



Aeroporto de **Natal**

DECLARAÇÃO DE CAPACIDADE OPERACIONAL

Temporada de Inverno – S21 (28/03/2021 à 30/10/2021)

07 de setembro de 2020

Aeroporto Internacional de São Gonçalo do Amarante Gov. Aluizio Alves

Siglas: ICAO – SBSG → IATA – NAT

Diretor de Operações: Juan Djedjeian

Superintendente do Aeroporto: Ibernnon Martins Gomes

Coordenador Geral de Operações: Pedro de Oliveira Mendes Calgaro

1 – PISTA DE POUSO E DECOLAGEM

O Aeroporto Internacional de São Gonçalo do Amarante - SBSG dispõe de 01 (uma) pista para pousos e decolagens, com a capacidade declarada, pelo CGNA (*Centro de Gerenciamento da Navegação Aérea*), de 30 (trinta) movimentos por hora, consolidando o maior em capacidade de pista da região Nordeste.

As informações técnicas de distâncias declaradas, comprimento de pista e outros como PCN (*Pavement Classification Number*) e aeronave crítica e ainda, 8 (oito) taxiways, vide Anexo A.

QUADRO 1 - DADOS GERAIS DA PISTA 12/30

COMPRIMENTO		LARGURA		NATUREZA DA SUPERFÍCIE	PCN	ACFT CRÍTICA	FAIXA DE PISTA		FAIXA PREPARADA	
(m)	(m)	(m)	(m)				COMP	LARG	COMP	LARG
3.000		60		ASFALTO	70/F/A /X/T	B747 400	3.120	300	3.120	210
THR 12							THR 30			
TORA (m)	TODA (m)	ASDA (m)	LDA (m)				TORA (m)	TODA (m)	ASDA (m)	LDA (m)
3.000	3.000	3.000	3.000				3.000	3.000	3.000	3.000

1.1 SISTEMAS DE POUSO E INSTRUMENTOS DAS PISTAS

O aeródromo possui ALS (*Approach Lighting System*) na cabeceira 12, com flash light de alinhamento de eixo, além de auxílio visual de rampa (PAPI). Possui ainda, Sistema de Pouso por Instrumento – ILS (*Instrument Landing System*), na cabeceira 12.

QUADRO 2 – AUXÍLIOS A NEVEGAÇÃO AÉREA

THR	CONFIGURAÇÃO ALS (HOMOLOGADO)	DEMAIS AUXÍLIOS VISUAIS	OPERAÇÃO
12	ALSF-1	PAPI	VRF/IFR - CAT I
30	NÃO APLICÁVEL	PAPI	VRF/IFR

Durante a temporada S21, a administração aeroportuária poderá interditar a pista de pousos e decolagens para manutenções rotineiras. O que será feito através de NOTAM - *Notice to Airmen*, em período do dia a ser definido, sem movimentação

de voos comerciais. Logo, para maior eficiência da tramitação de slots, solicitamos aos interessados a consulta previa ao portal AISWEB (<http://www.aisweb.aer.mil.br>).

1.2 CAPACIDADE DE POSIÇÕES DE ESTACIONAMENTO

O Sistema de pátio é formado de 28 posições homologadas para operações no SBSG, onde destas algumas possuem capacidade máxima de operação, outras possuem restrições com as adjacentes, sendo que a distribuição das posições é realizada por categorias.

QUADRO 3 – CAPACIDADE DE ESTACIONAMENTO DE AERONAVES (HOMOLOGADAS)

<i>Local</i>	<i>Nº da posição</i>	<i>Quantidade - Cod. ICAO</i>
<i>Pátio 1 (Remotas)</i>	01B – 05A	10 - C ou 5 - E
<i>Pátio 2 (Manobra)</i>	06B – 12A	10 - C ou 4 - C e 3 - E
<i>Pátio 3 (AVG)</i>	13-20	6 – A/B e 2 – A

Homologadas:

O quadro abaixo expõe a composição mais utilizada dos *mixes* dos pátios de estadia e manobra, vale destacar que o cenário se trata de uma alocação simplesmente ilustrativa, a alocação sempre será realizada buscando maior eficiência possível.

QUADRO 4 – ALOCAÇÃO DA CAPACIDADE DECLARADA

<i>Cod. ICAO</i>	<i>CATEGORIA</i>					
PÁTIO	A	B	C	D*	E *	Total
1 (ESTADIA)	-	0	8	0	1	9
2 (MANOBRA)	-	-	8	0	1	9
3 (ESTADIA)	2	6	-	-	-	6
TOTAL HOMOLOGADA	2	6	16	0	2	26

* Para cada duas posições classe Charlie, ocupa-se uma aeronave classe Delta/Echo.

Não Homologadas:

O quadro abaixo exibe as posições de uso contingencial, que poderão ser utilizadas nos casos de saturação dos pátios e/ou aeronaves que não dispõem de meios para realizar o *pushback*, para saída da posição de pátio. Vale destacar que as posições poderão ser utilizadas por aeronaves com logo tempo de estadia, desde que acordado previamente com a Administração Aeroportuária.

QUADRO 5 - CAPACIDADE DE ESTACIONAMENTO DE AERONAVES (NÃO HOMOLOGADAS)

Cod. ICAO	CATEGORIA					Total
PÁTIO	A	B	C	D	E	
TWY ALFA	-	5	-	-	1	6
TOTAL SEM HOMOLOGAÇÃO	-	5	-	-	1	6

QUADRO 6 – POSIÇÕES UTILIZADAS POR NATUREZA DE SERVIÇO

NATUREZA DE SERVIÇO	POSIÇÃO
AVIAÇÃO GERAL	13 - 20 (AVG)
CARGUEIROS	1 - 2 (PÁTIO 1) ¹
COMERCIAL	PÁTIOS 1 E 2 (TODAS AS POSIÇÕES)

QUADRO 7 – POSIÇÕES UTILIZADAS PARA ESTADIA (PERDIA E PERNOITE)

PÁTIO	POSIÇÃO ²
1	3B à 5A
2	12B e 12A
3	TODAS

¹ Posições frequentemente utilizadas para estacionamento de aeronaves cargueiras, podendo ser utilizadas por aeronaves de outra natureza.

² 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.natal.aero/br/tarifas/>

1.3 CAPACIDADE MÁXIMA DE POSIÇÕES

Algumas posições do SBSG 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/SG e área de Operações do Aeroporto, observando as orientações previstas no AIP Brasil, NOTAM e normas aeroportuárias.

1.4 TEMPO DE SOLO

Longa Permanência: estará suscetível de análise a longa permanência no SBSG – 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, segundo regras estabelecidas no Manual de Operações - MOPS.

O tempo mínimo de permanência no SBSG será de 40 (quarenta) 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 SBSG considera tempo mínimo de solo: entrada e saída de calço na aeronave (*Block On – Block Off Time*).

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 dispositivo XIX da Lei nº 11.182 e o Art. 13 da decisão 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 SBSG foi considerado o melhor em sua categoria (até 5 milhões de passageiros ano) na pesquisa realizada pelo Ministério dos Transportes, 2016. 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.

QUADRO 8 – EMPRESAS AÉREAS QUE OPERAM NO SBSG

TPS	VOOS DOMÉSTICOS	VOOS INTERNACIONAIS	CARGUEIROS
1	LATAM GOL AZUL	TAP GOL	

QUADRO 9 – CAPACIDADE DO TERMINAL DE PASSAGEIROS (PAX/HORA)

Internacional		Doméstico		Reversível	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
675	322	1.200	1.460	116	116

- Capacidade acima descreve o potencial de ocupação das áreas críticas do terminal de passageiros em determinado período de tempo.
- Os parâmetros mínimos utilizados para análise de capacidade correspondem aos apontados no PEA (*Plano de Exploração Aeroportuário*) da ANAC.
- O Aeroporto de São Gonçalo do Amarante opera com a classificação do nível de serviços “C” – Bom Nível de Serviço, condição de fluxo estável, atrasos aceitáveis, bom nível de conforto.
- 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 – Adequado Nível de Serviço, condição de fluxo instável, atrasos aceitáveis em curtos períodos de tempo, adequado nível

de conforto – com incrementos de demandada conforme acordo com a quadro 10:

QUADRO 10 – INCREMENTO PONTUAL DE DEMANDA

% de fluxo máximo utilizado para a autorização de voos	Embarque		Desembarque	
	Doméstico	Internacional	Doméstico	Internacional
Duas horas	20%	30%	30%	60%
Hora	10%	10%	15%	30%
Meia hora	5%	5%	5%	0%
Quarto-hora	0%	0%	0%	0%

2.1 BALCÕES DE CHECK-INS

O Aeroporto de São Gonçalo do Amarante possui um total de 42 (quarenta e dois) balcões de check-in para uso compartilhado das empresas aéreas.

O Terminal de Passageiros conta também com um total de 13 (dez) quiosques de autoatendimento compartilhados.

- 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 até 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 da decolagem;
- Para voos domésticos é considerado, para efeito de disponibilidade dos balcões, a tripulação destes, com antecedência de até 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 da decolagem;
- Toda e qualquer necessidade extra de disponibilidade de balcões de check-ins será analisada pelo CCO, mediante consulta pelo e-mail cgaasga@inframerica.aero ou telefone +55 84 3343-6482, ramal 6090.
- 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.

2.2 SISTEMA DE ESTEIRAS

O Aeroporto de São Gonçalo do Amarante possui o sistema triagem de bagagem automatizado, onde realiza tanto a triagem quanto a restituição das bagagens aos passageiros, para isso conta com 02 (duas) esteiras de triagem e 6 (seis) esteiras de restituição de bagagem. O sistema inteligente de esteira facilita o processo de restituição em relação ao tempo de espera dos passageiros.

QUADRO 11 – SISTEMA DE BAGAGENS

DEMONSTRATIVO DE ESTEIRAS DE RESTITUIÇÃO		
TERMINAL	DOMÉSTICO	INTERNACIONAL
01	04	02 ³

DEMONSTRATIVO DE ESTEIRAS DE TRIAGEM		
TERMINAL	DOMÉSTICO	INTERNACIONAL
01	02	01 ⁴

2.3 TEMPO DE RESTITUIÇÃO DE BAGAGENS

O tempo de restituição de bagagens no SBSG pode variar conforme o serviço de handling contratado pela empresa aérea e posicionamento da aeronave no pátio. O quadro abaixo mostra a média do tempo de restituição mensurado pela administradora aeroportuária Janeiro a Março de 2020.

QUADRO 12 – MÉDIA DO TEMPO DE RESTITUIÇÃO DE BAGAGENS (INTERNACIONAL)

Média	Média de Tempo da 1ª Bagagem
Tempo	00:07:06

³ Utilização compartilhada.

⁴ Idem.

QUADRO 13 – MÉDIA DO TEMPO DE RESTITUIÇÃO DE BAGAGENS (DOMÉSTICO)

Média	Média de Tempo da 1ª Bagagem
Tempo	00:05:44

2.4 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 SBSG é a seguinte:

QUADRO 14 – BALCÕES DE CONTROLE DE PASSAPORTE

BALCÕES DE EMIGRAÇÃO (DEP)	BALCÕES DE IMIGRAÇÃO (ARR)
10	10

2.5 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 controla pessoas e objetos, 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 SBSG atendem as normas vigentes de Segurança da Aviação Civil.

São 2 canais de inspeção com um total de 7 (sete) módulos de inspeção (raios-X).

QUADRO 15 – CANAIS DE INSPEÇÃO

	DOMÉSTICO	INTERNACIONAL
TPS 1	3 módulos	3 módulos

3 PROCEDIMENTOS OPERACIONAIS

Todas as empresas com operações de voos e aeronaves no SBSG devem cumprir rigorosamente o Manual de Operações (MOPS) 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 SBSG devem efetuar contatos prévios, para consultas relativas a operação no aeroporto, no e-mail: slot@inframerica.aero e/ou telefone +55 61 3214-6055.

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

O Aeroporto de São Gonçalo do Amarante 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; telefone +55 61 3214-6055.

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, disposta na Decisão nº 13 da ANAC.

O SBSG somente se responsabiliza por operações realizadas com orientação da TWR/SG.

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/NAT 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 ao CCO, nos telefones 55 84 3343-6482 / Ramal 6090 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 SBSG.

3.4 TESTE DE MOTORES

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

QUADRO 16 – POSIÇÕES UTILIZADAS PARA TESTE DE MOTORES

Testes de motor ACFT de até 15 metros de envergadura, deverão ocorrer no Apêndice da TWY ALFA, sob COORDENAÇÃO entre a TWR/SG e LÍDER DE PÁTIO.

Testes de motor ACFT com envergadura igual ou superior a 15 metros, deverão ocorrer entre a TWY BRAVO E BRAVO QUATRO, sob COORDENAÇÃO entre a TWR/SG e LÍDER DE OPERAÇÕES.

3.5 OTP – ON TIME PERFORMANCE (PONTUALIDADE E REGULARIDADE)

O Aeroporto de São Gonçalo do Amarante 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 SBSG. Devendo as operadoras aéreas repassar as informações do motivo do atraso para registros internos e acompanhamentos conforme padrão IATA (*International Air Transport Association*) no sistema operacional, oferecido pela administradora do aeroporto, disponíveis em terminais de STAFF, 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 SÃO GONÇALO DO AMARANTE/RN

A execução das operações como planejado é fator importante para a coordenação de slots do Aeroporto de São Gonçalo do Amarante, 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 ou +55 61 3214-6055.
- As empresas aéreas que operam e planejam operar voos no SBSG, deverão fornecer ao facilitador detalhes de suas operações planejadas e utilizá-los;
- Os slots serão alocados em minutos múltiplos de 5 (cinco), caso haja indisponibilidade no horário solicitado, será oferecido o horário mais próximo;
- A submissão de dados das empresas aéreas deverá atender o calendário da temporada vigente;

- Aprovação de voos regulares e não regulares estará condicionada 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;
- Será avaliada 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;
- 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;
- Para atender os casos de sinistro, 45 (quarenta e cinco) dias antes de iniciar a temporada, as empresas de transporte aéreo em operação no SBSG, 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
A	TWY paralela à TWY B que liga TWY E a TWY F	789,9	25	60	110	B747-400	ASFALTO	70/F/A/X/T
B	TWY de mesma dimensão e paralela à PPD	3.303,03	25	60	110	B747-400	ASFALTO	70/F/A/X/T
B1	TWY de ingresso para a RWY 12	196,19	34	60	110	B747-400	ASFALTO	70/F/A/X/T
B4	TWY de ingresso para a RWY 30	196,19	34	60	110	B747-400	ASFALTO	70/F/A/X/T
CC	Segunda saída rápida da RWY 12	312	32,35	67,6	110	B747-400	ASFALTO	70/F/A/X/T
DD	Primeira saída rápida da RWY 12	312	32,35	67,6	110	B747-400	ASFALTO	70/F/A/X/T
E	TWY perpendicular à TWY B acesso ao pátio	200	47,4	82,4	110	B747-400	ASFALTO	70/F/A/X/T
F	TWY perpendicular à TWY B acesso ao pátio	200	47,4	82,4	110	B747-400	ASFALTO	70/F/A/X/T

Anexo B

Capacidade Máxima de Posições

Designação do Pátio	Designação da posição	Categoria de Aeronaves	Aeronave crítica de estacionamento	
			Envergadura	Comprimento
1	1B	C	Boeing 737-800W (35,79 m)	Airbus 321-231S (44,51 m)
1	1	E	Boeing 747-400 (64,92 m)	Airbus 340-600 (75,63 m)
1	1A	C	Boeing 737-800W (35,79 m)	Airbus 321-231S (44,51 m)
1	2B	C	Boeing 737-800W (35,79 m)	Airbus 321-231S (44,51 m)
1	2	E	Boeing 747-400 (64,92 m)	Airbus 340-600 (75,63 m)
1	2A	C	Boeing 737-800W (35,79 m)	Airbus 321-231S (44,51 m)
1	3B	C	Boeing 737-800W (35,79 m)	Airbus 321-231S (44,51 m)
1	3	E	Boeing 747-400 (64,92 m)	Airbus 340-600 (75,63 m)
1	3A	C	Boeing 737-800W (35,79 m)	Airbus 321-231S (44,51 m)
1	4B	C	Boeing 737-800W (35,79 m)	Airbus 321-231S (44,51 m)
1	4	E	Boeing 747-400 (64,92 m)	Airbus 340-600 (75,63 m)
1	4A	C	Boeing 737-800W (35,79 m)	Airbus 321-231S (44,51 m)
1	5B	C	Boeing 737-800W (35,79 m)	Airbus 321-231S (44,51 m)
1	5	E	Boeing 747-400 (64,92 m)	Airbus 340-600 (75,63 m)
1	5A	C	Boeing 737-800W (35,79 m)	Airbus 321-231S (44,51 m)
2	6B	C	Boeing 737-800W (35,79 m)	Airbus 321-231S (44,51 m)
2	6	E	Boeing 747-400 (64,92 m)	Airbus 340-600 (75,63 m)
2	6A	C	Boeing 737-800W (35,79 m)	Airbus 321-231S (44,51 m)
2	7B	C	Boeing 737-800W	Airbus 321-231S

			(35,79 m)	(44,51 m)
2	7	E	Boeing 747-400 (70,6 m)	Airbus 340-600 (75,63 m)
2	7A	C	Boeing 737-800W (35,79 m)	Airbus 321-231S (44,51 m)
2	8	C	Boeing 737-800W (35,79 m)	Airbus 321-231S (44,51 m)
2	9	C	Boeing 737-800W (35,79 m)	Airbus 321-231S (44,51 m)
2	10	C	Boeing 757-300W (35,79 m)	Airbus 321-231S (44,51 m)
2	11	C	Boeing 737-800W (35,79 m)	Airbus 321-231S (44,51 m)
2	12B	C	Boeing 737-800W (35,79 m)	Airbus 321-231S (44,51 m)
2	12	E	Boeing 747-400 (64,92 m)	Airbus 340-600 (75,63 m)
2	12A	C	Boeing 737-800W (35,79 m)	Airbus 321-231S (44,51 m)
3	R13	B	GLF 4 (23,7 m)	CRJ-700 (32,33 m)
3	R14	B	GLF 4 (23,7 m)	CRJ-700 (32,33 m)
3	R15	B	GLF 4 (23,7 m)	CRJ-700 (32,33 m)
3	R16	B	GLF 4 (23,7 m)	CRJ-700 (32,33 m)
3	R17	B	GLF 4 (23,7 m)	CRJ-700 (32,33 m)
3	R18	B	GLF 4 (23,7 m)	CRJ-700 (32,33 m)
3	R19	A	LJ45 (14,58 m)	LJ55 (16,80 m)
3	R20	A	LJ45 (14,58 m)	LJ55 (16,80 m)
*B757-300W = Boeing 757-300 com winglet				
*A320S = Airbus A320 com sharklets				
*A321S = Airbus A321 com sharklets				