

# MUV - Mais Um Voo, Simulador para Estimar Atrasos Conforme Fluxo de Passageiros no Aeroporto de Guarulhos

Miguel Antonio Copatti<sup>1</sup>, Roger Wesler Grabin<sup>2</sup>, Anderson Seiji Ishiii<sup>3</sup>

<sup>1</sup>Escola do Mar, Ciência e Tecnologia  
Universidade do Vale do Itajaí (UNIVALI)  
Caixa Postal 360 – 88302-202 – Itajaí – SC – Brazil

{miguel\_copatti, roger, anderson}@live.com

**Abstract.** *This meta-paper describes the style to be used in articles and short papers for SBC conferences. For papers in English, you should add just an abstract while for the papers in Portuguese, we also ask for an abstract in Portuguese (“resumo”). In both cases, abstracts should not have more than 10 lines and must be in the first page of the paper.*

**Resumo.** *este meta-artigo descreve o estilo a ser usado na confecção de artigos e resumos de artigos para publicação nos anais das conferências organizadas pela SBC. solicitada a escrita de resumo e abstract apenas para os artigos escritos em português. Artigos em inglês deverão apresentar apenas abstract. Nos dois casos, o autor deve tomar cuidado para que o resumo (e o abstract) não ultrapassem 10 linhas cada, sendo que ambos devem estar na primeira página do artigo.*

## 1. Introdução

Atualmente o aeroporto internacional de Guarulhos ostenta o título de maior aeroporto do Brasil. Sua capacidade total de embarque e de desembarque é de 15.352 considerando todos voos, domésticos e internacionais. A maior movimentação ocorre no terminal 3 (internacional) onde o fluxo é de 8.333 passageiro/hora. Contudo a capacidade de passageiro/hora pode ser afetada pela quantidade de aeronaves estacionadas no pátio do terminal aeroportuário. Mesmo em tempo de recessão em 2017 o aeroporto registrou aumento de 3,2% se comparado com os dados de 2016. O Aeroporto planeja aumento no volume de passageiros e espera receber 60 milhões passageiro/ano, frente ao 36,6 milhões registrados no ano anterior. Para isso seja possível, será construído um novo pátio para aeronave e um novo pier até 2021 para o terminal 3.

Desde da sua inauguração no ano 1985, com uma área de 14 km quadrado, obteve uma movimentação de pessoas estimada em 37 milhões de passageiras com uma lotação total cerca de 40 milhões de aviões. Portanto observa-se que a capacidade máxima de passageiros será alcançada em um momento de pico, ocasionado por atrasos imprevistos ou datas comemorativas.

Este artigo é estruturado da seguinte maneira: a Seção 2 apresenta alguns trabalhos relacionados a este, apontando algumas das abordagens discutidas na literatura, em seguida, a Seção 3 apresenta a metodologia e técnicas utilizadas para a construção do simulador e seus artefatos produzidos neste trabalho, a Seção 4 descreve e analisa os

resultados obtidos através da utilização do simulador, por fim, a seção 5 e última discute sobre algumas conclusões extraídas a partir dos resultados coletados e da análise do simulador, objetivos atingidos e melhorias para o simulador.

## 2. Revisão bibliográfica

A diferença crescente entre a demanda prevista e o número de operações efetivamente realizadas impõe aos usuários restrições de oferta de voos pelas companhias aéreas que, impedidas de aumentar suas frequências em Congonhas, são obrigadas a criar novos voos partindo de outros aeroportos, como Guarulhos e Campinas [Medau and Gualda 2009].

Em contrapartida, a ANAC vem adotando medidas de restrição de tráfego cada vez mais severas em Congonhas, tais como: alocação de slots para operações, proibição de operação de aeronaves comerciais na pista auxiliar e determinação de tempo máximo de permanência de aeronaves nos boxes de estacionamento, entre outras.

## 3. Metodologia

Utilizando da simulação discreta para modelar o problema afim de estimar quando ocorre maior demanda por voos no aeroporto de Guarulhos, seja por fatores externos, como alta demanda de passageiros, fatores climáticos, objetos na pista, entre outros tipos de eventos que podem gerar algum tipo de atraso no aeroporto.

### 3.1. FlightRadar24h

departures:		
Hora	Boing	Airbus
15:54	777	
15:54		a319
16:15	737	
16:15		a320
16:15	737	
16:15		a320
16:16	737	
16:16		a320
16:20	767	
16:20	737	
16:22		a350
16:22		a320
16:24		a321
16:27	777	
16:27		a350
16:30		a320
16:30		
16:55	737	
16:55		a320
16:59	737	
17:00	737	

**Figura 1. Saída**

O FlightRadar24 é um site e aplicativo mobile que disponibiliza a visualização de aviões do mundo todo, em tempo real, através de mapas fornecidos pela Google.

Foi analisado e coletado dados, na segunda-feira e terça-feira (25 e 26 de junho), durante o período da tarde, durante pelo menos 1 hora, diariamente foi analisado 21 aeronaves saindo (decolagem) 22 aeronaves chegando (aterrisando), foi desconsiderado voos do tipo privado, esses que não podem ser comprado uma passagem por qualquer indivíduo num aeroporto.

arriais:		
Hora	Aibus	Boing
16:24	a380	
16:25	a320	
16:27		737
16:30	a320	
16:32		727
16:36	a320	
16:40	a320	
16:48		737
16:49	a320	
16:51	a319	
16:55	a320	
16:59		777
17:08	a320	
17:15	a321	
17:16		737
17:22	a320	
17:24		737
17:28	a320	
17:31	a320	
17:36	a320	
17:39		737
17:40	a330	

Figura 2. Chegada

#### 4. Configuração do aeroporto

A configuração do sistemas de pistas em geral, o fator mais importante para determinar a capacidade de um aeroporto , sendo que o mais comum gargalo do sistema aeroportuário como um todo . Quando capacidade do sistema de pistas é excedido , o aeroporto invariavelmente começa a sofrer atrasos.



Figura 3. Planta geral do aeroporto de Guarulhos

Atualmente o aeroporto de Guarulhos possui 2 pistas , a primeira foi inaugurada em 1985 com 3000 metros , a segunda possui 3500 metros, mais tarde ampliada para 3700 metros , há ainda previsto uma terceira pista com extensão de 1500 metros, porém ainda não foi construída.

## **5. Definição de Capacidade e atrasos**

A eficácia de um sistema de transporte é a capacidade e a eficiência de se processar uma unidade sendo transportada. Ao passo de que o desempenho do sistemas depende de componentes , avalia-se de forma individual cada um deles para que seja possível determinar o resultado do sistema como um todo.

Existem duas formas mais comuns de se tratar a capacidade. A primeira delas é denominada capacidade prática que pode ser entendida como o número de operações de aeronaves durante um intervalo de tempo, correspondente a um nível tolerável de atraso médio. A segunda é chamada de capacidade última, que é a capacidade máxima ou máxima taxa de processamento. Pode ser definida como o número máximo de aeronaves que um aeródromo pode acomodar durante um específico intervalo de tempo, quando submetido a uma demanda contínua de serviço. Uma demanda contínua significa que há sempre uma aeronave pronta para pouso ou decolagem.

Em termos práticos , quando duas ou mais aeronaves necessitam utilizar ao mesmo tempo a mesma infra-estrutura, resultará em pelo menos uma aeronave ter que esperar, incorrendo em atraso. O atraso pode ser calculado em termos de minutos médio de espera por aeronave chegando ou partindo em condições de Voos por instrumento ou voo visual. Durante os períodos de pico a demanda pode exceder a capacidade , o que provocará a formação de filas. São raros os casos em que a aeronave realiza um voo em perfeita e contínua sequência, sem nenhum atraso.

### **5.1. Fatores que podem afetar a capacidade e atraso**

Os principais fatores que implicam atrasos nos aeroportos são:

1. Configuração do aeroporto: configuração geométrica relativa das pistas em uso.
2. Picos de demanda: períodos do dia em que a demanda de tráfego é muito alta.
3. Composição de frota: proporção entre os tipos de aeronave que operam no aeroporto, classificadas principalmente por peso e envergadura.
4. Meteorologia: condições climáticas no aeroporto e a tecnologia de instrumentação disponíveis

## **6. Detalhes do Simulador**

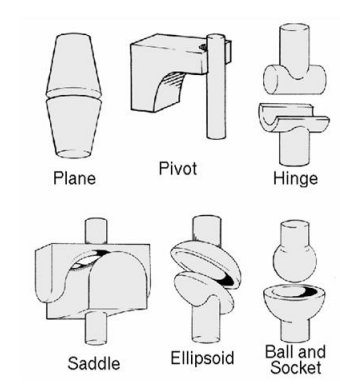
Figure and table captions should be centered if less than one line (Figure 4), otherwise justified and indented by 0.8cm on both margins, as shown in Figure 5. The caption font must be Helvetica, 10 point, boldface, with 6 points of space before and after each caption.

## **7. Images**

All images and illustrations should be in black-and-white, or gray tones, excepting for the papers that will be electronically available (on CD-ROMs, internet, etc.). The image resolution on paper should be about 600 dpi for black-and-white images, and 150-300 dpi for grayscale images. Do not include images with excessive resolution, as they may take hours to print, without any visible difference in the result.



**Figura 4. A typical figure**



**Figura 5. This figure is an example of a figure caption taking more than one line and justified considering margins mentioned in Section ??.**

## 8. References

Bibliographic references must be unambiguous and uniform. We recommend giving the author names references in brackets, e.g [Medau and Gualda 2009].

The references must be listed using 12 point font size, with 6 points of space before each reference. The first line of each reference should not be indented, while the subsequent should be indented by 0.5 cm.

## Referências

Medau, J. and Gualda, N. (2009). Estudo de capacidade associada a nível de serviço da Área de movimentação do aeroporto de são paulo - congonghas por meio de simulação computacional. In Gualda, N. D. F. and Medau, J. C., editors, *New Trends in Animation and Visualization*. Conference Paper.

**Tabela 1. Variables to be considered on the evaluation of interaction techniques**

	Chessboard top view	Chessboard perspective view
Selection with side movements	6.02 $\pm$ 5.22	7.01 $\pm$ 6.84
Selection with in- depth movements	6.29 $\pm$ 4.99	12.22 $\pm$ 11.33
Manipulation with side movements	4.66 $\pm$ 4.94	3.47 $\pm$ 2.20
Manipulation with in- depth movements	5.71 $\pm$ 4.55	5.37 $\pm$ 3.28