

Declaração de Capacidade de Infraestrutura Aeroportuária

**Aeroporto Eurico de Aguiar Salles –
Vitória Airport**

**Zurich Airport
Brasil**

DECLARAÇÃO DE CAPACIDADE

Aeroporto Internacional de Vitória/Eurico de Aguiar Salles
Sigla ICAO: SBVT / IATA: VIX
Horário de funcionamento: H24
Temporada W26 (25/10/26 – 27/03/27)

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

1.2. Capacidade de Pistas

HORA (LT)	CAPACIDADE (MOV/HORA)
H24	20

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

INTERNACIONAL		DOMÉSTICO	
PARTIDA	CHEGADA	PARTIDA	CHEGADA
-	-	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	-	05

4. Restituição de Bagagem:

DOMÉSTICO	INTERNACIONAL
5	-

*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	-	-	1	6	-	1	-	-	-
Pátio 3 – Posições Remota	-	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

	ESQUERDA	CENTRO	DIREITA
BOX	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, CCA. 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 remanejadas 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 Centro de Coordenação Aeroportuária (CCA) THRU link: <https://vitoria-airport.com.br/ag> independentemente do tempo de permanência. Dúvidas contatar telefones: +55 27 3235-6320, +55 27 3235-6309, ou e-mail: coa.vix@zurichairportbrasil.com.
- Observar as orientações previstas no AIP Brasil, ROTAER, NOTAM e normas aeroportuárias.

5.3. Tempo mínimo de solo

TIPO DE AERONAVE	TEMPO MÍNIMO DE SOLO
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
CÓD C	Entre 40 – 70 min
CÓD D	Entre 60 – 90 min
CÓD E	Entre 90 – 150 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 CCA para definição de novo horário de operação, THRU link: <https://vitoria-airport.com.br/ag> independentemente do tempo de permanência. Dúvidas contatar telefones: +55 27 3235-6320, +55 27 3235-6309, ou 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 Coordenação Aeroportuária (CCA) THRU link: <https://vitoria-airport.com.br/ag>

independentemente do tempo de permanência. Dúvidas contatar telefones: +55 27 3235-6320, +55 27 3235-6309, ou e-mail: coa.vix@zurichairportbrasil.com, 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 Centro de Coordenação Aeroportuária (CCA) THRU link: <https://vitoria-airport.com.br/ag> independentemente do tempo de permanência. Dúvidas contatar telefones: +55 27 3235-6320, +55 27 3235-6309, ou e-mail: coa.vix@zurichairportbrasil.com
- Teste em alta potência somente poderão ser realizados em pontos determinados pela administração aeroportuária (TWY A e/ou E).

8. **Obras previstas para o periodo**

Sem obras previstas

9. **Contatos**

Planejamento:

- slots@zurichairportbrasil.com (*solicitação de slots*)

Operações

- coa.vix@zurichairportbrasil.com (+55 27 3235-6320, +55 27 3235-6309)
- renan.barcelos@zurichairportbrasil.com (27 3235-6391)

- ricardo.silva@zurichairportbrasil.com (27 3235-6390)
- rafael.barbosa@zurichairportbrasil.com