

**MINISTÉRIO DA DEFESA
COMANDO DA AERONÁUTICA**



CONTRA INCÊNDIO

ICA 92-1

**ORGANIZAÇÃO E FUNCIONAMENTO DO
SERVIÇO DE PREVENÇÃO, SALVAMENTO E
COMBATE A INCÊNDIO EM AERÓDROMOS
MILITARES (SESCINC)**

2017

MINISTÉRIO DA DEFESA
COMANDO DA AERONÁUTICA
DIRETORIA DE INFRAESTRUTURA DA AERONÁUTICA



CONTRA INCÊNDIO

ICA 92-1

**ORGANIZAÇÃO E FUNCIONAMENTO DO
SERVIÇO DE PREVENÇÃO, SALVAMENTO E
COMBATE A INCÊNDIO EM AERÓDROMOS
MILITARES (SESCINC)**

2017



MINISTÉRIO DA DEFESA
COMANDO DA AERONÁUTICA
DIRETORIA DE INFRAESTRUTURA DA AERONÁUTICA

PORTARIA DIRENG Nº 135/DGC, DE 27 DE SETEMBRO DE 2017.

Aprova a edição da Instrução que disciplina a “Organização e Funcionamento do Serviço de Prevenção, Salvamento e Combate a Incêndio em Aeródromos Militares (SESCINC)”.

O DIRETOR DE INFRAESTRUTURA DA AERONÁUTICA, no uso de suas atribuições, previstas no inciso I do art 9º do Regulamento de Diretoria de Engenharia da Aeronáutica, aprovado pela Portaria nº 899/GC3, de 21 de junho de 2017, publicada no BCA nº 107, de 26 junho de 2017, resolve:

Art. 1º Aprovar a edição da ICA 92-1 “Organização e Funcionamento do Serviço de Prevenção, Salvamento e Combate a Incêndio em Aeródromos Militares (SESCINC)”, que com esta baixa.

Art.2º Esta Instrução entra em vigor na data de sua publicação.

Brig Ar ROBERTO FERREIRA PITREZ
Diretor de Infraestrutura da Aeronáutica

(Publicada no BCA nº 176, de 11 de outubro de 2017)

SUMÁRIO

1 DISPOSIÇÕES PRELIMINARES	9
1.1 <u>FINALIDADE</u>	9
1.2 <u>ÂMBITO</u>	9
1.3 <u>SIGLAS E ABREVIATURAS</u>	9
1.4 <u>CONCEITUAÇÕES</u>	9
2 SERVIÇO DE PREVENÇÃO, SALVAMENTO E COMBATE A INCÊNDIO (SESCINC).....	13
2.1 <u>MISSÃO DO SESCINC</u>	13
2.2 <u>ÁREA DE ATUAÇÃO CONTRA INCÊNDIO</u>	13
2.3 <u>SEÇÃO CONTRA INCÊNDIO</u>	13
2.4 <u>ÁREA DE TREINAMENTO</u>	14
3 IMPLANTAÇÃO E OPERAÇÃO DO SESCINC	16
3.1 <u>EFETIVO</u>	16
3.2 <u>ESTRUTURA ADMINISTRATIVA</u>	16
3.3 <u>FUNÇÕES E SETORES ADMINISTRATIVOS</u>	16
3.4 <u>ESTRUTURA OPERACIONAL DO SESCINC</u>	21
3.5 <u>ATRIBUIÇÕES E COMPETÊNCIAS DAS FUNÇÕES OPERACIONAIS</u>	23
4 NÍVEL DE PROTEÇÃO CONTRA INCÊNDIO	26
4.1 <u>NÍVEL DE PROTEÇÃO CONTRA INCÊNDIO REQUERIDO (NPCR)</u>	26
4.2 <u>NÍVEL DE PROTEÇÃO CONTRA INCÊNDIO EXISTENTE (NPCE)</u>	28
4.3 <u>DEFASAGEM</u>	29
5 AGENTES EXTINTORES	30
5.1 <u>AGENTES EXTINTORES PRINCIPAIS E COMPLEMENTARES</u>	30
5.2 <u>QUANTIDADE DE AGENTES EXTINTORES DISPONÍVEIS E REGIME DE DESCARGA</u>	30
5.3 <u>QUANTIDADE DE AGENTES EXTINTORES EM ESTOQUE</u>	33
5.4 <u>QUANTIDADE DE AGENTE EXTINTOR PARA INSTRUÇÃO</u>	34
5.5 <u>QUANTIDADES TOTAIS DE AGENTES EXTINTORES</u>	35
6 VIATURAS OPERACIONAIS (viaturas especiais)	36
7 CLASSIFICAÇÃO DOS VEÍCULOS DE APOIO ÀS OPERAÇÕES DO SESCINC	37
8 MANUTENÇÃO DE CCI	38
9 PESSOAL	39
10 EQUIPAMENTOS	40
11 TEMPO-RESPOSTA	41
12 SISTEMA DE COMUNICAÇÃO E ALARME	43
13 OPERAÇÕES DE RESGATE EM AMBIENTES DE DIFÍCIL ACESSO	44

14 PROGRAMA DE INSTRUÇÃO DE MANUTENÇÃO OPERACIONAL E TREINAMENTOS.....	45
15 PROTEÇÃO INDIVIDUAL DO BOMBEIRO DE AERÓDROMO	46
16 PROTEÇÃO DURANTE O ACIONAMENTO DOS MOTORES DE AERONAVES	47
17 RELATÓRIOS DE ACIDENTES E INCIDENTES AERONÁUTICOS.....	48
18 DIVULGAÇÃO DE INFORMAÇÕES.....	49
19 RESPONSABILIDADES	50
19.1 <u>DO OCSISCON</u>	50
19.2 <u>DOS COMANDANTES, CHEFES OU DIRETOR DE OM</u>	50
19.3 <u>DOS CHEFES DE SESCINC</u>	50
19.4 <u>DOS COMANDANTES DE AERONAVE</u>	50
20 DISPOSIÇÕES GERAIS	51
21 DISPOSIÇÕES FINAIS	52
REFERÊNCIAS	53
Anexo A - Cerimonial de Passagem do Serviço - Croqui do Cerimonial	54
Anexo B - Modelo de Relatório de Acidentes	55
Anexo C - Tabela de Categoria de Aviões	63
Anexo D - Tabela de Categoria de Helicópteros	65
Anexo E - Tabela de Equipamentos Mínimos Necessários em Cada Viatura.....	66
Anexo F - Exemplo de Inspeção Diária em Superestrutura e Chassi, por Ocasão da Passagem de Serviço	68

PREFÁCIO

A presente reedição da ICA 92-1 (Organização e Funcionamento do Serviço de Prevenção e Combate a Incêndio em Aeródromos Militares), além de cumprir o disposto nas Portarias nº 548 e 549/GM4, ambas de 12 SET 1991, que dispõem sobre as atribuições do Órgão Central do Sistema Contra-incêndio, para as atividades de Prevenção, Salvamento e Combate a Incêndios em Aeronaves, tem como objetivo principal atender aos novos parâmetros sobre carros contra incêndio estabelecidos pela Norma nº 414 “Standard for Aircraft Rescue and Fire-Fighting Vehicles”, de 2013, da National Fire Protection Association (NFPA), bem como a adequação aos novos conceitos de proteção contra-incêndio estabelecidos pelas Resoluções nº 279, de 10 JUL 2013 e nº 382, de 14 JUN 2016, da Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC).

Por derradeiro, cabe ressaltar que a evolução tecnológica na área de manutenção e operação dos Serviços de Prevenção, Salvamento e Combate a Incêndio (SESCINC) nos aeródromos do Comando da Aeronáutica exige frequentes atualizações. Desta forma, a busca pelo aprimoramento e a importância desta ICA têm, no campo do Serviço de Prevenção, Salvamento e Combate a Incêndio, um destaque permanente.

1 DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

1.1 FINALIDADE

Estabelecer parâmetros estruturais, bem como procedimentos administrativos e operacionais relativos às atividades técnicas de prevenção, salvamento e combate a incêndios a serem seguidos pelos SESCINC dos aeródromos militares **do COMAER**.

1.2 ÂMBITO

A presente Instrução é de observância obrigatória e aplica-se a toda Organização Militar do **COMAER** sede de aeródromo.

1.3 SIGLAS E ABREVIATURAS

ABT	Carro Autobomba Tanque
AIS	Aeronautical Information Service
ANAC	Agência Nacional de Aviação Civil
APH	Atendimento Pré-Hospitalar
BCA	Boletim do Comando da Aeronáutica
CACE	Carro de Apoio ao Chefe de Equipe
CCI	Carro Contra Incêndio
CECOMSAER	Centro de Comunicação Social da Aeronáutica
CAP	Certificado de Aptidão Profissional
CLP	Carro Limpa Pista
CNH	Carteira Nacional de habilitação
CRS	Carro de Resgate e Salvamento
DENATRAN	Departamento Nacional de Trânsito
DIRINFRA	Diretoria de Infraestrutura da Aeronáutica
EPI	Equipamento de Proteção Individual
GAP	Grupamento de Apoio
ICA	Instrução do Comando da Aeronáutica
ICAO	International Civil Aviation Organization
ILA	Instituto de Logística da Aeronáutica
NOTAM	Notice to Airmen
OACI	Organização da Aviação Civil Internacional
OCSISCON	Órgão Central do Sistema de Contra Incêndio
OM	Organização Militar
OPO	Oficial de Operações
PACI	Posto Avançado de Contra Incêndio
PCINC	Plano Contra-incêndio
PEAA	Plano de Emergência Aeronáutica de Aeródromos
PIMO	Programa de Instrução de Manutenção Operacional
SESCINC	Serviço de Prevenção, Salvamento e Combate a Incêndio
SIPAA	Sistema de Investigação e Prevenção de acidentes Aeronáuticos
SISCON	Sistema de Prevenção e Combate a Incêndio
SCOAM	Seção de Coordenação e Operação de Área Operacional Militar
UCCI	Unidade Celular de Contra Incêndio

1.4 CONCEITUAÇÕES

1.4.1 SISTEMA DE CONTRA-INCÊNDIO DA AERONÁUTICA

É o Sistema do COMAER que possui a finalidade de gerenciar as atividades de salvamento, prevenção, proteção e combate a incêndio em aeronaves e em edificações.

1.4.2 ELOS DO SISTEMA DE CONTRA-INCÊNDIO

Todos os SESCINC de aeródromos, dos Centros de Lançamento de Foguetes e de edificações do COMAER, bem como as oficinas de manutenção de extintores, dotados de efetivos e equipamentos necessários ao cumprimento de seus encargos, são considerados Elos do SISCON. Os Elos estão sujeitos às doutrinas específicas estabelecidas pelo Órgão Central do SISCON (DIRINFRA) e respeitada a subordinação hierárquica e disciplinar à organização em cuja estrutura administrativa estiverem integrados.

1.4.3 CERTIFICAÇÃO DE APTIDÃO PROFISSIONAL (CAP)

Ato formal de reconhecimento, por parte do Órgão Central do Sistema, das qualificações morais e profissionais, das habilidades técnicas e práticas adquiridas e demonstradas pelos profissionais do SISCON ao longo do desempenho da carreira.

1.4.4 CATEGORIA CONTRA-INCÊNDIO

É a classificação numérica ou alfanumérica, que se baseia no grau de risco peculiar do aeródromo, e que corresponde a um determinado nível de proteção de contra incêndio requerido.

1.4.5 NÍVEL DE PROTEÇÃO CONTRA-INCÊNDIO

O nível de proteção contra incêndio expressa os recursos humanos e materiais para a efetiva proteção exigida para o aeródromo, em função da maior aeronave que nele opera.

1.4.6 NÍVEL DE PROTEÇÃO CONTRA-INCÊNDIO EXISTENTE (NPCE)

É a classificação numérica (aeronave de asas fixas – aviões) ou alfanumérica (aeronave de asas rotativas – helicópteros), que se baseia no grau de risco peculiar do aeródromo, e que corresponde aos recursos humanos e materiais, necessários no aeródromo, em função da maior aeronave que nele opera, para fins de prevenção, salvamento e combate a incêndio.

1.4.7 NÍVEL DE PROTEÇÃO CONTRA-INCÊNDIO REQUERIDO (NPCR)

É a classificação numérica (aeronave de asas fixas – aviões) ou alfanumérica (aeronave de asas rotativas – helicópteros), que se baseia no grau de risco peculiar às operações do aeródromo, e que corresponde aos recursos humanos e materiais, necessários no aeródromo, para fins de prevenção, salvamento e combate a incêndio.

1.4.8 EQUIPAGEM

É o número de profissionais necessários para guarnecer, adequadamente, o Carro Contra Incêndio (CCI), Carro de Resgate e Salvamento (CRS) e outras viaturas de

apoio nos Serviço de Prevenção, Salvamento e Combate a Incêndio em Aeródromos (SESCINC).

1.4.9 EQUIPAMENTO CONTRA INCÊNDIO

É todo equipamento que atende à operacionalidade dos SESCINC, objetivando garantir a prevenção, o salvamento de vidas humanas, o resgate, a extinção de incêndios, a segurança e a integridade física dos bombeiros.

1.4.10 PLANO CONTRA INCÊNDIO DE AERÓDROMOS

É o documento que estabelece as responsabilidades e os procedimentos a serem adotados, pelos Serviços de Prevenção, Salvamento e Combate a Incêndio em Aeródromos, durante os atendimentos às emergências aeronáuticas, ocorridas na área de atuação daquele Serviço.

1.4.11 PLANO DE EMERGÊNCIA AERONÁUTICA EM AERÓDROMOS

É o documento que estabelece as responsabilidades e os procedimentos a serem adotados por todos os órgãos e setores envolvidos, durante o atendimento a uma situação de emergência aeronáutica.

1.4.12 POSTO AVANÇADO DE CONTRA INCÊNDIO

É a construção destinada a abrigar viaturas, equipamentos contra incêndio e equipagens para realização do Serviço de Prevenção, Salvamento e Combate a Incêndio, visando atender o cumprimento do tempo-resposta, quando não for possível atendê-lo, partindo da Seção Contra Incêndio (Posto Principal).

1.4.13 SEÇÃO CONTRA INCÊNDIO

A Seção Contra Incêndio (SCI) é também denominada Posto Principal e trata-se de uma construção destinada a abrigar viaturas, equipamentos contra incêndio e equipagens para realizar o Serviço de Prevenção, Salvamento e Combate a Incêndio.

1.4.14 SERVIÇO DE PREVENÇÃO, SALVAMENTO E COMBATE A INCÊNDIO (SESCINC)

Compreende um serviço especializado em prevenção, salvamento e combate a incêndio em aeródromos e/ou em edificações, sendo constituído por um Posto Principal (Seção Contra Incêndio) e/ou um Posto Avançado.

1.4.15 SERVIÇO NA ÁREA DE CONTRA INCÊNDIO

É todo serviço realizado nos equipamentos, nas viaturas e nas instalações dos Elos do SISCON, bem como atividades destinadas à capacitação profissional dos bombeiros, ou qualquer outro serviço realizado em proveito da atividade de prevenção, salvamento e combate a incêndio da OM, desde que apreciado e reconhecido pelo OCSISCON.

1.4.16 PROGRAMA DE INSTRUÇÃO DE MANUTENÇÃO OPERACIONAL (PIMO)

É aquele que tem como finalidade manter os bombeiros permanentemente adestrados e aptos para realizar suas missões.

1.4.17 MAPA DE GRADE

Representação plana da área do aeródromo e/ou de seu entorno, traçada sobre um sistema de linhas perpendiculares, identificadas com caracteres alfanuméricos, que visa orientar todo pessoal operacional diretamente envolvido nas ações de resposta às emergências.

2 SERVIÇO DE PREVENÇÃO, SALVAMENTO E COMBATE A INCÊNDIO (SESCINC)

2.1 MISSÃO DO SESCINC

2.1.1 A missão principal do SESCINC é o salvamento de vidas envolvidas em acidentes e/ou incidentes aeronáuticos ocorridos dentro da sua área de atuação.

2.1.2 Outras atividades deverão ser exercidas pelo SESCINC do aeródromo, desde que não desguarneçam a segurança do voo, e que estejam definidas pelo Comandante, Chefe ou Diretor da Organização Militar, **por intermédio do Plano de Contra Incêndio de Aeródromo – PCINC**:

- a) realizar o salvamento e combate a incêndio nas edificações e vias internas que compõem as Organizações Militares sedes dos aeródromos, estendendo-se, quando houver, às OM integrantes do mesmo complexo, até que o Corpo de Bombeiros Urbano chegue ao local para dar continuidade ao atendimento;
- b) realizar o combate a incêndio em vegetação circundante à área do aeródromo que coloque em risco a operação aérea; e
- c) realizar as atividades de prevenção e proteção contra incêndio, bem como as atividades administrativas, de instrução, treinamento e manutenção constantes nesta norma.

2.1.3 Não compete ao SESCINC realizar as atividades de captura de animais e recolhimento de paraquedas.

2.2 ÁREA DE ATUAÇÃO

2.2.1 Os SESCINC devem estar preparados para atuarem dentro da área de movimento do aeródromo e em um raio de 08 (oito) km em torno do centro geométrico da(s) pista(s) de pouso e decolagem.

2.2.2 A área de atuação deverá estar planificada em um mapa de grade e deverá ser familiar aos bombeiros do aeródromo, e nela deverão ser previstos os itinerários de acessos mais adequados para as viaturas de contra incêndio.

2.3 SEÇÃO CONTRA INCÊNDIO

2.3.1 Todo aeródromo militar deverá possuir um SESCINC provido de pessoal habilitado para executar as atividades de salvamento, prevenção e combate a incêndio.

2.3.2 O SESCINC deve constituir-se de um conjunto de edificações autônomas, que reúnam condições adequadas para operar ininterruptamente e desenvolver as atividades administrativas e operacionais.

2.3.3 O Posto Principal do SESCINC deve atender aos seguintes requisitos mínimos:

- a) proximidade das pistas de pouso e decolagem;
- b) possuir acesso rápido e direto à área de movimento de aeronaves (sem curvas ou com o mínimo de curvas possível);
- c) equidistância das cabeceiras, se possível;

- d) ausência de obstáculos que possam impedir ou dificultar a livre movimentação dos CCI e viaturas de apoio;
- e) ampla visão da área de movimento das aeronaves, direta, via posto de observação elevado, ou remota via sistema de câmeras; e
- f) Para as OM sede de aeródromos militares recomenda-se que o SESCINC seja alocado do mesmo lado da área administrativa da OM para facilitar o fluxo de viaturas e pessoal para as atividades de rotina, evitando o cruzamento de pistas de pouso constantemente.

2.3.4 O POSTO PRINCIPAL DEVE POSSUIR A SEGUINTE INFRAESTRUTURA MÍNIMA:

- a) posto de observação ou de monitoramento por câmeras;
- b) local para estocagem de agentes extintores e cilindros de nitrogênio;
- c) local para estocagem de todos os materiais e equipamentos;
- d) local para estacionamento das viaturas;
- e) local para instrução e treinamento;
- f) local para educação física e lazer;
- g) sala de musculação;
- h) refeitório;
- i) alojamentos;
- j) auditório com capacidade para 40 (quarenta) alunos e
- k) dependências administrativas.

2.3.5 Quando for necessária a construção de um PACI, ele deve possuir os requisitos mínimos constantes nas letras “a”, “b”, “d” e “e” do subitem 2.10.3, e nas letras “a”, “d”, “g” e “h” do subitem anterior.

2.3.6 Toda a edificação do SESCINC deverá possuir sistema de atenuação acústica instalado em conformidade com a Norma Brasileira (NBR) nº 10.152, da Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT) “Níveis de Ruído para Controle Acústico” ou outra que venha a substituí-la.

2.3.7 Todas as edificações do Posto Principal e do PACI, devem possuir, além do fornecimento normal, uma fonte emergencial de energia, de forma a garantir a disponibilidade contínua de equipamentos e recursos essenciais para o atendimento às emergências.

2.3.8 Os locais de estacionamento das viaturas operacionais no Posto Principal e no PACI, devem ser protegidos contra intempéries e dotados de sistema de reabastecimento contínuo dos reservatórios de ar comprimido e baterias dos veículos, de forma que seja garantida a pronta utilização em caso de acionamento de emergência.

2.4 ÁREA DE TREINAMENTO

2.4.1 A Área de treinamento para Bombeiros de Aeródromo constitui-se de um conjunto de Oficinas (equipamentos fixos), destinadas à realização de exercícios práticos de contra incêndio e salvamento.

2.4.2 Estas Oficinas, em função de suas finalidades, deverão ser distribuídas convenientemente dentro do Área de Treinamento de forma a facilitar o andamento da instrução.

2.4.3 Recomenda-se que a Área de Treinamento seja dotada das seguintes Oficinas.

- a) Área de Queima, conforme apêndice ao Anexo à Resolução nº 279;
- b) Casa de fumaça, conforme ABNT 14.277 - “Instalações e equipamentos para treinamento de combate a incêndio – Requisitos”, item 4.2 Nível 02-Intermediário;
- c) Pista de treinamento de CCI;
- d) Cenários para treinamento de combate a incêndio classes A, B e C; e
- e) Torre de Salvamento em Altura, conforme apêndice ao Anexo à Resolução nº 279.

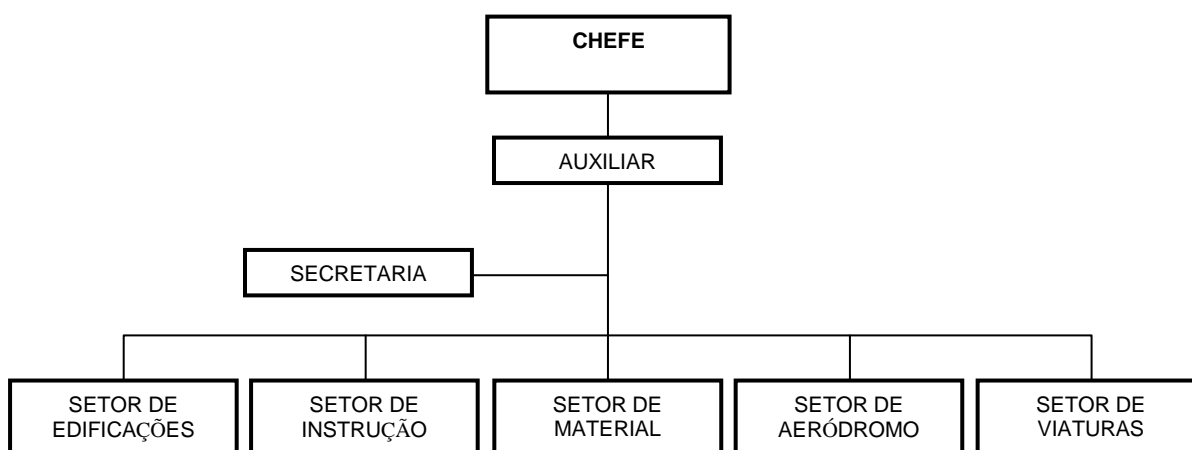
3 IMPLANTAÇÃO E OPERAÇÃO DO SESCINC

3.1 EFETIVO

3.1.1 Todo SESCINC de aeródromo deverá possuir uma estrutura administrativa e operacional conforme estabelece esta Instrução.

3.2 ESTRUTURA ADMINISTRATIVA

3.2.1 Os SESCINC em aeródromos deverão possuir, no mínimo, a seguinte estrutura administrativa:



NOTA: A critério do Chefe do SESCINC, outros setores poderão ser acrescentados, mediante consulta ao OCSISCON, para melhorar o desempenho das atividades nele desenvolvidas.

3.3 FUNÇÕES E SETORES ADMINISTRATIVOS

3.3.1 CHEFE DO SESCINC

3.3.1.1 O Chefe do SESCINC deve ser um oficial com capacitação na área de contra incêndio de aeródromo.

3.3.1.2 Ao Chefe do SESCINC, entre outras atribuições inerentes a sua posição hierárquica, são especificamente da sua competência:

- a) dirigir, coordenar e controlar as atividades do pessoal sob seu comando;
- b) diligenciar, junto aos escalões superiores, para obtenção do apoio logístico necessário ao desempenho do Serviço;
- c) coordenar a elaboração e execução do programa de instrução e de manutenção do nível de proficiência do efetivo do SESCINC, bem como da formação das brigadas de incêndio das edificações pertinentes à Unidade onde o aeródromo está sediado;
- d) apresentar ao OCSISCON, quando lhe parecer oportuno, sugestões ou críticas relativas a assuntos técnicos ou administrativos de interesse do Sistema;

- e) manter atualizada, no SESCINC, a coletânea de literatura especializada (Normas, Instruções, Apostilas, etc.) do Sistema de Contra Incêndio da Aeronáutica (SISCON), bem como outras que se fizerem necessárias;
- f) coordenar a elaboração do Plano de Contra Incêndio do Aeródromo conforme legislação específica, compatibilizando-o com os Planos de Emergência e de Segurança da OM;
- g) coordenar a elaboração do Plano de Contra Incêndio de Edificações da OM, conforme legislação específica, compatibilizando-o com os Planos de Emergência e de Segurança da OM;
- h) realizar gestões junto aos escalões superiores da OM, a fim de proporcionar a elevação do nível de conhecimento do efetivo do SESCINC através de estágios, cursos e treinamentos na área de prevenção, salvamento e combate a incêndio;
- i) coordenar a realização e a participação do SESCINC em treinamentos de salvamento e combate a incêndio;
- j) enviar ao OCSISCON, um relatório trimestral, contendo os atendimentos operacionais, aeronáuticos e não aeronáuticos, realizados pelo SESCINC, conforme modelo disponibilizado pela DIRINFRA, em seu sítio eletrônico;
- k) enviar ao OCSISCON os relatórios de atendimento a acidentes e incidentes aeronáuticos, conforme modelo estabelecido por este Órgão Central, disponibilizado em seu sítio eletrônico;
- l) enviar eletronicamente ao OCSISCON, semanalmente, Tabela de Informações Operacionais do SESCINC;
- m) gerenciar a aquisição e/ou reposição de materiais, equipamentos e serviços na área de contra incêndio, respeitando as diretrizes definidas pelo OCSISCON em legislação específica;
- n) cumprir e fazer cumprir as orientações e determinações técnicas emanadas pelo OCSISCON; e
- o) solicitar e executar as descentralizações de recursos financeiros disponibilizados e apresentar as prestações de contas (justificativas) conforme orientações específicas do OCSISCON.

3.3.2 AUXILIAR DO SESCINC

3.3.2.1 O Encarregado do SESCINC deve ser o graduado mais antigo, com formação técnica em salvamento e combate a incêndio.

3.3.2.2 É o auxiliar imediato do Chefe do SESCINC, cabendo-lhe a tarefa de assessoria técnica. O Encarregado deverá estar em condições de responder pela Chefia na ausência do Chefe.

3.3.2.3 Entre outras atribuições, o Encarregado deverá realizar as seguintes atividades do SESCINC:

- a) coordenar e fiscalizar as atividades dos diversos setores do SESCINC;
- b) fiscalizar a realização dos programas de instrução;

- c) fiscalizar as atividades de manutenção das viaturas e demais equipamentos de contra incêndio;
- d) fiscalizar o pessoal de serviço contra incêndio;
- e) manter as equipes de serviço contra incêndio informadas sobre as ordens em vigor, fornecendo-lhes todas as orientações necessárias para o funcionamento normal das atividades;
- f) coordenar a execução do programa anual de treinamentos e exercícios simulados estabelecidos nos Plano de Contra Incêndio em consonância com o Plano de Emergência do Aeródromo;
- g) coordenar a elaboração, junto aos setores responsáveis, dos Planos de Contra Incêndio de Aeródromo e de Edificações da OM, conforme legislação específica; e
- h) coordenar a atualização diária do Sistema Integrado de Logística de Material e Serviços (SILOMS) pelos setores específicos.

3.3.3 SECRETARIA

3.3.3.1 É o setor administrativo onde são executados os serviços de protocolo de entrada e saída, confecção e arquivo de todos os documentos administrativos e de pessoal do SESCINC, escalas de serviço, controle do efetivo e outros expedientes de natureza administrativa e de pessoal.

3.3.3.2 Cabe a Secretaria manter atualizada uma Ficha de Cadastro com os dados pessoais e profissionais do efetivo, incluindo os cursos e estágios realizados, bem como o controle e atualização de toda a documentação referente ao processo de Certificação de Habilitação Técnica do efetivo.

3.3.4 SETOR DE MATERIAL

Os responsáveis por este setor devem executar, entre outras atividades, as seguintes tarefas específicas:

- a) controlar a estocagem e a distribuição de todos os materiais, equipamentos, agentes extintores e ferramentas, observando as normas em vigor;
- b) realizar a estocagem dos agentes extintores de acordo com as recomendações do OCSISCON e dos fabricantes;
- c) realizar a manutenção básica dos equipamentos de salvamento e combate a incêndio de acordo com as recomendações do OCSISCON e dos fabricantes;
- d) orientar o efetivo operacional quanto à adoção de procedimentos adequados na utilização e manutenção a nível operador de todos os equipamentos de combate a incêndio, salvamento e APH, e fazer gestões junto ao Setor de Instrução para incluir tais orientações no conteúdo dos cursos e treinamentos;
- e) planejar e confeccionar as solicitações de materiais e equipamentos, bem como elaborar as respectivas solicitações de manutenções; e

- f) atualizar diariamente o Sistema Integrado de Logística de Material e Serviços (SILOMS).

3.3.5 SETOR DE EDIFICAÇÕES

3.3.5.1 Os responsáveis por este setor devem executar nas edificações da OM em que está sediado o aeródromo, entre outras atividades, as seguintes tarefas específicas:

- a) providenciar a instalação de extintores de incêndio e sinalizações preventivas, de acordo com a legislação específica;
- b) realizar gestões junto aos setores de engenharia para implantação dos demais equipamentos e sistemas de proteção contra incêndio que se fizerem necessários.
- c) realizar as inspeções e serviços de manutenção previstos para os equipamentos de proteção e combate a incêndio instalados;
- d) realizar testes operacionais nos equipamentos de proteção e combate a incêndios;
- e) manter escrituradas a documentação de controle e demais registros relativos aos equipamentos de proteção e combate a incêndio, tais como tipo, capacidade, localização, datas de inspeção, manutenção e teste operacional;
- f) elaborar o Plano de Contra Incêndio em Edificações conforme legislação específica, mantendo-o atualizado;
- g) organizar e executar o programa anual de treinamentos e exercícios simulados estabelecidos no Plano de Contra Incêndio em Edificações (Brigadas), submetendo-o à aprovação da chefia; e
- h) verificar as condições gerais de manutenção e limpeza das edificações do SESCINC diariamente.

3.3.6 SETOR DE AERÓDROMO

3.3.6.1 Os responsáveis por este setor devem executar, entre outras atividades, as seguintes tarefas específicas:

- a) realizar as vistorias de rotina na área do aeródromo informando as discrepâncias aos setores responsáveis;
- b) realizar o controle estatístico de todos os atendimentos operacionais aeronáuticos e não aeronáuticos realizados pelo SESCINC;
- c) confeccionar e enviar para o OCSISCON o relatório trimestral conforme modelo estabelecido no anexo “A”, constando o resumo estatístico sobre todos os atendimentos operacionais aeronáuticos e não aeronáuticos realizados pelo SESCINC ocorridos durante o referido período;
- d) orientar os Chefes de Equipe a confeccionarem os relatórios de atendimento a acidentes e incidentes aeronáuticos, conforme modelo estabelecido no anexo “B”;

- e) elaborar o Plano de Contra Incêndio do Aeródromo conforme legislação específica, mantendo-o atualizado e em consonância com o Plano de Emergência Aeronáutica do Aeródromo;
- f) organizar e executar um programa anual de treinamentos e exercícios simulados de atendimento a emergências aeronáuticas, submetendo o programa à aprovação da chefia;
- g) executar e coordenar as atividades de contra incêndio relacionadas ao emprego operacional nos exercícios e operações aéreas (PIMO);
- h) efetuar o controle e o arquivo de todos os documentos inerentes ao Setor; e
- i) atualizar diariamente o Sistema Integrado de Logística de Material e Serviços (SILOMS).

3.3.7 SETOR DE VIATURAS

3.3.7.1 O SESCINC deverá possuir uma equipe específica para providenciar e coordenar a manutenção preventiva e corretiva das viaturas, provida de conhecimentos especializados sobre as viaturas do SESCINC, com cursos ou estágios em oficinas especializadas e/ou nas empresas fabricantes.

3.3.7.2 Os responsáveis por este setor devem executar, entre outras atividades, as seguintes tarefas específicas:

- a) orientar o pessoal operacional para a adoção dos procedimentos adequados na utilização das viaturas, fazendo gestões junto ao Setor de Instrução para incluir tais orientações no conteúdo dos cursos e treinamentos;
- b) orientar e fiscalizar os motoristas operadores de CCI e das demais viaturas na realização da manutenção preventiva e na observância da ICA 92-6 (Orientações gerais para condução de Viaturas Contra Incêndio);
- c) manter escrituradas a documentação de controle e demais registros relativos às viaturas do SESCINC, tais como, controle de combustível, quilometragem, planilha de manutenção, etc;
- d) providenciar as manutenções, preventivas e corretivas, necessárias às viaturas; e
- e) atualizar diariamente o Sistema Integrado de Logística de Material e Serviços (SILOMS).

3.3.8 SETOR DE INSTRUÇÃO

3.3.8.1 Os responsáveis por este setor devem executar, entre outras atividades, as seguintes tarefas específicas:

- a) suportar os eventos didáticos relacionados com a formação e qualificação dos bombeiros que sejam realizados em sua Unidade;
- b) organizar e ministrar o curso de formação de brigadas de combate a incêndio, conforme legislação específica, submetendo o programa de instrução à aprovação da chefia;

- c) organizar e executar um programa anual de atividades didáticas para manutenção do nível de proficiência (instrução de rotina) do pessoal do SESCINC, submetendo o programa à aprovação da chefia;
- d) instruir as equipes dos Esquadrões e Setores que realizam o apoio de partida de motor das aeronaves quanto à utilização de extintores;
- e) providenciar a elevação do nível de conhecimento do efetivo do SESCINC através de estágios, cursos e treinamentos na área de prevenção, salvamento e combate a incêndio, ministrados pelas diferentes corporações de bombeiros ou órgãos e empresas especializadas;
- f) apoiar a Banca Avaliadora quanto ao Estágio Operacional para aquisição ou renovação do CHT;
- g) manter arquivo permanente de todas as documentações referentes aos cursos e instruções ministrados pelo Setor de Instrução e por outros órgãos, para fins de fiscalização do OCSISCON; e
- h) atualizar diariamente o Sistema Integrado de Logística de Material e Serviços (SILOMS).

3.4 ESTRUTURA OPERACIONAL DO SESCINC

3.4.1 CONDIÇÕES BÁSICAS

3.4.1.1 Todos os SESCINC de aeródromos deverão possuir um efetivo operacional próprio e em quantidade suficiente para compor a escala de serviço de bombeiros, conforme previsto em legislação específica.

3.4.1.2 Todos os bombeiros que integram as equipes de serviço do SESCINC, além de possuírem formação especializada em prevenção, combate a incêndio e salvamento, deverão ser treinados na operação e manutenção preventiva das viaturas e equipamentos operacionais.

3.4.2 ESCALAS DE SERVIÇO

3.4.2.1 Em caso de situações de emergência durante o horário de expediente, todo efetivo do SESCINC deverá ser utilizado para reforçar a equipe de serviço, observando a lotação máxima de cada viatura, bem como a utilização adequada de EPI para cada integrante.

3.4.2.1.1 É vedado, sob quaisquer circunstâncias, o transporte de bombeiros pelo lado externo das viaturas ou sob a superestrutura.

3.4.2.2 As demais orientações relacionadas à escala de serviço são tratadas em legislação específica.

3.4.3 COMPOSIÇÃO DA EQUIPE DE SERVIÇO

3.4.3.1 A composição das equipes de serviço em relação à função, graduação mínima e padrão de desempenho específico deverá obedecer ao estabelecido em legislação específica:

3.4.4 PROCEDIMENTOS BÁSICOS DURANTE O SERVIÇO

3.4.4.1 Além das atividades definidas pelo Chefe do SESCINC, os Chefes de Equipe deverão providenciar para que os procedimentos descritos a seguir sejam adotados pelas equipes de serviço. Para efeito didático, o serviço foi dividido em quatro fases:

3.4.4.2 Antes de assumir o serviço:

- a) conferir e testar todas as viaturas com o objetivo de verificar o estado geral de conservação, a funcionalidade dos itens do chassi (motor, freio, pneus, etc.), itens de superestrutura (bomba de incêndio, expedições, sistema de tração, etc.) e o nível dos agentes extintores;
- b) conferir e testar todos os materiais e equipamentos das viaturas com o objetivo de verificar o estado geral de conservação e a sua funcionalidade;
- c) conferir as áreas internas e externas da edificação do SESCINC com o objetivo de verificar o estado geral de conservação e funcionalidade de todos os dispositivos e equipamentos nela instalados (iluminação, sirenes, equipamento rádio, telefones, bebedouros, mobiliário, instalações sanitárias, etc.);
- d) conferir o nível da reserva técnica de água; e
- e) todas as discrepâncias deverão ser registradas pelo Chefe de Equipe para que o setor responsável possa realizar as providências necessárias.

3.4.4.3 Assumindo o serviço:

- a) a entrada de serviço deverá ser realizada por meio de um cerimonial próprio, conforme anexo “A”;
- b) o cerimonial tem como objetivo conscientizar os bombeiros da importância de suas tarefas; e
- c) durante a cerimônia, a equipe que está saindo de serviço transmitirá todas as informações inerentes ao serviço para a equipe que está entrando de serviço, bem como a administração do SESCINC poderá aproveitar a oportunidade para transmitir os avisos operacionais e de caráter geral.

3.4.4.4 Durante o serviço:

- a) durante todo o tempo de operação do aeródromo, as viaturas disponíveis deverão ficar estacionadas no Posto Principal do SESCINC ou nos PACI, sendo admitido deslocamentos somente para abastecimento, testes, treinamento, manutenção e atendimento a situações de emergência, desde que tais deslocamentos não comprometam a categoria requerida do aeródromo;
- b) as equipagens deverão permanecer próximas às suas viaturas, em estado permanente de alerta e em condições de atenderem com presteza a qualquer emergência;
- c) as refeições da Equipe de Serviço devem ser realizadas nas edificações do SESCINC (na edificação principal e no PACI, quando houver);
- d) não é permitida a utilização das viaturas do SESCINC para serviços estranhos à sua finalidade precípua (salvamento, prevenção e combate a incêndio); e

- e) sempre que as viaturas tiverem que se deslocar, deverão fazê-lo com a equipagem completa.

3.4.4.5 Preparando para passar o serviço:

- a) a equipe que está saindo de serviço deve realizar a limpeza de todas as viaturas, equipamentos e de todas as áreas das edificações do SESCINC que estiverem sob sua responsabilidade; e
- b) os motoristas da equipe que está saindo de serviço devem checar se a manutenção preventiva básica das viaturas está em dia.

3.4.4.6 O SESCINC deve possuir um Livro de Ocorrências para que o Chefe de Equipe registre, dentre outras informações:

- a) o pessoal de serviço (nome do componente e função na equipe);
- b) quilometragem das viaturas (início e término do serviço);
- c) estoque de agentes extintores;
- d) atendimentos operacionais (hora de acionamento, viaturas deslocadas para emergência, descrição minuciosa da operação, identificação das vítimas, hora de encerramento, etc.);
- e) todas as discrepâncias apontadas na passagem de serviço, bem como todas as soluções realizadas; e
- f) outras informações determinadas pelo Chefe do SESCINC.

3.5 ATRIBUIÇÕES E COMPETÊNCIAS DAS FUNÇÕES OPERACIONAIS

3.5.1 Compete ao Chefe de Equipe de Bombeiros além das atribuições previstas no Plano de Contra Incêndio do Aeródromo:

- a) Coordenar e controlar a Equipe de Serviço sob sua responsabilidade;
- b) Prezar para que sua equipe esteja sempre preparada para o pronto-atendimento;
- c) Ao ser comunicado da emergência, se deslocar no CACE para o local informado e analisar a situação;
- d) Coordenar o posicionamento das viaturas, levando em consideração as informações recebidas e observadas no local da emergência, tendo como referência o PCINC e PEAA;
- e) Coordenar as ações da Equipe de Bombeiros no local da operação;
- f) Coordenar o uso dos agentes extintores e o reabastecimento das viaturas;
- g) Caso julgue necessário, providenciar o apoio dos auxílios estabelecidos no Plano de Contra Incêndio ou no Plano de Emergência;
- h) Comunicar aos órgãos de interesse, o término das operações, tendo plena certeza que não há mais riscos no local da emergência;
- i) Repassar aos Órgãos de investigação aeronáutica as informações pertinentes ao sinistro;

- j) Solicitar a conferência de materiais das viaturas após o término da operação;
- k) Coordenar o retorno das viaturas para o SESCINC; e
- l) Fazer o debriefing com toda a equipe, após cada atendimento operacional, desde que julgado necessário.

3.5.2 Compete ao Auxiliar do Chefe de Equipe de Bombeiros além das atribuições previstas no Plano de Contra Incêndio do Aeródromo:

- a) Assessorar o Chefe de Equipe no que for necessário durante o período do serviço e nas situações operacionais; e
- b) Comandar a Equipe de Serviço nas situações operacionais no caso de uma eventual ausência ou designação, por força maior, do Chefe de Equipe.

3.5.3 Compete ao Operador de Comunicações além das atribuições previstas no Plano de Contra Incêndio do Aeródromo:

- a) Acionar a Equipe de Bombeiros por ocasião da comunicação da situação de emergência pelo serviço de controle de tráfego aéreo.
- b) Fazer os acionamentos necessários previstos no Plano Contra Incêndio do Aeródromo;
- c) Preencher corretamente as Fichas Operacionais;
- d) Acompanhar o desenvolvimento de todas as situações operacionais; e
- e) Acionar, por ordem do Chefe de Equipe, os recursos necessários.

3.5.4 Compete aos Motoristas das Viaturas além das atribuições previstas no Plano de Contra Incêndio do Aeródromo:

- a) Realizar os deslocamentos das viaturas de acordo com os padrões de segurança previstos na ICA 92-6 (Orientações Gerais para Condução de Viaturas Contra Incêndio);
- b) Posicionar as viaturas para aguardar o pouso da aeronave em emergência de acordo com o Plano Contra Incêndio do Aeródromo ou orientações específicas do Chefe de Equipe;
- c) Não se ausentar do CCI durante o atendimento a Emergências Aeronáuticas;
- d) Zelar pela segurança da viatura e guarda dos equipamentos;
- e) Informar todas as atividades realizadas ao Chefe de Equipe para a confecção de relatório;
- f) Repassar ao motorista que irá rendê-lo no serviço, todas as anormalidades de sua respectiva viatura, bem como as providências tomadas; e
- g) Somente operar as viaturas previstas no seu respectivo CHT.

3.5.5 Para melhorar o desempenho operacional das equipes de bombeiros, o OCSISCON recomenda que os componentes das viaturas sejam divididos em equipe de salvamento e apoio.

3.5.6 Compete a Equipe de Salvamento além das atribuições previstas no Plano de Contra Incêndio do Aeródromo:

- a) Usar os EPI previstos e disponíveis;
- b) Penetrar na Área Sinistrada (em dupla) após autorização do Chefe de Equipe, realizar o Salvamento e as operações necessárias para colocar a área em condições de segurança;
- c) Retirar os feridos da Área Sinistrada;
- d) Transportar os feridos para um local seguro, ou entregá-los para Equipe de Apoio, caso exista, para que esta efetue o transporte até o local seguro;
- e) Efetuar os Primeiros Socorros aos feridos após certificar que não existem mais vítimas a serem salvas dentro da aeronave;
- f) Vistoriar toda a Área Sinistrada a procura de vítimas; e
- g) Informar toda atividade realizada ao Chefe de Equipe para confecção de relatório.

3.5.7 Compete Equipe de Apoio além das atribuições previstas no Plano de Contra Incêndio do Aeródromo:

- a) Usar os EPI previstos e disponíveis;
- b) Realizar a Prevenção e o Combate a Incêndio utilizando as mangueiras, de acordo com as técnicas em vigor, ou de acordo com as ordens emanadas pelo Chefe de Equipe;
- c) Fornecer total apoio à Equipe de Salvamento, levando equipamentos às proximidades da Área Sinistrada e transportando as vítimas retiradas pela Equipe de Salvamento, para local seguro (Área de Triagem);
- d) Auxiliar na retirada dos feridos das proximidades da Área Sinistrada transportando-os para local seguro (Área de Triagem);
- e) Auxiliar na ministração dos Primeiros Socorros aos acidentados; e
- f) Informar toda atividade realizada ao Chefe de Equipe para confecção de relatório.

4 NÍVEL DE PROTEÇÃO CONTRA INCÊNDIO

4.1 NÍVEL DE PROTEÇÃO CONTRA INCÊNDIO REQUERIDO (NPCR)

4.1.1 GENERALIDADES

4.1.1.1 O nível de proteção contra incêndio requerido (NPCR) para um aeródromo baseia-se no seu grau de risco peculiar às operações do aeródromo, sendo definido pela categoria da maior aeronave que nele opera.

4.1.1.2 O NPCR é o fator determinante para a definição dos recursos humanos e materiais, agentes extintores e viaturas necessárias ao SESCINC para a efetiva proteção do aeródromo.

4.1.1.3 Nos aeródromos operados por aviões, o NPCR para o aeródromo será representado por uma classificação numérica correspondente à categoria do maior avião que nele opera.

4.1.1.4 Nos aeródromos operados exclusivamente por aeronaves de asas rotativas, o NPCR para o aeródromo será representado por uma classificação alfanumérica correspondente à categoria do maior helicóptero que nele opera.

4.1.2 DETERMINAÇÃO DA CATEGORIA CONTRA INCÊNDIO DE HELICÓPTEROS

4.1.2.1 A categoria de um helicóptero é obtida a partir da avaliação do seu comprimento total, e será determinada com a utilização da Tabela 1, como indicado a seguir:

Enquadra-se o comprimento total do helicóptero, incluindo os rotores, com os limites constantes da coluna [1], obtendo-se na coluna [2] a categoria do mesmo.

COMPRIMENTO TOTAL DO HELICÓPTERO (m)	CATEGORIA DO HELICÓPTERO
[1]	[2]
De 0 a 15 exclusive	H1
De 15 a 24 exclusive	H2
De 24 a 35 exclusive	H3

Tabela 1 - Determinação da Categoria de Helicópteros

4.1.3 DETERMINAÇÃO DA CATEGORIA CONTRA INCÊNDIO DE AERONAVES

4.1.3.1 A categoria de um avião será obtida obrigatoriamente a partir da avaliação do seu comprimento total e da largura máxima de sua fuselagem, sendo determinada conforme especificado no roteiro abaixo, com a utilização da Tabela 2:

- a) enquadra-se o comprimento total do avião com os limites constantes da coluna [1], obtendo-se na coluna [3] a categoria do mesmo;
- b) verifica-se a largura máxima da fuselagem e compara-se ao correspondente na coluna [2] para a categoria já selecionada; e
- c) se a largura máxima da fuselagem for superior à encontrada na coluna [2], a categoria do avião será, uma acima da selecionada anteriormente.

COMPRIMENTO TOTAL DO AVIÃO (m)	LARGURA MÁXIMA DA FUSELAGEM (m)	CATEGORIA DO AVIÃO
[1]	[2]	[3]
De 0 a 9 exclusive	2	1
De 9 a 12 exclusive	2	2
De 12 a 18 exclusive	3	3
De 18 a 24 exclusive	4	4
De 24 a 28 exclusive	4	5
De 28 a 39 exclusive	5	6
De 39 a 49 exclusive	5	7
De 49 a 61 exclusive	7	8
De 61 a 76 exclusive	7	9
De 76 a 90 exclusive	8	10

Tabela 2 - Determinação da categoria de aeronave

4.1.4 DETERMINAÇÃO DO NPCR PARA OS AERÓDROMOS DO COMAER

4.1.4.1 Nos aeródromos do COMAER, o NPCR será determinado pelo OCSISCON, de acordo com a categoria das aeronaves que neles operam com regularidade, bem como com as peculiaridades das operações aéreas ali executadas, dentre as quais: o tipo de emprego operacional das aeronaves militares, os centros de formação e adestramento, as atividades espaciais etc.

4.1.4.2 Durante a realização de eventos especiais com a participação de aeronaves cuja categoria exceda o NPCE do aeródromo, a categorização será definida pela aeronave de maior dimensão em operação, cabendo ao responsável pelo aeródromo realizar as providências necessárias para adequar o nível de proteção contra incêndio àquela aeronave.

4.1.4.3 Caso o SESCINC do aeródromo não possua CCI em reserva técnica, o Comandante, Chefe ou Diretor da OM deverá gerenciar em conjunto com o OCSISCON, o deslocamento de um CCI para fins de atendimento do subitem anterior durante o período do evento.

4.1.4.4 Para os aeródromos do Comando da Aeronáutica operados, exclusivamente por aeronaves de asas rotativas (helipontos elevados ou de superfície), o NPCR para o aeródromo será igual à do maior helicóptero que nele opere.

4.1.4.5 Nos aeródromos onde operam aviões cuja maior categoria seja igual ou inferior a 4 (quatro), e que possuem, também, operação de helicópteros, a determinação do NPCR será obtido levando-se em conta as categorias do maior avião e do maior helicóptero.

4.1.4.6 Após identificar a categoria do maior helicóptero, verifica-se a sua respectiva equivalência à categoria de avião na Tabela 3 e, em seguida, realiza-se a comparação com a categoria do maior avião.

4.1.4.7 O aeródromo receberá a maior categoria de avião após a análise da equivalência indicada na Tabela 3.

CATEGORIA DO HELICÓPTERO	CATEGORIA DE AVIÕES
[1]	[2]
H1	2
H2	3
H3	4

Tabela 3 – Equivalência entre as Categorias de Aviões e de Helicópteros

4.2 NÍVEL DE PROTEÇÃO CONTRA INCÊNDIO EXISTENTE (NPCE)

4.2.1 DETERMINAÇÃO DO NÍVEL DE PROTEÇÃO CONTRA INCÊNDIO EXISTENTE

4.2.1.1 O nível de proteção contra incêndio existente (NPCE) num aeródromo baseia-se na quantidade de recursos humanos e materiais, agentes extintores e viaturas existentes e disponíveis no aeródromo, para fins de prevenção, salvamento e combate a incêndio.

4.2.1.2 O efetivo operacional do SESCINC deve estar habilitado de acordo com as normas do SISCON.

4.2.1.3 O NPCE nos aeródromos operados por aviões será representado pelos valores constantes da coluna [1] da Tabela 4, após verificar se:

- o total de agentes extintores transportados nos CCI, bem como se o somatório dos regimes de descarga dessas viaturas atende, sem restrições, aos valores mínimos definidos nas colunas [2], [3], [4], [5], [6] e [7] da Tabela referenciada;
- a quantidade de bombeiros na equipe é adequada para garantir o NPCR do aeródromo;
- todos os equipamentos e materiais exigidos por esta Instrução em função do NPCR estão disponíveis;
- a quantidade de agentes extintores em estoque está de acordo com o previsto nesta ICA. e
- a quantidade mínima de CCI e carro de apoio, conforme a tabela 10.

4.2.1.4 O NPCE nos helipontos de superfície localizados fora de aeródromos operados por aviões será representado pelos valores constantes da coluna [1] da Tabela 5, após verificar se:

- o total de agentes extintores existentes no sistema fixo, bem como se o somatório dos regimes de descarga desse sistema atende, sem restrições, aos valores mínimos definidos nas colunas [2], [3] e [4] da própria Tabela 5 e se existe no heliponto os aparelhos extintores definidos na Tabela 6.a quantidade de bombeiros na equipe é adequada para garantir o NPCR do aeródromo;
- todos os equipamentos e materiais exigidos por esta Instrução em função do NPCR estão disponíveis; e
- a quantidade de agentes extintores em estoque está de acordo com o previsto nesta ICA.

4.2.1.5 Nos casos em que um CCI é requerido, além do disposto no subitem anterior, será necessário verificar se o total de agentes extintores existentes no CCI, bem como se o somatório dos regimes de descarga dessa viatura atende, sem restrições, aos valores mínimos definidos nas colunas [2], [3], [4], [5] e [6] da Tabela 5

4.2.1.6 O NPCE nos helipontos elevados será representado pelos valores constantes da coluna [1] da Tabela 7, após verificar se:

- a) o total de água e LGE, bem como se o somatório dos regimes de descarga atende, sem restrições, aos valores mínimos definidos nas colunas [2], [3], [4], [5] e [7] da própria Tabela 7 e se existe no heliponto os aparelhos extintores definidos na Tabela 8;
- b) a quantidade de bombeiros na equipe é adequada para garantir o NPCR do aeródromo;
- c) todos os equipamentos e materiais exigidos por esta Instrução em função do NPCR estão disponíveis; e
- d) a quantidade de agentes extintores em estoque está de acordo com o previsto nesta ICA.

4.3 DEFASAGEM

4.3.1 É a situação eventual e transitória que se caracteriza quando o NPCE em um aeródromo é menor que o NPCR do mesmo, em face da indisponibilidade de recursos materiais e/ou humanos.

4.3.2 CONSTATADA A DEFASAGEM, O RESPONSÁVEL PELO SESCINC DEVERÁ:

- a) determinar o NPCE, de acordo com o item 4.2.1;
- b) informar o NPCE aos escalões superiores, a fim de que sejam tomadas as providências cabíveis, visando ao seu pronto restabelecimento; e
- c) informar o NPCE ao Controle do Espaço Aéreo, solicitando que o mesmo realize as providências necessárias.

4.3.3 Se a defasagem persistir por mais de 48 horas consecutivas, o responsável pelo SESCINC, além das providências indicadas no item 4.3.2, deverá informar ao OCSISCON o NPCE, o motivo da defasagem, bem como as providências adotadas para o seu restabelecimento.

4.3.4 Tão logo o nível de proteção seja restabelecido, o responsável pelo SESCINC deve informar ao Órgão Local de Proteção ao Voo para que tome as providências necessárias, e ao OCSISCON, se for o caso.

5 AGENTES EXTINTORES

5.1 AGENTES EXTINTORES PRINCIPAIS E COMPLEMENTARES

5.1.1 Os aeródromos devem ser dotados de agentes extintores principais e complementares.

5.1.2 O agente extintor principal utilizado pelo OCSISCON para o uso em operações de salvamento e combate a incêndio nos aeródromos do Comando da Aeronáutica é a Espuma de Eficácia Nível B e Nível C (EENB ou EENC), solução a 6%, devidamente certificada pelo órgão competente.

5.1.2.1 Como critério de aceitação das características da EENB/EENC, serão utilizadas as especificações indicadas na Norma Brasileira nº 15.511 “Líquido Gerador de Espuma (LGE) de baixa expansão” da Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT) e as especificações indicadas na letra “b”, do subitem 8.1.1 e nos subitens 8.1.2 a 8.1.7, todos do Capítulo 8 do Doc. 9137 Parte 1 (Manual de Serviços de Aeroportos) da OACI, edição 2014 e suas respectivas atualizações.

5.1.2.2 Não é permitida a utilização, nos carros contra incêndio, de espumas resistentes a álcool, em qualquer proporção e/ou solução.

5.1.3 O agente extintor complementar é o Pó Químico BC (classe B – líquidos inflamáveis e classe C – materiais elétricos) à base de bicarbonato de sódio, para uso em operações de salvamento e combate a incêndio em aeródromos, cujas características de produto deverão atender à norma NBR 9695 da ABNT, devendo, ainda, obrigatoriamente, ser compatível com o LGE.

5.1.4 O LGE e o PQ em uso no SESCINC devem ser compatíveis entre si, tanto quando misturados nos tanques/reservatórios dos CCI, quanto em operações de salvamento e combate a incêndio, devendo esta compatibilidade estar registrada em documento formal.

5.1.4.1 A utilização de LGE ou PQ incompatíveis entre si só é admitida se o responsável pelo SESCINC garantir a estocagem e a utilização segregada destes produtos em CCI distintos.

5.1.4.2 É vedado o uso de LGE de diferentes fabricantes no mesmo CCI, sem laudo de miscibilidade emitido conforme ABNT/NBR 15511 – “Líquido Gerador de Espuma (LGE), de baixa expansão, para combate a incêndios em combustíveis líquidos”.

5.1.5 Todos os CCI existentes no SESCINC, sejam aqueles que estão em linha ou os que estão como reserva técnica, deverão estar com seus tanques de água, de LGE, reservatórios de PQ e respectivos cilindros de nitrogênio com plena capacidade.

5.2 QUANTIDADE DE AGENTES EXTINTORES DISPONÍVEIS E REGIME DE DESCARGA

5.2.1 NOS AERÓDROMOS OPERADOS POR AVIÕES

5.2.1.1 As quantidades mínimas de agentes extintores que devem ser transportadas pelos CCI, bem como os regimes de descarga de espuma e pó químico indicados para cada categoria de aeródromo operado por aviões, estão estabelecidas na Tabela 4.

Categoria	Espuma de Eficácia Nível B		Espuma de Eficácia Nível C		Agente Complementar	
	Água (litros)	Regime de Descarga de Espuma (litros/min)	Água (litros)	Regime de Descarga de Espuma (litros/min)	Pó Químico (kg)	Regime de Descarga de Pó Químico (kg/s)
[1]	[2]	[3]	[4]	[5]	[6]	[7]
1.	230	230	160	160	45	2,25
2.	670	550	460	360	90	
3.	1.200	900	820	630	135	
4.	2.400	1.800	1.370	1.100		
5.	5.400	3.000	3.900	2.200	180	
6.	7.900	4.000	5.800	2.900	225	
7.	12.100	5.300	8.800	3.800		
8.	18.200	7.200	12.800	5.100	450	4,50
9.	24.300	9.000	17.100	6.300		
10.	32.300	11.200	22.800	7.900		

Tabela 4 - Quantidades Mínimas de Agentes Extintores e Regimes de Descarga por Categoria de Aeródromo

5.2.2 NOS HELIPONTOS DE SUPERFÍCIE

5.2.2.1 Todo heliponto de superfície deverá possuir sistema fixo de aplicação de espuma para extinção de incêndio, com capacidade e regime de descarga, conforme estabelecido na Tabela 5, bem como extintores portáteis e sobre rodas conforme estabelecido na Tabela 6.

Categoria	Espuma de Eficácia Nível B			Agente Complementar	
	Água (litros)	LGE (litros) (6%)	Regime de Descarga de Espuma (litros/min)	Pó Químico (kg)	Regime de Descarga de Pó Químico (kg/s)
[1]	[2]	[3]	[4]	[5]	[6]
H1	500	40	250	23	2,25
H2	1.000	80	500	45	2,25
H3	1.600	120	800	90	2,25

Tabela 5 - Quantidades Mínimas de Agentes Extintores e Regimes de Descarga por Categoria de Heliponto de Superfície

5.2.2.2 O sistema fixo de espuma para combate a incêndio em helipontos de superfície deve possuir um dispositivo de pressurização que garanta o fornecimento da vazão exigida, um reservatório de água exclusivo para combate a incêndio, um reservatório de LGE e, no mínimo, dois pontos de expedição, providos de esguicho regulável capaz de produzir jato em forma de chuveiro.

Categoria	Extintor de Pó Químico BC	Extintor de Espuma Mecânica de Eficiência Nível B
H1	02 (dois) extintores de pó B:C de 30-B:C cada um	01 extintor sobre rodas de 40B.
H2	02 (dois) extintores de pó B:C de 30-B:C cada um 01 (um) extintor sobrerrodas de pó B:C de 40-B:C	01 extintor sobre rodas de 40B.
H3	02 (dois) extintores de pó B:C de 30-B:C cada um 02 (um) extintores sobrerrodas de pó B:C de 40-B:C cada um	02 extintores sobre rodas de 40B cada.

Tabela 6 - Quantidades de Extintores Portáteis e Sobre Rodas por Categoria de Heliponto de Superfície

5.2.2.3 Os pontos de expedição podem ser constituídos de dois hidrantes de 1 ½" de diâmetro com 30 metros de linha de mangueira, ou de dois carretéis de mangotinho de 1" de diâmetro e 30 metros de comprimento, ou de combinação entre eles, devendo ser distribuídos estrategicamente na área do heliponto, sem interferir nas rampas de aproximação dos helicópteros, de modo a proteger toda área do heliponto e sua área adjacente.

5.2.2.4 Cada expedição deve possuir uma vazão mínima de 250 litros por minuto, levando-se em consideração apenas a operação de uma expedição e, tal vazão, deve ser medida na posição de expedição mais desfavorável.

5.2.2.5 Nos helipontos de superfície localizados dentro de um aeródromo utilizado por aviões, além do previsto no item 5.2.2.1, a proteção deverá ser complementada por CCI do SESCINC lá existente, observando-se os critérios de atendimento do tempo-resposta.

5.2.2.6 Nos helipontos de superfície localizados fora de aeródromos utilizados por aviões, que possuam helicópteros sediados, além do previsto no item 5.2.2.1, a proteção deverá ser complementada com CCI cujas capacidades mínimas de agentes extintores e regimes de descarga estão estabelecidas na Tabela 5, bem como pessoal habilitado conforme item 9.1.

5.2.2.7 Em helipontos demarcados temporariamente apenas para atender um evento programado, o responsável pelo evento deve providenciar, no mínimo, a proteção contra incêndio especificada na Tabela 6, bem como pessoal habilitado conforme item 9.1.

5.2.3 NOS HELIPONTOS ELEVADOS

5.2.3.1 Todo heliponto elevado deverá possuir sistema fixo de aplicação de espuma para extinção de incêndio, com capacidade e regime de descarga conforme estabelecido na Tabela 7, bem como extintores portáteis e sobre rodas conforme estabelecido na Tabela 8.

5.2.3.2 O sistema fixo de espuma para combate a incêndio em helipontos elevados deve possuir um dispositivo de pressurização que garanta o fornecimento da vazão exigida, um reservatório de água exclusivo para combate a incêndio, um reservatório de LGE e um ponto de expedição, provido de esguicho regulável, capaz de produzir jato em forma de chuva.

Categoria	Espuma de Eficácia Nível B		
	Água (litros)	LGE (litros) (6%)	Regime de Descarga de Espuma (litros/min)
[1]	[2]	[3]	[4]
H1	2.500	200	250
H2	5.000	400	500
H3	8.000	520	800

Tabela 7 - Quantidades Mínimas de Agentes Extintores e Regimes de Descarga por Categoria de Heliponto Elevado

Categoria	Extintor de Pó Químico BC	Extintor de Espuma Mecânica de Eficiência Nível B
H1, H2 e H3	02 (dois) extintores de pó B:C de 30-B:C cada um 01 (um) extintor sobre rodas de pó B:C de 40-B:C	01 extintor sobre rodas de 40B.

Tabela 8 - Quantidades de Extintores Portáteis e Sobre Rodas por Categoria de Heliponto de Elevado

5.2.3.3 O ponto de expedição deve ser constituído de um hidrante provido de duas saídas de 1 ½" de diâmetro e duas linhas de 30 metros de mangueira, ou de dois carretéis de mangotinho de 1" de diâmetro e 30 metros de comprimento, ou de combinação entre eles, devendo ser distribuídos estrategicamente na área do heliponto, sem interferir nas rampas de aproximação dos helicópteros, de modo a proteger toda área do heliponto e sua área adjacente.

5.2.3.4 O ponto expedição deve possuir uma vazão mínima de 250 litros por minuto, levando-se em consideração apenas a operação de uma expedição na posição mais desfavorável.

5.2.3.5 Nos helipontos elevados de categoria H2 e H3, além do ponto de expedição já citado, o sistema fixo deverá possuir, no mínimo, dois canhões, cujo somatório das vazões deverá atingir o regime de descarga exigido na Tabela 6, devendo ainda possibilitar a aplicação do agente extintor em qualquer parte da área de pouso, sob quaisquer condições meteorológicas.

5.3 QUANTIDADE DE AGENTES EXTINTORES EM ESTOQUE

5.3.1 As quantidades em estoque de LGE e PQ devem corresponder a no mínimo 100% das quantidades totais transportadas nos CCI em linha.

5.3.2 Os sistemas fixos dos helipontos deverão possuir um estoque de no mínimo 100% das quantidades de LGE previstas nas Tabelas 5 e 7, sendo admitido que o mesmo esteja estocado dentro do reservatório de LGE do referido sistema.

5.3.3 O SESCINC deve possuir uma reserva de nitrogênio correspondente a 100% da quantidade de cilindros existente em cada CCI, devendo ser atentado para o fato do tipo de cilindro existente na viatura.

5.3.4 Em aeródromos onde for previsível a ocorrência de grandes atrasos na renovação dos estoques ou que seja detectado maior grau de risco de incêndio em função das peculiaridades dos mesmos, a critério do responsável pelo SESCINC, quantidades maiores de LGE, PQ e cilindros de nitrogênio em estoque devem ser consideradas.

5.3.5 Quando em um aeródromo existirem CCI designados como reserva técnica, apenas as quantidades de LGE e PQ dessas viaturas podem ser consideradas como estoque, desde que atendam aos seguintes requisitos:

- a) O LGE e o PQ desses CCI conservem suas características operacionais indicadas pelo fabricante;
- b) Esses CCI tenham condições de entrar em operação imediatamente, em substituição aos CCI em linha; e
- c) O SESCINC possua procedimentos que garanta a retirada e a estocagem do LGE do CCI reserva técnica, sem que haja a contaminação do agente extintor, no caso de indisponibilidade da viatura por um período superior a 72 (setenta e duas) horas.

5.3.6 Os SESCINC dos aeródromos providos de CCI deverão possuir uma reserva técnica de água exclusiva para esses veículos possuindo, com a capacidade de, no mínimo, quatro vezes a quantidade de água prevista para sua categoria, conforme indicado nas Tabelas 4 e 5.

5.3.6.1 No mínimo, um quarto dessa reserva técnica deve estar em reservatório elevado e o restante em cisterna, ambos localizados no Posto Principal.

5.3.7 Nos Postos Avançado de Contra Incêndio (PACI), o reservatório elevado para abastecimento exclusivo das viaturas deverá possuir, no mínimo, 6.000 litros e a cisterna, no mínimo, 12.000 litros

5.3.8 O reservatório elevado deve permitir o reabastecimento das viaturas por gravidade, numa vazão mínima de 1.000 litros por minuto.

5.3.9 O reservatório elevado deverá possuir um sistema de enchimento provido de duas bombas de incêndio com fonte emergencial de energia, que permita a reposição da quantidade de água utilizada, numa vazão mínima de 1.000 litros por minuto.

5.3.10 Deverá existir ainda no SESCINC, pelo menos, um ponto de hidrante externo, provido de expedição de 2 ½" de diâmetro e um ponto onde as viaturas possam captar a água da cisterna por sucção.

5.3.10.1 Os SESCINC que possuírem mais de um ponto de abastecimento de gravidade oriundo de reservatórios elevados diferentes, cada um com capacidade mínima estabelecida no item 5.3.6.1, estão isentos do ponto de hidrante citado no item anterior.

5.3.11 Nos aeródromos que possuírem sistema fixo de espuma para combate a incêndio, a reserva técnica de água deve corresponder a quatro vezes a quantidade de água prevista para sua categoria contra incêndio, conforme indicado nas Tabelas 5 e 6, devendo seu reservatório de água possuir um sistema de enchimento, que permita a total reposição, com uma vazão mínima de 500 litros por minuto.

5.4 QUANTIDADE DE AGENTE EXTINTOR PARA INSTRUÇÃO

5.4.1 As quantidades de agentes extintores e nitrogênio destinado à instrução deverão estar de acordo com os programas de instrução dos SESCINC.

5.5 QUANTIDADES TOTAIS DE AGENTES EXTINTORES

5.5.1 As quantidades totais de agentes extintores (viatura + estoque + instrução) são as mínimas necessárias. Sempre que possível, quantidades maiores deverão ser consideradas, desde que detectado um maior grau de risco de incêndio, tendo em vista as peculiaridades dos aeródromos tais como tipos de operação, dificuldade de transporte etc.

5.5.2 Informações e orientações sobre a estocagem dos agentes extintores encontram-se disciplinadas em instruções específicas do OCSISCON.

6 VIATURAS OPERACIONAIS (viaturas especiais)

6.1 Todos os aeródromos categorizados deverão dispor de viaturas, em quantidade e tipos adequados ao seu respectivo NPCR, conforme preconizado na presente Instrução.

6.2 As manutenções, modernizações e alterações das viaturas deverão ser previamente aprovadas pelo OCSISCON.

6.3 Os CCI são classificados de acordo com a Tabela 9, segundo as quantidades mínimas de agentes extintores transportados.

Tipo de CCI	ÁGUA (litros)	Regime de Descarga de Espuma (litros/min)	Pó Químico (Kg)	Regime de Descarga de Pó Químico (Kg/s)
1	de 670 a 1.200 exclusive	550	100	2,25
2	de 1.200 a 2.400 exclusive	900	135	
3	de 2.400 a 5.500 exclusive	1.800		
4	de 5.500 a 11.000 exclusive	3.000	200	
5	a partir de 11.000	4.700		

Tabela 9 – Classificação dos CCI

6.4 A quantidade mínima de LGE transportada nos CCI deve ser suficiente para possibilitar a expedição de duas vezes a quantidade de água transportada em cada carro, sem a necessidade de reabastecer o tanque de LGE.

6.5 Os Chefes dos SESCINC deverão providenciar o ajuste dos componentes dos sistemas proporcionadores e dosadores de LGE dos CCI sob sua responsabilidade, a fim de adequá-los ao tipo de LGE definido para a utilização no aeródromo.

6.6 A quantidade mínima de viaturas, necessárias ao provimento da segurança contra incêndio necessária para cada categoria de aeródromo, está estabelecida na Tabela 10.

6.7 Nos aeródromos de NPCR de 1 à 7 o Chefe de Equipe poderá utilizar o CRS.

Categoria	Quantidade Mínima de Veículos de Apoio	Quantidade Mínima de CCI
1 a 5	1 CRS	1
6 a 7	1 CRS	2
8 a 10	1 CRS e 1 CACE	3

Tabela 10 - Quantidade Mínima de Viaturas por Categoria de Aeródromo

7 CLASSIFICAÇÃO DOS VEÍCULOS DE APOIO ÀS OPERAÇÕES DO SESCINC

7.1 Os veículos de apoio as operações de resgate, salvamento e combate a incêndio são classificados de acordo com a função desempenhada no SESCINC, tendo a seguinte denominação:

- a) Carro de Resgate e Salvamento (CRS); e
- b) Carro de Apoio ao Chefe de Equipe (CACE).

7.2 A remoção ou transporte de acidentados ou pacientes para unidades hospitalares e afins não é atribuição do SESCINC, pois este serviço não dispõe de ambulâncias em sua Tabela de Viaturas, veículo projetado especificamente para esta finalidade de acordo com as normas brasileiras de trânsito e do Ministério da Saúde, sendo vedado o transporte de vítimas em quaisquer viaturas de contra incêndio.

8 MANUTENÇÃO DE CCI

8.1 O operador de aeródromo deve estabelecer rotinas de manutenção de CCI como suporte às atividades do SESCINC, de forma a garantir a operacionalidade dos CCI requeridos no atendimento às emergências.

8.2 As rotinas de manutenção dos CCI devem contemplar ações preventivas, preditivas e corretivas.

8.3 Independentemente da rotina adotada, o operador de aeródromo deve garantir que as recomendações dos fabricantes dos veículos sejam observadas.

8.4 O operador de aeródromo deve evidenciar o controle da execução da manutenção, por meio de registros em fichas ou sistema eletrônico de inspeções periódicas, fichas de acompanhamento de processos de correção de problemas e fichas de controle de substituição de peças.

8.5 O operador de aeródromo deve garantir que os procedimentos de manutenção dos CCI sejam executados por equipe habilitada, supervisionada por responsável técnico com conhecimentos especializados sobre os CCI, obtidos em cursos e estágios de atualização em oficinas especializadas ou nos fabricantes dos veículos.

8.6 A manutenção dos CCI pode ser designada à pessoa jurídica de direito público ou privado, desde que caracterizada em instrumento formal firmado com o operador de aeródromo.

9 PESSOAL

9.1 A equipagem mínima para operação das viaturas está estabelecida na Tabela 11.

Viaturas	Auxiliares	Chefe de Equipe	Motorista Operador
CCI	2	0	1
CRS	2		1
CACE	0	1	1

Tabela 11 - Equipagem Mínima para Operação de Viaturas

9.2 Nos helipontos elevados e nos de superfície que não são protegidos por CCI, deverá existir uma equipe operacional composta por, no mínimo, dois integrantes para guarnecer os pousos e decolagens dos helicópteros.

9.3 Todo pessoal administrativo e operacional do SESCINC deverá estar habilitado na área de prevenção, combate e salvamento a incêndio em aeródromo.

9.4 Pelo fato do SESCINC do aeródromo ser responsável, também, pela proteção, prevenção, combate a incêndio e salvamento nas edificações da OM, os militares diretamente envolvidos com essas atividades deverão possuir formação específica nessa área.

10 EQUIPAMENTOS

10.1 Os materiais e equipamentos mínimos necessários ao pleno funcionamento dos SESCINC estão listados no Anexo C.

10.2 Os extintores de incêndio, os esguichos, as mangueiras, os carretéis de mangotinhos, os EPI, equipamentos de salvamento etc., localizados nos helipontos elevados, deverão ficar dentro de compartimentos à prova de intempéries, devidamente sinalizados, indicando os seus conteúdos e finalidade. Esses compartimentos deverão estar afastados em, no mínimo, 1,50 metros dos limites da área de pouso e não poderão interferir nas trajetórias de aproximação e decolagem dos helicópteros.

10.3 Dependendo das características locais de cada SESCINC e com aprovação prévia do OCSISCON, outros equipamentos de apoio, salvamento, resgate e/ou combate a incêndio poderão ser incorporados às viaturas.

11 TEMPO-RESPOSTA

11.1 É o intervalo de tempo desde o acionamento inicial do SESCINC até o momento em que o(s) primeiro(s) CCI em linha esteja(m) posicionado(s) em condição(ões) de aplicar(em) espuma a um regime de descarga de, no mínimo, 50% do estabelecido para o aeródromo, de acordo com seu NPCR.

11.2 Como parâmetro operacional, o tempo-resposta, em condições ótimas de visibilidade e de superfície, partindo o CCI do Posto Principal ou Avançado, não deverá exceder a 3 (três) minutos, até a cabeceira mais distante ou qualquer outra parte da área de movimento de aeronaves.

11.2.1 São consideradas condições ótimas de visibilidade o período diurno, livre da ocorrência de fenômenos que restrinjam a visibilidade, tais como chuva, neblina, nevoeiro e fumaça decorrente de queimadas.

11.2.2 São consideradas condições ótimas de superfície quando as rotas normais de uso do SESCINC estão desimpedidas, livres de obstáculos e de agentes contaminantes, tais como água, lama, gelo ou neve.

11.3 Quaisquer outros CCI que sejam necessários para aplicação de agentes extintores requeridos para a categoria do aeródromo deverão chegar ao local com intervalo não superior a 4 (quatro) minutos, a partir do acionamento do SESCINC, para que a aplicação dos agentes extintores possa ser contínua.

11.4 O aeródromo deve possuir vias de acesso de emergência para obtenção dos menores tempos-resposta possíveis, facilitando o acesso das viaturas às cabeceiras da pista e destas aos limites da área abrangida pela cerca operacional do aeródromo e a área externa.

11.5 Quando, em um aeródromo, o tempo-resposta não for atendido, deverão ser construídos Postos Avançados Contra Incêndio (PACI).

11.6 Os acionamentos para verificação de tempo-resposta devem ser efetuados com conhecimento prévio do efetivo e devem ser cronometrados desde o momento do acionamento do SESCINC até a chegada, com lançamento de água pelo canhão superior, de cada um dos CCI em linha ao local determinado.

11.6.1 O lançamento de água deve ser efetuado até a estabilização da pressão do canhão superior, não sendo necessário o lançamento de 50% da capacidade do tanque de água do(s) CCI.

11.7 O Chefe do SESCINC deve realizar a aferição do tempo-resposta, no mínimo, uma vez a cada mês.

11.8 O Chefe do SESCINC deve garantir que, na aferição do tempo-resposta, ocorra revezamento entre as Equipes de Serviço de forma que a avaliação não se restrinja a um mesmo grupo de profissionais.

11.9 O Chefe do SESCINC deve manter no Serviço de Contra Incêndio, o registro das 12 (doze) últimas aferições do tempo-resposta, agregando informações de desempenho dos CCI acionados, com os respectivos tempos obtidos, bem como os nomes e funções dos profissionais participantes.

11.10 O deslocamento de CCI, bem como de equipagens para apoio em aeródromos desdobrados, deverá ser solicitado pela unidade aérea interessada ao OCSISCON, com pelo menos 15 dias de antecedência, a fim de que esse órgão central gerencie e planeje a alocação correta dos recursos humanos e de material necessários à proteção contra incêndio do aeródromo desdobrado, não utilizando necessariamente os recursos do SESCINC do aeródromo sede.

12 SISTEMA DE COMUNICAÇÃO E ALARME

12.1 O SESCINC deve possuir um sistema de rádio comunicação que garanta a inteligibilidade na transmissão das mensagens, devendo abranger:

- a) estação fixa de rádio comunicação no Posto Principal e no PACI, quando houver;
- b) estação veicular de rádio comunicação instalada em todas as viaturas do SESCINC;
- c) no mínimo quatro radiocomunicadores portáteis (um para o chefe de equipe dos bombeiros, um para o líder de salvamento e dois reservas); e
- d) dispositivo para recarregar duas baterias ou dois rádios ao mesmo tempo.

12.2 O sistema de rádio comunicação deve permitir a comunicação direta entre todos os operadores do SESCINC (Posto Principal, PACI, chefe de equipe, líder de salvamento, viaturas), inclusive com o Órgão Local de Controle de Tráfego Aéreo.

12.3 O SESCINC DEVE POSSUIR UM SISTEMA TELEFÔNICO, ABRANGENDO:

- a) linha telefônica comum para uso administrativo;
- b) linha telefônica comum para solicitações de emergência da OM; e
- c) linha telefônica direta e exclusiva com o Órgão Local de Controle de Tráfego Aéreo.

12.3.1 O PACI deve possuir uma linha telefônica administrativa e de emergência.

12.4 O SESCINC deve possuir um sistema alarme sonoro para acionamento de emergências aeronáuticas.

12.4.1 O sistema de alarme deve ser dimensionado para que o sinal sonoro seja perfeitamente audível em quaisquer pontos do Posto Principal e do PACI, garantindo a pronta resposta das equipes do SESCINC.

12.4.2 O sistema de alarme deve permitir seu acionamento pelo Órgão de Controle de Tráfego Aéreo do aeródromo e pelo SESCINC, na sala de observação ou de monitoramento por câmeras.

12.5 O SESCINC deve possuir um sistema de auto-falantes destinado ao acionamento de emergências não aeronáuticas e às comunicações internas que se fizerem necessárias.

12.5.1 O sistema de alto-falantes deve ser dimensionado para que seja perfeitamente audível em quaisquer pontos do Posto Principal.

12.6 Todos os sistemas de comunicação de emergência deverão ser instalados no posto de observação ou de monitoramento por câmeras do SESCINC.

13 OPERAÇÕES DE RESGATE EM AMBIENTES DE DIFÍCIL ACESSO

13.1 Nos aeródromos próximos a áreas que contenham superfícies aquáticas, terrenos pantanosos ou outros terrenos de difícil acesso, onde ocorram operações de aproximação ou decolagens ocorra sobre estas áreas, recomenda-se que sejam providenciados serviços especializados de salvamento e equipamentos apropriados.

13.2 Esses recursos podem ser alocados no SESCINC ou, mediante planejamento prévio, ser designado aos Serviços de Busca e Resgate das Forças Armadas ou Corporações de Bombeiros Estaduais.

14 PROGRAMA DE INSTRUÇÃO DE MANUTENÇÃO OPERACIONAL E TREINAMENTOS

14.1 O Programa de Instrução de Manutenção Operacional (PIMO) trata-se de um requisito obrigatório às atividades operacionais do SESCINC, e deverá ser implementado conforme legislação específica.

15 PROTEÇÃO INDIVIDUAL DO BOMBEIRO DE AERÓDROMO

15.1 EQUIPAMENTO DE PROTEÇÃO INDIVIDUAL - EPI

15.1.1 O EPI deve ser de utilização individual e obrigatória para todo o efetivo operacional do SESCINC.

15.1.2 O EPI tem como objetivo primordial a proteção corporal dos profissionais componentes das equipes de serviço de um SESCINC, devendo ser utilizado sempre que a equipe for acionada para o cumprimento de procedimentos operacionais.

15.1.3 O EPI disponibilizado ao efetivo operacional do SESCINC deverá ser adequado às características físicas e à função operacional de cada bombeiro de aeródromo.

15.1.4 O EPI deve ter compatibilidade com a utilização simultânea do conjunto de EPR.

15.1.5 Um conjunto padronizado de EPI para o combatente deve conter as seguintes peças:

- a) Capacete, com viseira móvel, que possua características de proteção contra impactos, inclusive pontuais, resistência à condutividade elétrica e que seja indeformável sob ação de calor irradiado;
- b) Capuz tipo balaclava, com proteção térmica e antichamas, com abertura elástica ajustável e adequada ao uso por sobre a máscara facial do EPR;
- c) Trajes de proteção, tipo aproximação, específico para operações de combate a incêndio em aeródromos, composto de calça e jaleco, ambos impermeáveis, com isolamento térmica, resistente ao calor irradiado e a contatos ocasionais com o fogo,
- O traje de proteção pode ser inteiriço, tipo macacão, desde que atenda aos requisitos deste item;
- d) Luvas de material flexível e resistente, inclusive ao calor irradiado e a contatos ocasionais com o fogo, e que permita a operação de botões, fechos e ferramentas manuais;
- e) Botas de material leve, flexível, indeformável e resistente (inclusive ao calor irradiado e a contatos ocasionais com o fogo), e que permita mobilidade adequada às atividades do bombeiro de aeródromo e a operação de CCI e veículos de apoio as operações do SESCINC; e
- f) Protetores auriculares, tipo concha ou plugue.

16 PROTEÇÃO DURANTE O ACIONAMENTO DOS MOTORES DE AERONAVES

16.1 A proteção contra incêndio durante o acionamento dos motores de aeronaves será feita remotamente pelo SESCINC.

16.2 Devido ao fato do SESCINC estar sempre disponível para o pronto atendimento a quaisquer situações de emergência, em toda a área do aeródromo, incluindo os pátios de estacionamento, a operação de acionamento dos motores de aeronaves não necessitará ser guarnecida por bombeiros do aeródromo.

16.3 O Chefe do SESCINC deverá providenciar o fornecimento de equipamento de combate a princípio de incêndio e o treinamento adequado ao pessoal dos esquadrões que guarnecerão o acionamento dos motores de aeronaves.

17 RELATÓRIOS DE ACIDENTES E INCIDENTES AERONÁUTICOS

17.1 Toda vez que houver um acidente ou incidente aeronáutico na área de atuação do SESCINC, o Chefe de Equipe que atendeu a emergência deverá elaborar um Relatório de Acidentes e Incidentes, em conformidade com o Anexo B.

17.2 Este relatório, em princípio deverá ser feito em duas vias: uma para o OCISCON e outra para o arquivo do próprio SESCINC.

17.3 O relatório, além de servir como registro e fonte de dados para histórico das atividades operacionais do SESCINC, servirá, também, para estudo e análise, visando principalmente o aprimoramento dos métodos, princípios e técnicas de operação recomendados pelo Órgão Central do Sistema de Contra Incêndio.

18 DIVULGAÇÃO DE INFORMAÇÕES

18.1 Somente o Chefe, Comandante ou Diretor da OM, ou o oficial que o substitua, poderá divulgar as informações referentes às situações de emergência ocorridas no aeródromo, observando o Plano de Comunicação da OM, conforme normas e orientações estabelecidas pelo CECOMSAER.

18.2 O Chefe do SESCINC deve se inteirar da situação de emergência e manter o Chefe, Comandante ou Diretor da OM informado.

18.3 Em face da importância dos atendimentos às emergências e acidentes aeronáuticos, é importante que o Chefe do SESCINC e o Comandante da OM, com assessoria técnica da Seção de Comunicação social, estabeleça um Plano de Comunicação para as situações de crise, emergências e acidentes aeronáuticos, trato com parentes das vítimas e com a imprensa.

19 RESPONSABILIDADES

19.1 DO OCSISCON

19.1.1 Determinar e divulgar a categoria contra incêndio para os aeródromos militares, atualizando sempre que se fizer necessário e publicando, em documento do Comando da Aeronáutica, classificado segundo a ICA 200-3, de 31 de agosto de 2010.

19.1.2 Manter, por meio da Divisão de Contra Incêndio, um sistema de controle atualizado do NPCE em todos os aeródromos militares categorizados.

19.1.3 Realizar inspeção e fiscalização em todos os aeródromos militares no que se refere ao fiel cumprimento desta Instrução.

19.1.4 Realizar as providências necessárias para adequar os projetos de SESCINC às exigências contidas nesta Instrução, bem como auxiliar aos Chefes, Diretores e Comandantes de OM a realizar as adequações necessárias das edificações de seus SESCINC a esta Instrução.

19.2 DOS COMANDANTES, CHEFES OU DIRETOR DE OM

19.2.1 Implantar e manter a operacionalidade dos Serviços de Salvamento e Combate a Incêndio do aeródromo localizado em sua OM.

19.2.2 Realizar as ações necessárias para manter o NPCE nos aeródromos do COMAER adequado ao NPCR, incluindo a aquisição, o suprimento, a manutenção dos materiais e equipamentos especializados, bem como a formação e manutenção do nível de proficiência dos profissionais responsáveis pelas atividades de prevenção, salvamento e combate a incêndio no aeródromo, dentro dos padrões definidos nesta Instrução e em outras orientações normativas emanados pelo OCSISCON.

19.3 DOS CHEFES DE SESCINC

19.3.1 Manter o OCSISCON e os órgãos e entidades responsáveis pela divulgação de informações aeronáuticas atualizadas quanto ao NPCE no aeródromo sob sua administração.

19.3.2 Informar ao OCSISCON, por intermédio do relatório eletrônico semanal, as aeronaves que operaram com regularidade na semana anterior.

19.4 DOS COMANDANTES DE AERONAVE

19.4.1 Compete aos comandantes das aeronaves, no caso em que a aeronave exigir o nível de proteção contra incêndio acima daquele disponibilizado pelo SESCINC, a decisão e a responsabilidade pela utilização ou não do aeródromo.

20 DISPOSIÇÕES GERAIS

20.1 Nos aeródromos compartilhados, além das normas constantes nesta Instrução, deverão ser observadas Legislação da ANAC e as cláusulas constantes dos Acordos Operacionais e Convênios.

21 DISPOSIÇÕES FINAIS

21.1 Os Comandantes, Chefes e Diretores de OM deverão iniciar gestões administrativas e operacionais para adequar o SESCINC de sua organização às instruções estabelecidas nesta ICA, tão logo ela seja publicada.

21.2 Os casos não previstos nesta Instrução, ou aqueles que suscitarem dúvidas, deverão ser submetidos à análise e apreciação do OCSISCON.

REFERÊNCIAS

BRASIL. Comando da Aeronáutica. Instituto de Logística da Aeronáutica. Regulamento de Organização do Comando da Aeronáutica (ROCA) 21-1, de 29 junho de 2005. "**Regulamento do Instituto de Logística da Aeronáutica**". Diário Oficial da União nº 124, de 30 de junho de 2005.

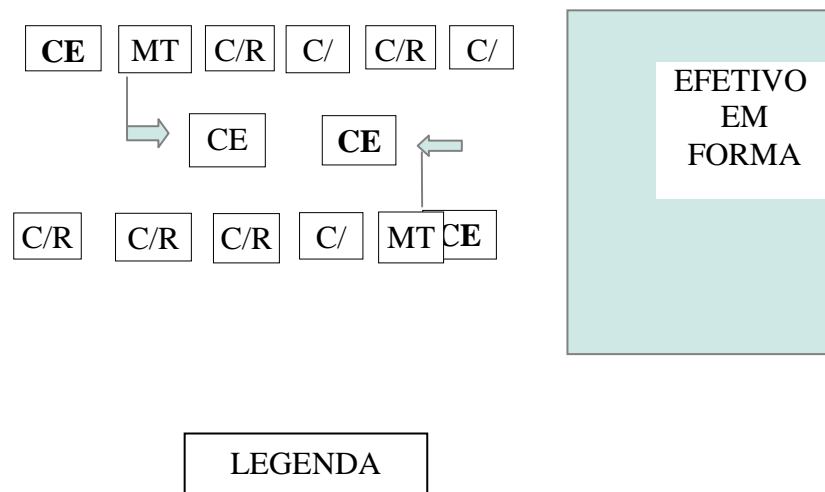
BRASIL. Comando da Aeronáutica. Instituto de Logística da Aeronáutica. Regimento Interno do Comando da Aeronáutica (RIC A) 21-50, de 21 de julho de 2011, "**Regimento Interno do Instituto de Logística da Aeronáutica**". Boletim do Comando da Aeronáutica nº 140, de 25 de julho de 2011.

BRASIL. Comando da Aeronáutica. Comando-Geral do Pessoal. Norma Sistêmica do Comando da Aeronáutica (NSCA) 5-1, de 23 de novembro de 2011. Norma que disciplina a "**Confecção, controle e numeração das publicações oficiais do Comando da Aeronáutica**". Boletim do Comando da Aeronáutica nº 225, de 29 de novembro de 2011.

BRASIL. Comando da Aeronáutica. Comando-Geral de Apoio. Plano do Comando da Aeronáutica (PCA) 11-1, de 30 de janeiro de 2013. "**Plano Setorial do COMGAP período 2012-2013**". Boletim do Comando da Aeronáutica nº 5, de 15 de fevereiro de 2013.

BRASIL. Agência Nacional de Aviação Civil. Resolução nº 279, de 10 de julho de 2013. Implantação, operação e manutenção do Serviço de Prevenção, Salvamento e Combate a Incêndio em Aeródromos Cíveis (SESCINC)". Diário Oficial da União nº 135, de 16/07/2013.

Anexo A - Cerimonial de Passagem do Serviço - Croqui do Cerimonial



CE+ Chefe de Equipe mais antigo

MT Motorista(s)

CE Chefe de Equipe mais moderno

C/R Combatentes/Resgatistas

Cerimonial:

- 1 – Entrar em forma conforme croqui acima, sendo que uma equipe fica de frente para a outra;
- 2 – O Chefe de Equipe mais antigo comanda “sentido” para as duas equipes. O mais antigo do efetivo também comanda “sentido” para a tropa;
- 3 – Os dois Chefes de Equipe saem de forma e ocupam seus lugares no dispositivo conforme croqui acima;
- 4 – Os dois Chefes de Equipe apresentam armas e o que está saindo de serviço fala em bom tom: “Passo o serviço de Chefe de Equipe ao (graduação e nome do Chefe de Equipe que entra de serviço) com / sem alteração”. Logo em seguida, o Chefe de Equipe que está entrando de serviço responde. “Assumo o serviço de Chefe de Equipe”. Os dois desfazem a continência”;
- 5 - O Chefe de Equipe mais antigo apresenta as equipes de serviço ao Chefe do SESCINC e solicita autorização para proceder o fora de forma; e
- 6 – Após autorização do Chefe do SESCINC o Chefe de Equipe comanda o fora de forma.

Anexo B - Modelo de Relatório de Acidentes

RELATÓRIO DAS OPERAÇÕES DE SALVAMENTO E COMBATE A INCÊNDIO
EM AERONAVES.

1. GENERALIDADES:

1.1 País BRASIL	1.2 Cidade/Aeródromo Guarulhos - SBGR	1.3 Data do Acidente 09 OUT 2016	1.4 Hora Local do Acidente 17:45
1.5 Acidente ocorrido durante: () dia () noite		1.6 Tipo de Aeronave BOING 707	1.7 Matrícula HK 3355X
1.8 Propósito de seu emprego CARGUEIRO		1.9 Combustível: (a) Tipo: Querosene (b) Quantidade: 30.700 lbs	1.10 Alerta dado por: TORRE DE CONTROLE- SBGR

2. FASE DA ELABORAÇÃO:

2.1 Pouso ()	2.2 Decolagem ()	2.3 Táxi ()	2.4 Estacionamento ()
-------------------------	-----------------------------	------------------------	----------------------------------

3. CONDIÇÕES METEOROLÓGICAS

3.1 Visibilidade 7000m	3.2 Teto 1 a 3/8 a 3000 PÉS	3.3 Temperatura (°C) 28	3.4 Direção do Vento 110°
3.5 Velocidade do Vento 9 NÓS		3.6 Condições Gerais do Tempo Boas	

4. OCUPANTES E VÍTIMAS:

4.1 Total de Pessoas a bordo (a) passageiros: 00 (b) tripulantes: 05	4.2 Salvas sem Ajuda (a) feridos: 00 (b) ilesos: 00	4.3 Resgatadas Vivas (a) feridos: 00 (b) ilesos: 00
4.4 Mortos 00	4.5 Vítimas em Terra não ocupantes da Aeronave (a) mortos: 00 (b) feridos: 00	
4.6 Óbitos Ocorridos dentro das 24 horas seguintes (a) ocupantes: 00 (b) vítimas em terra: 00	4.7 Mortos vítimas de fogo (mencionados em 4.4 e 4.6) 00	

Continuação do Anexo B - Modelo de Relatório de Acidentes

5. DADOS HORÁRIOS

5.1 No caso de aviso prévio da emergência, informar o intervalo estimado do anúncio até o contato: MIN (ESTIMADO)	5.2 No caso de não haver aviso prévio, informar o intervalo do acidente até o alerta dos serviços de Contra Incêndio: 00
5.3 Desde o alerta / contato até a chegada dos CCI Ataque Rápido: 3 MIN	5.4 Desde o alerta/ contato até a chegada dos CCI Ataque Principal: 4 MIN
5.5 Desde a chegada dos CCI até o momento em que o fogo foi controlado (isto é, quando pode ser iniciado o salvamento): 1 MIN	5.6 Desde a chegada dos CCI até a extinção do fogo: 1 MIN
5.7 Desde a chegada dos CCI até a saída do último sobrevivente: 30 SEG	5.8 Desde a chegada dos CCI até a remoção do último cadáver: 00

6. SERVIÇOS DE SALVAMENTO E EXTINÇÃO DE INCÊNDIO

6.1 Equipamentos e Pessoal do Aeródromo que tomaram parte na operação:	Tipo	Quant	Tipo	Quant.	Tipo	Quant	Tipo	Quant
(a) CCI							-----	-----
(b) Bombeiros	MILITAR	15	----	-----	-----	-----	-----	-----
(c) Serviços Médicos	-----	-----	----	-----	-----	-----	-----	-----
(d) Ambulâncias	MILITAR	01	----	-----	-----	-----	-----	-----
(e) Carro Pipa	INFRA	01	----	-----	-----	-----	-----	-----
(f) Outros	-----	-----	----	-----	-----	-----	-----	-----

Continuação do Anexo B - Modelo de Relatório de Acidentes

6.2 Equipamentos e Pessoal alheios ao Aeródromo que tomaram parte na operação:	Tipo	Quant	Tipo	Quant.	Tipo	Quant	Tipo	Quant
(a) CCI	AS	01	RESG.	01	VO	01	-----	-----
(b) Bombeiros	PM	07	-----	-----	-----	-----	-----	-----
(c) Serviços Médicos	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----
(d) Ambulâncias	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----
(e) Carro Pipa	----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----
(f) Outros	----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----

6.3 Agentes Extintores usados e técnicas empregadas: (indicar tipo do agente)	Quant. Aprox. L	Razão de descarga (L/ min)	Tempo de descarga	Ordem de Emprego	Indicar se a quantidade foi suficiente
(a) Pó Químico	-----	-----	-----	-----	-----
(b) CO2	12Kg	-----	-----	Extinção	sim
(c) LGE	220	-----	-----	Extinção Rescaldo	sim
(d) Água para produção de espuma	18.000	-----	-----	Extinção Rescaldo	sim
(e) Água para outros usos	8.000	-----	-----	-----	sim
(f) Outros (especificar)	-----	-----	-----	-----	-----

7. DESCRIÇÃO DA OCORRÊNCIA

7.1 Descrição da Emergência
7.2 Relato Condensado do Incêndio, incluindo sua origem, desenvolvimento, intensidade e superfície
7.3 Descrição do Incêndio e das condições de resgate no momento da chegada dos CCI's

Continuação do Anexo B - Modelo de Relatório de Acidentes**8. OPERAÇÕES DE EXTINÇÃO DE INCÊNDIO**

8.1 Descrição da conduta das operações de extinção desde a chegada dos CCI'S, até sua retirada, incluindo, quando for o caso, os meios de reabastecimento.

9. OPERAÇÕES E EVACUAÇÕES

9.1 Descrição da evacuação dos ocupantes, mencionando as seções da aeronave que foram protegidas, auxílios necessários, portas e áreas de arrombamento usadas

9.2 Translado de Vítimas

Número de vítimas transladadas:

(a) Sala de primeiros socorros: 00

(b) Hospitais: 00

(c) Necrotérios: 00

10. OUTROS DETALHES

10.1 Descrição de outros detalhes importantes, tais como: comunicações utilizadas e condições do terreno:

10.2 Dificuldades em localizar ou atingir o local do acidente:

Não houve dificuldades:

11. EFICIÊNCIA DAS OPERAÇÕES DE SALVAMENTO E EXTINÇÃO

11.1 Avaliação geral da eficiência das operações de salvamento e extinção:

Continuação do Anexo B - Modelo de Relatório de Acidentes

11.2 Estado da aeronave no término das operações de salvamento e extinção	Pelo Acidente	Pelo Incêndio
(a) Destruída	Parcialmente a roda do nariz do trem de pouso e berço das turbinas 01 e 02	Parcialmente as turbinas 01 e 02
(b) Gravemente Danificada	Trem de pouso	-
(c) Poucos Danos	Roda do Nariz	-
(d) Incólume	Demais partes da aeronave	-

12. DIAGRAMAS**12.1 Local do acidente e vias de acesso (Croqui):**

Continuação do Anexo B - Modelo de Relatório de Acidentes

12.1 Local do Acidente: (Desenho da aeronave)

Direção do Norte
Magnético

Direção do Vento

13. OBSERVAÇÕES GERAIS

13.1 Informações ou dados não passados ao Chefe de Equipe:

14. RESPONSÁVEIS PELO RELATÓRIO

14.1 Local, data, assinatura:

Continuação do Anexo B - Modelo de Relatório de Acidentes

DESCRIÇÃO DO INCÊNDIO

7.1 Descrição do acidente.

(Descreva brevemente as circunstâncias do acidente e os acontecimentos que conduziram ao mesmo, assim como a posição em que ficou a aeronave, após o acidente). A aeronave pousou quase na metade da pista e um pouco antes do pouso, tocou no solo com a ponta da asa. Após o pouso na pista, saiu pela lateral e se deteve finalmente a uma distância de 80 metros do eixo da pista.

7.2 Relato condensado do incêndio, incluindo sua origem, desenvolvendo, intensidade e superfície.

O vazamento de combustível formou uma poça que cobriu rapidamente uma superfície de 200 metros quadrados. Esta poça foi se incendiando progressivamente e ficou totalmente em chamas uns 10 segundos antes da chegada dos primeiros CCI.

7.3 Descrição do incêndio e das condições de resgate no momento da chegada dos CCI.

A asa e o lado direito da fuselagem estavam envolvidos por chamas intensas. O fogo ameaçava o lado esquerdo em consequência do derramamento de combustível.

As portas dianteira e traseira e as saídas de emergência sobre a asa estavam abertas e as rampas de escape em posição. Cinquenta pessoas já haviam saído da aeronave.

8. OPERAÇÕES DE EXTINÇÃO DO INCÊNDIO

8.1 Descrição da conduta das operações de extinção desde a chegada dos CCI, até sua retirada, incluindo quando for o caso, os meios de reabastecimento.

Foram utilizados dois veículos de pó químico e dois de espuma para combater o incêndio que afetava a asa e a fuselagem do lado direito. Uma vez dominado o fogo, um veículo de espuma foi usado para extinguir as chamas e evitar sua propagação. Um veículo de espuma permaneceu no local do sinistro até que o combustível derramado fosse lavado e os tanques restantes esvaziados. Três veículos de fora acudiram e foram utilizados para resfriar o interior da fuselagem.

9. OPERAÇÕES DE EVACUAÇÃO

9.1 Descrição da evacuação dos ocupantes, mencionando as seções da aeronave que foram protegidas, auxílios necessários, portas aéreas de arrombamento usadas: Todas as pessoas foram evacuadas pela parte esquerda da aeronave pelas rampas de saída de emergência, do próprio avião. As portas da esquerda, durante a evacuação, foram protegidas pelo Serviço de Contra Incêndio, formando-se a proteção necessária.

9.2 Translado de vítimas:

Número de pessoas transladadas:

- a) Sala de primeiros socorros do aeródromo: 5
- b) Hospitais: 36
- c) Necrotério: 5

Continuação do Anexo B - Modelo de Relatório de Acidentes

10. OUTROS DETALHES

10.1 Descrição de outros detalhes importantes, tais como: comunicação utilizadas e condições do terreno. Todos os veículos estavam equipados com radiotransmissores. Parte de via de acesso, sem pavimentação.

10.2 Dificuldades em localizar ou atingir o local do acidente. A parte sem pavimentação da via de acesso não causou maiores dificuldades.

11. EFICIÊNCIA DAS OPERAÇÕES DE SALVAMENTO E EXTINÇÃO DE INCÊNDIO

11.1 Avaliação geral da eficiência das operações de salvamento e extinção. As operações do Setor de Contra Incêndio foram consideradas bastantes eficientes. Sua rápida intervenção, permitiu a retirada dos sobreviventes que estavam na área de fogo e impediu que as chamas se propagassem a outros tanques.

11.2 Estado da aeronave no término das operações de salvamento e extinção.
pelo acidente pelo incêndio.

- a) Destruída
- b) Gravemente danificada
- c) Poucos danos
- d) Incólume

OBSERVAÇÕES:

SUMÁRIO

12. DIAGRAMAS

12.1 Local do acidente e vias de acesso: Fazer um esboço, em escala do aeródromo, mostrando a localização do acidente em relação à Seção de Contra Incêndio (principal e secundária, se houver), os eixos de deslocamento para atingi-lo e qualquer referência importante, tal como: pistas de pouso ou de táxi, pátios, estradas ou caminhos e áreas aquáticas.

12.2 Local do acidente. Fazer um diagrama, mostrando as posições dos CCI em relação à aeronave, assinalando detalhes importantes, tais como: pontos de derramamento de combustível, caminhos de escape, irregularidades do terreno, pontos de tomada de água para ressuprimento dos CCI e edificações.

13. OBSERVAÇÕES GERAIS

13.1 Quaisquer outros detalhes que possam ser de interesse (caso necessário, usar folhas adicionais).

Anexo C - Tabela de Categoria de Aviões**AERONAVES DE CATEGORIA 1 (0 a 9 m exclusive)**

Maioria das aeronaves operadas por aeroclubes	EMB-201 Ipanema (FAB U-19)
Maioria das aeronaves agrícolas	EMB-810 Sêneca (FAB U-7)
Aeronaves acrobáticas Pitts, Cap e Extra	Neiva Universal (FAB T-25)
AB 115, 180	Neiva Regente (FAB L-42 e U-42)
	PA 28, 32, 34, 46

AERONAVES DE CATEGORIA 2 (9 a 12 m exclusive)

BEECH 58, 90	EMB-312 Tucano (FAB T-27)
C-208A Caravan (FAB C-98)	EMB-314 Super Tucano (FAB A-29)
FAB AT-26 Xavante	

AERONAVES DE CATEGORIA 3 (12 a 18 m exclusive)

A-4 (Marinha Brasileira)	Dassault Mirage 3 (FAB F-103)
BAE JETSTREAM 31	Dassault Mirage 2000 (FAB F-2000)
BAE-125 HS 125 (FAB EU-93)	Northrop TIGER (FAB F-5E)
BEECH 99, 200, 350, 400, 1900	Lear Jet 35 (FAB R/V-35)
C-208B Grand Caravan (FAB C-98B)	FALCON 10, 20
CASA C-212 Aviocar	IAI ASTRA
CESSNA Citation	LET L-410
DHC-6	PC 12
DO-228	S-360
EMB-110 – Bandeirante (FAB C-95)	
EMB 111 – Bandeirulha (FAB P-95)	
EMB-121 – Xingu (FAB VU-9)	
EMB AMX (FAB A-1)	

AERONAVES DE CATEGORIA 4 (18 a 24 m exclusive)

AN-32	EMB-120 Brasília (FAB C-97)
ATR-42	F-27 (100, 200, 300 e 400)
AVRO-748 (FAB C-91)	FAB VC-97 Brasília
BAE JETSTREAM 41	FALCON 50, 900, 2000
CANADAIR CHALLENGER	G.222
CL 215 e 415	IAI GALAXY
CN-235	S-330
DASH 8 (100 e 200)	SAAB 340

AERONAVES DE CATEGORIA 5 (24 a 28 m exclusive)

ATR-72	F-27 (500 e 600)	FAB C-115 Búfalo
BAE 146/100	F-28 (1000)	GULFSTREAM IV
BAE ATP	F-50	IL-114
CANADAIR RJ	F-70	RJ 70
DASH 8/300	CASA 295 (FAB C-105 Amazonas)	SAAB 2000
ERJ 135 (FAB VC-99)		

Continuação do Anexo C - Tabela de Categoria de Aviões

AERONAVES DE CATEGORIA 6 (28 a 39 m exclusive)

A-319 (FAB VC-1)	CANADAIR RJ 700	F-28/2000/4000
A-320	CARAVELLE	F-100
AN-74	C-130 Hércules (FAB C-130)	IL-18
B-717 (200)	DASH 7	L-188 Electra
B-727 (100)	DC-9 Séries até 40	P-3 Orion (FAB P-3)
B-737 (200) (FAB VC-96)	EMB 145 (FAB C-99)	MD-87
B-737 (100 e 300)	EMB 170	MD-95
B-737 (400, 500, 600 e 700)	EMB 190 (FAB VC-2)	YAK-42
BAC 1-11	EMB KC 390 (FAB KC-390)	RJ 85 e 100
BAE 146 (200 e 300)		
CANADAIR Global Express		

AERONAVES DE CATEGORIA 7 (39 a 49 m exclusive)

A-321	DC-8 Série 50 (Todos)	KC-135 (USAF)
AN-70	DC-8 (62 e 72)	MD 80, 81, 82, 83, 88 e 90
B-707	DC-9 50	TU 154
B-727 (200)	FAB KC-137 (B-707)	TU 204
B-737 (800 e 900)	IL-76TD	
B-757 (200)		

AERONAVES DE CATEGORIA 8 (49 a 61 m exclusive)

A-310	B-767 (200 e 300)	IL-62
A-300	B- 787 (330 e 800)	IL-76 MF
A-330 (200)	C-141 (USAF)	IL-86
A-340 (200, 500, 600 e 800)	C-17 (USAF)	IL-96 (300)
B-747 SP	DC-10	L-1011
B-757 (300)	DC-8 61, 63, 71 e 73	VC-10 (RAF)

AERONAVES DE CATEGORIA 9 (61 a 76 m exclusive)

A-330 (300)	B-747 (100, 200, 300 e 400)	C-5 (USAF) Galaxy
A-340 (300)	B-767 (400)	IL 96 M/T
AN-124	B-777 (200 e 300)	MD-11
	B-787 (900)	

AERONAVES DE CATEGORIA 10 (76 a 89 m exclusive)

A-380	B-747-8	AN-225 Mriya
-------	---------	--------------

Anexo D - Tabela de Categoria de Helicópteros**HELICÓPTEROS DE CATEGORIA H1 (0 a 15 m exclusive)**

Bell 206 B3 Jet Ranger
Bell 206 L
Bell 47
Bell 407
Bell 427
Bell 480 B
Bell 105 CBS Super Five
BK 117 CL
EC 120 B Colibri
EC 135 (FAB VH 135)
EC 145
EC 155 B
EC-135 (FAB VH-35)
AS 350 B, BA, B2 e B3 - Esquilo Monoturbinado (FAB UH-50)
AS 355 F2 e N - Esquilo Biturbinado (FAB CH-55 e VH-55)
AS 365 K Panther
AS 365 N2 e N3 Dauphin
A 109 Power
A 119 Koala
MD 520 N Notar
R-22 e 44

HELICÓPTEROS DE CATEGORIA H2 (15 a 24 m exclusive)

UH-1H Bell Iroquois
Bell 205
Bell 212
Bell 222 B
Bell 230
Bell 412 HP e EP
Bell 430
AS 332 L1 (FAB CH-34 e VH-34 Super Puma)
AS 532 Cougar UL
AH-2
MIL MI-35 (FAB AH-2 Sabre)
EH 101 Westland
AB 139
S 70 Black Hawk (FAB UH-60 L)
Lynx

HELICÓPTEROS DE CATEGORIA H3 (24 a 35 m exclusive)

S 61 N
S-64
S 76 C
S 92

Anexo E - Tabela de Equipamentos Mínimos Necessários em Cada Viatura

EQUIPAMENTO	CCI	CRS	CACE	ABT
Machado de Bombeiro	01	01	01	--
Machadinha	01	01	01	--
Alavanca Pé de Cabra 950 mm	01	01	01	--
Alavanca Huligan	01	01	01	--
Alavanca Reta 1650 mm	--	01	01	--
Marretinha (2 kg)	01	01	01	--
Marreta (6 kg)	--	01	--	--
Arco de Serra para Metal	--	01	--	--
Lâminas de Serra sobressalentes	--	05	--	--
Alicate Corta Vergalhão de 30" (750 mm)	01	01	01	--
Manta Ignifugada	01	01	01	--
Escada Alongável	01	01	--	01
Escada Articulável	--	01	--	--
Croque Telescópico provido de cabo com isolamento elétrico	01	01	01	01
Lanternas Portáteis	02	02	02	02
Ferramenta para corte de cinto de segurança	02	02	02	02
Calços de Aeronave – 15 cm de altura	01	01	--	--
Calços de Aeronave – 10 cm de altura	01	01	--	--
Moto Abrasivo	01	01	--	--
Discos sobressalentes para metais	03	03	--	--
Equipamento Autônomo de Respiração	02	02	01	--
Cilindros reserva de ar	02	02	01	--
Kit EPI para Combate a Incêndio	01 para cada bombeiro			
Conjunto Desencarcerador Hidráulico	01	01	--	--
Kit de almofadas Pneumáticas	--	01	01	--
Exaustor de Fumaça	01	01	--	--
Maca Rígida	01	01	--	--
Colete Imobilizador Dorso-Lombar	01	01	01	--
Kit de Ferramentas	01	01	01	01
Kit Salvamento em Altura	01	01	01	--
Kit Atendimento Pré-Hospitalar	01	01	01	--

Conjunto Desencarcerador

01 Motor Hidráulico
01 Ferramenta Combinada
01 Mangueira Hidráulica
02 Correntes

Kit Salvamento em Altura

01 Corda de salvamento com 11 mm e 30 m de comprimento
02 Mosquetões em aço carbono
02 Peças freio oito em aço carbono
02 pares de luvas de vaqueta
02 capacetes para salvamento em altura.

Continuação do Anexo E - Tabela de Equipamentos Mínimos Necessários -**Kit de ferramentas**

- 01 Chave inglesa 10" (225 mm)
- 01 Chave de grifo 14" (305 mm)
- 01 Talhadeira 10" (225 mm)
- 01 Alicate Universal 8" (180 mm)
- 01 Alicate de corte 6" (160 mm)
- 01 Jogo de chave de fenda
- 01 Jogo de chave philips
- 01 Jogo de chave de boca

Kit APH

- 02 Tesouras de ponta romba
- 10 Ataduras de 10 cm de espessura
- 10 Ataduras de 15 cm de espessura
- 10 pares de Luvas de procedimentos
- 01 Jogo de Cânula Orofaríngea
- 05 Bandagens Triangular
- 02 Máscaras para ventilação boca a boca
- 01 Inalador de oxigênio
- 01 Jogo de Colares Cervicais
- 01 Jogo de Talas Moldáveis
- 02 Talas Rígidas para Fêmur

Kit EPI para combate a incêndio

- 01 Capacete
- 01 Balaclava
- 01 Blusão
- 01 Par de Luvas
- 01 Calça
- 01 Par de Botas

Kit de Almofadas Pneumáticas

- 01 Almofada de 91.4 cm. X 91.4 cm. X 2.5 cm
- 01 Almofada de 71.1 cm. X 71.1 cm. X 1.9 cm.
- 01 Almofada de 50.8 cm. X 50.8 cm. X 1.9 cm.
- 03 Mangueiras de Ar
- 01 Válvula de Operação para 2 almofadas
- 01 Válvula reguladora de pressão

Anexo F - Exemplo de Inspeção Diária em Superestrutura e Chassi, por Ocasão da Passagem de Serviço

Diariamente, após a realização do Cerimonial de Passagem de Serviço, todos os CCI disponíveis deverão ser testados pela equipe que entra de serviço.

Pode-se, por exemplo, adotar as fichas 1 e 2, para checar a superestrutura e o chassi, respectivamente.

Cada item deverá ser criteriosamente observado, e anotado, na coluna correspondente, S (satisfatório) ou I (insatisfatório). Após preenchidas, estas fichas deverão ser encaminhadas à chefia, para conhecimento, e posteriormente ao setor de manutenção.

As relações 1.1, 1.2, e 2.1 deverão conter todos os itens que acompanham o CCI e deverão estar afixadas em sua cabina. Servirão como quia para referência do material.

1 - FICHA DE INSPEÇÃO DIÁRIA DA SUPERESTRUTURA				
Estado geral da Superestrutura				
Tanque de água				
Tanque de LGE				
Funcionamento da bomba de incêndio				
Estado geral das mangueiras				
Funcionamento dos registros e drenos				
Funcionamento do canhão				
Manômetros				
Funcionamento do motor estacionário				
Funcionamento do equipamento rádio				
Funcionamento da sirene				
Funcionamento do giroflex				
Funcionamento da bomba de escorva				
Funcionamento dos esguichos				
S – SATISFATÓRIO / I – INSATISFATÓRIO				
DATA ____/____/____				
_____ CHEFE DE EQUIPE				