contra-Incêndio (SCI);
- reforma e ampliação do terminal de passageiros; e,
- implantação de duas pontes de embarque.

A CCR destacou, quanto à obra de viabilização de infraestrutura para instalação de sistema ILS CAT-I, que lhe cabe, como concessionária, apenas a preparação da estrutura necessária para implantação do sistema, que em si, é de responsabilidade do DECEA.

O investimento total para essas obras está estimado em R\$ 185 milhões.

O projeto contribuirá para a economia local com a geração de mais de 230 empregos diretos durante a fase de construção.

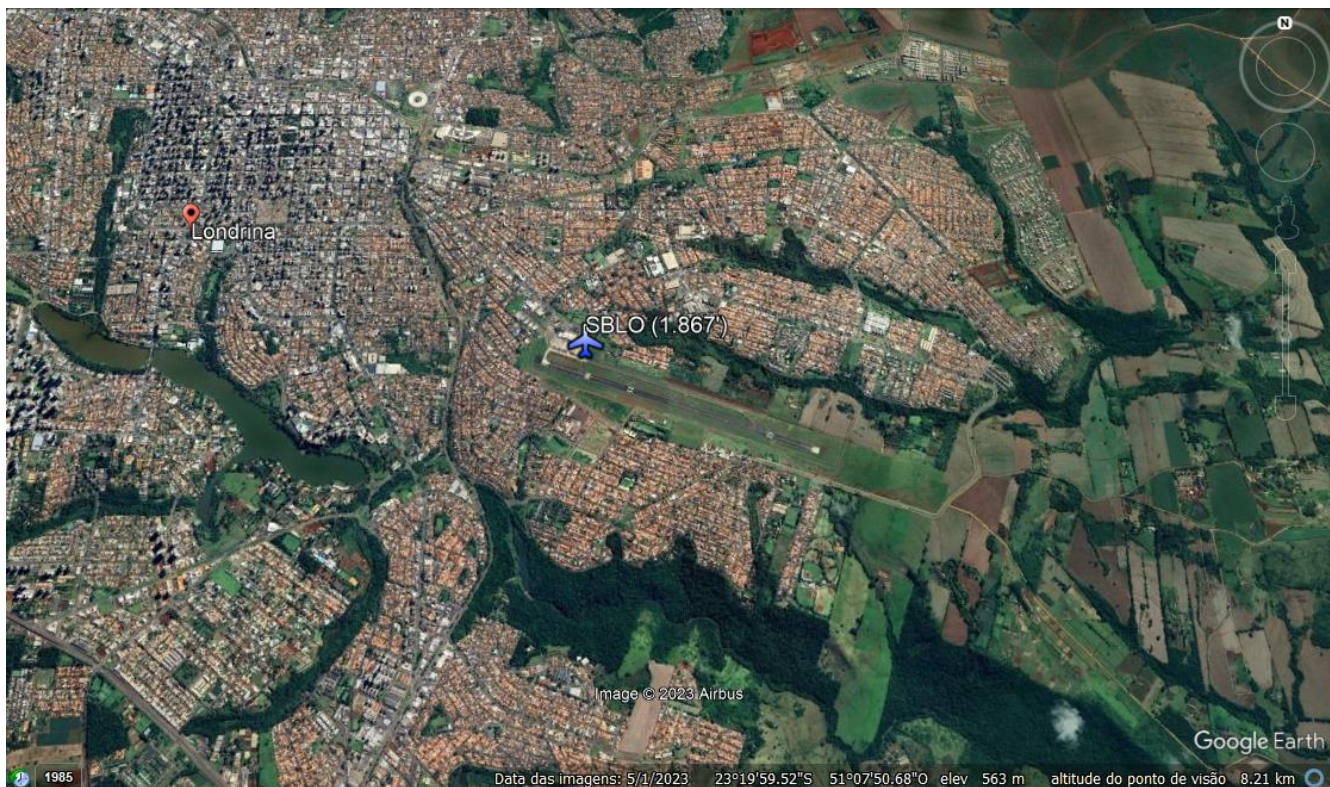
Como operadora do aeroporto, sob concessão, desde março de 2022, a CCR está empenhada em aprimorar as instalações, criar uma melhor infraestrutura para o desenvolvimento econômico do norte do Paraná e oferecer uma melhor experiência de viagem aos passageiros.

Em leilão da 6ª Rodada de Concessões Aeroportuárias pelo Governo Federal, na qual o Grupo a CCR arrematou os aeroportos dos Blocos Sul e Central, incluindo Aeroporto de Londrina, com início da operação aeroportuária no início de 2022.

A expectativa é concluir as obras até o final de 2024. Durante todo o período de obras, a CCR Aeroportos se empenhará para minimizar os transtornos aos passageiros e manterá uma comunicação transparente sobre o andamento dos trabalhos.

“Através dessas obras que estamos executando no Aeroporto de Londrina, estamos comprometidos em criar uma infraestrutura aeroportuária mais avançada e eficiente, preparada para atender tanto o transporte de passageiros quanto de cargas. Acreditamos que essa transformação terá um impacto significativo no desenvolvimento econômico não apenas de Londrina, mas de toda a região norte do Paraná”, declara Fabio Russo, CEO da CCR Aeroportos.

Na FIR Curitiba/SBCW, o aeroporto é circunscrito pela CTR Londrina (de raio de cerca de 15 MN, Espaço Classe D – da superfície até 4.500 pés), dentro da TMA Londrina (Espaço Classe D – de 4.500 pés/FL045 até FL145), que também engloba o Aeroporto de Maringá/Silvio Name Júnior (SBMG), a cerca de 49 MN a SW-W de Londrina (SBLO). Localmente, situa-se no setor sudeste do centro urbano – a 1,9 MN a sudeste do centro urbano, ou a 5 km/2,7 MN a SE-S de ponto elevado proeminente.



Em elevação de 1.867 pés, o Aeroporto de Londrina/Governador José Richa (LDB/SBLO) tem pista (13/31) de 45 x 2.100 m., de asfalto, com resistência de pavimento PCN 43 e resistência de subleito média, com faixa livre tem as dimensões de 280 x 2.200 m. A cabeceira 13 é deslocada 335 m. para pouso, com este trecho não sendo disponível também para decolagem da pista 31. Os últimos 90 m. da pista 13 (junto da cabeceira 31) são indisponíveis para provimento de RESA. Assim, as distâncias declaradas são:

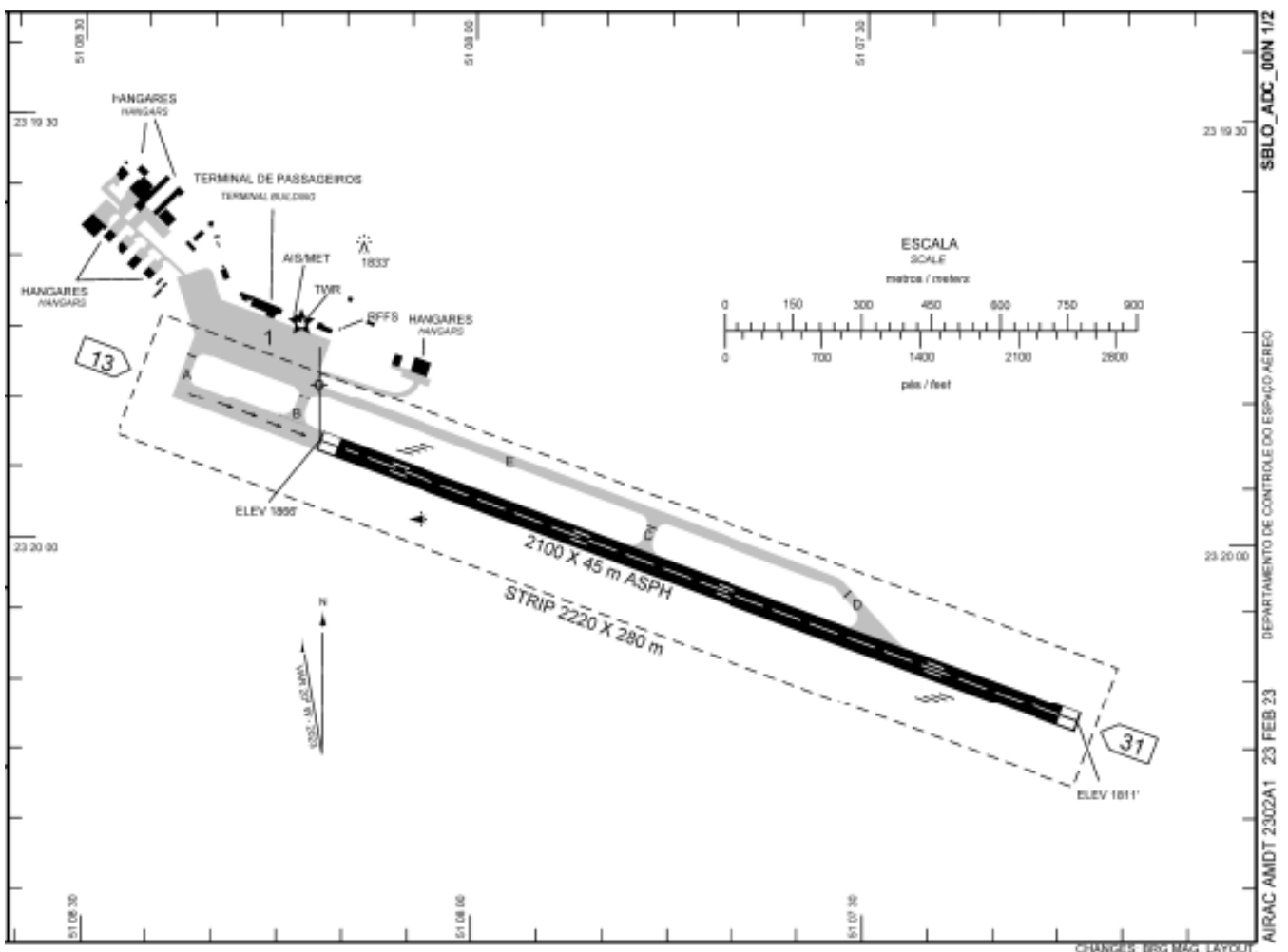
| RWY | TORA (m.)           | ASDA (m.) | TODA (m.) | LDA (m.)              |
|-----|---------------------|-----------|-----------|-----------------------|
| 13  | 2.010 [=2.100-90]   | 2.100     | 2.010     | 1.675 [=2.100-335-90] |
| 31  | 1.765 [=2.100 -335] | 1.765     | 1.765     | 1.765                 |

A pista tem balizamento com sistema de luzes de cabeceiras e luzes laterais ao longo a cada 60 m., com mais luzes das pistas de taxiamento.

As duas cabeceiras são dotadas de sistema de indicação de rampa de aproximação PAPI, com ângulo de aproximação  $2,90^\circ$  (cf. cartas) – a cabeceira 13 (el. 1.866 pés, ao nível da el. do ARP) para MEHT de 106 pés, a cabeceira 31 (el. de 1.811 pés, 55 abaixo da el. ARP e THR 13) para MEHT de 55 pés.

A autorização de giro de aeronaves acima de 40 ton. na pista (13/31) somente será dada para a manobra nas cabeceiras. Não existem áreas de giro ao longo da pista, incluindo nas cabeceiras (em especial a cabeceira 31).

A pista principal (13/31), de 45 x 2.100 m., se complementa com cinco *taxiways* - "A" até "E". A *taxiway* "E", paralela à pista principal (13/31), tem separação transversal de cerca de





O Aeroporto de Londrina/Governador José Richa opera vôos VFR diurno/noturno e IFR diurno/noturno, com serviços de controle de tráfego aéreo de aeródromo (ATC) e de informação de tráfego aéreo de aeródromo (ATS). Dois NOTAM informam a combinação destes serviços:

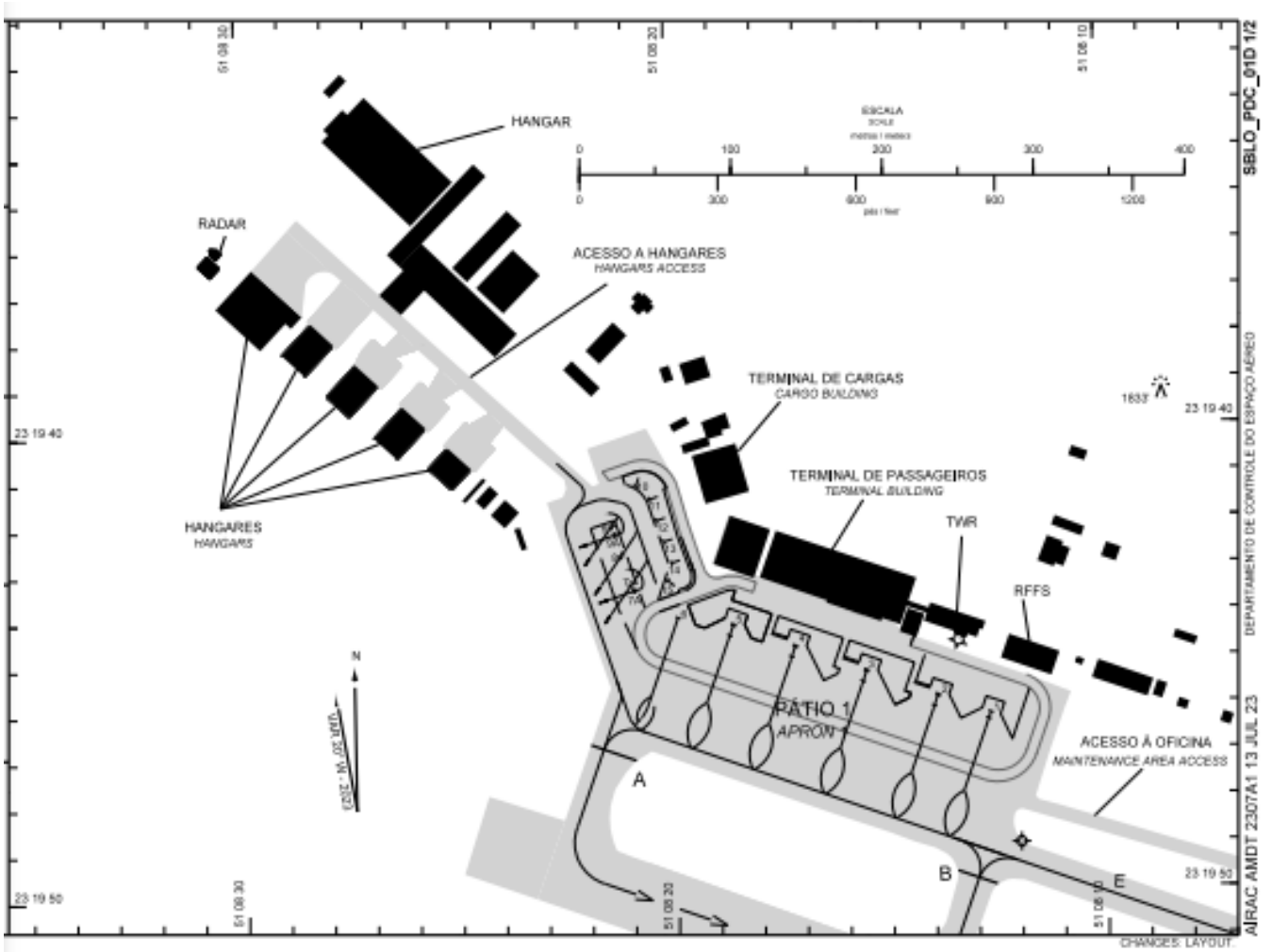
- NOTAM N0098, de 07/09/2023, válido no período de 07/09/2023 até 17/08/2024, informa horário de serviço da Rádio (AFIS) Londrina no período de 03:00-09:00Z (00:00-06:00LT). O serviço é prestado pelo APP Londrina (na rádio-frequência deste).
- NOTAM N0099, de 07/09/2023, válido no período de 07/09/2023 até 17/08/2024, informa horário de serviço da Torre Londrina no período de 09:00-03:00Z (02:00-24:00LT).

De acordo com dados pela CCR, o aeroporto é um “sítio” com área de 1.463.097,56 m<sup>2</sup>, dispendo de um terminal de passageiros de 6.350 m<sup>2</sup> (com capacidade para 2,4 milhões/ano, aproximadamente). A área de movimento tem um pátio de aeronaves (#1 – para aviação comercial e aviação geral) de 38.910 m<sup>2</sup>; para estacionamento, o Pátio 1 tem 4 posições C, 2 posições C de menor dimensão, 2 posições B e mais 6 posições A (aviação comercial e geral), com um total de 14 posições.

ROTAER informa para fins de estacionamento, operação conforme seguintes procedimentos:

- Pátio NR 1 - aceitáveis aeronaves com envergadura máxima de 36 m. Compulsória a utilização de *push-back* na saída do pátio NR 1, exceto aeronaves com envergadura inferior a 12 m. - o operador aéreo deve prover meios para o *push-back* da aeronave. Aeronave com envergadura superior a 12 m., quando ocupando posição de estacionamento no pátio NR 1, somente deverá acionar motores após conclusão da operação de *push-back* na faixa de rolagem, devido à via de serviço existente na retaguarda das aeronaves.
- Pátio Aviação Geral/Executiva - aceitáveis aeronaves com envergadura máxima de 17 m.
- Hangares - aceitáveis aeronaves com envergadura máxima de 24 m.
- acesso de aeronaves no estacionamento NR 10 a 15: cortar motores conforme balizador e empurrar aeronave para local do estacionamento.
- Pátio aviação geral: devido à convergência da sinalização horizontal, é proibida a movimentação simultânea de aeronaves, com a operação das aeronaves devendo ser conduzida com cautela e sob autorização do balizador para chegada ou saída.
- compulsório acionamento luz anticolisão até corte dos motores e antes iniciar *push-back*. Acionamento de motores e *Push-back* somente após coordenação com a administração aeroportuária por meio do fiscal de pátio. Após liberação, aeronave deve chamar Torre.

A carta de pátio/área de estacionamento (PDC), com 15 posições no pátio 1 (sem dupla contagem das posições 7 e 9 – 7, 7A, 9 e 9A):



Para operadores da Aviação Geral: a via de acesso aos hangares da aviação geral não consiste (regulatoriamente) uma *taxiway* (TWY), sendo uma via sem balizamento, e a operação diurna e noturna por conta e risco do operador aéreo. A via de pedestres deverá ser utilizada durante embarque e desembarque, não sendo permitido contato com aviação comercial devido requisitos de segurança.

Conforme ROTAER, a concessionária (CCR) tem as seguintes regras para operadores aéreos no aeroporto:

1 - compulsória autorização prévia da concessionária, com no mínimo 02 horas de antecedência à operação, mediante solicitação por meio eletrônico, nos seguintes casos:

1.1 - aeronave de matrícula internacional

1.2 - aeronave de matrícula brasileira com mais de um proprietário/operador registrado no RAB

1.3 - aeronave de matrícula brasileira sem cadastro de aeronave físico/financeiro junto da concessionária (via canal eletrônico) ou que precise de atualização, mesmo sem intenção de uso do pátio

1.4 - aeronave que necessitar reserva de pátio

1.5 - aeronave "isenta", em vôo de experiência ou de instrução, nos casos da categoria de registro da aeronave no RAB não constar como "privada" de "instrução" ou "experimental"

O Centro de Operações Aeroportuárias (APOC), analisará a solicitação do operador aéreo e retornará com o *status* através do meio eletrônico. Quando necessário, serão solicitados ajustes na programação que deverão ser regularizados no mínimo 30 minutos antes da operação, caso contrário a solicitação será cancelada.

Para aeronaves realizando transporte de enfermos que necessitem de usar o pátio, os operadores deverão coordenar com a concessionária esta operação com antecedência, por meio de contato telefônico.

ROTAER informa a concentração de pássaros na área de movimentos, e vizinhança. Existe concentração de pássaros quero-quero (*Vanellus chilensis*) no lado da cabeceira 13, entre as *taxiways* "B" e "C", e no lado cabeceira 31, entre as *taxiways* "C" e "D". ROTAER também informa a presença/concentração de pipas nas cabeceiras 13 e 31 e no circuito de tráfego, principalmente nos dias de sábado, domingo e de feriado.

A Portaria nº 10.602/SIA, de 24/02/2023, publicada no Diário Oficial da União (DOU) de 09/03/2023 (seção 1, pág. 125), pela Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária da ANAC concede para a Concessionária do Bloco Sul SA (da CCR Aeroportos) o Certificador de Operador Aeroportuária (COA) do Aeroporto de Londrina/Governador José Richa (SBLO – CIAD PR003). A Portaria entrou em vigor na data da sua publicação, revogando a Portaria anterior de certificação nº 7.425.602/SIA, de 04/02/2022, publicada no DOU de 09/03/2022 (seção 1, págs. 85 e 86).

A certificação operacional fica condicionada, ao menos, à manutenção pelo operador aeroportuário dos aspectos avaliados no processo da outorga da certificação, devendo operar com as seguintes especificações operativas:

I – Geral:

I.1 - código de referência: 4C

I.2 – o aeroporto pode ser utilizado regularmente para operação de quaisquer aeronaves compatíveis com até Classe 4C (4C ou inferior)

I.3 – Tipo de operação - por pista/cabeceira:

Cabeceira 13: VFR Diurno/Noturno e IFR Não-precisão Diurno/Noturno

Cabeceira 31: VFR Diurno/Noturno e IFR Não-precisão Diurno/Noturno

I.4 – Categoria Contraincêndio (CAT) - 7

I.5 – Autorização de operação especial: não há

II – Restrição a classe e tipo de aeronave: não aplicável

III – Restrição a serviço aéreo: não aplicável

IV – Restrição operacional:

IV.1 – proibida operação simultânea de *pushback* no pátio de aeronave ou operações de aeronaves na TWY "E" com operação de pouso ou decolagem de aeronave de código de referência 3 ou 4 na pista 13/31 em Condições Meteorológicas de Vôo por Instrumento (IMC)

IV.2 – proibida operação simultânea da via de acesso de aeronave ao Hangar da Oficina com operação de aeronave letra de código de referência C na TWY “E”

Em Níveis Equivalentes, como Não-conformidade, a certificação consta [1] a existência de via de serviço dentro da faixa de pista da *taxiway* “E” (paralela à pista 13/31), objeto de Análise de Risco (AISO), e [2] a presença de objetos em faixa de pista (pouso/decolagem) no que se aplica às aeronaves localizadas no pátio de aeronaves e ao requisito de separação mínima entre eixo de pista de táxi e de pista principal (pouso/decolagem) no que se aplica à *taxiway* “E” e à pista 13/31, objeto de Análise de Risco (AISO), resultando TAC (Termo de Ajustamento de Conduta) nº 61/DECEA/2020.