

**INFRAERO recebe outorga do Aeroporto de Governador Valadares, em MG, em 27.12.23**

No dia 12, a INFRAERO postou no seu portal a notícia do recebimento da outorga do Aeroporto Coronel Altino Machado (SBGV), em Governador Valadares (MG), por meio da Portaria nº 546 do Ministério de Portos e Aeroportos, publicada no Diário Oficial da União (DOU) de 11/12/2023 – seção 1, página 103.

Portaria nº 546 do Ministério de Portos e Aeroportos (MPOR), de 07/12/2023, publicada no Diário Oficial da União (DOU) de 11/12/2023 – seção 1, página 103:

<https://www.in.gov.br/web/dou/-/portaria-n-546-de-7-de-dezembro-de-2023-529527327>

A INFRAERO registra na nota, conforme estabelece a Portaria, que a transição operacional do aeroporto para si se dará no prazo de 120 dias (4 meses) a contar da data da publicação da Portaria

A Portaria nº 546/MPOR dispõe sobre a atribuição, à INFRAERO, da exploração do Aeroporto Coronel Altino Machado (SBGV), em Governador Valadares/MG, com base no conteúdo do processo nº 50020.002622/2023-15. A INFRAERO fica autorizada a representar o Ministério de Portos e Aeroportos nos atos de transição operacional e extinção do convênio de delegação constantes nas Subcláusulas 8.4, 8.5, 9.3, 13.1, 13.2 e 13.3 do Termo de Convênio nº 05/2015, firmado em 17/03/2015, entre a União, representada pela então Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República - SAC-PR, e o município de Governador Valadares-MG, cujo objeto é a delegação da exploração do Aeroporto Coronel Altino Machado (SBGV).

Localizado a cerca de 7,5 km do centro de Governador Valadares, na região denominada Vale do Rio Doce, o terminal aeroportuário – “Coronel Altino Machado” - atende atualmente a aviação geral, incluindo empresas de táxi-aéreo, e opera vôos do transporte comercial regular com frequências diárias de/para o Aeroporto de Confins (SBCF), na região metropolitana de Belo Horizonte, a 120 MN a SW, da empresa Azul Linhas Aéreas.

“Neste primeiro momento, será realizado um levantamento da situação atual do aeroporto pela equipe técnica da INFRAERO para planejar ações de manutenção e desenvolvimento do terminal. O aeroporto de Governador Valadares irá contar com equipes altamente capacitadas, prontas para atuar com foco no seu potencial de demanda e incremento das operações”, destaca o presidente da INFRAERO, Rogério Barzellay.

Para Barzellay, a transferência da outorga de mais um terminal à INFRAERO reforça a expertise que tem a estatal federal aeroportuária na administração de aeroportos e sua vocação para o desenvolvimento da aviação regional.

A Portaria nº 514/MPOR, de 16/11/2023, publicada no DOU de 27/11/2023 (na seção 1, página 114), com vigor nesta data, deu outorga à INFRAERO do aeródromo “Flores” (SWFN), em Manaus (AM).

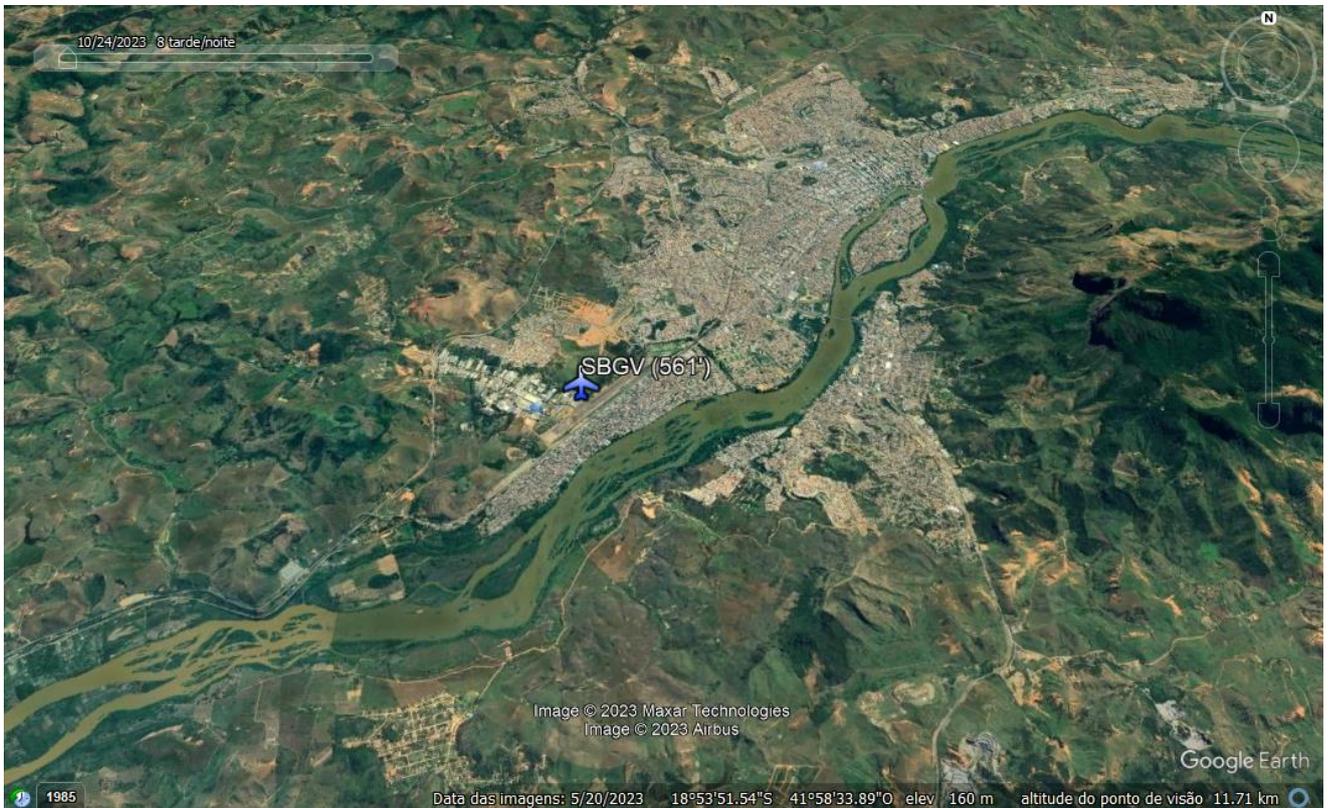
Com 50 anos de experiência, a INFRAERO administra 25 aeroportos no país e atua como ‘braço’ executor de políticas públicas para a aviação civil, com a finalidade de implantar, administrar, operar e explorar industrial e comercialmente a infraestrutura aeroportuária. A empresa tem presença nacional e expertise consolidada para oferecer serviços de ponta a ponta da infraestrutura aeroportuária, ou seja, desde o projeto, passando pela obra de engenharia, manutenção, gestão e a própria operação, além de oferecer treinamento técnico e desenvolvimento de soluções digitais.

O Aeroporto “Coronel Altino Machado” (SBGV), em Governador Valadares (MG), está na FIR Recife (SBRE), na jurisdição do CINDACTA-III, com o limite da FIR Brasília (SBBS) a cerca de 25 MN a oeste, distando 125 MN a NE de Belo Horizonte (SBBH) e a 45 MN a NE de Ipatinga/Santana do Paraíso (SBIP) e 50 MN ao norte de Caratinga (SNCT), e 126 MN a NW de Vitória/ES (SBVT). O aeroporto está em área de espaço Aéreo Classe G do solo até FL145 e Classe A a partir do FL145.

O aeroporto não é sobrevoado (ponto de passagem) por aerovias nos espaços inferior e superior, mas sendo “circundado”, principalmente no espaço superior (pelas aerovias UZ1, UZ32 e UZ257).

No setor leste do aeródromo (estendida NE-SW), existe uma área condicionada restrita (SBR-350), com limite do solo até 7.000 pés AGL).

Localmente, o aeroporto situa-se no setor SW do centro urbano de Governador Valadares, com o rio Doce à leste, a cerca de 740 m. transversalmente do eixo da pista.



Em elevação de 561 pés, o “Coronel Altino Machado” tem pista (07/25) de 30 x 1.701 m., com pavimento de asfalto com resistência PCN 31 e resistência de subleito média, pressão máxima admissível média (até 1,75 MPa, ou 253 psi). A pista é dotada de sistema de iluminação (balizamento) com luzes de cabeceira, luzes laterais ao longo da pista a cada 60 m. e luzes de *taxiway*. A cabeceira 07 está em elevação de 562 pés (+1 pés AAL) e a cabeceira 25 na elevação 561 pés, uma pista “em nível”. Existe área de giro de aeronaves em ambas extremidades da pista. A faixa de pista é 150 x 1.620 m.

A cabeceira 07 é deslocada 208 m. (em ROTAER – mas sendo indicada com 201 m. nos desenhos do PBZPA), as distâncias operacionais são:

RWY	TORA (m.)	ASDA (m.)	TODA (m.)	LDA (m.)
07	1701	1701	1701	1500 [=1.701- 201 m.]
25	1500	1701	1701	1701

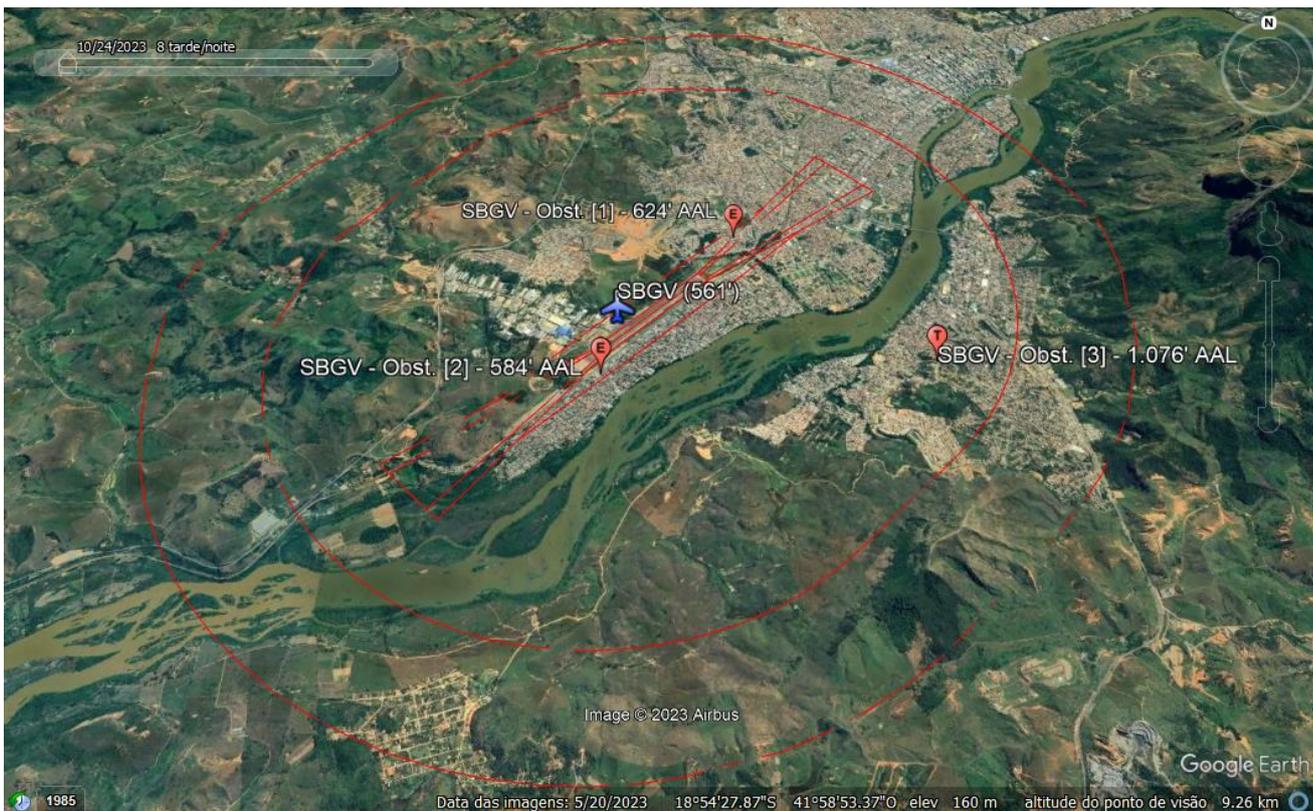
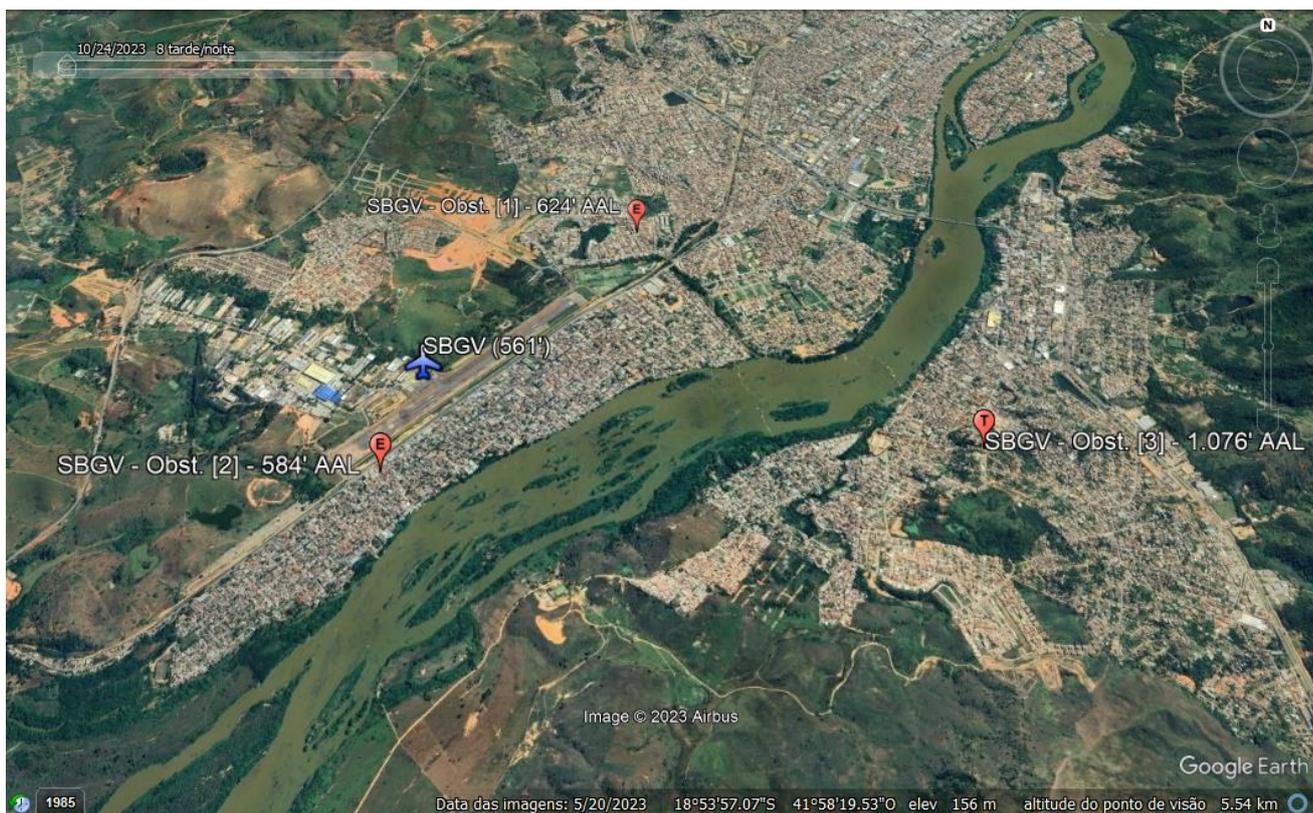
Obs.: 1.701 – 208 = 1.493 m.



ROTAER informa a concentração de pássaros nas proximidades da cabeceira 07. Carta VAC orienta a observação da prática de vôo livre no setor sudeste do aeroporto (com a existência da Serra da Jacutinga, com elevação da ordem de 4.800 pés – a cerca de 30 MN a SE).

ROTAER informa também a existência de “Obstáculos de Aeródromos”, sendo:

- 1 – edificação sem iluminação à altitude de 181 m. (583,8 pés, equivalente a 23 pés AAL), com locação nas coordenadas  $18^{\circ}54'12,10''S/041^{\circ}59'15,10''W$ . O obstáculo dista 0,5 MN do ARP no RM  $232^{\circ}$  e 0,2 MN (370 m.) da cabeceira 07 (deslocada) no RM  $204^{\circ}$ , numa separação transversalmente do eixo estendido da pista de aproximadamente 238 m.
- 2 – edificação sem iluminação à altitude de 190 m. (623,4 pés, equivalente a 63 pés AAL), com locação nas coord.  $18^{\circ}53'05,09''S/041^{\circ}58'25,35''W$ , violando o PBZPA - Plano Básico de Zona de Proteção do Aeródromo. O obstáculo dista 0,9 MN do ARP no RM  $063^{\circ}$  e 0,4 MN (740 m.) da cabeceira 25 (deslocada) no RM  $056^{\circ}$ , numa separação transversalmente do eixo estendido da pista de aproximadamente 154 m. (com o través do obstáculo no eixo prolongado distando 725 m.).
- 3 – torre com iluminação à altitude de 328 m. (1.076 pés, equivalente a 515 pés AAL), com locação nas coord.  $18^{\circ}54'07,28''S/041^{\circ}57'14,94''W$ , violando o PBZPA - Plano Básico de Zona de Proteção do Aeródromo. O obstáculo dista 1,7 MN do ARP no RM  $126^{\circ}$  (setor leste do aeródromo) e aproximadamente no través da cabeceira 25 a 1,5 MN.



NOTAM B1388/23N, com emissão inicial em 26/09/2023, com validade de 26/09 até 25/12/2023, informa a existência de obstáculo montado de edificação sem iluminação à altitude de 244 m. (800,5 pés, equivalente a 240 pés AAL), com locação nas coordenadas 18°51'37,57"S/041°58'59,76"W, violando o PBZPA - Plano Básico de Zona de Proteção do Aeródromo. O obstáculo dista 2,2 MN do ARP no RM 024° (setor norte do aeródromo) e aproximadamente 1,9 MN da cabeceira 25 no rumo 013° (uma separação transversalmente do eixo estendido de 1,56 MN/2,9 km e o ponto do través a 1,09 MN/2 km).

O expediente do aeroporto é de 2ª até 6ª, de 10:00-22:00Z/07:00-19:00LT, exceto feriados, ou em outro horário mediante solicitação prévia, sujeito à cobrança de tarifa extraordinária.

O aeroporto é homologado para vôos VFR diurno/noturno e IFR diurno/noturno, operando vôos:

- com serviço de informação de tráfego aéreo de aeródromo (AFIS)/Rádio "Valadares" – em horário de funcionamento parcial (hoje: de 3ª até 6ª, de 10:00-22:00Z/07:00-19:00LT, e às 2ª, de 10:00-22:00Z/07:00-19:00LT, exceto feriados, ou em outro horário por solicitação prévia),
- com serviço ERAA (Estação de Radiodifusão Automática de Aeródromo) fora do horário de funcionamento do AFIS, e,
- com funcionamento do balizamento de 2ª até 6ª do Pôr do sol até 22:00Z/19:00LT, ou em outro horário por solicitação prévia.

NOTAM B2230/23R (emissão inicial B2190/23) com emissão em 23/12/2023, com validade de 23/12 até 29/12/2023, informa inoperância das facilidades (instalações) de iluminação na área de pouso.

O aeródromo é autorizado pela ANAC para ser utilizado regularmente por quaisquer aeronaves compatíveis com o RCD 2C ou inferior. É permitida operações de aeronaves ATR-72 apenas em Condições Meteorológicas de Vôo Visual (VMC).

A operação no aeródromo conta com carta VAC para vôos VFR (com tráfego pelo setor oeste) e um conjunto de cartas de procedimentos de saída e aproximação de vôos IFR para as duas cabeceiras.

Pela carta VAC, é compulsória a operação no Circuito de Tráfego do Aeródromo, com entrada no Circuito compulsória pelo setor NW do AD. No caso de asa fixa, a altitude mínima do Tráfego é 1.800 pés (1.239 pés AAL) para aeronaves CAT A/B e 2.100 pés (1.539 pés AAL) para aeronave CAT C. A altitude mínima de tráfego de helicóptero é de 1.500 pés (930 pés AAL). Na operação para pouso, a Perna do vento para pista 07 é pela esquerda, enquanto a perna do vento para pista 25 é pela direita. Na decolagem, a curva para livrar o eixo estendido da pista 07 é para esquerda (antes de cruzamento do través noroeste da Ilha dos Araújos - a cerca de 2,3 MN no rumo magnético 077° da cabeceira 25); o eixo estendido na decolagem da pista 25 é com curva para direita.

Os procedimentos SID e IAC são por navegação por satélite (RNAV/RNP), havendo adicionalmente procedimento de saída OMNI (Saídas Omnidirecionais - procedimentos de saída por instrumentos cujo trecho inicial é, na maioria dos casos, o rumo da pista de decolagem e que permitem a execução de curvas para qualquer direção desejada após a aeronave atingir uma determinada altitude).

A saída (com procedimento OMNI) é aprovada para operação de aeronaves CAT A e B. A carta indica MSA no raio de 25 MN do ARP a altitude geral de 5.000 pés (4.439 pés AAL) e uma área proibida de sobrevôo abaixo de 5.000 pés, a nordeste do aeródromo, entre rumos magnéticos do ARP de 079° e 136° (numa faixa de abertura de 57°), no sentido horário. A carta prevê curva à esquerda para livrar o eixo estendido (rumo) da pista 07 a partir da altitude de 1.500 pés (939 pés AAL) e curvas para os dois lados para livrar o eixo estendido (rumo) da pista 25 a partir da altitude de 1.500 pés (939 pés AAL), com requisito de gradiente de subida mínimo de 5,0% (ie, 2,9°) até 1.500 pés e, após esta altitude, de 3,3% (ie, 1,9°). Como obstáculos próximos não considerados para o cálculo do gradiente de subida (PDG), a carta informa:

- pista 07: obstáculo com elevação de 597 pés (+36 pés/11 m. pés AAL e acima da cabeceira 25), distante 150 m. no azimute 150° a partir da cabeceira 25 – ie, quase no través da cabeceira, pela direita, a cerca de 148,5 m. transversalmente do eixo e de 21 m. após a cabeceira.
- pista 25: obstáculo com elevação de 594 pés (+33'/10 m. pés AAL e 32'/ 9,75 m. acima da cabeceira 07), distante 98 m. no azimute 320° a partir da cabeceira 07 - ie, quase no través da cabeceira, pela direita, a cerca de 88 m. transversalmente do eixo e de 29 m. após a cabeceira.

Os procedimentos de saída IFR com navegação por satélite (RNAV) são aprovados para operação de aeronaves CAT a e B. As duas cartas indicam a MSA no raio de 25 MN do ARP (com coordenadas 18°53'49"S / 042°59'10"W – em diferença ao ARP em ROTAER de 18°53'46"S / 042°59'00"W) de altitude geral de 5.000 pés (4.439 pés AAL) e gradiente mínimo de subida de mínimo de 5,0% (ie, 2,9°) até 1.500 pés e, após esta altitude, de 3,3% (ie, 1,9°). As duas cartas não especificam "Mínimos meteorológicos de AD" - ie, sem mínimo operacional de saída específico para operação no AD –

“Mínimo SID” -, resultando a condição aplicável de “Mínimo de Aeródromo”, com “Mínimo Regular para Decolagem” [i] igual à visibilidade mínima prevista em procedimento de aproximação para aeronave monomotor e [ii] de 1.600 m. para aeronave de dois ou mais motores.

Carta de Saída em navegação por satélite (IAC RNAV DADNA 1A -MANDU 1A -MILED 1A) para decolagem da pista 07 prevê 3 saídas (umas delas com 2 Transições), a partir do primeiro segmento no rumo da pista até altitude de 1.500 pés:

- após curva à esquerda, saída para fixo “MANDU” (a 31 MN no RM 273° do ARP, interceptando as aerovias Z3 e UZ40), para transição para os fixos finais “OPLUT” (a 52 MN no RM 296° do ARP, nas aerovias Z3 e Z47 e UZ40), e “EVTEK” (a 44 MN no RM 243° do ARP, na vertical do aeródromo de Caratinga/SNCT e na aerovia UZ40)
- saída para fixo “DADNA” (a 106 MN no RM 064° do ARP, nas aerovias Z47 e UZ57)
- saída para fixo “MILED” (a 95 MN no RM 168° do ARP, nas aerovias Z48 e UZ35)

Carta de Saída em navegação por satélite (IAC RNAV ARSIR 1A-DALRI1A) para pista 27 prevê 2 saídas, com 6 (2+4) Transições, a partir do primeiro segmento no rumo da pista até altitude de 1.500 pés:

- após curva à direita, saída para fixo “DALRI” (a 7 MN no RM 356° do ARP), para seguir:
  - na Transição do fixo final “DADNA” (a 106 MN no RM 064° do ARP, na aerovia Z47 e UZ57), ou,
  - na Transição do fixo final “MILED” (a 95 MN no RM 168° do ARP, na aerovia Z48 e UZ35)
- saída para fixo “ARSIR” (a 5,5 MN no RM 248° do ARP), para seguir:
  - na Transição do fixo final “MILED” (a 95 MN no RM 168° do ARP, na aerovia Z48 e UZ35) – com procedimento utilizável somente quando a área condicionada restrita SBR-350 estiver “inativa”
  - na Transição do fixo final “EVTEK” (a 44 MN no RM 243° do ARP, na vertical do aeródromo de Caratinga/SNCT e na aerovia UZ40)
  - na Transição do fixo final “MANDU” (a 31 MN no RM 273° do ARP, interceptando as aerovias Z3 e UZ40)
  - na Transição do fixo final “OPLUT” (a 52 MN no RM 296° do ARP, nas aerovias Z3 e Z47 e UZ40)
- carta informa os seguintes obstáculos próximos não considerados no cálculo do gradiente de subida (PDG):
  - poste com elevação de 594 pés (+32'/9,75 m. acima da cabeceira 07), à distância de 141 m. no Azimute 317° a partir da cabeceira 07 - um ponto à direita, separado transversalmente do eixo estendido de 131,6 m., com través a cerca de 50,5 m. longitudinalmente após a cabeceira
  - árvore com elevação de 601 pés (+39'/11,9 m. acima da cabeceira 07), à distância de 129 m. no Azimute 196° a partir da cabeceira 07 – um ponto à esquerda, separado transversalmente do eixo estendido de 101,7 m., com través a cerca de 79,4 m. longitudinalmente após a cabeceira

Os procedimentos de aproximação IFR com navegação por satélite (RNP) são aprovados para operação de aeronaves CAT A e B. As duas cartas indicam a MSA no raio de 25 MN dos fixos intermediários de aproximação (IF) – a 10 MN da cabeceira, no rumo da aproximação final - de altitude geral de 5.000 pés (4.439 pés AAL). Os procedimentos (pista 07 e pista 25) são com arranjo em planta típico para de aproximação com navegação RNP APCH com arranjo em “cruz” (†), com três IAF (um deles como fixo de órbita de entrada e de arremetida) e três segmentos de aproximação inicial de 5 MN.

O procedimento de aproximação para pista 07 (RNP RWY 07) prevê operação nos modos [i] LNAV, com visibilidade mínima requerida de 1.600 m. para CAT A e 2.000 m. para CAT B e MDA de 1.330 pés (768 pés acima da cabeceira) em ponto a 2,1 MN/3,9 km da cabeceira, e [ii] LNAV/VNAV, com visibilidade mínima requerida de 1.600 m. para CAT A e B e DA de 1.232 pés (670 pés acima da cabeceira) em ponto a 1,8 MN/3,3 km da cabeceira. O procedimento permite aproximação circular, exceto pelo setor leste (devido ao relevo), com visibilidade mínima requerida de 2.000 m. e MDA de 1.490 pés (928 pés acima da cabeceira e 929 pés AGL), em ponto a 2,56 MN/4,7 km da cabeceira para aeronave CAT A e visibilidade mínima requerida de 2.400 m. e MDA de 1.700 pés (1.138 pés acima da cabeceira e 1.139 pés AGL), em ponto a 3,18 MN/5,9 km da cabeceira para aeronave CAT B.

São três IAF – GV003 (a 13 MN no RM 047° para o ARP e 12,7 MN no RM 090° para cabeceira 07), GV004 (a 13 MN no RM 045° para o ARP e 12,8 MN no RM 046° para cabeceira 07) e GV001 (a 15,5

MN no RM 068° para o ARP e a 15,1 MN no RM 068° da cabeceira 07, no rumo da Aproximação Final). O IAF GV003 é um fixo de órbita de entrada.

Os três segmentos de aproximação inicial são de 5 MN, para serem voados às altitudes mínimas de 5.000 pés no IAF e 3.100 pés no IM (GV002 - 15,1 MN no RM 068° da cabeceira 07, no rumo da Aproximação Final), um gradiente para descida de 1.900 pés (uma rampa entre os fixos de 6,25% ou 3,58°).

O segmento de aproximação intermediário (rumo mag. 068°, da Final) é de 5 MN, para passagem no FAF (“ARSIR” – a 5,1 MN da cabeceira 07, no rumo da Final 068°) à altitude recomendada de 2.350 pés, um gradiente para descida de 750 pés (uma rampa entre os fixos de 2,47% ou 1,41°); optando por uma descida contínua com a mesma rampa da aproximação final do procedimento (5,6% ou 3,2°), esta descida (de 3.100 pés para 2.530 pés), após voo nivelado, se inicia em ponto 2,8 MN após o IM e 2,2 MN antes do FAF, ou, numa outra alternativa de perfil vertical, numa descida (a partir de 3.100 pés) a partir do IM até a altitude recomendada do FAF de 2.350 pés (acima do gabarito de segurança do segmento de 2.300 pés), com a mesma inclinação da rampa final, de 2,2 MN, para atingir o FAF nivelado por 2,8 MN para passagem no FAF e iniciar a descida final.

O segmento da aproximação final (RM 068°) tem rampa de (5,6% ou 3,2°), para cruzamento da cabeceira de 50 pés, [i] com 3 MN do FAF até ponto da MDA (1.330 pés/768 pés acima da cabeceira, - 2,1 MN/3,9 km da cabeceira), em operação no modo LNAV), e com 3,3 MN do FAF até o ponto da DA (1.232 pés/670 pés acima da cabeceira - 1,8 MN/3,3 km da cabeceira), na operação no modo LNAV/VNAV; para manobra circular, o segmento após o FAF será de 2,5 MN (CAT A) e 1,9 MN (CAT B).

O MAPt é no cruzamento da cabeceira (à altitude de 1.330 pés/768 pés acima da cabeceira) na operação no modo LNAV e no ponto da DA, a 1,8 MN da cabeceira (à altitude de 1.232 pés/670 pés acima da cabeceira, na operação no modo LNAV/VNAV).

A arremetida consiste manter rumo da aproximação final em subida para 5.000 pés, com curva à esquerda após 1.500 pés, para seguir direto para a MAHF (e IAF) GV003 para “espera”.

O procedimento de aproximação para pista 25 (RNP RWY 25) prevê operação no modo LNAV, com visibilidade mínima requerida de 1.600 m. e MDA de 1.120 pés (559 pés acima da cabeceira e do ARP) em ponto a 1,3 MN/2,4 km da cabeceira.

São três IAF – GV012 (a 13 MN no RM 269° para o ARP e 12,6MN no RM 270° para cabeceira 25), GV013 (a 13,1 MN no RM 227° para o ARP e 12,7 MN no RM 266° para cabeceira 25) e GV014 (a 15,5 MN no RM 248° para o ARP e a 15 MN no RM 248° da cabeceira 25, no rumo da Aproximação Final). O IAF GV013 é um fixo de órbita de entrada.

Os três segmentos de aproximação inicial são de 5 MN, para serem voados às altitudes mínimas de 5.000 pés no IAF e 3.100 pés no IM (GV011 - 15,1 MN no RM 248° da cabeceira 25, no rumo da Aproximação Final), um gradiente para descida de 1.900 pés (uma rampa entre os fixos de 6,25% ou 3,58°).

O segmento de aproximação intermediário (rumo mag. 248°, da Final) é de 5 MN, para passagem no FAF (GV017 – a 5 MN da cabeceira 25, no rumo da Final 248°) à altitude recomendada de 2.590 pés, um gradiente para descida de penas 510 pés (uma rampa entre os fixos de 1,68% ou 0,96°); optando por uma descida contínua com a mesma rampa da aproximação final do procedimento (6,5% ou 3,7°), esta descida (de 3.100 pés para 2.590 pés), após voo nivelado, se inicia em ponto 3,72 MN após o IM e 1,28 MN antes do FAF, ou, numa outra alternativa de perfil vertical, numa descida (a partir de 3.100 pés) a partir do IM até a altitude recomendada do FAF de 2.590 pés (acima do gabarito de segurança do segmento de 2.500 pés), com a mesma inclinação da rampa final, de 1,28 MN, para atingir o FAF nivelado por 3,72 MN para passagem no FAF e iniciar a descida final.

O segmento da aproximação final (RM 248°) tem rampa de 6,5% ou 3,7° (para cruzamento da cabeceira a 48 pés) 3,7 MN do FAF até o ponto da MDA (1.120 pés/569 pés acima da cabeceira - 1,3 MN/2,4 km antes da cabeceira) na operação no modo LNAV.

O MAPt é no cruzamento da cabeceira (à altitude de 1.120 pés/569 pés acima da cabeceira) na operação no modo LNAV.

A arremetida consiste manter rumo da aproximação final em subida para 5.000 pés, com curva à direita após 1.500 pés, para seguir direto para a MAHF (e IAF) GV013 para “espera”.

Pelo acervo da ANAC, na pasta de certificação de aeródromos (pelo regulamento RBAC-139), a Portaria nº 1.077/SIA, de 08/04/2019, publicada no Diário Oficial da União (DOU) de 11/04/2019 (seção 1, página 217), concede Certificado Operacional de Aeroporto (COA) nº 37/SBGV/2019 à Prefeitura de Governador Valadares (como operadora aeroportuária) do Aeroporto Coronel Altino Machado de Oliveira, em Governado Valadares/MG (SBGV – CIAD MG0032), considerando o que consta do processo nº 00058.043213/2018-06. A Portaria entrou em vigor na data da sua publicação.

A certificação operacional fica condicionada, ao menos, à manutenção, pela operadora aeroportuária dos aspectos avaliados no âmbito do processo por meio do qual a outorga foi concedida. Nos termos do processo da certificação, o aeroporto operará com as seguintes especificações operativas:

I - Geral:

- a) Código de referência: 2C
- b) aeroporto pode ser utilizado regularmente por quaisquer aeronaves compatíveis com o código de referência 2C ou inferior
- c) Tipo de operação por pista/cabeceira: cabeceiras 07 e 25: VFR / IFR NP (não-precisão) - diurna/noturna
- d) Nível de Proteção Contra Incêndio Existente (NPCE): não-habilitado ou inexistente
- e) Autorizações de Operações Especiais: Operação da aeronave ATR-72, sob as restrições apresentadas no item IV (de restrições operacionais)

II - Restrição a classes e tipos de aeronaves: não-aplicável

III - Restrição aos serviços aéreos: não-aplicável

IV - Restrições operacionais: permitida a operação da aeronave ATR-72 apenas em Condições Meteorológicas de Vôo Visual (VMC).

Não constam das Especificações Operativas Isenções e Níveis Equivalentes.

Conforme estatística de tráfego do CGNA (Centro de Gerenciamento de navegação Aérea) do DECEA, em 2022 o Aeroporto de Gov. Valadares/“Coronel Altino Machado” (SBGV) movimentou 5.746 aeronaves (com 80ª posição no ranking nacional), sendo 4.671 movimentos (81,3%) da aviação geral (56ª posição no ranking nacional), 1.048 movimentos (18,2%) de aeronaves do transporte comercial (62ª posição no ranking nacional) e 27 movimentos da aviação militar. Em 2022, a movimentação total máxima mensal foi de 596 (ante média de 479 movimentos/mês), a movimentação da aviação geral máxima sendo de 489 movimentos (ante média 389 mov./mês), a movimentação do transporte comercial máxima sendo de 129 movimentos (ante média 87 mov./mês).

Em novembro passado, o Aeroporto de Gov. Valadares/“Coronel Altino Machado” (SBGV) movimentou 482 aeronaves, a 73ª posição no ranking nacional. Em outubro foram 533 movimentos, a 72ª posição no ranking nacional.

Estatística pela ANAC, no Anuário de Transporte ano 2022, indica que o Aeroporto de Gov. Valadares/“Coronel Altino Machado” (SBGV) movimentou 29.790 passageiros pagos (em vôos domésticos).

Trabalho de pesquisa e estudo para a SAC-Pr no planejamento do setor aeroportuário brasileiro, pela UFSC (Universidade federal de SC)/LabTrans – Laboratório de Transportes e Logística, de agosto de 2016, registra que o Aeroporto de Gov. Valadares/“Coronel Altino Machado” (SBGV) era dotado de um terminal de passageiros (TPS) com área de 555 m², com área total do saguão de embarque de 164 m²

e com área total da sala de embarque 67 m<sup>2</sup> (com 70 assentos) e área total da sala de desembarque 7,62 m<sup>2</sup>.