

**DECLARAÇÃO DE CAPACIDADE DE
INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA**

E

**DECLARAÇÃO DAS CONDIÇÕES
OPERACIONAIS**

Temporada Verão – Summer 2021
Período: 28/03/2021 à 30/10/2021

7 de setembro de 2020

Aeroporto Internacional de Brasília Presidente Juscelino Kubitschek
ICAO: SBBR → IATA: BSB
Vice Presidente: Juan Horacio Djedjeian
Gerente de Operações e Segurança: Josmário de Brito Alves

DECLARAÇÃO DE CAPACIDADE DE INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA

1. CAPACIDADE DO SISTEMA DE PISTAS DE POUSO E DECOLAGEM

O Aeroporto Internacional de Brasília possui, em sua estrutura, 02 (duas) pistas, que estão configuradas para operar pousos e/ou decolagens simultaneamente, em paralelo e de forma independente, podendo operar até 80 (oitenta) movimentos/hora. Os movimentos estarão balanceados conforme regra de partição para pousos e decolagens.

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)	

*Capacidade de Pista declarada pelo Comitê Técnico de Capacidade do Centro de Controle de Navegação Aérea - CGNA.



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

INFORMAÇÕES GERAIS						FAIXA DE PISTA		FAIXA PREPARADA		RESA
Pista	Comprimento	Largura	Superfície	PCN	ACFT crítica	Comprimento	Largura	Comprimento	Largura	Largura/Comprimento
11L/29R	3050	45	Asfalto	76/F/B/X/T	B747-400	3320	300	3320	210	240X150
11R/29L	3150	45	Asfalto	68/F/B/W/T	B747-400	3420	300	3320	210	240X150

*THR	Configuração ALS (homologado)	Demais auxílios visuais	Operação
11L	ALSF-1	PAPI	VRF/IFR - CAT I
29R	ALSF-1	PAPI	VRF/RNAV
11R	ALSF-1	PAPI	VRF/IFR - CAT I
29L	ALSF-1	PAPI	VRF/IFR - CAT I

2. PÁTIO DE AERONAVES

2.1 Grupo I – Aviação Comercial Regular

São **69 posições** homologadas para operação de voos comerciais, destas, 30 posições de estacionamento são em *fingers*, algumas possuem capacidade máxima de operação, outras possuem restrições com as adjacentes, sendo que as distribuições das posições são realizadas por categoria de aeronaves.

Capacidade de Pátio de Aeronaves		
Pátio	Manobra	Estadia
1	50	9
2	6	4
Total	56	13

2.2 Grupo II – Aviação Geral e Executiva

Aviação Geral	
Asa Fixa	10
Asa Rotativa	2
Total	12

2.3 Posições por Categoria de Aeronaves

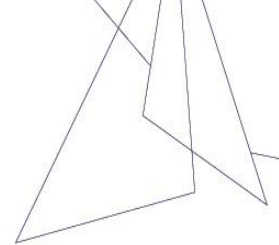
Pátio	Definição	Nº da posição	Quantidade - Cod. ICAO
1	<i>Finger</i>	1-8; 13-27;32-38	46-C;4 -D; 4-E
1	Remota	9-12;28-31; 39-43, 45-51 (47A e 49A)	
2	Remota	52-66	15-C
2	AVG	01-12	12-A
3	Remota	67-70	4-C

2.4 Posições Utilizadas para Estadia (Perdia/Pernoite)

Pátio	Posição
1	47-51
2	52-60
3	67-70

2.5 Posições Utilizadas por Natureza de Serviço

Natureza de serviço	Posição
Aviação geral	1-12 (AVG)*
Cargueiros	47-60 (pátio 2)**
Comercial	Pátios 1, 2 e 3 (todas as posições)

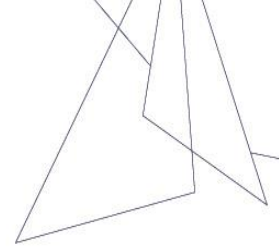


2.6 Posições Contingenciais

Código ICAO	A	B	C	D	E	Total
PÁTIO						
Pátio Militar	-	-	2	2	-	4
Aviação Geral	12	-	-	-	-	12
*TWY TANGO	-	-	5	-	-	5
**Pátio 03 (em configuração não homologada)	-	26	-	-	-	26
TOTAL SEM HOMOLOGAÇÃO	12	26	7	2	0	47

2.7 Notas:

- a) Para todas operações da Aviação Geral, Contingencias e Pontuais extraordinárias, serão necessárias as coordenações prévias com o Centro de Controle Operacional – CCO. Operações regulares da Aviação Comercial deverão ser previamente submetidas a aprovação pela Coordenação de Planejamento de Malha. Contatos descritos no **item 13**;
- b) Para melhor utilização das posições serão levados em consideração as seguintes condições: *mix* de aeronaves estacionadas no pátio, horário, pareamento do slot, tipo do equipamento e tempo de solo;
- c) Posições frequentemente utilizadas para estadia (perdia e/ou pernoite) de aeronaves, podem também ser utilizadas para outros fins;
- d) As aeronaves estarão sujeitas à aplicação de tarifas de permanência disponível através do endereço: <https://www.bsb.aero/br/o-aeroporto/tarifas/>;
- e) Algumas posições do aeroporto comportam aeronaves de capacidade superior, desde que o *mix* seja atendido com algumas interdições das adjacentes;
- f) As aeronaves devem transitar ou permanecer no pátio considerando o NOTAM vigente. Sendo necessária a coordenação prévia com a TWR/BSB e o Centro de Controle Operacional – CCO;
- g) 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> e;
- h) Especificações de capacidade de posições e *taxiways*, estão disponíveis nos **ANEXOS B e C**.



3. CAPACIDADE DO TERMINAL DE PASSAGEIROS

3.1 Capacidade Dinâmica de Passageiros por Hora

Capacidade Dinâmica do Terminal de Passageiros (Pax/hora)			
Internacional		Doméstico	
Partida	Chegada	Partida	Chegada
1.200	732	3.000	5.267

% de fluxo máximo utilizado para a autorização de voos	Embarque		Desembarque	
	Doméstico	Internacional	Doméstico	Internacional
Duas horas	30%	20%	20%	0%
Hora	15%	10%	10%	0%
Meia hora	10%	5%	5%	0%
Quarto-hora	5%	0%	0%	0%

Nota: O dimensionamento da capacidade do terminal, será considerada pela oferta de assentos das aeronaves com *"load factor"* de 80% para voos domésticos e 90% para voos internacionais.

3.2 Balcões de Check-in

Saguão de Embarque	Saguão de Desembarque	Terminais de autoatendimento
83	12	37

Nota: 08 balcões no saguão de embarque são híbridos, podendo realizar tanto a função de check-in quanto a função *self bag drop*.

3.3 Controle de Embarque e de Inspeção de Segurança

Doméstico	Internacional
10 módulos	4 módulos

3.4 Portões de Embarque

Portões de Embarque Doméstico	Portões de Embarque Internacional
Pontes: 26	Pontes: 04
Remotas: 06	Remota: 01

3.5 Inspeção de Imigração e Emigração

BALCÕES DE IMIGRAÇÃO (ARR)	BALCÕES DE EMIGRAÇÃO (DEP)
12	12
<i>E-gates:</i> 03	*

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

DECLARAÇÃO DE CAPACIDADE DE INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA

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

“O slot contempla o horário de chegada ou partida de uma aeronave em uma data específica em um aeroporto, para efeitos de planejamento considera-se o horário que a aeronave chega e sai do terminal, caracterizado pelo calço ou 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, sendo vedada a sua comercialização ou cessão, gratuita ou onerosa”

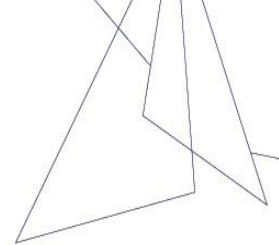
Art. 2º XX e Art. 31º Resolução ANAC 338 e 487

“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

CONSIDERAÇÕES

- a) As empresas aéreas do Grupo I que operam e 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 slots e encaminhá-las para o endereço eletrônico slot@inframerica.aero (**Anexo A**);
- b) As operações das aeronaves comerciais do Grupo I em SBBR são **“nose in/push out”**, ou seja, ingressa na posição de estacionamento por meios próprios e egressa por intermédio de trator rebocador. Para os casos envolvendo segurança, as aeronaves deverão ingressar na posição com auxílio de trator, todas coordenadas.
- 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) Para otimizar as operações no Grupo I nas horas pico, as aeronaves do Grupo II poderão ter suas operações restritas.
- e) Todas as empresas aéreas que operam e desejam operar no aeroporto devem, 45 dias antes de iniciar as operações encaminhar o contrato de serviço de **“Recovery Kit”** para atender os casos de sinistro.



1. REGRAS PARA ALOCAÇÃO

A regras de alocação segue como base as legislações em vigor, onde a execução das operações como planejado é fator importante para o gerenciamento de slots, uma vez que visa melhor utilização da infraestrutura. Como facilitador no processo de alocação de slots, a Coordenação de Planejamento de Malha Aérea agirá de forma isonômica, transparente e não discriminatória, respeitando a capacidade declarada para o aeroporto.

No intuito de atender todas as solicitações, de forma harmônica, a coordenação adotará parâmetros da Diretrizes Mundiais para Slots da IATA para Nível 2 (WSG – *Worldwide Slot Guidelines*) e ao calendário de atividades de cada temporada vigente. Os seguintes critérios serão obedecidos para alocação de slots das empresas aéreas atuantes e empresas aéreas entrantes:

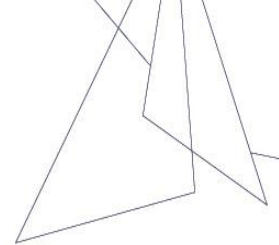
- a) Cumprimento das atividades estabelecidas no calendário;
- b) Mensagens SMA padrão IATA;
- c) Histórico de slots elegíveis (eficiência mínima de 85% em pontualidade e regularidade na temporada equivalente anterior);
- d) Alteração dos slots históricos e;
- e) Novas solicitações de slots.

Serão ainda adotados os seguintes critérios para os casos de conflito e empate nas alocações de slots:

- a) Para serviços de aéreo regular de passageiros, levando em consideração a performance de regularidade e pontualidade na temporada equivalente anterior.
- b) Maior série de slots e;
- c) Maior aeronave (maior capacidade de assentos).

Para serviços de aéreo regular de cargas:

- a) Maior série de slots;
- b) Maior aeronave (carga transportada) e;



- c) Maior índice de eficiência operacional durante toda a temporada equivalente anterior.

Demais serviços:

- a) Será obrigatório contato prévio com a Coordenação de Planejamento de Malha Aérea através do endereço eletrônico slot@inframerica.aero ou telefone: +55 61 3214-6041 ou +55 61 3214-6055 para todas as solicitações de operações aéreas do Grupo I;
- b) A empresa de transporte aéreo que deixar de submeter a sua programação até o prazo definido para a “Submissão Inicial”, somente poderão concorrer para a temporada após a Conferência Internacional de Slots, conforme capacidade aeroportuária disponível;
- c) Os slots solicitados na etapa do calendário “Submissão Inicial” deverão ser encaminhados com código de ação “N”, após a análise de histórico com base na performance das operações e capacidade aeroportuária, os pedidos serão devolvidos na etapa do calendário “Alocação Inicial” com código de ação “K”. Para os slots não atendidos, receberão o código de ação “O”, porém estarão confirmados e as ofertas não precisarão ser respondidas;
- d) Os slots serão alocados em minutos múltiplos de 5 (cinco), caso indisponibilidade no horário solicitado, será ofertado horário mais próximo ao solicitado;
- e) A Base de dados (BDR) será utilizada como base para a análise de performance de regularidade, pontualidade e eficiência operacional para a temporada seguinte equivalente na regra 80X20, onde a empresa aérea pode cancelar até 20% dos movimentos de um voos específico;
- f) Serão admitidas trocas “*swap*” de slots entre diferentes empresas de transporte aéreo, podendo ser anulado caso uma delas deixe de operar o slot depois de efetuada a troca;
- g) As etapas do calendário serão divulgadas na página da Inframerica <https://www.bsb.aero/br/o-aeroporto/aeroporto-de-interesse/definicao/>;
- h) As empresas aéreas deverão dispor de infraestrutura e efetivo para atender a demanda solicitada;
- i) 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 e;
- j) Para operações extraordinárias de **aeronaves B747-8**, ficarão condicionadas à disponibilidade das posições 47A e 49A, conforme AISO N°006.1/SBBR/2018 e PESO

Nº006.1/SBBR/2018 ambos aprovados pela ANAC, processo nº 00058.023635/2018-57 de 05 de julho de 2018.

2. REGRAS PARA UTILIZAÇÃO DE SLOTS

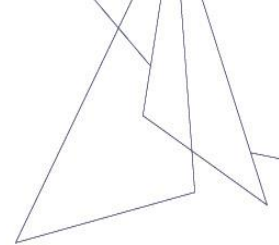
“As empresas aéreas só podem registrar os voos posteriormente à alocação de infraestrutura.”

Resolução ANAC 440

- a) Após confirmação das alocações, as empresas aéreas terão até 72 (setenta e duas) ou 3 (três) dias para providencias de registro junto a ANAC. Caso não seja respeitado o prazo mencionado, o slot será cancelado;
- b) Os slots alocados para operações adicionais ou que sofreram alteração de horário ou reitineracão deverão ter sua divulgacão nos canais comerciais de vendas das com antecedência de 60 (sessenta) dias em relacão a sua operacão, sob pena de ser cancelado e;
- c) Os slots alocados e não operados, sem registro na ANAC, serã considerados reserva de infraestrutura sem a intencão de usá-la, sendo a empresa aérea notificada quanto ao cancelamento da série de slots.

3. GERENCIAMENTO DE SLOTS (SIROS ANAC X SLOTS BSB)

- a) Aeroporto de Brasília mensalmente encaminhará as empresas aéreas o batimento de dados relacionados aos slots alocados no aeroporto **versus** os slots registrados na ANAC, apontando divergências identificadas com prazo de 72 (setenta e duas) horas para correção, seja devolvendo os slots alocados no aeroporto, seja realizando o registro das operações na ANAC. Ao término do prazo mencionado, nova notificacão será encaminhada e compartilhada com a Agência Reguladora e;
- b) Serã também consultados os slots alocados no aeroporto **versus** sites de vendas e informaçoes de voos encaminhadas às ESATAS pelas empresas aéreas.



4. OPT - ON TIME PERFORMANCE

O Aeroporto de Brasília adere parâmetros de 83% em pontualidade atingindo até 99% em regularidade, considerando o tempo limite de 15 (quinze) minutos para garantir o nível de serviço planejado para operações no aeroporto. Parâmetros que serão utilizados na priorização da alocação de slots.

5. 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: operação em posição remota ou 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** ou **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 Centro de Controle Operacional. Os slots com adiantamentos superiores a 15 (quinze) minutos com programação prevista em ponte, será realocado para posição remota;
- 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 Centro de Controle Operacional a melhor oportunidade que não ocasione impacto nas demais operações, respeitando o desvio de 15 (quinze) minutos para os slots de partida;
- e) No planejamento as **alocações em solo (box)** terão um intervalo de 15 minutos, considerando sempre os slots de partida e o tempo médio de solo. Nas horas pico será fator relevante para o planejamento das alocações das aeronaves em posições de

- contato, as programações com no máximo 01 (uma) hora de tempo de solo entre o slot de chegada (ARR) e partida (DEP), acima deste tempo, será avaliada pelo Centro de Controle Operacional a melhor oportunidade que não ocasione impacto nas demais operações;
- f) O planejamento para os **portões remotos** nas horas pico serão de 30 (trinta) minutos e off pico de 40 (quarenta) minutos;
 - g) Nos casos em que as aeronaves não sejam **rebocadas** da ponte de embarque após solicitação do Centro de Controle Operacional, será cobrada da companhia aérea **tarifa** de permanência em pátio de manobras;
 - h) Estarão restritas à **longa permanência** no Aeroporto de Brasília – aeronaves com tempo de solo superior a 03 (três) horas para voos regulares e não-regulares de passageiros (fretamento, charter, extra e traslado) e para voos cargueiros (regulares e não-regulares);
 - i) As aeronaves caracterizadas como **pernoite/perdia** estarão sujeitas a reboque para uma área que será definida pelo Centro de Controle Operacional sendo a ação coordenada com a TWR-BSB e empresa aérea;
 - a. Aeronaves com período superior a 12 horas de permanência em solo serão alocadas no pátio 3, caso a respectivas permanências, próximo ao terminal, afete o fluxo operacional.
 - 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 as 17:00 (Horário de Brasília), no endereço eletrônico slot@inframerica.aero. Devendo a consulta de slots ser tramitada em formato padrão IATA estabelecido com aval prévio de todos os órgãos de controle;
 - k) Para os demais dias e horários, as empresas áreas devem endereçar a consulta por meio de endereço eletrônico ao Centro de Controle Operacional - CCO, para avaliação dos impactos nos fluxos de passageiros, aeronaves, bagagens e cargas no SBBR. É importante a envio formal do slot no padrão IATA estabelecido com aval prévio de todos os órgãos de controle;
 - l) A distribuição dos **balcões de check-in** é realizada pelo Centro de Controle Operacional (CCO), levando em consideração a classe da aeronave, *load factor* declarado e a disponibilidade de funcionários da operadora aérea;

- m) A operação dos balcões de check-in e solicitações adicionais por parte das operadoras aéreas, está condicionada à disponibilidade dos balcões e à designação por parte do CCO, que avaliará a demanda;
- n) A **abertura do 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;
- o) O **encerramento 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;
- p) 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, em conformidade com o padrão definido pela administradora aeroportuária em concordância com a resolução 280 da ANAC;
- q) As cias aéreas que operam voos internacionais no aeroporto, deverão utilizar o sistema **BHS** do aeroporto para inspeção de suas bagagens despachadas;
- r) 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 e;
- s) Todos os passageiros, sem exceção, devem portar cartão de embarque para acessar a área restrita.

6. TEMPOS MÁXIMOS, MÍNIMOS E MÉDIOS

TEMPO MÍNIMO DE SOLO (Voo Trânsito / Chegada e Partida)		
Tipo de Aeronave	Tipo de Voo	Tempo Mínimo
Até 109 passageiros	Doméstico	30 minutos
Acima de 109 passageiros	Doméstico	40 minutos
Até 109 passageiros	Internacional	40 minutos
Acima de 109 passageiros	Internacional	45 minutos

TEMPOS MÁXIMOS DE SOLO POR CÓDIGO DE AERONAVES				
Tipo de Voo	Código B	Código C	Código D	Código E
Trânsito	≤ 30 min	≤ 70 min	≤ 80 min	≤ 120 min
Chegada	≤ 30 min	≤ 45 min	≤ 50 min	≤ 60 min
Partida	≤ 30 min	≤ 60 min	≤ 90 min	≤ 90 min

TEMPO MÉDIO DE RESTITUIÇÃO DE BAGAGEM INTERNACIONAL		
	MÉDIA DE TEMPO DA 1ª BAGAGEM	MÉDIA DE TEMPO DA ÚLTIMA BAGAGEM
Média Geral	00:10:41	00:32:07
TEMPO MÉDIO DE RESTITUIÇÃO DE BAGAGEM DOMÉSTICO		
	MÉDIA DE TEMPO DA 1ª BAGAGEM	MÉDIA DE TEMPO DA ÚLTIMA BAGAGEM
Média Geral	00:12:48	00:22:12

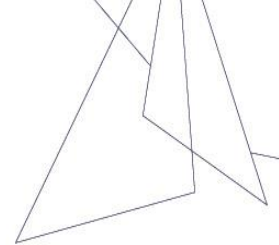
Tipo de Conexão	Tempo Mínimo de Conexão (minutos)
Doméstico - Doméstico	00:33:22
Internacional - Internacional	00:31:46
Doméstico - Internacional	00:41:02
Internacional - Doméstico	00:56:24

7. PEDIDOS DE INSTALAÇÃO DE NOVAS EMPRESAS (VOOS REGULARES)

Empresas aéreas que planejam iniciar operação regular no Aeroporto de Brasília devem efetuar contatos prévios aos departamentos apresentados no **item 13** para consultas relativas às condições gerais e operacionais do aeroporto, independente de slots alocado e autorizado.

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

- Voos não regulares devem ser solicitados respeitando o prazo mínimo de 03 (três) dias úteis de antecedência à data pretendida da operação do voo;
- 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;
- 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;
- Aprovação de voos não regulares está condicionada à concordância da empresa aos procedimentos operacionais do aeroporto para esse tipo de serviço;
- 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. Empresa de rampa, *Handling*/ESATA, estabelecida em BSB que prestará serviços de rampa (descarregamento, carregamento, etc.) e comissária.
- 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) 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 13** do Terminal de Cargas (TECA) e;
- i) Para qualquer dúvida sobre o processo de alocação de slots/voos, realizar contato telefônico ou por endereço eletrônico com a Coordenação de Disponibilidade e Capacidade.

9. 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) É proibido utilizar o Aeroporto de Brasília como base de manutenção preventiva. Casos emergenciais somente com autorização prévia do CCO/BSB;
- c) O aeroporto somente se responsabiliza por operações realizadas nos pátios civis e;
- d) Não será permitida operação de Nacionalização e Certificação de aeronaves e empresas em SBBR. Os casos específicos serão analisados pela Inframerica.

10. ESATAS - EMPRESA DE SERVIÇOS AUXILIARES DE TRANSPORTE AÉREO

- a) No Aeroporto de Brasília, é necessário que as empresas aéreas contratem a ESATA estabelecida em SBBR e que tenha programa de qualidade e eficiência na prestação de serviços e;
- b) Por recomendação da ANAC, as empresas de *“handling”* devem encaminhar semanalmente, ou quando solicitado, a relação dos voos (malha aérea) da semana subsequente, recebidas das empresas aéreas para o administrador do aeroporto.

11. TESTE DE MOTORES

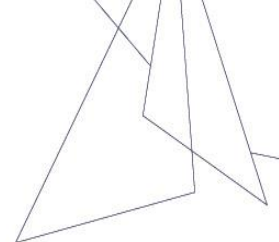
O SBBR dispõe de locais destinados a teste de motores, onde deverão ser coordenados com a TWR/BSB e Centro de Controle Operacional.

Testes de motor ACFT de até 15 metros de envergadura, deverão ocorrer na TWY TANGO sob COOR entre a TWR BRASÍLIA E INFRAMERICA.

Testes de motor ACFT com envergadura igual ou superior a 15 metros, deverão ocorrer na TWY HOTEL na altura da TWY ALFA ou na altura da TWY BRAVO, sob COOR entre TWR BRASÍLIA e INFRAMERICA.

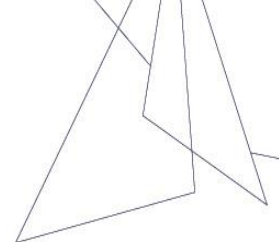
12. OBRAS PREVISTAS

Atualmente não existem obras que impacte nos parâmetros de capacidade da infraestrutura do Aeroporto de Brasília.



13. CONTATOS

Área	Endereço Eletrônico	Telefone
Departamento de Negócios Aéreos		rluiz@inframerica.aero
Coordenação de Disponibilidade e Capacidade	slot@inframerica.aero	+ 55 61 3214-6041 + 55 61 3214-6055
Terminal de Cargas (TECA)	TCBoperacional@inframerica.aero	+ 55 61 3214-6605 + 55 61 3214-6656 + 55 61 99956-6393
Centro de Controle Operacional (CCO)	cco_sbbr@inframerica.aero e LideresCCO_SBBR@inframerica.aero	+ 55 61 3214-6041 + 55 61-3214-6375 + 55 61 3214-6069 + 55 61 3214-6372 + 55 61 3214-6080 + 55 61 3214-6222

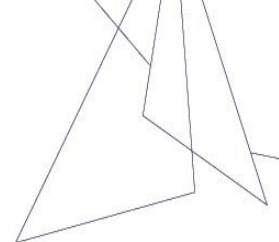



ANEXOS

1. ANEXO A - Formulário de Acreditação

Disponível através do link:

<https://www.bsb.aero/br/o-aeroporto/aeroporto-de-interesse/temporadas/>





FORMULÁRIO DE ACREDITAÇÃO
ACCREDITATION FORM

Empresa Aérea / Airline:

Desig. ICAO / ICAO Code:

Desig. IATA / IATA Code:

Outro código da empresa aérea:
Another Airline Code (opcional/ optional)

Direção / Gerência de Planejamento da Empresa Aérea:
Director / Schedule Manager

Nome / Name:

Endereço / Address:

Cidade / City:

Estado / State:

País / Country:

Cep / Zip Code:

Telefone / Phone Number:

Endereço Eletrônico / E-mail Address:

Endereço(s) eletrônico(s) autorizado(s) a solicitar (em) Slots:
Authorized e-mail address to change / Request Slots

Apenas consulta - View only () SIM / YES () NÃO / NO
 Consulta / Alteração / Inclusão / Cancelamentos () SIM () NÃO
View / Change / Add / Delete () YES () NO

Permissão para equipe de planejamento () SIM () NÃO
Permission to the planning department () YES () NO

Nome do responsável / Responsible name
Representante Legal no Brasil / Legal Representative in Brazil

Nome / Name:

Endereço / Address:

Cidade / City:

Estado / State:

País / Country:

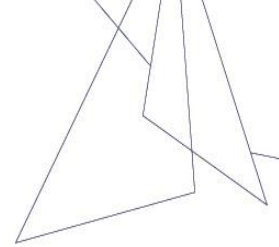
Cep / Zip Code:

Telefone / Phone Number:

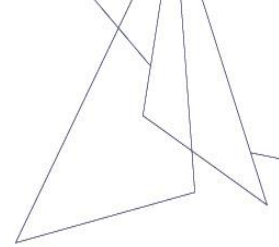
Endereço Eletrônico / E-mail Address:

2. ANEXO B - Capacidade Máxima de Posições

Designação do Pátio	Designação da posição	Categoria de Aeronaves	Aeronave crítica de estacionamento	
			Envergadura	Comprimento
1	01	DELTA	Boeing 757-300W (41,1 m)	Boeing 757-300W (54,5 m)



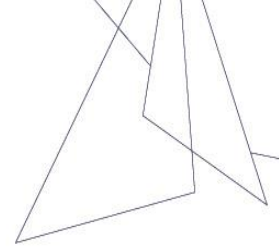
1	02	DELTA	MD-11 (51,97 m)	MD-11 (61,62 m)
1	03	ECHO	Boeing 747-400ER (64,92 m)	Airbus A340-600 (75,36 m)
1	04	ECHO	Boeing 747-400ER (64,92 m)	Airbus A340-600 (75,36 m)
1	05	CHARLIE	Airbus A321S (35,80 m)	Boeing 727-200 (46,69 m)
1	05A	DELTA	MD-11 (51,97 m)	MD-11 (61,62 m)
1	06	CHARLIE	Airbus A321S (35,80 m)	Boeing 727-200 (46,69 m)
1	07	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	08	CHARLIE	Airbus A321S (35,80 m)	Boeing 727-200 (46,69 m)
1	09	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	Embraer 195 (28,72 m)	Embraer 195 (38,67 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	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)
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	42	CHARLIE	Airbus A321S (35,80 m)	Boeing 727-200 (46,69 m)
1	43	CHARLIE	Airbus A321S (35,80 m)	Boeing 727-200 (46,69 m)
1	45	CHARLIE	Airbus A321S (35,80 m)	Boeing 727-200 (46,69 m)
1	46	CHARLIE	Airbus A321S (35,80 m)	Boeing 727-200 (46,69 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 <i>winglet</i>				
*A320S = Airbus A320 com <i>sharklets</i>				
*A321S = Airbus A321 com <i>sharklets</i>				

3. ANEXO C - 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 a TWY H	745	23	44	95	B747-400	ASFALTO	68/F/B/X/T
L2	TWY perpendicular a TWY H e TWY L1	110	36	57	107	B747-400	ASFALTO	68/F/B/X/T
L3	Primeira TWY que liga a TWY H com a TWY L1 (pier norte)	100	50	71	122	B747-400	ASFALTO	68/F/B/X/T
L4	Segunda TWY que liga a TWY H com a TWY L1 (corpo central)	340	26	33	60	B737-800W	ASFALTO	68/F/B/X/T
L5	Terceira TWY que liga a TWY H com a TWY L1 (corpo central)	340	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
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 ao hangares	1140	10	10	20	Nil	ASFALTO	Nil
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
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