

Declaração de Capacidade W23
29/10/2023 a 30/03/2024

AEROPORTO DE UBERABA – MG – MÁRIO DE ALMEIDA
FRANCO

Este documento dispõe sobre a capacidade operacional do Aeroporto De UBERABA – MG – Mário de Almeida Franco atendimento à temporada S24, conforme regem a Resolução nº 682/ANAC, Portaria SAS Nº 8449/2022, e Portaria Nº 11.474/SAS

Aeroporto De Uberaba-MG-Mário de Almeida Franco
Sigla ICAO: SBUR
Horário de funcionamento: H24
Responsável Técnico: Guilherme dos Santos Zapola
Telefone de Contato: (11) 91936-3333

1. Pista de Pouso e Decolagem

1.1 Capacidade de Pista

Capacidade de Pista		
Período	Hora(LT)	Capacidade (mov/hora)
31/03/2024 a 26/10/2024	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	NPA	C	PAPI
35		NPA	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
14.853 m ²	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	150	150
01:00 às 01:59	0	0	150	150
02:00 às 02:59	0	0	150	150
03:00 às 03:59	0	0	150	150
04:00 às 04:59	0	0	150	150
05:00 às 05:59	0	0	150	150
06:00 às 06:59	0	0	150	150
07:00 às 07:59	0	0	150	150
08:00 às 08:59	0	0	150	150
09:00 às 09:59	0	0	150	150
10:00 às 10:59	0	0	150	150
11:00 às 11:59	0	0	150	150
12:00 às 12:59	0	0	150	150
13:00 às 13:59	0	0	150	150
14:00 às 14:59	0	0	150	150
15:00 às 15:59	0	0	150	150
16:00 às 16:59	0	0	150	150
17:00 às 17:59	0	0	150	150
18:00 às 18:59	0	0	150	150
19:00 às 19:59	0	0	150	150
20:00 às 20:59	0	0	150	150
21:00 às 21:59	0	0	150	150
22:00 às 22:59	0	0	150	150
23:00 às 23:59	0	0	150	150

2.3 Observações Sobre Terminal de Passageiros

- Nota 1: Consideração a reversão das salas de embarque e desembarque internacionais em salas de embarque e desembarque domésticos a capacidade por hora é de 150 passageiros na chegada e 150 passageiros na partida;

2.4 Quantidade de balcões de Emigração e Imigração.

Emigração	Imigração
00	00

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
Principal				3						
Alternativa	18	2								

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	
Principal	01		C2	C2	Manobra
Principal	02	C2		C2	Manobra
Principal	03	C2	C2		Manobra
AVG1	04	C2		B	Manobra
AVG1	05	B		A	Manobra
AVG2	06	A	A	A	Manobra
AVG2	07	A	A	A	Manobra
AVG2	08	A	A	A	Manobra
AVG2	09	A	A	A	Manobra
AVG2	10	A	A	A	Manobra
AVG2	11	A	A	B	Manobra
AVG2	12	A	A	A	Manobra
AVG2	13	A	A	A	Manobra
AVG2	14	A	A	A	Manobra
AVG2	15	A	A	A	Manobra
AVG2	16	A	A	A	Manobra
AVG2	17	A	A	A	Manobra
AVG2	18	A	A	A	Manobra
AVG2	19	A	A	A	Manobra
AVG2	20	A	A	A	Manobra
AVG2	21			A	Manobra
AVG2	22			A	Manobra
AVG2	23			A	Manobra
HELIMED	HLMD	A	A	A	ISENTO
AERoclUB	AERO	A	A	A	ISENTO

1.2 Observações sobre Pátios de Aeronaves

- 1 No Pátio 1, a posição 11 é destinada para alocações de aeronaves com envergadura de até 27m, exclusivamente, exceto se não houver disponibilidade de posições no pátio 2 para aeronaves com envergadura menor ou igual aos limites estabelecidos para esta posição;
- 2 Aeronaves da aviação regular que operam no Pátio 1 deverão entrar por meios próprios e sair por push back;
- 3 Aeronaves da aviação geral, limitadas ao equipamento ERJ-145, poderão operar no pátio 1 (posições de 1 a 10), entrando e saindo por meios próprios da posição de estacionamento, desde que sua envergadura exceda aos limites dos equipamentos classificados como A, B1 e C1 ou não houver disponibilidade de posições designadas para estas classificações;
- 4 Aeronaves da aviação geral que operam no pátio 2 podem entrar e sair por meios próprios;
- 5 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.

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 07 (sete)01, distribuídos entre domésticos., Azul 5, Gol 3, e 2 balcões de reserva técnica.

Tipo de Check-in	Quantidade
Convencional	10
Totens	01

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
Doméstico	15 minutos	30 minutos
Internacional		

5.2. Quantidade de Esteira de restituição de bagagem.

Período	Internacional	Doméstico
31/03/2024 a 26/10/2024	0	01

Obs: A esteira de restituição de bagagem internacional 03 é reversível, podendo ampliar o atendimento doméstico a depender da demanda e disponibilidade.

4. Tempos de solo.

4.1 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).

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

Tipo de Voo	Cod B	Cod C	Cod D	Cod E
Trânsito	Até 30min	Até 60min	Até 90min	Até 180min
Chegada	Até 30min	Até 60min	Até 90min	Até 180min
Partida	Até 30min	Até 60min	Até 90min	Até 180min

1.1 Observações Sobre Tempos Mínimos de Solo

Nota 1: Não há tempo mínimo de solo para aeronaves da aviação geral.

4.3 Tempos Mínimos de Solo por equipamento:

Modelo/Equipamento	Tempo mínimo de solo
AT72	35 min
E190/195	40 min
E295	45 min
B737/8	45 min
A320	45 min
A321	60 min
208(Caravan)	20 min

4.4 Orientações gerais para longas estadias.

- Os tempos de solo no pátio de manobras são estabelecidos e aprovados via solicitações à COMCLAR;
- As aprovações de tempo de permanência em solo máximo também abrangem as necessidades de pernoite que se fizerem necessárias;
- 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;
- 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;
- 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 11 91948-4019 / 34-3319-9406;

5.0 Procedimentos Operacionais e níveis de serviço (SLA).

5.1 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.

5.2 Operações não autorizadas.

- 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;
- Proibido utilizar o Aeroporto para manutenção preventiva de aeronaves;
- 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 1191948-4019 e pelo e-mail pmpereira@aena.com.br em conjunto comas 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.

5.3 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 nos telefones: +55 34 3319-9406.

Locais para testes de motores.

Local	Tipo Aeronave	Observação
SBUR não possui área de teste de motores		