

Declaração de Capacidade de Infraestrutura Aeroportuária

Aeroporto Eurico de Aguiar Salles

**Zurich Airport
Brasil**

DECLARAÇÃO DE CAPACIDADE

Aeroporto Internacional de Vitória/Eurico de Aguiar Salles
Sigla ICAO: SBVT / IATA: VIX
Horário de funcionamento: H24
Temporada S21 (28/03/21 – 30/10/21)

1. Pistas de Pousos e Decolagens:

1.1. Configuração de Pistas

O Aeroporto de Vitória-Eurico de Aguiar Salles – SBVT possui 02 (duas) pistas oblíquas (não paralelas ou cruzadas):

- I. Pista 06/24 – dimensões: 1750 x 45 metros
- II. Pista 02/20 – dimensões: 2058 x 45 metros

- I. Pista 24/06

Equipada com ILS CAT I (cabeceira 24) PCN 45 F/B/X/T

- II. Pista 02/20

PCN 86 F/B/X/T

NOTA: Atualmente a Cabeceira 20 possui apenas operação de decolagem.

1.2. Capacidade de Pistas

CAPACIDADE DE PISTA		
PERÍODO	HORA (LT)	CAPACIDADE (MOV/HORA)
Segunda à Domingo	H24	14

2. Terminal de Passageiros:

2.1. Configuração do Terminal de Passageiros

O edifício do Terminal de passageiros possui 65.960m² de área construída, acompanhado de um estacionamento à céu aberto e o sistema de acesso, que inclui um meio-fio de embarque e desembarque entre a área terminal e estacionamento

2.2. Capacidade do Terminal de Passageiros

PERÍODO	INTERNACIONAL		DOMÉSTICO	
	PARTIDA	CHEGADA	PARTIDA	CHEGADA
28/03/2021 à 30/10/2021	290	290	1.166	1.486

Observações:

- Os parâmetros utilizados para análise de capacidade correspondem aos parâmetros mínimos estabelecidos no contrato de concessão

2.3. Balcões de Check-in

A quantidade de balcões de check-in instalados e totens é a seguinte:

Tipo	Quantidade
Convencional	31
Totens	13
Total	44

Os check-ins devem ser abertos e tripulados com:

- Quatro (4) horas de antecedência em relação a hora esperada de partida para os voos internacionais;
- Três (3) horas de antecedência em relação a hora esperada de partida para os voos domésticos; - 2 horas

Observações:

- As empresas aéreas devem possuir recursos para atendimento de passageiros utilizando o selo de controle tipo 2D;
- No caso de necessidade de balcões adicionais, as companhias aéreas devem solicitar autorização ao Administrador do Aeroporto, justificando seu pedido;
- Mediante ordenamento do operador aeroportuário as posições de check-in não tripuladas deverão ser ocupadas de imediato, sendo a sua não ocupação imediata motivação para redistribuição desta facilidade aos novos entrantes na temporada subsequente.

3. Inspeção de Segurança:

O SBVT dispõe de um canal de inspeção para acesso de tripulantes e funcionários para ingresso no pátio 1 operando 24h por dia.

O SBVT dispõe de 05 (cinco) módulos para inspeções e acesso à sala de embarque de passageiros conforme abaixo:

EMBARQUE DOMÉSTICO	EMBARQUE INTERNACIONAL	TOTAL
05	01	05

4. Restituição de Bagagem:

PERÍODO	DOMÉSTICO	INTERNACIONAL
28/03/2021 a 30/10/2021	5	1*

*O aeroporto de Vitória dispõe de cinco esteiras para a restituição de bagagens, das quais, uma será utilizada no atendimento de voos internacionais conforme a demanda de voos.

5. Pátio

5.1. Quantidade de posições por código de aeronaves

Código da Aeronave	A	B	C1	C2	D1	D2	E1	E2	E3
Pátio 1 – Pontes de embarque	-	-	-	6	-	-	-	-	-
Pátio 1 – Posições Remota	-	-	1	5	-	2	-	-	-
Pátio 2 – Posições Remota (Estadia)	-	-	1	6	-	1	-	-	-
Pátio 3 – Posições Remota (Estadia)	-	1	3	-	-	1	-	-	-
Pátio 4 – Posições Remota (Helicópteros)	-	5	-	-	-	-	-	-	-
Total	-	6	5	17	-	4	-	-	-

Áreas consideradas de estadia para fins tarifários:

- Pátio 01 - Terminal de Passageiros II posição T1 e T11.
- Pátio 03 - Aviação Geral posição T12,T12B,T12C,T13,T13A e T13B
- Pátio 04 – Spots H4 e H5.

Dimensões pátios de Aeronaves:

- Pátio 1 – 54.480,00 m²
- Pátio 2 – 21.675,00 m²
- Pátio 3 – 20.145,00 m²
- Pátio 4 – 1.571,00 m²

5.2. Alocação por código

5.2.1. Pátio 1

BOX	ESQUERDA	CENTRO	DIREITA
	Maior Aeronave	Box Ocupado com a Maior Aeronave	Maior Aeronave
01	C2	C2 (Bloqueia a 01A)	-
01A	C2	D2 (Bloqueia a 01 e 02)	C2
02	C2	C2(Bloqueia a 01A)	C2
03	C2	C2	C2
04	C2	C2	C2
05	C2	C2	C2
06	C2	C2	C2
07	C2	C2	C2
08	C2	C2	C2
09	C2	C2	C2
10	C2	C2(Bloqueia a 10A)	C2
10A	C2	D2(Bloqueia a 10 e 11)	C2
11	-	C2(Bloqueia a 10A)	C2

Observações:

- 6 (seis) posições disponíveis com pontes de embarque, sem restrições, disponíveis para aeronaves até Código C2; e
- 5 (cinco) posições “Remotas” sem restrições, disponíveis para aeronaves até Código C2; destas somente 2 (duas) posições auxiliares comportam aeronaves Código D2, que quando utilizadas, inviabilizam as posições laterais.

5.2.2. Pátio 2

BOX	ESQUERDA	CENTRO	DIREITA
	Maior Aeronave	Box Ocupado com a Maior Aeronave	Maior Aeronave
T1	C2	C2	-
T1	C2	D2 (Bloqueia a T2)	C2
T2	C2	C2(Bloqueia a T1 para D2)	C2
T3	C2	C2	C2
T4	C2	C2	C2
T5	C2	C2	C2
T6	C2	C2	C2

Observações:

- 6 (seis) posições “Remotas”, com restrições (vide tabela abaixo): disponíveis para pernoite de aeronaves até Código C2;
- Somente a posição T1 comporta aeronave Código D2 que, quando utilizada, inviabiliza as posições da lateral T2 para aeronave C2, sendo possível atender no máximo uma aeronave C1 de até 28 m de envergadura.

Aeronave	Restrição
A321- 200	Para todas as posições de T2 a T6, exceto T1
B737 900w	Para todas as posições de T2 a T6, exceto T1
B737 MAX	Para todas as posições de T2 a T6, exceto T1

5.2.3. Pátio 3

BOX	ESQUERDA	CENTRO	DIREITA
	Maior Aeronave	Box Ocupado com a Maior Aeronave	Maior Aeronave
T7	C1	C1	C2
T8	C1	C1	C1
T9	C1	C1	C1
T10	C1	C1(Bloqueia a T11A)	C1
T11A	C1	C2 ou D2(Bloqueia a T10 e T11)	C1
T11	C1	C2	C1
T12	C1	C2	C1
T12A	C1	C1(Bloqueia a T12 e T13)	C1
T13	C2	C2	C1

Observações (Asa Fixa):

- 6 (seis) posições disponíveis para aeronaves C1 até 27,05 m de envergadura, quando em uso, bloqueiam as posições auxiliares disponíveis para pernoite de aeronaves códigos A e B; ou
- 5 (cinco) posições disponíveis para pernoite de aeronaves C1 até 29 m de envergadura; ou ainda
- 1 (uma) posição disponível para atendimento de aeronave Classe D2 (Ilha do cargueiro) que bloqueia duas das sete posições existentes para código B ou C ou 4 posições para código A, sendo possível alocar na posição da lateral esquerda somente aeronave até código B.

Observações (Cargueiro):

- A posição T11A limita o tempo de 2 (duas) quando esta estiver em procedimento de movimentação de embarque/desembarque de carga pela aeronave D2.
- Ou ainda ser ocupada por aeronave C2 e C1 na contingência.

NOTAS:

- As posições do Pátio de Estadia mencionadas acima não são de uso simultâneo;
- Tempo máximo sem coordenação (pouso técnico), tempo máximo 2 (duas) horas.
- O Pátio de Cargas está contido no pátio de Aviação Geral;
- É necessária a coordenação com Área de Operações do Aeroporto, COA. Observar as orientações previstas no AIP Brasil, ROTAER, NOTAM e normas aeroportuárias.

5.2.3.1. AERONAVES DE ASA ROTATIVA

7 (sete) posições no Pátio-3 – Aviação Geral disponíveis para operação de aeronaves de asa rotativa com rotor até 16m de diâmetro, não simultâneas com o MIX de aeronaves de asa fixa, posições de T7 a T13.

NOTA: Aeronaves declaradas em manutenção, voos cancelados e aeronaves fora de operação, poderão ser remanejas do pátio 01 (área restrita) para os pátios 02 e 03 (área controlada) a critério da administração aeroportuária por meio de reboque provido pela própria empresa e com pessoal de manutenção e apoio de solo disponíveis para movimentação da aeronave enquanto perdurar as condições acima.

- O retorno das aeronaves, dos pátios 02 e 03 (área controlada) para o pátio 01 (área restrita), declaradas nas condições acima, deverá ocorrer respeitando os requisitos e normativas de segurança aeroportuária (AVSEC), sobretudo, no quesito inspeção de segurança. descrito na Instrução Suplementar ANAC nº 108 – Segurança da Aviação Contra Atos de Interferência Ilícita – Operador Aéreo.
- *“108.165 (b) Controle de acesso à aeronave estacionada e fora de operação.*
- *B.27.51 Quando a aeronave está sob manutenção, mesmo fora do hangar, os funcionários da manutenção ou outro funcionário indicado pelo operador aéreo passam a ser os responsáveis diretos pela vigilância e controle de acesso à aeronave. ”*

- *“108.169 (a)(b) Procedimentos para execução da Inspeção de Segurança*
- *B.29.1 A inspeção de segurança da aeronave é realizada previamente aos voos em que:*
 - *a aeronave passou por atividade de manutenção fora do pátio de aeronaves situado em ARS;*
 - *a aeronave ficou fora de operação por um período superior a 6 (seis) horas, considerando os horários de calço e fora de calço; ”*
- O planejamento de reboque da aeronave deve levar em consideração rota padrão a ser utilizada no deslocamento entre o pátio 1 e pátios 02 e 03 e vice versa.
- Fica a critério da administração aeroportuária alterar o planejamento de reboque, caso haja previsão de impacto no fluxo de aeronaves em operação no pátio 1.

5.2.4. Pátio 4

5 (cinco) posições no Pátio 4 – Estacionamento de Helicópteros disponíveis para operação em área demarcada especificamente (SPOTS), para aeronaves de asa rotativa com rotor até 20m de diâmetro;

NOTAS:

- A autorização para a Aviação Geral (asa fixa e rotativa) deverá ser coordenada previamente com o CCA/VIX – Centro de Operações Aeroportuárias, através dos telefones: +55 27 3235-6320 e pelo e- mail: coa.vix@zurichairportbrasil .
- Observar as orientações previstas no AIP Brasil, ROTAER, NOTAM e normas aeroportuárias.

5.3. Tempo mínimo de solo

TIPO DE AERONAVE	TEMPO MÍNIMO DE
Até 118 assentos	35 minutos
Acima de 119 assentos	45 minutos

- As aeronaves que permanecerem em pernoite no pátio de manobras deverão ser programadas para operarem os primeiros voos da manhã;
- As aeronaves que possuam alguma contingência, seja ela por manutenção não programada ou cancelamento do voo sequencial, deverão ser realocadas para o pátio 02, quando esta prejudicar o desempenho do aeroporto em sua operacionalidade;
- Os tempos acima mencionados, não implicam em restrição, sendo estes, sugestão do Aeroporto para melhor desempenho na pontualidade.

5.4. Tempo máximo de solo (Pontes de Embarque)

TIPO DE VOO	TRÂNSITO	CHEGADA	PARTIDA
CÓD C	Entre 40 – 70 min	Até 40 min	Até 40 min
CÓD D	Entre 60 – 90 min	Até 60 min	Até 60 min
CÓD E	Entre 90 – 150 min	Até 60 min	Entre 75 – 90 min

6. Procedimentos Operacionais

- Todas as empresas que operam no aeroporto devem cumprir rigorosamente as Normas e Instruções Aeroportuárias.
- As operações das aeronaves comerciais do **GRUPO I** no Aeroporto de Vitória-SBVT é “nose in / push out”, ou seja, ingressa na posição de estacionamento por meios próprios e a liberação é por intermédio de trator rebocador. Para os casos envolvendo segurança, as aeronaves deverão ingressar na posição com o auxílio de trator.
- Para as aeronaves do **GRUPO II** – Aviação Geral (executiva, off-shore, militar e outras), a operação será “taxi in /taxi out” ou “noser in / push out” ou “push / push out”, conforme condição da posição de estacionamento disponibilizada e orientações da Administração Aeroportuária através do fiscal de pátio.
- Todas as empresas com operação ou que desejam operar no Aeroporto, devem concordar com este Acordo de Nível de Serviço (SLA).

6.1. Operações não autorizadas

- Operações de voos e/ou aeronaves não autorizadas, bem como a permanência da aeronave sem a devida anuência da administração aeroportuária, serão consideradas como “à revelia” do aeroporto e sujeitas às sanções pertinentes.
- As operações de NACIONALIZAÇÃO de aeronaves atracadas no TECA, terão de ser coordenadas com o CCA.

6.2. Restrição da operação internacional

- Atualmente o aeroporto de vitória opera com restrição ao transporte de animais, PETC e AVIH, para voos internacionais.
- O aeroporto ainda não tem autorização para operações de voos internacionais da aviação privada.
- A operação internacional está limitada a 2 voos diários, não sobrepostos.

6.3. Operações diferentes dos Slots alocados

- Voos comerciais com adiantamentos ou atrasos superiores a 15 (quinze) minutos do *slot* autorizado devem, adicionalmente à autorização prévia do órgão regular, devem coordenar com o COA para definição de novo horário de operação, no telefone 27 3235-6320/6309 ou pelo e-mail: coa.vix@zurichairportbrasil.com .
- A execução das operações conforme o planejamento é uma premissa importante na determinação da capacidade do SBVT e na alocação de infraestrutura, de modo que a não coordenação em casos de antecipações ou atrasos poderá incorrer em degradação do nível de serviço para o voo específico (tais como a operação em posição remota e/ou a espera para liberação de uma posição de estacionamento), bem como para o nível de serviço e capacidade global do aeroporto.

NOTA:

Para os casos de contingências operacionais deverão ser consultados previamente o Centro de Operações Aeroportuárias – CCA no telefone 3235- 6320/6309, que em conjunto com as demais áreas do Aeroporto efetuarão a avaliação dos impactos nos fluxos de passageiros, aeronaves, bagagens e cargas.

7. Teste de Motores:

- Os testes de motores deverão ocorrer somente no período das 07h às 20h (Horário de Brasília), devido à restrição de ruído, sendo necessária a coordenação prévia com o COAVIX no telefone: (27) 3235-6320.
- Teste em alta potência somente poderão ser realizados em pontos determinados pela administração aeroportuária (TWY A e/ou E).

8. EMPRESAS DE HANDLING:

SWISSPORT
LATAM (Operador Aéreo)

9. EMPRESAS DE CATERING:

Capixaba Alimentação

10. CONTATO

Planejamento:

- Slots@zurichairportbrasil.com (*solicitação de slots*)
- Diego.garcia@zurichairportbrasil.com (48 3331-4021)
- Jorge.borba@zurichairportbrasil.com (48 3331-4025)

Operações

- coa.vix@zurichairportbrasil.com
- renan.barcelos@zurichairportbrasil.com
- matheus.quadros@zurichairportbrasil.com

11. Período de Redução das Atividades Operacionais

Em virtude da 2ª onda da Pandemia do COVID-19, e por consequência, a significativa redução da malha da Aviação Comercial no país, o Aeroporto de Internacional de Vitória, adotou medidas objetivando a otimização de utilização da Infraestrutura Aeroportuária e o equilíbrio econômico operacional.

Sendo assim, informamos que, não aprovaremos slots nos intervalos abaixo mencionados:

Limitação da Capacidade na DECOLAGEM:

Horário: 21:00 às 04:20 LT;

Dias da semana: de segunda à domingo;

Período: 01/04/21 à 30/06/21;

Salientamos que a manutenção ou a interrupção do fechamento do Aeroporto, nos horários acima estabelecidos, está condicionado a análise do Aeroporto sobre a mudança do cenário econômico e da alteração da demanda da aviação comercial.