Declaração de Capacidade W26
25/10/2026 a 27/03/2027

Aeroporto Internacional de Maceió/Zumbi dos Palmares
SBMO

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 / (81) 98183-2527

1. Pista de Pouso e Decolagem

1.1 Capacidade de Pista

Capacidade de Pista		
Período	Hora(LT)	Capacidade (mov/hora)
25/10/2026 a 27/03/2027	00:00 - 23:59	28*

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

1.2 Capacidade de Pista

Características da Pista*				
RWY	Dimensões	Tipo	RCD	Tipo de Operação
12	2.602m x 45	ASPH	4D	VFR/IFR Cat I
30				VFR/IFR Não Precisão

Fonte: Carta ADC do Aeródromo

1.3 Categoria Contralncêndio

Serviço de Salvamento e Contraincêndio
RFFS REQ - 07

Fonte: Carta ADC do Aeródromo

2. Terminal de Passageiros

2.1 Características do Terminal

Características Gerais do Terminal de Passageiros							
Área	Balcões de Check-in	Totens	Salas de Emb.	Salas de Desemb.	Portões de Emb.	Esteiras de Rest.	Vagas Estacionamento de Aeronaves
22.982 m²	21	06	04	03	09	03	18

NOTA: Observar as informações constantes nesta declaração

2.2 Capacidade de Processamento Terminal de Passageiros

Intervalo	INTERNACIONAL		DOMÉSTICO	
	PARTIDA	CHEGADA	PARTIDA	CHEGADA
00:00 às 00:59	360[1]	300	440[2]	1.038
01:00 às 01:59	360[1]	300	660[2]	1.038
02:00 às 02:59	360[1]	300	660[2]	1.038
03:00 às 03:59	360[1]	300	660[2]	1.038
04:00 às 04:59	360[1]	300	660[2]	1.038
05:00 às 05:59	360[1]	300	220[2]	1.038
06:00 às 06:59	360[1]	300	220[2]	1.038
07:00 às 07:59	360[1]	300	220[2]	1.038
08:00 às 08:59	360[1]	300	220[2]	1.038
09:00 às 09:59	360[1]	300	440[2]	1.038
10:00 às 10:59	360[1]	300	880[2]	1.038
11:00 às 11:59	360[1]	300	880[2]	1.038
12:00 às 12:59	360[1]	300	880[2]	1.038
13:00 às 13:59	360[1]	300	880[2]	1.038
14:00 às 14:59	360[1]	300	880[2]	1.038
15:00 às 15:59	360[1]	300	880[2]	1.038
16:00 às 16:59	360[1]	300	880[2]	1.038
17:00 às 17:59	360[1]	300	660[2]	1.038
18:00 às 18:59	360[1]	300	660[2]	1.038
19:00 às 19:59	360[1]	300	220[2]	1.038
20:00 às 20:59	360[1]	300	220[2]	1.038
21:00 às 21:59	360[1]	300	220[2]	1.038
22:00 às 22:59	360[1]	300	220[2]	1.038
23:00 às 23:59	360[1]	300	220[2]	1.038

[1] Toda solicitação de voo internacional deverá ser encaminhada para o operador de aeródromo analisar independente do horário de chegada e partida.

[2] Capacidade de Partida Doméstico haverá redução em 220 com 02 (duas) horas de antecedência a decolagem do voo internacional devido ao fechamento de 01 (um) módulo de inspeção para operacionalizar o canal internacional.

[3] Atenção para as informações constantes no item 2.3 Observações sobre Terminal de Passageiros e Serviços.

2.3 Observações Sobre Terminal de Passageiros e Serviços

INTERNACIONAL:

Movimento	Capacidade Passageiros/hora	Atendimento
Chegada	300 (trezentos)*	01 (um) equipamento de RXBP destinado às atividades de fiscalização aduaneira.

* ato declaratório executivo nº 012, de 05 de agosto de 2014, emitido pela receita federal do brasil.

Movimento	Processamento Módulo/PAX	Atendimento
Partida	02 módulos de inspeção	02 (duas) horas de antecedência a decolagem

DOMÉSTICO:

Movimento	Capacidade Passageiros/hora	Atendimento
Chegada	1.038 pax/hora	03 (três) esteiras de restituição de bagagens*

* Havendo voo internacional simultâneo, estarão disponíveis 02 (duas) esteiras de restituição de bagagens, reduzindo a capacidade doméstica para 692 PAX/hora.

Movimento	Processamento Módulo/PAX	Atendimento
Partida	**04 módulos de inspeção	Redução da capacidade de 01 (módulo) quando da simultanidedade com voo internacional*

* Quando da simultaneidade com voo internacional, o processamento do canal de inspeção doméstico acontece com 03 módulos
**** Atenção para informações do item 2.2 (Capacidade de Processamento Terminal de Passageiros – Partidas doméstica) para redução da capacidade de módulos na inspeção de segurança**

NOTA 1: Havendo simultaneidade de voo Internacional e Doméstico, ocorre a segregação física da sala de embarque com 02 (duas) horas de antecedência ao horário de decolagem.

Sala de Embarque: A área do portão 04 fica destinada ao atendimento de voos Internacionais capcidade 280 passageiros, e a área dos portões de embarque 05 ao 12 ficam destinadas ao atendimento de voos Domésticos.
***Observação**:* Havendo necessidade, é possível alterar a segregação, deixando a área dos portões de embarque 04 e 05/06 para atendimento de voos internacionais e a área dos portões 07, 08, 09, 10, 11 e 12 para atendimento de voos Domésticos.

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.
***Observação**:* Havendo necessidade, é possível alterar a segregação, deixando a área das esteiras de restituição nº 01 e 02 para atendimento de voos internacionais e a área da esteira nº 03 para atendimento de voos Domésticos

Salas de Embarque: Existem 04 (quatro) salas de embarque considerando os ambientes DOM e INT do pavimento superior e as duas salas de embarque remoto.

2.4 Quantidade de balcões de Emigração e Imigração

Emigração	Imigração
04	06

3. Pátio de estacionamento de aeronaves

3.1 Configuração dos Pátios de Aeronaves

3.1.1 Pátio 01 – Aviação Comercial

Pátio 01	Código da Aeronave						
	A	B	C1	C2	D	E	F
Alternativa 1	-	-	-	11	-	1	-
Alternativa 2	-	-	-	11	1	-	-
Alternativa 3	-	-	-	12	-	-	-

.

3.1.2 Pátio 02 – Aviação Geral

Pátio 02	Código da Aeronave						
	A	B	C1	C2	D	E	F
Principal	-	-	-	6	-	-	-

Observação: O código de referência do aeródromo pela portaria de homologação ANAC é **4D**.

3.1.3 Configuração de Alocação

POSIÇÕES DISPONÍVEIS					
		ESQUERDA	CENTRO	DIREITA	Classificação Tarifária
PÁTIO	BOX	Maior Aeronave	Box com maior Aeronave	Maior Aeronave	
1 - Principal	01	C2	C2	-	Manobra
1 - Principal	02	C2	C2	C2	Manobra
1 - Principal	03	C2	C2	C2	Manobra
1 - Principal	04	C2	C2	C2	Manobra
1 - Principal	05	C2	C2	C2	Manobra
1 - Principal	06	C2	C2	C2	Manobra
1 - Principal	07	C2	E3	C2	Manobra
1 - Principal	08	C2	C2	C2	Manobra
1 - Principal	09	C2	C2	C2	Manobra
1 - Principal	10	C2	C2	C2	Manobra
1 - Principal	11	C2	C2	C2	Manobra
1 - Principal	12	-	C2	C2	Manobra
2 - Principal	01	-	C2	C2	Manobra
2 - Principal	02	C2	C2	C2	Manobra
2 - Principal	03	C2	C2	C2	Manobra
2 - Principal	04	C2	C2	C2	Manobra
2 - Principal	05	C2	C2	C2	Manobra
2 - Principal	06	C2	C2	-	Manobra

3.2 Observações sobre Pátios de Aeronaves

Aviação Geral - Aeronaves devem permanecer no máximo 72 (setenta e duas) horas em solo. Situações excepcionais deverão ser tratadas com o Centro de Operações Aeroportuárias (COA) - Telefone: +55 82 3036-5261 / E-mail: coa.sbmo@aenabrasil.com.br.

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 07, 08, 09 e 10 do Pátio 01.

As operações com aeronaves da aviação comercial ocorrerão no Pátio 01.
Salientamos que o Pátio 02 poderá ser utilizado para pernoite de aeronave comercial. Em caso de necessiddade,os voos da aviação comercial poderão ficar para pernoite, desde que haja coordenação prévia com as áreas Operações e AVSEC.

Para garantir a reserva no pátio (grupo 02) é essencial e obrigatório preencher todas as informações solicitadas no formulário de pouso da Aena Brasil. Disponível no link https://agendamentopouso.aenabrasil.com.br/ Isso garante que a reserva e o atendimento adequado necessário para a segurança e conforto da operação.

3.2.1 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.

3.2.2 Estacionamento de Aeronaves da Aviação Cargueira

A aviação cargueira concorrerá no pétio 02. 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 apcosta@aenabrasil.com.br e aalima@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.

O SBMO não possui terminal de cargas.

3.2.3 Veículo de Transporte de Passageiros

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

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 operador aéreo devem ser abertos e tripulados com:

a) 03 (três) horas de antecedência, no mínimo, em relação à hora esperada de partida para voos internacionais;
b) 02 (duas) horas de antecedência, no mínimo, em relação à hora esperada de partida para voos domésticos;
c) Na alta temporada ou quando necessário, os tempos acima podem ser dilatados, após tratamento entre o operador do aeródromo e operador aéreo para atendimento antecipado aos passageiros.

4.3 Operações do Check-in

Os operadores aéreos podem incentivar o uso do autoatendimento via totem e via internet, 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 e experiência do passageiro; Os operadores aéreos devem possuir recursos para atendimento de passageiros utilizando o selo de controle tipo 2D;
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 de operação;
No caso de necessidade de balcões adicionais, os operadores aéreos devem solicitar autorização ao operador de aeródromo, justificando o seu pedido.
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:

1) Os operadores aéreos devem manter funcionários próximos aos totens para auxílio aos passageiros.
2) Os gabaritos deverão ser disponibilizados nos locais de atendimento do operador aéreo.
3) 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.
4) 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.

4.4 Quantidade de Balcões de Check-in

Tipo de Check-in	Quantidade
Convencional	21
Totens	06

Número de totens corresponde ao quantitiativo previsto (infraestrutura) são de 11. Atualmente existem 06 totens instalados.

5. Restituição de Bagagem

1) Os tempos de restituição de bagagem devem cumprir o disposto nesta Declaração de Capacidade.
2) O descumprimento do tempo limite pode representar sanções aeroportuárias.
3) 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.
4) Os tempos são válidos para todas as posições de estacionamento de aeronaves.

5.1 Quantidade de Esteiras de Restituição

Período	Internacional	Doméstico
29/03/2026 a 31/10/2026	01*	02*

**Reversíveis*

OBSERVAÇÕES:

Os operadores aéreos devem:

- Manter colaborador na sala de desembarque para acompanhamento do processo de restituição de bagagens;
- 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 guardá-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.

6. Tempos de solo

6.1 Longa Permanência

Deverá haver coordenação antecipada com o operador de aeródromo para situações de longa permanência de aeronaves (tempo de solo superior a 03 três horas). A orientação é válida para operações de novos voos regulares e não regulares de passageiros (fretamento, charter, táxi aéreo, extras e traslados) e para voos cargueiros regulares e não regulares. A aprovação de operações de longa permanência está condicionada a disponibilidade de posições de estacionamento e compatibilidade entre aeronave e posição.

Em situações de longa permanência, os reboques de aeronaves deverão ser programados com as companhias aéreas, visando à otimização da utilização do pátio

6.2 Orientações gerais para longas estadias

Atualmente não se aplica ao SBMO. Deve ser coordenado previamente com a equipe de aprovação de voo do SBMO:

apcosta@aenabrasil.com.br
aalima@aenabrasil.com.br
coa.sbmo@aenabrasil.com.br

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

7. Procedimentos Operacionais.

7.1 Pedido de Instalação de novas empresas

O pedido de instalação de nova empresa deverá ser submetido ao operador do aeródromo antes do envio de solicitação dos voos junto à ANAC.

7.2 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.

7.3 Procedimento de 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.

Anexo A Cronograma de Obras e Serviços

Não há previsão para realização de obras durante o período da Temporada W26.

Qualquer alteração que venha a comprometer o atendimento à demanda, a AENA Brasil se compromete a atualizar a declaração de capacidade, bem como, comunicar ao órgão regulador e todas as empresas que porventura possam vir a ser impactadas.

Anexo B- Processo de Declaração de Capacidade Operacional e Regras de Alocação

Processo de Declaração de Capacidade Operacional e Regras de Alocação
W26

Dados Gerais				
Aeródromo	Temporada	Tipo	Solicitado Aeroporto	Aprovado CGNA
SBMO	W26	Não Declarado	28	28
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	28	7	3	Não aplicável
Alocação Pouso	14	4	2	Não aplicável
Alocação Decolagem	14	4	2	Não aplicável
Aprovação do CGNA - Detalhamento				
Tipo	R60 – Mov/60min	R15 – Mov/15min	R5 – Mov/5min	Previsão de Atraso
Capacidade	28	7	3	Não são esperados atrasos
Alocação Pouso	14	4	2	Não são esperados atrasos
Alocação Decolagem	14	4	2	Não são esperados atrasos
Justificativas				
(1) Não aplicável				
Observações				
(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.				
(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.				
(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.				

Tabela 1 - Resultado da Temporada W26

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 12	RWY 12 (VMC)	RWY 12 (IMC)	-	-
Utilização (%)					
	RWY 30	RWY 30 (VMC)	RWY 30 (IMC)	-	-
Utilização (%)					
Observações					
(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.					

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