

**Declaração de Capacidade S26**  
**29/03/2026 a 24/10/2026**

Aeroporto Internacional do Recife/Guararapes – Gilberto Freyre

<b>Aeroporto Internacional do Recife/Guararapes – Gilberto Freyre</b>
<b>Sigla ICAO:</b> SBRF
<b>Horário de funcionamento:</b> H24
<b>Responsável Técnico:</b> Deberth Claudio da Silva Nascimento
<b>Telefone de Contato:</b> (81) 3322-4498

## 1. Pista de Pouso e Decolagem

### 1.1 Capacidade de Pista

Capacidade de Pista		
Período	Hora(LT)	Capacidade (mov/hora)
29/03/2026 a 24/10/2026	00:00 - 23:59	38*

Fonte: Capacidade(mov/hora) da pista informada pelo CGNA

### 1.2 Características da Pista

Características da Pista*				
RWY	Dimensões	Tipo	RCD	Auxílios
18	2751 x 45	PA-1	4E	PAPI
36		NPA	4E	PAPI

### 1.3 Categoria Contraincêndio

SERVIÇO DE SALVAMENTO E CONTRAINCENDIO
RFFS REQ - 9

## 2. Terminal de Passageiros

### 2.1 Características do Terminal

Características Gerais do Terminal de Passageiro							
Área	Balcões de Check-in	Totens	Salas de Emb.	Salas de Desemb.	Portões de Emb.	Esteiras de Rest.	Vagas de Estacionamento de Aeronaves
79.428 m²	70	28	2	2	20	7	29

## 2.2 Capacidade de Processamento Terminal de Passageiros

Horário	Internacional		Doméstico	
	Partida	Chegada	Partida	Chegada
00:00 às 00:59	776	729	3105	2583
01:00 às 01:59	776	729	3105	2583
02:00 às 02:59	776	729	3105	2583
03:00 às 03:59	776	729	3105	2583
04:00 às 04:59	776	729	3105	2583
05:00 às 05:59	776	729	3105	2583
06:00 às 06:59	776	729	3105	2583
07:00 às 07:59	776	729	3105	2583
08:00 às 08:59	776	729	3105	2583
09:00 às 09:59	776	729	3105	2583
10:00 às 10:59	776	729	3105	2583
11:00 às 11:59	776	729	3105	2583
12:00 às 12:59	776	729	3105	2583
13:00 às 13:59	776	729	3105	2583
14:00 às 14:59	776	729	3105	2583
15:00 às 15:59	776	729	3105	2583
16:00 às 16:59	776	729	3105	2583
17:00 às 17:59	776	729	3105	2583
18:00 às 18:59	776	729	3105	2583
19:00 às 19:59	776	729	3105	2583
20:00 às 20:59	776	729	3105	2583
21:00 às 21:59	776	729	3105	2583
22:00 às 22:59	776	729	3105	2583
23:00 às 23:59	776	729	3105	2583

## 2.3 Observações Sobre Terminal de Passageiros

- Nota 1: Temos 20 Gates, sendo 5 deles para posições remotas e 15 com pontes de embarque.
- Nota 2: Para atendimento de voo internacional, os portões 17, 18, 19 e 20 ficam inacessíveis para uso doméstico.
- Nota 3: Voos internacionais só podem ser alocados a partir do box 16 (reversível);
- Nota 4: A capacidade do canal de inspeção doméstica será reduzida em caso de simultaneidade entre voos domésticos e internacionais com 3 horas de antecedência da decolagem. Ex.: Se a decolagem for 19:30 o início do atendimento no canal de inspeção internacional iniciará 16:30.

## 2.4 Quantidade de balcões de Emigração e Imigração.

Cabines de Emigração	Cabines de Imigração
08	10

E-Gates para Emigração (apenas brasileiros acima de 18 anos)	E-Gates para Imigração (apenas brasileiros acima de 12 anos)
03	05

## 3. Pátio de estacionamento de aeronaves

### 3.1 Configuração dos Pátios de Aeronaves.

#### ☐ Pátio da Aviação Geral e Comercial

Pátio/Cod Aeronave	A	B	C1	C2	D1	D2	E1	E2	E3	F
Pátio 1 (AVG)	10	2	2							
Pátio 2 (PAX e Carga)				29		4			7	
<b>Total</b>	<b>10</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>29</b>		<b>4</b>			<b>7</b>	

Obs.: capacidade dos pátios não simultâneo.

□ **Configuração de Alocação**

POSIÇÕES DISPONÍVEIS					
PÁTIO	BOX	ESQUERDA	CENTRO	DIREITA	Classificação Tarifária
		Maior Aeronave	Box com maior Aeronave	Maior Aeronave	
Pátio 2 - Principal	1	-	C2	C2	Manobra
Pátio 2 - Principal	2	C2	C2	C2	Manobra
Pátio 2 - Principal	3	C2	C2	C2	Manobra
Pátio 2 - Principal	4	C2	C2	C2	Manobra
Pátio 2 - Principal	5	C2	C2	D2	Manobra
Pátio 2 - Principal	6	C2	D2	D2	Manobra
Pátio 2 - Principal	7	D2	D2	C2	Manobra
Pátio 2 - Principal	8	D2	C2	C2	Manobra
Pátio 2 - Principal	8A	-	E3 (Bloqueia o box 08 e 09)	-	Manobra
Pátio 2 - Principal	9	C2	C2	E3	Manobra
Pátio 2 - Principal	10	C2	E3	C2	Manobra
Pátio 2 - Principal	11	E3	C2	C2	Manobra
Pátio 2 - Principal	11A	-	E3 (Bloqueia o box 11 e 12)	-	Manobra
Pátio 2 - Principal	12	C2	C2	E3	Manobra
Pátio 2 - Principal	13	C2	E3	C2	Manobra
Pátio 2 - Principal	14	E3	C2	C2	Manobra
Pátio 2 - Principal	14A	-	E3 (Bloqueia o box 14 e 15)	-	Manobra
Pátio 2 - Principal	15	C2	C2	E3	Manobra
Pátio 2 - Principal	16	C2	E3	C2	Manobra
Pátio 2 - Principal	17	E3	C2	C2	Manobra
Pátio 2 - Principal	19A	C2	C2	C2	Manobra
Pátio 2 - Principal	19	-	E3 (Bloqueia o box 19A e 19B)	-	Manobra
Pátio 2 - Principal	19B	C2	C2	C2	Manobra
Pátio 2 - Principal	20A	C2	C2	C2	Manobra
Pátio 2 - Principal	20	-	E3 (Bloqueia o box 20A e 20B)	-	Manobra
Pátio 2 - Principal	20B	C2	C2	C2	Manobra
Pátio 2 - Principal	21	C2	D2	D2	Manobra
Pátio 2 - Principal	22	D2	D2	-	Manobra
Pátio 2 - Principal	23	-	C2	C2	Manobra
Pátio 2 - Principal	24	C2	C2	C2	Manobra
Pátio 2 - Principal	25A	C2	C2	C2	Manobra
Pátio 2 - Principal	25	-	E3 (Bloqueia o box 25A e 25B)	-	Manobra
Pátio 2 - Principal	25B	C2	C2	C2	Manobra
Pátio 2 - Principal	26	C2	C2	C2	Manobra
Pátio 1	E14	-	B	-	Manobra
Pátio 1	E15	-	B	-	Manobra
Pátio 1	Towing - 1	-	C1 - ATR	-	Manobra
Pátio 1	Towing - 2	-	C1 - ATR	-	Manobra
Pátio 3	Towing - 3	-	C2	-	Manobra
Pátio 3	Towing - 4	-	C2	-	Manobra
Pátio 3	Towing - 5	-	C2	-	Manobra

### 3.2 Observações sobre Pátios de Aeronaves

- 1 – No Pátio 2, as posições remotas do lado norte, da 23 a 26, são comumente usadas para estacionamento de aeronaves cargueiras, porém, não são de uso exclusivo;
  - 2 – As operações de RPN (Regular Postal Noturna) são realizadas com 2(duas) aeronaves de categoria “C”, pousando por volta das 05:30h e decolando somente às 21:30h, de segunda a sexta, e pernando aos sábados e domingos;
  - 3 – As pontes de embarque estão compreendidas entre os boxes 6 e 20B;
- As posições:
- Towing 1, 2 são para aeronaves do tipo ATR;
  - Towing 3, 4 e 5 são para aeronaves categoria C2 (B738, A320, E195);
  - Towing 3 é exclusiva para operação cargueira regular postal;

## 4. Balcões de Check-in

### 4.1. Método de Alocação

O número de balcões é atribuído em função do nível de serviço do aeroporto considerando, entre outros, o número de assentos da aeronave, o tempo médio de atendimento (fluxo de passageiros por balcão) e o tempo de utilização (horário de abertura e encerramento do *check-in*).

### 4.2. Abertura do Check-in

Os balcões atribuídos a cada companhia aérea devem ser abertos e tripulados com:

- (Quatro) horas de antecedência em relação à hora esperada de partida para voos internacionais;
- (Duas) horas de antecedência em relação à hora esperada de partida para voos domésticos;
- Na alta temporada, os tempos acima podem ser dilatados, após consulta com o operador aeroportuário para atendimento antecipado aos passageiros.

### 4.3. Operação do Check-in

a) As empresas devem incentivar o uso do autoatendimento via totem e via Internet, que não são considerados nos parâmetros de atribuição balcões de *check-in*.

b) Com a intenção de unificar e equacionar o uso dos balcões de *check-in*, as empresas aéreas devem utilizar o sistema operacional *de check-in* em conformidade com o padrão adotado pelo operador aeroportuário.

c) As empresas aéreas devem possuir recursos para atendimento de passageiros utilizando o selo de controle tipo 2D.

d) As empresas aéreas devem respeitar o planejamento de distribuição de balcões de *check-in*, operando todos os balcões que lhe foram atribuídos durante o horário estipulado.

e) No caso de necessidade de balcões adicionais, as companhias aéreas devem solicitar autorização ao Administrador do Aeroporto, justificando o seu pedido.

#### 4.4. Balcões de Check-in

A quantidade de balcões convencionais de check-in instalados são 70 (setenta) e 28 totens de autoatendimento, distribuídos entre domésticos e internacionais. Latam 7, Azul 12, e Gol 9.

Tipo de Check-in	Quantidade
Convencional	70
Totens	28

### 5. Restituição de Bagagem

Os tempos de restituição de bagagem devem cumprir o disposto nesta Declaração de Capacidade. O descumprimento do tempo limite pode representar sanções aeroportuárias, de acordo com Regulamento do operador aeroportuário. Os tempos de restituição aplicados na Tabela seguinte são considerados desde o estacionamento da aeronave (calço) até a entrega da última bagagem ao passageiro.

#### 5.1. Tempos de Restituição de bagagem

Parâmetro	Meta	Aceitável
Internacional	40 minutos	45 minutos
Doméstico	15 minutos	25 minutos

#### 5.2. Quantidade de Esteira de restituição de bagagem.

Período	Internacional	Doméstico
29/03/2026 a 24/10/2026	2	5

Obs: As esteiras de restituição de bagagens internacionais (06 e 07) são reversíveis, podendo ampliar o atendimento doméstico a depender da demanda e disponibilidade.

### 6. Tempos de solo.

#### 6.1 Longa Permanência:

Coordenação com a Administração Aeroportuária para longa permanência de aeronaves com tempo de solo superior a 03 (três) horas - para novos voos regulares e não-regulares de passageiros (fretamento, charter, extra e traslado) e para voos cargueiros (regulares e não-regulares).

#### 6.2 Orientações gerais para longas estadias.

- Os tempos de solo para cada categoria de aeronave foram calculados levando em conta a operação de *handling* de acordo com o contrato de serviço (SLA);
- Os limites máximos de tempo de solo previstos deverão ser observados quando as aeronaves utilizarem as seguintes posições de manobra: Pontes de Embarque e Remotas;
- Não será permitido exceder os tempos de solo estabelecidos pelo operador aéreo;
- Tempo mínimo de solo para aeronaves da Aviação Geral: Não serão estabelecidos tempos mínimos de solo para aeronaves da Aviação Geral, devendo o operador da aeronave respeitar as características da aeronave e recomendações do fabricante;
- Tempos máximos de solo para aeronaves da Aviação Geral: Não serão estabelecidos tempos máximos de solo para aeronaves da Aviação Geral alocadas em hangares. Fora dos hangares, a permanência de aeronaves deverá ser autorizada e coordenada previamente com a coordenação

de operações – seção de planejamento de operações, através do telefone: +55 81 3322-4658/4958 e pelo e-mail [planejamento.sbrf@aenabrasil.com.br](mailto:planejamento.sbrf@aenabrasil.com.br);

- f) Tempos máximos de solo para aeronaves da Aviação Geral em posição do pátio 2 – pátio principal: Aeronave de aviação geral deverá requerer autorização prévia com 24 horas de antecedência à coordenação do Centro de Operações Aeroportuárias (COA) através do site de agendamento: <https://agendamentopouso.aenabrasil.com.br>. **Em caso de indisponibilidade do site**, seguem os contatos do COA para coordenação: Telefones: +55 (81) 3322-4658 e +55 (81) 3322-4998 ou E-mail: [planejamento.sbrf@aenabrasil.com.br](mailto:planejamento.sbrf@aenabrasil.com.br). A permanência de aeronaves no pátio principal não poderá ser superior a 2 (duas) horas. Em caso de tempo de solo superior a 2 (duas) horas a aeronave deverá ser rebocada para posições de espera ou posições utilizadas com Hangar a céu aberto;
- g) 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.



## 7. Procedimentos Operacionais e níveis de serviço (SLA).

### 7.1 Pedido de Instalação de novas empresas.

O pedido de instalação de nova empresa no aeroporto deverá ser submetido à Administração do Aeroporto paralelamente à solicitação dos voos junto à ANAC.

### 7.2 Operações não autorizadas.

- a) 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;
- b) Proibido utilizar o Aeroporto para manutenção preventiva de aeronaves;
- c) Proibido utilizar o Aeroporto para manutenção de equipamentos e veículos no lado AR.

#### NOTAS:

1 – Para os casos de contingências operacionais deverão ser consultados previamente a Coordenação de Operações – seção de planejamento de operações, através do telefone: +55 81 3322-4958/4658 e pelo e-mail [planejamento.sbrf@aenabrasil.com.br](mailto:planejamento.sbrf@aenabrasil.com.br), que em conjunto com as demais áreas do Aeroporto efetuarão a avaliação dos impactos nos fluxos de passageiros, aeronaves, bagagens e cargas;

2 - A execução das operações conforme o planejamento é uma premissa importante na determinação da capacidade do aeroporto e a consequente 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 a espera para liberação de posição de estacionamento) para a manutenção do nível de serviço do aeroporto.

### 7.3 Procedimento de testes de motores.

Devido a inexistência de área para teste de motores, será utilizado, em casos excepcionais, conforme tabela abaixo, sendo necessária a coordenação prévia com o COA nos telefones: +55 81 3322-4998/4043.

#### Locais para testes de motores.

Local	Tipo Aeronave	Observação
Na TWY MIKE, após à antiga TWY ALFA, quando o aeródromo estiver no VISUAL, com a aeronave de frente para a cabeceira 36, também podendo ser realizado na TWY DELTA ou alguma outra analisada pela equipe operacional que não impacte o tráfego.	Todas	Sem restrição de horário.

#### 7.4 Tempos Mínimos de Conexão (MCT – Minimum Connection Time)

Tipo de Operação	Tipo de Operação	MCT
Voo Internacional	Voo Doméstico	60 minutos
Voo Doméstico	Voo Internacional	90 minutos
Voo Doméstico	Voo Doméstico	60 minutos

#### 7.5 Período de Redução das Atividades Operacionais

Em acordo com a indústria, estão planejadas as seguintes intervenções de manutenção preventiva na pista de pouso e decolagem do Aeroporto do Recife que causará uma interdição temporária da pista nas seguintes datas e horários (hora local):

- Preventiva semanal envolvendo atividades de Pavimentação, Sinalização horizontal e vertical, Ensaio normativo da PPD, Teste dos Geradores, Desemborrachamento, Balizamento, Roçagem na área protegida, Limpeza Mecanizada da PPD, Manutenção dos auxílios visuais (PAPI) e Drenagem – **Todas as quintas-feiras: 04:15 às 06:00 local.**

## Anexo A – Declaração de Capacidade Operacional – CGNA



### Processo de Declaração de Capacidade Operacional e Regras de Alocação S26

Dados Gerais				
Aeródromo	Temporada	Tipo	Solicitado Aeroporto	Aprovado CGNA
SBRF	S26	Coordenado	38	38
Declaração de Capacidade Operacional e Regras de Alocação				
Solicitação do Aeroporto - Detalhamento				
Tipo	R60 – Mov/60min	R15 – Mov/15min	R5 – Mov/5min	Previsão de Atraso
Capacidade	38	10	4	Não aplicável
Alocação Pouso	22	6	3	Não aplicável
Alocação Decolagem	22	6	3	Não aplicável
Aprovação do CGNA - Detalhamento				
Tipo	R60 – Mov/60min	R15 – Mov/15min	R5 – Mov/5min	Previsão de Atraso
Capacidade	38	10	4	Não são esperados atrasos
Alocação Pouso	22	6	3	Esperados atrasos pontuais de, no máximo, 5 minutos
Alocação Decolagem	22	6	3	Não são esperados atrasos
Justificativas				
(1) O valor ideal de alocação de pouso no R5 para que não exista possibilidade de atrasos é de 2 movimentos em função da capacidade teórica de processamento de pousos do sistema composto pela pista e espaço aéreo. Contudo, aceitando pequenos atrasos pontuais de no máximo 5 minutos, é possível autorizar o valor solicitado de 3 movimentos.				
Observações				
(1) A linha "Capacidade" define o valor máximo de operações permitido dentro dos intervalos R60, R15 e R5. A soma do valor de capacidade praticado para o R5 durante um intervalo de tempo de 15 minutos não pode ultrapassar o valor de capacidade previsto para o R15. Da mesma forma, a soma do valor de capacidade praticado para o R15 durante um intervalo de tempo de 60 minutos não pode ultrapassar o valor de capacidade previsto para o R60.				
(2) A linha "Alocação" define o limite de operações de pouso e decolagem permitido dentro dos intervalos R60, R15 e R5. A soma do valor de alocação praticado para o R5 durante um intervalo de tempo de 15 minutos não pode ultrapassar o valor de alocação previsto para o R15. Da mesma forma, a soma do valor de alocação praticado para o R15 durante um intervalo de tempo de 60 minutos não pode ultrapassar o valor de alocação previsto para o R60.				
(3) São previstos atrasos quando o valor que está sendo praticado no R5 é superior a capacidade teórica de processamento de pousos ou decolagens do sistema composto pela pista e espaço aéreo. Desta forma, podem ocorrer pequenos atrasos pontuais de no máximo 10 minutos que são logo absorvidos e não comprometem o desempenho do sistema dentro dos períodos maiores de 15 minutos e 60 minutos.				

Tabela 1 - Resultado da Temporada S26

Declaração de Capacidade Operacional e Regras de Alocação					
Valores solicitados pelo Operador do Aeródromo					
Tipo	R60 – Mov/60min	R15 – Mov/15min	R5 – Mov/5min	Previsão de Atraso	
Capacidade				Não aplicável	
Alocação Pouso				Não aplicável	
Alocação Decolagem				Não aplicável	
Dados úteis à análise do CGNA					
	CAT A	CAT B	CAT C	CAT D	CAT E
Mix de Aeronaves (%)					
	RWY 18	RWY 18 (VMC)	RWY 18 (IMC)	-	-
Utilização (%)					
	RWY 36	RWY 36 (VMC)	RWY 36 (IMC)	-	-
Utilização (%)					
Observações					
(1) Os dados a serem enviados devem ser relativos ao período da temporada passada equivalente que já tenha sido concluída. Por exemplo, se a temporada a ser analisada é a temporada S21, os dados devem ser relativos à temporada S19, uma vez que no momento do envio dos dados ao CGNA em julho de 2020 a temporada S20 ainda não terá sido encerrada.					

Tabela 2 - Dados a serem enviados ao CGNA para a próxima temporada