



PLANO CONTRAINCÊNDIO

PCINC

SBJA

6ª edição

**AEROPORTO REGIONAL SUL
HUMBERTO GHIZZO BORTOLIZZI**

Abril 2024



Ato de Aprovação PCINC 2024

Pelo presente, aprovo e valido na data de 05 de abril de 2024, o plano PCINC, elaborado por esta administração em conformidade com a legislação vigente, a ser implementado e praticado exclusivamente nas dependências do Aeroporto Regional Sul – Humberto Ghizzo Bortoluzzi, localizado na cidade de Jaguaruna-SC.

Jaguaruna, 05 de abril de 2024

Marcia Aparecida S. Santos
Gerente Geral-SBJA

Sumário

1	FINALIDADE	6
2	ATUALIZAÇÃO	6
3	ÂMBITO	7
4	ABREVIATURAS	7
5	CONCEITOS FUNDAMENTAIS	8
5.1	ACIDENTE AERONÁUTICO	8
5.2	INCIDENTE AERONÁUTICO.....	9
5.2.1	INCIDENTE GRAVE.....	9
5.3	REGIME DE DESCARGA.....	10
5.4	TEMPO RESPOSTA – TR	10
5.5	CATEGORIA REQUERIDA.....	10
5.6	CATERORIA DISPONÍVEL	10
5.7	CARRO CONTRAINCÊNDIO – CCI.....	11
5.8	EQUIPAGEM DE UM CCI.....	11
6	SITUAÇÃO GERAL DO AEROPORTO	11
6.1	GEOGRAFIA DA ÁREA E LOCALIZAÇÃO	11
6.1.1	PISTA PRINCIPAL 05 / 23	11
6.1.2	PISTA DE TAXI ALFA: 05 / 23	11
6.1.3	PISTA DE TAXI BRAVO: 05 / 23.....	11
6.1.4	PISTA DE TAXI CHARLIE: PARALELA À PISTA PRINCIPAL, CONECTANDO TAXIWAYS ALFA E BRAVO.....	12
6.1.5	PÁTIO: CONECTANDO TAXIWAY ALFA.....	12
6.1.6	HORÁRIO DE FUNCIONAMENTO DO SBJA:	12
6.1.7	LOCALIZAÇÃO DA SCI EM RELAÇÃO AO TPS:	12
6.2	ZONAS DE DIFÍCIL ACESSO AOS CCI:	12
6.3	ÁREA DE ATUAÇÃO DO SESCINC:.....	13
7	INSTALAÇÕES A SEREM PROTEGIDAS PELA SCI:	13
7.1	NÍVEL DE PROTEÇÃO CONTRA INCÊNDIO REQUERIDO E EXISTENTE DO AERÓDROMO:.....	13
7.1.1	NPCR	14

7.1.2	NPCE.....	14
7.2	EQUIPAMENTOS DE SALVAMENTO E COMBATE A INCÊNDIO.....	14
7.2.1	AGENTES EXTINTORES NA SEÇÃO CONTRA INCÊNDIO.....	14
7.3	PESSOAL.....	15
7.4	EQUIPAMENTO DE PROTEÇÃO INDIVIDUAL.....	15
7.5	MEIOS DE COMUNICAÇÃO DISPONÍVEIS.....	15
7.6	AUXÍLIOS EXTERNOS.....	16
8	CARACTERÍSTICAS DAS PRINCIPAIS AERONAVES QUE OPERAM NO SBJA:.....	16
8.1	ASA FIXA:.....	16
8.2	ASAS ROTATÓRIAS:.....	17
9	OPERAÇÕES DE EMERGÊNCIA COM AERONAVE:.....	17
9.1	PROCEDIMENTOS OPERACIONAIS PARA EMERGÊNCIA AERONÁUTICA:.....	17
9.1.1	POSICIONAMENTO PARA INTERVENÇÃO.....	17
9.1.2	INTERVENÇÃO IMEDIATA.....	18
9.2	ACIDENTE CONSUMADO DENTRO DA ÁREA PATRIMONIAL DO AEROPORTO.....	19
9.2.1	PROCEDIMENTOS:.....	19
9.3	ACIDENTE AERONÁUTICO CONSUMADO DENTRO DO RAIO DE AÇÃO DE 08 (OITO) QUILÔMETROS, E FORA DA ÁREA PATRIMONIAL DO AEROPORTO.....	20
9.3.1	PROCEDIMENTOS.....	20
9.4	ACIDENTE AERONÁUTICO CONSUMADO FORA DO RAIO DE AÇÃO DE 08 (OITO) QUILÔMETROS EM TORNO DO CENTRO GEOMÉTRICO DE AERÓDROMO.....	20
9.4.1	PROCEDIMENTOS.....	20
9.5	AMEAÇA DE BOMBA EM AERONAVES.....	20
9.5.1	AMEAÇA VERDE (A V).....	20
9.5.2	AMEAÇA ÂMBAR (AA).....	21
9.5.3	AMEAÇA VERMELHA (AV).....	21
9.6	APODERAMENTO ILÍCITO DE AERONAVE NA FASE DO VOO.....	22
9.6.1	PROCEDIMENTOS.....	22
9.7	APODERAMENTO ILÍCITO DE AERONAVE INICIANDO NO SOLO.....	22
9.7.1	PROCEDIMENTOS.....	22
10	OPERAÇÕES DE EMERGÊNCIA NAS INSTALAÇÕES.....	23

10.1 ACIDENTE COM MATERIAIS PERIGOSOS	23
10.1.1 PROCEDIMENTOS	23
10.2 DESASTRES NATURAIS	24
10.2.1 PROCEDIMENTOS	24
10.3. INCÊNDIO EM INSTALAÇÕES	24
10.3.1 POCEDIMENTOS	24
10.4 INCÊNDIOS FLORESTAIS.....	25
10.4.1 PROCEDIMENTOS	25
10.5 AMEAÇA DE BOMBA EM INSTALAÇÕES AEROPORTUÁRIAS	25
10.5.1 PROCEDIMENTOS	25
11 ILUMINAÇÃO DE EMERGÊNCIA	26
12 MISSÃO PRESIDENCIAL.....	26
12.1 PROCEDIMENTOS	26
13 DEFASAGEM	26
14 TOMADA DE TEMPO DE ABASTECIMENTO DO TANQUE DE ÁGUA DO CCI.....	27
14.1 TOMADA DE TEMPO DE ABASTECIMENTO DE ÁGUA POR GRAVIDADE DO AP2 NO RESERVATÓRIO SUPERIOR DA SCI	27
15 TOMADA DE TEMPO PARA SOCORRO – SIMULADO	27
16 CONSIDERAÇÕES FINAIS E ATUALIZAÇÃO DO PLANO.....	28
16.1 ATUALIZAÇÃO	28
16.2 RELAÇÃO DE ANEXOS	28
16.3 RELAÇÃO DE APÊNDICE	28
17 ANEXO 1: MAPA DE GRADE INTERNO-SBJA	30
18 ANEXO II, MAPA DE GRADE EXTERNO-SBJA.....	31
19 APÊNDICE I: RELATÓRIO DE OPERAÇÕES DE SALVAMENTO E COMBATE A INCÊNDIO EM AERONAVES SBJA	32

PLANO CONTRA INCÊNDIO AEROPORTO REGIONAL SUL DE JAGUARUNA

1 FINALIDADE

Complementar o PLEM SBJA, estabelecendo os procedimentos a serem adotados pelos serviços de prevenção, salvamento e combate a incêndios em aeródromos, durante os atendimentos às emergências aeronáuticas, ocorridas na área sob jurisdição do aeródromo.

Este Plano Contra Incêndio é um documento ostensivo e deverá ser divulgado exaustivamente entre o pessoal que trabalha no Setor de Operações do SESCINC. Deverá, inclusive, constituir disciplina obrigatória a ser ministrada na instrução de rotina e tem por finalidade obter a eficiência necessária nas operações de acionamento de Emergências Aeronáuticas, visando:

- a) Delimitar áreas de atuação e de responsabilidade da SESCINC-SBJA;
- b) Propiciar a aplicação dos recursos humanos e materiais necessários às diversas situações de emergências aeronáuticas, facilitando a interação de todos os órgãos públicos que estarão envolvidos na emergência aeroportuária, da RDL, e participantes da comunidade aeroportuária;
- c) Integrar todas as ações previstas neste Plano ao PLEM-SBJA;
- d) Permitir, no menor período de tempo possível, que o Aeroporto volte à sua operacionalidade normal.

2 ATUALIZAÇÃO

O Plano Contra Incêndio do Aeroporto Regional Sul de Jaguaruna deverá ser atualizado pelo Bombeiro Chefe da Seção Contra Incêndio – SCI, sempre que houver alterações que assim o justifique. Para isso, utiliza-se do sistema de folhas soltas, estando passivo de alterações caso se façam necessárias em função de modificações nas instalações, nos recursos disponíveis, nos meios de comunicação, e outros.

3 ÂMBITO

As ações do Plano Contra Incêndio aplicam-se ao SESCINC do Aeroporto Regional Sul de Jaguaruna e outras entidades que fazem parte do sistema Contra Incêndio da Aeronáutica, responsáveis pelas atividades de salvamento e combate a incêndio em aeródromo.

4 ABREVIATURAS

- **ABQUIM** – Associação Brasileira da Indústria Química
- **BACO** – Base Aérea De Canoas
- **CBMSC** – Corpo de Bombeiros Militar de Santa Catarina
- **CCI** – Carro Contra Incêndio
- **COE** – Centro de Operações de Emergência
- **CVE** – Corpo de Voluntários de Emergência
- **COMAR** – Comando Aéreo Regional
- **CO2** – Gás Carbônico
- **CRS** – Carro de Resgate Salvamento
- **CFIT** – Controlled Flight Into Terrain
- **EPI** – Equipamento de Proteção Individual
- **EPR** – Equipamento de Proteção Respiratória
- **GTE** – Grupo de Transporte Especial
- **GER 5** – Gerência 5
- **ICA** – Instituto de cartografia da Aeronáutica
- **KF** – Casa de Força
- **LGE** – Líquido Gerador de Espuma
- **NPCR** – Nível de Proteção Contra Incêndio Requerido
- **NPCE** – Nível de Proteção Contra Incêndio Existente
- **NSCA** – Norma de Serviço do Comando da Aeronáutica
- **PMSC** – Polícia Militar de Santa Catarina
- **PCM** – Posto de Coordenação Móvel
- **PLEM** – Plano de Emergência
- **PQ** – Pó Químico

- **PCINC** – Plano Contra Incêndio
- **RT** – Reserva Técnica
- **SBJA** – Aeroporto Regional Sul de Jaguaruna
- **SCI** – Seção Contra Incêndio
- **SESCINC** – Serviço de Prevenção, Salvamento e Combate a Incêndio
- **TWR** – Torre de Controle
- **TECA** – Terminal de Carga Aérea

5 CONCEITOS FUNDAMENTAIS

5.1 ACIDENTE AERONÁUTICO

Toda ocorrência relacionada com a operação de uma aeronave, ocorrida entre o período em que uma pessoa nela embarca com intenção de realizar um voo até o momento em que todas as pessoas tenham dela desembarcado e, durante o qual, pelo menos uma das situações abaixo ocorra:

- a) Qualquer pessoa que sofra lesão grave ou morra como resultado de estar na aeronave, em contato direto com qualquer uma de suas partes, incluindo aquelas que dela tenham se desprendido, ou submetida à exposição direta do sopro da hélice, rotor ou escapamento de jato, ou às suas consequências. Exceção é feita quando as lesões resultem de causas naturais, autolesões ou cometidas por terceiros.
- b) A aeronave sofra dano ou falha estrutural que afete adversamente a resistência estrutural, o seu desempenho ou suas características de voo: exija a substituição de grandes componentes ou a realização de grandes reparos no componente afetado. Exceção é feita para falha ou danos limitados ao motor, suas carenagens ou acessórios; ou para danos limitados a hélices, pontas das asas, pneus, freios, carenagens de trem, amassamentos leves e pequenas perfurações no revestimento da aeronave.
- c) A aeronave seja considerada desaparecida ou o local onde se encontra seja absolutamente inacessível.

5.2 INCIDENTE AERONÁUTICO

Toda ocorrência, inclusive de tráfego aéreo, associado à operação de uma aeronave, havendo intenção de voo que não chegue a se caracterizar como um acidente, mas que afete ou possa afetar a segurança da operação.

5.2.1 INCIDENTE GRAVE

Incidente ocorrido sob circunstâncias em que um acidente quase ocorreu. A diferença entre o incidente grave e o acidente está apenas nas consequências.

Dentre outras, as seguintes ocorrências caracterizam-se como incidente grave:

- a) Fogo ou fumaça no compartimento de passageiros, de carga ou fogo no motor, ainda que tenha sido extinto com a utilização de extintores de incêndio;
- b) Situações que exijam o uso emergencial de oxigênio por tripulante;
- c) Falha estrutural da aeronave ou desintegração de motor em voo, que não configurem um acidente;
- d) Quase colisão em voo que requereu a realização de uma manobra evasiva;
- e) CFIT marginalmente evitado;
- f) Decolagem interrompida em pista fechada ou ocupada por outra aeronave;
- g) Decolagem de pista ocupada por aeronave, sem separação segura;
- h) Pouso ou tentativa de pouso em pista fechada ou ocupada por outra aeronave;
- i) Falha múltipla de um ou mais sistemas que afetem seriamente a operação da aeronave;
- j) Baixo nível de combustível, exigindo a declaração de emergência;
- k) Utilização da aeronave fora do seu envelope de voo devido a condições meteorológicas adversas ou à falha de sistemas que tenham causado dificuldade de controle da mesma;
- l) Falha de mais de um sistema de navegação, ainda que duplicado;
- m) Diferenças significativas na performance prevista da aeronave durante a decolagem ou segmento inicial de subida;
- n) Incapacitação de tripulante em voo;
- o) Incidentes durante a decolagem ou pouso, tais como: ultrapassagem da cabeceira oposta, pouso antes da pista ou saída da pista pelas laterais.

¹ Em observância ao anexo 13 da OACI, as lesões decorrentes de um acidente aeronáutico que resultem em fatalidade até 30 dias da data de ocorrência são consideradas lesões fatais.

² Uma aeronave será considerada desaparecida quando as buscas oficiais forem encerradas e os destroços não forem encontrados.

5.3 REGIME DE DESCARGA

Quantidade mínima de Agentes Extintores liberados em um minuto, quantificando a capacidade do equipamento para o controle de um incêndio em aeronaves que operam em um determinado aeródromo.

5.4 TEMPO RESPOSTA – TR

É considerado 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) solução de espuma a um regime de descarga de, no mínimo, 50% do estabelecido para o aeródromo, de acordo com seu NPCR.

Como parâmetro operacional, o tempo-resposta em condições ótimas de visibilidade e de superfície, partindo o(s) CCI da SCI e/ou do PACI até a cabeceira mais distante ou até qualquer outra parte da área de movimento de aeronaves, não deve exceder 3 (três) minutos.

Quaisquer outros CCI que sejam necessários para aplicação de agentes extintores requeridos para atendimento ao NPCR do aeródromo devem chegar ao local com intervalo de tempo não superior a 4 (quatro) minutos a partir do acionamento do SESCINC, garantindo, dessa forma, a aplicação contínua.

5.5 CATEGORIA REQUERIDA

É uma classificação numérica baseada no grau de risco de incêndio peculiar ao Aeródromo referente à maior aeronave que faz movimentos regulares em determinado aeródromo, e que corresponde a um determinado nível de proteção Contra Incêndio.

5.6 CATERORIA DISPONÍVEL

É uma classificação numérica, baseada nos recursos Contra Incêndio disponíveis no aeródromo, e que reflete as condições de aparelhamento do aeródromo para atender a um determinado risco de incêndio.

5.7 CARRO CONTRAINCÊNDIO – CCI

Viatura especialmente projetada para as atividades de salvamento e combate a incêndio em aeronaves, cujas características operacionais são definidas pela ANAC.

5.8 EQUIPAGEM DE UM CCI

É o nº de bombeiros requeridos para a operação adequada do CCI.

6 SITUAÇÃO GERAL DO AEROPORTO

6.1 GEOGRAFIA DA ÁREA E LOCALIZAÇÃO

6.1.1 PISTA PRINCIPAL 05 / 23

- Dimensões: 2.499 x 30 m.
- Pavimentação: Asfalto.
- Resistência do Pavimento: PCN 92,4/F/A/X/T.
- Cabeceira em asfalto.

6.1.2 PISTA DE TAXI ALFA: 05 / 23

- Dimensões: 219,50m x 23m.
- Pavimentação: Asfalto.
- Resistência do Pavimento: PCN 102,8/F/A/X/T.

6.1.3 PISTA DE TAXI BRAVO: 05 / 23

- Dimensões: 203m x 23m.
- Pavimentação: Asfalto.
- Resistência do Pavimento: PCN 102,8/F/A/X/T.

6.1.4 PISTA DE TAXI CHARLIE: PARALELA À PISTA PRINCIPAL, CONECTANDO TAXIWAYS ALFA E BRAVO

- Dimensões: 740m x 23m.
- Pavimentação: Asfalto.
- Resistência do Pavimento: PCN 102,8/F/A/X/T.

6.1.5 PÁTIO: CONECTANDO TAXIWAY ALFA

- Dimensões: 170m x 110m.
- Pavimentação: Asfalto/concreto
- Resistência do Pavimento: PCN 57/F/A/X/T

6.1.6 HORÁRIO DE FUNCIONAMENTO DO SBJA:

- H 24

6.1.7 LOCALIZAÇÃO DA SCI EM RELAÇÃO AO TPS:

- Localizada a nordeste do Terminal de Passageiros, conforme anexo I.

6.2 ZONAS DE DIFÍCIL ACESSO AOS CCI:

- RESA CABECEIRA 23: Área gramada com terreno acidentado nas proximidades da cerca patrimonial é possível o acesso direto pela estrada de chão aberta por trator localizada à esquerda da cabeceira 23;

- RESA CABECEIRA 05: Mix de Área gramada com solo arenoso, terreno acidentado, é possível acesso para a cerca direto por estrada de chão batido, aberta por trator pela vegetação alta, requerendo cuidados com os CCIs;

- Setor ECHO do campo: Área com terreno arenoso e densa vegetação, dificultando o acesso rápido dos CCIs.

- Setor WHISKEY do campo: Área com terreno arenoso, existem algumas irregularidades no terreno, como pequenas elevações, a área de vegetação é densa, o que dificulta o acesso rápido dos CCIs.

- FAIXAS LATERAIS DAS PISTAS: Toda a lateral da pista em ambos os lados quando excedido mais de 25m de distância da linha lateral da pista. Com tempo seco a área é arenosa e seca, já após chuva torna-se encharcada facilitando o atolamento do CCIs;

6.3 ÁREA DE ATUAÇÃO DO SESCINC:

O SESCINC atua nas pistas de pouso, táxiways, pátio de estacionamento de aeronaves, faixas de pista, áreas gramadas, RESAs e toda a área que compreende o sítio aeroportuário. Que conta também com o terminal de passageiros, casa de força, ETE, ETA, PAA, Containers de manutenção das empresas LATAM e AZUL, Containers de concessionárias de rampa e futuros hangares. Respaldaado pelas legislações vigentes (RBAC 153 emenda 01 de 14 de junho de 2016 e Resolução ANAC N° 279, de 10 Julho de 2013), a Administradora Local decide por não atender ocorrências (urgência ou emergência) aeronáuticas fora da área patrimonial do Aeroporto Regional Sul, nem atender ocorrências que abranjam os oito quilômetros do ARP (Aerodrome Reference Point).

7 INSTALAÇÕES A SEREM PROTEGIDAS PELA SCI:

Instalação	Risco
Terminal de Passageiros	Médio
PAA de Abastecimento	Grande
Hangares / Containers das empresas	Grande

7.1 NÍVEL DE PROTEÇÃO CONTRA INCÊNDIO REQUERIDO E EXISTENTE DO AERÓDROMO:

7.1.1 NPCR

A categoria requerida para SBJA é 6 (seis), de acordo com as normas vigentes; a categoria dos aeródromos abertos ao tráfego aéreo comercial será igual à categoria da maior aeronave regular que opera no aeródromo. No SBJA essa aeronave será o Airbus A-320 que é de categoria 6 (seis).

7.1.2 NPCE

A categoria existente no SBJA é 5.

7.2 EQUIPAMENTOS DE SALVAMENTO E COMBATE A INCÊNDIO

IDENTIFICAÇÃO	TIPO	CLASSE	PREFIXO DE CHAMADA	EQUIPAGEM	AGENTE EXTINTOR			REGIME DE DESCARGA
					ÁGUA	LGE	PÓ	CANHÃO SUPERIOR (lts)
SCANIA AP-2	AP	2	FAISCA UNO	3	6.100	780	200	3.800 litros
Fiat Strada	Apoio	*	APOIO UNO	4	*	*	*	*

7.2.1 AGENTES EXTINTORES NA SEÇÃO CONTRA INCÊNDIO

a) Reserva técnica disponível no Depósito da Seção Contra Incêndio:

- 2000 litros de LGE.
- 200 quilos de PQS.

b) Reserva de água na Seção Contra Incêndio:

- 20.000 litros de água, sendo: 20.000 litros na caixa d'água superior.

c) Tanque dos CCI:

- 7.000 litros de água.
- 700 litros de LGE.

7.2.1.1 MÉTODOS DE ESTOCAGEM:

Parte do estoque de LGE bem como o estoque de PQ são armazenados em depósito específico localizado na sala térrea da SCI, com baixa exposição à iluminação e com controle de umidade.

O restante do LGE é armazenado no próprio tanque do CCI.

7.3 PESSOAL

- EFETIVO CONTRATADO: 16 bombeiros em efetivo de serviço.
- EQUIPES: 03 equipes de 05 bombeiros, diariamente.
- 1 (um) BA-CE, Bombeiro Chefe de equipe;
- 1 (um) BA-MC, Bombeiro Motorista de Caminhão;
- 2 (um) BA-1 Bombeiro Socorrista;
- 1 (um) BA-OC Bombeiro atuante na Sala de Observação.

7.4 EQUIPAMENTO DE PROTEÇÃO INDIVIDUAL

Atualmente existem na SCI Jaguaruna 09 conjuntos completos de EPI e 05 conjuntos completos de EPR.

7.5 MEIOS DE COMUNICAÇÃO DISPONÍVEIS

IDENTIFICAÇÃO	PREFIXO DE CHAMADA	PORTADOR
Central fixa	SCI Jaguaruna	Mesa de comunicação
Bombeiro Gerente da SCI	Gerente SCI	Bombeiro Gerente SCI
Chefe de Equipe	Chefe SCI	Chefe de Equipe

a) ALARME:

- Sirene acionável através da EPTA SBJA.
- Sirene acionável através da SCI SBJA.

b) TELEFONES PARA CONTATO COM SCI/ COE:

- (48) 3621-6340 – (24 horas) – SCI;
- (48)3624-8800 ou (48) 996296468 Centro de Operações de Emergência – COE.

c) ACIONAMENTO VIA RÁDIO:

- SCI Jaguaruna

d) OUTROS MEIOS DE COMUNICAÇÃO:

- (48) 999216193 Celular do Bombeiro Gerente da SCI (H-24).

7.6 AUXÍLIOS EXTERNOS

O acionamento dos auxílios externos é feito pelo COE via telefone.

8 CARACTERÍSTICAS DAS PRINCIPAIS AERONAVES QUE OPERAM NO SBJA:

8.1 ASA FIXA:

Equipamento	Categoria Contraincêndio	Comprimento da Fuselagem	Largura	Saídas de emergência	Nº de Tripulantes	PAX	Combustível
Airbus – A320	6	37.57	34.10	6	5-7	140 a 160	24.000 l
Airbus -A319	6	33.84	34.10	5	4-6	120 a 150	24.200 l
Embraer- E190	6	36.24	28.72	5	5	94 a 114	10.400 l
AT72 – ATR 72	5	27.17	27.05	2	4	62 a 74	4.000 l
Piper -PA34	*	8.72	11.6	*	*	5 a 6	462 l
Embraer -E110	3	14.8	14,2	1	2-3	20	1.720 l
Cessna -C208	2	11.4	15.8	1	*	9 a 14	2.248 l
Embraer- E170	6	29.90	29,9	4	4	72 a 78	7.400 l

*Ocorre como transporte de carga, com número reduzido de tripulantes.

8.2 ASAS ROTATÓRIAS:

EQUIPAMENTO	Categoria Contra Incêndio	Comprimento	Nº de saídas de emergência	PAX
AS-350 ESQUILO	*	10,8	*	6
Agusta A119 Koala	*	13,01	*	7
Robson 44 Astro	*	9	*	4
Bell Helic BH06	*	12,11	*	5
BH07 – Bell 407	*	12,7	*	7

9 OPERAÇÕES DE EMERGÊNCIA COM AERONAVE:

9.1 PROCEDIMENTOS OPERACIONAIS PARA EMERGÊNCIA AERONÁUTICA:

9.1.1 POSICIONAMENTO PARA INTERVENÇÃO

Procedimento adotado pelo SESCINC para atendimento às aeronaves na condição de **URGÊNCIA**, requerendo o posicionamento dos Carros Contra Incêndio – CCI para aguardar a aeronave naquela condição de emergência e o acompanhamento da mesma, após o pouso, até a parada total do grupo motor propulsor.

Exemplo: “O comandante de uma aeronave ao decolar, constata que o trem de pouso de sua aeronave chocou-se com um objeto estranho na pista. Informa a Rádio que vai alijar combustível e retornar para pouso em aproximadamente 20 (vinte) minutos”.

9.1.1.1 PROCEDIMENTOS OPERACIONAIS

Acionado o SESCINC deve solicitar os seguintes dados:

- Pista a ser utilizada para pouso e hora estimada;
- Características da anormalidade;
- P.O.B e P.M.D;

- d) Existência de material perigoso a bordo, natureza e localização;
- e) Situação de operacionalidade do aeródromo;
- f) Remanescente de combustível.

Equipe do SESCINC deverá:

1. Deslocar-se para a via da SCI, posicionando as viaturas, conforme indicado no Mapa de Grade do Aeroporto que está em anexo no presente plano;
2. Aguardar o pouso da aeronave e prestar o atendimento que se fizer necessário;
3. Ocorrendo o pouso de forma normal, dever-se-á acompanhar a rolagem da aeronave até o ponto de estacionamento e após a parada dos motores e desembarque dos passageiros, retornar a SCI.

9.1.2 INTERVENÇÃO IMEDIATA

Procedimento adotado pelo SESCINC para atendimento às aeronaves na condição de **SOCORRO**, requerendo intervenção imediata ao local do acidente aeronáutico ou, o posicionamento dos Carros Contra Incêndio (CCI) para aguardar a aeronave naquela condição de emergência.

Exemplo: “Uma aeronave vai pousar com o trem de pouso recolhido ou ao efetuar um pouso normal o trem recolhido sem comando, ocasionando contato direto e fricção entre a parte inferior da fuselagem e o asfalto da pista, o que provocaria um grande risco de ocorrer derramamento de combustível, fogo e danos graves à estrutura da aeronave, e seus ocupantes”.

9.1.2.1 PROCEDIMENTOS OPERACIONAIS

Acionado o SESCINC deve solicitar os seguintes dados:

- a) Pista a ser utilizada para pouso e hora estimada;
- b) Características da anormalidade;
- c) P.O.B e P.M.D;
- d) Existência de material perigoso a bordo, natureza e localização;
- e) Situação de operacionalidade do aeródromo;

f) Remanescente de combustível.

Equipe do SESCINC deverá:

1. O chefe de equipe da SCI coordenará as ações de salvamento e Combate a incêndio até o término das mesmas.
2. Nos casos de intervenção imediata, posicionar as viaturas na via de serviço da SCI, conforme indicado no Mapa de Grade do Aeroporto que segue anexo ao presente plano.
3. Aguardar o pouso da aeronave, prontos para intervenção.
4. Atender a emergência de acordo com as técnicas e táticas ministradas no Curso de Formação Técnica para Bombeiros de Aeródromo.
5. Manter cuidadosamente movimentação no local de maneira que não venha a destruir ou alterar evidências no local do sinistro, tendo em vista as ações de perícia e investigações a serem desenvolvidas para a elucidação dos fatores que contribuíram para a ocorrência do acidente.
6. Emitir relatório do acidente conforme “Relatório de operações de salvamento e combate a Incêndio em aeronaves SBJA” e “Relatório Inicial de Resposta a Emergência (RIRE).

Obs.: Os acidentes com aeronaves que conduzem materiais perigosos deverão ser atendidos com as precauções adotadas nas medidas preventivas, preconizadas pelo PLEM-SBJA.

9.2 ACIDENTE CONSUMADO DENTRO DA ÁREA PATRIMONIAL DO AEROPORTO

9.2.1 PROCEDIMENTOS:

O chefe de equipe providencia o deslocamento dos CCI para a imediata intervenção do socorro;

O acidente aeronáutico ocorrido dentro da área patrimonial do aeroporto terá o salvamento e combate a incêndio realizado pela equipe especializada do aeródromo.

Obs. Após o resgate das vítimas e a extinção do incêndio, a área do sinistro deverá ser isolada para preservação das evidências até a chegada do Batalhão de Infantaria do Exército e do Oficial de Segurança de voo da BAF.

9.3 ACIDENTE AERONÁUTICO CONSUMADO DENTRO DO RAIOS DE AÇÃO DE 08 (OITO) QUILOMETROS, E FORA DA ÁREA PATRIMONIAL DO AEROPORTO.

9.3.1 PROCEDIMENTOS

Não Aplicável

9.4 ACIDENTE AERONÁUTICO CONSUMADO FORA DO RAIOS DE AÇÃO DE 08 (OITO) QUILOMETROS EM TORNO DO CENTRO GEOMÉTRICO DE AERÓDROMO.

9.4.1 PROCEDIMENTOS

Não Aplicável

9.5 AMEAÇA DE BOMBA EM AERONAVES

Agir conforme PSA 2017

9.5.1 AMEAÇA VERDE (A V)

Ameaça considerada sem credibilidade pelo ARR.

Atuar em conformidade com as orientações do Centro de Operações de Emergência.

9.5.1.1 PROCEDIMENTOS

- Os CCI são colocados em funcionamento do lado externo da SCI;
- Aguardar orientações do COE;
- As guarnições deverão observar o perfeito ajuste do material de proteção, do material de proteção individual e do de salvamento;
- Aguardar as orientações da Gerência de Operações;
- Caso não haja necessidade de posicionamento do socorro na pista, a EPTA dará por encerrado o alerta.

9.5.2 AMEAÇA ÂMBAR (AA)

É a ameaça sem identificação positiva de alvo, mas que pode ser relacionada a um grupo de alvos. Apesar da dúvida sobre a sua credibilidade, pode envolver perigo e requer vigilância crescente.

9.5.2.1 PROCIDEMENTOS

- Os CCI são colocados em funcionamento do lado externo SCI;
- Aguardar as orientações do COE;
- As guarnições deverão observar o perfeito ajuste do material de proteção, do material e proteção individual e o de salvamento;
- Aguardar as orientações da EPTA;
- Caso não haja necessidade de posicionamento do socorro na pista, a EPTA dará por encerrado o alerta.

9.5.3 AMEAÇA VERMELHA (AV)

É a ameaça com identificação positiva de alvo, requerendo as medidas específicas para posicionamento para intervenção, sob orientações do COE.

9.5.3.1 PROCEDIMENTOS

O Chefe de Equipe colhe todos os dados referentes à aeronave, essenciais para uma ideal atuação, tais como:

- a) Tipo de aeronave;
- b) Quantidade de passageiros;
- c) Quantidade de combustível;
- d) Natureza da pane;
- e) Cabeceira a ser utilizada;
- f) Tipo de carga transportada.

O CCI acompanha a seu deslocamento até a parada dos motores mantendo uma distância de 300m (trezentos) metros, em caso de acidente, toma-se posição de abordagem.

Aguardar as orientações do COE;

Em caso de evolução para acidente aeronáutico, os CCI deverão passar para intervenção imediata e adotar os procedimentos de salvamento e combate a incêndio.

9.6 APODERAMENTO ILÍCITO DE AERONAVE NA FASE DO VOO

9.6.1 PROCEDIMENTOS

O Chefe de equipe deverá colher os seguintes dados:

- a) Tipo de aeronave;
- b) Quantidade de combustível;
- c) Quantidade de passageiros;
- d) Tipo de carga transportada.

O CCI deverá manter posição na garagem, aguardar autorização do COE para deslocamento.

Quando autorizado, deverá manter uma distância de 300 metros;

Aguardar orientações do COE;

Em caso de acidente aeronáutico, os CCI deverá passar para intervenção imediata.

9.7 APODERAMENTO ILÍCITO DE AERONAVE INICIANDO NO SOLO

9.7.1. PROCEDIMENTOS

O chefe de equipe deverá colher os seguintes dados:

- a) Tipo de aeronave;
- b) Quantidade de combustível;
- c) Quantidade de passageiros;
- d) Tipo de carga transportada.

O CCI deverá ficar de prontidão na garagem até a liberação do COE e, após liberação, manter uma distância de 300 (trezentos) metros da aeronave;

Aguarda orientações do COE;

Em caso de acidente aeronáutico, o CCI deverá passar para intervenção imediata.

10 OPERAÇÕES DE EMERGÊNCIA NAS INSTALAÇÕES

10.1 ACIDENTE COM MATERIAIS PERIGOSOS

Acidentes com combustíveis, lubrificantes e produtos inflamáveis corrosivos, tóxicos ou venenosos, que possam afetar a saúde e a segurança das pessoas, ou causar danos em bens e instalações em geral. Acidentes com armas, munições, produtos bélicos em geral, produtos radioativos e outros similares.

10.1.1 PROCEDIMENTOS

- O chefe de equipe deverá deslocar o CCI para o local, realizar reconhecimento do local e da situação, a fim de identificar o produto à uma distância segura com vento soprando pelas costas;
- As equipes de serviço deverão ser compostas com no mínimo 01 (um) bombeiro com treinamento em emergência com materiais perigosos;
- Providenciar isolamento do local, no mínimo com um raio de acordo com o ABQUIM;
- Manter as pessoas não qualificadas afastadas do local;
- Caso exista a necessidade de aproximação no local do produto perigoso, deve-se atentar para a utilização de Equipamento de Proteção Respiratória – EPR;
- Observar as recomendações previstas em manual especializado, como o ABQUIM para a devida condução das ações necessárias;
- Dar início as ações de combate a incêndio e salvamento, provido de equipamento de Proteção Individual – EPI, cuidando em analisar os riscos existentes (considerar as ameaças e as vulnerabilidades);
- Atentar para o uso de vestimenta de proteção nível “A” caso necessário (SEMPRE EM DUPLA);

- Poderá ainda acionar a Defesa Civil como órgão coordenador do Sistema de Defesa Civil para outras atividades extras que possam ser necessárias.

10.2 DESASTRES NATURAIS

Acidentes em instalações aeroportuárias, decorrentes de vendavais, inundações e outros fenômenos provocados pela natureza que afetam as atividades operacionais do aeródromo.

10.2.1 PROCEDIMENTOS

- O chefe de equipe deverá deslocar para o local 01 (um) veículo de Apoio e 01 (um) CRS (caso haja) para as ações de salvamento e combate a incêndio, mantendo os demais na SCI;
- O chefe de equipe deverá solicitar ao COE, se julgar necessário, apoio de outros órgãos como, Defesa Civil para o acionamento de recursos extra, bem como para gerir situações previstas e pertinentes ao Sistema de Defesa de Tubarão.

10.3. INCÊNDIO EM INSTALAÇÕES

Princípio de incêndio em instalações aeroportuárias, que coloquem em risco a segurança das atividades operacionais do aeródromo.

10.3.1 PROCEDIMENTOS

- O chefe de equipe deverá deslocar 01 (um) AP2 e 01 (um) veículo de apoio para o local e iniciar os serviços de salvamento e combate ao incêndio, munidos dos respectivos EPI. Caso necessário, solicitar ao COE o acionamento dos veículos de Apoio;
- Uma vez constatado a necessidade de recursos adicionais, o chefe de equipe deverá solicitar ao COE apoio do CBMSC- Bombeiro urbano;
- Quando da chegada das equipes de Bombeiros urbano, o chefe do SESCINC passará o comando das ações ao militar mais antigo que chegar ao local e retornará para a SCI, a fim de manter a categoria de contra incêndio do SBJA, deixando apenas uma guarnição de apoio no local do sinistro.

Obs.: Caso ocorra sinistro nas **instalações do PAA** de abastecimento, a equipe do SESCINC será acionada através de ramal telefônico ou pela central de rádio. A equipe se dirigirá ao local, apoiando a Brigada de Combate a Incêndio do local (PAA local), sob a coordenação do COE que atua em conjunto com o Coordenador das Ações de Resposta do PAA.

10.4 INCÊNDIOS FLORESTAIS

Entende-se como Incêndio Florestal, destruição total ou parcial da vegetação, em áreas florestais, ocasionada pelo fogo, sem o controle do homem ou qualquer que seja sua origem.

10.4.1 PROCEDIMENTOS

- O chefe de equipe deverá deslocar 01 (um) AP2 e 01 (um) veículo de apoio para o local e iniciar os serviços de salvamento e combate ao incêndio, munidos dos respectivos EPI e EPR. Caso necessário, solicitar ao COE o acionamento dos veículos de Apoio;
- Uma vez constatado a necessidade de recursos adicionais, o chefe de equipe deverá solicitar ao COE apoio do CBMSC- Bombeiro urbano;
- Quando da chegada das equipes de Bombeiros urbano, o chefe do SESCINC passará o comando das ações ao militar mais antigo que chegar ao local e retornará para a SCI, a fim de manter a categoria de contra incêndio do SBJA, deixando apenas uma guarnição de apoio no local do sinistro.

10.5 AMEAÇA DE BOMBA EM INSTALAÇÕES AEROPORTUÁRIAS

Consiste na alegação anônima ou não, da existência de artefato explosivo em instalações aeroportuárias, que afetam a segurança de suas atividades.

10.5.1 PROCEDIMENTOS

- O chefe de equipe deverá posicionar o CCI após orientações do COE;
- A SCI deverá seguir as instruções do COE para resolução da situação;
- Ter em mente que tais atividades são de responsabilidade de organismos policiais, ou outro qualquer que detenha os conhecimentos específicos e especializados para o tratamento

dessas ocorrências, portanto, nessas condições, o comportamento da equipe do serviço deverá ser análogo ao das recomendações expressas na ordem de serviço da empresa.

11 ILUMINAÇÃO DE EMERGÊNCIA

Não disponível.

12 MISSÃO PRESIDENCIAL

É uma missão de prevenção desempenhada pelo SESCINC, com vistas a empregar, preventivamente, o serviço de prevenção, salvamento e combate a incêndio, por ocasião de embarque ou desembarque do (a) excelentíssimo (ma), Sr.(a) Presidente (ta) da República Federativa do Brasil.

12.1 PROCEDIMENTOS

- O chefe de equipe atenderá as solicitações diretamente do responsável pela missão presidencial.

13 DEFASAGEM

DEFASAGEM: é a situação eventual e transitória que se caracteriza quando o nível de proteção contra incêndio existente em um aeródromo é menor que a categoria requerida para o mesmo, em face da indisponibilidade de recursos materiais e/ou humanos.

Constatada a defasagem, o responsável pela SESCINC deverá:

- a) Determinar o nível de proteção existente, de acordo com a Resolução 279 de 10 de julho de 2013;
- b) Informar o nível de proteção existente aos escalões superiores a fim de que sejam tomadas as providências cabíveis visando ao pronto restabelecimento da categoria requerida;

c) Informar o nível de proteção existente ao COE, solicitando que seja repassada a informação a EPTA-SBJA.

Obs.: Se a defasagem persistir por mais de 48h consecutivas, o responsável pela SESCINC, além das providências indicadas no item anterior, deverá informar à RDL Aeroportos o nível de proteção existente, o motivo da defasagem, bem como as providências adotadas para restabelecer a categoria requerida.

14 TOMADA DE TEMPO DE ABASTECIMENTO DO TANQUE DE ÁGUA DO CCI

14.1 TOMADA DE TEMPO DE ABASTECIMENTO DE ÁGUA POR GRAVIDADE DO AP2 NO RESERVATÓRIO SUPERIOR DA SCI

- Tempo para o enchimento do tanque da viatura AP2, 1min: 45s;

Não foi adicionado o tempo gasto para a manobra da viatura no local do abastecimento e o estacionamento da mesma.

O tempo gasto do deslocamento do CCI da SCI até o reservatório superior foi de 0 segundo.

O tempo gasto no deslocamento do CCI da cabeceira 23 (a mais distante) até o reservatório superior foi de 1 minuto e 18 segundos.

15 TOMADA DE TEMPO PARA SOCORRO – SIMULADO

Na tomada de tempo simulando a situação de socorro na pista 05/23 foi obtido o seguinte tempo pela viatura AP2, saindo da SCI:

- a) 05 – SCI: 02m37Seg
- b) 23 – SCI: 02m44Seg

16 CONSIDERAÇÕES FINAIS E ATUALIZAÇÃO DO PLANO

16.1 ATUALIZAÇÃO

Por sua própria natureza, o Plano Contra Incêndio é um documento que depende de atualizações periódicas, sob pena de ficar obsoleto e transformar-se em peça inútil. Assim, sempre que houver alteração dos parâmetros e das condições que lhe serviram de base, ele deverá ser refeito e submetido à nova aprovação.

A confecção do Plano Contra Incêndio é de responsabilidade do Bombeiro Gerente da SESCINC, que deverá mantê-lo sempre atualizado.

Quando a ocorrência requerer o acionamento do contingente extra, para atendimento a emergência, será procedido o acionamento do plano de chamada, que consiste na realização de contato telefônico com cada membro do efetivo da SCI que não se encontra em serviço naquela seção.

A relação atualizada destes membros encontra-se disponível na central de comunicação da SCI.

16.2 RELAÇÃO DE ANEXOS

Anexo I: Mapa de Grade do Aeroporto SBJA.

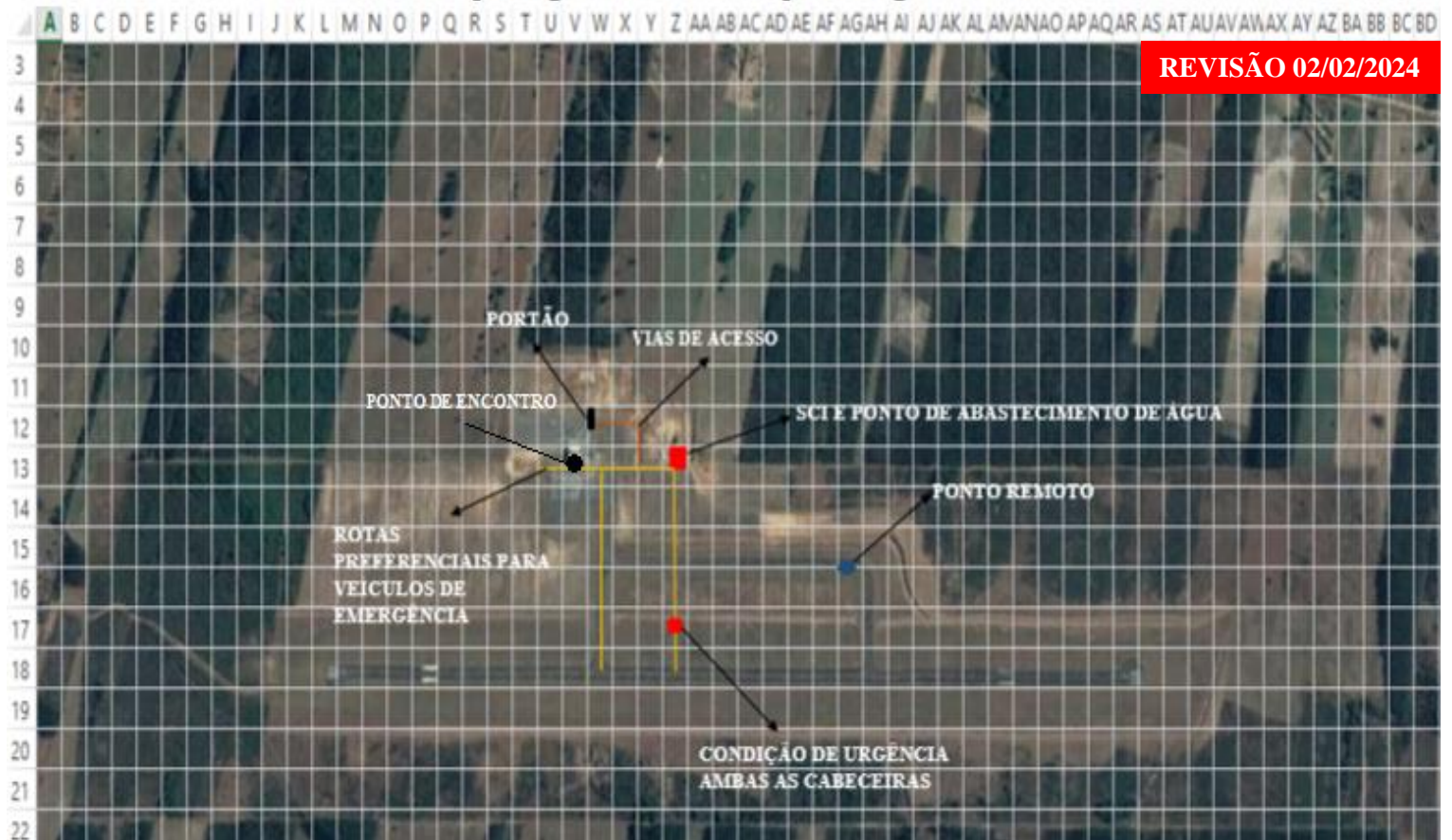
16.3 RELAÇÃO DE APÊNDICE

Apêndice I: Relatório de operações de salvamento e combate a incêndio em aeronaves SBJA

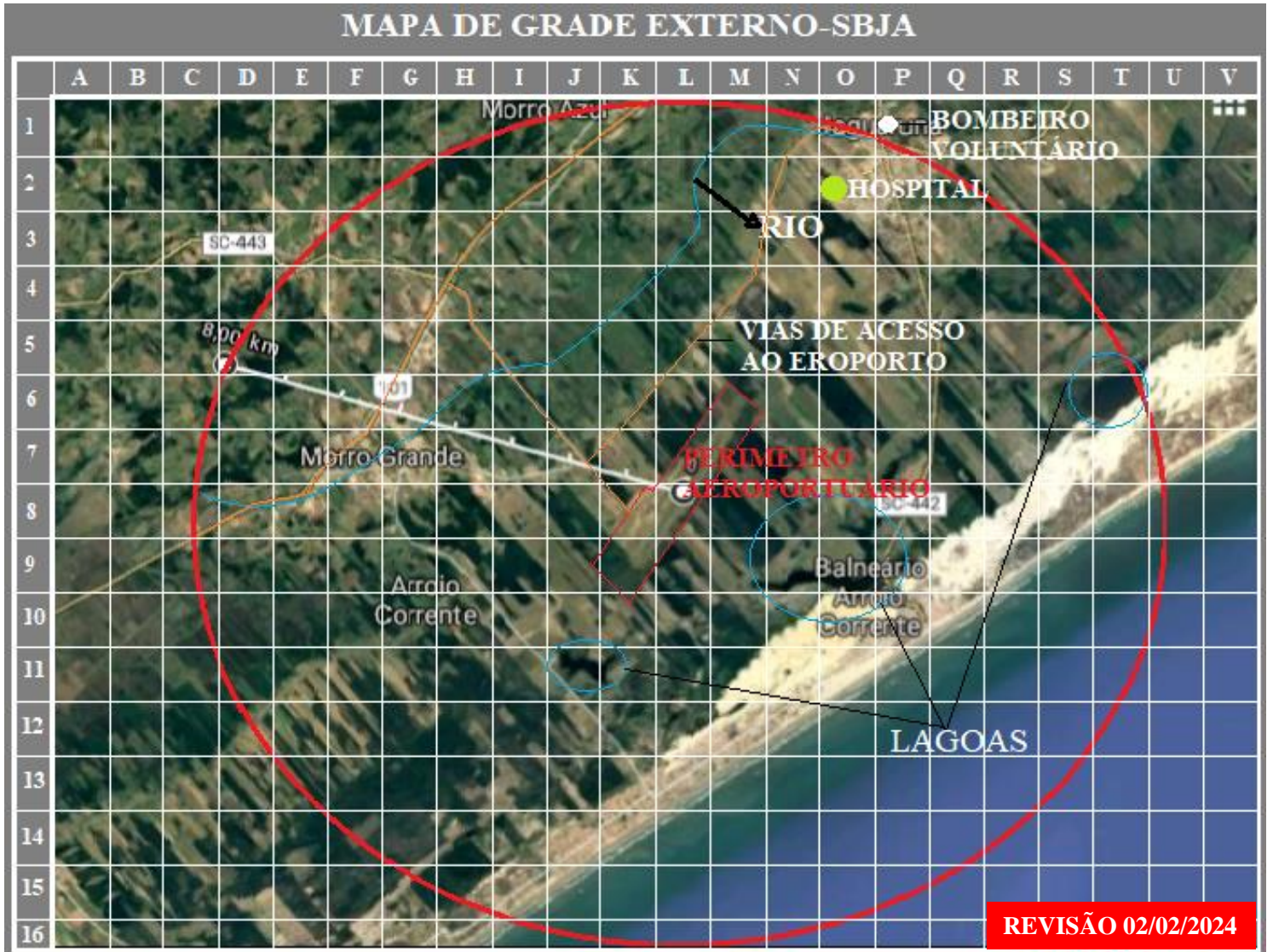
ANEXOS E APÊNDICES

17 ANEXO 1: MAPA DE GRADE INTERNO-SBJA

Mapa de grade interno Aeroporto Regional Sul-SBJA



18 ANEXO II, MAPA DE GRADE EXTERNO-SBJA



19 APÊNDICE I: RELATÓRIO DE OPERAÇÕES DE SALVAMENTO E COMBATE A INCÊNDIO EM AERONAVES SBJA

RELATÓRIO DE OPERAÇÕES DE SALVAMENTO E COMBATE A INCÊNDIO EM AERONAVES

1. GENERALIDADES			
1.1 Aeródromo		1.2 Cidade	1.3 Data do Acidente
1.5 Acidente ocorrido durante: <input type="checkbox"/> dia <input type="checkbox"/> noite		1.6 Tipo da Aeronave	1.7 Matrícula
1.9 Propósito da operação		1.10 Combustível a. Tipo: b. Quantidade:	1.12 Hora do Alerta
1.4 Hora Local do Acidente	1.8 Empresa	1.11 Alerta dado por	1.12 Hora do Alerta
2. FASE DA OPERAÇÃO			
2.1 Pouso <input type="checkbox"/>	2.2 Decolagem <input type="checkbox"/>	2.3 Táxi <input type="checkbox"/>	2.4 Estacionamento <input type="checkbox"/>
3. CONDIÇÕES METEOROLÓGICAS			
3.1 Visibilidade	3.2 Teto	3.3 Temperatura	3.4 Direção do Vento
3.5 Velocidade do Vento		3.6 Condições Gerais do Tempo	
4. OCUPANTES E VÍTIMAS			
4.1 Total de Pessoas a Bordo (a) Passageiros: (b) Tripulantes :	4.2 Salvas sem ajuda (a) Feridos : (b) Ilesos:	4.3 Resgatadas Vivas (a) Feridos : (b) Ilesos	
4.4 Mortos (a) Passageiros: (b) Tripulantes :	4.5 Vítimas em Terra não Ocupantes da Aeronave (a) Mortos : (b) Feridos:		
4.6 Óbitos Ocorridos dentro das 24 horas seguintes: (a) Ocupantes: (b) Vítimas em Terra :	4.7 Mortos Vítimas de fogo (mencionados em 4.4 e 4.6)		
5. DADOS HORÁRIOS			
5.1 No caso de aviso prévio da emergência, informar o intervalo estimado do anúncio até o contato:		5.2 No caso de não haver aviso prévio, informar o intervalo do acidente até o alerta dos serviços de contra-incêndio:	
5.3 Desde o alerta / contato até a chegada dos CCI Ataque Rápido:		5.4 Desde o alerta / contato até a chegada dos CCI Ataque Principal:	
5.5 Desde a chegada dos CCI até o momento em que o fogo foi controlado (isto é, quando pode ser iniciado o salvamento):		5.6 Desde a chegada dos CCI até a extinção do fogo:	

5.7 Desde a chegada dos CCI até a saída do último sobrevivente:	5.8 Desde a chegada dos CCI até a remoção dos últimos cadáveres:
---	--

6. SERVIÇO DE SALVAMENTO E COMBATE A 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								
(c) Serviços Médicos								
(d) Ambulâncias								
(e) Carro Pipa								
(f) Outros								

6.2 Equipamentos e Pessoal alheios ao Aeródromo que tomaram parte na operação:	Tipo	Quant	Tipo	Quant	Tipo	Quant	Tipo	Quant
(a) CCI								
(b) Bombeiros								
(c) Serviços Médicos								
(d) Ambulâncias								
(e) Carro Pipa								
(f) Outros								

6.3 Agentes Extintores usados e técnicas empregadas: (indicar tipo do agente):	Quantidade Aproximada (L)	Razão de Descarga (L/min)	Tempo de descarga (MIN)	Ordem de emprego	Indicar se a quantidade foi suficiente
(a) Pó Químico					
(b) CO ₂					
(c) LGE					
(d) Água para produção de espuma					
(e) Água para outros usos					
(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:

8. OPERAÇÕES DE COMBATE A 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:

9. EVACUAÇÃO

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 Traslado de Vítimas:

Número de vítimas trasladadas:

- (a) Sala de primeiros socorros:
- (b) Hospitais:
- (c) Necrotérios:

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:

11. EFICIÊNCIA DAS OPERAÇÕES DE SALVAMENTO E COMBATE A INCÊNDIO

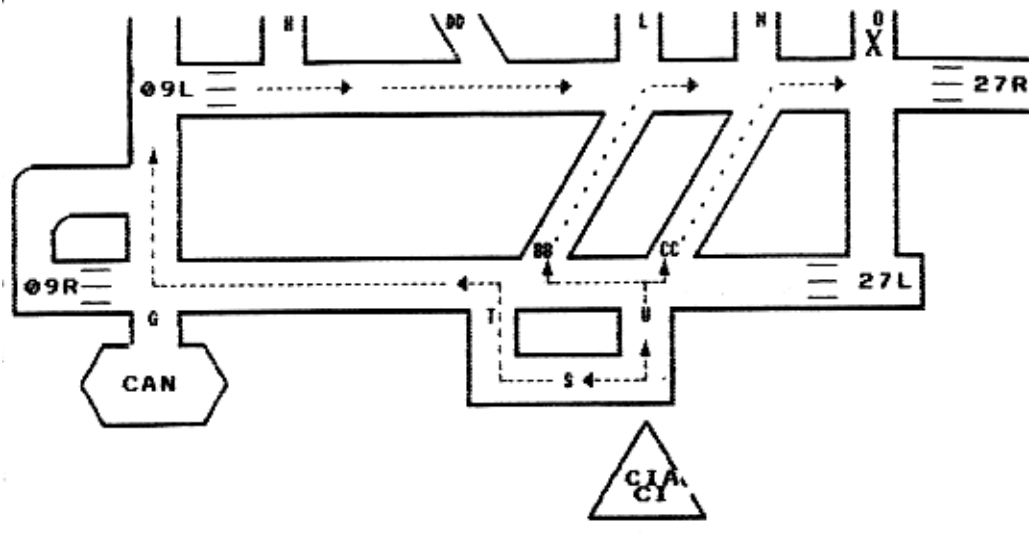
11.1 Avaliação geral da eficiência das operações de salvamento e extinção:

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		

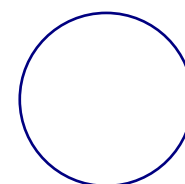
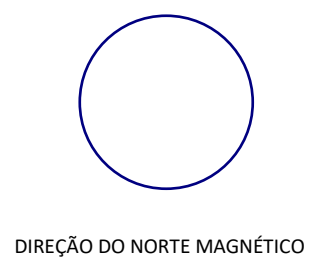
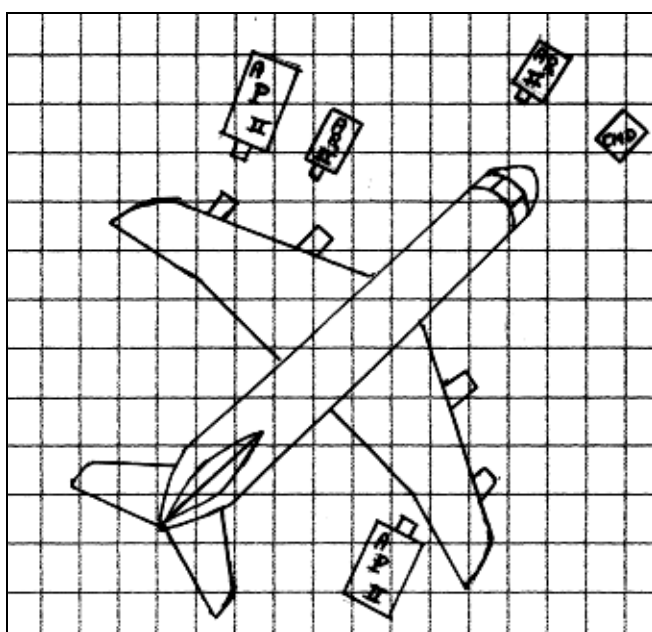
12. DIAGRAMA

12.1 Local do Acidente e vias de acesso:

Posição de Decolagem / Pouso da Aeronave



12.2 Local do Acidente:



13. OBSERVAÇÕES GERAIS

13.1 Informações ou dados não passados ao Chefe de Equipe:

14. RESPONSÁVEL PELO RELATÓRIO

14.1 Local, Data e Assinatura: