



## DECLARAÇÃO DE CAPACIDADE OPERACIONAL

Temporada de Verão – S17 (26/03/2017 À 28/10/2017)

05 de Setembro de 2016

Aeroporto Internacional de Brasília Presidente Juscelino Kubitschek

Siglas: ICAO – SBBR → IATA – BSB

**Diretor de Operações:** Javier Hernan Ferrari

**Gerente de Operações:** Jasmário de Brito Alves

## 1 – PISTA DE POUSO E DECOLAGEM

O Aeroporto Internacional de Brasília dispõe de 02 (duas) pistas para pousos e decolagens, onde possuem distância aproximada de 1.800 metros entre eixos, declarado pelo CGNA (*Centro de Gerenciamento da Navegação Aérea*) 53 (cinquenta e três) movimentos por hora, consolidando o maior em capacidade de pista do país.

As informações técnicas de distâncias declaradas, comprimento de pista e outros como PCN (*Pavement Classification Number*) e aeronave crítica e ainda, 29 taxiways, sendo 03 de acesso restrito para aeronaves militares ao pátio da base aérea, as demais têm suas funções listadas, vide Anexo A.

DADOS GERAIS DA PISTA 11R/29L										
COMPRIMENTO		LARGURA		NATUREZA DA	PCN	ACFT	FAIXA DE PISTA		FAIXA PREPARADA	
(m)		(m)		SUPERFÍCIE		CRÍTICA	COMP	LARG	COMP	LARG
3.300		45		ASFALTO	68/F/B/ W/T	B747 400	3.420	300	3.420	210
THR 11R				THR 29L						
TORA	TODA	ASDA	LDA			TORA	TODA	ASDA	LDA	
(m)	(m)	(m)	(m)			(m)	(m)	(m)	(m)	
3.300	3.300	3.300	3.300			3.300	3.300	3.300	3.300	
DADOS GERAIS DA PISTA 11L/29R										
COMPRIMENTO		LARGURA		NATUREZA DA	PCN	ACFT	FAIXA DE PISTA		FAIXA PREPARADA	
(m)		(m)		SUPERFÍCIE		CRÍTICA	COMP	LARG	COMP	LARG
3.200		45		ASFALTO	76/F/B/ X/T	B747 400	3.320	300	3.320	210
THR 11L				THR 29R						
TORA	TODA	ASDA	LDA			TORA	TODA	ASDA	LDA	
(m)	(m)	(m)	(m)			(m)	(m)	(m)	(m)	
3.200	3.200	3.200	3.200			3.200	3.200	3.200	3.200	

### 1.1 SISTEMAS DE POUSO 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 ainda, Sistemas de Pouso por Instrumento – ILS (*Instrument Landing System*), nas 4 cabeceiras.

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

## 1.2 CAPACIDADE DE POSIÇÕES DE ESTACIONAMENTO

São 70 posições homologadas para operação no SBBR, onde destas algumas possuem capacidade máxima de operação, outras possuem restrições com as adjacentes, sendo que a distribuição das posições é realizada por categoria.

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

### Homologadas:

<b>Cod. ICAO</b>	<b>A</b>	<b>B</b>	<b>C</b>	<b>D</b>	<b>E</b>	<b>Total</b>
<b>PÁTIO</b>						
<b>1</b>	-	0	48	1	2	51
<b>2</b>	-	-	15	-	-	15
<b>3</b>	-	-	4	-	-	4
<b>TOTAL HOMOLOGADA</b>	0	0	67	1	2	<b>70</b>

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.

### Não homologadas/contingenciais:

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

### 1.3 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.

### 1.4 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/>

### 1.5 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, vide anexo B.

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.

## 1.6 TEMPO DE SOLO

**Longa Permanência:** serão restritas a 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.”*

## 2 – TERMINAIS DE PASSAGEIROS

O terminal de passageiros do SBBR, considerado um dos 10 melhores da América do Sul pela pesquisa realizada pelo *Sleeping Airports*, 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, eleita a melhor do país na última pesquisa de satisfação realizada pela SAC (*Secretaria de Aviação Civil*).

*Fonte: <http://www.sleepingairports.net/2015/best-airports-south-america.htm>*

Fonte: <http://www.bsb.aero/br/noticias/a-melhor-do-brasil/1126/>

## 2.1 EMPRESAS AÉREAS QUE OPERAM NO SBBR

TPS 1	VOOS DOMÉSTICOS	VOOS INTERNACIONAIS	CARGUEIROS
	LATAM	AMERICAN AIRLINES	SIDERAL
	GOL	COPA	RIO
	AVIANCA	LATAM	COLT
	PASSAREDO	TAP	
TPS 2	AZUL	AVIAÇÃO GERAL	

## 2.2 CAPACIDADE DINÂMICA DO TERMINAL DE PASSAGEIROS (PAX/HORA)

Internacional		Doméstico TPS 1		Doméstico TPS 2	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
900	732	2700	5.267	600	747

- 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 Aeroporto de Brasília opera Nível C em capacidade dos processadores.
- 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:

### TERMINAL 1:

% 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%

## TERMINAL 2:

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

## 2.3 BALCÕES DE CHECK-INS

O Aeroporto de Brasília possui um total de 95 (noventa e cinco) balcões de check-in no TPS 01, 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 aéreas e 10 (dez) balcões de check-in no TPS 02 para uso não compartilhado.

O TPS 01 conta também com um total de 38 (trinta e oito) terminais de autoatendimento compartilhado.

- A distribuição dos balcões de check-in é realizada pelo Centro de Controle Operacional levando em consideração a classe da aeronave, *load factor* declarado e a disponibilidade de funcionários da operadora aérea.
- 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;
- 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;
- 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;
- Para voos domésticos é considerado o encerramento da utilização dos balcões de check-in com antecedência de 30 (trinta) minutos do horário programado do voo;
- 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](mailto:cco_sbbr@inframerica.aero) ou telefone +55 61 3214-6041.

- 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.

## 2.4 SISTEMA DE ESTEIRAS

O Aeroporto de Brasília, possui o sistema BHS (*Baggage Handling Systems*) no TPS 01, 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. O TPS 02 dispõe de 02 (duas) esteiras semiautomáticas para restituição de bagagens e 01 (uma) para triagem.

DEMONSTRATIVO DE ESTEIRAS DE RESTITUIÇÃO		
TERMINAL	DOMÉSTICO	INTERNACIONAL
TPS 01	07	05
TPS 02	02	0

DEMONSTRATIVO DE ESTEIRAS DE TRIAGEM		
TERMINAL	DOMÉSTICO	INTERNACIONAL
TPS 01	04	01
TPS 02	01	0

## 2.5 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 nos meses de Janeiro, Fevereiro e Março de 2016.

INTERNACIONAL		
Meses	Média de Tempo da 1ª Bagagem	Média de Tempo da última Bagagem
Jan/2016	00:11:13	00:35:32
Fev/2016	00:10:54	00:32:51
Mar/2016	00:09:56	00:27:59
<b>Média Geral</b>	<b>00:10:41</b>	<b>00:32:07</b>

DOMÉSTICO		
Meses	Média de Tempo da 1ª Bagagem	Média de Tempo da última Bagagem
Jan/2016	00:13:22	00:23:31
Fev/2016	00:12:42	00:21:38
Mar/2016	00:12:20	00:21:26
<b>Média Geral</b>	<b>00:12:48</b>	<b>00:22:12</b>

## 2.6 INSPEÇÃO DE EMIGRAÇÃO E IMIGRAÇÃO

Compete a Polícia Federal a gestão do controle migratório.

A quantidade de balcões para inspeção de emigração e imigração instalada no SBBR é a seguinte:

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

## 2.7 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
TPS 1	9 módulos	3 módulos
TPS 2	2 módulos	

### 3 - 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.

#### 3.1 – 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](mailto:slot@inframerica.aero) para consultas relativas a operação no aeroporto, contatar [slot@inframerica.aero](mailto:slot@inframerica.aero) telefone +55 61 3214-6194 ou [cco\\_sbbr@inframerica.aero](mailto:cco_sbbr@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:

- Aprovação de voos não regulares está condicionada à concordância da empresa aérea aos procedimentos operacionais do aeroporto para este tipo de serviço;
- A consulta para operação de voos não regulares deve estar em conformidade com o modelo de solicitação vigente;
- Para análise de tempo de solo, deverá ser informado o trilha do voo, inclusive para os cancelamentos;
- 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](mailto:slot@inframerica.aero), telefone +55 61 3214-6194 ou [cco\\_sbbr@inframerica.aero](mailto:cco_sbbr@inframerica.aero), telefone +55 61 3214-6041.

#### 3.2 – 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.

### **3.3 – 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.

### **3.4 – 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.

### **3.5 OTP – ON TIME PERFORMANCE (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:

- Atender as normas vigentes para operação de transporte aéreo;
- Realizar contato prévio com a coordenação no e-mail ou telefone: [slot@inframerica.aero](mailto:slot@inframerica.aero) ou +55 61 3214-6041;
- As empresas aéreas que operam ou planejam operar voos no SBBR, deverão fornecer ao facilitador detalhes de suas operações planejadas e utilizá-los;
- Os slots serão alocados em minutos múltiplos de 5 (cinco), caso indisponibilidade no horário solicitado, será ofertado horário mais próximo ao solicitado;
- A submissão de dados das empresas aéreas deverá atender o calendário da temporada vigente;
- Aprovação de voos regulares e não regulares estarão condicionados à concordância da empresa aérea aos procedimentos operacionais do aeroporto para este tipo de serviço;
- As empresas aéreas deverão dispor de infraestrutura e efetivo para atender a demanda solicitada;
- 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;
- A Base de dados (BDR) será utilizada para análise de performance para a temporada seguinte: 80X20;

- Em caso de empate/conflito na solicitação, será priorizada a empresa que tiver maior série de slots, maior aeronave, maior índice de eficiência operacional total na temporada equivalente anterior;
- 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;
- 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;

**ANEXOS:**  
**Anexo A**

**Taxiways e suas especificações**

TWY	DESCRIÇÃO	COMPRIMENTO (M)	LARGURA (M)	LARGURA TOTAL(M)	FAIXA TWY(M)	ACFT CRÍTICA	NATUREZA SUPERFÍCIE	PCN
<b>A</b>	TWY de ingresso para a RWY 11L	210	23	44	95	B747-400	ASFALTO	64/F/B/X/T
<b>B</b>	TWY de ingresso para a RWY 29R	210	23	44	95	B747-400	ASFALTO	Nil
<b>BB</b>	Saída rápida da RWY 29L	370	35	56	107	B747-400	ASFALTO	68/F/B/W/T
<b>C</b>	Segunda saída rápida da RWY 29R	330	23	44	95	B747-400	ASFALTO	Nil
<b>D</b>	TWY paralela a TWY H, entre a TWY Q e TWY L1	180	42	45.5	52	B737-800W	ASFALTO	Nil
<b>EE</b>	Saída Rápida da RWY 11R	370	35	56	107	B747-400	ASFALTO	68/F/B/W/T
<b>F</b>	Primeira saída rápida da RWY 11L	250	23	44	95	B747-400	ASFALTO	64/F/B/X/T
<b>G</b>	Primeira saída rápida da RWY 29R	350	23	44	95	B747-400	ASFALTO	64/F/B/X/T
<b>H</b>	TWY paralela a RWY 11L/29R	3250	23	44	95	B747-400	ASFALTO	64/F/B/X/T
<b>K</b>	TWY que liga as TWYs H e TWY U	1380	23	44	95	B747-400	ASFALTO	68/F/B/W/T
<b>L1</b>	TWY paralela a TWY H	745	23	44	95	B747-400	ASFALTO	68/F/B/X/T
<b>L2</b>	TWY perpendicular a TWY H e TWY L1	110	36	57	107	B747-400	ASFALTO	68/F/B/X/T
<b>L3</b>	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
<b>L4</b>	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
<b>L5</b>	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
<b>L6</b>	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

<b>L7</b>	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
<b>L8</b>	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
<b>Q</b>	TWY que liga a TWY H com o pátio 2	1050	23	38	72	B737-800W	ASFALTO	Nil
<b>QQ</b>	TWY que passa em frente ao hangares	1140	10	10	20	Nil	ASFALTO	Nil
<b>R</b>	TWY que liga a TWY L1 a TWY U	1190	23	44	73.5	B737-800W	ASFALTO	68/F/B/W/T
<b>T</b>	TWY paralela a TWY U e TWY para o pátio 3	460	23	44	95	B747-400	ASFALTO	68/F/B/W/T
<b>U</b>	TWY paralela a RWY 11R/29L	3250	23	44	95	B747-400	ASFALTO	68/F/B/W/T
<b>W</b>	TWY de ingresso ao pátio 3	95	35	56	107	B747-400	ASFALTO	68/F/B/W/T
<b>Y</b>	TWY de ingresso para a RWY 11R	160	29	50	101	B747-400	ASFALTO	68/F/B/W/T
<b>Z</b>	TWY de ingresso para a RWY 29L	160	29	50	101	B747-400	ASFALTO	68/F/B/W/U

## 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	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 wingleet				
*A320S = Airbus A320 com sharklets				
*A321S = Airbus A321 com sharklets				