

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

AEROPORTO DE UBERABA – MG – MÁRIO DE ALMEIDA  
FRANCO

<b>Aeroporto De Uberaba-MG-Mário de Almeida Franco</b>
<b>Sigla ICAO: SBUR</b>
<b>Horário de funcionamento: H24</b>
<b>Responsável Técnico: Guilherme dos Santos Zapola</b>
<b>Telefone de Contato: +55 (34) 3319-9406</b>

## 1. Pista de Pouso e Decolagem

### 1.1 Capacidade de Pista

Capacidade de Pista		
Período	Hora(LT)	Capacidade (mov/hora)
30/03/2025 a 25/10/2024	00:00 - 23:59	14

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

### 1.2 Características da Pista

Características da Pista				
RWY	Dimensões	Tipo	RCD	Auxílios
17	1.759m x 45m	ASPH	3C	PAPI
35		ASPH	3C	PAPI

### 1.3 Categoria Contra incêndio

SERVIÇO DE SALVAMENTO E CONTRAINCENDIO
RFFS NIL

## 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
2.000 m <sup>2</sup>	10	01	01	01	03	01	23

## 2.2 Capacidade de Processamento Terminal de Passageiros

Horário	Internacional		Doméstico	
	Partida	Chegada	Partida	Chegada
00:00 às 00:59	0	0	240	240
01:00 às 01:59	0	0	240	240
02:00 às 02:59	0	0	240	240
03:00 às 03:59	0	0	240	240
04:00 às 04:59	0	0	240	240
05:00 às 05:59	0	0	240	240
06:00 às 06:59	0	0	240	240
07:00 às 07:59	0	0	240	240
08:00 às 08:59	0	0	240	240
09:00 às 09:59	0	0	240	240
10:00 às 10:59	0	0	240	240
11:00 às 11:59	0	0	240	240
12:00 às 12:59	0	0	240	240
13:00 às 13:59	0	0	240	240
14:00 às 14:59	0	0	240	240
15:00 às 15:59	0	0	240	240
16:00 às 16:59	0	0	240	240
17:00 às 17:59	0	0	240	240
18:00 às 18:59	0	0	240	240
19:00 às 19:59	0	0	240	240
20:00 às 20:59	0	0	240	240
21:00 às 21:59	0	0	240	240
22:00 às 22:59	0	0	240	240
23:00 às 23:59	0	0	240	240

## 2.3 Observações Sobre Terminal de Passageiros

- **Nota 1:** O Aeroporto de Uberaba – MG não opera voos internacionais;
- **Nota 2:** O aeroporto possui 3 (três) portões de embarque, posições 1 a 3, e não há ponte de embarque;

## 2.4 Quantidade de balcões de Emigração e Imigração.

Emigração	Imigração
00	00

## 2.5 Configuração dos Pátios de Aeronaves.

### 2.6 Pátio da Aviação Geral e Comercial

Pátio 01 (PAX e cargas)	Código ICAO da Aeronave									
	A	B	C1	C2	D1	D2	E1	E2	E3	F
Principal				3						
Alternativa			1	2						

Pátio 03 (SCI)	Código ICAO da Aeronave	
	A	B
Principal	4	0

Obs.: Capacidade do pátio principal não é simultâneo.

Pátio 02 (AVG)	Código ICAO da Aeronave									
	A	B	C1	C2	D1	D2	E1	E2	E3	F
Principal	18	2								

## 2.7 Configuração de Alocação

POSIÇÕES DISPONÍVEIS					
PÁTIO	BOX	ESQUERDA	CENTRO	DIREITA	Classificação Tarifária
		Maior Aeronave	Box com maior Aeronave	Maior Aeronave	
Principal	P01	-	C3	C2	Manobra
Principal	P02	C2	C2	C2	Manobra
Principal	P03	C2	C2	C2	Manobra
AVG1	P04	C2	B	B	Manobra
AVG1	P05	B	B	A	Manobra
AVG2	E01	A	A	A	Manobra
AVG2	E02	A	A	A	Manobra
AVG2	E03	A	A	A	Manobra
AVG2	E04	A	A	A	Manobra
AVG2	E05	A	A	A	Manobra
AVG2	E06	A	A	-	Manobra
AVG2	E07	A	A	-	Manobra
AVG2	E08	A	A	A	Manobra
AVG2	E09	A	A	A	Manobra
AVG2	E10	A	A	A	Manobra
AVG2	E11	A	A	A	Manobra
AVG2	E12	A	A	A	Manobra
AVG2	E13	B	A	A	Manobra
AVG2	E14	A	A	A	Manobra
AVG2	E15	A	A	A	Manobra
AVG2	E16	A	A	A	Manobra
AVG2	E17	A	A	A	Manobra
AVG2	E18	B	A	A	Manobra
HELMED	HLMD	A	A	A	ISENTO
AEROCLUB	AERO	A	A	A	ISENTO

## 2.8 Observações sobre Pátios de Aeronaves

**Nota 1:** O Pátio 1 é exclusivo para atender voos regulares e o Pátio 2 exclusivo para atender aviação geral;

**Nota 2:** Não há ponte ou conector para embarque/desembarque de passageiros;

**Nota 3:** Para garantir a reserva no pátio, é essencial e obrigatório preencher todas as informações solicitadas no formulário de pouso da Aena Brasil disponível no link <https://agendamentopouso.aenabrasil.com.br/>

**Nota 4:** É necessária a coordenação prévia com o AFIS SBUR ou com a Coordenação de Operações (COA), através dos telefones +55 (34) 3319-9406 ou pelo e-mail: [fiscaisdeoperacoes.sbur@aenabrasil.com.br](mailto:fiscaisdeoperacoes.sbur@aenabrasil.com.br) e Observar as orientações previstas no AIP Brasil, NOTAM e normas aeroportuárias.

1. As aeronaves da aviação regular, Código Score C2 ou C3, que operam no Pátio 1 poderão entrar e sair pelos meios próprios; entretanto, o operador de aeródromo, por meio de análise de risco, poderá solicitar a saída das aeronaves por push back.
2. Aeronaves da aviação geral, limitadas ao equipamento ERJ-145, poderão operar no pátio 2 (posições de 1 a 18), entrando e saindo por meios próprios da posição de estacionamento, desde que sua envergadura exceda aos limites dos equipamentos classificados como A, B1 ou não houver disponibilidade de posições designadas para estas classificações;
3. 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.

### **3. 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:

- a. (Duas) horas de antecedência em relação à hora esperada de partida para voos domésticos;
- b. 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

Tipo de Check-in	Quantidade
Convencional	10
Totens	01

### 4. 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
Doméstico	15 minutos	30 minutos
Internacional	N/A	N/A

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

Período	Internacional	Doméstico
30/03/2025 a 25/10/2025	0	01

### 5. Tempos de solo.

#### 5.1 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).

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

Tipo de Voo	Cod A/B	Cod C
Trânsito	Até 30min	Entre 40 min – 60 min
Chegada	Até 30min	Até 40 min
Partida	Até 30min	Até 40 min

### 5.3 Tempos Mínimos de Solo por equipamento:

Modelo/Equipamento	Tempo mínimo de solo
AT72	30 min
E190/195	30 min
E295	30 min
B737/8	30 min
A320	30 min

### 5.4 Orientações gerais para longas estadias.

- a) As aprovações de tempo de permanência em solo máximo também abrangem as necessidades de pernoite que se fizerem necessárias;
- b) 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;
- c) O descumprimento do subitem “b”, 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;
- d) 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;
- e) 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 34 3311-9406 e pelo e-mail: [fiscaisdeoperacoes.sbur@aenabrasil.com.br](mailto:fiscaisdeoperacoes.sbur@aenabrasil.com.br)



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

### 6.1 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.

Todas as empresas e operações de voos e aeronaves no aeroporto devem cumprir rigorosamente as Normas e Instruções Aeroportuárias.

### 6.2 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 através do telefone: +55 1191948-4019 e pelo e-mail [alemos@aena.com.br](mailto:alemos@aena.com.br) 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.

### 6.3 Procedimento de testes de motores.

Devido a inexistência de área específica para teste de motores, será utilizado, em casos excepcionais, o uso da TWY B, com a cauda da aeronave apontada para a direção da cabeceira 35. Há a necessidade de coordenação prévia com o COA no telefone: +55 34 3319-9106.

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

Tipo de Operação	Tipo de Operação	MCT
Voo Doméstico	Voo Doméstico	40 minutos