

**MINISTÉRIO DA AEROÁUTICA  
COMANDO GERAL DE APOIO  
DIRETORIA DE ENGENHARIA DA AERONÁUTICA  
SUBDIRETORIA DE APOIO DE SUPERFÍCIE  
DIVISÃO DE CONTRA-INCÊNDIO**



**CONTRA-INCÊNDIO**

**IMA 92-2**

**PROTEÇÃO CONTRA-INCÊNDIO AOS POUSOS E DECOLAGENS DE  
AERONAVE PRESIDENCIAL**

**18 SET 1990**

## TERCEIRA PARTE

### ASSUNTOS GERAIS E DE ADMINISTRAÇÃO

1 - PORTARIA Nº 003/DIRENG, DE 18 DE SETEMBRO DE 1990.

Aprova a Instrução referente à  
proteção Contra-Incêndio aos Pousos e  
Decolagens de Aeronave Presidencial  
(IMA 92-02), do Sistema de Contra-Incêndio  
do Ministério da Aeronáutica.

O DIRETOR DE ENGENHARIA DA  
AERONÁUTICA, no uso de suas atribuições; e

Considerando o disposto no item 2.8 da  
NSMA 5-1, de 18 de abril de 1975,

RESOLVE:

Art 1º - Aprovar a IMA 92-02 “Proteção  
Contra-Incêndio aos Pousos e Decolagens de Aeronave Presidencial”, do Sistema  
de Contra-Incêndio do Ministério da Aeronáutica.

Art 2º - Esta Portaria entrará em vigor na data de sua publicação no Boletim Externo Ostensivo desta Diretoria, ficando revogadas as disposições em contrário.

(A) Brig Eng - JOSÉ ARMANDO VARÃO MONTEIRO

Respondendo pela Diretoria de Engenharia da Aeronáutica

Obs: A IMA 92-2 encontra-se publicada em anexo ao presente Boletim.

SUMÁRIO
<u>CAPÍTULO I</u> - DISPOSIÇÕES PRELIMINARES
1.1 - <u>Introdução</u>
1.2 - <u>Finalidade</u>
1.3 - <u>Âmbito</u>
1.4 - <u>Siglas e Definições</u>
<u>CAPÍTULO II</u> - PROTEÇÃO CONTRA-INCÊNDIO AOS POUSOS E DECOLAGENS DE AERONAVE PRESIDENCIAL
2.1 - <u>Fase Preliminar</u>
<u>CAPÍTULO III</u> - PESSOAL E EQUIPAMENTOS
3.1 - <u>Pessoal</u>
3.2 - <u>Equipamentos</u>
<u>CAPÍTULO IV</u> -  PROCEDIMENTO OPERACIONAL DO SESCINC
4.1 - <u>Posicionamento de CCI</u>
<u>CAPÍTULO V</u> - DISPOSIÇÕES FINAIS
5.1 - <u>Ativação</u>
5.2 - <u>Revogações</u>
5.3 - <u>Casos não previstos</u>
<u>BIBLIOGRAFIA</u>

## CAPÍTULO I

## DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

### 1.1 - INTRODUÇÃO

Esta Instrução destina-se a orientar os responsáveis pela Segurança Contra-incêndio nos Pousos e Decolagens das Aeronaves utilizadas pelo Presidente da República.

Uma situação de emergência com uma aeronave presidencial deverá ser encarada conforme o que prevê o Plano de Emergência do local para o tipo de aeronave que o Presidente estiver utilizando.

### 1.2 - FINALIDADE

Esta instrução tem a finalidade de fixar as orientações necessárias à execução da missão de segurança contra-incêndio nos pousos e decolagens da aeronave utilizada pela Presidente da República.

Esta instrução visa, principalmente, criar as condições necessárias para facilitar as ações, bem como orientar os Elos do Sistema quanto à segurança contra-incêndio da aeronave utilizada Pelo Presidente da República.

### 1.3 - ÂMBITO

Elos do Sistema de Contra-Incêndio da Aeronáutica, responsáveis pela proteção contra-incêndio de aeródromos ou aeroportos e helipontos ou heliportos.

### 1.4 - SIGLAS E DEFINIÇÕES

FAB	Força Aérea Brasileira
-----	------------------------

<b>DIRENG</b>	Diretoria de Engenharia da Aeronáutica
<b>COMAR</b>	Comando Aéreo Regional
<b>INFRAERO</b>	Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária
<b>SESCINC</b>	Serviço de Salvamento e Contra-incêndio
<b>CCI</b>	Carro Contra-Incêndio
<b>SESCINC</b>	Serviço de Salvamento e Contra-incêndio
<b>CCI</b>	Carro Contra-Incêndio
<b>AR</b>	Ataque Rápido
<b>AP</b>	Ataque Principal
<b>ABO</b>	Auto Bomba Tanque
<b>LGE</b>	Líquido Gerador de Espuma
<b>PQS</b>	Pó químico seco
<b>NSMA</b>	Normas de Serviços do Ministério da Aeronáutica
<b>IMA</b>	Instruções do Ministério da Aeronáutica
<b>COMP</b>	Comprimento
<b>CAT</b>	Categoria

### **AERÓDROMO COMPARTILHADO**

É o aeródromo administrado pela INFRAERO, cuja área confine com Organização Militar do Ministério da Aeronáutica no qual o Serviço de Salvamento e Combate a Incêndio é executado pela OM.

### **AERÓDROMO DA FAB**

É o aeródromo operado exclusivamente pela Força Aérea Brasileira.

### **AERÓDRÔMO DA INFRAERO**

É o aeródromo administrado pela INFRAERO e a execução do Serviço de Salvamento e Combate a Incêndio é de sua responsabilidade.

## **SUMÁRIO**

## **CAPÍTULO II**

## PROTEÇÃO CONTRA-INCÊNDIO AOS POUSOS E DECOLAGENS

### **2.1 - FASE PRELIMINAR**

#### **2.1.1 - Missão em Aeródromo da FAB ou COMPARTILHADO**

Nesta situação todo o apoio deve ser dado pela própria OM. Se a Organização Militar não dispuser dos recursos necessários, caberá ao COMAR, ao qual a OM estiver jurisdicionada, solicitá-los ao Órgão Central do Sistema de Contra-Incêndio da Aeronáutica.

Ao Órgão Central caberá, quando lhe for solicitado, alocar os meios para execução da missão e colocá-los à disposição do COMAR para que este providencie o traslado dos equipamentos e equipagens, se for o caso.

#### **2.1.2 - Missão em Aeródromo da INFRAERO**

Para esta situação, a INFRAERO deverá solicitar a supervisão do COMAR da área.

#### **2.1.3 - Missão em outros Aeródromos**

Caberá ao COMAR da área providenciar os recursos necessários ao atendimento da missão.

#### **2.1.4 - Missão onde não haja Aeródromos (deslocamento com helicópteros)**

Caberá ao COMAR da área providenciar os recursos necessários ao atendimento da missão.

Os locais que não estiverem sob jurisdição de quaisquer um dos Comandos Aéreos Regionais, como por exemplo, plataformas de petróleo, navio aeródromo, ou ainda, indústrias e Organizações

Militares que não sejam do Ministério da Aeronáutica, a segurança contra-incêndio ficará a cargo dos respectivos órgãos.

Caberá ao Órgão Central do Sistema de Contra-Incêndio prestar apoio técnico e/ou material sempre que for solicitado.

Toda missão em aeródromo, quer seja com SESCINC da FAB ou não, deverá contar com a participação de pelo menos 01 (um) elemento de um dos SECINC da FAB, capaz de auxiliar a Coordenação da Missão Presidencial, bem como liderar as equipes para que se alcance o melhor desempenho.

## SUMÁRIO

### CAPÍTULO III

#### PESSOAL E EQUIPAMENTOS

##### **3.1 - PESSOAL**

Deve se cumprir o que estabelece a NSMA 92-1 no que diz respeito à composição do pessoal para equipar os CCI, acrescido de 01 (um) elemento para chefiar a equipe e 03 (três) elementos para atuarem no salvamento.

##### **3.2 - EQUIPAMENTOS**

###### **3.2.1 - CARROS CONTRA-INCÊNDIO (CCI)**

O SESCINC da Organização Militar da FAB envolvida ou o elemento que servirá de elo de ligação entre o SESCINC e a Coordenação deverá definir, de acordo com as tabelas abaixo, a melhor composição de carros contra-incêndio, de acordo com a categoria da aeronave, para efetuar a segurança.

COMP. ANV ####	L ####	CAT ANV	AGENTES EXTINTORES			COMPOSIÇÃO DA FROTA			
			ÁGUA ###	LGE ###	PQS ####	AR1	AR2	AP1	AP2
De 61 a 76 EXC	7	9	24.300	1.552	450	0	3	0	5
De 49 a 61 EXC	7	8	18.200	1.162	450	0	2	0	4
De 39 a 44 EXC	5	7	12.100	773	225	0	2	0	3
De 28 a 39 EXC	5	6	7.900	505	225	0	2	3	0
De 18 a 24 EXC	4	5	5.400	345	180	0	2	2	0
De 18 a 24 EXC	4	4	2.400	154	135	0	2	1	0
De 12 a 18 EXC	3	3	1.200	77	135	0	2	0	0
De 9 a 12 EXC	2	2	670	43	90	2	0	0	0
De 0 a 9 EXC	2	1	230	15	45	1	0	0	0

### 3.2.1.1 - EXEMPLO DE AERONAVES CATEGORIZADAS

COMP. ANV ####	L	CAT ANV	AERONAVES MAIS COMUNS
(1)	(2)	(3)	(4)
De 0 a 9 EXC	2	1	CESSNA C-150 a 210: SENECA II
De 9 a 12 EXC	2	2	XAVANTE (AT-26); a CESSNA C-310 a 421; AERO COMANDER (U-9); SUPER PUMA
De 12 a 18 EXC	3	3	(CH-34)  BANDEIRANTE C-95/E-110; CITATION
De 18 a 24 EXC	4	4	(C-500); FALCON DA-10/26; VU-9; LEARJET LR-24/36
De 24 a 28 EXC	4	5	COST GUARDER (C-91); DC-3; AVRO;
De 28 a 39 EXC	5	6	BRASILIA
De 39 a 44 EXC	5	7	BUFFALO (C-115); FRIENDSHIP (CK-27)



De 49 a 61 EXC	7	8	BOEING B-737; HERCULES (C-130) ELECTRA (L-188)
De 61 a 76 EXC	7	9	BOEING B-707; B-727; DC-8  DC-10; TRISTAR (L-101); BOEING 747 SP; BOEING 767-200; AIRBUS A-300  BOEING-747, B, C, F
OBS: Se a largura da aeronave que está sendo categorizada ultrapassar o máximo fixado na coluna (2), a categoria adotada será a imediatamente superior.			

OBS: Se a largura da aeronave que está sendo categorizada ultrapassar o máximo fixado na coluna (2), a categoria adotada será a imediatamente superior.

Independente da categoria da aeronave que o Presidente utilizar, sempre deverá constar, entre as viaturas envolvidas, 01 (um) CCI tipo AR, no qual deverá estar o Chefe de Equipe e a equipe de salvamento. Caso não seja possível colocá-los num mesmo CCI, uma outra viatura poderá correr paralelamente ao CCI tipo AR, transportando a equipe de salvamento, desde que esta viatura ofereça a segurança necessária requerida para casos de emergência com aeronaves.

### 3.2.2 - SALVAMENTO E RESGATE

Relação do material mínimo necessário:

- 01 (uma) alavanca para arrombamento de 2150 mm de comprimento  
e 25,4 mm de diâmetro (Pé de Cabra);
- 01 (uma) corda de salvamento (amianto com alma de aço) de 30  
metros de comprimento por 10 mm de diâmetro, com mosquetão;
- 01 (um) croque com cabo telescópico de fibra de vidro com 3  
metros de comprimento;
- 01 (uma) escada de alumínio alongável em dois lances de 3,5  
metros cada, com gancho;

- 02 (duas) facas com ponta cega para cortar cintos de segurança;
- 03 (três) conjuntos de talas imobilizadoras infláveis para membros, completo (MSA-04-296860 ou similar);
- 02 (duas) lanternas portáteis à prova d'água de 6V, 9V ou 12V;
- 02 (dois) pares de luvas de amianto;
- 02 (duas) macas rígidas;
- 01 (uma) machadinha de salvamento, com limitador, medindo 370 mm de comprimento;
- 01 (um) machado de salvamento, com limitador, medindo 890 mm de comprimento com peso máximo de 2,7 Kg;
- 01 (uma) manta de lã ignifugada de 2m X 2m (ENGESEL C 5710 sem caixa ou similar);
- 01 (uma) marreta de 5 Kg;
- 01 (uma) pá de bico para terra, com largura e comprimento da pá de 280 mm e 330 mm respectivamente. O comprimento total é de 1000 mm.
- 01 (uma) enxada tipo largo, com altura e largura de 195 mm e 325 mm respectivamente;
- 01 (um) kit de primeiros socorros composto de: 200 gramas de algodão hidrófilo; 10 (dez) ataduras crepon 6 cm; 08 (oito) ataduras crepon 15cm; 10 (dez) ataduras de gase 6 cm, 08 (oito) ataduras de gase 12 cm e 02 (dois) rolos de esparadrapo 12 x 4,5;
- 01 (um) tesourão de cabo isolado para cortar aço, de dureza máxima de 140 Kg/mm ou 140 Kg/mm ou 400 brinell, com 05 mm;

### 3.2.3 - PLANEJAMENTO

Durante o planejamento da segurança, o Chefe do SESCINC, ou elemento designado para auxiliar a Coordenação, precisa considerar que para cada CCI envolvido na missão o SESCINC deve ter no mínimo 100% de LGE ou PQS para um possível reabastecimento.

Para missões em que haja dificuldade de compor uma frota ideal de CCI para atender a categoria da aeronave, o SESCINC deve acionar o Corpo de Bombeiros Urbano para completar a frota com o número de CCI necessários, sempre sob orientação ao Chefe de Equipe do SESCINC.

Em todas as missões, o Corpo de Bombeiro Urbano deve ser notificado para que fique em situação de alerta, de preferência no aeródromo, à disposição do Chefe de Equipe do SESCINC.

## SUMÁRIO

### CAPÍTULO IV

#### PROCEDIMENTO OPERACIONAL DO SESCINC

##### **4.1 - POSICIONAMENTO DE CCI**

O Chefe de Equipe, que fará a segurança contra-incêndio da aeronave presidencial, após receber instruções do Coordenador da Missão (na área), entrará em contato com o operador da Torre de Controle ou Setor de Comunicação, a fim de que esse serviço acione a equipe, para o posicionamento, 15 (quinze) minutos antes da chegada da aeronave presidencial.

Quando for avisada da chegada da aeronave presidencial, a equipe do SESCINC deverá posicionar-se nas interseções da pista de pouso e decolagem de tal modo que os CCI tipo AR fiquem mais próximos do ponto de toque da aeronave e os restantes ao longo da pista, observando sempre a possibilidade de ter um CCI com água e espuma em todas as interseções. Um CCI, do tipo ABT, deve acompanhar o CCI tipo AR ou estar em uma interseção próxima.

O pouso sendo normal, os CCI não acompanharão a aeronave presidencial, devendo, porém, serem manobrados de modo a ficarem voltados para a aeronave, até que esta estacione e corte seus motores.

No caso de haver somente uma interseção com acesso ao pátio de estacionamento, os CCI ficarão equidistantes entre si, ao longo da pista.

Próximo ao local de estacionamento da aeronave presidencial, em ponto estratégico, deverá estar estacionado um CCI tipo AR e sua equipagem.

Para a aeronave tipo helicóptero, todo o posicionamento deve estar voltado para o heliponto.

Durante a permanência do Presidente na localidade, a equipe do SESCINC deverá ficar de prontidão na SCI, podendo o efetivo ser reduzido em 50% , após o pôr-do-sol, desde que não haja vôo noturno.

O pessoal do SESCINC, envolvido na missão, deverá estar em situação de ALERTA BRANCO na respectiva SCI desde 03 (três) horas antes da hora estimada de chegada e nela permanecendo até 01 (uma) hora após a hora real de partida da aeronave.

## SUMÁRIO

### CAPÍTULO V

#### DISPOSIÇÕES FINAIS

##### **5.1 - ATIVAÇÃO**

Esta IMA entrará em vigor na data de publicação da competente Portaria de Aprovação.

## **5.2 - REVOGAÇÕES**

Ficam revogadas todas as instruções anteriores que contrariem a presente IMA.

## **5.3 - CASOS NÃO PREVISTOS**

Os casos não previstos serão solucionados pelo Exmo Sr. Diretor da DIRENG através da Subdiretoria de Apoio de Superfície.

## **BIBLIOGRAFIA**

1 - NSMA 92-01

2 - INSTRUÇÃO 14/SECINC, de 15 Mar 78.

## **SUMÁRIO**

[VOLTAR AO INÍCIO DO DOCUMENTO](#)

[VOLTAR À PÁGINA DE PUBLICAÇÕES](#)

[FAZER DOWNLOAD](#)