

**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.**

<b>Categoria do aeródromo</b>	<b>Número de veículos de apoio</b>
[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.**

<b>Código</b>	<b>Função</b>	<b>Operacional</b>	<b>Operacional supervisional</b>	<b>Operacional gerencial</b>
[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 Contra-incêndio (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 contra-incêndio 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 Contra Incêndio 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](mailto:gops.sia@anac.gov.br), endereçado à Gerência de Operações Aeronáuticas e Aeroportuárias – GOPS da ANAC.