

DECLARAÇÃO DA CAPACIDADE DE INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA

Temporada Inverno – *Winter 24*
Período: 27/10/2024 - 29/03/2025
Publicação inicial: 08 de abril de 2024

Aeroporto Internacional de Brasília Presidente Juscelino Kubitschek
ICAO: SBBR – IATA: BSB
Vice-Presidente: Juan Horacio Djedjeian
Superintendente de Aeroporto: Josmario de Brito Alves

VERSÃO:	ATUALIZAÇÃO:	DATA:
Consultation	Rascunho da Publicação Inicial - Consulta aos operadores aéreos	21/03/2024
1.0	Publicação inicial	08/04/2024

SUMÁRIO

1. CAPACIDADE DO SISTEMA DE PISTAS DE POUSO E DECOLAGEM 4
2. CAPACIDADE DO SISTEMA DE PÁTIO DE AERONAVES 6
2.1. Grupo I: Aviação Comercial Regular 6
2.2. Grupo II – Aviação Geral e Executiva 6
2.3. Posições por Categoria de Aeronaves 6
2.4. Posições Utilizadas por Natureza de Serviço 7
2.5. Posições Contingenciais 8
2.6. Regras do Pátio de Aeronaves 8
3. CAPACIDADE DO TERMINAL DE PASSAGEIROS 10
3.1. Capacidade Dinâmica de Passageiros por Hora 10
3.2. Balcões de Check-in 10
3.3. Controle de Embarque e de Inspeção de Segurança 10
3.4. Esteiras de retirada de bagagem 11
3.5. Portões de Embarque 11
3.6. Inspeção de Imigração e Emigração 11
4. CONDIÇÕES OPERACIONAIS 12
4.1. Considerações Gerais 12
5. REGRAS DE ALOCAÇÃO 14
6. PEDIDOS DE VOOS NÃO REGULARES DE PASSAGEIROS (FRETAMENTO, CHARTER, EXTRA, TRASLADO, CARGUEIRO E MALA POSTAL) 17
7. OPERAÇÕES NÃO AUTORIZADAS 19
8. REGRAS PARA USO DA INFRAESTRUTURA 20
9. ESATAS - EMPRESA DE SERVIÇOS AUXILIARES DE TRANSPORTE AÉREO 22
10. TESTE DE MOTORES 23
11. OBRAS PREVISTAS 24
12. CONTATOS 25
13. ANEXOS 26
13.1. ANEXO A - Capacidade Máxima de Posições 26
13.2. ANEXO B - *Taxiways* e suas especificações 28
13.3. ANEXO C - Formulário de Acreditação 31

1. CAPACIDADE DO SISTEMA DE PISTAS DE POUSO E DECOLAGEM

O Aeroporto Internacional de Brasília (BSB) possui em sua estrutura 02 (duas) pistas em paralelo, que estão configuradas para operar simultaneamente e de forma independente. As pistas podem operar até 80 (oitenta) movimentos/hora, sendo necessário balanceamento conforme regra de partição para pousos e decolagens.

***Tabela 1** - Capacidade de pista declarada pelo Comitê Técnico de Capacidade do Centro de Controle de Navegação Aérea - CGNA*

CAPACIDADE DE PISTA	60 MINUTOS	30 MINUTOS	15 MINUTOS	5 MINUTOS
Total	80	40	20	7
Regra de partição ARR x DEP	48/32 (ARR/DEP)		32/48 (ARR/DEP)	

***Tabela 2** - Regra de partição por 60 minutos, 30 minutos, 15 minutos e 5 minutos.*

60 MINUTOS		30 MINUTOS		15 MINUTOS		5 MINUTOS	
CHEGADA	PARTIDA	CHEGADA	PARTIDA	CHEGADA	PARTIDA	CHEGADA	PARTIDA
48	32	24	16	12	8	4	2
47	33	23	17	11	9	3	3
46	34	22	18	10	10	2	4
45	35	21	19	9	11		
44	36	20	20	8	12		
43	37	19	21				
42	38	18	22				
41	39	17	23				
40	40	16	24				
39	41						
38	42						
37	43						
36	44						
35	45						
34	46						
33	47						
32	48						



***Figura 1** - Configuração das pistas paralelas do Aeroporto de Brasília*

Tabela 3 - Informações gerais da pista

PISTA	COMPRIMENTO	LARGURA	SUPERFÍCIE	PCN	ACFT CRÍTICA
11L/29R	3050	45	Asfalto	76/F/B/X/T	B747-400
11R/29L	3150	45	Asfalto	68/F/B/W/T	B747-400

Tabela 4 - Informações das faixas e RESA

FAIXA DE PISTA		FAIXA PREPARADA		RESA
Comprimento	Largura	Comprimento	Largura	Largura/Comprimento
3320	300	3320	210	240X150
3420	300	3320	210	240X150

Tabela 5 - Características da pista (TORA, TODA, ASDA e LDA)

CABECEIRA: (THR)	TORA (*Take-off Runway Available*)	TODA (*Take-off Distance Available*)	ASDA (*Accelerate-Stop Distance Available*)	LDA (*Landing Distance Available*)
11L	3050	3200	3050	3050
29R	3200	3200	3200	3050
11R	3150	3300	3150	3150
29L	3300	3300	3300	3150

Tabela 6 - Informações operacionais da pista

*THR	CONFIGURAÇÃO ALS (HOMOLOGADO)	DEMAIS AUXÍLIOS VISUAIS	OPERAÇÃO
11L	ALSF-1	PAPI	VFR/IFR (ILS - CAT I)
29R	ALSF-1	PAPI	VFR/IFR (RNAV)
11R	ALSF-1	PAPI	VFR/IFR (ILS - CAT I)
29L	ALSF-1	PAPI	VFR/IFR (ILS - CAT I)

2. CAPACIDADE DO SISTEMA DE PÁTIO DE AERONAVES

2.1. Grupo I: Aviação Comercial Regular

São **67 posições** homologadas para operação de voos comerciais, havendo mais 4 posições que são extensões cujo uso restringe posições adjacentes. Das 67 posições de estacionamento, 30 são de contato (*fingers)*, sendo a distribuição das posições realizadas por categoria de aeronaves.

2.2. Grupo II – Aviação Geral e Executiva

Tabela 7 *- Quantidade de posições para aviação geral e executiva*

TIPO	QUANTIDADE
Asa Fixa	10
Asa Rotativa	2
Total	12

2.3. Posições por Categoria de Aeronaves

No Pátio 1 Central do Aeroporto Internacional de Brasília existe 43 posições (1-41), sendo que as posições 2 (restringe a operação para categoria *Charlie* na posição 1), 5A (inviabiliza as posições 5 e 6) e 7A (inviabiliza as posições 6 e 7) aceitam aeronaves até a categoria *Delta*, as posições 3 e 8 (inviabiliza as posições 7, 7A e 9) aceitam aeronaves até a categorial *Echo.* As posições restantes aceitam aeronaves até a categoria *Charlie*.

No Pátio 1 Superior existem 5 posições (47-51), sendo que as posições 47A (inviabiliza as posições 47 e 48) e 49A (inviabiliza as posições 49 e 50) aceitam aeronaves até a categoria *Echo* e as restantes aceitam aeronaves até a categoria Charlie.

No Pátio 2 existem 15 posições que aceitam aeronaves até a categoria Charlie.

No Pátio 3 existem 4 posições que aceitam aeronaves até a categoria Charlie.

O pátio da aviação executiva possui 12 posições que aceitam aeronaves até a categoria Alpha.

Tabela 8 - Quantidade de posições por categoria e definição

PÁTIO	DEFINIÇÃO	Nº DA POSIÇÃO	QUANTIDADE - COD. ICAO
1	*Finger*	1-8; 13-27;32-38	45-C; 3 -D; 4-E
1	Remota	9-12;28-31; 39-41, 47-51	
2	Remota	52-66	15-C
2	AVG	71-82	12-A
3	Remota	67-70	4-C



Figura 2 - Mapa do Aeroporto de Brasília com seus respectivos pátios de movimentação aérea.

2.4. Posições Utilizadas por Natureza de Serviço

Tabela 9 - Posições pelo tipo de serviço

NATUREZA DE SERVIÇO	POSIÇÃO
Aviação geral	71-82 (AVG)
Aviação de Cargas	47-60 (pátio 1 e 2)
Aviação Comercial	Pátios 1, 2 e 3 (todas as posições)

2.5. Posições Contingenciais

Tabela 10 *- Posições contingenciais por categoria e área*

CÓDIGO ICAO PÁTIO	A	B	C	D	E	Total
Pátio Militar	-	-	2	2	-	4
Aviação Geral	12	-	-	-	-	12
TWY TANGO	-	-	4	-	-	4
PÁTIO 03 *(em configuração não homologada)*	-	26	-	-	-	26
TOTAL	**12**	**26**	**6**	**2**	**0**	**46**

2.6. Regras do Pátio de Aeronaves

a) Para todas as operações da Aviação Geral, Contingências e Pontuais extraordinárias, serão necessárias as coordenações prévias com o Centro de Controle Operacional – CCO;

b) Operações regulares da Aviação Comercial deverão ser previamente submetidas a aprovação pelo Planejamento e Malha Aérea;

   i. Contatos descritos no item 12 deste documento.

c) Para melhor utilização das posições serão levados em consideração a capacidade de infraestrutura aeroportuária disponível;

d) Posições frequentemente utilizadas para estadia (perdia e/ou pernoite) de aeronaves, podem também ser utilizadas para outros fins;

e) As aeronaves estarão sujeitas à aplicação de tarifas de permanência disponível através do endereço: https://www.bsb.aero/br/o-aeroporto/tarifas/;

f) O aeroporto funciona diariamente por 24 horas, porém as aeronaves devem transitar ou permanecer no pátio considerando o NOTAM vigente, sendo necessária a coordenação prévia com a Torre do Aeroporto de Brasília – TWR/BSB e o CCO; e

   i. Deverão ser observadas as orientações para o SBBR previstas no AIP Brasil, NOTAM e normas aeroportuárias, pelo endereço eletrônico: https://aisweb.decea.gov.br/?i=notam;

   ii. Nos regulamentos para tráfego local, publicado no ROTAER, destaca-se que, entre 22:00 e 06:00 (Locais), quando as pistas 11L e 11R estiverem em uso, as operações de decolagem serão realizadas na pista 11R, excluindo quando esta

estiver indisponível, como Procedimento de atenuação de ruído de partida (NADP);

iii. Atualmente SBBR opera com Categoria Contra Incêndio CAT 9 atendendo a maior aeronave regular da temporada;

ATENÇÃO: a faixa horária do CAT 9 poderá sofrer alterações, favor consultar o NOTAM publicado para as atualizações.

iv. Novas operações regulares de aeronaves que requerem aumento da categoria do aeroporto, fora do horário descrito de operação CAT 9, devem ser requisitadas com no mínimo 30 dias de antecedência para ativação de equipe qualificada; e

v. Operações regulares já presentes em SBBR que necessitem pontualmente de extensão do período descrito de operação CAT 9 devem ser solicitadas com no mínimo 01 hora de antecedência, para mobilização da equipe qualificada, descrevendo os motivos da solicitação.

g) Especificações de capacidade de posições e *taxiways*, estão disponíveis nos ANEXOS A e B.

3. CAPACIDADE DO TERMINAL DE PASSAGEIROS

3.1. Capacidade Dinâmica de Passageiros por Hora

A capacidade do terminal é determinada pela capacidade dinâmica do processamento de passageiros no embarque (balcões de check-in e canais de inspeção de seguranças) e desembarque (esteiras de restituição).

3.2. Balcões de Check-in

O aeroporto disponibiliza 83 balcões de check-in no saguão de embarque, junto com 29 terminais de autoatendimento, e 12 balcões de redespacho no saguão de desembarque.

3.3. Controle de Embarque e de Inspeção de Segurança

O aeroporto possui 14 módulos de inspeção de segurança na área de embarque, distribuídos conforme a tabela a seguir.

***Tabela 11** - Módulos de inspeção de segurança na área de embarque*

DOMÉSTICO	INTERNACIONAL
11 módulos	**3 módulos**
Com base a hora de maior fluxo de passageiros domésticos, considerando as inspeções aleatórias, a capacidade de processamento fica em torno de 225 passageiro/hora para cada módulo de inspeção.	Com base na hora de maior fluxo de passageiros internacionais, considerando as inspeções aleatórias, a capacidade de processamento fica em torno de 250 passageiro/hora para cada módulo de inspeção.

Destaca-se os módulos disponibilizados na sala VIP, na área de conexão Internacional para Doméstico e na área de conexão Internacional para Internacional, como mostra a tabela a seguir.

Tabela 12 - Módulos de inspeção de segurança na área de embarque (Sala VIP, DOM/INTER e INTER/INTER)

SALA VIP BRB	CONEXÃO INTER / DOM	CONEXÃO INTER / INTER
01 módulo	**01 módulos**	**01 módulo**
Com base a hora de maior fluxo de passageiros domésticos, considerando as inspeções aleatórias, a capacidade de processamento fica em torno de 250 passageiro/hora para cada módulo de inspeção.	Com base na hora de maior fluxo de passageiros internacionais, considerando-se as inspeções aleatórias, a capacidade de processamento fica em torno de 450 passageiro /hora para a área de inspeção.	Com base a hora de maior fluxo de passageiros domésticos e incluindo-se as inspeções aleatórias, a capacidade de processamento fica em torno de 250 passageiro /hora para cada módulo de inspeção.

3.4. Esteiras de retirada de bagagem

O aeroporto possui 11 esteiras de bagagem na área de desembarque (4 internacionais e 7 domésticas), sendo possível mais de uma operação por esteira.

3.5. Portões de Embarque

O Aeroporto de Brasília atualmente contém 30 portões de embarque por contato. Embora 5 destes portões sejam disponibilizados na área dedicada para atender a demanda internacional, os mesmos podem ser convertidos para portões domésticos, quando possível.

O aeroporto também possui 9 portões de embarque para atendimento remoto, um disponibilizado na área internacional que, assim como os portões de embarque por contato, pode ser convertido para atendimento de passageiros domésticos.

Embora descritos como portões de embarque, estes portões também atendem passageiros de desembarque que se conectam em outros voos ou se dirigem a área de desembarque.

***Tabela 13** - Quantidade de portões de embarque doméstico e internacional*

PORTÕES DE EMBARQUE DOMÉSTICO	PORTÕES DE EMBARQUE INTERNACIONAL
Pontes: 25	Pontes: 05
Remotas: 08	Remota: 01

3.6. Inspeção de Imigração e Emigração

Para atender a demanda internacional, o aeroporto conta com 22 balcões e três *E-gates*.

***Tabela 14** - Balcões de imigração e emigração*

BALCÕES DE IMIGRAÇÃO (ARR)	BALCÕES DE EMIGRAÇÃO (DEP)
12	10
E-gates: 03	*E-gates:* 00

Nota: A gestão do processamento de passageiros internacionais é de responsabilidade da Polícia Federal.

4. CONDIÇÕES OPERACIONAIS

Todas as empresas aéreas que operam e desejam operar no Aeroporto Internacional de Brasília devem cumprir rigorosamente as condições operacionais, regras de alocações e as demais instruções aeroportuárias vigentes e declaradas.

"Slot aeroportuário (slot): infraestrutura aeroportuária alocada pelo coordenador à empresa de transporte aéreo ou ao operador aéreo para realizar uma operação aérea de pouso ou decolagem em um aeroporto coordenado em data e horário específicos"

"Os slots serão alocados em minutos múltiplos de 5 (cinco), sendo considerado para fins de planejamento o horário em que a aeronave chega ou sai do terminal, caracterizado pelo calço e descalço, respectivamente"

"O slot não integra o patrimônio da empresa de transporte aéreo ou do operador aéreo e representa o uso temporário da infraestrutura aeroportuária"

Art. 3º XXII, Art. 9º e Art. 12º Resolução ANAC 682, de 7 de junho de 2022

"O operador de aeródromo poderá proceder à imediata remoção da aeronave que violar as regras de utilização do aeródromo"

Lei nº 11.182, decisão nº 13 de 18/02/14 da ANAC

4.1. Considerações Gerais

a) As empresas aéreas do Grupo I que operam ou desejam operar no Aeroporto de Brasília deverão a cada temporada, ou quando necessário, preencher e manter atualizado o Formulário de Acreditação para efeitos de solicitação de programação de voos (Anexo C);
    i. Para fim de facilitar a comunicação dentro da comunidade aeroportuária, será adotada a termologia "slot" para a programação de voos, com a definição estabelecida na resolução ANAC Nº 682.
b) As operações das aeronaves comerciais do Grupo I em SBBR são "***nose in/push out***", ou seja, ingressam na posição de estacionamento por meios próprios e se retiram por intermédio de trator rebocador;
    i. Para os casos envolvendo segurança operacional, as aeronaves deverão ingressar na posição com auxílio de trator, todas previamente coordenadas.
    ii. As empresas aéreas regulares devem providenciar equipamento necessário e equipe devidamente credenciada para operação.
c) Para aeronaves do Grupo II – Aviação Geral e Executiva, a operação será ***"taxi in/taxi out"*** ou ***"nose in/push out"*** ou ***"push in/push out"***, conforme condição da posição de estacionamento disponibilizada e orientações da Inframerica;

d) Aeronaves que realizem saídas por meios próprios, devem alinhar os procedimentos operacionais com o CCO; e

e) Para otimizar as operações no Grupo I nas horas de alta demanda, as aeronaves do Grupo II poderão ter suas operações restritas.

5. REGRAS DE ALOCAÇÃO

a) As regras de alocação seguem como base as legislações em vigor, onde a execução das operações como planejado é fator primordial para o gerenciamento de slots, uma vez que visa melhor utilização da infraestrutura;

b) Como facilitador no processo de alocação de slots, o Planejamento e Malha Aérea agirá de forma isonômica, transparente e não discriminatória, respeitando a capacidade declarada para o aeroporto e ao calendário de atividades de cada temporada vigente;

c) As alocações visam atender a demanda recebida com a infraestrutura disponível, sendo ela de pista (Tabela 1), posições de pátio (Tabela 8), capacidade de processamento do terminal (Tabela 11) e quantidade de portões (Tabela 13);

d) Os slots serão alocados em minutos múltiplos de 5 (cinco), caso haja indisponibilidade no horário solicitado, será ofertado horário mais próximo ao solicitado;

e) O seguinte critério, estabelecido pela ANAC Resolução Nº 682, de 07 junho de 2022, será obedecido para alocação de slots das empresas aéreas atuantes e entrantes;

   i. "*Art. 26. Na alocação inicial de cada temporada, o operador de aeroporto facilitado deverá priorizar a alocação de infraestrutura aeroportuária solicitada para programação de voos que constavam na base de voos alocados na temporada equivalente anterior*."

f) Se dará prioridade os slots que respeitem o Art. 26. da resolução 682, adicionalmente (1) slots que sejam classificados como série de slots; e (2) tenham eficiência mínima de 80% em regularidade (meta de regularidade) na temporada equivalente anterior;

   i. Para ser considerado série de slots será necessária uma quantidade mínima de 5 slots alocados no mesmo horário e no mesmo dia da semana, distribuído regularmente em uma temporada;

   ii. A Base de dados (BDR) da temporada equivalente anterior será utilizada como base para a análise;

   iii. O cálculo da regularidade é similar a seção III da Resolução Nº 682;

   iv. Caso seja solicitado alteração do horário de slot operado na temporada anterior equivalente, este terá prioridade como "slot novo";

   v. Slots que não atingirem a meta de regularidade serão alocados posteriormente como slots novos; e

   vi. A meta de regularidade poderá ser colocada em pausa na respectiva temporada caso o órgão organizador da aviação brasileira assim o dispor, ou por motivos de força maior.

g) Para solicitações diferentes da base de voos alocados na temporada equivalente anterior, será constituído um "*slot pool*" constituído de 50% dos slots remanescentes para solicitações de operadores atuantes e o restante (50%) para os novos entrantes;
    i. Quantidade máxima de 18 slots de slots por dia para ser considerada empresa aérea entrante;
    ii. Quando as solicitações de um dos dois grupos forem menores que 50% dos slots remanescentes, o outro grupo poderá exceder sua partição; e
    iii. Quando o balanço não for atingido em uma única temporada, devido ao número limitado de slots disponível no *pool*, o facilitador poderá corrigi-lo em temporadas posteriores, para garantir isonomia entre empresas atuantes e novos entrantes.

h) Poderão ser usados critérios adicionais de alocação inicial de slots;
    i. Maior série de slots (período de operação);
    ii. Maior aeronave;
    iii. Maior promoção de concorrência no aeroporto;
    iv. Melhor desempenho ambiental; e
    v. Maior eficiência operacional.

i) Será utilizado como parâmetro de uso de infraestrutura uma hora para ocupação de portões de embarque (*finger* e remoto) para operações domésticas e duas horas para operações internacionais;

j) Para coordenação pontual e emergencial de voos acima de 24 (vinte e quatro) horas em relação ao horário de slot, as empresas aéreas deverão consultar formalmente e previamente, em horário comercial das 08:00 às 17:00 (Horário de Brasília), no endereço eletrônico slot@inframerica.aero;
    i. As mensagens para alocação de slots ou programações de voos deverão seguir o protocolo internacional de comunicação, estabelecido no capítulo 6 do *Standard Schedules Information Manua*l (SSIM) da IATA, preferencialmente em *Local Time*; e
    ii. Para os demais dias e horários, as empresas aéreas devem endereçar a consulta por meio de endereço eletrônico ao CCO (Verificar em 12. CONTATOS).

k) Serão admitidas trocas de slots entre diferentes empresas de transporte aéreo, respeitando a resolução vigente, podendo ser anulado caso uma delas deixe de operar o slot depois de efetuada a troca;

l) As etapas do calendário serão divulgadas na página da Inframerica https://www.bsb.aero/business/aeroporto-facilitado;

m) As empresas aéreas deverão dispor de infraestrutura e efetivo para atender a demanda solicitada;

n) Independem da alocação de slots: emergência, salvamento ou resgate (SAR), transporte aeromédico ou de órgão vitais, militar e transporte de chefe de Estado ou de Governo;

o) Após confirmação das alocações, as empresas aéreas terão até 30 dias antes do início da respectiva temporada para adequação da base SIROS;

   i. Será incentivado a atualização das bases de alocação via comunicações frequente entre a administradora aeroportuária e operadores aéreos.

p) Os slots alocados para operações adicionais, que sofreram alteração de horário ou reitineração deverão ter sua divulgação nos canais comerciais de vendas dos operadores aéreos com antecedência de 60 (sessenta) dias em relação a sua operação, sob pena de serem cancelados;

q) Os slots alocados e não operados, ou sem registro na ANAC, serão considerados reserva de infraestrutura sem a intenção de usá-la, sendo a empresa aérea notificada quanto ao cancelamento da série de slots; e

r) Para a avaliação dos slots da temporada vigente são analisadas todas as operações diárias, verificando o deslocamento com o slot alocado.

   i. Quando o desvio ao planejado é frequente, dentro de um nível de confiança elevado, é sugerido mudanças de slots para o operador aéreo.

   ii. Quando não é possível a tratativa, e for evidenciado impacto operacional devido ao horário de operação fora do slot ofertado, é requisitado a adequação, com o risco de menor prioridade na temporada equivalente posterior para o operador aéreo.

6. PEDIDOS DE VOOS NÃO REGULARES DE PASSAGEIROS (FRETAMENTO, CHARTER, EXTRA, TRASLADO, CARGUEIRO E MALA POSTAL)

a) Voos não regulares devem ser solicitados respeitando o prazo mínimo de 03 (três) dias úteis de antecedência à data pretendida da operação do voo;

   i. Movimentos que necessitem de equipes AVSEC (Proteção e Vigilância) para o atendimento das operações nas salas de embarques, saguão de passageiros e sistema BHS, e que necessitem tem implementação de protocolos e procedimentos específicos em atendimento e condução dos passageiros e bagagem despachada em áreas restrita de segurança, devem ser solicitados com maior prazo para disponibilização de equipe especializada.

b) A consulta para operação de voos não regulares deve estar em conformidade com o modelo padrão vigente, incluindo o previsto nas Normas da ANAC e no Manual da IATA;

c) Para análise de tempo de solo, deve ser informado o pareamento do voo, inclusive para os cancelamentos, pois caso contrário os voos sofrerão restrição por parte da Inframerica;

d) Aprovação de voos não regulares está condicionada à concordância da empresa aos procedimentos operacionais do aeroporto para esse tipo de serviço;

e) As operações de voos não-regulares domésticos e internacionais (*charter*, fretamento etc.) ocorrerão, sempre nas posições destinadas para esses tipos de serviços;

f) Informações necessárias para análise operacional no Aeroporto de Brasília:

   i. Matrícula (s) da (s) aeronave (s), tipo (frota), etc.;
   ii. Confirmação de data e hora da operação;
   iii. Empresa de abastecimento de combustível; e
   iv. Empresas de *Handling* (ESATA) e comissária, estabelecidas em BSB que prestará serviços de rampa (descarregamento, carregamento etc.).

g) Atividades envolvendo equipe de carga no Aeroporto de Brasília:

   i. Data e hora prevista para chegada da carga no aeroporto;
   ii. Dimensões da carga (largura, altura comprimento e peso);
   iii. Horário de paletização;
   iv. É necessário alinhamento prévio entre aeroporto, empresa aérea/operador da aeronave, ESATA, agente de carga, transportadora, Receita Federal etc.; e

v. Necessidade de equipamento não convencional como: empilhadeiras, guindastes, etc.) entre outros equipamentos específicos e suas dimensões (altura, largura e comprimento).

h) Quando houver fretamentos de passageiros ou carga, a companhia aérea deve enviar informações suplementares (*Supplementary Information* – SI), na mensagem em formato SSIM, destacando qual tipo de fretamento de passageiros (e.g., delegações, nome da empresa, eventos) ou de carga (e.g., monetário, nome da empresa, tipo de mercadoria) será transportada para melhor administração pelo operador aeroportuário;
i) Para tramitação ou armazenamento de carga internacional ou doméstica, deve ser coordenado com a equipe de carga, o referido procedimento de uso de área específica entre outras ações, por meio do endereço eletrônico ou telefones (item 12) do Terminal de Cargas (TECA);
j) A empresa responsável pelo voo e/ou *Handling* devem ter todos os equipamentos necessários para a operação (e.g., garfo de reboque e bandeja para manutenção) assim como, quando necessário, equipe devidamente credenciada; e
k) Para qualquer dúvida sobre o processo de alocação de slots/voos, realizar contato telefônico ou por endereço eletrônico com o Planejamento e Malha Aérea.

7. OPERAÇÕES NÃO AUTORIZADAS

a) Operações de voos e/ou aeronaves civis 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 na legislação vigente, incluindo ações previstas na Decisão nº. 13 da ANAC;

b) O Aeroporto de Brasília analisa, individualmente, pedidos dos operadores aéreos para utilização de infraestrutura como base de manutenção preventiva, sendo necessária autorização prévia do cco, mesmo para casos emergenciais, sujeitando-se às solicitações de reboque emitidas pelo CCO, de forma imediata, a fim de mitigar impactos na infraestrutura aeroportuária, caso ocupe pátio de manobras;

c) O aeroporto somente se responsabiliza por operações realizadas nos pátios civis; e

d) Os pedidos de Nacionalização e Certificação de aeronaves e empresas em SBBR serão analisados individualmente pela Inframerica.

8. REGRAS PARA USO DA INFRAESTRUTURA

a) A execução das operações conforme planejamento é fator importante na determinação da capacidade do aeroporto e na alocação de infraestrutura, de modo que, a não coordenação em casos de antecipações ou atrasos (ver item "c") poderá incorrer em degradação do nível de serviço para o voo específico, tais como espera para liberação de posição de estacionamento;

b) As empresas aéreas deverão fornecer o pareamento das operações com até 24 (vinte e quatro) horas de antecedência à operação ao Centro de Controle Operacional, respeitando sempre as alocações definidas pela área de planejamento;

c) Adiantamentos e atrasos superiores a 15 (quinze) minutos para voos domésticos e 30 (trinta) minutos para voos internacionais, programados para ocorrer em até 24 horas, devem ser consultados e coordenados previamente com o CCO;

   i. Os slots com adiantamentos superiores a 15 (quinze) minutos com programação prevista em ponte, serão preferivelmente realocados para posição remota; e

   ii. O CCO poderá também realizar alteração no portão de embarque a fim de garantir o cumprimento eficiente da programação dos demais voos.

d) Para alocação em ponte (*finger*) nas horas pico, as aeronaves deverão ter no máximo 90 minutos (uma hora e meia) entre o slot de chegada (ARR) e partida (DEP), acima deste tempo, será avaliada pelo CCO a melhor oportunidade de alocação, podendo ser remota ou *finger*, que não ocasione impacto nas demais operações, respeitando o desvio de 15 (quinze) minutos entre os slots de chegada e partida;

e) O planejamento para embarque pelos portões remotos nas horas pico é de no máximo 40 (quarenta) minutos;

   i. O início do planejamento da disponibilidade iniciará 40 minutos antes do horário de slot de partida.

   ii. Para compartilhamento de dois voos de um mesmo operador aéreo será considerado uma disponibilidade com tempo menor.

   iii. Para aeronaves que transportem um número reduzido de passageiros (e.g., ATR) será considerado uma disponibilidade com tempo menor.

   iv. Quando for necessário tempo maior para atendimento dos passageiros em portões remotos (e.g., procedimentos internos do operador aéreo para embarque), o pedido será avaliado pelo CCO, sujeito a adequação do embarque para melhor alocação da companhia e congêneres.

f) Nos casos em que as aeronaves não sejam rebocadas da ponte de embarque após solicitação do CCO, poderá ser cobrada da companhia aérea tarifa de permanência em pátio de manobras;

g) As aeronaves caracterizadas como pernoite/perdia estarão sujeitas a reboque para uma área que será definida pelo CCO sendo a ação coordenada com a TWR/BSB e empresa aérea;

   i. Aeronaves com período superior a 12 horas de permanência em solo serão alocadas nos pátios 2 e 3, caso as respectivas permanências, próximo ao terminal, afetem o fluxo operacional.

h) A distribuição dos balcões de check-in é realizada pelo CCO;

   i. Com a intenção de maximizar a utilização da infraestrutura dos balcões de *check-in*, as empresas aéreas devem utilizar o sistema de uso compartilhado de *check-in*;

   ii. Os check-ins definidos a cada empresa aérea deverão ser abertos com antecedência de 04 (quatro) horas para voos internacionais e 03 (três) horas para voos domésticos em relação aos horários previstos de decolagem; e

   iii. Os encerramentos dos check-ins deverão ocorrer com antecedência de 1 (uma) hora para voos internacionais e 40 (quarenta) minutos para voos domésticos em relação ao horário previsto de decolagem.

i) As cias aéreas que operam voos internacionais no aeroporto, deverão utilizar o sistema BHS do aeroporto para inspeção de suas bagagens despachadas;

j) Respeitando as Regulações Brasileiras da Aviação Civil (RBAC) 107 e 108, com suas devidas Diretrizes de Segurança da Aviação Civil Contra Atos de Interferência Ilícita (DAVSEC), a ANAC estabelece a obrigatoriedade da realização de inspeção em bagagens despachadas em voos domésticos, com o prazo de início de sua aplicação para agosto de 2024, sendo necessária, nesta data, a adequação dos procedimentos por todos os operadores aéreos domésticos;

k) O controle de embarque é realizado através da verificação dos cartões de embarque, seja impresso ou eletrônico, devendo estar legível, capaz de ser identificado pelo coletor eletrônico (todos os passageiros, sem exceção, devem portar cartão de embarque para acessar a área restrita); e

l) Movimentos alternados ou de retorno que necessitam de estadia em SBBR devem enviar plano de permanência no aeroporto descrevendo o período e motivos da solicitação.

9. ESATAS - EMPRESA DE SERVIÇOS AUXILIARES DE TRANSPORTE AÉREO

a) No Aeroporto de Brasília, é necessário que as empresas aéreas contratem uma ESATA estabelecida em SBBR ou com intenção de operação no aeroporto.

   i. O administrador aeroportuário não se responsabiliza ou intermedeia negociação entre operadores aéreos e ESATA.

10. TESTE DE MOTORES

a) O SBBR dispõe de locais destinados a teste de motores, atividade que deverá ser coordenada com a TWR/BSB, CCO e equipe de Tráfego e Safety.

11. OBRAS PREVISTAS

a) Na data da publicação da presente declaração não existe nenhum projeto de obra ou serviço que venham comprometer a infraestrutura aeroportuária, sua capacidade e condições operacionais; e

b) Se forem desenvolvidos projetos que venham impactar diretamente os operadores aéreos, os mesmos serão comunicados tempestivamente.

12. CONTATOS

Tabela 15 - Lista de pontos de contatos Inframerica

Área	Endereço Eletrônico	Telefone
Departamento de Negócios Aéreos	ILima@inframerica.aero	+55 61 3214-6556
Planejamento e Malha Aérea	slot@inframerica.aero	+ 55 61 3214-6370 + 55 61 3214-6886
Terminal de Cargas (TECA)	TCBoperacional@inframerica.aero	+ 55 61 3214-6605 + 55 61 3214-6696 + 55 61 3214-6656
Centro de Controle Operacional (CCO)	cco_sbbr@inframerica.aero e LideresCCO_SBBR@inframerica.aero	+ 55 61 3214-6041 + 55 61-3214-6032 + 55 61 3214-6828 + 55 61 3214-6192

13. ANEXOS

13.1. ANEXO A - Capacidade Máxima de Posições

Designação do Pátio	Designação da posição	Categoria de Aeronaves	Envergadura	Comprimento
1	1	CHARLIE	Airbus A321S (35,80 m)	Boeing 727-200 (46,69 m)
1	2	DELTA	MD-11 (51,97 m)	MD-11 (61,62 m)
1	3	ECHO	Boeing 747-400ER (64,92 m)	Airbus A340-600 (75,36 m)
1	4	CHARLIE	Airbus A321S (35,80 m)	Boeing 727-200 (46,69 m)
1	5	CHARLIE	Airbus A321S (35,80 m)	Boeing 727-200 (46,69 m)
1	05A	DELTA	MD-11 (51,97 m)	MD-11 (61,62 m)
1	6	CHARLIE	Airbus A321S (35,80 m)	Boeing 727-200 (46,69 m)
1	7	CHARLIE	Airbus A321S (35,80 m)	Boeing 727-200 (46,69 m)
1	07A	DELTA	MD-11 (51,97 m)	MD-11 (61,62 m)
1	8	ECHO	Boeing 747-400ER (64,92 m)	Airbus A340-600 (75,36 m)
1	9	CHARLIE	Airbus A321S (35,80 m)	Boeing 727-200 (46,69 m)
1	09A	CHARLIE	Airbus A321S (35,80 m)	Boeing 727-200 (46,69 m)
1	10	CHARLIE	Airbus A321S (35,80 m)	Boeing 727-200 (46,69 m)
1	11	CHARLIE	Airbus A321S (35,80 m)	Boeing 727-200 (46,69 m)
1	12	CHARLIE	Airbus A321S (35,80 m)	Boeing 727-200 (46,69 m)
1	13	CHARLIE	Airbus A321S (35,80 m)	Boeing 727-200 (46,69 m)
1	14	CHARLIE	Airbus A321S (35,80 m)	Boeing 727-200 (46,69 m)
1	15	CHARLIE	Airbus A321S (35,80 m)	Boeing 727-200 (46,69 m)
1	16	CHARLIE	Airbus A321S (35,80 m)	Boeing 727-200 (46,69 m)
1	17	CHARLIE	Airbus A321S (35,80 m)	Boeing 727-200 (46,69 m)
1	18	CHARLIE	Airbus A321S (35,80 m)	Boeing 727-200 (46,69 m)
1	19	CHARLIE	Airbus A321S (35,80 m)	Boeing 727-200 (46,69 m)
1	20	CHARLIE	Airbus A321S (35,80 m)	Boeing 727-200 (46,69 m)
1	21	CHARLIE	Airbus A321S (35,80 m)	Boeing 727-200 (46,69 m)
1	22	CHARLIE	Airbus A321S (35,80 m)	Boeing 727-200 (46,69 m)
1	23	CHARLIE	Airbus A321S (35,80 m)	Airbus A321 (44,51 m)
1	24	CHARLIE	Airbus A321S (35,80 m)	Airbus A321 (44,51 m)
1	25	CHARLIE	Airbus A321S (35,80 m)	Boeing 727-200 (46,69 m)
1	26	CHARLIE	Airbus A321S (35,80 m)	Boeing 727-200 (46,69 m)
1	27	CHARLIE	Airbus A321S (35,80 m)	Boeing 727-200 (46,69 m)
1	28	CHARLIE	Airbus A321S (35,80 m)	Boeing 727-200 (46,69 m)
1	28A	CHARLIE	Airbus A321S (35,80 m)	Boeing 727-200 (46,69 m)
1	29	CHARLIE	Airbus A321S (35,80 m)	Boeing 727-200 (46,69 m)
1	30	CHARLIE	Airbus A321S (35,80 m)	Boeing 727-200 (46,69 m)
1	31	CHARLIE	Airbus A321S (35,80 m)	Airbus A321 (44,51 m)
1	32	CHARLIE	Airbus A321S (35,80 m)	Boeing 727-200 (46,69 m)
1	33	CHARLIE	Airbus A321S (35,80 m)	Boeing 727-200 (46,69 m)
1	34	CHARLIE	Airbus A321S (35,80 m)	Boeing 727-200 (46,69 m)
1	35	CHARLIE	Airbus A321S (35,80 m)	Boeing 727-200 (46,69 m)

Designação do Pátio	Designação da posição	Categoria de Aeronaves	Envergadura	Comprimento
1	36	CHARLIE	Airbus A321S (35,80 m)	Boeing 727-200 (46,69 m)
1	37	CHARLIE	Airbus A321S (35,80 m)	Boeing 727-200 (46,69 m)
1	38	CHARLIE	Airbus A321S (35,80 m)	Boeing 727-200 (46,69 m)
1	39	CHARLIE	Airbus A320S (35,80 m)	Airbus A320 (37,57 m)
1	40	CHARLIE	Airbus A320S (35,80 m)	Airbus A320 (37,57 m)
1	41	CHARLIE	Airbus A321S (35,80 m)	Airbus A321 (44,51 m)
1	47	CHARLIE	Airbus A321S (35,80 m)	Boeing 727-200 (46,69 m)
1	47A	ECHO	Boeing 747-400ER (64,92 m)	Airbus A340-600 (75,36 m)
1	48	CHARLIE	Airbus A321S (35,80 m)	Boeing 727-200 (46,69 m)
1	49	CHARLIE	Airbus A321S (35,80 m)	Boeing 727-200 (46,69 m)
1	49A	ECHO	Boeing 747-400ER (64,92 m)	Airbus A340-600 (75,36 m)
1	50	CHARLIE	Airbus A321S (35,80 m)	Boeing 727-200 (46,69 m)
1	51	CHARLIE	Airbus A321S (35,80 m)	Boeing 727-200 (46,69 m)
2	52	CHARLIE	Airbus A321S (35,80 m)	Boeing 727-200 (46,69 m)
2	53	CHARLIE	Airbus A321S (35,80 m)	Boeing 727-200 (46,69 m)
2	54	CHARLIE	Airbus A321S (35,80 m)	Boeing 727-200 (46,69 m)
2	55	CHARLIE	Airbus A321S (35,80 m)	Boeing 727-200 (46,69 m)
2	56	CHARLIE	Airbus A321S (35,80 m)	Boeing 727-200 (46,69 m)
2	57	CHARLIE	Airbus A321S (35,80 m)	Boeing 727-200 (46,69 m)
2	58	CHARLIE	Airbus A321S (35,80 m)	Boeing 727-200 (46,69 m)
2	59	CHARLIE	Airbus A321S (35,80 m)	Boeing 727-200 (46,69 m)
2	60	CHARLIE	Airbus A321S (35,80 m)	Boeing 727-200 (46,69 m)
2	61	CHARLIE	Airbus A321S (35,80 m)	Boeing 727-200 (46,69 m)
2	62	CHARLIE	Airbus A321S (35,80 m)	Boeing 727-200 (46,69 m)
2	63	CHARLIE	Airbus A321S (35,80 m)	Boeing 727-200 (46,69 m)
2	64	CHARLIE	Airbus A321S (35,80 m)	Boeing 727-200 (46,69 m)
2	65	CHARLIE	Airbus A321S (35,80 m)	Boeing 727-200 (46,69 m)
2	66	CHARLIE	Embraer 195 (28,72 m)	Embraer 195 (38,67 m)
3	67	CHARLIE	Airbus A321S (35,80 m)	Boeing 727-200 (46,69 m)
3	68	CHARLIE	Airbus A321S (35,80 m)	Boeing 727-200 (46,69 m)
3	69	CHARLIE	Airbus A321S (35,80 m)	Boeing 727-200 (46,69 m)
3	70	CHARLIE	Airbus A321S (35,80 m)	Boeing 727-200 (46,69 m)
B757-300W = Boeing 757-300 com *winglet				
A320S = Airbus A320 com *sharklets				
A321S = Airbus A321 com *sharklets				

13.2. ANEXO B - *Taxiways* e suas especificações

TWY	DESCRIÇÃO	COMPRIMENTO (M)	LARGURA (M)	LARGURA TOTAL(M)	FAIXA TWY(M)	ACFT CRÍTICA	NATUREZA SUPERFÍCIE	PCN
A	TWY de ingresso para a RWY 11L	210	23	44	95	B747-400	ASFALTO	64/F/B/X/T
B	TWY de ingresso para a RWY 29R	210	23	44	95	B747-400	ASFALTO	Nil
BB	Saída rápida da RWY 29L	370	35	56	107	B747-400	ASFALTO	68/F/B/W/T
C	Segunda saída rápida da RWY 29R	330	23	44	95	B747-400	ASFALTO	Nil
D	TWY paralela a TWY H, entre a TWY Q e TWY L1	180	42	45.5	52	B737-800W	ASFALTO	Nil
EE	Saída Rápida da RWY 11R	370	35	56	107	B747-400	ASFALTO	68/F/B/W/T
F	Primeira saída rápida da RWY 11L	250	23	44	95	B747-400	ASFALTO	64/F/B/X/T
G	Primeira saída rápida da RWY 29R	350	23	44	95	B747-400	ASFALTO	64/F/B/X/T
H	TWY paralela a RWY 11L/29R	3250	23	44	95	B747-400	ASFALTO	64/F/B/X/T
K	TWY que liga as TWYs H e TWY U	1380	23	44	95	B747-400	ASFALTO	68/F/B/W/T
L1	TWY paralela à TWY H	720	23	44	95	B747-400	ASFALTO	68/F/B/X/T
L2	TWY perpendicular a TWY H e TWY L1	135	36	57	107	B747-400	ASFALTO	68/F/B/X/T
L3	Primeira TWY que liga a TWY K com a TWY R (píer norte)	100	50	71	122	B747-400	ASFALTO	68/F/B/X/T
L4	Segunda TWY que liga a TWY K com a TWY MIKE 1 (corpo central)	360	26	33	60	B737-800W	ASFALTO	68/F/B/X/T

TWY	DESCRIÇÃO	COMPRIMENTO (M)	LARGURA (M)	LARGURA TOTAL(M)	FAIXA TWY(M)	ACFT CRÍTICA	NATUREZA SUPERFÍCIE	PCN
L5	Terceira TWY que liga a TWY K com a TWY R (corpo central)	99	26	33	60	B737-800W	ASFALTO	68/F/B/X/T
L5A	Primeira que liga a TWY R com a MIKE 2	216	26	33	60	B737-800W	Asfalto	68/F/B/X/T
L5B	Segunda que liga a TWY R com a MIKE 2	216	26	33	60	B737-800W	Asfalto	68/F/B/X/T
L6	Quarta TWY que liga a TWY H com a TWY L1 (corpo central)	340	26	33	60	B737-800W	ASFALTO	68/F/B/X/T
L7	Quinta TWY que liga a TWY H com a TWY L1 (corpo central)	100	51	72	123	B747-400	ASFALTO	68/F/B/X/T
L8	Sexta TWY que liga a TWY H com a TWY L1 (corpo central)	525	26	33	60	B737-800W	ASFALTO	68/F/B/X/T
M1	Primeira que liga a TWY L4 com a TWY L6	172	26	33	60	B737-800W	Asfalto	68/F/B/X/T
M2	Segunda que liga a TWY L4 com a TWY L6	172	26	33	60	B737-800W	Asfalto	68/F/B/X/T
Q	TWY que liga a TWY H com o pátio 2	1050	23	38	72	B737-800W	ASFALTO	Nil
QQ	TWY que passa em frente aos hangares	1140	10	10	20	Nil	ASFALTO	Nil
N	TWY que liga a TWY H ao Pátio Militar	95	23	44	72	B737-800W	Asfalto	54/F/B/X/T
O	TWY que liga as TWY's H e F ao Pátio Militar	95	23	44	72	B737-800W	Asfalto	54/F/B/X/T
R	TWY que liga a TWY L1 a TWY U	1190	23	44	73.5	B737-800W	ASFALTO	68/F/B/W/T
T	TWY paralela a TWY U e TWY para o pátio 3	460	23	44	95	B747-400	ASFALTO	68/F/B/W/T

TWY	DESCRIÇÃO	COMPRIMENTO (M)	LARGURA (M)	LARGURA TOTAL(M)	FAIXA TWY(M)	ACFT CRÍTICA	NATUREZA SUPERFÍCIE	PCN
U	TWY paralela a RWY 11R/29L	3250	23	44	95	B747-400	ASFALTO	68/F/B/W/T
W	TWY de ingresso ao pátio 3	95	35	56	107	B747-400	ASFALTO	68/F/B/W/T
Y	TWY de ingresso para a RWY 11R	160	29	50	101	B747-400	ASFALTO	68/F/B/W/T
Z	TWY de ingresso para a RWY 29L	160	29	50	101	B747-400	ASFALTO	68/F/B/W/U

13.3. ANEXO C - Formulário de Acreditação

O formulário de Acreditação fornece ao Aeroporto Internacional de Brasília um cadastro de todos colaboradores dos operadores aéreos que podem requisitar, alterar e excluir *slots* alocados no aeroporto.

Para o credenciamento, acesse o link abaixo:

Aeroporto Facilitado - Aeroporto Internacional de Brasília (bsb.aero)

Ou través do código QR:

