

**Declaração de Capacidade S24**  
**31/03/2024 a 26/10/2024**

Aeroporto Internacional de Campo Grande - SBCG

---

Este documento dispõe sobre a capacidade operacional do Aeroporto Internacional de Campo Grande - SBCG atendimento à temporada S24, conforme regem a Resolução nº 682/ANAC, Portaria SAS Nº 8449/2022, e Portaria Nº 10.354/SAS.

---

|  |
|--|
| <b>Aeroporto Internacional de Campo Grande</b> |
| <b>Sigla ICAO: SBCG</b>                        |
| <b>Horário de funcionamento: H24</b>           |
| <b>Responsável Técnico: Usiel Paulo Vieira</b> |
| <b>Telefone de Contato: (81) 98130-2712</b>    |

## 1. Pista de Pouso e Decolagem

### 1.1 Capacidade de Pista

| Capacidade de Pista     |               |                       |
|-------------------------|---------------|-----------------------|
| Período                 | Hora(LT)      | Capacidade (mov/hora) |
| 31/03/2024 a 26/10/2024 | 00:00 - 23:59 | 24                    |

Fonte: Capacidade(mov/hora) da pista informada pelo CGNA

### 1.2 Características da Pista

| Características da Pista* |           |      |     |          |
|---------------------------|-----------|------|-----|----------|
| RWY                       | Dimensões | Tipo | RCD | Auxílios |
| 06                        | 2600 x 45 | PA-1 | 4C  | PAPI     |
| 24                        |           | NPA  | 4C  | PAPI     |

### 1.3 Categoria Contraincêndio

| SERVIÇO DE SALVAMENTO E CONTRAINCÊNDIO |
|--|
| RFFS REQ - 7                           |

## 2. Terminal de Passageiros

### 2.1 Características do Terminal

| Características Gerais do Terminal de Passageiro |                     |        |               |                  |                 |                   |                                   |
|--|---------------------|--------|---------------|------------------|-----------------|-------------------|-----------------------------------|
| Área   | Balcões de Check-in | Totens | Salas de Emb. | Salas de Desemb. | Portões de Emb. | Esteiras de Rest. | Vagas Estacionamento de Aeronaves |
| 14.853 m <sup>2</sup>                            | 20                  | 2      | 2             | 2                | 6               | 3                 | 23                                |

## 2.2 Capacidade de Processamento Terminal de Passageiros

| Horário        | Internacional |         | Doméstico |         |
|----------------|---------------|---------|-----------|---------|
|                | Partida       | Chegada | Partida   | Chegada |
| 00:00 às 00:59 | 184           | 149     | 582       | 265     |
| 01:00 às 01:59 | 184           | 149     | 582       | 265     |
| 02:00 às 02:59 | 184           | 149     | 582       | 265     |
| 03:00 às 03:59 | 184           | 149     | 582       | 265     |
| 04:00 às 04:59 | 184           | 149     | 582       | 265     |
| 05:00 às 05:59 | 184           | 149     | 582       | 265     |
| 06:00 às 06:59 | 184           | 149     | 582       | 265     |
| 07:00 às 07:59 | 184           | 149     | 582       | 265     |
| 08:00 às 08:59 | 184           | 149     | 582       | 265     |
| 09:00 às 09:59 | 184           | 149     | 582       | 265     |
| 10:00 às 10:59 | 184           | 149     | 582       | 265     |
| 11:00 às 11:59 | 184           | 149     | 582       | 265     |
| 12:00 às 12:59 | 184           | 149     | 582       | 265     |
| 13:00 às 13:59 | 184           | 149     | 582       | 265     |
| 14:00 às 14:59 | 184           | 149     | 582       | 265     |
| 15:00 às 15:59 | 184           | 149     | 582       | 265     |
| 16:00 às 16:59 | 184           | 149     | 582       | 265     |
| 17:00 às 17:59 | 184           | 149     | 582       | 265     |
| 18:00 às 18:59 | 184           | 149     | 582       | 265     |
| 19:00 às 19:59 | 184           | 149     | 582       | 265     |
| 20:00 às 20:59 | 184           | 149     | 582       | 265     |
| 21:00 às 21:59 | 184           | 149     | 582       | 265     |
| 22:00 às 22:59 | 184           | 149     | 582       | 265     |
| 23:00 às 23:59 | 184           | 149     | 582       | 265     |

## 2.3 Observações Sobre Terminal de Passageiros

- Nota 1: Consideração a reversão das salas de embarque e desembarque internacionais em salas de embarque e desembarque domésticos a capacidade por hora é de 414 passageiros na chegada e 766 passageiros na partida;
- Nota 2: Para atendimento de voo internacional, os portões 5 e 6 ficam inacessíveis para uso doméstico;
- Nota 3: Voos internacionais serão alocados a partir do box 09 (reversível);

## 2.4 Quantidade de balcões de Emigração e Imigração.

| Emigração | Imigração |
|-----------|-----------|
| 01        | 01        |

## 3. Pátio de estacionamento de aeronaves

### 3.1 Configuração dos Pátios de Aeronaves.

#### □ Pátio da Aviação Geral e Comercial

| Pátio/Cod Aeronave    | A        | B        | C1       | C2        | D1 | D2 | E1 | E2 | E3 | F |
|-----------------------|----------|----------|----------|-----------|----|----|----|----|----|---|
| Pátio 1 (PAX e Carga) |          |          | 1        | 10        |    |    |    |    |    |   |
| Pátio 2 (AVG)         | 8        | 4        |          |           |    |    |    |    |    |   |
| <b>Total</b>          | <b>8</b> | <b>4</b> | <b>1</b> | <b>10</b> |    |    |    |    |    |   |

Obs.: capacidade dos pátios não simultâneo.

#### □ Configuração de Alocação

| POSIÇÕES DISPONÍVEIS |     |                |                        |                |                         |
|----------------------|-----|----------------|------------------------|----------------|-------------------------|
| PÁTIO                | BOX | ESQUERDA       | CENTRO                 | DIREITA        | Classificação Tarifária |
|                      |     | Maior Aeronave | Box com maior Aeronave | Maior Aeronave |                         |
| Pátio 1 - Principal  | 1   | C2             | C2                     | C2             | Manobra                 |
| Pátio 1 - Principal  | 2   | C2             | C2                     | C2             | Manobra                 |
| Pátio 1 - Principal  | 3   | C2             | C2                     | C2             | Manobra                 |
| Pátio 1 - Principal  | 4   | C2             | C2                     | C2             | Manobra                 |
| Pátio 1 - Principal  | 5   | C2             | C2                     | C2             | Manobra                 |
| Pátio 1 - Principal  | 6   | C2             | C2                     | C2             | Manobra                 |
| Pátio 1 - Principal  | 7   | C2             | C2                     | C2             | Manobra                 |
| Pátio 1 - Principal  | 8   | C2             | C2                     | C2             | Manobra                 |
| Pátio 1 - Principal  | 9   | C2             | C2                     | C2             | Manobra                 |
| Pátio 1 - Principal  | 10  | C2             | C2                     | C2             | Manobra                 |
| Pátio 1 - Principal  | 11  | -              | C1                     | -              | Manobra                 |
| Pátio 2 - Principal  | 12  | B1             | B1                     | -              | Manobra                 |
| Pátio 2 - Principal  | 13  | B1             | B1                     | B1             | Manobra                 |
| Pátio 2 - Principal  | 14  | B1             | B1                     | B1             | Manobra                 |
| Pátio 2 - Principal  | 15  | A              | B1                     | B1             | Manobra                 |
| Pátio 2 - Principal  | 16  | -              | A                      | B1             | Manobra                 |
| Pátio 2 - Principal  | 17  | -              | A                      | A              | Manobra                 |
| Pátio 2 - Principal  | 18  | A              | A                      | A              | Manobra                 |
| Pátio 2 - Principal  | 19  | A              | A                      | A              | Manobra                 |
| Pátio 2 - Principal  | 20  | A              | A                      | A              | Manobra                 |
| Pátio 2 - Principal  | 21  | A              | A                      | A              | Manobra                 |
| Pátio 2 - Principal  | 22  | A              | A                      | A              | Manobra                 |
| Pátio 2 - Principal  | 23  | A              | A                      | -              | Manobra                 |

### 3.2 Observações sobre Pátios de Aeronaves

- 1 No Pátio 1, a posição 11 é destinada para alocações de aeronaves com envergadura de até 27m, exclusivamente, exceto se não houver disponibilidade de posições no pátio 2 para aeronaves com envergadura menor ou igual aos limites estabelecidos para esta posição;
- 2 Aeronaves da aviação regular que operam no Pátio 1 deverão entrar por meios próprios e sair por push back;
- 3 Aeronaves da aviação geral, limitadas ao equipamento ERJ-145, poderão operar no pátio 1 (posições de 1 a 10), entrando e saindo por meios próprios da posição de estacionamento, desde que sua envergadura exceda aos limites dos equipamentos classificados como A, B1 e C1 ou não houver disponibilidade de posições designadas para estas classificações;
- 4 Aeronaves da aviação geral que operam no pátio 2 podem entrar e sair por meios próprios;
- 5 As operações de aeronaves que sobrecarregam o pavimento, deverão limitar-se em no máximo 5%, considerando o número de movimentos de aeronaves registrado nos últimos 12 meses, para realização desta limitação, deverá ser levado em consideração as seguintes condições:
  - Para pavimentos flexíveis será admitida sobrecarga individual máxima de até 10% quando utilizado o método ACN/PCN;
  - Para pavimentos rígidos ou que tenha estrutura desconhecida, será admitida sobrecarga individual máxima de até 5% quando utilizado o método ACN/PCN.

## 4. Balcões de Check-in

### 4.1. 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*).

### 4.2. Abertura do Check-in

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

- (Quatro) horas de antecedência em relação à hora esperada de partida para voos internacionais;
- (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.

### 4.3. Operação do Check-in

a) As empresas devem incentivar o uso do autoatendimento via totem e via Internet, que não são considerados nos parâmetros de atribuição balcões de *check-in*.

b) Com a intenção de unificar e equacionar o uso dos balcões de *check-in*, as empresas aéreas devem utilizar o sistema operacional *de check-in* em conformidade com o padrão adotado pelo operador aeroportuário.

c) As empresas aéreas devem possuir recursos para atendimento de passageiros utilizando o selo de controle tipo 2D.

d) 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.

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

#### 4.4. Balcões de Check-in

A quantidade de balcões convencionais de check-in instalados são 20 (vinte) e 2 totens de autoatendimento, distribuídos entre domésticos e internacionais. Latam 6, Azul 6, Gol 6, e 2 balcões de reserva técnica.

| Tipo de Check-in | Quantidade |
|------------------|------------|
| Convencional     | 20         |
| Totens           | 02         |

### 5. 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 (calço) até a entrega da última bagagem ao passageiro.

#### 5.1. Tempos de Restituição de bagagem

| Parâmetro     | Meta       | Aceitável  |
|---------------|------------|------------|
| Internacional | 20 minutos | 40 minutos |
| Doméstico     | 15 minutos | 25 minutos |

#### 5.2. Quantidade de Esteira de restituição de bagagem.

| Período                 | Internacional | Doméstico |
|-------------------------|---------------|-----------|
| 31/03/2024 a 26/10/2024 | 1             | 2         |

Obs: A esteira de restituição de bagagem internacional 03 é reversível, podendo ampliar o atendimento doméstico a depender da demanda e disponibilidade.

### 6. Tempos de solo.

#### 6.1 Longa Permanência:

Coordenação com a Administração Aeroportuária 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 Mínimos de Solo (voos de trânsito/chegada/partida):

| Tipo de Voo | Cod B | Cod C     | Cod D | Cod E | Cod F |
|-------------|-------|-----------|-------|-------|-------|
| Trânsito    |       | Até 40min |       |       |       |
| Chegada     |       | Até 40min |       |       |       |
| Partida     |       | Até 40min |       |       |       |

\*Nota 1: Não há tempo mínimo de solo para aeronaves da aviação geral.

### 6.3 Tempos Mínimos de Solo por equipamento:

| Modelo/Equipamento | Tempo mínimo de solo |
|--------------------|----------------------|
| AT72               | 40 min               |
| E190/195           | 40 min               |
| B737/8             | 40 min               |
| A320               | 40 min               |
| A321               | 40 min               |
| 208(Caravan)       | 40 min               |

### 6.4 Orientações gerais para longas estadias.

- Os tempos de solo no pátio de manobras são estabelecidos e aprovados via solicitações à COMCLAR;
- As aprovações de tempo de permanência em solo máximo também abrangem as necessidades de pernoite que se fizerem necessárias;
- Quando ultrapassado o tempo de solo máximo, aprovado, para a aeronave/voo, e este causar impacto nas demais operações, a aeronave deverá ser rebocada para outra posição conforme necessidade e designado pelo Operador de Aeródromo;
- O descumprimento do subitem “c”, que reiteradamente prejudique a performance do aeroporto em sua operacionalidade dará causa para o remanejamento de slot (horário alocado e não atendido satisfatoriamente) para um horário de menor impacto operacional;
- Tempo mínimo de solo para aeronaves da Aviação Geral: Não serão estabelecidos tempos mínimos de solo para aeronaves da Aviação Geral, devendo o operador da aeronave respeitar as características da aeronave e recomendações do fabricante;
- Tempos máximos de solo para aeronaves da Aviação Geral: Não serão estabelecidos tempos máximos de solo para aeronaves da Aviação Geral alocadas em hangares. Fora dos hangares, a permanência de aeronaves deverá ser autorizada e coordenada previamente com a coordenação de operações – seção de planejamento de operações, através do telefone: +55 67 3368- 6035

## 7. Procedimentos Operacionais e níveis de serviço (SLA).

### 7.1 Pedido de Instalação de novas empresas.

O pedido de instalação de nova empresa no aeroporto deverá ser submetido à Administração do Aeroporto paralelamente à solicitação dos voos junto à ANAC.

### 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;
- Proibido utilizar o Aeroporto para manutenção preventiva de aeronaves;
- Proibido utilizar o Aeroporto para manutenção de equipamentos e veículos no lado AR.

### NOTAS:

1 – Para os casos de contingências operacionais deverão ser consultados previamente a Coordenação de Operações – seção de planejamento de operações, através do telefone: +55 67 3368-6013/6159 e pelo e-mail [planejamento.sbcg@aenabrasil.com.br](mailto:planejamento.sbcg@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;

2 - A execução das operações conforme o planejamento é uma premissa importante na determinação da capacidade do aeroporto e a 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.

### 7.3 Procedimento de testes de motores.

Para teste de motores, será utilizado, em casos excepcionais, conforme tabela abaixo, sendo necessária a coordenação prévia com o COA nos telefones: +55 [67 3368-6035/6159](tel:+55336860356159).

#### Locais para testes de motores.

| Local  | Tipo Aeronave | Observação   |
|--|---------------|--|
| Na TWY CHARLIE mediante coordenação com a TWR. | Todas         | Não há restrição quanto a horário para realização dos testes de motores. |

### 7.4 Tempos Mínimos de Conexão (MCT – Minimum Connection Time)

| Tipo de Operação | Tipo de Operação | MCT        |
|------------------|------------------|------------|
| Voo Doméstico    | Voo Doméstico    | 90 minutos |