

Declaração de Capacidade S25
30/03/2025 a 25/10/2025

Aeroporto Internacional do Recife/Guararapes – Gilberto Freyre

Aeroporto Internacional do Recife/Guararapes – Gilberto Freyre
Sigla ICAO: SBRF
Horário de funcionamento: H24
Responsável Técnico: Deberth Claudio da Silva Nascimento
Telefone de Contato: (81) 3322-4498

1. Pista de Pouso e Decolagem

1.1 Capacidade de Pista

Capacidade de Pista		
Período	Hora(LT)	Capacidade (mov/hora)
30/03/2025 a 25/10/2025	00:00 - 23:59	38*

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

1.2 Características da Pista

Características da Pista*				
RWY	Dimensões	Tipo	RCD	Auxílios
18	2751 x 45	PA-1	4E	PAPI
36		NPA	4E	PAPI

1.3 Categoria Contraincêndio

SERVIÇO DE SALVAMENTO E CONTRAINCENDIO
RFFS REQ - 9

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 de Estacionamento de Aeronaves
79.428 m ²	70	28	2	2	20	7	29

2.2 Capacidade de Processamento Terminal de Passageiros

Horário	Internacional		Doméstico	
	Partida	Chegada	Partida	Chegada
00:00 às 00:59	776	729	3105	2583
01:00 às 01:59	776	729	3105	2583
02:00 às 02:59	776	729	3105	2583
03:00 às 03:59	776	729	3105	2583
04:00 às 04:59	776	729	3105	2583
05:00 às 05:59	776	729	3105	2583
06:00 às 06:59	776	729	3105	2583
07:00 às 07:59	776	729	3105	2583
08:00 às 08:59	776	729	3105	2583
09:00 às 09:59	776	729	3105	2583
10:00 às 10:59	776	729	3105	2583
11:00 às 11:59	776	729	3105	2583
12:00 às 12:59	776	729	3105	2583
13:00 às 13:59	776	729	3105	2583
14:00 às 14:59	776	729	3105	2583
15:00 às 15:59	776	729	3105	2583
16:00 às 16:59	776	729	3105	2583
17:00 às 17:59	776	729	3105	2583
18:00 às 18:59	776	729	3105	2583
19:00 às 19:59	776	729	3105	2583
20:00 às 20:59	776	729	3105	2583
21:00 às 21:59	776	729	3105	2583
22:00 às 22:59	776	729	3105	2583
23:00 às 23:59	776	729	3105	2583

2.3 Observações Sobre Terminal de Passageiros

- Nota 1: Temos 20 Gates, sendo 5 deles para posições remotas (A01 ao A05) e 15 com pontes de embarque (Gate A07 ao Gate A22).
- Nota 2: Para atendimento de voo internacional, os portões B19, B20, B21 e B22 ficam inacessíveis para uso doméstico.
- Nota 3: Voos internacionais só podem ser alocados a partir do box 16 (reversível);
- Nota 4: A capacidade do canal de inspeção doméstica será reduzida em caso de simultaneidade entre voos domésticos e internacionais.
- Nota 5: Considerando que o início do atendimento de um voo internacional no raio-x se dá com 3 horas de antecedência da decolagem, deve-se reduzir a capacidade do canal de inspeção doméstico em 3 horas da decolagem. Ex.: Se a decolagem for 19:30 o início do atendimento no canal de inspeção internacional iniciará 16:30.

2.4 Quantidade de balcões de Emigração e Imigração.

Cabines de Emigração	Cabines de Imigração
08	10

E-Gates para Emigração (apenas brasileiros acima de 18 anos)	E-Gates para Imigração (apenas brasileiros acima de 12 anos)
03	05

1. Pátio de estacionamento de aeronaves

1.1 Configuração dos Pátios de Aeronaves.

1.1.1 Pátio da Aviação Geral e Comercial

Pátio/Cod Aeronave	A	B	C1	C2	D1	D2	E1	E2	E3	F
Pátio 1 (AVG)	10	2	2							
Pátio 2 (PAX e Carga)				29		4			7	
Total	10	2	2	29		4			7	

Obs.: capacidade dos pátios não simultâneo.

1.1.2 Configuração de Alocação

POSIÇÕES DISPONÍVEIS					
PÁTIO	BOX	ESQUERDA	CENTRO	DIREITA	Classificação Tarifária
		Maior Aeronave	Box com maior Aeronave	Maior Aeronave	
Pátio 2 - Principal	1	-	C2	C2	Manobra
Pátio 2 - Principal	2	C2	C2	C2	Manobra
Pátio 2 - Principal	3	C2	C2	C2	Manobra
Pátio 2 - Principal	4	C2	C2	C2	Manobra
Pátio 2 - Principal	5	C2	C2	D2	Manobra
Pátio 2 - Principal	6	C2	D2	D2	Manobra
Pátio 2 - Principal	7	D2	D2	C2	Manobra
Pátio 2 - Principal	8	D2	C2	C2	Manobra
Pátio 2 - Principal	8A	-	E3 (Bloqueia o box 08 e 09)	-	Manobra
Pátio 2 - Principal	9	C2	C2	E3	Manobra
Pátio 2 - Principal	10	C2	E3	C2	Manobra
Pátio 2 - Principal	11	E3	C2	C2	Manobra
Pátio 2 - Principal	11A	-	E3 (Bloqueia o box 11 e 12)	-	Manobra
Pátio 2 - Principal	12	C2	C2	E3	Manobra
Pátio 2 - Principal	13	C2	E3	C2	Manobra
Pátio 2 - Principal	14	E3	C2	C2	Manobra
Pátio 2 - Principal	14A	-	E3 (Bloqueia o box 14 e 15)	-	Manobra
Pátio 2 - Principal	15	C2	C2	E3	Manobra
Pátio 2 - Principal	16	C2	E3	C2	Manobra
Pátio 2 - Principal	17	E3	C2	C2	Manobra
Pátio 2 - Principal	19A	C2	C2	C2	Manobra
Pátio 2 - Principal	19	-	E3 (Bloqueia o box 19A e 19B)	-	Manobra
Pátio 2 - Principal	19B	C2	C2	C2	Manobra
Pátio 2 - Principal	20A	C2	C2	C2	Manobra
Pátio 2 - Principal	20	-	E3 (Bloqueia o box 20A e 20B)	-	Manobra
Pátio 2 - Principal	20B	C2	C2	C2	Manobra
Pátio 2 - Principal	21	C2	D2	D2	Manobra
Pátio 2 - Principal	22	D2	D2	-	Manobra
Pátio 2 - Principal	23	-	C2	C2	Manobra
Pátio 2 - Principal	24	C2	C2	C2	Manobra
Pátio 2 - Principal	25A	C2	C2	C2	Manobra
Pátio 2 - Principal	25	-	E3 (Bloqueia o box 25A e 25B)	-	Manobra
Pátio 2 - Principal	25B	C2	C2	C2	Manobra
Pátio 2 - Principal	26	C2	C2	C2	Manobra
Pátio 1	E14	-	B	-	Manobra
Pátio 1	E15	-	B	-	Manobra
Pátio 1	Towing - 1	-	C1 - ATR	-	Manobra
Pátio 1	Towing - 2	-	C1 - ATR	-	Manobra
Pátio 3	Towing - 3	-	C2	-	Manobra
Pátio 3	Towing - 4	-	C2	-	Manobra
Pátio 3	Towing - 5	-	C2	-	Manobra

1.2 Observações sobre Pátios de Aeronaves

- 1 – No Pátio 2, as posições remotas do lado norte, da 23 a 26, são comumente usadas para estacionamento de aeronaves cargueiras, porém, não são de uso exclusivo;
 - 2 – As operações de RPN (Regular Postal Noturna) são realizadas com 2(duas) aeronaves de categoria “C”, pousando por volta das 05:30h e decolando somente às 21:30h, de segunda a sexta, e pernoitando aos sábados e domingos;
 - 3 – As pontes de embarque estão compreendidas entre os boxes 6 e 20B;
- As posições:
- Towing 1, 2 são para aeronaves do tipo ATR;
 - Towing 3, 4 e 5 são para aeronaves categoria C2 (B738, A320, E195);
 - Towing 3 é exclusiva para operação cargueira regular postal;

2. 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 70 (setenta) e 25 totens de autoatendimento, distribuídos entre domésticos e internacionais. Latam 7, Azul 12, e Gol 9.

Tipo de Check-in	Quantidade
Convencional	70
Totens	28

3. 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	40 minutos	45 minutos
Doméstico	15 minutos	25 minutos

5.2. Quantidade de Esteira de restituição de bagagem.

Período	Internacional	Doméstico
30/03/2025 a 30/10/2025	2	5

Obs: As esteiras de restituição de bagagens internacionais (06 e 07) são reversíveis, podendo ampliar o atendimento doméstico a depender da demanda e disponibilidade.

1. Tempos de solo.

a. 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).

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

Tipo de Voo	Cod B	Cod C	Cod D	Cod E	Cod F
Trânsito	Até 30min	Entre 40/60min	Entre 60/90min	Entre 90/80min	Até 30 min
Chegada	Até 30min	Até 40min	Até 45min	Até 60 min	Até 30 min
Partida	Até 30min	Até 40min	Entre 60/75min	Entre 75/120min	Até 30 min

c. Tempos Mínimos de Solo por equipamento:

Modelo/Equipamento	Tempo mínimo de solo
AT72	30 min
E190/195	30 min
B737/8	30 min
B752	60 min
B762	60 min
B763 (Doméstico)	60 min
B763 (Internacional)	90 min
A320	30 min
A321	40 min
A330(dom)	60 min
A330(int)	90 min
A340(dom)	60 min
A340(int)	90 min
A339(dom)	60 min
A339(int)	90 min
208(Caravan)	30 min
77X	60 min

d. Orientações gerais para longas estadias.

- Os tempos de solo para cada categoria de aeronave foram calculados levando em conta a operação de *handling* de acordo com o contrato de serviço (SLA);
- Os limites máximos de tempo de solo previstos deverão ser observados quando as aeronaves utilizarem as seguintes posições de manobra: Pontes de Embarque e Remotas;
- Não será permitido exceder os tempos de solo estabelecidos pelo operador aéreo;
- 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 81 3322-4658/4958 e pelo e-mail planejamento.sbrf@aenabrasil.com.br;
- Tempos máximos de solo para aeronaves da Aviação Geral em posição do pátio 2 – pátio principal: Aeronave de aviação geral deverá requerer autorização prévia com 24 horas de antecedência à coordenação do Centro de Operações Aeroportuárias (COA) através do site de agendamento: <https://agendamentopouso.aenabrasil.com.br>. **Em caso de indisponibilidade do site**, seguem os contatos do COA para coordenação: Telefones: +55 (81) 3322-4658 e +55 (81) 3322-4998 ou E-mail: planejamento.sbrf@aenabrasil.com.br. A permanência de aeronaves no pátio principal não poderá ser superior a 2 (duas) horas. Em caso de tempo de solo superior a 2 (duas) horas a aeronave deverá ser rebocada para posições de espera ou posições utilizadas com Hangar a céu aberto;
- 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.

2. Procedimentos Operacionais e níveis de serviço (SLA).

a. 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.

b. Operações não autorizadas.

- a) 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;
- b) Proibido utilizar o Aeroporto para manutenção preventiva de aeronaves;
- c) 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 81 3322-4958/4658 e pelo e-mail planejamento.sbrf@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.

c. Procedimento de testes de motores.

Devido a inexistência de área para teste de motores, será utilizado, em casos excepcionais, conforme tabela abaixo, sendo necessária a coordenação prévia com o COA nos telefones: +55 81 3322-4998/4043.

Locais para testes de motores.

Local	Tipo Aeronave	Observação
Na TWY MIKE, após à antiga TWY ALFA, quando o aeródromo estiver no VISUAL, com a aeronave de frente para a cabeceira 36.	Todas	Sem restrição de horário.

d. Tempos Mínimos de Conexão (MCT – Minimum Connection Time)

Tipo de Operação	Tipo de Operação	MCT
Voo Internacional	Voo Doméstico	60 minutos
Voo Doméstico	Voo Internacional	90 minutos
Voo Doméstico	Voo Doméstico	60 minutos


 Processo de Declaração de Capacidade Operacional e Regras de Alocação
S25

Dados Gerais				
Aeródromo	Temporada	Tipo	Solicitado Aeroporto	Aprovado CGNA
SBRF	S25	Coordenado	38	38
Declaração de Capacidade Operacional e Regras de Alocação				
Solicitação do Aeroporto - Detalhamento				
Tipo	R60 – Mov/60min	R15 – Mov/15min	R5 – Mov/5min	Previsão de Atraso
Capacidade	38	10	4	Não aplicável
Alocação Pouso	22	6	3	Não aplicável
Alocação Decolagem	22	6	3	Não aplicável
Aprovação do CGNA - Detalhamento				
Tipo	R60 – Mov/60min	R15 – Mov/15min	R5 – Mov/5min	Previsão de Atraso
Capacidade	38	10	4	Não são esperados atrasos
Alocação Pouso	22	6	3	Esperados atrasos pontuais de, no máximo, 5 minutos
Alocação Decolagem	22	6	3	Não são esperados atrasos
Justificativas				
<p>(1) O valor ideal de alocação de pouso no R5 para que não exista possibilidade de atrasos é de 2 movimentos em função da capacidade teórica de processamento de pousos do sistema composto pela pista e espaço aéreo. Contudo, aceitando pequenos atrasos pontuais de no máximo 5 minutos, é possível autorizar o valor solicitado de 3 movimentos.</p>				
Observações				
<p>(1) A linha "Capacidade" define o valor máximo de operações permitido dentro dos intervalos R60, R15 e R5. A soma do valor de capacidade praticado para o R5 durante um intervalo de tempo de 15 minutos não pode ultrapassar o valor de capacidade previsto para o R15. Da mesma forma, a soma do valor de capacidade praticado para o R15 durante um intervalo de tempo de 60 minutos não pode ultrapassar o valor de capacidade previsto para o R60.</p> <p>(2) A linha "Alocação" define o limite de operações de pouso e decolagem permitido dentro dos intervalos R60, R15 e R5. A soma do valor de alocação praticado para o R5 durante um intervalo de tempo de 15 minutos não pode ultrapassar o valor de alocação previsto para o R15. Da mesma forma, a soma do valor de alocação praticado para o R15 durante um intervalo de tempo de 60 minutos não pode ultrapassar o valor de alocação previsto para o R60.</p> <p>(3) São previstos atrasos quando o valor que está sendo praticado no R5 é superior a capacidade teórica de processamento de pousos ou decolagens do sistema composto pela pista e espaço aéreo. Desta forma, podem ocorrer pequenos atrasos pontuais de no máximo 10 minutos que são logo absorvidos e não comprometem o desempenho do sistema dentro dos períodos maiores de 15 minutos e 60 minutos.</p>				

Tabela 1 - Resultado da Temporada S25

Declaração de Capacidade Operacional e Regras de Alocação					
Valores solicitados pelo Operador do Aeródromo					
Tipo	R60 – Mov/60min	R15 – Mov/15min	R5 – Mov/5min	Previsão de Atraso	
Capacidade				Não aplicável	
Alocação Pouso				Não aplicável	
Alocação Decolagem				Não aplicável	
Dados úteis à análise do CGNA					
	CAT A	CAT B	CAT C	CAT D	CAT E
Mix de Aeronaves (%)					
	RWY 18	RWY 18 (VMC)	RWY 18 (IMC)	-	-
Utilização (%)					
	RWY 36	RWY 36 (VMC)	RWY 36 (IMC)	-	-
Utilização (%)					
Observações					
<p>(1) Os dados a serem enviados devem ser relativos ao período da temporada passada equivalente que já tenha sido concluída. Por exemplo, se a temporada a ser analisada é a temporada S21, os dados devem ser relativos à temporada S19, uma vez que no momento do envio dos dados ao CGNA em julho de 2020 a temporada S20 ainda não terá sido encerrada.</p>					

Tabela 2 - Dados a serem enviados ao CGNA para a próxima temporada