

DECLARAÇÃO DE CAPACIDADE TEMPORADA S19 31.03.2019 a 26.10.2019

| |
|---|
| 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 |

Este documento contém as capacidades aeroportuárias e três Anexos.

- Anexo "A" trata de métodos de alocação e operacionalização;
- Anexo "B" trata de procedimentos operacionais;
- Anexo "C" trata do cronograma de obras e serviços.

1. Pistas de Pousos e Decolagens

O Aeroporto Internacional de Maceió/Zumbi dos Palmares – SBMO possui 01 (uma) pista de pouso e decolagem.

| CAPACIDADE DE PISTA | | |
|-------------------------|-------------|-----------------------|
| Período | Hora (LT) | Capacidade (mov/hora) |
| 31.03.2019 a 26.10.2019 | 00:00-23:59 | 28* |

* Capacidade hora de pista informada pelo CGNA.

2. Terminal de Passageiros

| CAPACIDADE HORÁRIA TOTAL DO TERMINAL DE PASSAGEIROS | | | | |
|---|---------------|---------|--|------------------------------|
| PERÍODO | INTERNACIONAL | | DOMÉSTICO | |
| | PARTIDA | CHEGADA | PARTIDA | CHEGADA |
| TPS - 31.03.2019 a 26.10.2019 | 220 | 220 | 500 (02 mód) 750 (03 mód) 250 (01 mód) | 1.120 (Dom) 900 (Dom/Int) |

IMPORTANTE: Verificar as informações constantes em "Observações sobre o Terminal de Passageiros".

Observações sobre o Terminal de Passageiros:

- **PARTIDA INTERNACIONAL** – A definição da capacidade levou em consideração que o Canal de Inspeção de PAX Internacional possuirá 01 (um) módulo de inspeção, quando tripulado.

Importante: Destacamos que a operação do Canal de Inspeção PAX Internacional ***ocorre mediante o fechamento*** de 01 (um) módulo de inspeção do Canal de Inspeção PAX Doméstico.

- **CHEGADA INTERNACIONAL** - A definição da capacidade levou em consideração o processamento da imigração (04 guichês) e da alfândega (01 canal), além do espaço físico.
- **PARTIDA DOMÉSTICA** – A definição da capacidade levou em consideração a disponibilidade de processamento de inspeção de acordo com a quantidade de módulos em operação, conforme abaixo:

| SEGUNDA A SEXTA-FEIRA | | |
|-----------------------|-------------|---------------------------------|
| HORÁRIO | QTD MÓDULOS | CAPACIDADE HORÁRIA TOTAL DO TPS |
| 00:00 - 11:00 | 02 | 500 |
| 11:00 - 17:00 | 03 | 750 |
| 17:00 - 18:00 | 02 | 500 |
| 18:00 - 24:00 | 01 | 250 |
| SÁBADO E DOMINGO | | |
| HORÁRIO | QTD MÓDULOS | CAPACIDADE HORÁRIA TOTAL DO TPS |
| 00:00 – 14:00 | 02 | 500 |
| 14:00 – 18:00 | 03 | 750 |
| 18:00 – 20:00 | 02 | 500 |
| 20:00 – 24:00 | 01 | 250 |

Importante: Havendo ***voos internacionais em simultaneidade com voos domésticos***, a ***capacidade deverá ser reduzida***, tendo em vista o fechamento de 01 (um) módulo doméstico para a operação de 01 (um) módulo internacional, bem como a segregação das salas de desembarque, diminuindo a área doméstica.

- **CHEGADA DOMÉSTICA** - A definição da capacidade **1.120 PAX** levou em consideração a disponibilidade de **03 (três)** esteiras de restituição de bagagens.

Importante: ***Quando houver voos internacionais simultâneos***, a ***capacidade horária Doméstica diminuirá*** para **900 PAX** devido à segregação da área de desembarque de passageiros.

3. Pátios de Estacionamento de Aeronaves

| CÓDIGO DA AERONAVE | A | B | C | D | E |
|---|----------|----------|-----------|----------|----------|
| PÁTIO 01 - Capacidade total com aeronaves Código "C" | | | 11 | | |
| PÁTIO 01 - Capacidade total com aeronaves Código "C" e "D" | | | 7 | 4 | |
| PÁTIO 01 - Capacidade total com aeronaves Código "C", "D" e "E" | | | 7 | 3 | 1 |
| PÁTIO 02 - Capacidade total com aeronaves Código "C" | | | 8 | | |
| PÁTIO 02 - Aviação Geral | 8 | 2 | | | |
| TOTAL POR CÓDIGO | 8 | 2 | 19 | 4 | 1 |

Importante: O código de referência do aeródromo pela portaria de homologação ANAC é 4C.
Nível de Proteção Contra Incêndio Existente é 07.

Alocação de aeronaves:

| PÁTIO 01 – Aviação Comercial | | | |
|------------------------------|-------------------------------|---|-------------------------------|
| BOX | ESQUERDA | CENTRO | DIREITA |
| | AERONAVE DE MAIOR ENVERGADURA | BOX OCUPADO COM AERONAVE DE MAIOR ENVERGADURA | AERONAVE DE MAIOR ENVERGADURA |
| P01 | B737-800 | B737-800 | NIL |
| P02 | B767-300 | B737-800 | B737-800 |
| P03 | B767-300 | B767-300 | B737-800 |
| P04 | B737-800 | B767-300 | B767-300 |
| P05 | B747-400 | B737-800 | B767-300 |
| P06 | B737-800 | B747-400 | B737-800 |
| P07 | B737-800 | B737-800 | B747-400 |
| P08 | B767-300 | B737-800 | B737-800 |
| P09 | B737-800 | B767-300 | B737-800 |
| P10 | B737-800 | B737-800 | B767-300 |
| P11 | NIL | B737-800 | B737-800 |

| PÁTIO 02 – Aviação Geral (1ª Área) | | | |
|------------------------------------|-------------------------------|---|-------------------------------|
| BOX | ESQUERDA | CENTRO | DIREITA |
| | AERONAVE DE MAIOR ENVERGADURA | BOX OCUPADO COM AERONAVE DE MAIOR ENVERGADURA | AERONAVE DE MAIOR ENVERGADURA |
| E01 | NIL | B737-800 | B737-800 |
| E02 | B737-800 | B737-800 | B737-800 |
| E03 | B737-800 | B737-800 | B737-800 |
| E04 | B737-800 | B737-800 | ERJ-195 |
| E05 | B737-800 | ERJ-195 | B737-800 |
| E06 | ERJ-195 | B737-800 | B737-800 |
| E07 | B737-800 | ERJ-195 | ERJ-195 |
| E08 | ERJ-195 | ERJ-195 | B737-800 |

Observação: Aeronaves da aviação comercial poderão ser alocadas no Pátio 02, em especial, para atendimento aos pernoites, caso não tenha disponibilidade no Pátio 01

| PATIO - 02 – Aviação Geral (2ª Área) | | | |
|--------------------------------------|-------------------------------|---|-------------------------------|
| BOX | ESQUERDA | CENTRO | DIREITA |
| | AERONAVE DE MAIOR ENVERGADURA | BOX OCUPADO COM AERONAVE DE MAIOR ENVERGADURA | AERONAVE DE MAIOR ENVERGADURA |
| AVG1 | A | A | NIL |
| AVG2 | A | A | A |
| AVG3 | NIL | A | A |
| AVG4 | A | A | NIL |
| AVG5 | A | A | A |
| HELIPORTO | | | |
| H01 | NIL | ENVERGADURA ATÉ 11 METROS | ENVERGADURA ATÉ 11 METROS |

Observações:

A. Estacionamento de Aeronaves da Aviação Geral (Pátio 02 – 2ª área)

A1. Aeronaves de Asa Fixa

O pátio remoto para aviação geral (Pátio 02 – 2ª Área) contém 05 (cinco) posições disponíveis para aeronaves com até 11m de envergadura.

NOTAS:

- 1) Aeronaves devem permanecer no máximo 48 (quarenta e oito) horas em solo. Situações excepcionais deverão ser tratadas com a área de Operações do Aeroporto (telefone: +55 82 3036-5261);

Erchedone

- 2) Observar as orientações previstas no AIP Brasil, NOTAM e normas aeroportuárias, bem como definições de tarifas aeroportuárias de permanência em solo pelo SBMO.

A2. Aeronaves de Asa Rotativa

O pátio remoto para aviação geral contém 01 (uma) posição disponível para aeronaves com rotor de até 11m de diâmetro.

NOTA:

- 1) A autorização para a Aviação Geral deverá ser coordenada previamente com o COA (Centro de Operações Aeroportuárias), por meio dos telefones: +55 82 3036-5261 e pelo e-mail sbmo-coa@infraero.gov.br

B. Estacionamento de Aeronaves da Aviação Comercial

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.

- Os pátios 1 e 2 tem capacidade para estacionamento simultâneo de 16 (dezesesseis) aeronaves com até 35,99m de envergadura, Código "C";
- Além da capacidade citada acima, há 03 (três) posições de estacionamento de aeronaves com até 28,72m de envergadura, Código "C";
- A compatibilidade das posições de estacionamento dos pátios 1 e 2 com as aeronaves de Código "C", "D" e "E" está demonstrada nas tabelas 1, 2 e 3.

NOTA:

- 1) Para operação de aeronaves com código superior a 4C será realizada uma Análise de Impacto de Segurança Operacional (AISO), a qual será encaminhada à ANAC para análise e emissão de parecer sob a aprovação da operação.

C. Estacionamento de Aeronaves da Aviação Cargueira

O SBMO não possui operação com aeronaves cargueiras nem Terminal de Cargas (Infraero). A aviação cargueira concorrerá com a aviação comercial em pátio remoto (Pátio 1 ou 2). 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. Os casos em que haja a necessidade de maior tempo de solo devem ser tratados com a área de Operações do SBMO para avaliação.

D. Veículo de Transporte de Passageiros

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

ANEXO A

MÉTODOS DE ALOCAÇÃO E OPERACIONALIZAÇÃO

1. Balcões de Check-in

Quantidade de balcões de check-in instalados:

| TIPO | QUANTIDADE |
|-------------------------|----------------|
| Convencionais (balcões) | 12 duplos = 24 |
| Totens | 09 |

| POSIÇÃO DE CHECK-IN | EMPRESA |
|---------------------|------------------------|
| 01 | Bagagem fora do padrão |
| 02 | Disponível |
| 03 a 10 | Latam |
| 11 a 14 | Azul |
| 15 a 20 | Gol |
| 21 a 22 | Avianca |
| 23 a 24 | Disponível |

| TOTEM | EMPRESA |
|-------|---------|
| 03 | Latam |
| 02 | Azul |
| 03 | Gol |
| 01 | Avianca |

1.1 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).

1.2 Abertura do Check-in

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

- Duas horas de antecedência em relação à hora esperada de partida para voos internacionais;

- b) Duas horas de antecedência 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 de aeródromo e empresa aérea para atendimento antecipado aos passageiros.

1.3 Operação do Check-in

- a) As empresas podem incentivar o uso do autoatendimento via totem e via Internet, que não são considerados nos parâmetros de atribuição balcões de *check-in*, 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;
- b) Alguns balcões de *check-in* são de uso compartilhado, o que obriga que as empresas aéreas estejam homologadas para o uso do equipamento instalado no aeroporto;
- 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 empresas aéreas devem solicitar autorização ao operador de aeródromo, justificando o seu pedido.

NOTA:

Os tempos de permanência na fila de check-in devem atender ao descrito abaixo:

| TEMPO DE ESPERA FILA DE CHECK-IN | | |
|----------------------------------|-----------|------------|
| Parâmetro | META | Tolerável |
| IATA (INT e DOM) | 0 a 12min | 12 a 30min |

- Meta Projeto Eficiência Operacional: 0 a 12min

2. 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 a colocação dos calços na aeronave até a entrega da última bagagem ao passageiro.

Os tempos são válidos para todas as posições de estacionamento de aeronaves.

| TEMPOS DE RESTITUIÇÃO DE BAGAGEM | | |
|----------------------------------|-----------|------------|
| Parâmetro | Meta | Aceitável |
| IATA (INT e DOM) | 0 a 15min | 15 a 25min |

- **Meta Projeto Eficiência Operacional:** 0 a 15min

A quantidade de esteiras de bagagem para processamento de voos e restituição de bagagens é a seguinte:

| Período | Internacional | Doméstico |
|-------------------------|---------------|-----------|
| 31.03.2019 a 26.10.2019 | 01* | 02* |

* Esteiras reversíveis.

As empresas aéreas devem:

- 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.

3. Controle de Embarque e de Inspeção de Segurança

O código 2D do cartão de embarque deve estar legível e os dados devem estar compatíveis com a operação aprovada pelo operador de aeródromo, ou seja, com as mesmas características do voo: código identificador da empresa aérea, número do voo, destino, horário, etc.

Todos os passageiros devem portar o cartão de embarque para acessar as áreas restritas. Os colaboradores da empresa aérea devem orientar os passageiros sobre a localização do canal de embarque de passageiros;

A quantidade de módulos de inspeção no Canal de Embarque PAX Doméstico depende do horário (turno), conforme explicado acima.

No Canal de Embarque PAX Internacional há 01 (um) módulo de inspeção, o qual é guarnecido mediante o fechamento de 01 (um) módulo de inspeção do Canal de Embarque Doméstico.

4. Procedimentos de Emigração e Imigração

A quantidade de balcões para os procedimentos de emigração e imigração instalada no SBMO é a seguinte:

| EMIGRAÇÃO | IMIGRAÇÃO | TOTAL |
|-----------|-----------|-------|
| 04 | 04 | 08 |

5. Pátio de Aeronaves – Tempos de Solo

5.1. Longa Permanência

Deverá ocorrer a coordenação antecipada com a área de Operações do Aeroporto sobre a intenção de longa permanência de aeronaves no SBMO.

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

| TIPO DE AERONAVE | TEMPO MÍNIMO DE SOLO |
|-----------------------|----------------------|
| Até 177 assentos | 30 minutos |
| Acima de 177 assentos | 40 minutos |

5.3. Tempos Máximos em Solo (Pátio de Manobras):

Atualmente não se aplica ao SBMO.

Deve ser coordenado com a equipe de aprovação de voo (telefones: +55 82 3036-5250 / 5252).

Nota:

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

Excedente

ANEXO B

PROCEDIMENTOS OPERACIONAIS

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

As operações de aeronaves comerciais do **Grupo I** no SBMO é *“nose in / push out”*, ou seja, ingressa na posição de estacionamento por meios próprios e a liberação é por intermédio de trator rebocador. Para os casos envolvendo segurança operacional, as aeronaves deverão ingressar na posição com auxílio de trator.

Para aeronaves do **Grupo II**, a operação será *“táxi in / táxi out”* ou *“nose in / push out”* ou *“push in/ push out”*, conforme condição da posição de estacionamento disponibilizada e orientações do operador de aeródromo.

Todas as empresas com operação ou que desejam operar no Aeroporto, devem concordar com este Acordo de Nível de Serviço (SLA).

1. Pedido de Instalação de Novas Empresas (Voos Regulares)

O pedido de instalação de nova empresa no aeroporto deverá ser submetido ao operador de aeródromo paralelamente à solicitação dos voos junto à ANAC.

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 de equipamentos de handling.

3. Operações Diferentes dos Hotrans Autorizados

Voos com adiantamentos ou atrasos superiores a 20 (vinte) minutos em relação ao Hotran autorizado, devem ser coordenados com o COA-MO para definição de nova programação.

A execução das operações conforme o planejamento é uma premissa importante na determinação da capacidade do aeroporto e na alocação da 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, bem como para o nível de serviço e a capacidade global do aeroporto.

4. Solicitação de Voos – Regular / Não regular

Considerando que este aeródromo é Coordenado pela ANAC, informamos que a solicitação de voos será destinada à ANAC, a qual realizará a análise e emitirá o parecer de acordo com a capacidade declarada pelo operador aeroportuário.

5. 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: +55 82 3036-5261.

6. Níveis de Serviço

6.1. ESATA – Empresa de Serviços Auxiliares ao Transporte Aéreo

Com a intenção de melhorar o nível de serviço do Aeroporto, recomendamos que as empresas aéreas ajustem com suas Empresas Auxiliares ao Transporte Aéreo (ESATA) acordos de nível de serviço visando promover a máxima qualidade e eficiência na prestação de serviços de *handling*, de amplitude internacional reconhecido pelo operador aeroportuário.

6.2. MCT – *Minimum Connection Time* (Tempos Mínimos de Conectividade)

| Tipo de Operação | Tipo de Operação | MCT |
|-------------------|-------------------|----------------|
| Voo Internacional | Voo Internacional | até 60 minutos |
| Voo Internacional | Voo Doméstico | até 90 minutos |
| Voo Doméstico | Voo Internacional | até 90 minutos |
| Voo Doméstico | Voo Doméstico | 40 minutos |

6.3. Empresas de Handling

- DNATA, Latam (Operador aéreo) e Stair.

6.4 Empresas de Catering

- Golden Cater (FH Ricciardi).

ANEXO C

CRONOGRAMA DE OBRAS E SERVIÇOS

Comunicamos os dados que dispomos até o momento, encaminhadas pela área técnica responsável:

| OBJETO | PERÍODO | HORÁRIO/DIAS |
|--|-------------------------|-----------------------------------|
| Nivelamento do desnível entre acostamento e faixa preparada, nivelamento de caixas e remoção de morrotes do SBMO | 18/03/2019 a 18/05/2019 | 04h00 – 10h00 Segunda a Sábado |
| Revitalização de balizamento e implantação de sinalização vertical da PPD do SBMO | | |

Observação: Obras previstas no TAC firmado entre Infraero e ANAC (Certificação Operacional).

No Imp Pedrosa
ADILSON PEREIRA DA SILVA
 Superintendente do SBMO
A. A m = 072/DG/2016

Luciana Romeiro Pedrosa
 Gerente de Gestão Operacional
 e Segurança Aeroportuária
 Matrícula 12.888-11

