



DECLARAÇÃO DE CAPACIDADE OPERACIONAL

Temporada de Inverno – W17 (29/10/2017 à 24/03/2018)

10 de Abril de 2017

Aeroporto Internacional de Brasília Presidente Juscelino Kubitschek

SBBR → BSB

Diretor de Operações: Juan Horacio Djedjeian

Gerente de Operações: Josmário de Brito Alves

Sumário

1. SOBRE O AEROPORTO	3
2. PISTA DE POUSO E DECOLAGEM	6
2.1. SISTEMAS DE POUSO E INSTRUMENTOS DAS PISTAS	7
2.2. CAPACIDADE DE POSIÇÕES DE ESTACIONAMENTO	7
2.3. POSIÇÕES UTILIZADAS POR NATUREZA DE SERVIÇO	8
2.4. POSIÇÕES UTILIZADAS PARA ESTADIA (PERDIA E PERNOITE)	8
2.5. CAPACIDADE MÁXIMA DE POSIÇÕES.....	9
2.6. TEMPO DE SOLO	9
3. TERMINAL DE PASSAGEIROS	10
3.1. EMPRESAS AÉREAS QUE OPERAM NO SBBR	10
3.2. CAPACIDADE DINÂMICA DO TERMINAL DE PASSAGEIROS (PAX/HORA)	10
3.3. BALCÕES DE CHECK-INS	11
3.4. SISTEMA DE ESTEIRAS	12
3.5. TEMPO DE RESTITUIÇÃO DE BAGAGENS	12
3.6. INSPEÇÃO DE EMIGRAÇÃO E IMIGRAÇÃO	12
3.7. CONTROLE DE EMBARQUE E DE INSPEÇÃO DE SEGURANÇA	13
4. PROCEDIMENTOS OPERACIONAIS	13
4.1. PEDIDO DE INSTALAÇÃO DE NOVAS EMPRESAS AÉREAS (VOOS REGULARES), VOOS NÃO- REGULARES DE PASSAGEIROS (FRETAMENTO, CHARTER, EXTRA, TRASLADO E VOOS CARGUEIROS (REGULARES E NÃO REGULARES)	13
4.2. OPERAÇÕES NÃO AUTORIZADAS	14
4.3. OPERAÇÕES DIVERGENTES / ALOCAÇÕES AUTORIZADAS	14
4.4. TESTE DE MOTORES	15
4.5. OTP – ON TIME PERFORMACE (PONTUALIDADE E REGULARIDADE)	15
ANEXO A.....	18
1) Taxiways e suas especificações:.....	18
ANEXO B.....	19
1) Capacidade Máxima de Posições:.....	19

1. SOBRE O AEROPORTO

Inaugurado em 03 de maio de 1957, antes mesmo da capital federal, o Aeroporto Internacional de Brasília é, desde então, um importante centro de conexões do país. Hoje, considerado um dos principais hubs sul-americanos, o Terminal transporta mais de 19,8 milhões de passageiros anualmente.

Em 2012, a administração de todo o sítio aeroportuário passou a ser realizada pela Inframerica. À época, o Consórcio deu início às primeiras grandes obras de reforma e ampliação do Aeroporto. As melhorias e principais estruturas desta etapa foram entregues em maio de 2014, após 18 meses ininterruptos de obras em meio à plena operação do Terminal, então, o 4º em movimentação de passageiros do país.

Com as obras de ampliação realizadas até o momento, o Aeroporto de Brasília se consolidou como o 2º maior do Brasil em movimentação de passageiros e o maior hub doméstico do país, com capacidade para receber até 21 milhões de viajantes anualmente. A área total do Terminal passou de 60 mil m² para 110 mil m² - um aumento de 45% - e as taxiways e pistas de pouso e decolagem foram reformadas e, juntas, somam 300 mil m² atualmente.

Outra importante melhoria foi o incremento de 67% na capacidade do pátio, totalizando 70 posições para estacionamento de aeronaves, das quais 29 são pontes de embarque - o que ajudou a diminuir para menos de 20% das operações em posições remotas.

A capacidade de pista também aumentou e é hoje a maior do país, podendo operar até um voo por minuto. Além disso, o aeródromo é o único da América do Sul a operar pistas paralelas simultâneas independentes. Ou seja, só no Terminal brasiliense aviões podem pousar e decolar ao mesmo tempo em ambas as pistas.

Mas, o crescimento não foi apenas estrutural. Serviços melhoraram, opções comerciais aumentaram e se diversificaram e o Aeroporto tem se tornado em um exemplo de modernidade e eficiência aérea.

Com investimentos contínuos em tecnologia e segurança, a Inframerica busca melhorar cada vez mais a experiência de todos. Balcões de check-in compartilhados foram introduzidos, diminuindo filas e agilizando o processo de embarque. Os mais modernos

carros de bombeiros e novos equipamentos de raio-X foram adquiridos, melhorando ainda mais a segurança aérea do Terminal. E todas as equipes Inframerica, das mais diversas operações, são treinadas e têm como objetivo prover a melhor, mais segura e eficiente experiência da aviação civil brasileira.

O Aeroporto de Brasília é:

- 3º maior do país (em movimentação internacional de passageiros)
- Terminal com a maior capacidade de pista do Brasil
- Terminal com a melhor Sala VIP da América Latina - segundo ranking da Priority Pass
- Único da América do Sul a operar pistas paralelas simultâneas independentes

A concessão:

- Início em 1º de dezembro de 2012
- Contrato de 25 anos
- Investimento total previsto de R\$ 2,85 bilhões
- Investimento de R\$ 900 milhões até a Copa de 2014 - e de R\$ 1,5 bilhão até o final do mesmo ano.
- Capacidade do Aeroporto passou de 15 para 21 milhões de passageiros/ano
- Capacidade de passageiros/ano prevista para 41 milhões até a última fase

O Terminal em números (2016):

- 13.431 pousos e decolagens/mês ou 440 por dia (em média)
- 161.167 movimentações no ano
- 49 mil passageiros/dia (em média) - Embarques (27,8%), Desembarques (28,2%) e Conexões (44,0%)
- 619 mil passageiros internacionais no ano
- 7,9 milhões de passageiros em conexão
- 17,9 milhões de passageiros

Informações Gerais:

Pier Sul:

- 17 meses de obras (início em dezembro de 2012 e término em abril de 2014)

- 40 mil m²
- 10 pontes de embarque
- 3 conjuntos de esteiras rolantes, cobrindo 144m de extensão, e 2 pares no Conector - estrutura que liga o corpo central ao Píer Sul -, cobrindo 96m de extensão
- 11 pontos comerciais
- 1 Sala VIP Express

Píer Norte:

- 12 meses de obras (início em maio de 2013 e término em maio de 2014)
- 25 mil m²
- 8 pontes de embarque
- 2 conjuntos de esteiras rolantes, cobrindo 92m de extensão
- 11 pontos comerciais
- 1 Sala VIP Express

Salas VIP:

- Sala VIP Doméstica de 1.500m² [em operação desde março de 2014]
- Sala VIP Internacional [concluída em agosto de 2015]

Pistas:

- 2 pistas paralelas de 3.200m x 45m (11L/29R) e 3.300m x 45m (11R/29L)

Categoria do Aeroporto:

- Categoria E - habilitado para operar com aeronaves do tipo 777-200

Área de Pátio de Aeronaves:

- 300 mil m²

Terminal de Passageiros:

- 110 mil m²

Posições remotas de Aeronaves:

- 41 posições

Pontes de Embarque:

- 29 fingers

Esteiras para Restituição de Bagagem:

- 12 novas - 7 inclinadas (Desembarque Doméstico) e 5 planas (Desembarque Internacional)

Estabelecimentos Comerciais:

- 85 pontos comerciais em funcionamento

Estacionamento:

- 3.300 vagas no total

IATA/ICAO:

- BSB/SBBR

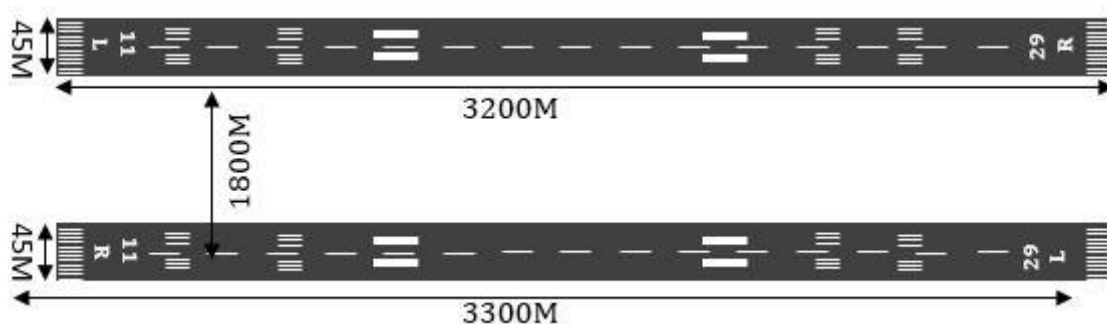
**Informações atualizadas em janeiro de 2017.*

2. PISTA DE POUSO E DECOLAGEM

O AIB possui, em sua estrutura, 02 (duas) pistas, que estão configuradas para operar pousos e/ou decolagens simultaneamente, em paralelo e de forma independente. Essa configuração permite ao Aeroporto ter a maior capacidade do País, podendo operar até 53 movimentos/hora (conforme declaração do Centro de Gerenciamento de Navegação Aérea – CGNA).

O rumo magnético em ambas é de aproximadamente 11° para uma cabeceira e 29° para sua oposta. Sendo definida como 11L/29R a pista voltada para o norte do aeroporto e 11R/29L a pista voltada para o lado sul.

IMAGEM ILUSTRATIVA:



As letras “L” e “R” são referentes a posição das pistas de acordo com a orientação do piloto em operação. As terminologias “L” e “R” referem-se à *left* e *right* (esquerda e direita, respectivamente na língua inglesa).

As distâncias declaradas das pistas, por cabeceira, são:

Cabeceira: (THR)	TORA (Take-off runway available)	TODA (Take-off distance available)	ASDA (Accelerate-Stop Distance)	LDA (Accelerate-Stop Distance)
11L	3200	3200	3200	3200
29R	3200	3200	3200	3200
11R	3300	3300	3300	3300
29L	3300	3300	3300	3300

Já as configurações gerais das pistas do aeroporto são:

Pista	INFORMAÇÕES GERAIS					FAIXA DE PISTA		FAIXA PREPARADA	
	Comprimento	Largura	Superfície	PCN	ACFT crítica	Comprimento	Largura	Comprimento	Largura
11L/29R	3200	45	Asfalto	76/F/B/X/T	B747-400	3320	300	3320	210
11R/29L	3300	45	Asfalto	68/F/B/W/T	B747-400	3420	300	3320	210

Outras informações, como: comprimento, largura, faixa de taxiways e PCN (*Pavement classification Number*) de taxiways podem ser localizados no **Anexo “A”** desse documento.

2.1. SISTEMAS DE POUZO E INSTRUMENTOS DAS PISTAS

O aeródromo possui ALS (*Approach Light System*) nas 4 cabeceiras, todos com flash light de alinhamento de eixo, além de auxílio visual de rampa (PAPI). Possui também, Sistemas de Pouso por Instrumento – ILS (*Instrument Landing System*), nas 4 cabeceiras.

THR	CONFIGURAÇÃO ALS (HOMOLOGADO)	DEMAIS AUXÍLIOS VISUAIS	OPERAÇÃO
11L	ALSF-1	PAPI	VRF/IFR - CAT I
29R	MALSR	PAPI	VRF/IFR - CAT I
11R	ALSF-1	PAPI	VRF/IFR - CAT I
29L	ALSF-1	PAPI	VRF/IFR - CAT I

2.2. CAPACIDADE DE POSIÇÕES DE ESTACIONAMENTO

São 69 posições homologadas para operação no SBBR, algumas possuem capacidade máxima de operação, outras possuem restrições com as adjacentes, sendo que a distribuição das posições é realizada por categoria.

Local	Nº da posição	Quantidade - Cod. ICAO
Pátio 1 (Pontes)	1-8; 13-27;32-37	45-C; 1-D; 4-E
Pátio 1 (Remotas)	9-12;28-31; 38-51 (47A e 49A)	
Pátio 2 (Remotas)	52-66	15-C
Pátio 2 (AVG)	01-12	12-A
Pátio 3 (Remotas)	67-70	4-C

a) Homologadas:

Código ICAO	A	B	C	D	E	Total
PÁTIO						
1	-	0	48	1	2	51
2	-	-	15	-	-	15
3	-	-	4	-	-	4
TOTAL HOMOLOGADA	0	0	67	1	2	70

Posições no pátio para aeronaves categoria E: 3 e 47A. A posição 3 não ocupa adjacente. A posição 47A, ocupa adjacente, considerando essa posição ocupada com uma aeronave categoria E ficarão restritas as posições 47 e 48, diminuindo uma posição categoria C, de 67 posições C ficarão 66.

b) Não homologadas/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

2.3. 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)

*Posições não homologadas.

**Posições frequentemente utilizadas para estacionamento de aeronaves cargueiras, podendo ser utilizadas por aeronaves de outra natureza.

2.4. POSIÇÕES UTILIZADAS PARA ESTADIA (PERDIA E PERNOITE)

PÁTIO	POSIÇÃO
1	47-51*
2	52-60*
3	67-70*

*Posições frequentemente utilizadas para estadia (perdia e/ou pernoite) de aeronaves, podendo ser utilizadas para outros fins.

*As aeronaves estarão sujeitas à aplicação de tarifas de permanência.

*Acesso às tarifas de permanência: <http://www.bsb.aero/br/tarifas/>

2.5. CAPACIDADE MÁXIMA DE POSIÇÕES

Algumas posições do SBBR comportam aeronaves de capacidade superior, desde que o mix seja atendido com algumas interdições das adjacentes. Sendo que para a otimização do uso das posições dos pátios serão considerados na alocação: o tipo do equipamento, tempo de solo, mix de aeronaves e as áreas de estadia e manobra, podem ser localizados no **Anexo “B”** desse documento.

As aeronaves devem transitar ou permanecer no pátio considerando o NOTAM vigente. Sendo necessária a coordenação prévia com a TWR/BSB e área de Operações do Aeroporto, observando as orientações previstas no AIP Brasil, NOTAM e normas aeroportuárias.

2.6. TEMPO DE SOLO

Longa Permanência: serão restritas à longa permanência no SBBR – 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).

Aeronaves com tempo de solo superior à 01:30 (uma hora e trinta minutos) e/ou sem programação de partidas poderão ser alocadas em ponte conforme disponibilidade e posteriormente rebocadas para posição remota definida pelo Centro de Controle Operacional - CCO, conforme regras estabelecidas no Manual de Gestão de Recursos – MGR.

O tempo mínimo de permanência no SBBR será de 40 (trinta) minutos, podendo variar de acordo com os assentos ofertados na aeronave. O não cumprimento destes limites, as empresas estarão sujeitas as normas internas da administradora do aeroporto. O SBBR considera tempo mínimo de solo entrada e saída de calço na aeronave.

Excedidos os limites de tempo de permanência acima estabelecidos, as aeronaves serão rebocadas para posições de estadia ou outro pátio designado pelo Centro de Controle Operacional – CCO, conforme disponibilidade.

Conforme Lei nº 11.182, decisão nº 13 de 18/02/14 da ANAC, *“O operador de aeródromo poderá proceder à imediata remoção da aeronave que violar as regras de utilização do aeródromo.”*

3. TERMINAL DE PASSAGEIROS

O terminal de passageiros do Aeroporto Internacional de Brasília conta com um amplo e moderno espaço para os viajantes, planejado de forma a proporcionar maior segurança e facilidades como: conforto das instalações, atendimento ao cliente, limpeza e conveniências (wi-fi grátis, restaurantes, lanchonetes e diversidades de lojas). E ainda sala VIP (*VIP Club*) com espaço amplo e planejado na área doméstica e internacional, oferecendo serviços exclusivos e atendimento personalizado que facilitam o dia a dia dos clientes, altamente recomendada na América Latina e Caribe.

Fonte: <http://www.bsb.aero/br/noticias/nossa-sala-vip-domestica-e-altamente-recomendada-pelo-priority-pass/1147/>

3.1. EMPRESAS AÉREAS QUE OPERAM NO SBBR

VOOS DOMÉSTICOS	VOOS INTERNACIONAIS	CARGUEIROS
AVIANCA	AMERICAN AIRLINES	SIDERAL
AZUL	COPA AIRLINES	
GOL	LATAM	
LATAM	TAP	
PASSAREDO		

3.2. CAPACIDADE DINÂMICA DO TERMINAL DE PASSAGEIROS (PAX/HORA)

Internacional		Doméstico	
Partida	Chegada	Partida	Chegada
900	732	2700	5.267

- Capacidade dinâmica acima descreve o potencial de ocupação das áreas críticas do terminal de passageiros em determinado período de tempo.
- Os parâmetros utilizados para análise de capacidade correspondem ao PEA (*Plano de Exploração Aeroportuário*) da ANAC.
- O percentual de fluxo máximo utilizado para autorização de voos está condicionado à capacidade dos processadores dos terminais, bem como o desempenho dos Órgãos Públicos, podendo o nível de serviço ser elevado em

determinadas faixas de horários ao Nível D, com incrementos de acordo com a tabela abaixo:

% 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%

3.3. BALCÕES DE CHECK-INS

O Aeroporto de Brasília possui um total de 95 (noventa e cinco) balcões de check-in, destes, 83 (oitenta e três) estão localizados no saguão de embarque e 12 (doze) balcões localizados no saguão de desembarque para uso compartilhado das empresas.

Podemos contar também com um total de 38 (trinta e oito) terminais de autoatendimento compartilhado, sendo:

- a) 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.
- b) Para voos internacionais é considerado, para efeito de disponibilidade dos balcões, a tripulação destes, com antecedência de 04 (quatro) horas do horário programado de decolagem.
- c) Para voos internacionais é considerado o encerramento da utilização dos balcões de check-in com antecedência de 01 (uma) hora do horário programado do voo.
- d) Para voos domésticos é considerado, para efeito de disponibilidade dos balcões, a tripulação destes, com antecedência de 03 (três) horas do horário programado de decolagem.
- e) Para voos domésticos é considerado o encerramento da utilização dos balcões de check-in com antecedência de 40 (quarenta) minutos do horário programado do voo.
- f) Toda e qualquer necessidade extra de disponibilidade de balcões de check-ins será analisada pelo CCO, mediante consulta pelo e-mail cco_sbbr@inframerica.aero ou telefone +55 61 3214-6041.

- g) A operação dos balcões de check-in, por parte das operadoras aéreas, está condicionada à disponibilidade dos balcões e à designação por parte do CCO, que avaliará a demanda. Estas devem seguir a distribuição apresentada pelo CCO.

3.4. SISTEMA DE ESTEIRAS

O Aeroporto de Brasília, possui o sistema BHS (*Baggage Handling Systems*), onde realiza tanto a triagem quanto a restituição das bagagens aos passageiros, para isso conta com 05 (cinco) esteiras de triagem e 12 (doze) esteiras de restituição de bagagem. O sistema inteligente de esteira facilita o processo de restituição em relação ao tempo de espera dos passageiros.

DEMONSTRATIVO DE ESTEIRAS DE RESTITUIÇÃO		
TERMINAL	DOMÉSTICO	INTERNACIONAL
TPS 01	07	05
DEMONSTRATIVO DE ESTEIRAS DE TRIAGEM		
TERMINAL	DOMÉSTICO	INTERNACIONAL
TPS 01	04	01

3.5. TEMPO DE RESTITUIÇÃO DE BAGAGENS

O tempo de restituição de bagagens no SBBR pode variar conforme serviço de handling contratado pela empresa aérea e posicionamento da aeronave no pátio. Abaixo tabela com o tempo de restituição mensurado pela administradora aeroportuária.

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

3.6. INSPEÇÃO DE EMIGRAÇÃO E IMIGRAÇÃO

Compete à Polícia Federal a gestão do controle migratório. A quantidade de balcões para inspeção de emigração e imigração instalada no SBBR é de:

BALCÕES DE EMIGRAÇÃO (DEP)	BALCÕES DE IMIGRAÇÃO (ARR)
8	12

3.7. CONTROLE DE EMBARQUE E DE INSPEÇÃO DE SEGURANÇA

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.

A inspeção de segurança tem por finalidade identificar e detectar armas, explosivos ou outros artigos perigosos que possam ser utilizados para cometer ato de interferência ilícita antes do acesso à área restrita, devendo o inspetor de segurança realizar gestão junto a Polícia Federal para medidas necessárias em situações adversas.

Todos os passageiros, sem exceção, devem portar cartão de embarque para acessar a área restrita.

Os procedimentos de segurança do SBBR atendem as legislações da ANAC vigentes para Segurança da Aviação Civil.

São 3 canais de inspeção com um total de 14 módulos de inspeção (raios-X).

DOMÉSTICO	INTERNACIONAL
9 módulos	3 módulos

4. PROCEDIMENTOS OPERACIONAIS

Todas as empresas com operações de voos e aeronaves no SBBR devem cumprir rigorosamente o Manual de Operações (MOPS) e Manual de Gestão de Recursos (MGR) e outras instruções normativas aeroportuárias.

4.1. PEDIDO DE INSTALAÇÃO DE NOVAS EMPRESAS AÉREAS (VOOS REGULARES), VOOS NÃO-REGULARES DE PASSAGEIROS (FRETAMENTO, CHARTER, EXTRA, TRASLADO E VOOS CARGUEIROS (REGULARES E NÃO REGULARES)

Empresas que planejam iniciar operação regular e não-regular no SBBR devem efetuar contatos prévios nos e-mails: slot@inframerica.aero para consultas relativas a operação no aeroporto, contatar slot@inframerica.aero telefone +55 61 3214-6194 ou cco_sbb@inframerica.aero, telefone +55 61 3214-6041.

Pedidos formais de voos para operação devem seguir o processo em vigor para o SBBR.

O Aeroporto de Brasília adota os seguintes critérios:

- a) Aprovação de voos não regulares está condicionada à concordância da empresa aérea aos procedimentos operacionais do aeroporto para este tipo de serviço.
- b) A consulta para operação de voos não regulares deve estar em conformidade com o modelo de solicitação vigente.
- c) Para análise de tempo de solo, deverá ser informado o trilha do voo, inclusive para os cancelamentos.
- d) Voos não regulares devem ser solicitados o quanto antes, atendendo o prazo mínimo de 2 dias (dois) de antecedência à data prevista da operação do voo, visando melhor planejamento de alocação no pátio e informe as áreas envolvidas. Os contatos devem ser realizados através dos e-mails: slot@inframerica.aero, telefone +55 61 3214-6194 ou cco_sbbr@inframerica.aero, telefone +55 61 3214-6041.

4.2. OPERAÇÕES NÃO AUTORIZADAS

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”, sujeito as sanções previstas na legislação vigente, previstas na Decisão nº 13 da ANAC.

O SBBR somente se responsabiliza por operações realizadas nos pátios civis com orientação da TWR/BSB.

4.3. OPERAÇÕES DIVERGENTES / ALOCAÇÕES AUTORIZADAS

Informações não coordenadas nos casos de voos adiantados e atrasados impactará diretamente no conforto dos passageiros incidindo na degradação da qualidade de serviços.

Voos com adiantamentos ou atrasos superiores a 15 (quinze) minutos devem ser coordenados com o CCO/BSB para ajustes na alocação da aeronave, devendo ser informado e atualizado pelas empresas aéreas e ainda inserido no sistema informativo de voo, simultaneamente.

Para coordenação pontual em situações contingenciais, as empresas aéreas deverão informar previamente o CCO, nos telefones +55 61 3214-6041 / +55 61 3214-6041 que, em conjunto com as demais áreas, avaliarão os impactos nos fluxos de passageiros, aeronaves, bagagens e cargas.

As operadoras aéreas que descumprirem as regras acima estabelecidas estarão sujeitas às punições, conforme legislação vigente, podendo o administrador do aeroporto, proceder para não impactar no planejamento das operações do SBBR.

4.4. TESTE DE MOTORES

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

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.

4.5. OTP – ON TIME PERFORMACE (PONTUALIDADE E REGULARIDADE)

O Aeroporto de Brasília adere parâmetros de 80% em pontualidade atingindo até 99% em regularidades conforme históricos de voos – SHL. Considerando o tempo limite de 15 (quinze) minutos para atingir o nível de serviço adequado oferecido pelo SBBR. Devendo as operadoras aéreas inserir os reais motivos de atrasos e adiantamentos de voos, conforme padrão IATA (*International Air Transport Association*) no sistema operacional SISO, oferecido pela administradora do aeroporto, disponíveis em terminais de STAFF nos portões de embarque e áreas operacionais das empresas.

As ESATAS (*Empresas de Serviços Auxiliares de Transporte Aéreo*) contratadas para prestação de serviços, devem apresentar as empresas aéreas programas de qualidade e performance nos serviços de handling, pois possuem fator relevante para pontualidade da operação dos voos.

CRITÉRIOS PARA ALOCAÇÃO DE SLOTS NO AEROPORTO DE BRASÍLIA

A execução das operações como planejado é fator importante para a coordenação de slots do Aeroporto de Brasília, uma vez que visa melhor utilização da infraestrutura quanto a capacidade de movimentos. Como facilitador no processo de alocação de slots, a coordenação agirá de forma neutra, transparente e não discriminatória, respeitando a capacidade do aeroporto.

No intuito de atender todas as solicitações, de forma harmônica para as operações do aeródromo, a coordenação adotará os seguintes critérios para alocação de slots das empresas aéreas atuantes e empresas entrantes:

- a) Atender as normas vigentes para operação de transporte aéreo.
- b) Realizar contato prévio com a coordenação no e-mail ou telefone: slot@inframerica.aero ou +55 61 3214-6041.
- c) As empresas aéreas que operam ou planejam operar voos no SBBR, deverão fornecer ao facilitador detalhes de suas operações planejadas e utilizá-los.
- 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 submissão de dados das empresas aéreas deverá atender o calendário da temporada vigente.
- f) Aprovação de voos regulares e não regulares estarão condicionados à concordância da empresa aérea aos procedimentos operacionais do aeroporto para este tipo de serviço.
- g) As empresas aéreas deverão dispor de infraestrutura e efetivo para atender a demanda solicitada.
- h) Serão avaliadas para priorização de um determinado slot a empresa aérea que mantiver a melhor performance do seu histórico de voos e antiguidade do uso da infraestrutura.
- i) A Base de dados (BDR) será utilizada para análise de performance para a temporada seguinte: 80X20.

- j) Em caso de empate/conflicto na solicitação, será priorizada a empresa que tiver maior série de slots, maior aeronave, maior índice de eficiência operacional total na temporada equivalente anterior.
- k) Para atender os casos de sinistro, 45 (quarenta e cinco) dias antes de iniciar a temporada, as empresas de transporte aéreo em operação no SBBR, devem ter contrato de serviço com a empresa detentora do sistema de “Recovery Kit”, encaminhando formalmente ao operador aeroportuário a contratação do serviço supracitado.
- l) 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.

ANEXO A

1) 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

ANEXO B

1) 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	ECHO	Boeing 747-400ER (64,92 m)	Airbus A340-600 (75,36 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	44	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 winglet				
*A320S = Airbus A320 com sharklets				
*A321S = Airbus A321 com sharklets				