



Informativo do BOMBEIRO DA AERONÁUTICA

Ano 2 nº 2
Março 2004

Publicação Semestral

Editorial

No ano de 2003, pudemos ver profundas modificações no cenário político do País, que implicaram em mudanças na Administração Pública.

Seguindo essa mesma balada, o Órgão Central do Sistema de Contra-incêndio da Aeronáutica (OCSISCON), DIRENG, com novo Diretor, Subdiretor de Patrimônio e Chefe da Divisão de Contra-incêndio, iniciou a implementação de mudanças que visavam aperfeiçoar as ações sistêmicas, melhorando a atuação do OCSISCON frente às diversas atividades de contra-incêndio que são desenvolvidas na FAB.

Na execução dessa nova mentalidade, foi preparada e divulgada a primeira edição do “Informativo do Bombeiro da Aeronáutica”, no mês de julho, com o objetivo de difundir o especial trabalho realizado pelos profissionais de contra-incêndio. Fizemos, ainda, uma pequena modificação nos cursos oferecidos no ILA e começamos estudos para a atualização de todas as normas, atualmente, em vigor.

Nesta segunda edição do “Informativo do Bombeiro da Aeronáutica”, destacamos as matérias relativas aos procedimentos para acionamento de emergência de aeronaves, às responsabilidades decorrentes de um incêndio, à presença do bombeiro nos aeródromos, à prevenção de acidentes e à segurança nas edificações.

Como acontece em todo início de ano, o Sistema de Contra-incêndio tem pela frente inúmeros desafios para superar e, particularmente, no decorrer do presente ano, depara-se com a envolvente missão de participar, juntamente com o DECEA e sob a coordenação do DAC, do Processo de

Certificação dos Aeroportos Brasileiros, cujo objetivo é elevar o nível de segurança operacional dos aeroportos, consolidando a tradição e a posição de destaque que a Aviação pátria ocupa no cenário da Aviação Civil Internacional.

Temos esperança que os nossos leitores possam aproveitar as matérias divulgadas e venham colaborar com a Divisão de Contra-incêndio, dando sugestões, encaminhando matérias, contando experiências vividas no exercício da atividade, com o objetivo de aperfeiçoar o Sistema de Contra-incêndio da Aeronáutica.

Esperamos que os senhores gostem desta edição e possam participar da edição do próximo semestre.

Muito Obrigado!

Neste Número

- Editorial
- Processo de Homologação de Docentes do SISCON
- Estar no Lugar Errado na Hora Errada
- Conseqüências de um Incêndio
- Prevenir Acidentes e Qualidade de Vida
- Procedimentos para Acionamento de Emergência de Aeronaves são Alterados pelo DECEA
- Responsabilidades Decorrentes de um Incêndio
- Bombeiros de Aeroportos são Necessários?
- Agenda de Eventos



Espaço Informativo



PROCESSO DE HOMOLOGAÇÃO DE DOCENTES DO SISTEMA DE CONTRA-INCÊNDIO

Nos dias 4, 5 e 6 de novembro de 2003, no Auditório do GAP-RJ, a Comissão Examinadora, designada pelo Diretor de Engenharia da Aeronáutica, realizou a avaliação da apresentação oral dos candidatos (militares e civis) inscritos para participarem do Processo de Homologação de Docentes, conforme prevê a IMA 92-7 – Composição do Corpo Docente do Sistema de Contra-incêndio e a Regulamentação para Avaliação de Candidatos ao Corpo Docente do Sistema de Contra-incêndio da Aeronáutica.

O Processo de Homologação de Docentes do Sistema de Contra-incêndio da Aeronáutica é realizado em cumprimento à legislação citada acima e tem início com o deferimento do requerimento do interessado, encaminhado ao Diretor de Engenharia, instruído da cópia dos certificados de conclusão do Curso de Especialização de Oficiais em Contra-incêndio e Salvamento (CEOCIS), ou do Curso de Atualização Técnica em Contra-incêndio e Salvamento (CATCIS), e do Curso de Preparação de Instrutores, ou similar.

O referido processo, deferido o respectivo requerimento, acontece em duas fases distintas, qual sejam:

1ª FASE – Avaliação Oral

Os candidatos apresentam-se à Comissão Examinadora, conforme orientação do OCSISCON, para realizarem uma exposição oral de, no máximo, 45 minutos, abordando temas e disciplinas que fazem parte dos eventos didáticos do Sistema de Contra-incêndio. Nesta fase, estarão aprovados os candidatos que obtiverem média igual ou superior a 7 (sete).

2ª FASE – Participação em Eventos Didáticos

Nesta fase, os candidatos aprovados serão designados para participarem de 3 (três) eventos didáticos do OCSISCON, acompanhados de, pelo menos, um avaliador. A média para aprovação do candidato é de, no mínimo, 7 (sete).

Concluído o processo em pauta, o Diretor de Engenharia, com base na legislação vigente, homologará os novos instrutores por meio de ato administrativo a ser publicado no Boletim do Comando da Aeronáutica.

TRANSMISSÃO DE CARGO

No dia 03.02.2004, foi realizada a transmissão de cargo de Subdiretor de Patrimônio do Exmo. Sr. Brig.-Eng. Rodolfo Costa Filho ao Exmo. Sr. Brig.-Eng. Manoel Andrade Rebeiro.

Durante o período em que esteve à frente da Subdiretoria de Patrimônio, foi notória a afinidade do Exmo. Sr. Brig.-Eng. Costa Filho com as atividades desenvolvidas pelo Sistema de Contra-incêndio, prova inconteste de sua capacidade profissional, dedicação e senso gerencial, aliado à experiências vividas em emergências aeronáuticas, em sinistros com incêndio na infância e, pelo fato de ter nascido no dia 2 de julho, data comemorativa do Dia do Bombeiro.

Ao Brigadeiro Costa Filho os sinceros agradecimentos do Sistema de Contra-incêndio pelos ensinamentos transmitidos que, incontestavelmente, engrandeceram as atividades do Sistema.





Conseqüências de um Incêndio

Dário de Oliveira Galdino

OS RESULTADOS DA NÃO PREVENÇÃO

O incêndio pode acontecer em qualquer lugar, qualquer hora, com qualquer pessoa, na edificação ou na natureza. Quando se pensa em medidas preventivas, torna-se relevante pensar no objetivo final: salvar vidas humanas, evitar as perdas do patrimônio e dar continuidade as atividades da empresa.

Devemos visualizar, de forma geral, as possibilidades que o local onde nos encontramos é, em potencial, uma área de risco seja ela no trabalho, em casa ou locais públicos.

Podemos evitar a ocorrência de incêndios nas matas, que acontecem em larga escala no período de estiagem, basta que se crie mentalidade na população mostrando as sérias conseqüências à flora, à fauna e ao meio ambiente em geral.

O que podemos fazer para prevenir?

Para que um incêndio se inicie não precisa muito, uma ponta de cigarro aceso, por exemplo, é suficiente. Ou um curto circuito na rede elétrica, principalmente se tiver por perto material inflamável.

Dos sinistros que podem atingir uma edificação, o incêndio é o que tem a capacidade de provocar maiores danos, colocando em risco a vida das pessoas e destruindo patrimônios. Estima-se que cerca de 40% das empresas que sofreram um incêndio não conseguiram voltar ao mercado com o mesmo ritmo, o mesmo porte e o mesmo número de empregados de antes da ocorrência. Quase sempre, temos em nosso ambiente de trabalho materiais que favorecem essa ocorrência, porque funcionam como combustível. Exemplos: madeira, borracha, tecido, papel, líquidos inflamáveis, gases, etc

Portanto, nunca é demais reforçar algumas orientações básicas:

- Não sobrecarregue os circuitos elétricos, o que ocorre, por exemplo, quando ligamos diversos equipamentos em única tomada.

- Correias, polias e outras partes de fricção de máquinas devem estar sempre lubrificadas e protegidas.
- Mantenha os materiais inflamáveis e combustíveis afastados de superfícies quentes e chamas abertas .
- Armazene líquidos inflamáveis longe das fontes de calor.
- Não fume em locais onde haja materiais combustíveis, muito menos jogue pontas de cigarro acesas dentro de cestos de papel.
- Procure conhecer o sistema de proteção de sua empresa, mesmo que não faça parte da brigada de incêndio.
- Em casa, preocupe-se, especialmente, com a cozinha, pois o GLP é o principal causador de sinistro em residências. Ao substituir o botijão, o procedimento deverá ser feito por pessoa capacitada. O fogão deverá sofrer manutenção técnica periódica por profissional especializado. O uso de velas deve ser evitado; devendo, se necessário, utilizar luzes de emergência em caso de falta de energia.
- Cuide do equipamento de prevenção e extinção de incêndios. Saiba usá-lo.
- Trabalhe para que todo o funcionário tenha o conhecimento da necessidade da prevenção.

Conclusão

Não se pode considerar que uma edificação, apesar da existência de proteção passiva, estará totalmente fora de perigo. As autoridades devem implantar uma política de educação preventiva, fazendo com que todos os funcionários, cônscios das conseqüências, possam tornar-se grandes aliados no combate a este inimigo: ***O INCÊNDIO***.

O AUTOR: *Dário de Oliveira Galdino* é Primeiro Sargento da Aeronáutica, Instrutor do Sistema de Contra-Incêndio.



Procedimentos para Acionamento de Emergência de Aeronaves são Alterados pelo DECEA

Caubi Batista de Souza

Desde 25 de dezembro de 2003 está em vigor a 6^a Emenda à IMA 100-12, "Regras do Ar e Serviço de Tráfego Aéreo" introduzindo alterações substanciais nos procedimentos para acionamento de emergência das aeronaves.

As alterações buscam adequar as publicações nacionais de tráfego aéreo ao previsto nos Anexos 2 e 10 à Convenção de Aviação civil Internacional, em relação às mensagens radiotelefônicas para as situações de socorro e urgência de aeronaves.

Para a operacionalidade dos Serviços de Salvamento e Combate a Incêndio a mudança implicará, em síntese, na substituição dos estados de alerta (branco, amarelo ou vermelho) pelas seguintes condições de emergência:

Socorro: uma condição em que a aeronave encontra-se ameaçada por grave e/ou iminente perigo e requer assistência imediata; e

Urgência: uma condição que envolve a segurança da aeronave ou de alguma pessoa a bordo, mas que não requer assistência imediata.

Na condição de "socorro" está também incluída a situação de emergência em que o acidente aeronáutico é inevitável ou já consumado.

Ainda, como caracterizado na 6^a Emenda, quando o piloto em comando de uma aeronave solicitar o acionamento dos recursos de salvamento e de prestação de socorro, para o atendimento de uma situação de emergência, caberá ao órgão ATS repassar todos os dados recebidos, referentes à emergência em questão, à administração aeroportuária, a fim de serem acionados os recursos pertinentes para o atendimento da emergência.

Em função da condição de emergência, (socorro ou urgência) informada pelo piloto, o órgão responsável pelo ATS no aeródromo deverá adotar as providências que as circunstâncias requerem, de acordo com o plano deemer-

gência previsto para o aeródromo e, adicionalmente, deverá:

- a) Condição de Urgência (sinal "PAN PAN PAN" transmitido pela aeronave em emergência): obter e informar ao Centro de Operações de Emergência (COE) ou, na inexistência deste, ao Órgão de Salvamento e Contra-incêndio o tipo da ocorrência, o tipo da aeronave, o número de pessoas a bordo, a autonomia remanescente e o tipo de carga transportada; ou
- b) Condição de Socorro (sinal "MAYDAY MAYDAY MAYDAY" transmitido pela aeronave em emergência): obter e informar ao Centro de Operações de Emergência (COE) ou, na inexistência deste, ao Órgão de Salvamento e Contra-incêndio o tipo da ocorrência, o tipo da aeronave, o número de pessoas a bordo, a autonomia remanescente, o tipo de carga transportada e demais informações complementares, bem como, se for o caso, as características e o local do acidente.

Desta forma, a Diretoria de Engenharia da Aeronáutica instituiu no âmbito do Sistema de Contra-incêndio do Comando da Aeronáutica os procedimentos de **INTERVENÇÃO IMEDIATA** e **POSICIONAMENTO PARA INTERVENÇÃO**, em substituição aos estados de alerta BRANCO, AMARELO e VERMELHO onde:

1 - Intervenção Imediata: procedimento adotado pelo SESCINC para atendimento às aeronaves na condição de **SOCORRO**, requerendo daquele Serviço intervenção imediata no local do acidente aeronáutico ou, o posicionamento dos carros contra-incêndio (CCI) para aguardar a aeronave naquela condição de emergência.

2 - Posicionamento para Intervenção: procedimento adotado pelo SESCINC para atendimento às aeronaves na condição de **URGÊNCIA**, requerendo o posicionamento



dos CCI para aguardar a aeronave naquela condição de emergência e o acompanhamento da mesma, após o pouso, até a parada total do grupo moto-propulsor.

O acompanhamento à aeronave na condição de UR-GÊNCIA, poderá ser dispensado pelo comandante da mesma, desde que explicitamente solicitado através do Serviço de Tráfego Aéreo (ATS).

Em decorrência, recomenda-se aos responsáveis pelos SESCINC a leitura e difusão a todo o efetivo da SCI,

dos novos procedimentos implementados na IMA 100-12, bem como a atualização dos respectivos Planos de Contra-incêndio de Aeródromo.

A DIRENG, através da Subdiretoria de Patrimônio, dentro do processo de atualização das Normas e Instruções do Sistema de Contra-incêndio incorporará os novos procedimentos na legislação básica do Sistema.

O AUTOR: *Caubi Batista de Souza* é Primeiro Tenente Especialista em Serviços Administrativos da Aeronáutica, Instrutor do Sistema de Contra-Incêndio.

R_esponsabilidades D_ecorrentes de um I_ncêndio

Claudio Castro Cerqueira

O direito acompanha a sociedade a vários séculos, tendo até hoje raízes fortes com o Direito Romano, e visa garantir as regras básicas para o convívio em sociedade.

Um incêndio traz sérias consequências às pessoas diretamente envolvidas, ceifando vidas, destruindo patrimônios, queimando sonhos e, principalmente, causando danos psicológicos a uma grande quantidade de pessoas que direta ou indiretamente estavam ligadas ao local incendiado.

Para evitar que todos esses óbices possam afetar a sociedade, as autoridades vêm buscando, durante anos, regras e métodos para prevenir a ocorrência de incêndios, gastando, para tanto, somas imensuráveis de recursos em experimentos e testes.

Como fruto desse trabalho dedicado, surgiram várias regras, nos quatro cantos do planeta, e que são aperfeiçoadas à medida que novas descobertas são feitas. Nos Estados Unidos, por exemplo, existe uma associação específica para criar e atualizar todas as regras relacionadas com a proteção contra-incêndio, é a NFPA – *National Fire Protection Association*.

No Brasil, a ABNT – Associação Brasileira de Normas Técnicas, através do CB-24, é quem cuida das principais regras de prevenção contra-incêndio, juntamente com o Ministério do Trabalho e Emprego, através das Normas Reguladoras e das regras dos Corpos de Bombeiros Estaduais e do Distrito Federal.

Todas essas regras são aplicáveis e geram responsabilidades para os “administradores” das edificações envolvidas, em virtude do descumprimento das regras de prevenção e dos danos que são causados a terceiros, como consequência de um incêndio.

Na apuração e na aplicação das sanções decorrentes, são aplicáveis as regras do direito brasileiro, onde se prevê, pelo menos, três tipos de espécies: Responsabilidade Administrativa, Responsabilidade Civil e Responsabilidade Penal.

A Responsabilidade Administrativa é decorrente dos poderes da administração, principalmente, dos poderes de polícia, disciplinar e normativo, que visam punir o administrado, frente a Administração Pública. Na Força Aérea, podemos citar algumas passagens regulamentares que estão ligadas ao assunto:

Art. 10 (RDAER) - São transgressões disciplinares, quando não constituírem crime:...

8 - deixar de cumprir ou de fazer cumprir, quando isso lhe competir qualquer prescrição regulamentar.

Art. 214 (RADA) - O pessoal da Aeronáutica, no desempenho de qualquer função administrativa, será responsabilizado essencialmente:

I - pela ineficiência na execução dos seus deveres funcionais;

II - pelas consequências da inobservância, por inércia de sua parte, de disposições legais ou de ordens emanadas de autoridades competentes;

III - pelas omissões nos seus deveres funcionais;



A Responsabilidade Civil é proveniente das regras do direito privado e visam ressarcir danos causados, normalmente relacionados com valores financeiros. Na maioria, são provenientes do Código Civil.

Art. 1538 (Código Civil) - No caso de ferimento ou outra ofensa à saúde, o ofensor indenizará o ofendido das despesas do tratamento e dos lucros cessantes até o fim da convalescência, além de lhe pagar a importância da multa no grau médio da pena criminal correspondente.

(Lei 6367/76) Art. 2º

§ 1º - Equiparam-se ao acidente do trabalho, para os fins desta Lei:

III - o acidente sofrido pelo empregado no local e no horário do trabalho, em consequência de:

e) desabamento, inundação ou incêndio.

A Responsabilidade Penal é a punição decorrente do código penal e código penal militar e visa punir àqueles que infringem as regras básicas de convivência da sociedade, que garantem o direito a vida (Art. 121 do CP – homicídio culposo), a integridade corporal (Art. 129 do CP - lesão corporal), ao patrimônio (Art. 163 do CP – crime de dano e Art. 257 do CP – Subtração, ocultação ou inutilização de material

de salvamento) e os demais decorrentes (Art. 250 do CP e 268 do CPM - crime de incêndio).

"(CP) Art. 250 e 268 (CPM) - Causar incêndio, expondo a perigo a vida, a integridade física ou o patrimônio de outrem."

"(CPM) Art. 324 - Deixar, no exercício de função, de observar lei, regulamento ou instrução, dando causa direta à prática de ato prejudicial à administração militar."

Como vimos, a legislação brasileira é abrangente e cria regras para a que a segurança contra-incêndio seja, efetivamente, aplicada e, em não sendo, cria as sanções, ou responsabilidades, a que estão sujeitos os infratores.

Todos os esforços para garantir a aplicação das regras de prevenção, proteção e combate a incêndio no Brasil não foram em vão, cabendo a todos aplicar os preceitos estabelecidos e fiscalizar os ambientes que freqüentamos, para que as normas de contra-incêndio sejam aplicadas, evitando-se a ocorrência dos incêndios.

O Autor: Cláudio Castro Cerqueira é Major Infante da Aeronáutica, Chefe da Divisão de Contra-Incêndio da Subdiretoria de Patrimônio da DIRENG

Prevenir Acidentes e Qualidade de Vida

Dário Castro Campos

Você já ouviu falar em alguém que escorregou no Box do banheiro? E alguém que se queimou com o ferro de passar roupas? Pois bem, não é só dentro de casa que os acidentes ocorrem, no ambiente de trabalho (diga-se de passagem, onde passamos maior parte de nossas vidas) eles também acontecem e por isso existe uma equipe que se ocupa em identificar as possíveis causas dos acidentes sugerindo ações para eliminá-los ou minimizá-los.

E em casa? Quem forma esta equipe? Quem identifica e sugere alterações para eliminar um risco.

Se você colocar em prática as soluções que certamente vêm à sua mente para evitar aquela queda ou aquela queimadura, você não somente evita o acidente, como também gastos desnecessários com medicação.

No trabalho, a prevenção de acidentes deve ser vista

como investimento e não como um custo a mais, pois além do benefício direto que proporciona, poupando gastos e evitando que ocorram lesões, ela ajuda a elevar a produtividade e melhora a Qualidade de Vida, uma vez que torna o trabalhador mais seguro e mais confiante no que faz.

Procure fazer a sua parte! Contribua com esta equipe multidisciplinar que se preocupa com nossa segurança.

Caso em seu trabalho ainda não exista uma CIPA (Comissão Interna de Prevenção de Acidentes) ajude a compor uma e verá quantos benefícios trará para você e para sua família.

O Autor: Dário Castro Campos é Primeiro Sargento, Encarregado do Setor de Contra-Incêndio do Instituto de Cartografia da Aeronáutica (ICA).



Agenda de Eventos



JULHO

- 2** – Dia do Bombeiro.
26.07 a 20.08 – Curso de Especialização para Oficiais em Contra-incêndio e Salvamento – CEOCIS, a ser realizado no ILA.
 Tel. (11) 6412-7344.
 Público Alvo: Oficiais até o posto de Capitão e Civis Assemelhados que atuam efetivamente nos elos do SISCON.

OUTUBRO

- 15.10 a 12.11** – Curso de Supervisor de Segurança em Edificações (CSUSE), a ser realizado no ILA.
 Público Alvo: Suboficiais, Sargentos e Civis Assemelhados.
23 – Dia do Aviador.

SETEMBRO

- 13.09 a 08.10** – Curso de Atualização Técnica em Contra-incêndio e Salvamento (CATCIS), a ser realizado no ILA.
 Público Alvo: Suboficiais, Sargentos (SGS e QESA) e Civis Assemelhados que atuam efetivamente nos elos do SISCON.

DEZEMBRO

- 30** – Data final para remessa das solicitações de material contra-incêndio para o ano de 2004 (ICA 92-3).
11 – Dia da Infantaria.

ESTAR NO LUGAR ERRADO, NA HORA ERRADA

A TV nos Estados Unidos mostrou um exemplo do que é estar no lugar errado na hora errada. A fonte é a Agência Reuters. As autoridades de combate a incêndios da Califórnia encontraram um cadáver numa secção de floresta queimada, enquanto avaliavam os estragos de um grande incêndio florestal.

O falecido estava vestido com um traje completo de mergulho, pés de pato e máscara. A autópsia revelou que a causa da morte não foram as queimaduras, mas sim maciças lesões internas. O registro dental permitiu a identificação do corpo.

A partir daí, iniciaram-se investigações para determinar como um mergulhador com traje completo de mergulho foi parar no meio de um incêndio florestal.

Descobriram que no dia do incêndio a vítima tinha ido mergulhar em alto mar, aproximadamente 20 milhas de distância da floresta.

Os bombeiros, procurando controlar o fogo o mais rápido possível, acionaram uma frota de helicópteros equipados com baldes enormes.

Os baldes eram baixados no oceano para enchimento rápido e, em seguida, eram transportados até a floresta, onde a água era despejada.

Dá para imaginar um negócio desses?

Num momento, o mergulhador estava no Pacífico, e no outro, dentro de um balde de incêndio a mil pés de altitude, sendo jogado com a água sobre a floresta em chamas.

E você ainda acha que o seu dia está sendo ruim?

Texto extraído da Internet



Bombeiros de Aeroportos são Necessários?

Cláudio Castro Cerqueira

A evolução tecnológica vem, rápida e sucessivamente, aprimorando o desenho, a estrutura e os materiais de fabricação e acabamento das aeronaves; igualmente, são reservados recursos cada vez mais generosos, para o refinamento dos quesitos de segurança estrutural e operacional. No entanto, a busca de maiores velocidades e de menores custos de operação associa, irremediavelmente, ao aumento de determinados riscos, entre os quais se destacam:

- Maior violência de impacto;
- Maior quantidade de ocupantes;
- Maior quantidade de combustíveis; e
- Aumento da área crítica.

Os incêndios em aeronaves são considerados riscos em potencial, por envolverem grande quantidade de inflamáveis, de alto poder calorífico, e exigirem o máximo de eficiência dos agentes extintores, dos equipamentos e da habilidade das equipes de bombeiros.

Em análises realizadas, a ICAO verificou que a maioria dos acidentes aéreos ocorrem nas operações de pouso ou decolagem e que, em virtude disso, os equipamentos acidentados caem nas proximidades dos aeroportos.

Em experimentos, a FAA apurou a taxa de sobrevivência pós-impacto de uma aeronave, entre os acidentes ocorridos no período de 1970 a 1995, chegando a conclusão que 72,3% dos passageiros sobreviveram ao impacto da aeronave no solo e que as fatalidades, pós-impacto, têm ocorrido em função da exposição das vítimas aos efeitos das chamas e da fumaça tóxica no interior das fuselagens.

A partir do momento que a aeronave sofre o impacto ao solo, o cenário para os passageiros poderá ser melhor ou pior, de acordo com a atuação das equipes de emergência

do aeroporto, pois os efeitos tóxicos gerados pela fumaça e pelo calor os deixarão seriamente incapacitados, com o passar dos minutos, tanto que ao final do terceiro minuto, pós-impacto, a temperatura do ar já terá chegado aos 333º C e o ambiente estará carregado por concentrações de ácidos clorídrico e fluorídrico.

Após o quarto minuto, a vítima, provavelmente, não terá mais condições de sobrevida e perecerá.

Para reduzir o efeito espaço-tempo é necessário um número suficiente de viaturas de prontidão, rápidas e eficientes, que conduzam com ela o agente extintor para o primeiro ataque. Entretanto, tão importante quanto esses equipamentos é a presença de uma equipe de bombeiros, com formação técnica e táctica, que passe por constantes exercícios, em condições próximas da realidade, para que esteja pronta para atuar, quando o sinistro ocorrer.

A efetividade da proteção e a eficiência das equipes de salvamento e extinção de incêndios estão condicionadas à existência de Planos de Emergência cuidadosamente elaborados, exaustivamente exercitados e periodicamente reajustados, para fazerem face à evolução dos riscos, dos meios e das táticas.

Nota-se, portanto, a importância primordial de se manter uma equipe de bombeiros com treinamento especializado, equipamentos especiais e adequados para fazer frente, prontamente, aos acidentes de aviação que se produzem nos aeródromos e nas cercanias, pois é nesta zona que reside a maior probabilidade de acidentes e, portanto, de se **SALVAR VIDAS HUMANAS**.

O AUTOR: Cláudio Castro Cerqueira é Major Infante da Aeronáutica, Chefe da Divisão de Contra-incêndio da Subdiretoria de Patrimônio da DIRENG.

RAPIDEZ + EQUIPAMENTOS ADEQUADOS + BOMBEIROS TREINADOS = POSSIBILIDADE DE SALVAMENTO DE VIDAS

Expediente

INFORMATIVO DO BOMBEIRO DA AERONÁUTICA

Publicação semestral editada pela Diretoria de Engenharia da Aeronáutica

Diretor

Maj.-Brig.-Eng. Francisco Moacir Farias Mesquita

Diretor de Engenharia

Editora

Maria da Glória Chaves de Melo

Conselho Editorial

Brig.-Eng. Manoel Andrade Rebelo

Subdiretor de Patrimônio

Cláudio Castro Cerqueira – Maj.-Inf.

Chefe da Divisão de Contra-incêndio

Salomão Pereira da Silva – Cap.-Inf.

Colaboradores

Caubi Batista de Souza – 1º Ten.-ESP AER SVA

Ivan Noyma de Souza – SO SGS-02

Emanoel Francelino de Moura – 1S SGS-02

Luiz Cláudio Alves Baptista – 1S SGS-02

Dário Oliveira Galdino – 1S SGS-02

Jamilton de Oliveira – 1S SGS-02

Evandro Xavier Prates – CB SOB-01

Nanci de Oliveira Ferreira – CV AG ADM

Editoração e Diagramação

Aurélio França dos Santos – 1S SAD

Endereço para correspondência:

Av. Marechal Câmara, 233 - 5º andar

Centro - Rio de Janeiro

CEP: 20020-080

Tel. (21) 2220-6068 e 2220-9514

FAX (21) 2220-9800 e 2220-9637

e-mail: dp-30@ig.com.br

Sua participação é importante!

Escreva-nos, relatando suas experiências, opiniões, sugestões e críticas.