



AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL

RESOLUÇÃO Nº 115, DE 6 DE OUTUBRO DE 2009.

Estabelece critérios regulatórios quanto à implantação, operação e manutenção do Serviço de Prevenção, Salvamento e Combate a Incêndio em Aeródromos Civis (SESCINC), no âmbito da ANAC.

A **DIRETORIA DA AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL - ANAC**, no exercício da competência que lhe foi outorgada pelo art. 8º, inciso XLVI, da Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, tendo em vista o disposto na Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, e considerando o deliberado na Reunião de Diretoria realizada em 6 de outubro de 2009,

RESOLVE:

Art. 1º Estabelecer, nos termos do Anexo a esta Resolução, os critérios regulatórios quanto à implantação, operação e manutenção do Serviço de Prevenção, Salvamento e Combate a Incêndio em Aeródromos Civis (SESCINC), no âmbito da Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC.

Parágrafo único. Os critérios regulatórios de que trata esta Resolução são de observância obrigatória para os operadores de aeródromos civis abertos ao público, compartilhados ou não.

Art. 2º Conceder prazo, até 31 de dezembro de 2011, para que os operadores de aeródromos que processaram, no ano de 2008, até 100.000 (cem mil) passageiros (embarcados + desembarcados) e que atualmente não disponham de proteção contraincêndio ou tenham proteção contraincêndio inadequada atendam aos critérios regulatórios aqui estabelecidos.

Art. 3º Não serão autorizadas, aos operadores de serviços aéreos, novas frequências de voos comerciais regulares ou voos *charters* que tenham como origem, escala ou destino aeródromos com nível de proteção contraincêndio incompatível com a operação da aeronave objeto da solicitação, segundo os critérios estabelecidos no Anexo a esta Resolução.

§ 1º As autorizações de frequências de voos comerciais regulares ou voos *charters* já concedidas permanecem em vigor até 31 de dezembro de 2011.

§ 2º Desde que não se verifique alteração, para maior, da categoria contraincêndio da aeronave considerada para determinar o nível de proteção contraincêndio requerido para o aeródromo, as solicitações de alterações de horários de frequência de voos e/ou de origem, escala ou destino de rotas já concedidas não sofrerão restrição até 31 de dezembro de 2011.

§ 3º Desde que não se verifique alteração, para maior, da categoria contraincêndio da aeronave considerada para determinar o nível de proteção contraincêndio requerido para o aeródromo nem aumento

do número total de frequências autorizadas para aquela categoria de aeronave, as solicitações de novos operadores para frequências de vôos – com alteração ou não de origem, escala ou destino – de rotas já concedidas não sofrerão restrição até 31 de dezembro de 2011.

Art. 4º As autorizações e isenções de restrições referidas no art. 3º, §§ 1º a 3º, desta Resolução não se sobrepõem às demais normas estabelecidas pela ANAC quanto à autorização de frequências de voos comerciais ou voos *charters* e são aplicáveis, apenas, no âmbito da segurança contraincêndio do aeródromo.

Art. 5º Os operadores dos aeródromos civis abertos ao público, compartilhados ou não, independentemente do número de passageiros processados, devem:

I - implantar rotinas administrativas para informar à ANAC as ocorrências que indiquem desempenho deficiente da segurança operacional, como dificuldades de serviço, ocorrências anormais, ocorrências de solo, incidentes e acidentes aeronáuticos, adotando, como parâmetro, as regras estabelecidas na Resolução nº 106, de 30 de junho de 2009;

II - nos casos de emergências envolvendo aeronaves e ocorridas dentro de um raio de 8 km (oito quilômetros) a partir do Ponto de Referência de Aeródromo (ARP), encaminhar à ANAC um Relatório Inicial de Resposta à Emergência (RIRE), em conformidade com o modelo estabelecido na mencionada Resolução nº 106, de 2009; e

III - garantir que seja divulgado, no Sistema de Informações Aeronáuticas, o nível de proteção contraincêndio existente no aeródromo, de acordo com o estabelecido no Anexo a esta Resolução, e, quando couber, a inexistência de SESCINC implantado no mesmo.

Art. 6º Esta Resolução entra em vigor decorridos 90 (noventa) dias da data de sua publicação.

Art. 7º Fica revogada a Resolução nº 62, de 20 de novembro de 2008, publicada no Diário Oficial da União de 21 de novembro de 2008, Seção 1, página 54.

Art. 8º Nos termos dos arts. 8º, § 7º, e 47, inciso I, da Lei nº 11.182, de 2005, os critérios regulatórios estabelecidos por meio desta Resolução substituem as disposições relativas à implantação, operação e manutenção do serviço de prevenção, salvamento e combate a incêndio em aeródromos civis brasileiros abertos ao público, compartilhados ou não, previstas nos seguintes documentos normativos:

I - ICA 92-1, aprovada pela Portaria COMGAP nº 60/2EM, de 07 de outubro de 2005;

II - IMA 92-1, aprovada pela Portaria DIRENG nº 06, de 19 de maio de 1987;

III - IMA 92-4, aprovada pela Portaria DIRENG nº 09, de 07 de outubro de 1987;

IV - IMA 92-5, aprovada pela Portaria DIRENG nº 10, de 07 de outubro de 1987;

V - IMA 92-6, aprovada pela Portaria DIRENG nº 05, de 19 de maio de 1987;

VI - Portaria nº 07/DIR, de 02 de março de 2004;

VII - Portaria nº 548/GM4, de 12 de setembro de 1991; e

VIII - Portaria nº 549/GM4, de 12 de setembro de 1991.

Art. 9º O Anexo referido no art. 1º encontra-se publicado no Boletim de Pessoal e Serviço desta Agência, no endereço eletrônico www.anac.gov.br/transparencia/bps.asp, e igualmente disponível em sua página Legislação, no endereço eletrônico www.anac.gov.br/biblioteca/legislacao.asp, na rede mundial de computadores.

SOLANGE PAIVA VIEIRA
Diretora-Presidente

PUBLICADA NO DIÁRIO OFICIAL DA UNIÃO, Nº 192, S/1, P. 16, DE 7 DE OUTUBRO DE 2009.
e no
BOLETIM DE PESSOAL E SERVIÇO – BPS, V.4, Nº 40 S (Edição Suplementar), de 7 de outubro de
2009

Anexo à Resolução nº 115, de 6 de outubro de 2009

**IMPLANTAÇÃO, OPERAÇÃO E MANUTENÇÃO DO SERVIÇO DE
PREVENÇÃO, SALVAMENTO E COMBATE A INCÊNDIOS EM
AERÓDROMOS CIVIS (SESCINC)**

Sumário

1.	ESCOPO	2
2.	DISPOSIÇÕES PRELIMINARES	2
2.1.	GENERALIDADES	2
2.2.	TERMOS E DEFINIÇÕES	2
2.3.	ABREVIATURAS	7
3.	CLASSIFICAÇÃO DE AERÓDROMOS	8
4.	SERVIÇO DE PREVENÇÃO, SALVAMENTO E COMBATE A INCÊNDIO EM AERÓDROMOS CIVIS ..	9
5.	IMPLANTAÇÃO E OPERAÇÃO DO SESCINC	10
6.	AGENTES EXTINTORES	11
7.	CARRO CONTRA INCÊNDIO DE AERÓDROMO	12
8.	MANUTENÇÃO DE CCI	12
9.	VEÍCULOS DE APOIO ÀS OPERAÇÕES DO SESCINC	13
10.	MANUTENÇÃO DOS VEÍCULOS DE APOIO ÀS OPERAÇÕES DO SESCINC	13
11.	MATERIAIS DE APOIO AO RESGATE E AO COMBATE A INCÊNDIO	14
12.	PROTEÇÃO INDIVIDUAL DO BOMBEIRO DE AERÓDROMO	14
13.	MANUTENÇÃO DOS EPI E EPR	14
14.	SISTEMAS DE COMUNICAÇÃO E ALARME	14
15.	PROVISÃO DE RECURSOS HUMANOS PARA O SESCINC	15
16.	PROCESSO DE ADMISSÃO DE BOMBEIRO DE AERÓDROMO	16
17.	CERTIFICADO DE CAPACIDADE FÍSICA DE BOMBEIRO DE AERÓDROMO	16
18.	CERTIFICADO DE APTIDÃO PROFISSIONAL DE BOMBEIRO DE AERÓDROMO	17
19.	PROGRAMAS DE TREINAMENTO PARA BOMBEIRO DE AERÓDROMO	17
20.	ORGANIZAÇÕES DE ENSINO PARA CAPACITAÇÃO DE RECURSOS HUMANOS	18
21.	EMPRESAS ESPECIALIZADAS NA OPERAÇÃO DE SESCINC	18
22.	ORGANIZAÇÃO E FUNCIONAMENTO DO SESCINC	18
23.	ATIVIDADES ACESSÓRIAS DO BOMBEIRO DE AERÓDROMO	19
24.	UNIFORME DE SERVIÇO	19
25.	ESTRUTURA FUNCIONAL DO SESCINC	20
26.	EQUIPES E ESCALAS DE SERVIÇO	20
27.	SEÇÃO CONTRA INCÊNDIO	20
28.	TEMPO-RESPOSTA DO SESCINC	21
29.	FONTES ALTERNATIVAS PARA ABASTECIMENTO DE ÁGUA DOS CCI	21
30.	VIAS DE ACESSO DE EMERGÊNCIA	21
31.	PROCEDIMENTOS OPERACIONAIS DO SESCINC	22
32.	INFORMAÇÕES ADMINISTRATIVAS E OPERACIONAIS SOBRE OS SESCINC	22
33.	DEFASAGEM	22
34.	BRIGADA ESPECIAL DE COMBATE A INCÊNDIO EM AERÓDROMO	23
35.	DISPOSIÇÕES TRANSITÓRIAS E FINAIS	24

1. ESCOPO

- 1.1. Este documento estabelece os requisitos administrativos e operacionais para a implantação, operação e manutenção dos Serviços de Prevenção, Salvamento e Combate a Incêndio em Aeródromos Civis (SESCINC).
- 1.2. Os critérios regulatórios estabelecidos neste Anexo são de observância obrigatória para os operadores de aeródromos civis, abertos ao público, compartilhados ou não.
- 1.3. O SESCINC é identificado como um conjunto de atividades administrativas e operacionais desenvolvidas em proveito da segurança contraincêndio do aeródromo, cuja principal finalidade é prover o aeródromo de recursos materiais e humanos, objetivando, prioritariamente, o salvamento de vidas.
- 1.4. Com a consolidação das regras relativas à implantação, operação e manutenção dos SESCINC, a Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC reafirma o compromisso do Estado brasileiro com a segurança e a qualidade dos serviços da aviação civil, em atendimento do interesse público e para o desenvolvimento e fomento da aviação civil e da infraestrutura aeroportuária.

2. DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

2.1. GENERALIDADES

- 2.1.1. Para efeito de aplicação do disposto neste Anexo, devem ser consideradas, em caráter complementar ou suplementar, as demais normas brasileiras vigentes que de forma direta ou indireta tratam de assunto regulamentado no mesmo.
- 2.1.2. Em caso de lacuna nas normas nacionais a ANAC interpretará, no caso concreto, os padrões e práticas recomendadas contidas nos Volumes I e II do Anexo 14 à Convenção sobre a Aviação Civil Internacional e no DOC 9137 Part 1 da OACI, que não devem confrontar com a legislação nacional.
- 2.1.3. O operador de aeródromo cujo sítio esteja localizado em área de fronteira internacional deve seguir, além do disposto neste Anexo, as restrições e definições impostas mediante acordo firmado com países limítrofes, ou previamente acordados no âmbito da Organização da Aviação Civil Internacional – OACI.

2.2. TERMOS E DEFINIÇÕES

- 2.2.1. As definições empregadas nos dispositivos deste Anexo que não são autoexplicatórias ou que não têm significados aceitos em dicionários são apresentadas nesta seção. Uma definição não tem função independente, mas é parte essencial do(s) dispositivo(s) onde ocorre(m), uma vez que a mudança do termo afeta a especificação enunciada.
- 2.2.2. Para efeito deste Anexo aplicam-se os termos e definições transcritos a seguir:

Acidente Aeronáutico - toda ocorrência relacionada com a operação de uma aeronave, havida entre o período em que uma pessoa nela embarca com a 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 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 de hélice, rotor ou escapamento de jato, ou as suas consequências. Exceção é feita quando as lesões resultem de causas naturais, forem auto ou por terceiros infligidas, ou forem causadas a pessoas que embarcaram clandestinamente e se acomodaram em área que não as destinadas aos passageiros e tripulantes;
- (b) a aeronave sofra dano ou falha estrutural que afete adversamente a resistência estrutural, o seu desempenho ou as 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 de asa, antenas, pneus, freios, carenagens do trem de pouso, amassamentos leves e pequenas perfurações no revestimento da aeronave;
- (c) a aeronave seja considerada desaparecida ou o local onde se encontre seja absolutamente inacessível;
- (d) as lesões decorrentes de um Acidente Aeronáutico que resultem em fatalidade até 30 dias da data da ocorrência são consideradas lesões fatais; e
- (e) uma aeronave é considerada desaparecida quando as buscas oficiais forem encerradas e os destroços não forem encontrados.

Aeródromo - área delimitada em terra ou na água destinada para uso, no todo ou em parte, para pouso, decolagem e movimentação em superfície de aeronaves; inclui quaisquer edificações, instalações e equipamentos de apoio e de controle das operações aéreas, se existirem. Quando destinado exclusivamente a helicópteros, recebe denominação de heliponto.

Aeródromo Categorizado - é aquele classificado dentro das categorias requeridas de um a dez, conforme o risco de incêndio peculiar às operações de aeronaves com regularidade que nele operem.

Aeródromo Civil - aeródromo destinado à operação de aeronaves civis. Pode ser usado por aeronaves militares, obedecidas as normas estabelecidas pelas autoridades competentes.

Aeródromo Militar - aeródromo destinado à operação de aeronaves militares. Pode ser usado por aeronaves civis, obedecidas as normas estabelecidas pelas autoridades competentes.

Aeródromo Privado - aeródromo civil aberto ao tráfego por meio de um processo de registro junto à ANAC, utilizado somente com permissão de seu proprietário, vedada sua exploração comercial.

Aeródromo Público - aeródromo civil aberto ao tráfego por meio de um processo de homologação de sua infraestrutura pela ANAC e destinado ao uso de aeronaves civis em geral.

Aeronave com Regularidade – é a aeronave, exceto aquelas de asas rotativas, que nos três meses consecutivos de maior movimentação no ano, realiza, no mínimo, duas frequências semanais no aeródromo, caracterizando, desta forma, quatro movimentos semanais no período.

Aeroporto - aeródromo público dotado de edificações, instalações e equipamentos para apoio às operações de aeronaves e de processamento de pessoas e/ou cargas. Quando destinado exclusivamente a helicópteros, recebe denominação de heliporto.

Aeroporto Compartilhado - aeroporto que compartilha sua infraestrutura com sede de Unidade Militar.

Aeroporto Internacional - aeroporto designado pelo Estado brasileiro como um aeródromo de entrada e saída de tráfego aéreo internacional, onde são satisfeitas as formalidades de alfândega, de polícia de fronteira, de saúde pública, de quarentena agrícola e animal e demais formalidades análogas.

Agentes Extintores - substâncias químicas, simples ou compostas, capazes de interromper um processo de combustão. Para efeito deste anexo os agentes extintores classificam-se em principal e complementar.

Atividade - todo conjunto de procedimentos voltados para determinado fim.

Área de manobras - parte do aeródromo utilizada para decolagem, pouso e táxi de aeronaves, excluindo-se os pátios de aeronaves.

Área de movimento - parte do aeródromo a ser utilizada para decolagem, pouso e táxi de aeronaves, consistindo da área de manobras e dos pátios de aeronaves.

Aviso aos aeronavegantes (notice to airmen) – NOTAM - significa o aviso que contém informação aeronáutica relevante relativa ao estabelecimento, condição ou modificação de quaisquer instalações, serviços, procedimentos ou perigos aeronáuticos, cujo conhecimento prévio seja indispensável à segurança, regularidade, eficiência e rapidez da navegação aérea.

Bombeiro de Aeródromo - profissional com habilitação específica para o exercício das atividades operacionais de prevenção, salvamento e combate a incêndio em aeródromos.

Carro Contraincêndio de Aeródromo – CCI - veículo especialmente projetado, específico para cumprir as missões de prevenção, salvamento e combate a incêndio em emergências aeronáuticas e outras emergências contempladas nos Planos Contraincêndio de Aeródromo e de Emergência do Aeródromo.

Carro contraincêndio de aeródromo em linha - CCI equipado e que esteja operacionalmente disponível e integrado à frota diária de serviço de um SESCINC.

Carro Contraincêndio de Aeródromo Reserva Técnica – CCI RT - CCI operacionalmente disponível, que não esteja integrado à frota diária de serviço de um SESCINC.

Carro de apoio ao chefe de equipe - veículo de mobilização rápida, destinado a apoiar as ações operacionais do chefe da equipe de serviço de um SESCINC.

Carro de Resgate e Salvamento – CRS - veículo especial projetado especificamente para apoiar as atividades de resgate e salvamento em emergências aeronáuticas e outras emergências contempladas nos Planos Contraincêndio e de Emergência do Aeródromo.

Categoria requerida do aeródromo - classificação numérica ou alfanumérica, que se baseia no grau de risco peculiar às operações do aeródromo, e que corresponde a um determinado nível de proteção contraincêndio requerido.

Centro de Operações de Emergência – COE - local designado ou adaptado na estrutura de uma administração aeroportuária, de onde são coordenadas todas as ações operacionais para atendimento a uma emergência.

Condição de SOCORRO - condição em que a aeronave encontra-se ameaçada por um grave e/ou iminente perigo e requer assistência imediata. A condição de SOCORRO também se aplica à situação de emergência em que o acidente aeronáutico é inevitável ou já está consumado.

Condição de URGÊNCIA - condição que envolve a segurança da aeronave ou de alguma pessoa a bordo, mas que não requer assistência imediata.

Emergência aeronáutica - situação em que uma aeronave e seus ocupantes se encontram sob condições de perigo, latente ou iminente, decorrentes de sua operação, ou tenham sofrido suas consequências.

Equipagem - número de profissionais requerido para guarnecer, adequadamente, os CCI, CRS e outras viaturas de apoio nos SESCINC.

Habilitação de bombeiro de aeródromo - capacitação técnico-operacional do profissional que se destina à execução de atividades operacionais em um SESCINC. A habilitação é precedida, necessariamente, de um programa de instrução específico, conduzido por uma organização de ensino homologada pela ANAC.

Intervenção imediata - procedimento adotado pelo SESCINC para atendimento às aeronaves na condição de SOCORRO, requerendo intervenção imediata no local do acidente aeronáutico ou o posicionamento dos CCI para aguardar a aeronave em naquela condição de emergência.

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.

Material perigoso (HAZMAT) - também denominado de artigo perigoso ou carga perigosa, corresponde a toda e qualquer substância ou artigo que, quando transportado por via aérea, pode constituir-se em risco à saúde, à segurança, à propriedade e ao meio ambiente pelas suas propriedades químicas, físico-químicas, biológicas, eletromagnéticas ou radioativas.

Movimento de aeronave - termo genérico utilizado para caracterizar um pouso ou uma decolagem ou um toque e arremetida de aeronaves com regularidade no aeródromo, correspondente às operações de transporte aéreo realizadas pela aviação regular, por fretamento e pela aviação militar.

Nível de proteção contraincêndio existente - é a classificação numérica, determinada com base nos recursos disponíveis no SESCINC do aeródromo.

Operador de aeródromo - toda pessoa natural ou jurídica a quem a ANAC tenha outorgado o direito de administrar, manter e prestar serviços em aeródromo público ou privado, próprio ou não, com ou sem fins lucrativos.

Operador de aeronave - toda pessoa natural ou jurídica que possua direito de administrar, operar e manter uma aeronave, própria ou não, em serviço público ou privado. Direito este outorgado pela ANAC ou por ela reconhecido em função de acordos internacionais firmados pelo Estado brasileiro.

Plano Contraincêndio de Aeródromo – PCINC - documento que estabelece os procedimentos operacionais 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.

Plano de Emergência em Aeródromo – PLEM - documento que estabelece as responsabilidades dos órgãos, entidades ou profissionais que possam ser acionados para o atendimento às emergências ocorridas no aeródromo ou seu entorno.

Ponto de Referência do Aeródromo (aerodrome reference point) (ARP) – localização geográfica de um aeródromo determinada nos termos do Sistema Geodésico Mundial – 1984 (WGS 84).

Posicionamento para intervenção - procedimento adotado pelo SESCINC para atendimento às aeronaves na condição de URGÊNCIA, requerendo o posicionamento dos CCI para aguardar a aeronave em naquela condição e o acompanhamento da mesma, após o pouso, até a parada total dos motores.

Posto Avançado de Contraincêndio – PACI - Seção Contraincêndio auxiliar, localizada em um ponto que permita o atendimento ao tempo-resposta.

Posto de Coordenação Móvel – PCM - estrutura constante do Plano de Emergência em Aeródromo, ativada no local da emergência, equipada com um veículo de mobilização rápida, que se destina a servir como suporte em uma emergência, com atribuição específica de estabelecer a coordenação local dos órgãos/organizações e serviços do aeródromo, e da comunidade do entorno, relacionados para auxiliar na resposta às emergências.

Recursos - quando referindo-se ao SESCINC, significam os meios existentes no aeródromo referentes aos agentes extintores, carros contraincêndio e pessoal habilitado ao desempenho das atividades operacionais de prevenção, salvamento e combate a incêndio em aeródromos.

Regime de descarga - quantidade mínima de agentes extintores necessários para o controle, em um minuto, de incêndio em aeronaves que operam em um determinado aeródromo. O regime de descarga é definido para cada categoria de aeródromo e é expresso em litros por minuto (l/min).

Seção Contraincêndio – SCI - conjunto de dependências e instalações projetadas para servir de sede administrativa e operacional das atividades do SESCINC.

Segurança operacional - estado no qual o risco de lesões às pessoas ou danos aos bens se reduz e se mantém em um nível aceitável, ou abaixo do mesmo, por meio de um processo contínuo de identificação de perigos e gerenciamento dos riscos.

Serviço de Informação Aeronáutica – AIS - serviço estabelecido dentro de uma área de cobertura responsável pelo fornecimento de dados/informações aeronáuticas necessárias para a segurança operacional, regularidade e eficiência da navegação aérea.

Solvente polar - todo combustível líquido miscível com a água, como, por exemplo, álcool, acetona, éter, etc.

Torre de controle de aeródromo (“Torre”, TWR) - órgão estabelecido para proporcionar serviço de controle de tráfego aéreo ao tráfego de aeródromo.

Visibilidade - capacidade de se avistar e identificar, de dia, objetos proeminentes não iluminados e, à noite, objetos proeminentes iluminados, de acordo com as condições atmosféricas e expressa em unidades de distância.

Voo charter - operação de transporte aéreo comercial público e não regular, cujo horário, local de partida e de destino são ajustados em função da demanda.

Voo de fretamento - operação de transporte aéreo comercial e não regular, realizado para execução de um contrato de operação com pessoa física ou jurídica.

2.3. ABREVIATURAS

2.3.1. Para efeito deste Anexo aplicam-se as abreviaturas apresentadas a seguir:

ABNT - Associação Brasileira de Normas Técnicas.

AIS (Aeronautical Information Service) - Serviço de Informação Aeronáutica.

ANAC - Agência Nacional de Aviação Civil.

ARP (Aerodrome Reference Point) - Ponto de Referência do Aeródromo.

BECA - Brigada Especial de Combate a Incêndio em Aeródromos.

CACE - Carro de Apoio ao Chefe de Equipe.

CAP-BA - Certificado de Aptidão Profissional de Bombeiro de Aeródromo.

CCF-BA - Certificado de Capacidade Física de Bombeiro de Aeródromo.

CCI - Carro Contraincêndio de Aeródromo.

CHEPS - Certificado de Homologação de Empresa Especializada na Prestação dos Serviços de Prevenção, Salvamento e Combate a Incêndio em Aeródromos Cíveis

CHOE – Certificado de Homologação de Organização de Ensino Especializada na Capacitação de Recursos Humanos para o SESCINC

COE - Centro de Operações de Emergência.

CRS - Carro de Resgate e Salvamento.

DIRENG – Diretoria de Engenharia da Aeronáutica.

EENB - Espuma de Eficácia Nível B.

EPI - Equipamento de Proteção Individual.

EPR - Equipamento de Proteção Respiratória.

EP-SESCINC - Empresa Especializada na Prestação dos Serviços de Prevenção, Salvamento e Combate a Incêndio em Aeródromos Cíveis.

INFRAERO – Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária.

LGE - Líquido Gerador de Espuma.

NOTAM (Notice to Airman) - Aviso aos Aeronavegantes.

OACI - Organização da Aviação Civil Internacional.

OE-SESCINC - Organização de Ensino Especializada na Capacitação de Recursos Humanos para o SESCINC.

PAA - Parque de Abastecimento de Aeronaves.

PACI - Posto Avançado de Contraincêndio.

PCINC - Plano Contraincêndio de Aeródromo.

PCM - Posto de Coordenação Móvel.

PLEM - Plano de Emergência em Aeródromo.

PLT - Programa Local de Treinamento para Bombeiros de Aeródromo.

PQ - Pó Químico.

PROACAP - Programa de Treinamento para Aperfeiçoamento de Competências e Renovação de Certificados de Aptidão Profissional de Bombeiro de Aeródromo.

SCI - Seção Contraincêndio.

TWR (tower) - Torre de controle de aeródromo.

3. CLASSIFICAÇÃO DE AERÓDROMOS

- 3.1. Os aeródromos civis abertos ao tráfego aéreo público são classificados, para efeito da aplicação deste Anexo, segundo o volume total de passageiros processados (embarcados + desembarcados) no ano anterior, considerando os dados disponíveis na ANAC.
- 3.2. Foram estabelecidas quatro classes, do mais simples ao mais complexo, conforme a seguir:
 - 3.2.1. São considerados aeródromos Classe I aqueles aeródromos que processaram menos de 100.000 passageiros no ano anterior.
 - 3.2.2. São considerados aeródromos Classe II aqueles aeródromos que processaram entre 100.000 e 399.999 passageiros no ano anterior.
 - 3.2.3. São considerados aeródromos Classe III aqueles aeródromos que processaram entre 400.000 e 999.999 passageiros no ano anterior; e
 - 3.2.4. São considerados aeródromos Classe IV aqueles aeródromos que processaram 1.000.000 ou mais passageiros no ano anterior.

- 3.3. A tabela a seguir apresenta um resumo da classificação de aeródromos adotada para efeitos deste Anexo:

CLASSES DE AERÓDROMOS	
CLASSES	PAX PROCESSADOS ANO ANTERIOR
I	MENOS DE 100.000
II	ENTRE 100.000 e 399.999
III	ENTRE 400.000 e 999.999
IV	MAIOR OU IGUAL À 1.000.000

4. SERVIÇO DE PREVENÇÃO, SALVAMENTO E COMBATE A INCÊNDIO EM AERÓDROMOS CIVIS

- 4.1. O operador de aeródromo deve garantir o nível de proteção contraincêndio adequado às operações do aeródromo, determinado em conformidade com o disposto no Apêndice I deste Anexo, disponibilizando os serviços especializados de prevenção, salvamento e combate a incêndio, com o objetivo de salvar vidas quando da ocorrência de emergências aeronáuticas no aeródromo ou em seu entorno.
- 4.2. O operador de aeródromo, responsável por aeródromos localizados próximos a áreas que contenham superfícies aquáticas/pantanosas, ou terrenos de difícil acesso onde a maioria das operações de aproximação ou decolagem ocorra sobre estas áreas, deve disponibilizar serviços especializados de salvamento e equipamentos apropriados de combate a incêndio para atendimento a ocorrência de emergências nestas áreas.
- 4.2.1. Exceto quando especificado no Apêndice I deste Anexo, equipamentos especiais para resgate, salvamento e combate a incêndio em superfícies aquáticas não precisam, necessariamente, ser fornecidos aos SESCINC.
- 4.2.2. Devem ser estabelecidos acordos, contratos ou convênios com órgãos e/ou entidades que possam ser acionados em casos de ocorrência de emergências nestas áreas.
- 4.2.3. Devem ser previstos e colocados à disposição do SESCINC e/ou de órgãos e/ou entidades que possam ser requisitadas para atuarem nas emergências, equipamentos salva-vidas flutuantes em número suficiente para atender à aeronave com maior número de passageiros normalmente em operação no aeródromo.
- 4.2.4. O operador de aeródromo deve obter informações adicionais com a ANAC sobre a operação dos SESCINC em aeródromos localizados próximos a áreas que contenham superfícies aquáticas/pantanosas ou terrenos de difícil acesso, onde a maioria das operações de aproximação ou decolagem ocorra sobre estas áreas.
- 4.3. O operador de aeródromo deve atender, no que couber, aos requisitos para prevenção, salvamento e combate a incêndio nas instalações, prédios ou depósitos de líquidos inflamáveis existentes nos Parque de Abastecimento de Aeronaves, definidos pela Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP), órgãos ambientais competentes, Norma Brasileira (NBR), editada pela Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT), instruções específicas dos Corpos de Bombeiros Estaduais e Legislação Complementar editada pela ANAC.

- 4.4. O operador de aeródromo deve atender aos requisitos para prevenção, salvamento e combate a incêndio nos Terminais de Passageiros, Terminais de Carga Aérea e demais instalações aeroportuárias, publicados na Norma Brasileira (NBR), editada pela Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT), e instruções específicas dos Corpos de Bombeiros Estaduais Legislação e Complementar editada pela ANAC.
- 4.5. O operador de aeródromo não deve considerar procedimentos operacionais relacionados à aplicação de espuma em pistas de pouso e decolagem, como medida de proteção em casos de aterrissagem de emergência.

5. IMPLANTAÇÃO E OPERAÇÃO DO SESCINC

- 5.1. O operador de aeródromo é responsável pela implantação, operação e manutenção do SESCINC nos aeródromos públicos civis abertos ao tráfego aéreo, de acordo com os procedimentos administrativos e operacionais definidos neste Anexo.
- 5.2. O operador de aeródromo é responsável pelas ações necessárias para a manutenção do nível de proteção contraincêndio requerido para o aeródromo, incluindo a aquisição, o suprimento, a manutenção dos materiais e equipamentos especializados, bem como a garantia da manutenção do nível de competência dos profissionais responsáveis pelas atividades operacionais de prevenção, salvamento e combate a incêndio no aeródromo, dentro dos padrões definidos neste Anexo ou em outros atos normativos complementares publicados pela ANAC.
- 5.3. O operador de aeródromo pode operar diretamente o SESCINC, desde que atendido ao disposto neste Anexo.
- 5.3.1 A execução do SESCINC por profissionais pertencentes ao quadro funcional do órgão, empresa ou entidade responsável pela operação do aeródromo terá caráter exclusivo, ressalvadas as exceções explicitamente conferidas neste Anexo.
- 5.4. O operador de aeródromo pode, desde que atendido ao disposto neste Anexo e caracterizado por meio de convênios ou contratos, designar, no todo ou em parte, a operação do SESCINC a pessoa jurídica de direito público ou privado.
- 5.5. A operação do SESCINC pode, em sua totalidade, ser designada a organizações militares do Exército, Marinha ou Aeronáutica, Corpos de Bombeiros ou Polícias Militares desde que caracterizada em convênios ou acordos de cooperação técnica firmados com o operador de aeródromo e seja atendido ao disposto neste Anexo.
- 5.5.1 Os convênios ou acordos de cooperação técnica firmados entre o operador de aeródromo e organizações militares do Exército, Marinha, Aeronáutica, Corpos de Bombeiros, Polícias Militares para a operação do SESCINC devem ser claros quanto à natureza civil da atividade a ser desempenhada sendo, desta forma, compulsória a adoção das diretrizes estabelecidas neste Anexo, resguardados os princípios da hierarquia, disciplina e subordinação administrativa dos profissionais daquelas organizações utilizados no SESCINC.
- 5.6. Exclusivamente em aeródromo classe 1, a operação do SESCINC pode, em sua totalidade, ser designada à Guarda Municipal, desde que caracterizada em convênios ou acordos de

cooperação técnica firmados com o operador de aeródromo, e seja atendido ao disposto neste Anexo.

- 5.7. Ao designar a operação do SESCINC em aeródromo compartilhado, o operador de aeródromo deve observar, além do estabelecido neste Anexo, a necessidade de coordenação operacional com as organizações militares sediadas no mesmo.
- 5.8. O operador de aeródromo localizado próximo a áreas que contenham superfícies aquáticas/pantanosas, onde a maioria das operações de aproximação ou decolagem ocorra sobre estas áreas, pode designar a operação dos serviços especializados de resgate, busca, salvamento e combate a incêndio em superfícies aquáticas, em todo ou em parte, à pessoa jurídica de direito público ou privado, desde que caracterizada em acordos, convênios ou contratos firmados com o operador de aeródromo, ressalvando, ainda, as prescrições dispostas na Lei nº 7.273, de 10 de dezembro de 1984.
- 5.9. Aplicar-se-á ao disposto no item 5.8 acima, no que couber, os critérios definidos em 5.5 e 5.5.1 deste Anexo

6. AGENTES EXTINTORES

- 6.1. O operador de aeródromo deve disponibilizar para as operações de salvamento e combate a incêndio no aeródromo, agentes extintores principais e complementares.
 - 6.1.1. O agente extintor principal para o uso em operações de salvamento e combate a incêndio em aeródromos é a Espuma de Eficácia Nível B (EENB), solução a 1%, a 3% ou a 6%.
 - 6.1.1.1 O operador de aeródromo deve garantir que os componentes dos sistemas de geração de espuma, em especial os proporcionadores e dosadores de LGE dos CCI existentes no SESCINC, estejam calibrados e adequados ao tipo de LGE definido para a utilização no aeródromo.
 - 6.1.2. O agente extintor complementar é o Pó Químico BC (classe B – líquidos inflamáveis e classe C – materiais elétricos) à base de bicarbonato de sódio ou de outra composição, desde que tenha, no mínimo, capacidade de extinção de incêndio equivalente.
 - 6.1.2.1 O agente extintor complementar deve ser comprovadamente compatível com o LGE utilizado no aeródromo.
 - 6.1.2.2 O operador de aeródromo deve observar os requisitos mínimos para propriedades físico-químicas e de desempenho do agente complementar tipo Pó Químico, conforme Norma Brasileira (NBR 9695), editada pela Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT).
- 6.2. O operador de aeródromo deve garantir que as quantidades mínimas de água para a produção de espuma e de agentes extintores, principal e complementar transportadas pelos CCI em linha atendem ao estabelecido nas tabelas do Apêndice I deste Anexo.
- 6.3. O operador de aeródromo deve garantir, de forma documental, que os agentes extintores, principal e complementar, fornecidos para o SESCINC sejam compatíveis com os já existentes e em utilização nos CCI e em estoque, tanto quando misturados nos tanques/reservatórios dos CCI, quanto em operações de salvamento e combate a incêndio.

- 6.3.1. A utilização de agentes extintores incompatíveis entre si (LGE com LGE, PQ com PQ) só será admitida se o operador de aeródromo garantir a estocagem e a utilização segregada desses agentes em viaturas distintas.
- 6.3.2. Não será admitido, sob nenhuma hipótese, o uso de agentes extintores de diferentes fabricantes no mesmo veículo sem laudo de miscibilidade emitido conforme Norma Brasileira (NBR 15511), editada pela Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT).
- 6.4. O operador de aeródromo deve garantir em estoque, quantidades de agentes extintores, principal e complementar, correspondente a 200% das quantidades efetivamente transportadas nos tanques/reservatórios dos CCI em linha.
 - 6.4.1. O operador de aeródromo pode reduzir o estoque de agentes extintores, principal e complementar, atendidas as limitações estabelecidas no Apêndice I deste Anexo.
- 6.5. O operador de aeródromo deve garantir quantidade de água exclusiva para o reabastecimento dos CCI, correspondente a quatro vezes o total de água previsto para a categoria do aeródromo ou heliponto de superfície, como especificado nas tabelas do Apêndice I deste Anexo, distribuídos da seguinte forma:
 - a. Um quarto em reservatório elevado, para o reabastecimento por gravidade dos CCI; e
 - b. Três quartos armazenados em cisterna.
- 6.6. Informações adicionais sobre os requisitos relativos a quantidades de agentes extintores requeridas para os aeródromos estão disponíveis no Apêndice I deste Anexo.
- 6.7. O operador de aeródromo onde operem aeronaves que utilizam solventes polares como combustível, deve, enquanto não for editada Instrução Suplementar específica pela ANAC, avaliar o tipo de LGE a ser utilizado com base na Norma Brasileira (NBR 15511), editada pela Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT).

7. CARRO CONTRAINCÊNDIO DE AERÓDROMO

- 7.1. O operador de aeródromo ou de heliponto de superfície categorizado de acordo com o Apêndice I deste Anexo, deve disponibilizar, para as operações de salvamento e combate a incêndio CCI adequados àquelas operações.
 - 7.1.1. O tipo e quantidade de CCI, requeridos para os aeródromos e helipontos de superfície, estão definidos na tabela constante do Apêndice I deste Anexo.
 - 7.1.2. O operador de aeródromo deve solicitar aprovação à ANAC antes de incorporar quaisquer novos CCI à frota de veículos dos SESCINC, a menos que seja veículo já cadastrado na ANAC.
- 7.2. Informações adicionais sobre os requisitos relativos aos CCI requeridos para os aeródromos estão disponíveis no Apêndice I deste Anexo.

8. MANUTENÇÃO DE CCI

- 8.1. O operador de aeródromo deve estabelecer sistemas ou programas de manutenção de CCI como suporte às atividades dos SESCINC, de forma a garantir a operacionalidade dos CCI e demais equipamentos requeridos no atendimento às emergências.

- 8.1.1. Os sistemas ou programas de manutenção dos CCI devem contemplar ações preventivas, preditivas e a corretivas.
- 8.1.2. Independentemente do sistema ou programa adotado, o operador de aeródromo deve garantir que as recomendações dos fabricantes dos equipamentos sejam observadas.
- 8.2. O operador de aeródromo deve evidenciar o controle da execução do programa de 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.
- 8.3. O operador de aeródromo deve garantir a manutenção dos CCI.
- 8.4. O operador de aeródromo deve estabelecer os procedimentos de manutenção dos CCI, desde que executada 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 equipamentos.
- 8.4.1. A manutenção dos CCI pode ser designada à pessoa jurídica de direito público ou privado, desde que caracterizada em acordos, convênios ou contratos firmados com o operador de aeródromo.

9. VEÍCULOS DE APOIO ÀS OPERAÇÕES DO SESCINC

- 9.1. O operador de aeródromo deve disponibilizar para apoio às operações de resgate, salvamento e combate a incêndio em aeronaves, veículos adequados àquelas operações, de acordo com a classe (volume total de passageiros processados) e à categoria do aeródromo (nível de proteção contraincêndio requerido), em quantidade e tipos, como estabelecido no Apêndice I deste Anexo.
- 9.1.1. Os veículos de apoio às operações de resgate, salvamento e combate a incêndio devem ser especialmente projetados para prestarem suporte às atividades operacionais desenvolvidas pelo SESCINC, cuja classificação e indicação para o aeródromo estão definidas neste Anexo.
- 9.1.2. O operador de aeródromo deve solicitar aprovação à ANAC antes de incorporar quaisquer novos veículos de apoio às operações do SESCINC, a menos que seja veículo já cadastrado na ANAC.
- 9.2. Devem ser observados ainda os requisitos adicionais sobre veículos de apoio às operações de resgate, salvamento e combate a incêndio disponíveis no Apêndice I deste Anexo.

10. MANUTENÇÃO DOS VEÍCULOS DE APOIO ÀS OPERAÇÕES DO SESCINC

- 10.1. O operador de aeródromo deve disponibilizar sistemas ou programas de manutenção como suporte às atividades dos SESCINC, de forma a garantir a operacionalidade dos veículos de apoio às operações de resgate e combate a incêndio.
- 10.1.1. Quando requerido no aeródromo, o operador deve implantar sistemas ou programas de manutenção para os veículos de apoio às operações de resgate e combate a incêndio, no padrão estabelecido no item 8 deste Anexo.

11. MATERIAIS DE APOIO AO RESGATE E AO COMBATE A INCÊNDIO

- 11.1. O operador de aeródromo deve disponibilizar para o SESCINC, materiais e equipamentos de apoio ao resgate e ao combate a incêndio em aeronave.
- 11.2. O operador de aeródromo deve garantir que, no mínimo, os materiais e equipamentos de apoio ao resgate e ao combate a incêndio relacionados no Apêndice I deste Anexo, estejam disponíveis para utilização das Equipes de Serviço no SESCINC.

12. PROTEÇÃO INDIVIDUAL DO BOMBEIRO DE AERÓDROMO

- 12.1. O operador de aeródromo deve disponibilizar equipamentos adequados de proteção individual para todo o efetivo do SESCINC, de forma a garantir a integridade física desses profissionais durante as operações de prevenção, salvamento e combate a incêndio em aeronaves.
 - 12.1.1. A proteção individual do bombeiro de aeródromo deve ser composta de um traje de proteção corporal (cabeça, tronco e membros), denominado Equipamento de Proteção Individual (EPI) e de um conjunto destinado ao suprimento de ar para ambientes com atmosfera contaminada, denominado Equipamento de Proteção Respiratória (EPR).
- 12.2. O operador de aeródromo deve garantir que esteja disponível no SESCINC, a quantidade mínima de EPI e EPR indicada no Apêndice I deste Anexo.
- 12.3. Devem ser observados ainda os requisitos adicionais relativos aos Equipamentos de Proteção Individual e Equipamentos de Proteção Respiratória requeridos para os aeródromos, estabelecidos no Apêndice I deste Anexo.

13. MANUTENÇÃO DOS EPI E EPR

- 13.1. O operador de aeródromo deve estabelecer sistemas ou programas de manutenção, como suporte às atividades dos SESCINC, de forma a garantir a operacionalidade dos EPI e EPR.
 - 13.1.1. Os sistemas ou programas de manutenção de EPI e EPR devem contemplar, dentre outras ações julgadas necessárias, uma programação periódica de higienização e um plano de manutenção e reabastecimento de ar respirável, preservando, em todos os casos, as recomendações dos fabricantes.
- 13.2. O operador de aeródromo deve garantir que a execução da manutenção dos EPI e EPR seja executada por pessoal com conhecimento especializado nos equipamentos, obtido em cursos e estágios de atualização, em oficinas especializadas ou nos fabricantes, podendo ser executada por equipe específica do SESCINC.
 - 13.2.1. A manutenção pode ser designada à pessoa jurídica de direito público ou privado, desde que caracterizada em acordos, convênios ou contratos firmados com o operador de aeródromo.

14. SISTEMAS DE COMUNICAÇÃO E ALARME

- 14.1. O operador de aeródromo deve garantir que as atividades do SESCINC sejam suportadas por eficientes sistemas de comunicação e alarme.

- 14.1.1. Os sistemas de comunicação devem garantir a inteligibilidade na transmissão de mensagens, em especial quando do atendimento às emergências.
- 14.1.2. Os sistemas de alarme devem garantir a pronta reposta das equipes de serviço do SESCINC.
- 14.2. O operador de aeródromo deve assegurar que, caso implantada, a sala de observação na SCI também agregue a sala de comunicações.
- 14.3. O operador de aeródromo é responsável pelo provimento e operacionalidade dos sistemas de comunicações e alarme no SESCINC.
- 14.4. Devem ser observados ainda os requisitos adicionais para os sistemas de comunicação e alarme requeridos para os aeródromos estabelecidos no Apêndice I deste Anexo.

15. PROVISÃO DE RECURSOS HUMANOS PARA O SESCINC

- 15.1. O operador de aeródromo deve garantir que o exercício das atividades operacionais de prevenção, salvamento e combate a incêndio em aeródromos civis seja executado, exclusivamente, por profissionais detentores de habilitação de bombeiro de aeródromo consoante com a função exercida.
- 15.2. Enquanto não transcorrido o prazo estipulado no item 35 deste Anexo (Disposições Transitórias e Finais), as habilitações de bombeiro de aeródromo vigentes continuam válidas, sendo reconhecidos os seguintes cursos ou estágios de adaptação:
 - a. CEOCIS – Curso de Especialização para Oficiais em Contraincêndio e Salvamento (sob responsabilidade da DIRENG);
 - b. CATCIS - Curso de Atualização Técnica em Contraincêndio e Salvamento (sob responsabilidade da DIRENG);
 - c. CECIS – Curso de Especialização em Contraincêndio e Salvamento (sob responsabilidade da DIRENG);
 - d. EABA – Estágio de Adaptação de Bombeiros para Aeródromos (sob responsabilidade da DIRENG);
 - e. CECIA – Curso Elementar em Contraincêndio e Salvamento – Válido somente para profissionais atuantes em aeródromos categorias contraincêndio 1 e 2 (sob responsabilidade da DIRENG);
 - f. CACI – Curso de Administração em Contraincêndio e Salvamento (sob responsabilidade da DIRENG); e
 - g. FTBA – Formação Técnica de Bombeiro de Aeródromo (ministrado pela INFRAERO, realizado em caráter emergencial, sob autorização da ANAC).
- 15.2.1. Transcorrido o prazo estabelecido no item 35 deste Anexo, as habilitações acima nominadas continuam válidas, devendo o operador de aeródromo garantir a atualização técnica dos profissionais que atuam no SESCINC, em conformidade com este Anexo observando, ainda, os demais requisitos requeridos para o provimento de recursos humanos ao SESCINC, em especial, o CCF-BA e o CAP-BA.

- 15.3. O operador de aeródromo deve garantir que no exercício das atividades operacionais de prevenção, salvamento e combate a incêndio em aeródromos civis seja observado, quando aplicável, o disposto na Lei nº 11.901, de 12 de janeiro de 2009 e suas eventuais atualizações.
- 15.4. O operador de aeródromo deve estabelecer e implantar, no aeródromo sob sua administração, um programa local de treinamento de forma a assegurar que as competências aplicáveis às diversas funções operacionais do SESCINC são mantidas e validadas regularmente.
- 15.5. O programa local de treinamento deve contemplar, exclusivamente, o estudo do PCINC e a execução de exercícios que objetivem a aplicação prática dos conhecimentos adquiridos e das habilidades e atitudes desenvolvidas pelos bombeiros de aeródromo.
- 15.6. O operador de aeródromo deve designar ou reconhecer um responsável pelo SESCINC, a quem caberá a execução do programa local de treinamento.
- 15.7. O operador de aeródromo pode, ainda, designar à pessoa física ou jurídica de direito público ou privado e desde que caracterizada em acordos, convênios ou contratos firmados com o operador de aeródromo a execução total ou parcial do programa local de treinamento.
- 15.8. O programa local de treinamento deve ser suportado por um programa de treinamento anual que objetive comprovar a manutenção das competências adquiridas pelos bombeiros de aeródromo, propiciando, também, o aperfeiçoamento e a atualização dessas competências e a renovação dos Certificados de Aptidão Profissional de Bombeiro de Aeródromo.
- 15.9. Devem ser observados ainda os requisitos adicionais referentes à provisão de recursos humanos para os SESCINC, incluindo os requisitos para a habilitação ao exercício de suas atividades operacionais estabelecidos no Apêndice I deste Anexo.

16. PROCESSO DE ADMISSÃO DE BOMBEIRO DE AERÓDROMO

- 16.1. O operador de aeródromo deve garantir que os processos destinados à provisão de recursos humanos para o SESCINC observem, além dos critérios próprios, o estabelecido em legislação trabalhista vigente, na Lei nº 11.901, de 12 de janeiro de 2009 e suas eventuais atualizações e neste Anexo.
- 16.2. Devem ser observados ainda os requisitos adicionais relacionados com o processo de admissão de bombeiro de aeródromo estabelecidos no Apêndice I deste Anexo.

17. CERTIFICADO DE CAPACIDADE FÍSICA DE BOMBEIRO DE AERÓDROMO

- 17.1. O operador de aeródromo deve garantir que apenas bombeiros de aeródromo detentores de CCF-BA válido, exerçam as atividades operacionais de prevenção, salvamento e combate a incêndio no aeródromo sob sua responsabilidade.
- 17.2. É de responsabilidade do bombeiros de aeródromo manter em dia seu CCF-BA, cabendo-lhe informar por escrito ao responsável pelo SESCINC ao qual estiver vinculado, com antecedência de 60 (sessenta) dias, a data de vencimento do mesmo de forma que sejam

adotadas as providências necessárias para a sua renovação por meio de profissionais e instituições autorizadas ou reconhecidas pela ANAC.

- 17.3. O operador de aeródromo pode, enquanto não forem estabelecidos os critérios para emissão de CCF-BA, substituí-lo por atestado ou declaração passada por profissional da área médica, com registro válido no CRM, caracterizando que o portador goza de boa saúde e não há contra indicações ao exercício das atividades operacionais de bombeiro de aeródromo.
- 17.4. Devem ser observados ainda os requisitos adicionais relacionados ao Certificado de Capacidade Física de Bombeiro de Aeródromo, estabelecidos no Apêndice I deste Anexo.

18. CERTIFICADO DE APTIDÃO PROFISSIONAL DE BOMBEIRO DE AERÓDROMO

- 18.1. O operador de aeródromo deve garantir que apenas bombeiros de aeródromo detentores de Certificado de Aptidão Profissional de Bombeiro de Aeródromo (CAP-BA) válido, exerçam as atividades operacionais de prevenção, salvamento e combate a incêndio no aeródromo sob sua responsabilidade.
- 18.2. É de responsabilidade do bombeiros de aeródromo manter em dia seu CAP-BA, cabendo-lhe informar por escrito ao responsável pelo SESCINC ao qual estiver vinculado, com antecedência de 60 (sessenta) dias, a data de vencimento do mesmo de forma que sejam adotadas as providências necessárias para a sua renovação.
- 18.3. Devem ser observados ainda os requisitos adicionais relacionados ao CAP-BA estabelecidos no Apêndice I deste Anexo.

19. PROGRAMAS DE TREINAMENTO PARA BOMBEIRO DE AERÓDROMO

- 19.1. O operador de aeródromo deve assegurar que os bombeiros de aeródromo em exercício das atividades operacionais do SESCINC participem do Programa Local de Treinamento (PLT) e do Programa de Treinamento para Aperfeiçoamento de Competências e Renovação de Certificados de Aptidão Profissional de Bombeiro de Aeródromo (PROACAP).
- 19.2. O operador de aeródromo deve garantir que PLT e o PROACAP sejam parte integral de sua política de gerenciamento, reconhecendo que o objetivo primordial desses programas é o desenvolvimento e o uso de métodos de treinamento e avaliação que contribuam para a eficiente provisão dos serviços de prevenção, salvamento e combate a incêndio em aeródromos civis, mitigando os riscos para sua organização, pessoal e equipamentos e para os usuários do sistema de aviação civil.
- 19.3. Devem ser observados ainda os requisitos adicionais relacionados com os programas de treinamento para os bombeiros de aeródromo e organizações de ensino especializadas na capacitação de recursos humanos para o SESCINC, estabelecidos no Apêndice I deste Anexo.

20. ORGANIZAÇÕES DE ENSINO PARA CAPACITAÇÃO DE RECURSOS HUMANOS

- 20.1. O operador de aeródromo deve garantir que somente profissionais habilitados por meio de organizações de ensino detentoras do CHOE - Certificado de Homologação de Organização de Ensino Especializada na Capacitação de Recursos Humanos para o SESCINC, executem as atividades operacionais do SESCINC, ressalvados o estabelecido no item 15.2 e 15.2.1 deste Anexo.
- 20.2. As organizações de ensino detentoras do CHOE denominam-se OE-SESCINC, Organização de Ensino Especializada na Capacitação de Recursos Humanos para os Serviços de Prevenção, Salvamento e Combate a Incêndio em Aeródromos Civis.
- 20.3. Requisitos adicionais relativos às OE-SESCINC estão estabelecidos no Apêndice I deste Anexo.

21. EMPRESAS ESPECIALIZADAS NA OPERAÇÃO DE SESCINC

- 21.1 O operador de aeródromo deve garantir que somente empresas detentoras do CHEPS, Certificado de Homologação de Empresa Especializada na Prestação dos Serviços de Prevenção, Salvamento e Combate a Incêndio em Aeródromos Civis executem as atividades operacionais dos SESCINC.
- 21.2 O operador de aeródromo deve verificar a validade do CHEPS, outorgado pela ANAC às empresas aprovadas após o processo de homologação conduzido pela Agência.
- 21.3 O operador de aeródromo deve autorizar por escrito a execução dos serviços de prevenção, salvamento e combate a incêndio em aeródromos civis pela Empresa Especializada na Prestação dos Serviços de Prevenção, Salvamento e Combate a Incêndio em Aeródromos Civis (EP-SESCINC).
- 21.4 Devem ser observados ainda os requisitos adicionais relacionados com Empresa Especializada na Prestação dos Serviços de Prevenção, Salvamento e Combate a Incêndio em Aeródromos Civis estabelecidos no Apêndice I deste Anexo.

22. ORGANIZAÇÃO E FUNCIONAMENTO DO SESCINC

- 22.1 O operador de aeródromo deve garantir que as atividades do SESCINC serão desenvolvidas, administrativa e operacionalmente, em proveito da segurança contraincêndio nas operações aéreas, envolvendo a prevenção contra o fogo, o combate a incêndios, o salvamento de vidas e a manutenção de equipamentos e do nível de competência dos recursos humanos nos aeródromos na forma da legislação vigente.
- 22.2 O operador de aeródromo deve garantir que o SESCINC esteja preparado para atender a emergências aeronáuticas que possam ocorrer no aeródromo e em suas adjacências.
 - 22.2.1 A extensão da área dentro e fora do aeródromo a ser atendida pelo SESCINC deverá levar em consideração a existência de barreiras naturais e artificiais.
 - 22.2.2 O limite de atuação do SESCINC na área externa do aeródromo deve ser de até 8 km a partir do Ponto de Referência do Aeródromo (ARP).
 - 22.2.3 A área de atuação do SESCINC deve ser assinalada no mapa de grade.

- 22.3 O operador de aeródromo deve garantir, independentemente da estrutura administrativa que operar o SESCINC, e caso o aeródromo funcione em regime H24 (24 horas por dia), que as Equipes de Serviço atuem em turnos ininterruptos dia e noite de forma a estar operacionalmente preparadas, ativadas e em permanente estado de atenção enquanto houver movimento, ou expectativa de movimento de aeronaves no aeródromo.
- 22.4 O operador de aeródromo, ocorrendo horários de funcionamento mais restritos, deve fixar as escalas de serviço de forma a atender suas necessidades operacionais, mantendo sempre uma Equipe de Serviço durante todo o tempo em que o aeródromo estiver aberto para pouso e decolagem de aeronaves.
- 22.5 O operador de aeródromo deve garantir que, em qualquer hipótese, os bombeiros de aeródromo que atuem em regime de escala tenham seus períodos normais de descanso e lazer, de forma a estarem sempre nas melhores condições físicas e psicológicas durante os períodos de serviço, possibilitando ações com o máximo de rendimento durante as emergências.

23. ATIVIDADES ACESSÓRIAS DO BOMBEIRO DE AERÓDROMO

- 23.1 O operador de aeródromo deve garantir que, além das atividades específicas contidas neste Anexo, caberá ainda ao bombeiro de aeródromo, caso não haja a presença de equipamentos e pessoal especializado, a tarefa de ministrar os primeiros socorros de urgência aos acidentados.
- 23.2 O operador de aeródromo pode solicitar aos bombeiros de Aeródromo apoio para:
- a. Auxiliar no combate a incêndio em instalações aeroportuárias ou em outras instalações nas cercanias do aeroporto, onde o fogo ameaça aquelas instalações ou possa interferir nas atividades aéreas;
 - b. Fiscalizar as edificações e instalações do aeroporto no tocante à prevenção contraincêndio;
 - c. Realizar a inspeção e manutenção preventiva dos equipamentos de contraincêndio das instalações; e
 - d. Executar outras atividades julgadas adequadas pelo responsável pelo SESCINC.

24. UNIFORME DE SERVIÇO

- 24.1 O operador de aeródromo deve garantir que os profissionais que compõem o SESCINC possuam vestimentas que facilitem a identificação do bombeiro de aeródromo dentro do complexo aeroportuário.
- 24.2 O operador de aeródromo deve garantir que o efetivo do SESCINC possua uniforme de serviço condizente com as atividades do SESCINC.
- 24.3 O operador de aeródromo ou profissional por ele designado, deve zelar pela boa apresentação e estado dos uniformes de serviço, estabelecendo prazos e condições para a sua reposição por desgaste natural ou ocasional.
- 24.4 O uniforme de serviço é um componente auxiliar na proteção do bombeiro de aeródromo às chamas e ao calor irradiado.

- 24.5 O uniforme de serviço deve ostentar a logomarca do órgão, empresa ou entidade a que pertença o profissional, bem como o nome, o tipo sanguíneo e fator RH do bombeiro de aeródromo.
- 24.6 O uniforme de serviço deve ser compatível com o clima e condições meteorológicas predominantes no aeródromo, sendo constituído de, no mínimo:
- a. Vestimenta básica (macacão ou calça e blusa com mangas compridas);
 - b. Camiseta com manga curta; e
 - c. Bota de couro.

25. ESTRUTURA FUNCIONAL DO SESCINC

- 25.1 O operador do aeródromo deve garantir uma estrutura funcional do SESCINC com, no mínimo, duas categorias de atividades: administrativas e operacionais.
- 25.2 Devem ser observados ainda os requisitos adicionais relacionados à estrutura funcional do SESCINC estabelecidos no Apêndice I deste Anexo.

26. EQUIPES E ESCALAS DE SERVIÇO

- 26.1 O operador de aeródromo deve garantir que o número de bombeiros de aeródromo destacados para o cumprimento de cada turno de trabalho especificado para o SESCINC seja suficiente para operar, de maneira adequada, todos os CCI e viaturas de apoio em linha, de forma a disponibilizar a capacidade operacional máxima destes equipamentos, atendendo, também, ao tempo-resposta e à contínua aplicação de agentes extintores, nos regimes de descarga indicados para a categoria do aeródromo.
- 26.2 Devem ser observados ainda os requisitos adicionais relacionados com as equipes e escalas de serviço do SESCINC estabelecidos no Apêndice I deste Anexo.

27. SEÇÃO CONTRAINCÊNDIO

- 27.1 O operador de aeródromo deve disponibilizar um local específico para a execução das atividades administrativas e operacionais designadas ao SESCINC, identificada como Seção Contraincêndio (SCI), de acordo com o estabelecido neste Anexo.
- 27.2 O operador de aeródromo deve, em função da distribuição geográfica da área de operação do aeródromo, implantar uma ou mais SCI satélites, identificadas como Postos Avançados de Contraincêndio (PACI), com o objetivo de atender ao tempo-resposta.
- 27.3 O operador de aeródromo deve disponibilizar, para o efetivo do SESCINC, área de treinamento para realização de atividades práticas de salvamento e extinção de incêndio, com utilização de CCI.
- 27.3.1 A área de treinamento, quando construída no aeródromo, deve observar critérios de segurança e de preservação do meio ambiente.
- 27.4 A critério do operador de aeródromo, os treinamentos práticos de salvamento e extinção de incêndio com utilização de CCI, poderão ser realizados fora da área do aeródromo, em OE-SESCINC II ou III, devidamente homologadas pela ANAC, como estabelecido no Apêndice I deste Anexo.

- 27.5 O operador de aeródromo deve garantir que a SCI, e quando indicado, o PACI, estejam localizados de modo que o acesso à área de movimento seja direto, exigindo o mínimo de curvas e que as distâncias a serem percorridas pelos CCI e viaturas de apoio sejam as mais curtas possíveis, de forma a possibilitar o atendimento ao tempo-resposta.
- 27.6 A localização da SCI, e quando indicado, do PACI, deve atender, ainda, aos requisitos mínimos estabelecidos no Apêndice I deste Anexo.
- 27.7 O operador de aeródromo deve garantir que o projeto da SCI e, quando indicado, do PACI, estejam de acordo com o estabelecido neste Anexo.
- 27.8 Devem ser observados ainda os requisitos adicionais relacionados com as características operacionais requeridas para o projeto de SCI e PACI estabelecidos no Apêndice I deste Anexo.

28. TEMPO-RESPOSTA DO SESCINC

- 28.1. O operador de aeródromo deve garantir que os recursos disponibilizados para o SESCINC atendam ao tempo-resposta, conforme disposto no Apêndice I deste Anexo.

29. FONTES ALTERNATIVAS PARA ABASTECIMENTO DE ÁGUA DOS CCI

- 29.1. O operador de aeródromo deve, nas localidades onde houver dificuldade na reposição da reserva de água requerida para o aeródromo, além do suprimento de água exclusivo para o SESCINC, prever a possibilidade de utilização de fontes alternativas, tais como recursos hídricos naturais, poços artesianos, cisternas, redes de hidrantes que atendem ao complexo aeroportuário, para abastecimento de emergência dos CCI e/ou viaturas de apoio.
- 29.2. O operador de aeródromo deve prover acesso adequado e seguro para os CCI e/ou viaturas de apoio às fontes alternativas de água localizadas na área patrimonial do aeródromo.
- 29.2.1 O acesso às fontes alternativas de água localizadas na área patrimonial do aeródromo deve ser do conhecimento de todo o efetivo do SESCINC.
- 29.3. O efetivo do SESCINC deve realizar exercícios periódicos de abastecimento dos CCI e/ou das viaturas de apoio utilizando as fontes alternativas de água disponíveis na área patrimonial do aeródromo.
- 29.4. O operador de aeródromo deve indicar no mapa de grade externo as fontes alternativas de água localizadas até 8 km, a partir do Ponto de Referência do Aeródromo, bem como disponibilizar informações sobre o acesso às mesmas a todos os bombeiros de aeródromo motoristas/operadores de CCI e/ou das viaturas de apoio.
- 29.5. Os locais e processos para abastecimento alternativo de água dos CCI e/ou das viaturas de apoio devem constar do PCINC.

30. VIAS DE ACESSO DE EMERGÊNCIA

- 30.1 O operador de aeródromo deve estabelecer, nos projetos de desenvolvimento do aeródromo, vias de acesso de emergência às pistas, visando a obtenção dos menores tempo-resposta possíveis, conforme o disposto no Apêndice I deste Anexo.

31. PROCEDIMENTOS OPERACIONAIS DO SESCINC

- 31.1 O operador de aeródromo deve garantir que os procedimentos operacionais relacionados ao SESCINC estejam estabelecidos em documento próprio, designado Plano Contraincêndio de Aeródromo (PCINC), conforme caracterizado no Apêndice I deste Anexo.
- 31.2 O operador de aeródromo deve garantir que o responsável pelo SESCINC, designado ou reconhecido por ele, elabore um PCINC sempre que o aeródromo possuir o serviço implantado.
- 31.3 O PCINC deve ser mantido atualizado e aplicável.
- 31.4 O operador de aeródromo deve aprovar o PCINC que receber parecer favorável da ANAC, por meio de ato formal, que deve, também, fazer parte do respectivo plano.
 - 31.4.1 No ato de aprovação do PCINC deve constar, dentre outros, menção ao parecer da ANAC que recomendou sua aprovação.
- 31.5 O operador de aeródromo deve dar conhecimento do PCINC ao efetivo da SCI, devendo seu estudo constar do PLT.

32. INFORMAÇÕES ADMINISTRATIVAS E OPERACIONAIS SOBRE OS SESCINC

- 32.1 O operador de aeródromo deve manter a ANAC e os órgãos e entidades responsáveis pela divulgação de informações aeronáuticas atualizados quanto ao nível de proteção contraincêndio existente no aeródromo sob sua administração, em conformidade com o Apêndice I deste Anexo.
- 32.2 O operador de aeródromo deve disponibilizar à ANAC, como estabelecido no Apêndice I deste Anexo, informações sobre o movimento de aeronaves ocorridas no aeródromo sob sua administração.
- 32.3 O operador de aeródromo deve disponibilizar à ANAC, como estabelecido no Apêndice I deste Anexo, informações sobre os acionamentos operacionais do SESCINC, em especial quanto ao atendimento às emergências caracterizadas como condição de socorro.

33. DEFASAGEM

- 33.1 O operador de aeródromo ou o profissional por ele designado, em coordenação com o responsável pelo SESCINC, sempre que constatada uma defasagem, conforme estabelecido no Apêndice I deste Anexo, deve informar o nível de proteção contraincêndio existente aos órgãos ATS e AIS do aeródromo e, em consonância com a legislação dos Órgãos de Controle de Tráfego Aéreo, deve iniciar os procedimentos administrativos necessários à expedição de NOTAM.
- 33.2 Se a defasagem persistir por mais de 48 horas consecutivas, o operador de aeródromo, além das providências indicadas no item acima, deverá informar à ANAC o nível de proteção existente e o motivo da defasagem, bem como as providências adotadas para restabelecer a categoria requerida.

34. BRIGADA ESPECIAL DE COMBATE A INCÊNDIO EM AERÓDROMO

- 34.1 Nos aeródromos classificados como Classe I nos termos deste Anexo, onde, justificadamente, haja dificuldades para a operacionalização de um SESCINC com efetivo exclusivo, poderá ser autorizada pela ANAC a instituição, em caráter excepcional e por tempo determinado, de Brigada Especial de Combate a Incêndio em Aeródromo - BECA.
- 34.2 A BECA deve ser operada por profissionais habilitados às atividades de prevenção, salvamento e combate a incêndio em aeródromos.
- 34.3 Os profissionais designados para compor a BECA devem possuir vínculo funcional com órgão, entidade ou empresa responsável pela administração do aeroporto podendo, sem prejuízo das responsabilidades inerentes ao bombeiro de aeródromo e à própria BECA, acumular outras funções administrativas ou operacionais no aeroporto, respeitados os limites do ordenamento jurídico da legislação trabalhista.
- 34.4 A solicitação para a adoção de BECA deve ser requerida pelo operador de aeródromo à ANAC em documento timbrado e devidamente assinado por seu representante legal, o qual deve conter, dentre outras, as seguintes informações:
- 34.4.1 Caracterização das dificuldades para a operacionalização do SESCINC com efetivo próprio; e
- 34.4.2 Relação nominal dos componentes da BECA, discriminando:
- a. Identidade;
 - b. Evento didático que conferiu a habilitação à atividade do SESCINC, com data de conclusão;
 - c. Idade;
 - d. Função que desempenha na unidade aeroportuária; e
 - e. Função que desempenhará na BECA.
- 34.5 A autorização para a implantação de BECA deve ser outorgada por meio de ato administrativo da ANAC, após parecer técnico favorável.
- 34.6 O operador de aeródromo que receber a autorização para a implantação de uma BECA deve adotar, dentre outros, os seguintes procedimentos:
- a. Garantir que os componentes da BECA estarão disponíveis, devidamente equipados e posicionados próximos à(s) viatura(s), com uma margem de segurança mínima de 30 (trinta) minutos antes e após as operações de pouso ou decolagem das aeronaves que operam voos regulares no aeródromo;
 - b. Incluir no PCINC do respectivo aeródromo os procedimentos operacionais a serem adotados pela BECA;
 - c. Informar à ANAC, em até 48 (quarenta e oito) horas, quaisquer alterações nas características operacionais da BECA autorizada;
 - d. Informar à ANAC, em até 96 (noventa e seis) horas, quaisquer alterações que ocorram nas condições que instruíram a solicitação para implantação da BECA;
 - e. Acompanhar a operacionalidade da BECA propondo, quando oportuno, alterações ou aperfeiçoamentos ao sistema implantado; e

- f. Manter na SCI uma cópia do documento que autorizou a implantação da BECA.
- 34.7 Sendo necessário, o operador de aeródromo pode solicitar à ANAC, com antecedência mínima de 60 (sessenta) dias antes do término da sua vigência, a revalidação da autorização da BECA.
- 34.7.1 A solicitação para revalidação da BECA deve obedecer ao estabelecido neste item.
- 34.8 Independentemente da data consignada para vigência, a autorização para a implantação de uma BECA será reavaliada, sempre que ocorrer a atualização do nível de proteção contraincêndio requerido para os aeródromos contemplados por esta.

35. DISPOSIÇÕES TRANSITÓRIAS E FINAIS

- 35.1 O requisito contido no item listado a seguir passa a ter aplicação obrigatória a partir de 31 de março de 2010:
 - a. Item 21 – Empresas Especializadas na Operação de SESCINC.
- 35.2 Os requisitos contidos nos itens listados a seguir passam a ter aplicação obrigatória a partir de 31 de dezembro de 2010:
 - a. Item 11.2 – Quantidades mínimas de materiais de apoio ao resgate e ao combate a incêndio;
 - b. Item 12.2 – Quantidades mínimas de EPI e EPR; e
 - c. Item 19 – Programa Local de Treinamento.
- 35.3 Os requisitos contidos nos itens listados a seguir passam a ter aplicação obrigatória a partir de 31 de dezembro de 2011:
 - a. Item 10 – Manutenção dos Veículos de Apoio às Operações do SESCINC, exceto equipamentos especiais para resgate, salvamento e combate a incêndio em superfícies aquáticas;
 - b. Item 15 – Provisão de Recursos Humanos para o SESCINC;
 - c. Item 17 – Certificado de Capacidade Física de Bombeiro de Aeródromo - CCF-BA;
 - d. Item 18 – Certificado de Aptidão Profissional de Bombeiro de Aeródromo - CAP-BA; e
 - e. Item 19 – Programa de Treinamento para Aperfeiçoamento de Competências e Renovação de Certificados de Aptidão Profissional de Bombeiro de Aeródromo – PROACAP.
- 35.4 O requisito contido no item listado a seguir passa a ter aplicação obrigatória a partir de 31 de dezembro de 2012:
 - a. Item 9 – Veículos de Apoio às Operações do SESCINC, exceto equipamentos especiais para resgate, salvamento e combate a incêndio em superfícies aquáticas; e
 - b. Item 28 – Vias de Acesso de Emergência.
- 35.5 Os requisitos contidos nos itens listados a seguir passam a ter aplicação obrigatória a partir de 31 de dezembro de 2016:

- a. Item 9 – Equipamentos especiais para resgate, salvamento e combate a incêndio em superfícies aquáticas; e
 - b. Item 10 – Manutenção de equipamentos especiais para resgate, salvamento e combate a incêndio em superfícies aquáticas.
- 35.6 O operador de aeródromo que se encontre impossibilitado de cumprir qualquer requisito deste Anexo a Resolução deve solicitar à ANAC isenção temporária de regra em vigor.
- 35.7 O pedido de isenção de cumprimento a determinado requisito deve ser apresentado no mínimo 60 dias antes da data definida para sua efetivação, a menos que seja apresentado motivo relevante para reduzir tal prazo.
- 35.8 O pedido deve se fazer acompanhar por:
- a. Referência clara da regra a qual a isenção é solicitada;
 - b. A motivação do pedido de isenção, incluindo a natureza e extensão da isenção pretendida e a identificação completa do interessado na isenção;
 - c. Informações técnicas ou argumentos que o interessado possua para fundamentar a solicitação pretendida; e
 - d. Razões pelas quais o atendimento ao pedido não afetaria a segurança das operações e as ações tomadas pelo interessado para prover um nível de segurança similar àquele provido pelo requisito que se pretende isentar, com a apresentação de análise do risco operacional envolvido.
- 35.9 A ANAC pode deferir ou indeferir o pedido após avaliar todas as informações disponibilizadas pelo operador de aeródromo no pedido de isenção.
- 35.10 O solicitante deve sempre ser informado da decisão proferida.
- 35.11 Deferindo-se o pedido, deve o Operador de Aeródromo, a critério da ANAC, providenciar a divulgação da informação nas publicações aeronáuticas correspondentes.

Apêndice I ao Anexo à Resolução nº 115, de 6 de outubro de 2009

**ORGANIZAÇÃO E FUNCIONAMENTO DOS SERVIÇOS DE PREVENÇÃO,
SALVAMENTO E COMBATE A INCÊNDIO EM AERÓDROMOS CIVIS**

Sumário

1.	NÍVEL DE PROTEÇÃO CONTRA INCÊNDIO	3
1.1.	GENERALIDADES	3
1.2.	DETERMINAÇÃO DA CATEGORIA DE CONTRA INCÊNDIO DE AERONAVE	3
1.3.	DETERMINAÇÃO DA CATEGORIA DE CONTRA INCÊNDIO DE AERÓDROMO	4
1.4.	REDUÇÃO DA CATEGORIA DO AERÓDROMO	5
1.5.	AERÓDROMOS NÃO-CATEGORIZADOS	6
1.6.	NÍVEL DE PROTEÇÃO EXISTENTE	6
1.7.	DEFASAGEM	7
2.	AGENTES EXTINTORES	8
2.1.	QUANTIDADES MÍNIMAS DE AGENTES EXTINTORES	8
2.2.	ESTOQUES DE AGENTES EXTINTORES	9
3.	CARRO CONTRA INCÊNDIO DE AERÓDROMO	11
3.1.	CLASSIFICAÇÃO DE CCI	11
3.2.	QUANTIDADE MÍNIMA DE CCI	11
3.3.	PRINCIPAIS CARACTERÍSTICAS OPERACIONAIS DOS CCI	12
4.	VEÍCULOS DE APOIO ÀS OPERAÇÕES DO SESCINC	14
4.1.	CLASSIFICAÇÃO DOS VEÍCULOS DE APOIO	14
4.2.	QUANTIDADE MÍNIMA DE VEÍCULOS DE APOIO	14
5.	PROTEÇÃO INDIVIDUAL DO BOMBEIRO DE AERÓDROMO	16
5.1.	EPI	16
5.2.	EPR	16
6.	MATERIAIS DE APOIO AO RESGATE E AO COMBATE A INCÊNDIO	18
6.1.	MATERIAIS E EQUIPAMENTOS DE APOIO ÀS OPERAÇÕES DE RESGATE	18
6.2.	MATERIAIS DE APOIO ÀS OPERAÇÕES DE COMBATE A INCÊNDIO	19
7.	SISTEMAS DE COMUNICAÇÃO E ALARME	20
7.1.	SISTEMAS DE COMUNICAÇÃO	20
7.2.	SISTEMAS DE ALARME	21
8.	PROVISÃO DE RECURSOS HUMANOS PARA O SESCINC	22
8.1.	GERAL	22
8.2.	CERTIFICADO DE CAPACIDADE FÍSICA DE BOMBEIRO DE AERÓDROMO	23
8.3.	REQUISITOS DE APTIDÃO PSICOFÍSICA PARA BOMBEIRO DE AERÓDROMO	23
8.4.	FUNÇÕES OPERACIONAIS DO SESCINC	24
8.5.	HABILITAÇÕES E ESPECIALIZAÇÕES DE BOMBEIRO DE AERÓDROMO	25
8.6.	PROGRAMAS DE INSTRUÇÃO PARA CAPACITAÇÃO DE RECURSOS HUMANOS	26
8.7.	PROGRAMAS DE TREINAMENTO PARA BOMBEIROS DE AERÓDROMOS	30
9.	ORGANIZAÇÕES DE ENSINO PARA CAPACITAÇÃO DE RECURSOS HUMANOS	32
9.1.	GERAL	32
9.2.	CATEGORIAS DE OE-SESCINC	32
9.3.	HOMOLOGAÇÃO DE OE-SESCINC	32
10.	EMPRESAS ESPECIALIZADAS NA OPERAÇÃO DE SESCINC	33
10.1.	GERAL	33
10.2.	HOMOLOGAÇÃO DE EP-SESCINC	34
11.	ORGANIZAÇÃO E FUNCIONAMENTO DO SESCINC	35
11.1.	GERAL	35
11.2.	ATIVIDADES ACESSÓRIAS DO BOMBEIRO DE AERÓDROMO	35
11.3.	UNIFORME DE SERVIÇO	36

11.4. ESTRUTURA FUNCIONAL DO SESCINC.....	36
11.5. EQUIPES E ESCALAS DE SERVIÇO	36
12. SEÇÃO CONTRAINCÊNDIO	38
12.1. GERAL.....	38
12.2. LOCALIZAÇÃO.....	38
12.3. PROJETO.....	39
13. TEMPO-RESPOSTA DO SESCINC.....	41
13.1. GERAL.....	41
13.2. PARÂMETRO OPERACIONAL	41
13.3. PERIODICIDADE E CONTROLE DA AFERIÇÃO DO TEMPO-RESPOSTA.....	41
14. INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA PARA APOIO ÀS OPERAÇÕES DO SESCINC.....	42
14.1. FORNECIMENTO ALTERNATIVO DE ÁGUA NO AERÓDROMO	42
14.2. VIAS DE ACESSO DE EMERGÊNCIA.....	42
15. PROCEDIMENTOS OPERACIONAIS DO SESCINC	44
15.1. GERAL.....	44
15.2. CARACTERÍSTICAS OPERACIONAIS DO PCINC	45
15.3. PRINCIPAIS PROCEDIMENTOS OPERACIONAIS DO SESCINC.....	46
16. INFORMAÇÕES ADMINISTRATIVAS E OPERACIONAIS SOBRE OS SESCINC.....	47
16.1. GERAL.....	47
16.2. INFORMAÇÕES QUANTO AO NÍVEL DE PROTEÇÃO CONTRAINCÊNDIO	47
16.3. INFORMAÇÕES QUANTO A ATUAÇÃO DO SESCINC	47
16.4. INFORMAÇÕES QUANTO AO MOVIMENTO DE AERONAVES	48
16.5. MODELOS DE FORMULÁRIOS	48

1. NÍVEL DE PROTEÇÃO CONTRA INCÊNDIO

1.1. GENERALIDADES

- 1.1.1. O nível de proteção contraincêndio requerido para o aeródromo é uma classificação numérica ou alfanumérica, que se baseia no grau de risco peculiar às operações do aeródromo, e que corresponde à categoria do mesmo para fins de prevenção, salvamento e combate a incêndio.
- 1.1.2. O nível de proteção contraincêndio requerido para o aeródromo está relacionado com as aeronaves que o utilizam, suas dimensões, e sua classificação quanto às categorias de certificação, conforme definido nos RBAC 23 e RBAC 25, aprovados pelas Resoluções nº 77 e 78, de 22 de abril de 2009, ou regulação que venham a substituí-los, sendo expresso por uma classificação numérica, obtida a partir da avaliação conjunta destes requisitos.
- 1.1.3. O nível de proteção contraincêndio requerido para o aeródromo operado exclusivamente por aeronaves de asas rotativas, está relacionado com a dimensão total do maior helicóptero que o utiliza e será expresso por uma classificação alfanumérica, obtida a partir da avaliação da categoria dessa aeronave.

1.2. DETERMINAÇÃO DA CATEGORIA DE CONTRA INCÊNDIO DE AERONAVE

- 1.2.1. Determinação da categoria das aeronaves de asa fixa:
- 1.2.1.1. A categoria das aeronaves de asa fixa será obtida a partir da avaliação do seu comprimento total e da largura máxima da sua fuselagem, sendo determinada conforme roteiro abaixo, com a utilização da tabela 1.2.1:
- Enquadra-se o comprimento total da aeronave com os limites constantes da coluna [1], obtendo-se na coluna [3] a categoria da mesma;
 - Verifica-se a largura máxima da fuselagem e compara-se ao correspondente na coluna [2] para a categoria já selecionada; e
 - Se a largura máxima da fuselagem for superior à da coluna [2], a categoria da aeronave será uma acima da selecionada anteriormente.

Tabela 1.2.1 - Determinação da categoria de aeronave de asa fixa

Comprimento total da aeronave (m)	Largura máxima da fuselagem (m)	Categoria da aeronave
[1]	[2]	[3]
> 0 < 9	2	1
≥ 9 < 12	2	2
≥ 12 < 18	3	3
≥ 18 < 24	4	4
≥ 24 < 28	4	5
≥ 28 < 39	5	6
≥ 39 < 49	5	7
≥ 49 < 61	7	8
≥ 61 < 76	7	9
≥ 76 < 90	8	10

1.2.2. Determinação da categoria das aeronaves de asas rotativas:

1.2.2.1. A categoria das aeronaves de asas rotativas é obtida a partir da avaliação do seu comprimento total, e será determinada conforme disciplinado no roteiro abaixo, com a utilização da tabela 1.2.2:

- a. 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.

Tabela 1.2.2 - Determinação da categoria de aeronaves de asas rotativas

Comprimento total da aeronave (m)	Categoria da aeronave
[1]	[2]
> 0 < 15	H1
≥ 15 < 24	H2
≥ 24 < 35	H3

1.3. DETERMINAÇÃO DA CATEGORIA DE CONTRAINCÊNDIO DE AERÓDROMO

1.3.1 Independentemente da categoria contraincêndio da aeronave, determinada em conformidade com o item 1.2 deste Apêndice, somente serão computadas, para fins de determinação do nível de proteção contraincêndio do aeródromo, as aeronaves certificadas que estejam incluídas nas categorias Normal, Transporte Regional e Transporte, conforme definido no RBAC 23 ou atos normativos que venham a substituí-lo.

1.3.2 A Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária (SIE) manterá atualizada e disponível no sítio da ANAC, na rede mundial de computadores, a classificação das aeronaves certificadas pela Agência, combinadas com suas respectivas categorias de contraincêndio.

1.3.3 O nível de proteção contraincêndio a ser proporcionado nos aeródromos pertencentes à Classe IV, estabelecida de acordo com o item 3 do Anexo ao qual este Apêndice está vinculado, será igual à categoria da maior aeronave em operação ou prevista para a operação no mesmo.

1.3.4 O nível de proteção contraincêndio a ser proporcionado nos aeródromos pertencentes às Classes III, II e I, estabelecidas de acordo com o item 3 do Anexo ao qual este Apêndice está vinculado, será determinado por meio da avaliação da categoria das maiores aeronaves com regularidade, que operam ou com previsão de operação no mesmo, e do número de movimentos daquelas aeronaves, computados nos três meses consecutivos de maior movimentação durante o ano, da seguinte forma:

1.3.4.1 Agrupam-se as aeronaves com regularidade por categoria;

1.3.4.2 Soma-se o número de movimentos das aeronaves com regularidade de mesma categoria; e

1.3.4.3 A categoria do aeródromo será:

- a. Para os aeródromos operados por aeronaves com regularidade, de categorias iguais ou superiores a 6 (seis):

- (i) igual à categoria das maiores aeronaves com regularidade, quando a soma do número de movimentos destas for igual ou superior a 700; ou

- (ii) uma categoria abaixo da categoria das maiores aeronaves com regularidade, quando a soma do número de movimentos destas for inferior a 700.
- b. Para os aeródromos operados por aeronaves com regularidade de categorias iguais ou inferiores a 5 (cinco) e maiores que 2 (dois):
 - (i) uma categoria abaixo da categoria das maiores aeronaves com regularidade, quando a soma do número de movimentos destas for igual ou superior a 700; ou
 - (ii) duas categorias abaixo da categoria das maiores aeronaves com regularidade, quando a soma do número de movimentos destas for inferior a 700.
- 1.3.5 Aeronave com regularidade, para fins de determinação da categoria contraincêndio de aeródromo, é aquela que possui uma média de duas frequências semanais, nos três meses consecutivos de maior movimento do ano, em qualquer tipo de operação.
- 1.3.6 Desde que enquadradas como “com regularidade”, as aeronaves que atendem ao transporte aéreo de passageiros e/ou carga por fretamento ou por voos “charters”, militares e da aviação geral serão computadas para fins de determinação da categoria do aeródromo.
- 1.3.7 O nível de proteção contraincêndio a ser proporcionado nos helipontos de superfície ou elevados deve ser igual à categoria da maior aeronave de asas rotativas em operação ou prevista para a operação no mesmo, determinada como indicado no item 1.2.2 deste Apêndice.
- 1.3.8 Nos aeródromos Classe I, operados por aeronaves de categoria contraincêndio igual ou inferior a 4 (quatro), onde existir, também, área definida para operação de aeronaves de asas rotativas, a determinação da categoria desses aeródromos será obtida adotando-se a correspondência indicada na tabela 1.3.8.

Tabela 1.3.8 – Correspondência entre as categorias de aeronaves de asa fixa e rotativas

Asas rotativas	Asa fixa
[1]	[2]
H1	2
H2	3
H3	4

- 1.3.9 A categoria do aeródromo, conforme estabelecido no item 1.3.8 deste Apêndice, será a maior classificação encontrada, depois de efetuada a correspondência entre as categorias dos helicópteros e das aeronaves com regularidade que operam no aeródromo, independente do número de movimento dessas aeronaves.
- 1.4. REDUÇÃO DA CATEGORIA DO AERÓDROMO
 - 1.4.1. Durante os períodos em que haja previsão de redução da atividade aérea, a categoria do aeródromo poderá ser reduzida à categoria da maior aeronave que irá operar no aeródromo durante esse período.

1.4.1.1. A redução do nível de proteção contraincêndio do aeródromo, estabelecida no item 1.4 deste Apêndice, deve ser requerida à ANAC pelo operador de aeródromo com antecedência mínima de 60 (sessenta) dias, acompanhada das informações referentes à previsão de movimento de aeronaves, o período de redução e os recursos materiais e humanos que serão mantidos no aeródromo durante esse período.

1.4.1.2. A redução do nível de proteção contraincêndio, quando autorizada pela ANAC, deve ser comunicada pelo operador de aeródromo aos órgãos de informações aeronáuticas.

1.5. AERÓDROMOS NÃO-CATEGORIZADOS

1.5.1. Excluídos os aeródromos abertos ao tráfego aéreo internacional e os que possuem área definida para operação de aeronaves de asas rotativas não serão categorizados os aeródromos que se enquadrarem em uma ou mais das condições abaixo relacionadas:

1.5.1.1. Aeródromos públicos não operados por aeronaves com regularidade;

1.5.1.2. Aeródromos privados, desde que não recebam voos regulares, de fretamento ou charters;

1.5.1.3. Aeródromos onde a maior aeronave com regularidade em operação está incluída na categoria Normal, conforme definido no RBAC 23;

1.5.1.4. Aeródromos onde a maior aeronave com regularidade em operação é de categoria contraincêndio igual ou inferior a 2 (dois); e

1.5.1.5. Aeródromos Classe I onde a maior aeronave com regularidade em operação é de categoria contraincêndio 3 (três).

1.5.2. Embora a regra definida no item 1.5.1 deste Apêndice não configure um caso de defasagem, o operador de aeródromo deve, enquanto vigorar esta situação, manter os órgãos e entidades responsáveis pela divulgação de informações aeronáuticas atualizados, no que se refere à inexistência de proteção contraincêndio no respectivo aeródromo.

1.6. NÍVEL DE PROTEÇÃO EXISTENTE

1.6.1. O nível de proteção contraincêndio existente no aeródromo será representado pelos valores constantes da coluna [1] das tabelas 2.1.1 e 2.1.2 deste Apêndice, após verificar-se o total de agentes extintores transportados nos CCI tipo AC e AP, bem como se o somatório do regime de descarga dessas viaturas atendem, sem restrições, aos valores mínimos definidos nas colunas [2], [3], [4] e [5] das tabelas referenciadas.

1.6.2. O nível de proteção contraincêndio existente está condicionado ao pressuposto de que o pessoal operacional existente na SCI é habilitado na forma prevista neste Apêndice e em número suficiente para compor as equipagens dos CCI.

1.6.3. O nível de proteção contraincêndio existente em um heliponto elevado será determinado pela comparação entre as quantidades de agentes extintores disponíveis no heliponto com os mínimos definidos nas colunas [2], [3], [4] e [5], da tabela 2.1.3.

1.6.4. A quantidade de água para determinação do nível de proteção contraincêndio existente levará em consideração a quantidade de LGE disponível nas viaturas que, em última análise, condicionará a utilização da água para fins de salvamento e combate a incêndio.

1.7. DEFASAGEM

- 1.7.1. É a situação eventual e transitória que se caracteriza quando o nível de proteção contraincêndio existente em um aeródromo é menor que a categoria requerida para o mesmo, em face da indisponibilidade de recursos materiais e/ou humanos.
- 1.7.2. Constatada a defasagem, o responsável pelo SESCINC deverá:
- a. determinar o nível de proteção contraincêndio existente, de acordo com o item 1.6;
 - b. informar o nível de proteção contraincêndio existente aos escalões superiores, a fim de que sejam tomadas as providências cabíveis visando ao pronto restabelecimento da categoria requerida; e
 - c. informar o nível de proteção contraincêndio existente ao Órgão de Controle de Tráfego Aéreo local.

2. AGENTES EXTINTORES

2.1. QUANTIDADES MÍNIMAS DE AGENTES EXTINTORES

- 2.1.1. As quantidades mínimas de água para a produção de espuma e agentes extintores, principal e complementar, necessárias nos aeródromos e transportadas pelos CCI em linha são estabelecidas em função da categoria do aeródromo ou do heliponto de superfície, e caracterizadas nas tabelas 2.1.1 e 2.1.2, respectivamente.
- 2.1.2. As quantidades mínimas de água para a produção de espuma e de agentes extintores, principal e complementar, necessárias nos helipontos elevados são estabelecidas em função da categoria do heliponto, e caracterizadas na tabela 2.1.3.
- 2.1.3. As quantidades mínimas de LGE a serem transportadas nos CCI em linha devem ser suficientes para:
- 2.1.3.1. Possibilitar a expedição de duas vezes a quantidade de água, transportada em cada CCI, sem necessidade de reabastecer o tanque de LGE; e
- 2.1.3.2. Atender às proporções estabelecidas pelo fabricante em razão do tipo de solução de LGE utilizada no CCI.
- 2.1.4. Os regimes de descarga da solução de espuma e de agentes complementares não devem ser inferiores aos regimes indicados nas tabelas 2.1.1, 2.1.2 e 2.1.3.
- 2.1.5. Enquanto não for editada Legislação Complementar específica pela ANAC, informações adicionais sobre agentes extintores principais e complementares, bem como informações sobre as propriedades físicas exigidas e os critérios de eficácia na extinção de incêndios, devem ser obtidas pelo operador de aeródromo junto à ANAC.
- 2.1.6. O operador de aeródromo onde operem aeronaves que utilizam solventes polares como combustível, deve, enquanto não for editada Legislação Complementar específica pela ANAC, avaliar o tipo de LGE a ser utilizado com base na Norma Brasileira (NBR 15511), editada pela Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT).

Tabela 2.1.1 – Quantidades mínimas de agentes extintores por categoria de aeródromo

Categoria do aeródromo	Espuma de eficácia nível B		Agente complementar	
	Água para produção de espuma (litros)	Regime de descarga da solução de espuma (litros/min)	Pó químico (kg)	Regime de descarga (kg/s)
[1]	[2]	[3]	[4]	[5]
1	230	230	45	2,25
2	670	550	90	2,25
3	1.200	900	135	2,25
4	2.400	1.800	135	2,25
5	5.400	3.000	180	2,25
6	7.900	4.000	225	2,25
7	12.100	5.300	225	2,25
8	18.200	7.200	450	4,50
9	24.300	9.000	450	4,50
10	32.300	11.200	450	4,50

Tabela 2.1.2 – Quantidades mínimas de agentes extintores por categoria de heliponto de superfície

Categoria do aeródromo	Espuma de eficácia nível B		Agente complementar	
	Água para produção de espuma (litros)	Regime de descarga da solução de espuma (litros/min)	Pó químico (kg)	Regime de descarga (kg/s)
[1]	[2]	[3]	[4]	[5]
H1	500	250	23	2,25
H2	1.000	500	45	2,25
H3	1.600	800	90	2,25

Tabela 2.1.3 – Quantidades mínimas de agentes extintores por categoria de heliponto elevado

Categoria do aeródromo	Espuma de eficácia nível B		Agente complementar	
	Água para produção de espuma (litros)	Regime de descarga da solução de espuma (litros/min)	Pó químico (kg)	Regime de descarga (kg/s)
[1]	[2]	[3]	[4]	[5]
H1	2.500	250	45	2,25
H2	5.000	500	45	2,25
H3	8.000	800	45	2,25

2.2. ESTOQUES DE AGENTES EXTINTORES

- 2.2.1. O operador de aeródromo deve garantir em estoque, quantidades de agentes extintores, principal e complementar, correspondente a 200% das quantidades efetivamente transportadas nos tanques/reservatórios dos CCI em linha.
 - 2.2.1.1. O operador de aeródromo poderá reduzir o estoque de agentes extintores, principal e complementar em até 25% das quantidades estipuladas no item 2.2.1 desde que garanta a reposição das quantidades eventualmente utilizadas no reabastecimento dos CCI em linha, em um prazo de até 5 dias úteis, contados a partir da utilização, sob quaisquer condições, dos referidos agentes extintores.
 - 2.2.2. O operador de aeródromo poderá estocar agentes extintores principal e complementar em locais distintos da SCI ou, quando aplicado, do(s) PACI, desde que:
 - 2.2.2.1. O operador de aeródromo garanta que as quantidades estocadas nas dependências da SCI ou do PACI sejam suficientes para, no mínimo, uma recarga completa dos tanques/reservatórios dos CCI em linha; e
 - 2.2.2.2. O operador de aeródromo garanta as condições de compatibilidade, utilização, testes e de estocagem indicadas pelos seus respectivos fabricantes.
 - 2.2.3. A quantidade de água exclusiva para o reabastecimento dos CCI é denominada como reserva técnica e deve corresponder a quatro vezes a quantidade de água prevista para a categoria do aeródromo ou heliponto de superfície, como especificado, respectivamente, nas tabelas 2.1.1 e 2.1.2, distribuída da seguinte forma:

- 2.2.3.1. Um quarto em reservatório elevado, para o reabastecimento por gravidade dos CCI; e
- 2.2.3.2. Três quartos armazenados em cisterna.
- 2.2.4. O tempo para reposição da quantidade de água requerida para o reservatório elevado não deve ser superior a duas vezes e meia o tempo gasto para o abastecimento, por gravidade, de todos os CCI em linha.
- 2.2.5. As quantidades de agentes extintores destinadas ao treinamento deverão estar de acordo com os programas de instrução dos SESCINC, previstos para cada aeródromo.
- 2.2.6. As quantidades totais de água e de agentes extintores (CCI + estoque + instrução) são as mínimas necessárias.
- 2.2.7. Quando indicado, a critério do operador de aeródromo, quantidades maiores de agentes extintores principal e/ou complementar para estoque deverão ser consideradas, principalmente em aeródromos e helipontos de superfície onde for previsível a ocorrência de grandes atrasos na renovação desses estoques, ou que seja detectado maior grau de risco de incêndio em vista das peculiaridades dos mesmos (tipos de operação, dificuldade de transporte etc.).
- 2.2.8. Quando em um aeródromo ou heliponto de superfície existirem CCI designados como reserva técnica, as quantidades de agentes extintores principal e complementar dessas viaturas podem, a critério do operador de aeródromo, ser consideradas como estoque, desde que atendam aos seguintes requisitos:
 - 2.2.8.1. Os agentes extintores existentes nos tanques/reservatórios dos CCI designados como reserva técnica conservam as características operacionais indicadas pelos respectivos fabricantes; e
 - 2.2.8.2. O CCI designado como reserva técnica deve ter capacidade para entrar em operação, imediatamente, em substituição aos CCI em linha, enquanto estes são reabastecidos de agentes extintores principal e/ou complementar; ou
 - 2.2.8.3. Estão implantados na SCI procedimentos que garantam a retirada e a estocagem do LGE do CCI reserva técnica, sem que haja sua contaminação, no caso de indisponibilidade do mesmo por um período superior a 72 (setenta e duas) horas.

3. CARRO CONTRAINCÊNDIO DE AERÓDROMO

3.1. CLASSIFICAÇÃO DE CCI

3.1.1. Os carros contraincêndio de aeródromo – CCI, são classificados em dois tipos:

3.1.1.1. Agentes Combinados (AC); e

3.1.1.2. Ataque Principal (AP).

3.1.2. Os CCI do tipo AC são classificados de acordo com a tabela 3.1.2, segundo a quantidade mínima de agentes extintores transportados.

Tabela 3.1.2 – CCI do tipo agentes combinados

Classificação	Água (l)	Pó químico (kg)
[1]	[2]	[3]
AC-1	400	100
AC-2	800	100
AC-3	1.200	100
AC-4	2.000	204

3.1.3. Os CCI do tipo AP são classificados de acordo com a tabela 3.1.3, segundo a quantidade mínima de agentes extintores transportados.

Tabela 3.1.3 – CCI do tipo Ataque Principal

Classificação	Água (l)	Pó químico (kg)
[1]	[2]	[3]
AP-1	3.000	100
AP-2	5.000	100
AP-3	9.000	204
AP-4	11.000	204
AP-5	15.140	204
AP-6	18.900	204
AP-7	22.710	204

3.1.4. As quantidades de LGE transportadas pelos CCI, deverão atender ao estabelecido no item 2.1.3 deste Apêndice.

3.2. QUANTIDADE MÍNIMA DE CCI

3.2.1. A quantidade mínima de CCI, necessária ao provimento da segurança contraincêndio requerida por categoria de aeródromo, deve atender ao estabelecido na tabela 3.2.1.

Tabela 3.2.1 – Quantidade mínima de CCI por categoria requerida de aeródromo

Categoria do aeródromo	Número de CCI
[1]	[2]
1 a 5	1
6 a 7	2
8 a 10	3

3.2.2. Ao estabelecer a configuração da frota de CCI para um SESCINC, o operador de aeródromo deve garantir que as quantidades de agentes extintores principal e complementar e, em especial, os regimes de descargas desses agentes sejam adequados à categoria do aeródromo ou do heliponto de superfície, conforme o estabelecido, respectivamente, nas tabelas 2.1.1 e 2.1.2 deste Apêndice.

3.3. PRINCIPAIS CARACTERÍSTICAS OPERACIONAIS DOS CCI

3.3.1. Os CCI são veículos especialmente projetados para dar suporte às atividades de prevenção, salvamento e combate a incêndio em aeronaves e devem satisfazer, dentre outros requisitos, às seguintes características operacionais:

3.3.1.1. Rápida aceleração;

3.3.1.2. Alta velocidade;

3.3.1.3. Estabilidade;

3.3.1.4. Mobilidade para a operação em qualquer terreno;

3.3.1.5. Facilidade de operação;

3.3.1.6. Agregar itens de segurança para o transporte dos bombeiros de aeródromo;

3.3.1.7. Fácil acesso para trabalhos de manutenção e, principalmente; e

3.3.1.8. Capacidade de extinção (quantidades de agentes extintores e regime de descarga) adequada às operações no aeródromo.

3.3.2. Compete ao operador de aeródromo diligenciar para que as especificações destinadas à aquisição de CCI observem, como parâmetros mínimos, as características indicadas em 3.3.1 e que sejam estabelecidos padrões de testes de recebimento compatíveis com as especificidades e complexidade tecnológica destes veículos.

3.3.3. Na configuração de um CCI devem estar contempladas, dentre outras, as características técnicas estabelecidas na tabela 3.3.3.

Tabela 3.3.3 – Características técnicas para CCI

Requisito / componente	Capacidade do tanque de água	
	até 4.500 litros	acima de 4.500 litros
[1]	[2]	[3]
Canhão monitor.	Recomendado para aeródromos de categorias requeridas 1 e 2. Exigido para aeródromos de categorias requeridas 3 a 10.	Exigido.
Desempenho do canhão monitor.	Capacidade alta de descarga	Capacidades alta e baixa de descarga.
Alcance do canhão monitor.	Apropriado para as maiores aeronaves em operação no aeródromo.	Apropriado para as maiores aeronaves em operação no aeródromo.
Mangueiras.	Exigido.	Exigido.
Esguichos sob o veículo.	Recomendado.	Exigido.

Requisito / componente	Capacidade do tanque de água	
	até 4.500 litros	acima de 4.500 litros
[1]	[2]	[3]
Canhão nos pára-choques.	Recomendado.	Exigido.
Aceleração mínima.	0 a 80 km/h em 25 segundos em temperatura normal de operação do veículo	0 a 80 km/h em 40 segundos em temperatura normal de operação do veículo.
Velocidade.	No mínimo 105 km/h.	No mínimo 100 km/h.
Tração em todas as rodas.	Exigido.	Exigido.
Transmissão automática ou semi-automática.	Recomendado.	Exigido.
Rodagem simples na traseira.	Recomendado para aeródromos de categorias requeridas 1 e 2. Exigido para aeródromos de categorias requeridas 3 a 10.	Exigido.

- 3.3.4. Enquanto não for editada Legislação Complementar específica pela ANAC, informações adicionais acerca das características técnicas e de desempenho operacional para os veículos de apoio às operações de resgate, salvamento e combate a incêndio, devem ser obtidas pelo operador de aeródromo junto à ANAC.

4. VEÍCULOS DE APOIO ÀS OPERAÇÕES DO SESCINC

4.1. CLASSIFICAÇÃO DOS VEÍCULOS DE APOIO

- 4.1.1. Os veículos de apoio às operações de resgate, salvamento e combate a incêndio são classificados de acordo com a função operacional desempenhada no SESCINC, e têm a seguinte denominação:
- 4.1.1.1. Carro de Resgate e Salvamento (CRS) - veículo dotado de superestrutura específica para apoio às atividades operacionais de resgate e salvamento em aeronaves;
- 4.1.1.2. Carro de Apoio ao Chefe de Equipe (CACE) - veículo de médio porte e mobilização rápida destinado a transportar o chefe de equipe do SESCINC, quando em atendimento aos procedimentos operacionais listados no Plano Contraincêndio de Aeródromo e Plano de Emergência de Aeródromo;
- 4.1.1.3. Embarcações de Combate a Incêndio - veículo de mobilização aquática, dotada de canhão monitor de combate a incêndio, destinado ao cumprimento dos procedimentos operacionais listados no Plano de Emergência de Aeródromo; e
- 4.1.1.4. Embarcações de Resgate - veículo de mobilização aquática, dotado de balsas e coletes para resgate, destinado ao cumprimento dos procedimentos operacionais listados no Plano de Emergência de Aeródromo.
- 4.1.2. Enquanto não for editada Legislação Complementar específica pela ANAC, informações adicionais acerca das características técnicas e de desempenho operacional para os veículos de apoio às operações de resgate, salvamento e combate a incêndio em aeródromos, devem ser obtidas pelo operador de aeródromo junto à ANAC.

4.2. QUANTIDADE MÍNIMA DE VEÍCULOS DE APOIO

- 4.2.1. A quantidade mínima de veículos de apoio às operações de resgate, salvamento e combate a incêndio é definida de acordo com a categoria de contraincêndio do aeródromo e caracterizada na tabela 4.2.1.

Tabela 4.2.1 – Quantidade mínima de veículos de apoio por categoria de aeródromo.

Categoria do aeródromo	Número de veículos de apoio
[1]	[2]
5 a 7	1 CRS
8 a 10	1 CRS e 1 CACE

- 4.2.2. O operador de aeródromo Classe IV, segundo critério estabelecido no item 3 do Anexo ao qual este Apêndice está vinculado deve, independentemente da categoria contraincêndio do aeródromo, disponibilizar para o SESCINC, no mínimo, 1 (um) CRS e 1 (um) CACE.
- 4.2.3. O operador de aeródromo Classe IV, segundo critério estabelecido no item 3 do Anexo ao qual este Apêndice está vinculado, localizado próximo às áreas que contenham superfícies aquáticas/pantanosas, onde a maioria das operações de aproximação ou decolagem ocorra sobre estas áreas, deve disponibilizar para o SESCINC ou para os órgãos e/ou entidades que possam ser requisitadas para atuarem nas emergências, no mínimo, 1 (uma) Embarcação de Combate a Incêndio e 1 (uma) Embarcação de Resgate.

4.2.3.1 Os veículos de apoio caracterizados em 4.2.3 deste Apêndice poderão ser disponibilizados por pessoa jurídica de direito público ou privado, desde que satisfeitas às condições estabelecidas no item 5.6 do Anexo ao qual este Apêndice está vinculado.

5. PROTEÇÃO INDIVIDUAL DO BOMBEIRO DE AERÓDROMO

5.1. EPI

- 5.1.1. 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.
- 5.1.2. O EPI deve ter, dentre outras características específicas, a compatibilidade com a utilização simultânea do conjunto de EPR.
- 5.1.3. Um conjunto padronizado de EPI deve conter as seguintes peças:
 - 5.1.3.1. Capacete com viseira móvel e características de proteção adequada contra impactos, inclusive pontuais; resistência a condutividade elétrica; e indeformável sob ação de calor irradiado;
 - 5.1.3.2. Capuz tipo balaclava com proteção térmica e antichamas;
 - 5.1.3.3. Trajes de proteção, tipo aproximação, específico para operações de combate a incêndio em aeródromos, composto de calça e jaleco, à prova d'água, com isolamento térmica, resistente ao calor irradiado e a contatos ocasionais com o fogo;
 - a. O traje de proteção pode ser inteiriço, tipo macacão, desde que atenda aos requisitos deste item.
 - b. O traje de proteção pode ser confeccionado em material aluminizado, desde que atenda aos requisitos deste item.
 - 5.1.3.4. 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;
 - 5.1.3.5. Botas de material resistente, inclusive ao calor irradiado e a contatos ocasionais com o fogo, flexível e indeformável sob ação de calor irradiado; e
 - 5.1.3.6. Protetores auriculares, tipo concha ou plug.
- 5.1.4. O operador de aeródromo deve se assegurar que todo o efetivo operacional do SESCINC, disponha de conjunto completo de EPI, adequado às características físicas e à função operacional de cada bombeiro de aeródromo.
- 5.1.5. Enquanto não for editada Legislação Complementar específica pela ANAC, informações adicionais quanto às especificações técnicas dos Equipamentos de Proteção Individual, devem ser obtidas pelo operador de aeródromo junto à ANAC.

5.2. EPR

- 5.2.1. O EPR tem como objetivo primordial manter o suprimento de ar respirável da equipe de serviço do SESCINC, devendo ser ativado sempre que a equipe for acionada para atividades operacionais em ambientes com atmosfera contaminada.
- 5.2.2. O EPR deve ter, dentre outras características específicas, cilindro de ar respirável fabricado com compostos que reduzam, ao máximo, seu peso; e compatibilidade com a utilização simultânea do conjunto de EPI.

- 5.2.3. Um conjunto padronizado de EPR deve ser composto de, no mínimo, máscara facial, cilindro de ar respirável, manômetro, regulador de pressão com demanda de pressão positiva e alarme.
- 5.2.4. O operador de aeródromo deve se assegurar que cada CCI em linha seja equipado com 2 (dois) conjuntos de EPR operacionais, bem como disponibilizar 1 (um) conjunto reserva de EPR para cada CCI em linha.
- 5.2.5. O operador de aeródromo deve observar, além do estabelecido neste Apêndice, a legislação trabalhista em vigor.
- 5.2.6. Enquanto não for editada Legislação Complementar específica pela ANAC, informações adicionais quanto às especificações técnicas dos Equipamentos de Proteção Respiratória, devem ser obtidas pelo operador de aeródromo junto à ANAC.

6. MATERIAIS DE APOIO AO RESGATE E AO COMBATE A INCÊNDIO

6.1. MATERIAIS E EQUIPAMENTOS DE APOIO ÀS OPERAÇÕES DE RESGATE

- 6.1.1. O operador de aeródromo deve garantir que, no mínimo, os materiais e equipamentos de apoio às operações de resgate descritos na tabela 6.1.1 estejam disponíveis para utilização das equipes de serviço no SESCINC.
- 6.1.2. Os tipos e quantidades de materiais e equipamentos de apoio às operações de resgate indicados na tabela 6.1.1 foram estabelecidos, tendo como parâmetro, a classificação dos aeródromos de acordo com o item 3 do Anexo ao qual este Apêndice está vinculado.

Tabela 6.1.1 – Materiais e equipamentos para apoio às operações de resgate, por classe de aeródromo

Materiais e equipamentos para apoio às operações de resgate	Classe do aeródromo			
	I	II	III	IV
[1]	[2]	[3]	[4]	[5]
Chave inglesa.	1	1	1	1
Machado de resgate grande sem cunha.	-	1	1	1
Machado de resgate pequeno sem cunha ou do tipo aeronáutico.	1	2	4	4
Pé-de-cabra – 95 cm.	1	1	1	1
Pé-de-cabra – 165 cm.	-	-	1	1
Talhadeira (corta a frio – 2,5 cm).	-	1	1	1
Lanternas manuais.	2	3	4	8
Martelo – 1,5 a 2 kg.	-	1	1	1
Gancho ou garra para salvamento.	1	2	3	4
Serra para corte pesado de metal, completa, com lâminas sobressalentes.	1	1	1	1
Manta à prova de fogo.	1	2	3	4
Escada extensora (de comprimento total adequado aos tipos de aeronaves em uso).	1	1	2	3
Corda de 15 metros.	1	1	2	3
Corda de 30 metros.	-	-	2	3
Alicate cortante – 17 cm ou superior.	1	1	1	1
Alicate tipo chave de grifo (corrediça) – 25 cm.	1	1	1	1
Chaves de fenda de vários tamanhos – conjunto.	1	1	1	1
Tesoura para metal.	1	1	1	1
Calços – 15 cm de altura.	-	-	1	1
Calços – 10 cm de altura.	1	1	-	-
Serra elétrica de resgate completa, com duas lâminas; ou talhadeira pneumática de resgate completa, com cilindro, talhadeira e mola retentora sobressalentes.	1	1	1	2
Ferramenta de corte de cintos de segurança.	2	4	6	10
Inalador de oxigênio.	-	1	1	1
EPR.	2 por CCI em linha			
Cilindro sobressalente para EPR.	1 por CCI em linha			
EPI.	1 por bombeiro de aeródromo			
Desencarcerador hidráulico, elétrico ou pneumático.	-	1	1	2
Kit médico de primeiros socorros.	1	2	3	4
Lona.	1	2	3	4
Ventilador para ventilação e resfriamento.	-	1	2	3

Materiais e equipamentos para apoio às operações de resgate	Classe do aeródromo			
	I	II	III	IV
[1]	[2]	[3]	[4]	[5]
Maca rígida para utilização em ações de resgate e salvamento em aeródromos.	1	2	3	4
Colar cervical retrátil para utilização em ações de resgate e salvamento em aeródromos.	1	2	2	4
Colete de imobilização dorso-lombar MT KED para utilização em ações de resgate e salvamento em aeródromos.	1	2	2	4
Conjunto de talas rígidas para imobilização de membros superiores e inferiores, para utilização em ações de resgate e salvamento em aeródromos.	4	8	8	10

6.2. MATERIAIS DE APOIO ÀS OPERAÇÕES DE COMBATE A INCÊNDIO

- 6.2.1. O operador de aeródromo deve garantir que, no mínimo, os materiais e equipamentos de apoio às operações de combate a incêndio descritos na tabela 6.2.1 estejam disponíveis para utilização das equipes de serviço no SESCINC.
- 6.2.2. Os tipos e quantidades de materiais e equipamentos de apoio às operações de combate a incêndio indicados na tabela 6.2.1 foram estabelecidos, tendo como parâmetro, a classificação dos aeródromos, de acordo com o item 3 do Anexo ao qual este Apêndice está vinculado.

Tabela 6.2.1 – Equipamentos mínimos de apoio e resgate por classe de aeródromo

Materiais para auxílio ao combate a incêndio	Classe do aeródromo			
	I	II	III	IV
[1]	[2]	[3]	[4]	[5]
Mangueira para combate a incêndio, para utilização em ações de resgate, salvamento e combate a incêndio em aeródromos que atendam aos requisitos da Norma Brasileira NBR 11861 e NBR 14349, nas seguintes medidas:				
a. 1 ½" x 15 metros, com conexões engate rápido tipo STORZ.	1	2	2	4
b. 1 ½" x 30 metros, com conexões engate rápido tipo STORZ.	-	1	1	2
c. 2 ½" x 15 metros, com conexões engate rápido tipo STORZ.	1	1	1	2
Esguicho de vazão regulável de 1 ½", engate rápido tipo STORZ modelo CAC (controle ajustável de carga), fabricado de acordo com a Norma Brasileira NBR 1099.	1	2	2	4
Redução de 2 ½" engate rápido tipo STORZ para 1 ½", engate rápido tipo STORZ.	1	1	1	2
Derivante de uma entrada de 2 ½" engate rápido tipo STORZ e duas saídas de 1 ½" engate rápido tipo STORZ.	1	1	1	2
Chave dupla para conexão engate rápido tipo STORZ 1 ½" x 2 ½", espessura 12 mm.	1	1	1	2
Chave dupla para conexão engate rápido tipo STORZ 1 ½" x 2 ½", espessura 6 mm.	1	1	1	2
Chave tríplice para conexão engate rápido tipo STORZ 1 ½" x 2 ½" x 4", espessura 12mm.	1	1	1	1

7. SISTEMAS DE COMUNICAÇÃO E ALARME

7.1. SISTEMAS DE COMUNICAÇÃO

7.1.1. Os sistemas de comunicações serão dos seguintes tipos:

7.1.1.1. Estação fixa de comunicações via rádio requerendo, no mínimo, as seguintes características:

- a. Deve estar conectada em fonte redundante de energia, evitando interrupções de funcionamento;
- b. Deve ser instalada em local com atenuação acústica, preferencialmente que possibilite visibilidade da área de movimento do aeródromo ou que possua sistemas de monitoramento visual destas áreas; e
- c. O local não deve ser compartilhado com outras atividades administrativas, operacionais ou de lazer.

7.1.1.2. Estação móvel de comunicações via rádio ou radiocomunicadores requerendo, no mínimo, as seguintes características:

- a. A estação móvel deve ser do tipo veicular quando instalada em CCI ou veículo de apoio a emergência.
- b. O uso de estação móvel portátil (radiocomunicadores) é obrigatório para chefes de equipe e auxiliares do chefe de equipe envolvidos no atendimento a emergências e aceitável na comunicação entre a SCI e os PACI, quando da impossibilidade de instalação de estação fixa de comunicações.
- c. A estação móvel de comunicações via rádio deve ter seus recarregadores de bateria instalados em fonte redundante de energia, evitando interrupções de funcionamento.

7.1.1.3. Linha telefônica em linha dedicada exclusiva e direta entre o controle de tráfego aéreo (TWR) e a SCI.

7.1.1.4. Linha telefônica comum.

7.1.2. Deverão ser disponibilizados nos aeródromos as seguintes vias de comunicações:

7.1.2.1. Comunicação direta entre o controle de tráfego aéreo, a SCI, os veículos de emergência e os CCI, de forma a garantir o acionamento imediato do SESCINC em casos de emergência e a fluência de informações entre os envolvidos no atendimento às emergências;

7.1.2.2. Comunicação direta entre a SCI, o COE (ou órgão que funcione como centro de operações em casos de emergências) e a viatura PCM (caso exista), de forma a permitir a fluência de comunicações no cenário da emergência; e

7.1.2.3. Comunicação direta entre a SCI e os PACI, quando existentes.

7.1.3. A frequência de rádio para uso durante as emergências deve ser exclusivo e amplamente divulgado nas equipes envolvidas em emergências.

7.1.4. Aplicar-se-á nos aeródromos que disponham de viaturas de apoio às operações dos SESCINC os requisitos relativos às comunicações estabelecidos no item 7.1 deste Apêndice.

7.2. SISTEMAS DE ALARME

7.2.1. Os sistemas de alarme serão dos seguintes tipos:

- a. Sonoros, incluindo todos os tipos de sirenes; e
- b. Luminosos, desde que vinculados a alarmes sonoros.

7.2.2. Os sistemas de alarme devem ser conectados em fonte redundante de energia, evitando interrupções de funcionamento.

8. PROVISÃO DE RECURSOS HUMANOS PARA O SESCINC

8.1. GERAL

- 8.1.1. O exercício das atividades operacionais de prevenção, salvamento e combate a incêndio em aeródromos civis é privativo aos profissionais detentores de habilitação de bombeiro de aeródromo consoante com a função exercida, de um Certificado de Capacidade Física de Bombeiro de Aeródromo (CCF-BA), e de um Certificado de Aptidão Profissional de Bombeiro de Aeródromo (CAP-BA), válidos.
- 8.1.2. Informações gerais quanto ao CCF-BA e o do programa de treinamento para a renovação do CAP-BA estão caracterizadas nos itens 8.2 e 8.7 deste Apêndice, respectivamente.
- 8.1.3. Exceto quando especificado, o termo “profissionais em exercício das atividades de prevenção salvamento e combate a incêndio em aeródromos civis”, refere-se, exclusivamente, aos profissionais devidamente habilitados e em exercício das atividades relativas às funções operacionais, supervisionais e gerenciais do SESCINC.
- 8.1.4. As funções operacionais, supervisionais e gerenciais do SESCINC e as respectivas habilitações de bombeiro de aeródromo obedecem ao estabelecido nos itens 8.4 e 8.5 deste Apêndice.
- 8.1.5. Os candidatos às diversas habilitações de Bombeiro de Aeródromo devem reunir os requisitos mínimos estabelecidos no item 8.5 deste Apêndice, iniciando e concluindo os respectivos processos de habilitação por meio dos programas de instrução ministrados por uma organização de ensino homologada pela ANAC.
- 8.1.6. As organizações de ensino homologadas pela ANAC para a capacitação de recursos humanos para o exercício das atividades operacionais de prevenção, salvamento e combate a incêndio em aeródromos civis são denominadas OE-SESCINC I, II ou III, conforme disposto no item 9.2 deste Apêndice.
- 8.1.7. Além da formação teórica e prática recebida durante os programas de instrução ministrados por uma OE-SESCINC, os bombeiros de aeródromo em exercício das atividades operacionais do SESCINC devem manter o nível de competência adquirido, de acordo com as particularidades das respectivas habilitações.
- 8.1.8. Os principais parâmetros a serem observados no processo de seleção dos profissionais necessários ao SESCINC são:
 - a. Grau de escolaridade compatível com as especificidades das diversas funções que irão desempenhar;
 - b. Preparo ou condição física compatível com a atividade;
 - c. Aptidão, preparo ou condição psicológica compatível com as peculiaridades do serviço;
 - d. Estar clinicamente apto ao desempenho das atividades dos SESCINC; e
 - e. Estar habilitado ao desempenho as atividades dos SESCINC, de acordo com o especificado neste Apêndice.

8.2. CERTIFICADO DE CAPACIDADE FÍSICA DE BOMBEIRO DE AERÓDROMO

- 8.2.1. Ao responsável pelo SESCINC, designado ou reconhecido pelo operador de aeródromo, caberá o controle da validade dos CCF-BA dos bombeiros de aeródromo que integram o efetivo do SESCINC.
- 8.2.2. A validade do CCF-BA é contada a partir da data de sua emissão.
 - 8.2.2.1. Para bombeiros de aeródromo na faixa etária até 40 anos, a validade do CCF-BA é de quatro anos.
 - 8.2.2.2. Para bombeiros de aeródromo acima de 40 anos, a validade do CCF-BA é de dois anos.
 - 8.2.2.3. Antes do término do período de validade do CCF-BA, o bombeiro de aeródromo deve providenciar a renovação do mesmo por meio de profissionais e instituições autorizadas ou reconhecidas pela ANAC.
- 8.2.3. O CCF-BA é de porte obrigatório para o bombeiro de aeródromo, o qual deverá apresentá-lo sempre que requisitado pelos inspetores de aviação civil credenciados pela ANAC, por seus superiores ou pelas pessoas credenciadas pelo operador de aeródromo.
- 8.2.4. O disposto no item 8.2.3 não se aplica ao bombeiro de aeródromo quando estiver compondo as equipes de serviço no SESCINC.
- 8.2.5. Enquanto não for editada Legislação Complementar específica pela ANAC, o CCF-BA poderá, a critério do operador de aeródromo, ser substituído por atestado ou declaração passada por profissional da área médica, com registro válido no CRM, caracterizando que o portador goza de boa saúde e não há contra indicações ao exercício das atividades de bombeiro de aeródromo.

8.3. REQUISITOS DE APTIDÃO PSICOFÍSICA PARA BOMBEIRO DE AERÓDROMO

- 8.3.1. Devido aos riscos e às especificidades inerentes ao exercício das funções operacionais do SESCINC, o bombeiro de aeródromo não deve possuir limitação física que possa restringir seu desempenho profissional ou que possa ser agravada pelas características do serviço.
- 8.3.2. O bombeiro de aeródromo deve assegurar que mantém um nível de aptidão psicofísica que possibilite a execução satisfatória das tarefas atinentes à respectiva habilitação.
- 8.3.3. O responsável pelo SESCINC, designado ou reconhecido pelo operador de aeródromo deve assegurar que os bombeiros de aeródromo em exercício das atividades operacionais do SESCINC mantenham um nível de aptidão psicofísica que possibilite a execução satisfatória dessas atividades.
- 8.3.4. Devido aos riscos e dificuldades inerentes a atividade de salvamento e combate a incêndio, algumas medicações não são adequadas para consumo por parte do efetivo operacional do SESCINC. Portanto, deve ser considerado incapacitado para o exercício da atividade de bombeiro de aeródromo, o usuário constante de medicações como anti-histamínicos e tranquilizantes que podem causar sonolência e, conseqüentemente, diminuição do tempo de reação.

- 8.3.4.1. Nenhum bombeiro de aeródromo deve exercer as prerrogativas atinentes a sua habilitação caso tenha consumido bebidas alcoólicas, drogas ou medicamentos que possam afetar adversamente as aptidões psicofísicas necessárias para o seguro desempenho de suas funções.
- 8.3.4.2. O profissional especializado como bombeiro de aeródromo motorista/operador de CCI ou como bombeiro de aeródromo operador de embarcação contraincêndio deve estar ciente que o uso de certas medicações pode afetar adversamente as aptidões psicofísicas necessárias para a segura operação desses veículos e dos equipamentos de combate a incêndio a eles associados, devendo procurar orientação médica sobre o efeito das medicações que pretenda consumir.
- 8.3.4.3. É responsabilidade do bombeiro de aeródromo notificar seus superiores de qualquer condição existente, mesmo que temporária, que possa afetar adversamente as aptidões psicofísicas necessárias para o desempenho satisfatório de suas atividades profissionais, deixando de exercer as prerrogativas conferidas por sua habilitação quando assim for determinado por seus superiores.
- 8.3.5. O bombeiro de aeródromo deve estar ciente de suas obrigações e responsabilidades, notificando seus superiores, caso seja observado em algum dos integrantes do efetivo operacional do SESCINC, qualquer condição que possa afetar adversamente as aptidões psicofísicas necessárias para o seguro desempenho de suas atividades profissionais.
- 8.3.6. O bombeiro de aeródromo está sujeito a contínua avaliação médica, a critério de seus empregadores ou do operador de aeródromo.

8.4. FUNÇÕES OPERACIONAIS DO SESCINC

- 8.4.1. As funções operacionais, tipificadas nos SESCINC, estão caracterizadas na tabela 8.4.1.

Tabela 8.4.1 – Funções operacionais no SESCINC.

Código	Função	Operacional	Operacional supervisional	Operacional gerencial
[1]	[2]	[3]	[4]	[5]
BA-I	Bombeiro de Aeródromo I	X	-	-
BA-II	Bombeiro de Aeródromo II	X	-	-
MOC	Motorista/Operador de CCI	X	-	-
OEC	Operador de Embarcação Contraincêndio	X	-	-
BAC	Bombeiro de Aeródromo Auxiliar de Chefe de Equipe de Serviço	-	X	-
BC-I	Bombeiro de Aeródromo Chefe de Equipe de Serviço I	-	X	X
BC-II	Bombeiro de Aeródromo Chefe de Equipe de Serviço II	-	X	X
BGS	Bombeiro de Aeródromo Gerente de Seção Contraincêndio	-	-	X

8.4.2. A progressão profissional do bombeiro de aeródromo se dá quando o profissional efetivamente assume novas funções, após a aquisição das competências inerentes a essas novas funções e de suas respectivas habilitações ou especializações.

8.5. HABILITAÇÕES E ESPECIALIZAÇÕES DE BOMBEIRO DE AERÓDROMO

8.5.1. As habilitações dos bombeiros de aeródromo, vinculadas aos programas de instrução e capacitação de recursos humanos para as atividades operacionais do SESCINC serão fornecidas por uma OE-SESCINC.

8.5.2. As especializações serão incorporadas à habilitação do bombeiro de aeródromo.

8.5.3. As habilitações e especializações relativas às atividades operacionais do SESCINC e as prerrogativas por elas conferidas são estabelecidas por classes tendo como parâmetro a classificação dos aeródromos definida no item 3 do Anexo ao qual este Apêndice está vinculado.

8.5.4. As habilitações e especializações serão registradas em banco de dados administrado pela ANAC.

8.5.5. As habilitações de bombeiro de aeródromo são classificadas em:

8.5.5.1. Bombeiro de Aeródromo I (BA-I) – habilita seu detentor a exercer a atividade de Bombeiro de Aeródromo I em aeródromos Classe I; e

8.5.5.2. Bombeiro de Aeródromo II (BA-II) – habilita seu detentor a exercer a atividade de Bombeiro de Aeródromo II em aeródromos Classes II, III e IV.

8.5.6. As especializações de Bombeiro de Aeródromo I e II são classificadas em:

8.5.6.1. Bombeiro de Aeródromo Motorista/Operador de CCI - capacita o Bombeiro de Aeródromo I ou II a exercer a atividade de Motorista/Operador de CCI; e

8.5.6.2. Bombeiro de Aeródromo Operador de Embarcação Contraincêndio - capacita o Bombeiro de Aeródromo I ou II a exercer a atividade de Bombeiro de Aeródromo Operador de Embarcação Contraincêndio.

8.5.7. As habilitações de Bombeiro de Aeródromo Chefe de Equipe de Serviço são classificadas em:

8.5.7.1. Bombeiro de Aeródromo Chefe de Equipe de Serviço I (BC-I) – habilita seu detentor a exercer a função de Bombeiro de Aeródromo Chefe de Equipe de Serviço em aeródromos Classe I; e

8.5.7.2. Bombeiro de Aeródromo Chefe de Equipe de Serviço II (BC-II) – habilita seu detentor a exercer a função de Bombeiro de Aeródromo Chefe de Equipe de Serviço em aeródromos Classes I, II, III e IV.

8.5.8. A habilitação de Bombeiro de Aeródromo Gerente de Seção Contraincêndio é identificada como:

- 8.5.8.1. Bombeiro de Aeródromo Gerente de Seção Contraincêndio (BGS) – habilita seu detentor a exercer a função de Bombeiro de Aeródromo Gerente de Seção Contraincêndio em aeródromos Classes I, II, III e IV.
- 8.5.9. A critério do operador de aeródromo Classe I, o Chefe de Equipe de Serviço I ou II poderá, cumulativamente às suas atividades supervisionais, responder pela função gerencial da Seção Contraincêndio.
- 8.5.10. A atividade de Bombeiro de Aeródromo Auxiliar de Chefe de Equipe de Serviço é atribuição exclusiva de Bombeiro de Aeródromo II, e não exige curso ou habilitação específica.
- 8.5.11. As habilitações são de porte obrigatório para o bombeiro de aeródromo, o qual deverá apresentá-las sempre que requisitadas pelos inspetores de aviação civil credenciados pela ANAC, por seus superiores ou pelas pessoas credenciadas pelo operador de aeródromo.
- 8.5.12. O disposto no item 8.5.11 não se aplica ao bombeiro de aeródromo quando estiver compondo as equipes de serviço no SESCINC.
- 8.5.13. A ANAC editará Legislação Complementar especificando os modelos e as características das habilitações e certificados a serem conferidos pela OE-SESCINC.
- 8.6. PROGRAMAS DE INSTRUÇÃO PARA CAPACITAÇÃO DE RECURSOS HUMANOS
- 8.6.1. Os programas de instrução disponibilizados pelas OE-SESCINC que satisfaçam aos padrões estabelecidos pela ANAC para a capacitação de recursos humanos para as atividades operacionais do SESCINC, denominam-se cursos de formação e cursos de especialização tendo, como finalidade:
- 8.6.1.1. Cursos de formação: habilitar profissionais para o exercício das atividades operacionais do SESCINC; e
- 8.6.1.2. Cursos de especialização: curso de formação complementar para capacitar os profissionais já habilitados como bombeiro de aeródromo para a execução de atividades específicas do SESCINC.
- 8.6.2. Os cursos de formação e especialização disponibilizados pelas OE-SESCINC, os pré-requisitos para matrícula e as habilitações conferidas aos alunos aprovados são os seguintes:
- 8.6.2.1. Curso de Formação de Bombeiro de Aeródromo I (CBA-I) – curso planejado com a finalidade de habilitar recursos humanos para o exercício de função exclusivamente operacional no SESCINC, em aeródromos Classe I. Confere a habilitação BA-I. São prerequisites para matrícula no CBA-I:
- a. Ser detentor de um CCF-BA válido;
 - b. Ter completado, no mínimo, 18 anos de idade; e
 - c. Ter completado o ensino médio ou curso equivalente.

- 8.6.2.2. Curso de Formação de Bombeiro de Aeródromo II (CBA-II) – curso planejado com a finalidade de habilitar recursos humanos para o exercício de função exclusivamente operacional no SESCINC em aeródromos Classes I, II, III e IV. Confere a habilitação BA-II. São prerequisites para matrícula no CBA-II:
- a. Ser detentor de um CCF-BA válido;
 - b. Ter completado, no mínimo, 18 anos de idade;
 - c. Ter completado o ensino médio ou curso equivalente; e
 - d. Possuir habilitação BA-I.
- 8.6.2.2.1. O bombeiro oriundo das forças armadas ou dos corpos de bombeiros militares, desde que habilitado às atividades operacionais de prevenção, salvamento e combate a incêndio em aeródromos, em cursos ou estágios reconhecidos pela ANAC, está dispensado da exigência caracterizada na letra “d” do item 8.6.2.2.
- 8.6.2.2.2. O bombeiro civil assemelhado ao bombeiro oriundo das forças armadas ou dos corpos de bombeiros militares, desde que habilitado às atividades operacionais de prevenção, salvamento e combate a incêndio em aeródromos, em cursos ou estágios reconhecidos pela ANAC, está dispensados da exigência caracterizada na letra “d” do item 8.6.2.2.
- 8.6.2.3. Curso de Especialização de Bombeiro de Aeródromo Motorista/Operador de CCI (CMOC) – curso de formação complementar, planejado com a finalidade de capacitar o profissional detentor das habilitações de Bombeiro de Aeródromo I ou II para a condução e operação de carros de combate a incêndio em aeródromos. São prerequisites para matrícula no CMOC:
- a. Ser detentor de um CCF-BA válido;
 - b. Possuir habilitação BA-I ou BA-II;
 - c. Ter completado, no mínimo, 21 anos de idade; e
 - d. Ser detentor de CNH classe C ou superior, com registro de especialização para condução de veículos de emergência, nos termos da normatização do CONTRAN.
- 8.6.2.3.1. O bombeiro oriundo das forças armadas ou dos corpos de bombeiros militares, desde que habilitado às atividades operacionais de prevenção, salvamento e combate a incêndio em aeródromos, em cursos ou estágios reconhecidos pela ANAC, está dispensado da exigência caracterizada na letra “b” do item 8.6.2.3.
- 8.6.2.3.2. O bombeiro civil assemelhado ao bombeiro oriundo das forças armadas ou dos corpos de bombeiros militares, desde que habilitado às atividades operacionais de prevenção, salvamento e combate a incêndio em aeródromos, em cursos ou estágios reconhecidos pela ANAC, está dispensados da exigência caracterizada na letra “b” do item 8.6.2.3.

- 8.6.2.4. Curso de Especialização de Bombeiro de Aeródromo Operador de Embarcação Contraincêndio (COEC) – curso de formação complementar, planejado com a finalidade de capacitar o profissional detentor das habilitações de Bombeiro de Aeródromo I ou II para a operação de embarcação contraincêndio em aeródromos limítrofes de áreas aquáticas. São prerequisites para matrícula no COEC:
- a. Ser detentor de um CCF-BA válido;
 - b. Possuir habilitação BA-I ou BA-II;
 - c. Ter completado, no mínimo, 21 anos de idade; e
 - d. Ser detentor de habilitação profissional legalmente reconhecida pela autoridade marítima no Brasil para o exercício da atividade.
- 8.6.2.4.1. O bombeiro oriundo das forças armadas ou dos corpos de bombeiros militares, desde que habilitado às atividades operacionais de prevenção, salvamento e combate a incêndio em aeródromos, em cursos ou estágios reconhecidos pela ANAC, está dispensado da exigência caracterizada na letra “b” do item 8.6.2.4.
- 8.6.2.4.2. O bombeiro civil assemelhado ao bombeiro oriundo das forças armadas ou dos corpos de bombeiros militares, desde que habilitado às atividades operacionais de prevenção, salvamento e combate a incêndio em aeródromos, em cursos ou estágios reconhecidos pela ANAC, está dispensado da exigência caracterizada na letra “b” do item 8.6.2.4.
- 8.6.2.5. Curso de Formação de Bombeiro de Aeródromo Chefe de Equipe de Serviço I (CBC-1) – curso com a finalidade de habilitar o Bombeiro de Aeródromo I ou II para o desempenho da função operacional/supervisional/gerencial do SESCINC, em aeródromos Classe I. Confere a habilitação BC-I. São prerequisites para matrícula no CBC-I:
- a. Ser detentor de um CCF-BA válido;
 - b. Possuir habilitação BA-I ou BA-II; e
 - c. Ter, no mínimo, um ano de experiência comprovada no exercício das atividades de Bombeiro de Aeródromo I ou II ou Bombeiro de Aeródromo Auxiliar de Chefe de Equipe de Serviço.
- 8.6.2.5.1. O bombeiro oriundo das forças armadas ou dos corpos de bombeiros militares, desde que habilitado às atividades operacionais de prevenção, salvamento e combate a incêndio em aeródromos, em cursos ou estágios reconhecidos pela ANAC, está dispensado das exigências caracterizadas nas letras “b” e “c” do item 8.6.2.5.
- 8.6.2.5.2. O bombeiro civil assemelhado ao bombeiro oriundo das forças armadas ou dos corpos de bombeiros militares, desde que habilitado às atividades operacionais de prevenção, salvamento e combate a incêndio em aeródromos, em cursos ou estágios reconhecidos pela ANAC, está dispensado da exigência caracterizada na letra “b” do item 8.6.2.5.

- 8.6.2.6. Curso de Formação de Bombeiro de Aeródromo Chefe de Equipe de Serviço II (CBC-II) – curso planejado com a finalidade de habilitar o Bombeiro de Aeródromo II para o desempenho da função operacional/supervisional do SESCINC, em aeródromos Classes I, II, III e IV e operacional/supervisional/gerencial em aeródromos Classe I. Confere a habilitação BC-II. São prerequisites para matrícula no CBC-II:
- a. Ser detentor de um CCF-BA válido;
 - b. Possuir habilitação BA-II;
 - c. Ter o mínimo de dois anos de experiência comprovada no exercício das atividades de Bombeiro de Aeródromo II ou Bombeiro de Aeródromo Auxiliar de Chefe de Equipe de Serviço em aeródromos Classes II, III ou IV; e
 - d. Ser detentor de certificado de proficiência em inglês, nível básico, emitido por instituição regular de ensino de idioma estrangeiro (ensino de línguas).
- 8.6.2.6.1. O bombeiro oriundo das forças armadas ou dos corpos de bombeiros militares, desde que habilitado às atividades operacionais de prevenção, salvamento e combate a incêndio em aeródromos, em cursos ou estágios reconhecidos pela ANAC, e tenha experiência comprovada de, no mínimo um ano, no exercício das atividades de Bombeiro de Aeródromo II ou Bombeiro de Aeródromo Auxiliar de Chefe de Equipe de Serviço em aeródromos Classes II, III ou IV está dispensado das exigências caracterizadas nas letras “b” e “c” do item 8.6.2.6.
- 8.6.2.6.2. O bombeiro civil assemelhado ao bombeiro oriundo das forças armadas ou dos corpos de bombeiros militares, desde que habilitado às atividades operacionais de prevenção, salvamento e combate a incêndio em aeródromos, em cursos ou estágios reconhecidos pela ANAC está dispensado da exigência caracterizada na letra “b” do item 8.6.2.6.
- 8.6.2.7. Curso de Formação de Bombeiro de Aeródromo Gerente de Seção Contraincêndio (CGS) - curso planejado com a finalidade de habilitar o Bombeiro de Aeródromo para o desempenho da função operacional/gerencial do SESCINC em aeródromos Classes I, II, III e IV. Confere a habilitação BGS. São prerequisites para matrícula no CGS:
- a. Ser detentor de um CCF-BA válido;
 - b. Possuir habilitação BA-II ou BC-II; e
 - c. Ter, no mínimo, um ano de experiência comprovada no exercício da atividade de Chefe de Equipe de Serviço, em aeródromos Classe II, III ou IV ou de, no mínimo, quatro anos como BA-II.
- 8.6.2.7.1. O Oficial oriundo das forças armadas ou dos corpos de bombeiros militares, desde que habilitado às atividades operacionais de prevenção, salvamento e combate a incêndio em aeródromos, em cursos ou estágios reconhecidos pela ANAC está dispensado das exigências caracterizadas nas letras “b” e “c” do item 8.6.2.7.
- 8.6.3. A OE-SESCINC conferirá aos aprovados nos programas de instrução estabelecidos em 8.6.2, habilitação, certificado de conclusão de curso de formação ou especialização e o Certificado de Aptidão Profissional inicial.

8.6.4. A ANAC editará Legislação Complementar especificando os requisitos mínimos dos cursos de formação e de habilitação aplicáveis aos bombeiros de aeródromos.

8.7. PROGRAMAS DE TREINAMENTO PARA BOMBEIROS DE AERÓDROMOS

8.7.1. Os programas de treinamento para os bombeiros de aeródromo em exercício das atividades operacionais do SESCINC são definidos como: Programa Local de Treinamento (PLT) e Programa de Treinamento para Aperfeiçoamento de Competências e Renovação de Certificados de Aptidão Profissional de Bombeiro de Aeródromo (PROACAP).

8.7.2. O PLT tem como objetivo a manutenção do nível de competência dos bombeiros de aeródromo, desenvolvendo também, no pessoal em início da atividade, conhecimentos específicos que não possam ser reproduzidos pelas OE-SESCINC durante os respectivos processos de habilitação, devendo contemplar, exclusivamente:

- a. Manipulação de materiais, equipamentos e sistemas dos CCI e/ou veículos de apoio;
- b. Manipulação de materiais, equipamentos e sistemas existentes na Seção Contraincêndio;
- c. Reabastecimento dos CCI, com água, simulando o atendimento às emergências;
- d. Prática de táticas operacionais de salvamento e combate a incêndio;
- e. Estudo das ações de resposta à emergência caracterizadas no PLEM, em especial as relacionadas às responsabilidades do SESCINC;
- f. Estudo dos procedimentos operacionais descritos no PCINC; e
- g. Execução periódica de exercícios que possibilitem a manutenção de um nível aceitável de condicionamento físico pelos profissionais em exercício das atividades operacionais do SESCINC.

8.7.3. A frequência apropriada para a execução do PLT deve ser definida pelo operador de aeródromo ou responsável pelo SESCINC, de acordo com as características e necessidades do aeródromo sob sua responsabilidade, obedecido o mínimo de 16 (dezesesseis) horas de treinamento mensal.

8.7.4. O PROACAP tem por finalidade comprovar a manutenção dos conhecimentos, habilidades e atitudes adquiridas pelos bombeiros de aeródromo e a renovação dos CAP-BA, proporcionando, também, a atualização tecnológica, a prática de técnicas de prevenção, salvamento e combate a incêndio e a execução de exercícios de simulação de incêndios condizentes com as diversas habilitações e especializações.

8.7.4.1. O PROACAP consiste em um programa de instrução teórica e treinamento prático não inferior a 40 horas.

8.7.4.2. Os detentores de habilitação BA-I devem participar do PROACAP em intervalos de tempo não superiores a 24 meses.

8.7.4.3. Os detentores das demais habilitações devem participar do PROACAP em intervalos de tempo não superiores a 12 meses.

- 8.7.4.4. A provisão do PROACAP é atribuição exclusiva de OE-SESCINC III.
- 8.7.4.5. O operador de aeródromo que pretenda realizar o PROACAP deve estar previamente homologado como OE-SESCINC III.
- 8.7.4.6. O operador de aeródromo pode contratar os serviços de uma OE-SESCINC III para a execução do PROACAP no aeródromo sob sua responsabilidade, desde que esse aeródromo possua área de treinamento homologada pela ANAC.
- 8.7.4.7. A OE-SESCINC III, responsável pela realização do PROACAP deve conferir aos alunos aprovados CAP-BA com validades de 12 ou 24 meses, segundo estabelecido nos itens 8.7.4.2 e 8.7.4.3.
- 8.7.5. O operador de aeródromo deve registrar nos arquivos da SCI do aeródromo sob sua responsabilidade, todas as sessões de treinamento do PLT dos bombeiros de aeródromo em exercício das atividades operacionais do SESCINC, estando esses documentos sujeitos às inspeções periódicas da ANAC.
- 8.7.6. Os bombeiros de aeródromo devem, em um intervalo não superior a 4 anos, participar de treinamento ministrado por uma OE-SESCINC III, que inclua o combate a incêndios alimentados por combustível sob pressão, mantendo o registro deste nos arquivos da SCI.
- 8.7.7. A ANAC editará Legislação Complementar especificando os requisitos mínimos do PLT e do PROACAP.

9. ORGANIZAÇÕES DE ENSINO PARA CAPACITAÇÃO DE RECURSOS HUMANOS

9.1. GERAL

- 9.1.1. Somente uma organização de ensino detentora do CHOE - Certificado de Homologação de Organização de Ensino Especializada na Capacitação de Recursos Humanos para o SESCINC, pode ministrar os programas de instrução para capacitação de recursos humanos para o exercício das atividades operacionais do SESCINC.
- 9.1.2. O CHOE é outorgado pela ANAC à organização de ensino aprovada após o processo de homologação conduzido pela Agência e é válido por cinco anos a partir de sua data de emissão, desde que não tenha sido suspenso ou cassado, podendo, por solicitação do interessado, ser renovado por igual período.
- 9.1.3. As OE-SESCINC estão sujeitas a inspeção regular exercida pela ANAC.
- 9.1.4. A OE-SESCINC deve obter autorização prévia da ANAC para qualquer curso de formação ou especialização que pretenda ministrar.
- 9.1.5. Somente o operador de aeródromo homologado como uma OE-SESCINC pode ministrar os programas de instrução para capacitação de recursos humanos para as atividades operacionais do SESCINC.

9.2. CATEGORIAS DE OE-SESCINC

- 9.2.1. As OE-SESCINC dividem-se em 3 categorias:
 - 9.2.1.1. OE-SESCINC I - Organização de Ensino Especializada na Capacitação de Recursos Humanos para o SESCINC, especificamente equipada para prover a formação teórica dos programas de instrução.
 - 9.2.1.2. OE-SESCINC II - Organização de Ensino Especializada na Capacitação de Recursos Humanos para o SESCINC, especificamente equipada para prover a formação prática dos programas de instrução.
 - 9.2.1.3. OE-SESCINC III - Organização de Ensino Especializada na Capacitação de Recursos Humanos para o SESCINC, especificamente equipada para prover a formação teórica e prática dos programas de instrução.

9.3. HOMOLOGAÇÃO DE OE-SESCINC

- 9.3.1. A ANAC emitirá Legislação Complementar definindo os processos para a homologação e controle das OE-SESCINC.

10. EMPRESAS ESPECIALIZADAS NA OPERAÇÃO DE SESCINC

10.1. GERAL

- 10.1.1. Somente as empresas detentoras do CHEPS - Certificado de Homologação de Empresa Especializada na Prestação dos Serviços de Prevenção, Salvamento e Combate a Incêndio em Aeródromos Civis, estão autorizadas a prestar tais serviços.
- 10.1.2. O CHEPS é outorgado pela ANAC às empresas aprovadas após o processo de homologação conduzido pela Agência e é válido por cinco anos a partir de sua data de emissão, desde que não tenha sido suspenso ou cassado, podendo, por solicitação do interessado, ser renovado por igual período.
- 10.1.3. A empresa detentora do CHEPS denomina-se EP-SESCINC, Empresa Especializada na Prestação dos Serviços de Prevenção, Salvamento e Combate a Incêndio em Aeródromos Civis.
- 10.1.4. A execução dos serviços de prevenção, salvamento e combate a incêndio em aeródromos civis pelas EP-SESCINC está condicionada à autorização expressa do operador de aeródromo.
- 10.1.5. A EP-SESCINC é responsável pela manutenção do padrão de qualidade e do nível de segurança do serviço oferecido, ficando obrigada a operar de acordo com as normas estabelecidas pela ANAC, devendo, no aeródromo onde atua:
 - 10.1.5.1. Manter permanente avaliação do trabalho executado;
 - 10.1.5.2. Manter o efetivo necessário à adequada execução das atividades do SESCINC;
 - 10.1.5.3. Utilizar equipamentos e veículos em quantidades e com características técnicas de acordo com os critérios estabelecidos pela ANAC;
 - 10.1.5.4. Submeter os bombeiros de aeródromo em exercício das atividades operacionais do SESCINC aos programas de treinamento estabelecidos no item 8.7 deste Apêndice;
 - 10.1.5.5. Manter um arquivo com o registro das informações profissionais de cada bombeiro de aeródromo contratado, desde sua admissão, até dois anos após a finalização do contrato de trabalho, estando esses arquivos sujeitos à inspeção periódica da ANAC; e
 - 10.1.5.6. Manter um profissional responsável pela representação da empresa junto ao operador de aeródromo e quando de inspeções da ANAC.
- 10.1.6. É responsabilidade do operador de aeródromo avaliar constantemente as atividades e o desempenho da EP-SESCINC em atuação no aeródromo sob sua responsabilidade, respondendo solidariamente pelo serviço executado.
- 10.1.7. A EP-SESCINC está sujeita às sanções previstas na legislação em vigor, no caso de descumprimento às normas de aviação civil, incluindo aquelas emitidas pelo operador de aeródromo.

10.2. HOMOLOGAÇÃO DE EP-SESCINC

- 10.2.1. A ANAC emitirá Legislação Complementar definindo os processos para a homologação e controle das EP-SESCINC.

11. ORGANIZAÇÃO E FUNCIONAMENTO DO SESCINC

11.1. GERAL

- 11.1.1. As atividades do SESCINC serão desenvolvidas, administrativa e operacionalmente em proveito da segurança contraincêndio nas operações aéreas, envolvendo a prevenção contra o fogo, o combate a incêndio, o salvamento de vidas e a manutenção de equipamentos e do nível de competência de seu efetivo operacional.
- 11.1.2. Os SESCINC devem estar preparados para atuarem em uma área de até 8 km, em torno do Ponto de Referência do Aeródromo (ARP) ou, quando não designado, do centro geométrico da pista de pouso e decolagem.
- 11.1.3. Independentemente da estrutura administrativa que operar o SESCINC, caso o aeródromo funcione em regime H24 (24 horas por dia), as Equipes de Serviço deverão atuar em turnos ininterruptos dia e noite de forma a estarem operacionalmente preparadas, ativas e em permanentemente estado de atenção enquanto houver movimento, ou expectativa de movimento de aeronaves no aeródromo.
- 11.1.4. Ocorrendo horários de funcionamento mais restritos, as escalas de serviço deverão ser fixadas de forma a atenderem suas necessidades operacionais, mantendo sempre uma Equipe de Serviço durante todo o tempo em que o aeródromo estiver aberto para pouso e decolagem de aeronaves.
- 11.1.5. Em qualquer hipótese, os profissionais que atuem em regime de escala de bombeiro de aeródromo devem ter seus períodos normais de descanso e lazer, a fim de estarem sempre nas melhores condições físicas e psicológicas durante os períodos de serviço, para poderem agir com o máximo de rendimento durante as emergências.
- 11.1.6. O operador de aeródromo deve manter nos arquivos da SCI do aeródromo sob sua responsabilidade, em pastas individuais, cópias de todos os certificados de formação, especialização, CAP-BA e CCF-BA dos bombeiros de aeródromo em exercício das atividades operacionais do SESCINC, estando esses documentos sujeitos às inspeções periódicas da ANAC.

11.2. ATIVIDADES ACESSÓRIAS DO BOMBEIRO DE AERÓDROMO

- 11.2.1. Além das atividades especificadas no item 11.1 deste Apêndice, caberá ainda ao bombeiro de aeródromo, caso não haja a presença de equipamentos e pessoal especializado, a tarefa de ministrar os primeiros socorros de urgência aos acidentados.
- 11.2.2. O bombeiro de aeródromo pode, ainda:
 - a. Auxiliar no combate a incêndio em instalações aeroportuárias, ou em outras instalações nas cercanias do aeródromo, onde o fogo ameace aquelas instalações ou possa interferir nas atividades do voo;
 - b. Fiscalizar as instalações do aeródromo no tocante à prevenção contraincêndio;
 - c. Realizar a inspeção e manutenção preventiva dos equipamentos de contraincêndio das instalações; e

d. Executar outras atividades julgadas adequadas pelo responsável pelo SESCINC.

11.3. UNIFORME DE SERVIÇO

- 11.3.1. Os profissionais que compõem o SESCINC devem possuir vestimentas que facilitem sua identificação como bombeiro de aeródromo dentro do complexo aeroportuário, devendo, quando em serviço, trajar uniformes condizentes com a atividade que desempenham.
- 11.3.2. O operador de aeródromo deve garantir que o efetivo do SESCINC possua uniforme de serviço condizente com as atividades desempenhadas.
- 11.3.3. O operador de aeródromo deve zelar pela boa apresentação e estado dos uniformes de serviço, estabelecendo prazos e condições para a sua reposição por desgaste natural ou ocasional.
- 11.3.4. O uniforme de serviço é um componente auxiliar na proteção do bombeiro de aeródromo às chamas e ao calor irradiado.
- 11.3.5. O uniforme de serviço deve ostentar a logomarca do órgão, empresa ou entidade a que pertença o profissional, bem como o nome, o tipo sanguíneo e fator RH do bombeiro de aeródromo.
- 11.3.6. O uniforme de serviço deve ser compatível com o clima e condições meteorológicas predominantes no aeródromo, sendo constituído de, no mínimo:
 - a. Vestimenta básica (macacão ou calça e blusa com mangas compridas);
 - b. Camiseta com manga curta; e
 - c. Bota de couro.

11.4. ESTRUTURA FUNCIONAL DO SESCINC

- 11.4.1. A estrutura funcional do SESCINC deve agregar, no mínimo, duas categorias de atividades: administrativas e operacionais.
- 11.4.2. As atividades administrativas devem ser executadas, prioritariamente, por profissionais pertencentes ao efetivo do SESCINC.
- 11.4.3. Admite-se que, respeitadas as limitações da legislação trabalhista, os acordos e/ou convenções de órgãos ou entidades de classe e de representação trabalhista, as atividades administrativas possam ser executadas cumulativamente por profissionais designados para as funções operacionais, desde que não prejudiquem tais funções.

11.5. EQUIPES E ESCALAS DE SERVIÇO

- 11.5.1. O operador de aeródromo deve garantir que o número de bombeiros de aeródromo destacados para o cumprimento de cada turno de trabalho especificado para o SESCINC seja suficiente para operar, de maneira adequada, todos os CCI e viaturas de apoio em linha, de forma a disponibilizar a capacidade operacional máxima destes equipamentos, atendendo, também, ao tempo-resposta e à contínua aplicação de agentes extintores, nos regimes de descarga indicados para a categoria contraincêndio do aeródromo.

- 11.5.2. Toda equipe de serviço deve ser coordenada por um bombeiro de aeródromo capacitado para o exercício da função de Chefe de Equipe de Serviço, como definido no item 8.5 deste Apêndice.
- 11.5.2.1. Para aeródromos da Classe I, admite-se que esta função seja exercida, cumulativamente, com a função de bombeiro de aeródromo, sendo vetada, em qualquer caso, a acumulação da função de Chefe de Equipe de Serviço com a de Motorista/Operador de CCI.
- 11.5.3. Em aeródromos onde é requerida a operação de viaturas do tipo CACE, como especificado no item 4.2 deste Apêndice, o Chefe de Equipe de Serviço do SESCINC deve ser apoiado por um bombeiro de aeródromo que exercerá a função de Auxiliar de Chefe de Equipe de Serviço.
- 11.5.4. As equipes de serviço em um SESCINC devem ser estruturadas de forma a possuir, em sua constituição, um profissional designado para desenvolver a atividade de comunicação.
- 11.5.4.1. Esta função deverá ser exercida, preferencialmente, por um bombeiro de aeródromo, podendo, ainda, ser desempenhada por profissionais de funções administrativas, desde que capacitados para o desempenho da atividade.
- 11.5.5. A equipagem mínima de cada CCI em linha é de três bombeiros de aeródromo, exceto quando a capacidade do CCI não permita tal equipagem, quando, justificadamente, poderá ser de dois bombeiros de aeródromo.
- 11.5.6. A equipagem mínima de cada viatura de apoio deve ser suficiente para a operação adequada da mesma, sendo obrigatório, para o veículo tipo CRS, a função de Líder da Equipe de Salvamento, que deverá ser exercido por Bombeiro de Aeródromo II.

12. SEÇÃO CONTRAINCÊNDIO

12.1. GERAL

- 12.1.1. O operador de aeródromo deve disponibilizar um local físico específico para as atividades administrativas e operacionais designadas ao SESCINC, identificado como Seção Contraincêndio (SCI).
- 12.1.2. A SCI deve constituir-se de uma unidade autônoma, que reúna condições adequadas para operar ininterruptamente, e que abrigue com praticidade e segurança os CCI, viaturas de apoio, equipamentos, sistemas de comunicação e alarme, estoques de agentes extintores e ao efetivo, necessários para um pronto atendimento em caso de emergências.
- 12.1.3. Em função da distribuição geográfica da área de operação do aeródromo, pode ser necessária a implantação de uma ou mais SCI satélites, identificadas como Postos Avançados de Contraincêndio (PACI), com o objetivo de atender ao tempo-resposta.
- 12.1.4. A SCI e o PACI devem estar conectados à fonte secundária de energia que atende as instalações aeroportuárias de forma a garantir a disponibilidade contínua de equipamentos e recursos essenciais para atendimento às emergências.
- 12.1.5. A SCI e o PACI devem ser dotados de sistema de reabastecimento contínuo dos reservatórios de ar comprimido dos CCI, de forma que seja garantida a pronta utilização desses veículos em caso de acionamento do SESCINC.
- 12.1.6. A SCI e o PACI devem ser dotados de sistema de recarregamento contínuo das baterias dos CCI, de forma que seja garantida a pronta utilização desses veículos em caso de acionamento do SESCINC.
- 12.1.7. Na impossibilidade de implementação dos sistemas prescritos nos itens 12.1.5 e 12.1.6 deste Apêndice, o operador de aeródromo deve garantir pronta utilização dos CCI, através de procedimento alternativo aprovado pela ANAC.
- 12.1.8. O operador de aeródromo deve disponibilizar, para o efetivo do SESCINC, área de treinamento para realização de atividades práticas de controle, salvamento e extinção de incêndio, com a utilização de CCI.
 - 12.1.8.1. A área de treinamento, quando construída no aeródromo, deve observar critérios de segurança e de preservação do meio ambiente.
 - 12.1.8.2. A critério do operador de aeródromo, os treinamentos práticos de controle, salvamento e extinção de incêndio com a utilização de CCI, poderão ser realizados fora da área do aeródromo, em OE-SESCINC II ou III, como estabelecido no item 9 deste Apêndice.

12.2. LOCALIZAÇÃO

- 12.2.1. A SCI e, quando requerido, o PACI, devem estar localizados de modo que o acesso à área de movimento seja direto, exigindo o mínimo de curvas, e que as distâncias a serem percorridas pelos CCI e viaturas de apoio sejam as mais curtas possíveis, possibilitando o atendimento ao tempo resposta.

12.2.2. A localização da SCI, e quando requerido, do PACI, deve atender aos seguintes requisitos mínimos:

- a. Proximidade das pistas de pouso e decolagem;
- b. Equidistância das cabeceiras, se possível;
- c. Acesso às áreas operacionais (lado ar) e às áreas externas (lado terra);
- d. Ausência de obstáculos que possam impedir ou dificultar a livre movimentação dos CCI e viaturas de apoio; e
- e. Ampla visão da área de movimento das aeronaves, direta ou remota via sistema de câmeras.

12.3. PROJETO

12.3.1. O projeto de uma SCI deve agregar os seguintes conceitos operacionais:

- a. Previsão de atenuação acústica;
- b. Abrigo para os CCI e viaturas de apoio;
- c. Pátio de manobras para os CCI e viaturas de apoio;
- d. Local adequado para atividades de comunicação, com visibilidade ou monitoramento da área de movimento;
- e. Sistema de abastecimento de água;
- f. Local apropriado para refeições da equipe de serviço;
- g. Alojamento para a equipe de serviço quando o SESCINC operar por 24 horas;
- h. Vestiário para todo o efetivo;
- i. Local adequado para estocagem de pneus, agentes extintores e cilindros de gases propelentes conforme recomendações dos fabricantes;
- j. Local adequado para guarda dos materiais e equipamentos da SCI;
- k. Local apropriado para instrução e treinamento;
- l. Área para educação física e lazer; e
- m. Dependências administrativas.

12.3.2. O projeto de um PACI deve agregar os seguintes conceitos operacionais:

- a. Abrigo para os CCI;
- b. Pátio de manobras para os CCI;
- c. Local adequado para atividades de comunicação, com visibilidade da área de movimento;
- d. Sistema de abastecimento de água;
- e. Local apropriado para as refeições da equipe de serviço;

- f. Alojamento para, no mínimo, a equipe de serviço quando o SESCINC operar por 24h; e
- g. Área de lazer para a equipe de serviço.

12.3.3. Enquanto não for editada Legislação Complementar específica pela ANAC, informações adicionais sobre o projeto e construção de SCI e PACI, devem ser obtidas pelo operador de aeródromo junto à ANAC

13. TEMPO-RESPOSTA DO SESCINC

13.1. GERAL

- 13.1.1. O tempo-resposta é considerado aquele desde a chamada 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 a tabela 2.1.1 deste Apêndice.

13.2. PARÂMETRO OPERACIONAL

- 13.2.1. Como parâmetro operacional, o tempo-resposta, em condições ótimas de visibilidade e de superfície, partindo o(s) CCI da Seção Contraincêndio, não deve exceder 3 (três) minutos, até a cabeceira mais distante ou até qualquer outra parte da área de movimento de aeronaves.
- 13.2.1.1. Entende-se por condições ótimas de visibilidade e de superfície o período diurno, com boa visibilidade, sem chuvas, com as vias desimpedidas e em condições de tráfego normal.
- 13.2.2. Quaisquer outros CCI que sejam necessários para aplicação de agentes extintores requeridos para a categoria do aeródromo deverão chegar ao local com intervalo de tempo não superior a 4 (quatro) minutos, a partir do acionamento do SESCINC, para que a aplicação dos agentes extintores possa ser contínua.
- 13.2.3. 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.

13.3. PERIODICIDADE E CONTROLE DA AFERIÇÃO DO TEMPO-RESPOSTA

- 13.3.1. O operador de aeródromo deve garantir que, no mínimo, uma vez a cada mês, o SESCINC efetuará a aferição do tempo-resposta.
- 13.3.2. O operador de aeródromo 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.
- 13.3.3. O operador de aeródromo deve garantir que sejam disponibilizados na SCI, o registro das 12 (doze) últimas aferições do tempo-resposta do SESCINC, agregando informações de desempenho dos CCI acionados, com os respectivos tempos obtidos, bem como os nomes e funções dos profissionais participantes.

14. INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA PARA APOIO ÀS OPERAÇÕES DO SESCINC

14.1. FORNECIMENTO ALTERNATIVO DE ÁGUA NO AERÓDROMO

- 14.1.1. Além do suprimento de água exclusivo para o SESCINC, o operador de aeródromo deve prever a possibilidade de utilização de fontes alternativas, tais como recursos hídricos naturais, poços artesianos, cisternas, redes de hidrantes que atendem ao complexo aeroportuário, etc., para abastecimento de emergência dos CCI e/ou viaturas de apoio.
- 14.1.2. O operador de aeródromo deve prover acesso adequado e seguro para os CCI e/ou viaturas de apoio às fontes alternativas de água localizadas na área patrimonial do aeródromo.
- 14.1.3. O acesso às fontes alternativas de água localizadas na área patrimonial do aeródromo deve ser do conhecimento de todo o efetivo do SESCINC.
- 14.1.4. O efetivo do SESCINC deve realizar exercícios periódicos de abastecimento dos CCI e/ou das viaturas de apoio utilizando as fontes alternativas de água disponíveis na área patrimonial do aeródromo.
- 14.1.5. O acesso às fontes alternativas de água localizadas fora da área patrimonial do aeródromo deve ser do conhecimento de todos os Bombeiros de Aeródromo Motoristas/Operadores de CCI e/ou das viaturas de apoio.

14.2. VIAS DE ACESSO DE EMERGÊNCIA

- 14.2.1. As vias de acesso de emergência têm como objetivo primordial a obtenção dos menores tempos-resposta possíveis, facilitando o acesso da SCI às cabeceiras da pista e destas aos limites da área abrangida pela cerca operacional do aeródromo e a área externa.
- 14.2.2. O operador deve estabelecer, nos projetos de construção, reforma ou ampliação de aeródromo, vias de acesso de emergência às pistas de pouso e decolagem.
- 14.2.3. Desde que viáveis, do ponto de vistas da resistência do terreno adjacente às cabeceiras, as vias de acesso de emergência devem ser implantadas, a partir de cada cabeceira, até uma distância máxima de 1000 (mil) metros.
- 14.2.4. As vias de acesso de emergência devem ter dimensões suficientes para passagem do maior CCI disponível no aeródromo e ao menos um trecho com dimensão duplicada e extensão suficiente para passagem de veículos de emergência nas duas direções.
 - 14.2.4.1. As vias de acesso devem:
 - a. Possuir capacidade de suporte de carga equivalente a duas vezes o maior CCI disponível no aeródromo, completamente carregado;
 - b. Ser construídas com material resistente a abrasão, prevenindo desgastes e transferência de detritos para a pista; e
 - c. Possuir curvas com seus raios projetados de forma a permitir rápido e seguro deslocamento de CCI carregados pela mesma.

- 14.2.5. Quando a superfície da via estiver indistinguível das áreas adjacentes, devem ser aplicados demarcadores ou sinalizadores laterais em intervalos de no máximo 15 metros.
- 14.2.6. Quando existirem portões nas vias de acesso a área externa do aeródromo, cópias das chaves destes devem estar nos CCI e na SCI, bem como estes devem ser construídos de forma a que possam ser rompidos pelos CCI em emergências.
- 14.2.7. O operador de aeródromo deve realizar gestões junto à autoridade de trânsito local no sentido de que as vias de acesso de emergência, em seus trechos situados fora da área patrimonial do aeródromo, recebam sinalização especial indicando sua função e a proibição do estacionamento de veículos em sua proximidade.

15. PROCEDIMENTOS OPERACIONAIS DO SESCINC

15.1. GERAL

- 15.1.1. Os procedimentos operacionais relacionados ao SESCINC devem ser caracterizados em documento próprio, designado Plano Contraincêndio de Aeródromo (PCINC).
- 15.1.2. A existência de um PCINC fixando procedimentos pré-estabelecidos visa, principalmente, criar as condições necessárias para facilitar a rapidez das ações e a otimização dos recursos disponíveis na SCI, resguardando, também, os componentes do SESCINC quando da adoção destes procedimentos.
- 15.1.3. O PCINC é obrigatório para todos os aeródromos abertos ao tráfego aéreo e que possuam um SESCINC implantado.
 - 15.1.3.1. O operador de aeródromo deve garantir a elaboração, atualização e aplicação do PCINC.
 - 15.1.3.2. A responsabilidade pela elaboração e atualização do PCINC é do responsável pelo SESCINC designado ou reconhecido pelo operador de aeródromo.
 - 15.1.3.3. O PCINC, a critério do operador de aeródromo, poderá ser desenvolvido em conjunto com outros profissionais vinculados ao aeroporto e ligados à área de segurança operacional do mesmo.
 - 15.1.3.4. O PCINC, a critério do operador de aeródromo, poderá ser desenvolvido por pessoa física ou jurídica de direito público ou privado, não vinculada ao aeroporto sendo, neste caso, imprescindível o aceite do documento e de suas características operacionais pelo responsável pelo SESCINC.
- 15.1.4. O PCINC deve ser encaminhado à ANAC para avaliação e emissão de parecer quanto a sua aprovação.
 - 15.1.4.1. O PCINC que receber parecer favorável da ANAC deve ser aprovado pelo operador de aeródromo, por meio de ato formal, que deve, também, fazer parte do respectivo plano.
 - 15.1.4.2. No ato de aprovação do PCINC deve constar, dentre outros, menção ao parecer da ANAC que recomendou sua aprovação.
 - 15.1.4.3. O PCINC deve ser atualizado sempre que ocorrerem alterações significativas na infraestrutura aeroportuária, nos tipos e operações de aeronaves ou nas características operacionais do SESCINC, em especial quanto à configuração da frota de CCI e/ou das viaturas de apoio ou o tipo ou a configuração do efetivo da SCI devendo, neste caso, ser submetido a novo processo de aprovação, como indicado no item 15.1.4 deste Apêndice.
 - 15.1.4.4. Não ocorrendo alterações significativas, o PCINC deve ser atualizado a cada 5 anos contados a partir da data do ato de sua aprovação.
 - 15.1.4.5. No caso das atualizações quinquenais, o operador de aeródromo deve adotar os procedimentos administrativos indicados no item 15.1.4 deste Apêndice.
 - 15.1.4.6. Alterações de ordem administrativas ou de coordenação e/ou interação com outros setores do aeroporto devem ser agregadas ao PCINC independentemente de avaliação pela ANAC.

15.1.4.7. O PCINC é de conhecimento obrigatório para todo o efetivo do SESCINC, devendo seu estudo constar do PLT.

15.2. CARACTERÍSTICAS OPERACIONAIS DO PCINC

15.2.1. O PCINC deve indicar a categoria requerida para o aeródromo, publicada em ato específico da ANAC, ou, inexistindo publicação ou referência ao aeródromo na publicação, determinada segundo a metodologia apresentada no item 1.3 deste Apêndice.

15.2.2. O PCINC deve indicar o nível de proteção contraincêndio existente no aeródromo, determinado segundo a metodologia apresentada no item 1.6 deste Apêndice.

15.2.3. O PCINC deve relacionar os principais recursos operacionais existentes e normalmente disponíveis na SCI, em especial: instalações incluindo SCI e PACI, equipamentos, CCI e viaturas de apoio, embarcações, efetivo, equipes e escalas de serviço, agentes extintores e sistemas de comunicação e alarme.

15.2.4. O PCINC deve indicar a atuação do SESCINC no atendimento às emergências aeronáuticas ou nas instalações aeroportuárias, considerando um raio de ação de 8km, em torno do Ponto de Referência do Aeródromo (ARP) ou, quando não designado, do centro geométrico das pistas de pouso e decolagem existentes no aeródromo.

15.2.5. O PCINC deve abranger, no mínimo, a adoção de posturas operacionais para a atuação das equipes de serviço nas seguintes situações:

- a. Emergências com aeronaves em voo e no solo;
- b. Incêndios em instalações aeroportuárias;
- c. Remoção de animais e dispersão de avifauna, quando aplicável;
- d. Incêndios florestais;
- e. Incêndios envolvendo combustíveis em operações de reabastecimento, ou sendo transportado no lado ar ou estocado no PAA;
- f. Ocorrências com materiais perigosos; e
- g. Situações particulares do aeródromo que exijam a atuação do SESCINC.
- h. Os procedimentos operacionais previstos no PCINC devem levar em conta critérios de preservação do local do acidente aeronáutico para futura investigação a ser efetuada pelo órgão competente.

15.2.6. A preservação do local do acidente aeronáutico não deve se sobrepor a necessidade de salvamento de vidas.

15.2.7. Nos aeródromos em que existam situações de operações com baixa visibilidade, devem ser estabelecidos procedimentos específicos para atendimento às emergências nestas condições.

15.2.8. De forma a facilitar a ação do SESCINC nos atendimentos a emergências que envolvam aeronaves, deve ser disponibilizado na central de comunicações da SCI, material para consulta com os desenhos esquemáticos das principais aeronaves que operam no aeródromo, contendo informações quanto às saídas de emergência, dimensões das aeronaves e posição de motores, tanques de combustível e fontes de energia elétrica.

15.3. PRINCIPAIS PROCEDIMENTOS OPERACIONAIS DO SESCINC

15.3.1. Os seguintes procedimentos devem ser observados quando da atuação do SESCINC em atendimento a emergências com aeronaves:

15.3.1.1. Intervenção Imediata – procedimento operacional para atendimento a aeronaves na Condição de Socorro, conforme definida no item 2.2 do Anexo ao qual este Apêndice está vinculado.

- a. Uma aeronave na Condição de Socorro requer do SESCINC a seguinte postura operacional: intervenção imediata no local do acidente ou o posicionamento dos CCI para aguardar a aeronave naquela condição de emergência.

15.3.1.2. Posicionamento para Intervenção – procedimento para atendimento às aeronaves na Condição de Urgência, conforme definida no item 2.2 do Anexo ao qual este Apêndice está vinculado.

- a. Uma aeronave na Condição de Urgência requer do SESCINC a seguinte postura operacional: posicionamento dos CCI para aguardar a aeronave naquela condição de emergência e acompanhar a mesma após o pouso, até a parada total do grupo moto-propulsor.
- b. O acompanhamento à aeronave poderá ser dispensado pelo comandante da mesma, desde que explicitamente solicitado ao SESCINC por meio do Serviço de Tráfego Aéreo (ATS).

16. INFORMAÇÕES ADMINISTRATIVAS E OPERACIONAIS SOBRE OS SESCINC

16.1. GERAL

- 16.1.1. O operador de aeródromo deve manter a ANAC e os órgãos e entidades responsáveis pela divulgação de informações aeronáuticas atualizados quanto ao nível de proteção contraincêndio existente no aeródromo sob sua administração, em especial nos casos de defasagem, como estabelecido no item 30 do Anexo ao qual este Apêndice está vinculado e aos procedimentos indicados no item 1.7 deste Apêndice.
- 16.1.2. O nível de proteção contraincêndio existente em um aeródromo deve ser expresso em relação aos recursos disponíveis no SESCINC, determinados em conformidade com o item 1.6 deste Apêndice.

16.2. INFORMAÇÕES QUANTO AO NÍVEL DE PROTEÇÃO CONTRAINCÊNDIO

- 16.2.1. O operador de aeródromo deve disponibilizar à ANAC, sempre que requisitado, informações referentes ao nível de proteção contraincêndio existente no aeródromo, podendo utilizar como referência o modelo constante no Apêndice II.
- 16.2.2. No mínimo, os dados abaixo relacionados devem estar disponíveis no SESCINC:
 - a. A situação operacional dos CCI, das viaturas de apoio e dos equipamentos normalmente utilizados em atendimento a emergências;
 - b. O estoque de agentes extintores, principal e complementar; e
 - c. O efetivo e a habilitação dos recursos humanos designados para atividades operacionais e administrativas do SESCINC.

16.3. INFORMAÇÕES QUANTO A ATUAÇÃO DO SESCINC

- 16.3.1. O operador de aeródromo deve, em coordenação com o responsável pelo SESCINC, fornecer à ANAC dados para o acompanhamento da atuação dos SESCINC em emergências.
- 16.3.2. Nos acionamentos do SESCINC para atendimento às emergências classificadas como CONDIÇÃO DE SOCORRO, os dados devem ser compilados pelo responsável pelo SESCINC e apresentados de acordo com modelo de relatório disponível no Apêndice III.
 - 16.3.2.1. O modelo de relatório indicado no Apêndice III deverá ser encaminhado à ANAC sempre que ocorrer no aeródromo emergências classificadas como CONDIÇÃO DE SOCORRO.
- 16.3.3. Nos demais tipos de acionamento do SESCINC, a ANAC deverá ser notificada por meio de formulário próprio, desenvolvido a critério de cada operador de aeródromo, contendo no mínimo, as seguintes informações: identificação do aeródromo, tipo de emergência, tipo, prefixo e operador (pessoa física ou jurídica) da aeronave, pane ou situação que caracterizou o acionamento e uma descrição sucinta da emergência e da atuação da Equipe de Serviço.

- 16.3.3.1. Deverão também ser relacionados no formulário indicado no item 16.3.3, os acionamentos do SESCINC para atendimento a todas as ocorrências não relacionadas com emergência envolvendo aeronaves tais como: fogo na vegetação circundante à área do aeródromo que coloque em risco a operação aérea, desinterdição de pista, vistoria de pista, emergências nas edificações e instalações aeroportuárias, remoção de animais e dispersão de avifauna, etc.
- 16.3.3.2. O formulário deve conter uma descrição sucinta da ocorrência, contendo a listagem dos recursos que foram disponibilizados para atender à emergência ou ao acionamento do SESCINC.
- 16.3.3.3. O formulário deve ser encaminhado à ANAC com periodicidade trimestral, não havendo necessidade de envio caso não tenham ocorrido acionamentos no período.
- 16.4. INFORMAÇÕES QUANTO AO MOVIMENTO DE AERONAVES
- 16.4.1. O operador de aeródromo deve informar à ANAC, semestralmente, até o décimo dia útil do mês subsequente, o movimento de aeronaves com regularidade que operam no aeródromo.
- 16.4.2. As informações indicadas no item 16.4.1 devem ser compiladas em formulário próprio, preferencialmente em planilha eletrônica, elaborada pelo operador de aeródromo, podendo este utilizar o modelo de Formulário de Frequência de Voos, disponível no Apêndice IV.
- 16.4.3. No Formulário de Frequência de Voos deverão ser informados, separadamente:
- a. O número de pousos e decolagens por tipo de aeronave correspondente ao transporte aéreo da aviação regular, charter, fretamento e militar; e
 - b. As operações com helicópteros, independente do emprego e do número de movimento dos mesmos.
- 16.5. MODELOS DE FORMULÁRIOS
- 16.5.1. O modelo do formulário “Nível de Proteção Contraincêndio Existente em Aeródromo”, consta do Apêndice II.
- 16.5.2. O modelo do formulário “Relatório de Operações de Salvamento e Combate a Incêndio em Aeronaves, consta do Apêndice III.
- 16.5.3. O modelo do formulário “Formulário de Frequência de Voos”, consta do Apêndice IV.
- 16.5.4. O operador de aeródromo poderá encaminhar à ANAC as informações constantes do item 16 deste Apêndice, por meio de mídia eletrônica, enviada via email para gops.sia@anac.gov.br, endereçado à Gerência de Operações Aeronáuticas e Aeroportuárias – GOPS da ANAC.

Apêndice II ao Anexo à Resolução 115, de 6 de outubro de 2009

**LOGOMARCA DO ÓRGÃO, EMPRESA OU ENTIDADE RESPONSÁVEL PELA ADMINISTRAÇÃO DO
AERÓDROMO**

NÍVEL DE PROTEÇÃO CONTRA INCÊNDIO EXISTENTE EM AERÓDROMO

1. IDENTIFICAÇÃO							
AERÓDROMO	NÍVEL DE PROTEÇÃO		CÓDIGOS				
	REQ.	EXIST.	OACI	IATA			
CIDADE	LOCALIZAÇÃO		UTILIZAÇÃO				
	UF	GER					
ADMINISTRAÇÃO	NOTAM		DATA	VALIDADE			
2. SERVIÇO DE PREVENÇÃO, SALVAMENTO E COMBATE A INCÊNDIO							
2.1. SESCINC OPERADO POR EFETIVO:				2.2. COMPOSIÇÃO DO EFETIVO DIÁRIO:			
MILITARES DO COMAER	<input type="checkbox"/>	CHEFE DE SEÇÃO / ENCARREGADO				01	
MILITARES DO CORPO DE BOMBEIROS	<input type="checkbox"/>	CHEFE DE EQUIPE / COORDENADOR / AUX CHEFE DE EQUIPE				04	
MILITARES DA POLÍCIA MILITAR	<input checked="" type="checkbox"/>	MOTORISTA DE CCI / CACE / CRS				14	
CIVIS FUNCIONÁRIOS DO AEROPORTO	<input type="checkbox"/>	SALVAMENTO NOS CCI				30	
CIVIS FUNCIONÁRIOS DE EMPRESA CONTRATADA	<input type="checkbox"/>	LIDER DE EQUIPE DE SALVAMENTO NO CRS				04	
CIVIS SERVIDORES DO ESTADO OU MUNICÍPIO	<input type="checkbox"/>	SALVAMENTO NO CRS				06	
OUTROS (IDENTIFICAR)	<input type="checkbox"/>	COMUNICAÇÕES				05	
2.3 INFORMAR REGIME DE ESCALA ADOTADO:		24X72	OBSERVAÇÕES:				
2.4. CARACTERÍSTICAS DOS CARROS CONTRA-INCÊNDIO DE AERÓDROMOS EXISTENTES (CCI):							
TIPO	IDENTIFICAÇÃO	ÁGUA (LT)	LGE (LT)	PQ (KG)	REG. DESC (LT/MIN)	DPL/IDPL	LINHA/RT
AP-IV	94 DOSA xxx	11.355	1.514	227	6.800	IDPL	RT
AP-IV	94 DOSA xxx	11.355	1.514	227	6.800	DPL	LINHA
AP-II	00 DOSA xxx	5.677	760	250	6.000	DPL	LINHA
2.5. ESTOQUE DE AGENTES EXTINTORES:							
LGE (LT)	PQ (KG)	RESERVA TÉC DE ÁGUA	OBSERVAÇÕES				
5.760	2.900	60.000					
2.6. RESPONSÁVEL PELAS INFORMAÇÕES:							
NOME	FUNÇÃO	TELEFONE / FAX		E-MAIL			
FULANO DE TAL	Coord. De Segurança	(XX) 3222-xxxx / 3222-xxxx		Fulanodetal@aero.com.br			

DATA

04/02/2009

ASSINATURA

OBSERVAÇÕES:

ITEM 1 – PREENCHIMENTO SIE / GER

SUBITEM 2.1 - ASSINALAR A CONFIGURAÇÃO DO EFETIVO (VINCULO FUNCIONAL)

SUBITEM 2.2 – INFORMAR NUMERO DE PROFISSIONAIS POR FUNÇÃO E HABILITADOS EM EVENTOS DIDÁTICOS RECONHECIDOS PELA ANAC

REG.DESC.- REGIME DE DESCARGA

LINHA/RT-IDENTIFICAR VIATURAS EM LINHA E EM RESERVA TECNICA

DPL / IDPL – DISPONÍVEL OU INDISPONÍVEL

SUBITEM 2.5 – CONSIDERAR COMO EM ESTOQUE AS QUANTIDADES DE AGENTES EXTINTORES EXISTENTES NAS VIATURAS DESIGNADAS COMO RESERVA TÉCNICA

CRS – CARRO DE RESGATE E SALVAMENTO

CACE – CARRO DE APOIO DO CHEFE DE EQUIPE

Apêndice III ao Anexo à Resolução 115, de 6 de outubro de 2009

LOGOMARCA DO ÓRGÃO, EMPRESA OU ENTIDADE RESPONSÁVEL PELA ADMINISTRAÇÃO DO AERÓDROMO

RELATÓRIO DE OPERAÇÕES DE SALVAMENTO E COMBATE A INCÊNDIO EM AERONAVES

1. GENERALIDADES			
1.1 Aeródromo	1.2 Cidade	1.3 Data do Acidente	1.4 Hora Local do Acidente
SBYY	Santo Antônio de Fora	09 OUT 1994	17:45P
1.5 Acidente ocorrido durante:	1.6 Tipo da Aeronave	1.7 Matrícula	1.8 Empresa
<input checked="" type="checkbox"/> dia <input type="checkbox"/> noite	B738	PP-OOI	Air Flexa Dourada
1.9 Propósito da operação	1.10 Combustível	1.11 Alerta dado por	1.12 Hora do Alerta
Cargueiro	a. Tipo: QAV b. Quantidade: 30.700	ATS SBYY	17:45P
2. FASE DA OPERAÇÃO			
2.1 Pouso	2.2 Decolagem	2.3 Ráxi	2.4 Estacionamento
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3. CONDIÇÕES METEOROLÓGICAS			
3.1 Visibilidade	3.2 Teto	3.3 Temperatura	3.4 Direção do Vento
700 m	1 a 3/8 a 3000 PÉS	28	110°
3.5 Velocidade do Vento		3.6 Condições Gerais do Tempo	
9 NÓS		BOAS	
4. OCUPANTES E VÍTIMAS			
4.1 Total de Pessoas a Bordo	4.2 Salvas sem ajuda	4.3 Resgatadas Vivas	
(a) passageiros: 00	(a) feridos : 00	(a) feridos : 00	
(b) tripulantes : 05	(b) Ilesos: 05	(b) Ilesos: 05	
4.4 Mortos		4.5 Vítimas em Terra não Ocupantes da Aeronave	
(a) passageiros: 00		(a) Mortos : 00	
(b) tripulantes : 05		(b) Feridos: 00	
4.6 Óbitos Ocorridos dentro das 24 horas seguintes:		4.7 Mortos Vítimas de fogo (mencionados em 4.4 e 4.6)	
(a) Ocupantes: 00		00	
(b) Vítimas em Terra : 05			
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 mim (estimado)		00	
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:	
3 MIN		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):		5.6 Desde a chegada dos CCI até a extinção do fogo:	
1 MIN		1MIN	

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:
30 SEG	00

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	AP3	02	AR2	02	CMDO			
(b) Bombeiros	Militar	15						
(c) Serviços Médicos								
(d) Ambulâncias	Militar	01						
(e) Carro Pipa	Infra	01						
(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	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):	Quantidade Aproximada (L)	Razão de Descarga (L/min)	Tempo de descarga (MIN)	Ordem de emprego	Indicar se a quantidade foi suficiente
(a) Pó Químico		RESG	01	VO	01
(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:

Às 17:30h, aproximadamente, o operador do Posto Elevado de Observação recebeu (via fone ramal XX) da ATC-XX, que estávamos em Condição de Urgência devido a problemas nos trens de pouso de um BOEING 788 e que a aeronave estava próximo à Cidade de São Paulo-SP, e assim que a mesma estivesse na tela do radar do ATC acionaria a Equipe de Serviço

Às 17:45h recebemos novo contato do ATC-xx quando foi confirmado que estávamos em alerta, que o Comandante da Aeronave solicitou procedimentos para Condição de Socorro, que a aeronave é um BOEING 788 cargueiro, estando a três minutos fora, e que pousaria na Pista xxL/yyR e que a pista xxR estava livre para cruzamento e posicionamento das viaturas.

A aeronave tocou a pista aproximadamente 1.000m da cabeceira xxL com o trem não travado ocasionando o toque dos motores 01 e 02 com a pista, ocasionando, desta forma, grandes labaredas de fogo.

Imediatamente após a parada da aeronave (entre a pista xxL/yyR e a xxR) demos início ao controle das chamas utilizando os Faíscas 01, 02, 03 e 05, nos motores 01 e 02.

Ao iniciarmos o combate ao fogo, a tripulação da aeronave evacuou-se pela porta dianteira, sem que fosse necessária a intervenção da Equipe de Serviço.

Após o controle das chamas dos motores 01 e 02 foram descolados os Faíscas 03 e 05 para resfriarem os motores 03 e 04, que apresentavam um indício de superaquecimento (fumaça).

Durante a operação recebemos a informação de um integrante da tripulação que havia grande quantidade de fumaça na cabine da aeronave e que foi confirmado por dois componentes da equipe que penetraram na aeronave e utilizaram dois extintores CO₂-6Kg.

A emergência teve uma duração média de 20 minutos (abordagem, controle e resfriamento).

7.2 Relato condensado do incêndio, incluindo sua origem, desenvolvimento, intensidade e superfície:

A Equipe de Serviço observou que o trem de pouso esquerdo não estava travado e logo após o toque na pista o surgimento de grandes labaredas de fogo nos motores 01 e 02 com tendência a se alastrar para a asa e fuselagem da aeronave.

As chamas não apresentaram maiores volumes devido a imediata intervenção da equipe que agiu com presteza logo após a parada da aeronave e corte dos motores pela tripulação.

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

Devido ao não travamento do trem de pouso e o contato da fuselagem e motores 01 e 02 da aeronave com a pista, foi de imediato o aparecimento das chamas nos motores e nacele do trem de pouso esquerdo.

Após a parada da aeronave, a tripulação, de imediato abriu a porta dianteira e se evadiu sem que fosse necessário a intervenção da equipe de serviço.

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:

Após a parada da aeronave entre a Pista xxL/yyR e a xxR, os Faíscas 02 e 05 se posicionaram em frente (lado esquerdo) da aeronave, e imediatamente deram combate às chamas.

O Faísca 01 após sua chegada, deu proteção à saída dos tripulantes, e ao resfriamento do trem de pouso do nariz.

O Faísca 03 posicionou-se do lado dos motores 03 e 04 e deu início ao resfriamento, sendo depois auxiliado pelo Faísca 05.

Durante o trabalho de resfriamento os Faíscas 01 e 02 foram reabastecidos no local pelo carro pipa da Prefeitura.

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:

A tripulação evadiu-se da aeronave por meios próprios, pela porta dianteira durante o combate ao fogo nos motores 01 e 02 e proteção da fuselagem e asa da aeronave.

9.2 Traslado de Vítimas:

Número de vítimas trasladadas:

- (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:

Não houve falhas na comunicação entre ATC-xx/CHEFE EQUIPE/COE/CCI
Os acessos estavam em ótimas condições.

10.2 Dificuldades em localizar ou atingir o local do acidente:

Não houve dificuldades.

11. EFICIÊNCIA DAS OPERAÇÕES DESALVAMENTO E COMBATE A INCÊNDIO

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

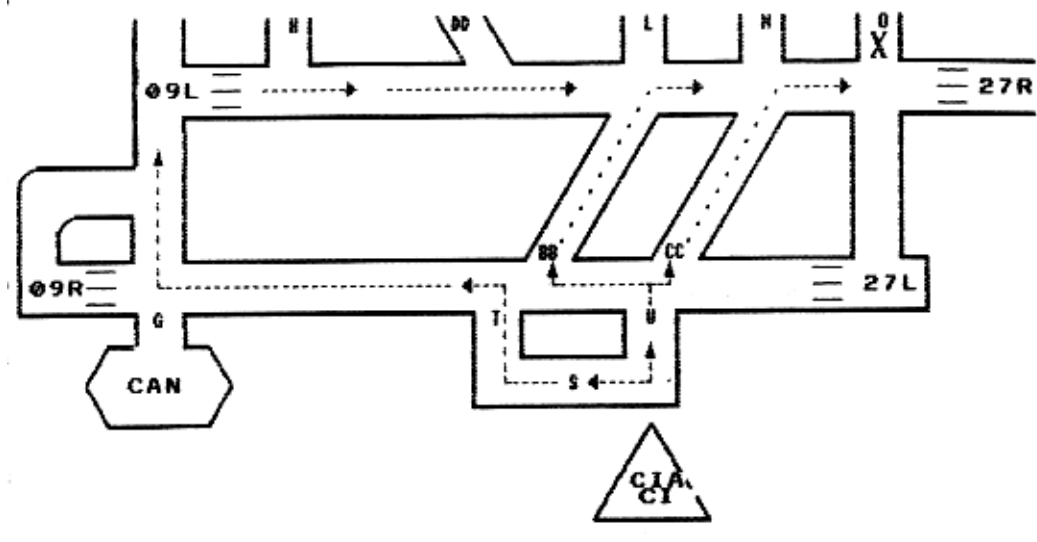
A contento, e dentro dos padrões exigidos.

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 esquerdo.	
(c) Poucos Danos	Roda do Nariz.	
(d) Incólume	Demais partes da aeronave.	

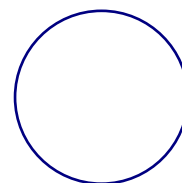
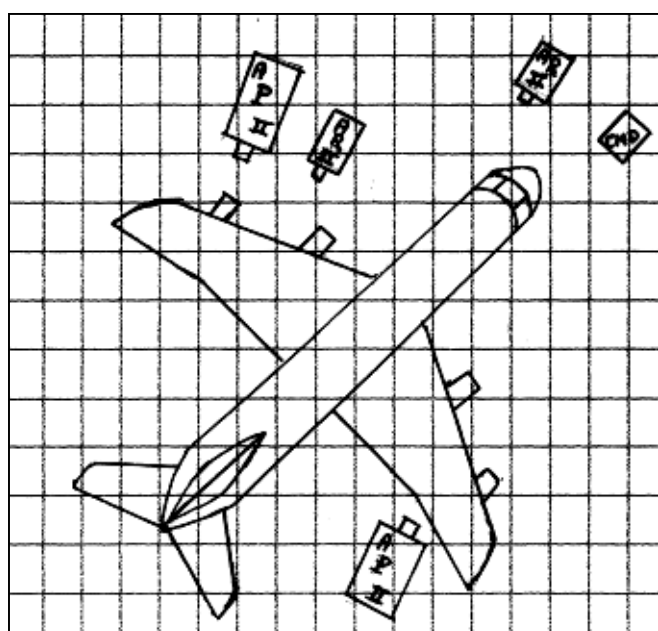
12. DIAGRAMA

12.1 Local do Acidente e vias de acesso:

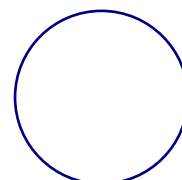
Posição de Decolagem / Pouso da Aeronave



12.2 Local do Acidente:



DIREÇÃO DO NORTE MAGNÉTICO



DIREÇÃO DO VENTO

13. OBSERVAÇÕES GERAIS

13.1 Informações ou dados não passados ao Chefe de Equipe:

Não foram informados os nomes dos tripulantes.

14. RESPONSÁVEL PELO RELATÓRIO

14.1 Local, Data e Assinatura:

Apêndice IV ao Anexo à Resolução 115, de 6 de outubro de 2009

**LOGOMARCA DO ÓRGÃO, EMPRESA OU ENTIDADE RESPONSÁVEL PELA ADMINISTRAÇÃO DO
AERÓDROMO**

FORMULÁRIO DE FREQUENCIA DE VOOS – FFV

1. IDENTIFICAÇÃO													
AERÓDROMO		CIDADE	UF	IDENTIFICAÇÃO									
				ICAO	IATA								
INTERNACIONAL DE RECIFE / GUARARAPES – GILBERTO FREYRE		RECIFE	PE	SBRF	REC								
ENDEREÇO			TEL/FAX										
AV.FLORIANO PEIXOTO Nº179 - CENTRO			(79) 3565-9887										
ADMINISTRAÇÃO			RESPONSÁVEL PELAS INFORMAÇÕES										
INFRAERO			CIPRIANO DE AZEVEDO FONSECA										
2. INFORMAÇÕES													
1º SEMESTRE DO ANO DE 2008													
01. AERONAVES DE ASAS FIXAS		POUSOS						DECOLAGENS					
ITEM	CÓDIGO OACI DA AERONAVE	JAN	FEV	MAR	ABR	MAI	JUN	JAN	FEV	MAR	ABR	MAI	JUN
1	AT72												
2	E110												
3	E120												
4	E121												
5	E135												
02. AERONAVES DE ASAS ROTATIVAS		POUSOS						DECOLAGENS					
ITEM	CÓDIGO OACI DA AERONAVE	JAN	FEV	MAR	ABR	MAI	JUN	JAN	FEV	MAR	ABR	MAI	JUN
1	BH06												
2	AS50												
3	AS55												
4	H60												
5	H350												
LOCAL E DATA								E-MAIL DO RESPONSÁVEL					
RECIFE, 22 DE JULHO DE 2009								CIPRIANO@RECIFEAERO.GOV.BR					
								ASSINATURA					

obs: O código OACI da aeronave pode ser encontrado em: <http://www.icao.int/anb/ais/8643/index.cfm>