

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

Aeroporto de Montes Claros – Mário Ribeiro - SBMK

Aeroporto de Montes Claros – Mário Ribeiro
Sigla ICAO: SBMK
Horário de funcionamento: H20
Responsável Técnico: Fabiano Antunes Moreira
Telefone de Contato: (11) 91931-8010

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	05:00 – 01:00	13

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

1.2 Características da Pista

Características da Pista*				
RWY	Dimensões	Tipo	RCD	Auxílios
12	2100 x 45 ASPH	IFR Noturno/ Diurno NPA	4C	PAPI
30		IFR Noturno/ Diurno NPA	4C	PAPI

1.3 Categoria Contraincêndio

SERVIÇO DE SALVAMENTO E CONTRAINCÊNDIO
RFFS REQ - 5

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
1.200,00 m ²	11	02	01	01	04	01	11

2.2 Capacidade de Processamento Terminal de Passageiros

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

OBS.: Apesar do funcionamento do aeroporto ser das 05:00 às 01:00 (hora local), a disponibilidade do controle de acesso na sala de embarque é somente das 04:00 às 22:00 (hora local). Portanto, os voos comerciais procedentes do SBMK, com processamento de passageiros, deverão ocorrer no intervalo mencionado.

Em relação aos horários de pousos, estes deverão ocorrer dentro do horário das 05:15 às 00:59 (hora local).

3. Pátio de estacionamento de aeronaves

3.1 Configuração dos Pátios de Aeronaves.

3.1.1 Pátio da Aviação Geral e Comercial

Pátio/Cod Aeronave	A	B	C1	C2	D1	D2	E1	E2	E3	F
Pátio Aviação Regular	-	-	1	2	-	-	-	-	-	-
Pátio Aviação Geral	2	4	1	-	-	-	-	-	-	-
Total	2	4	2	2	-	-	-	-	-	-

Obs.: capacidade dos pátios não simultâneo.

3.1.2 Configuração de Alocação

POSIÇÕES DISPONÍVEIS					
PÁTIO	BOX	ESQUERDA	CENTRO	DIREITA	Classificação
		Maior Aeronave	Box com maior Aeronave	Maior Aeronave	Tarifária
Pátio Aviação Regular	1	-	C2	C2	Manobra
Pátio Aviação Regular	2	C2	C1	C1	Manobra
Pátio Aviação Regular	3	C1	C1	-	Manobra
Pátio Aviação Regular	4A	-	C1 (Anv. Crítica ATR-72 – Bloqueia 4 e 5)	-	Manobra
Pátio Aviação Regular	4	-	B1 (Enverg. Máx. 16,1m – Bloqueia 4A)	B1 (Enverg. Máx. 16,1m)	Manobra
Pátio Aviação Geral	5	B1 (Enverg. Máx. 16,1m)	B1 (Enverg. Máx. 16,1m – Bloqueia 4A)	B1 (Enverg. Máx. 16,1m)	Manobra
Pátio Aviação Geral	6	B1 (Enverg. Máx. 16,1m)	B1 (Enverg. Máx. 16,1m)	B1 (Enverg. Máx. 16,1m)	Manobra
Pátio Aviação Geral	7	B1 (Enverg. Máx. 16,1m)	B1 (Enverg. Máx. 16,1m)	-	Manobra
Pátio Aviação Geral	8	A2 (Enverg. Máx. 11,86m)	A2 (Enverg. Máx. 11,86m)	-	Manobra
Pátio Aviação Geral	9	A2 (Enverg. Máx. 11,86m)	A2 (Enverg. Máx. 11,86m)	A2 (Enverg. Máx. 11,86m)	Manobra
Pátio Aviação Geral	10	A2 (Enverg. Máx. 11,86m)	A2 (Enverg. Máx. 11,86m)	A2 (Enverg. Máx. 11,86m)	Manobra

3.2 Observações sobre Pátios de Aeronaves

- O pátio de aeronaves possui uma área de 20.000m, com 3 (três) posições para aviação comercial e 7 (sete) para a aviação geral, sendo a 4A podendo ser utilizada para aviação regular com a aeronave ATR 72, bloqueando as posições 4 (quatro) e 5 (cinco) para operação;
- As aeronaves devem permanecer no solo, por no máximo, 7 (sete) horas, os chamados pernoites;
- Aeronaves da aviação regular deverão entrar por meios próprios e sair por *push-back*;
- Com exceção de aeronaves que pernoitam no SBMK, para permanência superior a 1(uma) hora, é necessária a coordenação prévia com a área de operações, através do telefone +55 (38) 3229-1210;
- 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:

- (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*, caso disponíveis.

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 09 (nove) distribuídos entre os operadores aéreos presentes com operação regular em SBMK e 2 balcões de reserva técnica.
- A quantidade de totens de autoatendimento instalados são 2, distribuídos pela Gol (2).

Tipo de Check-in	Quantidade
Convencional	11
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
Doméstico	12 minutos	17 minutos

5.2. Quantidade de Esteira de restituição de bagagem.

Período	Internacional	Doméstico
30/03/2025 a 25/10/2025	-	1

6. Tempos de solo.

6.1 Longa Permanência:

Necessária coordenação com a Administração Aeroportuária para longa permanência de aeronaves com tempo de solo superior a 01 (uma) hora - para novos voos regulares e não-regulares de passageiros (fretamento, charter, extra e traslado).

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

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

*O tempo de solo poderá ser reduzido em 20 minutos, se respeitados os requisitos de segurança de voo e condicionados à concordância da empresa em relação a procedimentos operacionais do aeroporto.

6.3 Tempos Mínimos de Solo por equipamento:

Modelo/Equipamento	Tempo mínimo de solo
AT72	30 min
E190/195	30 min
B737/8	30 min
B38M	30 min
A320/A32N	30 min
E295	30 min

6.4 Orientações gerais para longas estadias.

- a) 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);
- b) As aprovações de tempo de permanência em solo máximo também abrangem as necessidades de pernoite que se fizerem necessárias;
- c) 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;
- d) 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;
- e) 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;
- f) 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 38 3229-1210.

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.

- 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 38 3229-1210, 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.

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 no telefone: +55 38 3229-1210.

Locais para testes de motores.

Local	Tipo Aeronave	Observação
Local a ser definido pelo COA	Todas	-

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

Tipo de Operação	Tipo de Operação	MCT
Voo Doméstico	Voo Doméstico	Até 90 minutos