



DECLARAÇÃO DE CAPACIDADE – TEMPORADA W20

25/10/2020 a 27/03/2021

| |
|---|
| AEROPORTO INTERNACIONAL DE MACEIÓ/ZUMBI DOS PALMARES |
| Sigla ICAO: SBMO |
| Horário de funcionamento: H24 |
| Responsável Técnico: Adilson Pereira da Silva |
| Telefone de Contato: (82) 3036-5201 |

Este documento dispõe sobre a capacidade operacional do Aeroporto Internacional de Maceió – Zumbi dos Palmares para atendimento à temporada W20, conforme regem a Resolução nº 338/ANAC, 440/ANAC e Portaria Nº 1.009/2020/ANAC.

1. Pistas de Pousos e Decolagens

| CAPACIDADE DE PISTA | | |
|-------------------------|-------------|-----------------------|
| Período | Hora (LT) | Capacidade (mov/hora) |
| 25/10/2020 a 27/03/2021 | 00:00-23:59 | 28* |

* Capacidade hora de pista informada pelo CGNA.

Distâncias Declaradas:

| | TORA | TODA | ASDA | LDA |
|---------------|--------|--------|--------|--------|
| RWY 12 | 2.490m | 2.490m | 2.490m | 2.490m |
| RWY 30 | 2.490m | 2.490m | 2.490m | 2.490m |

Suplemento AIP: N0227 (10/10/2019)

2. Terminal de Passageiros

Segunda a Sexta-feira e Domingo:

| INTERVALOS | SEM SIMULTANEIDADE | | | | COM SIMULTANEIDADE | | | |
|----------------|--------------------|---------|-----------|---------|--------------------|---------|-----------|---------|
| | INTERNACIONAL | | DOMÉSTICO | | INTERNACIONAL | | DOMÉSTICO | |
| | PARTIDA | CHEGADA | PARTIDA | CHEGADA | PARTIDA | CHEGADA | PARTIDA | CHEGADA |
| 00:00 às 00:59 | 000 | 000 | 600 | 1350 | 240 | 300 | 300 | 900 |
| 01:00 às 01:59 | 000 | 000 | 600 | 1350 | 240 | 300 | 300 | 900 |
| 02:00 às 02:59 | 000 | 000 | 600 | 1350 | 240 | 300 | 300 | 900 |
| 03:00 às 03:59 | 000 | 000 | 600 | 1350 | 240 | 300 | 300 | 900 |
| 04:00 às 04:59 | 000 | 000 | 600 | 1350 | 240 | 300 | 300 | 900 |
| 05:00 às 05:59 | 000 | 000 | 600 | 1350 | 240 | 300 | 300 | 900 |
| 06:00 às 06:59 | 000 | 000 | 600 | 1350 | 240 | 300 | 300 | 900 |
| 07:00 às 07:59 | 000 | 000 | 600 | 1350 | 240 | 300 | 300 | 900 |
| 08:00 às 08:59 | 000 | 000 | 600 | 1350 | 240 | 300 | 300 | 900 |
| 09:00 às 09:59 | 000 | 000 | 600 | 1350 | 240 | 300 | 300 | 900 |
| 10:00 às 10:59 | 000 | 000 | 600 | 1350 | 240 | 300 | 300 | 900 |
| 11:00 às 11:59 | 000 | 000 | 600 | 1350 | 240 | 300 | 300 | 900 |
| 12:00 às 12:59 | 000 | 000 | 900 | 1350 | 240 | 300 | 600 | 900 |
| 13:00 às 13:59 | 000 | 000 | 900 | 1350 | 240 | 300 | 600 | 900 |

| | | | | | | | | |
|----------------|-----|-----|-----|------|-----|-----|-----|-----|
| 14:00 às 14:59 | 000 | 000 | 900 | 1350 | 240 | 300 | 600 | 900 |
| 15:00 às 15:59 | 000 | 000 | 900 | 1350 | 240 | 300 | 600 | 900 |
| 16:00 às 16:59 | 000 | 000 | 900 | 1350 | 240 | 300 | 600 | 900 |
| 17:00 às 17:59 | 000 | 000 | 900 | 1350 | 240 | 300 | 600 | 900 |
| 18:00 às 18:59 | 000 | 000 | 600 | 1350 | 240 | 300 | 300 | 900 |
| 19:00 às 19:59 | 000 | 000 | 600 | 1350 | 240 | 300 | 300 | 900 |
| 20:00 às 20:59 | 000 | 000 | 600 | 1350 | 240 | 300 | 300 | 900 |
| 21:00 às 21:59 | 000 | 000 | 600 | 1350 | 240 | 300 | 300 | 900 |
| 22:00 às 22:59 | 000 | 000 | 600 | 1350 | 240 | 300 | 300 | 900 |
| 23:00 às 23:59 | 000 | 000 | 600 | 1350 | 240 | 300 | 300 | 900 |

Sábado:

| INTERVALOS | SEM SIMULTANEIDADE | | | | COM SIMULTANEIDADE | | | |
|----------------|--------------------|---------|-----------|---------|--------------------|---------|-----------|---------|
| | INTERNACIONAL | | DOMÉSTICO | | INTERNACIONAL | | DOMÉSTICO | |
| | PARTIDA | CHEGADA | PARTIDA | CHEGADA | PARTIDA | CHEGADA | PARTIDA | CHEGADA |
| 00:00 às 00:59 | 000 | 000 | 600 | 1350 | 240 | 300 | 300 | 900 |
| 01:00 às 01:59 | 000 | 000 | 600 | 1350 | 240 | 300 | 300 | 900 |
| 02:00 às 02:59 | 000 | 000 | 600 | 1350 | 240 | 300 | 300 | 900 |
| 03:00 às 03:59 | 000 | 000 | 600 | 1350 | 240 | 300 | 300 | 900 |
| 04:00 às 04:59 | 000 | 000 | 600 | 1350 | 240 | 300 | 300 | 900 |
| 05:00 às 05:59 | 000 | 000 | 600 | 1350 | 240 | 300 | 300 | 900 |
| 06:00 às 06:59 | 000 | 000 | 600 | 1350 | 240 | 300 | 300 | 900 |
| 07:00 às 07:59 | 000 | 000 | 600 | 1350 | 240 | 300 | 300 | 900 |
| 08:00 às 08:59 | 000 | 000 | 600 | 1350 | 240 | 300 | 300 | 900 |
| 09:00 às 09:59 | 000 | 000 | 600 | 1350 | 240 | 300 | 300 | 900 |
| 10:00 às 10:59 | 000 | 000 | 600 | 1350 | 240 | 300 | 300 | 900 |
| 11:00 às 11:59 | 000 | 000 | 600 | 1350 | 240 | 300 | 300 | 900 |
| 12:00 às 12:59 | 000 | 000 | 600 | 1350 | 240 | 300 | 300 | 900 |
| 13:00 às 13:59 | 000 | 000 | 600 | 1350 | 240 | 300 | 300 | 900 |
| 14:00 às 14:59 | 000 | 000 | 900 | 1350 | 240 | 300 | 600 | 900 |
| 15:00 às 15:59 | 000 | 000 | 900 | 1350 | 240 | 300 | 600 | 900 |
| 16:00 às 16:59 | 000 | 000 | 900 | 1350 | 240 | 300 | 600 | 900 |
| 17:00 às 17:59 | 000 | 000 | 900 | 1350 | 240 | 300 | 600 | 900 |
| 18:00 às 18:59 | 000 | 000 | 900 | 1350 | 240 | 300 | 600 | 900 |
| 19:00 às 19:59 | 000 | 000 | 900 | 1350 | 240 | 300 | 600 | 900 |
| 20:00 às 20:59 | 000 | 000 | 600 | 1350 | 240 | 300 | 300 | 900 |

| | | | | | | | | |
|----------------|-----|-----|-----|------|-----|-----|-----|-----|
| 21:00 às 21:59 | 000 | 000 | 600 | 1350 | 240 | 300 | 300 | 900 |
| 22:00 às 22:59 | 000 | 000 | 600 | 1350 | 240 | 300 | 300 | 900 |
| 23:00 às 23:59 | 000 | 000 | 600 | 1350 | 240 | 300 | 300 | 900 |

Observações sobre o Terminal de Passageiros:

INTERNACIONAL:

- **Chegada:** A capacidade declarada para o atendimento de CHEGADA de Voo Internacional está limitada a 300 (trezentos) passageiros/hora, conforme Ato Declaratório Executivo Nº 012, de 05 de agosto de 2014, emitido pela Receita Federal do Brasil.
Há 04 (quatro) guichês disponíveis para operação pela Polícia Federal.
Há 01 (um) equipamento de RXBP destinado às atividades de fiscalização aduaneira.
- **Partida:** Há 01 (um) módulo de inspeção disponível para o processamento de PAX voo internacional, o qual é operacionalizado *mediante o fechamento de 01 (um) módulo de inspeção do Canal Doméstico*.
Há 04 (quatro) guichês disponíveis para operação pela Polícia Federal.

DOMÉSTICO:

- **Chegada:** A capacidade 1.120 PAX/hora considera a disponibilidade das 03 (três) esteiras de restituição de bagagens do TPS. Havendo voo internacional simultâneo, estarão disponíveis 02 (duas) esteiras de restituição de bagagens.
- **Partida:** A capacidade considera a disponibilidade do processador Canal de Inspeção e da sala de embarque, devendo ser observada a redução da capacidade quando da simultaneidade com voo internacional, em virtude do fechamento de 01 (um) módulo de inspeção do Canal Doméstico para operacionalizar o módulo do Canal Internacional.

NOTA 1: Havendo simultaneidade de voo Internacional e Doméstico, ocorre a segregação física da sala de embarque e sala de desembarque. **Sala de Embarque:** Área dos portões 04/05, 06 e 07 fica destinada ao atendimento de voos domésticos e área dos portões 08, 09 e 10/11 fica destinada ao atendimento de voo internacional. **Sala de Desembarque:** Área da esteira de restituição de bagagens nº 01 fica destinada ao atendimento do voo internacional e área das esteiras de restituição de bagagens nº 02 e nº 03 fica destinada ao atendimento dos voos domésticos.

NOTA 2: Considerando que o início do atendimento de um voo internacional no canal de inspeção ocorre com 02 (duas) horas de antecedência da decolagem, deve-se reduzir a capacidade do canal de inspeção Doméstico com 02 (duas) horas da decolagem. Ex: Se a decolagem for 19:30 o início do atendimento no canal de inspeção internacional iniciará 17:30.

3. Pátios de Estacionamento de Aeronaves

| CÓDIGO DA AERONAVE | A | B | C | D | E |
|---|----------|----------|-----------|----------|----------|
| PÁTIO 01 - Capacidade total com aeronaves Código "C" | | | 11 | | |
| PÁTIO 01 - Capacidade total com aeronaves Código "C" e "D" | | | 7 | 4 | |
| PÁTIO 01 - Capacidade total com aeronaves Código "C", "D" e "E" | | | 7 | 3 | 1 |
| PÁTIO 02 - Capacidade total com aeronaves Código "C" | | | 6 | | |
| PÁTIO 02 - Aviação Geral | 6 | 1 | | | |
| TOTAL POR CÓDIGO | 6 | 1 | 17 | 4 | 1 |

Observação: O código de referência do aeródromo pela portaria de homologação ANAC é **4C**.
Nível de Proteção Contra Incêndio do SBMO é 07.

Pátio 01

| POSIÇÃO | AERONAVE | ENVERGADURA | COMPRIMENTO | LARGURA DA FUSELAGEM | CATEGORIA CONTRA INCÊNDIO |
|---------|----------|-------------|-------------|----------------------|---------------------------|
| 1 | B737-200 | 28,35 | 30,53 | 3,76 | 6 |
| | B737-300 | 28,89 | 33,4 | 3,76 | 6 |
| | B737-400 | 28,89 | 36,4 | 3,76 | 6 |
| | B737-500 | 28,89 | 31,01 | 3,76 | 6 |
| | B737-600 | 34,32 | 31,26 | 3,76 | 6 |
| | B737-700 | 34,32 | 33,64 | 3,76 | 6 |
| | B737-800 | 35,8 | 39,48 | 3,76 | 7 |
| | E170 | 26 | 29,9 | 3,01 | 6 |
| | E175 | 26 | 31,68 | 3,01 | 6 |
| | E190 | 28,72 | 36,24 | 3,01 | 6 |
| | E195 | 28,72 | 38,67 | 3,01 | 6 |
| | F100 | 28,08 | 35,53 | 3,3 | 6 |
| | ATR42 | 24,57 | 22,67 | 2,86 | 4 |
| | ATR72 | 27,05 | 27,16 | 2,86 | 5 |
| | A320 | 34,09 | 35,57 | 3,95 | 6 |
| | A319 | 34,1 | 33,84 | 3,95 | 6 |
| A318 | 34,1 | 31,45 | 3,95 | 6 | |

| POSIÇÃO | AERONAVE | ENVERGADURA | COMPRIMENTO | LARGURA DA FUSELAGEM | CATEGORIA CONTRA INCÊNDIO |
|---------|----------|-------------|-------------|----------------------|---------------------------|
| 2 | B737-200 | 28,35 | 30,53 | 3,76 | 6 |
| | B737-300 | 28,89 | 33,4 | 3,76 | 6 |
| | B737-400 | 28,89 | 36,4 | 3,76 | 6 |
| | B737-500 | 28,89 | 31,01 | 3,76 | 6 |
| | B737-600 | 34,32 | 31,26 | 3,76 | 6 |
| | B737-700 | 34,32 | 33,64 | 3,76 | 6 |
| | B737-800 | 35,8 | 39,48 | 3,76 | 7 |
| | E170 | 26 | 29,9 | 3,01 | 6 |
| | E175 | 26 | 31,68 | 3,01 | 6 |
| | E190 | 28,72 | 36,24 | 3,01 | 6 |
| | E195 | 28,72 | 38,67 | 3,01 | 6 |
| | F100 | 28,08 | 35,53 | 3,3 | 6 |
| | ATR42 | 24,57 | 22,67 | 2,86 | 4 |
| | ATR72 | 27,05 | 27,16 | 2,86 | 5 |
| | A320 | 34,09 | 35,57 | 3,95 | 6 |
| | A319 | 34,1 | 33,84 | 3,95 | 6 |
| A318 | 34,1 | 31,45 | 3,95 | 6 | |
| POSIÇÃO | AERONAVE | ENVERGADURA | COMPRIMENTO | LARGURA DA FUSELAGEM | CATEGORIA CONTRA INCÊNDIO |
| 3 | B767-300 | 47,57 | 54,94 | 5,03 | 8 |
| | A310-200 | 43,89 | 46,71 | 5,64 | 8 |
| | A310-300 | 43,89 | 46,71 | 5,64 | 8 |
| | A321 | 34,09 | 44,51 | 3,95 | 7 |
| | A320 | 34,09 | 35,57 | 3,95 | 6 |
| | A319 | 34,1 | 33,84 | 3,95 | 6 |
| | A318 | 34,1 | 31,45 | 3,95 | 6 |
| | B737-200 | 28,35 | 30,53 | 3,76 | 6 |
| | B737-300 | 28,89 | 33,4 | 3,76 | 6 |
| | B737-400 | 28,89 | 36,4 | 3,76 | 6 |
| | B737-500 | 28,89 | 31,01 | 3,76 | 6 |
| | B737-600 | 34,32 | 31,26 | 3,76 | 6 |
| | B737-700 | 34,32 | 33,64 | 3,76 | 6 |
| | B737-800 | 35,8 | 39,48 | 3,76 | 7 |
| | E170 | 26 | 29,9 | 3,01 | 6 |
| | E175 | 26 | 31,68 | 3,01 | 6 |
| | E190 | 28,72 | 36,24 | 3,01 | 6 |
| | E195 | 28,72 | 38,67 | 3,01 | 6 |
| | F100 | 28,08 | 35,53 | 3,3 | 6 |
| | ATR42 | 24,57 | 22,67 | 2,86 | 4 |

| | | | | | |
|--|-------|-------|-------|------|---|
| | ATR72 | 27,05 | 27,16 | 2,86 | 5 |
|--|-------|-------|-------|------|---|

| POSIÇÃO | AERONAVE | ENVERGADURA | COMPRIMENTO | LARGURA DA FUSELAGEM | CATEGORIA CONTRA INCÊNDIO |
|---------|----------|-------------|-------------|----------------------|---------------------------|
| 4 | B767-300 | 47,57 | 54,94 | 5,03 | 8 |
| | A310-200 | 43,89 | 46,71 | 5,64 | 8 |
| | A310-300 | 43,89 | 46,71 | 5,64 | 8 |
| | A321 | 34,09 | 44,51 | 3,95 | 7 |
| | A320 | 34,09 | 35,57 | 3,95 | 6 |
| | A319 | 34,1 | 33,84 | 3,95 | 6 |
| | A318 | 34,1 | 31,45 | 3,95 | 6 |
| | B737-200 | 28,35 | 30,53 | 3,76 | 6 |
| | B737-300 | 28,89 | 33,4 | 3,76 | 6 |
| | B737-400 | 28,89 | 36,4 | 3,76 | 6 |
| | B737-500 | 28,89 | 31,01 | 3,76 | 6 |
| | B737-600 | 34,32 | 31,26 | 3,76 | 6 |
| | B737-700 | 34,32 | 33,64 | 3,76 | 6 |
| | B737-800 | 35,8 | 39,48 | 3,76 | 7 |
| | E170 | 26 | 29,9 | 3,01 | 6 |
| | E175 | 26 | 31,68 | 3,01 | 6 |
| | E190 | 28,72 | 36,24 | 3,01 | 6 |
| | E195 | 28,72 | 38,67 | 3,01 | 6 |
| | F100 | 28,08 | 35,53 | 3,3 | 6 |
| | ATR42 | 24,57 | 22,67 | 2,86 | 4 |
| ATR72 | 27,05 | 27,16 | 2,86 | 5 | |

| POSIÇÃO | AERONAVE | ENVERGADURA | COMPRIMENTO | LARGURA DA FUSELAGEM | CATEGORIA CONTRA INCÊNDIO | |
|---------|----------|-------------|-------------|----------------------|---------------------------|---|
| 5 | T1 | A318 | 34,1 | 31,45 | 3,95 | 6 |
| | | A319 | 34,1 | 33,84 | 3,95 | 6 |
| | | A320 | 34,09 | 35,57 | 3,95 | 6 |
| | | A321 | 34,09 | 44,51 | 3,95 | 7 |
| | T2 | B737-200 | 28,35 | 30,53 | 3,76 | 6 |
| | | B737-300 | 28,89 | 33,4 | 3,76 | 6 |
| | | B737-400 | 28,89 | 36,4 | 3,76 | 6 |
| | | B737-500 | 28,89 | 31,01 | 3,76 | 6 |
| | | B737-600 | 34,32 | 31,26 | 3,76 | 6 |
| | | B737-700 | 34,32 | 33,64 | 3,76 | 6 |
| | | B737-800 | 35,8 | 39,48 | 3,76 | 7 |
| | | F100 | 28,08 | 35,53 | 3,3 | 6 |
| | | E170 | 26 | 29,9 | 3,01 | 6 |
| | | E175 | 26 | 31,68 | 3,01 | 6 |

| | | | | | |
|----|-------|-------|-------|------|---|
| T3 | E190 | 28,72 | 36,24 | 3,01 | 6 |
| | E195 | 28,72 | 38,67 | 3,01 | 6 |
| | ATR42 | 24,57 | 22,67 | 2,86 | 4 |
| | ATR72 | 27,05 | 27,16 | 2,86 | 5 |

| POSIÇÃO | AERONAVE | ENVERGADURA | COMPRIMENTO | LARGURA DA FUSELAGEM | CATEGORIA CONTRA INCÊNDIO | |
|---------|----------|-------------|-------------|----------------------|---------------------------|---|
| 6 | T1 | A340-500 | 63,45 | 67,93 | 5,64 | 9 |
| | | A350-900 | 64,75 | 66,89 | 5,64 | 9 |
| | | B747-400 | 64,92 | 70,67 | 6,5 | 9 |
| | T2 | A330-200 | 60,3 | 58,38 | 5,64 | 9 |
| | | A340-200 | 60,3 | 59,42 | 5,64 | 8 |
| | | A340-300 | 60,3 | 63,69 | 5,64 | 9 |
| | | B777-200 | 64,8 | 63,73 | 6,2 | 9 |
| | | B787-900 | 60,12 | 62,8 | 5,4 | 9 |
| | T3 | B757 | 41,02 | 54,43 | 3,76 | 8 |
| | | B767 | 47,57 | 54,94 | 5,03 | 9 |
| | | B787-800 | 60,12 | 56,72 | 5,4 | 8 |
| | | E170 | 26 | 29,9 | 3,01 | 6 |
| | | E175 | 26 | 31,68 | 3,01 | 6 |
| | | E190 | 28,72 | 36,24 | 3,01 | 6 |
| | | E195 | 28,72 | 38,67 | 3,01 | 6 |
| | T4 | A300 | 44,84 | 54,08 | 5,64 | 8 |
| | | A310 | 43,89 | 46,71 | 5,64 | 8 |
| | | A318 | 34,1 | 31,45 | 3,95 | 6 |
| | | A319 | 34,1 | 33,84 | 3,95 | 6 |
| | | A320 | 34,09 | 35,57 | 3,95 | 6 |
| | | A321 | 34,09 | 44,51 | 3,95 | 7 |
| B737 | | 35,8 | 39,48 | 3,76 | 7 | |

| POSIÇÃO | AERONAVE | ENVERGADURA | COMPRIMENTO | LARGURA DA FUSELAGEM | CATEGORIA CONTRA INCÊNDIO | |
|---------|----------|-------------|-------------|----------------------|---------------------------|---|
| 7 | T1 | A321 | 34,09 | 44,51 | 3,95 | 7 |
| | | B737-200 | 28,35 | 30,53 | 3,76 | 6 |
| | | B737-800 | 35,8 | 39,48 | 3,76 | 7 |
| | T2 | A318 | 34,1 | 31,45 | 3,95 | 6 |
| | | A319 | 34,1 | 33,84 | 3,95 | 6 |
| | | A320 | 34,09 | 35,57 | 3,95 | 6 |
| | | E170 | 26 | 29,9 | 3,01 | 6 |
| | | E175 | 26 | 31,68 | 3,01 | 6 |
| | | E190 | 28,72 | 36,24 | 3,01 | 6 |

| | | | | | |
|--|----------|-------|-------|------|---|
| | E195 | 28,72 | 38,67 | 3,01 | 6 |
| | B737-300 | 28,89 | 33,4 | 3,76 | 6 |
| | B737-400 | 28,89 | 36,4 | 3,76 | 6 |
| | B737-500 | 28,89 | 31,01 | 3,76 | 6 |
| | B737-600 | 34,32 | 31,26 | 3,76 | 6 |
| | B737-700 | 34,32 | 33,64 | 3,76 | 6 |

| POSIÇÃO | AERONAVE | ENVERGADURA | COMPRIMENTO | LARGURA DA FUSELAGEM | CATEGORIA CONTRA INCÊNDIO | |
|---------|----------|-------------|-------------|----------------------|---------------------------|---|
| 8 | T1 | A321 | 34,09 | 44,51 | 3,95 | 7 |
| | | B737-200 | 28,35 | 30,53 | 3,76 | 6 |
| | | B737-800 | 35,8 | 39,48 | 3,76 | 7 |
| | T2 | A318 | 34,1 | 31,45 | 3,95 | 6 |
| | | A319 | 34,1 | 33,84 | 3,95 | 6 |
| | | A320 | 34,09 | 35,57 | 3,95 | 6 |
| | | E170 | 26 | 29,9 | 3,01 | 6 |
| | | E175 | 26 | 31,68 | 3,01 | 6 |
| | | E190 | 28,72 | 36,24 | 3,01 | 6 |
| | | E195 | 28,72 | 38,67 | 3,76 | 6 |
| | | B737-300 | 28,89 | 33,4 | 3,76 | 6 |
| | | B737-400 | 28,89 | 36,4 | 3,76 | 6 |
| | | B737-500 | 28,89 | 31,01 | 3,76 | 6 |
| | | B737-600 | 34,32 | 31,26 | 3,76 | 6 |
| | | B737-700 | 34,32 | 33,64 | 3,76 | 6 |

| POSIÇÃO | AERONAVE | ENVERGADURA | COMPRIMENTO | LARGURA DA FUSELAGEM | CATEGORIA CONTRA INCÊNDIO | |
|---------|----------|-------------|-------------|----------------------|---------------------------|---|
| 9 | T1 | 767-300 | 47,57 | 54,94 | 5,03 | 8 |
| | T2 | A300 | 44,84 | 63,61 | 5,64 | 8 |
| | | B757 | 41,02 | 54,43 | 3,76 | 8 |
| | T3 | B737-200 | 28,35 | 30,53 | 3,76 | 6 |
| | | B737-300 | 28,89 | 33,4 | 3,76 | 6 |
| | | B737-400 | 28,89 | 36,4 | 3,76 | 6 |
| | | B737-500 | 28,89 | 31,01 | 3,76 | 6 |
| | | B737-600 | 34,32 | 31,26 | 3,76 | 6 |
| | | B737-700 | 34,32 | 33,64 | 3,76 | 6 |
| | | B737-800 | 35,8 | 39,48 | 3,76 | 7 |
| | | E170 | 26 | 29,9 | 3,01 | 6 |
| | | E175 | 26 | 31,68 | 3,01 | 6 |
| | | E190 | 28,72 | 36,24 | 3,01 | 6 |
| | | E195 | 28,72 | 38,67 | 3,01 | 6 |

| | | | | | |
|----|------|-------|-------|------|---|
| T4 | A320 | 34,09 | 35,57 | 3,95 | 6 |
| | A321 | 34,09 | 44,51 | 3,95 | 7 |

| POSIÇÃO | AERONAVE | ENVERGADURA | COMPRIMENTO | LARGURA DA FUSELAGEM | CATEGORIA CONTRA INCÊNDIO | |
|---------|----------|-------------|-------------|----------------------|---------------------------|---|
| 10 | T1 | A318 | 34,1 | 31,45 | 3,95 | 6 |
| | | A319 | 34,1 | 33,84 | 3,95 | 6 |
| | | A320 | 34,09 | 35,57 | 3,95 | 6 |
| | | A321 | 34,09 | 44,51 | 3,95 | 7 |
| | T2 | B737-200 | 28,35 | 30,53 | 3,76 | 6 |
| | | B737-300 | 28,89 | 33,4 | 3,76 | 6 |
| | | B737-400 | 28,89 | 36,4 | 3,76 | 6 |
| | | B737-500 | 28,89 | 31,01 | 3,76 | 6 |
| | | B737-600 | 34,32 | 31,26 | 3,76 | 6 |
| | | B737-700 | 34,32 | 33,64 | 3,76 | 6 |
| | | B737-800 | 35,8 | 39,48 | 3,76 | 7 |
| | | F100 | 28,08 | 35,53 | 3,3 | 6 |
| | | E170 | 26 | 29,9 | 3,01 | 6 |
| | | E175 | 26 | 31,68 | 3,01 | 6 |
| | | E190 | 28,72 | 36,24 | 3,01 | 6 |
| | E195 | 28,72 | 38,67 | 3,01 | 6 | |
| | T3 | ATR42 | 24,57 | 22,67 | 2,86 | 4 |
| | | ATR72 | 27,05 | 27,16 | 2,86 | 5 |

| POSIÇÃO | AERONAVE | ENVERGADURA | COMPRIMENTO | LARGURA DA FUSELAGEM | CATEGORIA CONTRA INCÊNDIO | |
|---------|----------|-------------|-------------|----------------------|---------------------------|---|
| 11 | T1 | A318 | 34,1 | 31,45 | 3,95 | 6 |
| | | A319 | 34,1 | 33,84 | 3,95 | 6 |
| | | A320 | 34,09 | 35,57 | 3,95 | 6 |
| | | A321 | 34,09 | 44,51 | 3,95 | 7 |
| | T2 | B737-200 | 28,35 | 30,53 | 3,76 | 6 |
| | | B737-300 | 28,89 | 33,4 | 3,76 | 6 |
| | | B737-400 | 28,89 | 36,4 | 3,76 | 6 |
| | | B737-500 | 28,89 | 31,01 | 3,76 | 6 |
| | | B737-600 | 34,32 | 31,26 | 3,76 | 6 |
| | | B737-700 | 34,32 | 33,64 | 3,76 | 6 |
| | | B737-800 | 35,8 | 39,48 | 3,76 | 7 |
| | | F100 | 28,08 | 35,53 | 3,3 | 6 |
| | | E170 | 26 | 29,9 | 3,01 | 6 |
| | | E175 | 26 | 31,68 | 3,01 | 6 |
| | | E190 | 28,72 | 36,24 | 3,01 | 6 |

| | | | | | |
|----|-------|-------|-------|------|---|
| | E195 | 28,72 | 38,67 | 3,01 | 6 |
| T3 | ATR42 | 24,57 | 22,67 | 2,86 | 4 |
| | ATR72 | 27,05 | 27,16 | 2,86 | 5 |

Pátio 02

| POSIÇÃO | AERONAVE DE MAIOR ENVERGADURA ADMITIDA NA POSIÇÃO | ENVERGADURA | COMPRIMENTO | LARGURA DA FUSELAGEM | CATEGORIA CONTRA INCÊNDIO |
|---------|---|-------------|-------------|----------------------|---------------------------|
| 1 | B737-800 | 35,8 | 39,48 | 3,76 | 7 |
| 2 | B737-800 | 35,8 | 39,48 | 3,76 | 7 |
| 3 | B737-800 | 35,8 | 39,48 | 3,76 | 7 |
| 4 | B737-800 | 35,8 | 39,48 | 3,76 | 7 |
| 5 | E195 | 28,72 | 38,67 | 3,01 | 6 |
| 6 | B737-800 | 35,8 | 39,48 | 3,76 | 7 |
| 7 | B737-400 | 28,88 | 36,4 | 3,76 | 7 |
| 8 | B737-400 | 28,88 | 36,4 | 3,76 | 7 |
| H1 | HELICÓPTEROS COM ENVERGADURA (ROTOR) <= 11,00m | | | | |
| AVG1 | AERONAVES COM ENVERGADURA <=11,00m | | | | |
| AVG2 | AERONAVES COM ENVERGADURA <= 11,00m | | | | |
| AVG3 | AERONAVES COM ENVERGADURA <=11,00m | | | | |
| AVG4 | AERONAVES COM ENVERGADURA <= 11,00m | | | | |
| AVG5 | AERONAVES COM ENVERGADURA <=11,00m | | | | |

Observações:

A. Estacionamento de Aeronaves da Aviação Geral

A1. Aeronaves de Asa Fixa

Aeronaves devem permanecer no máximo 72 (setenta e duas) horas em solo.

Situações excepcionais deverão ser tratadas com o Centro de Operações Aeroportuárias (COA) e/ou Encarregadoria de Planejamento de COAM do Aeroporto (telefone: +55 82 3036-5261 E-mail: coa.sbmo@aenabrasil.com.br).

Observar as orientações previstas no AIP Brasil, NOTAM e normas aeroportuárias, bem como definições de tarifas aeroportuárias de permanência em solo pelo SBMO.

A2. Aeronaves de Asa Rotativa

O pátio remoto para aviação geral contém 01 (uma) posição disponível para aeronaves com rotor de até 11m de diâmetro.

NOTA 3: A autorização para a Aviação Geral deverá ser coordenada previamente com o Centro de Operações Aeroportuárias (COA) e/ou Encarregadoria de Planejamento de COAM do Aeroporto (telefone: +55 82 3036-5261 E-mail: coa.sbmo@aenabrasil.com.br).

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 ao PNAE.

Pontes de embarque/desembarque: Disponíveis nas posições 06, 07, 08 e 09.

NOTA:

- 1) Para operação de aeronaves com código superior a 4C será realizada uma Análise de Impacto de Segurança Operacional (AISO), a qual será encaminhada à ANAC para análise e emissão de parecer sob a aprovação da operação;
- 2) As operações com aeronaves da aviação comercial ocorrerão no Pátio 01. Ainda com relação às aeronaves da aviação comercial, salientamos que o Pátio 02 será utilizado apenas para estacionamento de aeronave para pernoite.

Contingenciamento de estacionamento de aeronaves em manutenção, pernoites, voos cancelados ou aeronaves fora de operação

- Aeronaves declaradas em manutenção, pernoites, voos cancelados e aeronaves fora de operação poderão ser remanejadas do pátio 01 (área restrita) para o pátio 02 (área controlada), a critério do operador de aeródromo, por meio de reboque provido pelo próprio operador aéreo e com pessoal de manutenção e apoio de solo, disponíveis para movimentação da aeronave.
- O retorno das aeronaves do pátio 02 (área controlada) para o pátio 01 (área restrita) deverá ocorrer respeitando os requisitos e normativos de segurança aeroportuária (AVSEC), sobretudo no quesito de inspeção de segurança descrito no RBAC nº 108 e Instrução Suplementar nº 108-001 Segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita – Operador Aéreo.

C. Estacionamento de Aeronaves da Aviação Cargueira

O SBMO não possui operação com aeronaves cargueiras nem Terminal de Cargas (Aena Brasil).

A aviação cargueira concorrerá com a aviação comercial em pátio remoto.

As aeronaves cargueiras estão limitadas a permanência em no máximo 03 (três) horas de solo, devendo haver a coordenação prévia com a área de Operações do SBMO coa.sbmo@aenabrasilcom.br e lpedrosa@aenabrasil.com.br .

Os casos em que haja a necessidade de maior tempo de solo devem ser tratados com a área de Operações do SBMO para avaliação.

D. Veículo de Transporte de Passageiros

- 01 (um) ônibus;
- 01 (um) micro-ônibus.

ANEXO A

MÉTODOS DE ALOCAÇÃO E OPERACIONALIZAÇÃO

1. Balcões de Check-in

Quantidade de balcões de check-in instalados:

| TIPO | QUANTIDADE |
|-------------------------|----------------|
| Convencionais (balcões) | 12 duplos = 24 |
| Totens | 08 |

| POSIÇÃO DE CHECK-IN | EMPRESA |
|---------------------|------------|
| 01 e 02 | Passaredo |
| 03 a 10 | Latam |
| 11 a 14 | Azul |
| 15 a 20 | Gol |
| 21 a 24 | Disponível |

| TOTEM | EMPRESA |
|-------|---------|
| 03 | Latam |
| 02 | Azul |
| 03 | Gol |

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 operador aéreo devem ser abertos e tripulados com:

- 04 (quatro) horas de antecedência em relação à hora esperada de partida para voos internacionais;
- 02 (duas) horas de antecedência em relação à hora esperada de partida para voos domésticos;
- Na alta temporada ou quando necessário, os tempos acima podem ser dilatados, após tratamento entre o operador de aeródromo e operador aéreo para atendimento antecipado aos passageiros.

1.3 Operação do Check-in

- a) As empresas podem incentivar o uso do autoatendimento via totem e via Internet, que não são considerados nos parâmetros de atribuição balcões de *check-in*, porém deverão observar a organização e formação de filas, evitando a invasão pelo saguão (área de circulação), bem como primando pela celeridade do fluxo operacional;
- b) Alguns balcões de *check-in* são de uso compartilhado, o que obriga que as empresas aéreas estejam homologadas para o uso do equipamento instalado no aeroporto;
- c) Os operadores aéreos devem possuir recursos para atendimento de passageiros utilizando o selo de controle tipo 2D;
- d) Os operadores aéreos devem respeitar o planejamento de distribuição de balcões de *check-in*, operando todos os balcões que lhe foram atribuídos durante o horário estipulado;
- e) No caso de necessidade de balcões adicionais, os operadores aéreos devem solicitar autorização ao operador de aeródromo, justificando o seu pedido.
- f) Mediante ordenamento do operador de aeródromo, as posições de check-in que por ventura não estejam tripuladas deverão ser ocupadas de imediato, sendo a sua não tripulação imediata a motivação para redistribuição dessa facilidade a outras empresas;

OBSERVAÇÕES:

Os operadores aéreos devem manter funcionários próximos aos totens para auxílio aos passageiros.

A avaliação das bagagens de mão referentes às dimensões e peso será realizada pelos operadores aéreos no check-in. Os gabaritos deverão ser disponibilizados nos locais de atendimento do operador aéreo.

O operador aéreo não deverá autorizar passageiro transportando bagagem de mão que esteja fora da especificação estabelecida, bem como portando diversos volumes que, em sua totalidade, excedam o peso permitido para transporte como bagagem de mão.

Os colaboradores dos operadores aéreos deverão atender aos seguintes procedimentos:

- Realizar a conferência das dimensões das bagagens de mão nos gabaritos instalados na área de check-in;
- Liberar a entrada das filas do check-in (divisores de fluxo) com antecedência, no intuito de não interromper o fluxo de passageiros no saguão;
- Identificar e orientar os passageiros atrasados, evitando retenção e fila.

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 a colocação dos calços na aeronave até a entrega da última bagagem ao passageiro.

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

| TEMPOS DE RESTITUIÇÃO DE BAGAGEM | | |
|----------------------------------|-----------|------------|
| Parâmetro | Meta | Aceitável |
| IATA (INT e DOM) | 0 a 15min | 15 a 25min |

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

| Período | Internacional | Doméstico |
|-------------------------|---------------|-----------|
| 25/10/2020 a 27/03/2021 | 01* | 02* |

* Esteiras reversíveis.

OBSERVAÇÕES:

Os operadores aéreos devem:

- Transportar e realizar o tratamento em caso de extravio, dano ou violação de bagagens, conforme legislação vigente;
- Recolher e guardar as bagagens que não tenham sido retiradas das esteiras de restituição de bagagens, devendo passar por inspeção AVSEC no Canal de Acesso de Funcionários e Tripulantes antes de guarda-las;
- Identificar e recolher resíduos, tais como: etiquetas, cadeados, fechos, tecidos, dentre outros, que permaneçam na esteira durante o processo de restituição de bagagens, como forma de evitar prejuízo ao funcionamento dos equipamentos.

3. Controle de Embarque e de Inspeção de Segurança

O código 2D do cartão de embarque deve estar legível e os dados devem estar compatíveis com a operação aprovada pelo operador de aeródromo, ou seja, com as mesmas características do voo: código identificador da empresa aérea, número do voo, destino, horário, etc.

Todos os passageiros devem portar o cartão de embarque para acessar as áreas restritas. Os colaboradores do operador aéreo devem orientar os passageiros sobre a localização do canal de embarque de passageiros;

A quantidade de módulos de inspeção no Canal de Embarque PAX Doméstico depende do horário (turno), conforme explicado anteriormente.

No Canal de Embarque PAX Internacional há 01 (um) módulo de inspeção, o qual é guarnecido mediante o fechamento de 01 (um) módulo de inspeção do Canal de Embarque Doméstico.

4. Procedimentos de Emigração e Imigração

A quantidade de balcões para os procedimentos de emigração e imigração instalada no SBMO é a seguinte:

| EMIGRAÇÃO | IMIGRAÇÃO |
|-----------|-----------|
| 04 | 04 |

5. Pátio de Aeronaves – Tempos de Solo

5.1. Longa Permanência

Deverá ocorrer a coordenação antecipada com a área de Operações do aeroporto sobre a intenção de longa permanência de aeronaves no SBMO (e-mail: lpedrosa@aenabrasil.com.br)

5.2. Tempos Mínimos em Solo (voos de trânsito/chegada/partida):

| TIPO DE AERONAVE | TEMPO MÍNIMO DE SOLO |
|-----------------------|----------------------|
| Até 177 assentos | 30 minutos |
| Acima de 177 assentos | 40 minutos |

5.3. Tempos Máximos em Solo (Pátio de Manobras):

Atualmente não se aplica ao SBMO. Deve ser coordenado com a equipe de aprovação de voo (telefones: +55 82 3036-5250 / 5260).

Nota:

A autorização para pernoite no pátio de manobras só será concedida após a autorização do operador de aeródromo.

ANEXO B

PROCEDIMENTOS OPERACIONAIS

Todas as empresas e operações de voos e aeronaves no aeroporto 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).

1. 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.

2. Operações Não Autorizadas

Operações de voos e/ou aeronaves não autorizadas, bem como a permanência de aeronaves sem a devida anuência do operador de aeródromo, serão consideradas como “à revelia” do aeroporto e sujeitas às sanções pertinentes;

Proibido utilizar os pátios de manobras do aeroporto para manutenção preventiva de equipamentos de handling.

3. Operações Diferentes da Programação Autorizada

Voos comerciais com adiantamentos ou atrasos superiores a 15 (quinze) minutos em relação a programação autorizada, devem ser coordenados com o COA-MO (82 3036-5261) para definição de nova programação.

A execução das operações conforme o planejamento é uma premissa importante na determinação da capacidade do aeroporto e na alocação da 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, bem como para o nível de serviço e a capacidade global do aeroporto.

OBSERVAÇÕES:

Para os casos de contingências operacionais deverão ser consultados previamente o Centro de Operações Aeroportuárias (COA) e Encarregadoria de Planejamento de COAM (Telefones: 82 3036-5261 / 82 3036-5260 E-mail: coa.sbmo@aenabrasil.com.br) que em conjunto com as demais áreas do aeroporto efetuarão 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 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.

4. Testes de Motores

Podem ser realizados somente no pátio de teste de motores, sendo necessária a coordenação com a TWR-MO e comboio através de FOLLOW-ME, devendo ocorrer a coordenação prévia com o COA no telefone: 82 3036-5261.

5. Níveis de Serviço

5.1. ESATA – Empresa de Serviços Auxiliares ao Transporte Aéreo

Com a intenção de melhorar o nível de serviço do Aeroporto, recomendamos que os operadores aéreos ajustem com as 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.

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

| Tipo de Operação | Tipo de Operação | MCT |
|-------------------|-------------------|----------------|
| Voo Internacional | Voo Internacional | até 60 minutos |
| Voo Internacional | Voo Doméstico | até 90 minutos |
| Voo Doméstico | Voo Internacional | até 90 minutos |
| Voo Doméstico | Voo Doméstico | 40 minutos |

5.3. Empresas de Handling

- DNATA, Latam (Operador aéreo) e Stair.

6.4 Empresas de Catering

- Golden Cater (FH Ricciardi).

ANEXO C**CRONOGRAMA DE OBRAS E SERVIÇOS**

| Obras e Manutenção no Sistema de Pista | | | | |
|---|--------------------------|---------------------------|-----------------|-----------------------|
| Local | Início do Serviço | Término do Serviço | Período* | Dados técnicos |
| - | - | - | - | - |
| - | - | - | - | - |

Obs: Sem obras ou serviços planejados para o período.

* Horário Local.