

Anexo à Resolução nº xxx, de xx de xxxxx de 2012

IMPLANTAÇÃO, OPERAÇÃO E MANUTENÇÃO DO SERVIÇO DE PREVENÇÃO, SALVAMENTO E COMBATE A INCÊNDIO EM AERÓDROMOS CIVIS (SESCINC), NO ÂMBITO DA ANAC.

SUBSTITUI A RESOLUÇÃO Nº 115/2009, DE 06 DE OUTUBRO DE 2009.

CONTEÚDO

| | |
|---|-----------|
| 1. ESCOPO | 3 |
| 2. DISPOSIÇÕES PRELIMINARES | 3 |
| 2.1. GENERALIDADES..... | 3 |
| 2.2. TERMOS E DEFINIÇÕES..... | 3 |
| 2.3. ABREVIATURAS..... | 11 |
| 3. CLASSIFICAÇÃO DE AERÓDROMOS | 13 |
| 4. SERVIÇO DE PREVENÇÃO, SALVAMENTO E COMBATE A INCÊNDIO EM AERÓDROMOS CIVIS | 14 |
| 5. IMPLANTAÇÃO E OPERAÇÃO DO SESCINC | 15 |
| 5.1. RESPONSABILIDADES..... | 15 |
| 5.2. DELEGAÇÃO..... | 15 |
| 5.3. DOCUMENTAÇÃO..... | 16 |
| 6. NÍVEL DE PROTEÇÃO CONTRA INCÊNDIO | 17 |
| 6.1. GENERALIDADES..... | 17 |
| 6.2. DETERMINAÇÃO DA CATEGORIA DE CONTRA INCÊNDIO DE AERONAVE..... | 18 |
| 6.3. DETERMINAÇÃO DO NÍVEL DE PROTEÇÃO CONTRA INCÊNDIO REQUERIDO (NPCR) DE AERÓDROMO..... | 19 |
| 6.4. AERÓDROMOS ISENTOS DE PROTEÇÃO CONTRA INCÊNDIO..... | 20 |
| 6.5. NÍVEL DE PROTEÇÃO CONTRA INCÊNDIO EXISTENTE (NPCE)..... | 20 |
| 6.6. DEFASAGEM..... | 21 |
| 7. AGENTES EXTINTORES | 22 |
| 7.1. GENERALIDADES..... | 22 |
| 7.2. QUANTIDADES MÍNIMAS DE AGENTES EXTINTORES..... | 23 |
| 7.3. ESTOQUES DE AGENTES EXTINTORES..... | 24 |
| 8. CARRO CONTRA INCÊNDIO DE AERÓDROMO | 25 |
| 8.1. GENERALIDADES..... | 25 |
| 8.2. CLASSIFICAÇÃO DE CCI..... | 25 |
| 8.3. QUANTIDADE MÍNIMA DE CCI..... | 26 |
| 8.4. PRINCIPAIS CARACTERÍSTICAS OPERACIONAIS DOS CCI..... | 26 |
| 8.5. MANUTENÇÃO DE CCI..... | 28 |
| 9. VEÍCULOS DE APOIO ÀS OPERAÇÕES DO SESCINC | 29 |
| 9.1. GENERALIDADES..... | 29 |
| 9.2. CLASSIFICAÇÃO DOS VEÍCULOS DE APOIO..... | 29 |
| 9.3. CARACTERÍSTICAS OPERACIONAIS DO CRS..... | 29 |
| 9.4. CARACTERÍSTICAS OPERACIONAIS DO CACE..... | 30 |
| 9.5. CARACTERÍSTICAS OPERACIONAIS DA ESCI..... | 31 |
| 9.6. QUANTIDADE MÍNIMA DE VEÍCULOS DE APOIO..... | 31 |
| 9.7. MANUTENÇÃO DOS VEÍCULOS DE APOIO ÀS OPERAÇÕES DO SESCINC..... | 32 |
| 10. PROTEÇÃO INDIVIDUAL DO BOMBEIRO DE AERÓDROMO | 32 |
| 10.1. EQUIPAMENTO DE PROTEÇÃO INDIVIDUAL - EPI..... | 32 |
| 10.2. EQUIPAMENTO DE PROTEÇÃO RESPIRATÓRIA - EPR..... | 33 |
| 10.3. MANUTENÇÃO DOS EPI E EPR..... | 34 |
| 11. MATERIAIS DE APOIO AO RESGATE E AO COMBATE A INCÊNDIO | 34 |

| | |
|---|-----------|
| 11.1. MATERIAIS E EQUIPAMENTOS DE APOIO ÀS OPERAÇÃO DE RESGATE | 34 |
| 11.2. MATERIAIS DE APOIO ÀS OPERAÇÕES DE COMBATE A INCÊNDIO | 36 |
| 12. SISTEMAS DE COMUNICAÇÃO E ALARME | 36 |
| 12.1. GENERALIDADES | 36 |
| 12.2. SISTEMAS DE COMUNICAÇÃO | 37 |
| 12.3. SISTEMAS DE ALARME | 37 |
| 13. PROVISÃO DE RECURSOS HUMANOS PARA O SESCINC | 38 |
| 13.1. GENERALIDADES | 38 |
| 13.2. FUNÇÕES OPERACIONAIS DO SESCINC | 38 |
| 13.3. HABILITAÇÕES, ESPECIALIZAÇÃO E ATUALIZAÇÃO DE BOMBEIRO DE AERÓDROMO | 40 |
| 13.4. ATESTADO DE CAPACIDADE PSICOFÍSICA (ACP) | 41 |
| 13.5. CERTIFICADO DE APTIDÃO PROFISSIONAL DE BOMBEIRO DE AERÓDROMO (CAP-BA) | 41 |
| 13.6. ORGANIZAÇÃO DE ENSINO ESPECIALIZADA NA CAPACITAÇÃO DE RECURSOS HUMANOS PARA O SESCINC (OE-SESCINC) | 42 |
| 13.7. CURSOS PARA CAPACITAÇÃO DE RECURSOS HUMANOS PARA O EXERCÍCIO DAS FUNÇÕES OPERACIONAIS DO SESCINC | 42 |
| 13.8. PROGRAMA DE TREINAMENTO RECORRENTE PARA BOMBEIROS DE AERÓDROMO (PTR-BA) | 43 |
| 14. ORGANIZAÇÃO E FUNCIONAMENTO DO SESCINC | 45 |
| 14.1. GENERALIDADES | 45 |
| 14.2. ÁREA DE ATUAÇÃO DO SESCINC | 46 |
| 14.3. ATIVIDADES ACESSÓRIAS DO BOMBEIRO DE AERÓDROMO | 46 |
| 14.4. UNIFORME DE SERVIÇO | 46 |
| 14.5. ESTRUTURA FUNCIONAL DO SESCINC | 47 |
| 14.6. EQUIPES E ESCALAS DE SERVIÇO | 47 |
| 15. SEÇÃO CONTRAINCÊNDIO | 49 |
| 15.1. GERAL | 49 |
| 15.2. LOCALIZAÇÃO | 49 |
| 15.3. INFRAESTRUTURA | 50 |
| 16. TEMPO-RESPOSTA DO SESCINC | 52 |
| 17. INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA PARA APOIO ÀS OPERAÇÕES DO SESCINC | 52 |
| 17.1. FONTES ALTERNATIVAS PARA ABASTECIMENTO DE ÁGUA DOS CCI | 52 |
| 17.2. VIAS DE ACESSO DE EMERGÊNCIA | 53 |
| 17.3. ÁREA DE TREINAMENTO COM FOGO | 54 |
| 18. PROCEDIMENTOS OPERACIONAIS DO SESCINC | 54 |
| 18.1. GENERALIDADES | 54 |
| 18.2. OPERAÇÕES DO SESCINC EM BAIXA VISIBILIDADE | 55 |
| 18.3. ILUMINAÇÃO DE EMERGÊNCIA PARA PISTAS DE POUSO E DECOLAGEM | 55 |
| 19. INFORMAÇÕES ADMINISTRATIVAS E OPERACIONAIS SOBRE OS SESCINC | 56 |
| 19.1. GERAL | 56 |
| 19.2. INFORMAÇÕES QUANTO AO NÍVEL DE PROTEÇÃO CONTRAINCÊNDIO | 56 |
| 19.3. INFORMAÇÕES QUANTO A ATUAÇÃO DO SESCINC | 56 |
| 19.4. INFORMAÇÕES QUANTO AO MOVIMENTO DE AERONAVES | 57 |
| 19.5. OUTRAS INFORMAÇÕES | 58 |
| 20. BRIGADA ESPECIAL DE COMBATE A INCÊNDIO EM AERÓDROMO | 58 |
| 21. DISPOSIÇÕES TRANSITÓRIAS E FINAIS | 59 |
| 22. APÊNDICE 1 - PROCESSO DE CERTIFICAÇÃO DE ORGANIZAÇÃO DE ENSINO ESPECIALIZADA NA CAPACITAÇÃO DE RECURSOS HUMANOS PARA O SERVIÇO DE PREVENÇÃO, SALVAMENTO E COMBATE A INCÊNDIO EM AERÓDROMOS CIVIS | 63 |

1. ESCOPO

- 1.1. Este documento estabelece os requisitos e parâmetros mínimos de segurança operacional a serem cumpridos para a implantação, operação e manutenção dos Serviços de Prevenção, Salvamento e Combate a Incêndio em Aeródromos Civis (SESCINC).
- 1.2. Os critérios regulatórios estabelecidos neste Anexo são de observância obrigatória para os operadores de aeródromos civis brasileiros, compartilhados ou não, abertos ao transporte aéreo público.
 - 1.2.1. Os requisitos deste Anexo também se aplicam, nos limites de suas competências e responsabilidades, a todas as pessoas, naturais ou jurídicas, que atuem em aeródromos civis brasileiros, compartilhados ou não, abertos ao transporte aéreo público.
- 1.3. Os requisitos e parâmetros mínimos de segurança operacional são estabelecidos por classe de aeródromo, segundo critérios constantes no item 3, estando dispostos neste Anexo a exigência de cumprimento e especificidades de cada requisito para cada uma das classes existentes.
- 1.4. O SESCINC é identificado como um conjunto de atividades administrativas e operacionais desenvolvidas em proveito da segurança contraincêndio do aeródromo, cuja principal finalidade é prover o aeródromo de recursos materiais e humanos, objetivando, prioritariamente, o salvamento de vidas.

2. DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

2.1. GENERALIDADES

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

2.2. TERMOS E DEFINIÇÕES

- 2.2.1. Para efeito deste Anexo aplicam-se os termos e definições estabelecidos a seguir, bem como aqueles disponíveis no RBAC 01, denominado “Regulamentos Brasileiros de Aviação Civil. Definições, Regras de Redação e Unidades de Medida” e demais normas relacionadas à matéria.

Aeronave com Regularidade é a aeronave que nos três meses consecutivos de maior movimentação no ano realiza, em qualquer tipo de operação, no mínimo duas frequências semanais no aeródromo, caracterizando, desta forma, quatro movimentos semanais no período.

Aeroporto é o aeródromo de uso público, dotado de instalações e facilidades para apoio de operações de aeronaves e de embarque e desembarque de pessoas e cargas.

Aeroporto internacional é o aeroporto apto a atender às operações de tráfego aéreo internacional, onde são satisfeitas as formalidades de alfândega, de polícia de fronteira, de saúde pública, de quarentena agrícola e animal e os demais requisitos estabelecidos em regulamentos específicos.

Agentes extintores são substâncias químicas, simples ou compostas, capazes de interromper um processo de combustão.

Área de manobras é a parte do aeródromo utilizada para decolagem, pouso e taxiamento de aeronaves, excluindo-se o pátio de aeronaves.

Área de movimento é a parte do aeródromo a ser utilizada para decolagem, pouso, taxiamento e alocação de aeronaves, consistindo na soma da área de manobras e do pátio de aeronaves.

Área operacional, também denominado “lado ar”, é o conjunto formado pela área de movimento de um aeródromo e terrenos e edificações adjacentes, ou parte delas, cujo acesso é controlado.

Atestado de Capacidade Psicofísica – ACP é o atestado que assegura que seu detentor goza de boa saúde física e mental.

Atividades operacionais do SESCINC é o termo referente exclusivamente às atividades relativas ao desempenho das funções operacionais, operacionais/supervisionais e operacionais/gerenciais do Serviço de Prevenção, Salvamento e Combate a Incêndio em Aeródromos Civis (SESCINC).

Avaliação de aprendizagem é a avaliação com o objetivo de aferir o nível de conhecimento dos alunos em relação aos conteúdos e práticas ministrados em eventos de capacitação.

Bombeiro de aeródromo é o profissional com habilitação específica para o exercício das funções operacionais de prevenção, salvamento e combate a incêndio em aeródromos.

Bombeiro de aeródromo auxiliar de chefe de equipe de serviço é o profissional responsável pelo apoio operacional ao chefe de equipe de serviço.

Bombeiro de aeródromo chefe de equipe de serviço é o profissional habilitado para o exercício das funções operacionais/supervisionais do SESCINC, responsável pelo comando das operações da equipe de serviço, em especial quando do atendimento a emergências aeroportuárias, estabelecendo as ações técnicas e táticas necessárias.

Bombeiro de aeródromo gerente de seção contraincêndio é o profissional habilitado para o exercício das funções operacionais/gerenciais do SESCINC, responsável pelo gerenciamento da SCI do aeródromo.

Bombeiro de aeródromo líder de equipe de resgate é o profissional designado para o exercício da função operacional/supervisional do SESCINC, responsável pela coordenação das operações da equipe de resgate quando do atendimento a emergências aeroportuárias, estabelecendo as ações técnicas e táticas necessárias e atuando sob supervisão do Chefe de Equipe de Serviço.

Bombeiro de aeródromo mergulhador é o profissional habilitado responsável pelo apoio às operações de resgate na água.

Bombeiro de aeródromo motorista/operador de CCI é o profissional especializado, responsável pela condução e operação de carros contraincêndio de aeródromo (CCI).

Bombeiro de aeródromo motorista de veículo de apoio é o profissional habilitado, responsável pela condução dos carros de resgate e salvamento (CRS) e carro de apoio ao chefe de equipe (CACE).

Bombeiro de aeródromo operador de sistema de comunicação é o profissional responsável pela operação do sistema de comunicação da SCI (Seção Contraincêndio).

Bombeiro de aeródromo piloto de ESCI é o profissional habilitado, responsável pela condução de embarcação de salvamento e combate a incêndio (ESCI).

Bombeiro de aeródromo socorrista é o profissional designado para o atendimento pré-hospitalar, responsável pelo apoio às operações de resgate e salvamento, atuando sob supervisão do líder de equipe de resgate.

Capacidade extintora é medida do poder de extinção do fogo de um extintor, obtida em ensaio prático normalizado.

Carro contraincêndio de aeródromo (CCI) é o veículo projetado especificamente para cumprir as missões de prevenção, salvamento e combate a incêndio em emergências aeronáuticas e outras emergências contempladas no Plano Contraincêndio de Aeródromo (PCINC) e no Plano de Emergência do Aeródromo (PLEM).

Carro contraincêndio de aeródromo em linha (CCI-Linha) é o carro contraincêndio equipado e que esteja operacionalmente disponível e integrado à frota diária de serviço de um SESCINC.

Carro contraincêndio de aeródromo reserva técnica (CCI-RT) é o carro contraincêndio operacionalmente disponível, que não esteja integrado à frota diária de serviço de um SESCINC.

Carro de apoio ao chefe de equipe (CACE) é o veículo utilitário de mobilização rápida, destinado a apoiar as ações operacionais do chefe da equipe de serviço de um SESCINC.

Carro de resgate e salvamento (CRS) é o veículo especificamente projetado para apoiar as atividades de resgate e salvamento em emergências aeronáuticas e outras emergências

contempladas no Plano Contraincêndio de Aeródromo (PCINC) e no Plano de Emergência do Aeródromo (PLEM).

Casa de Fumaça é a instalação destinada a simular um ambiente sinistrado que permita a contenção de fumaça em seu interior.

Centro de Operações de Emergência (COE) é o local designado ou adaptado na estrutura do aeródromo de onde são realizadas as atividades de acionamento e coordenação da resposta a uma emergência aeroportuária.

Certificação OE-SESCINC é o processo pelo qual a ANAC reconhece que uma pessoa jurídica está apta a ministrar os eventos didáticos de capacitação de bombeiros de aeródromo a que se propõe, de acordo com os requisitos estabelecidos no processo de certificação.

Certificado de Aptidão Profissional de Bombeiro de Aeródromo – CAP-BA é o documento comprobatório da aptidão do bombeiro de aeródromo para o exercício de funções operacionais do SESCINC.

Certificado de especialização de bombeiro de aeródromo é o documento comprobatório da especialização do bombeiro de aeródromo para o desempenho de funções operacionais específicas do SESCINC.

Certificado de habilitação de bombeiro de aeródromo é o documento comprobatório da formação do profissional que se destina à execução das funções operacionais do SESCINC.

Certificado OE-SESCINC é o documento emitido pela ANAC atestando que a pessoa jurídica postulante ao Certificado OE-SESCINC cumpriu os requisitos de certificação deste ato normativo.

Competência é a capacidade legal em apreciar e resolver questões relativas à aplicação das normas aeronáuticas, da regulamentação da ANAC e demais normas vigentes.

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

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

Contaminantes do pavimento são depósitos de borracha, água, neve, gelo, areia, óleo, lama, limo, fluido ou qualquer outra substância que gere efeito similar a tais elementos.

Conteúdo programático é o conjunto de assuntos que compõem a parte teórica e a parte prática de um curso, acompanhados dos respectivos objetivos específicos e organizados em uma estrutura lógica que contribui para o alcance do objetivo do curso.

Crédito é o reconhecimento da qualificação prévia adquirida por meio de eventos didáticos reconhecidos pela ANAC.

Currículo é o conjunto de informações de apoio às atividades didáticas, formado pelo conteúdo programático e a carga horária de um curso, bem como as experiências de aprendizagem a serem proporcionadas aos alunos com vistas à construção de conhecimentos e ao desenvolvimento de habilidades, em conformidade com os objetivos específicos indicados no conteúdo programático.

Currículo mínimo é o currículo estabelecido pela ANAC com o mínimo indispensável para o alcance do objetivo de um curso. Constitui o núcleo curricular comum que deve ser cumprido por todas as OE-SESCINC.

Defasagem é a situação eventual e transitória que se caracteriza quando o nível de proteção contraincêndio existente (NPCE) em um aeródromo é menor que o nível de proteção contraincêndio requerido (NPCR) para o mesmo, em face da indisponibilidade de recursos materiais ou humanos.

Embarcação de Salvamento e de Combate a Incêndio em Aeródromos (ESCI) é um veículo com mobilidade aquática, especificamente projetado para apoiar as atividades de prevenção, salvamento e combate a incêndio em emergências aeronáuticas e outras emergências contempladas no Plano Contraincêndio de Aeródromo (PCINC) e no Plano de Emergência do Aeródromo (PLEM).

Emenda ao Certificado OE-SESCINC ou ao Manual de Instrução e Procedimentos são quaisquer alterações solicitadas pela OE-SESCINC ou indicadas pela ANAC.

Ementa de curso é o documento elaborado para cada curso contendo o currículo mínimo, os objetivos gerais e específicos e carga horária.

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

Emergência aeroportuária é o evento ou circunstância, incluindo uma emergência aeronáutica que, direta ou indiretamente, afete a segurança operacional ou ponha em risco vidas humanas em um aeródromo.

Equipagem é o número de profissionais necessários para guarnecer, adequadamente, os CCI e as viaturas de apoio ao SESCINC, de forma que todos os sistemas e componentes operacionais desses veículos possam ser utilizados com segurança e plenamente.

Equipe de serviço do SESCINC é uma estrutura operacional, constituída por profissionais habilitados para a execução das funções operacionais no SESCINC designada para um determinado turno de trabalho.

Especialização de Bombeiro de Aeródromo é a capacitação do bombeiro de aeródromo que se destina à execução de funções operacionais específicas no SESCINC.

Extintor de incêndio é o aparelho de acionamento manual, constituído de recipiente e acessórios contendo agente extintor destinado a combater princípios de incêndio.

Extintor de incêndio portátil é o extintor que possui peso total até 196 N (20 Kgf).

Extintor de incêndio sobre-rodas é o extintor que possui peso total superior a 196 N (20 Kgf).

Funções operacionais do SESCINC são as atividades que se referem, exclusivamente, àquelas relativas ao desempenho das funções operacionais, operacionais/supervisionais e operacionais/gerenciais do SESCINC.

Grade curricular é o quadro que fornece uma visão global e sucinta da estrutura do curso, compreendendo a indicação da carga horária, a relação das disciplinas e atividades práticas.

Habilitação de bombeiro de aeródromo é a formação do profissional que se destina à execução das funções operacionais em um SESCINC.

Inspeção em OE-SESCINC é toda atividade de fiscalização ou acompanhamento conduzida por servidor da ANAC ou pessoa credenciada pela ANAC com a finalidade de verificar se a OE-SESCINC cumpre os requisitos estabelecidos em ato normativo.

Instalações para treinamento prático são os locais onde são realizados os treinamentos práticos de salvamento e combate a incêndio.

Instrução prática é a parte do curso disponibilizado por uma OE-SESCINC realizado em uma instalação de treinamento prático com utilização de equipamentos e/ou Carro Contraincêndio de Aeródromo (CCI).

Intervenção imediata é o procedimento adotado pelo SESCINC para atendimento às aeronaves na Condição de Socorro, requerendo intervenção imediata no local do acidente aeronáutico ou o posicionamento dos CCI para aguardar a aeronave em tal condição.

Manual de Instrução e Procedimentos (MIP) é o documento contendo instruções, procedimentos e padronizações adotados pela pessoa jurídica postulante a certificação OE-SESCINC para a execução de suas atividades, visando ao cumprimento dos requisitos de certificação estabelecidos neste ato normativo.

Mapa de grade é a representação plana da área do aeródromo e seu entorno, traçada sobre um sistema de linhas perpendiculares, identificadas com caracteres alfanuméricos.

Material instrucional é o material elaborado para cada curso destinado ao aluno como recurso didático de apoio ao aprendizado.

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

Movimento de aeronave é o termo genérico utilizado para caracterizar um pouso ou uma decolagem ou um toque e arremetida de aeronaves no aeródromo.

Nível de proteção contraincêndio existente (NPCE) é a classificação numérica (aeronave de asas fixas) ou alfanumérica (aeronave de asas rotativas) que se baseia nos recursos (equipamentos, recursos humanos e agentes extintores) existentes e disponíveis no aeródromo para fins de prevenção, salvamento e combate a incêndio.

Nível de proteção contraincêndio requerido (NPCR) é a classificação numérica (aeronave de asas fixas) ou alfanumérica (aeronave de asas rotativas), que se baseia no grau de risco peculiar às operações do aeródromo, e que corresponde aos recursos (equipamentos, recursos humanos e agentes extintores) necessários no aeródromo para fins de prevenção, salvamento e combate a incêndio.

OE-SESCINC filial é uma filial da OE-SESCINC, certificada pela ANAC e localizada ou não em cidade diferente da matriz.

Operação em baixa visibilidade é a operação aeroportuária executada em condição de alcance visual de pista (RVR) inferior a 550 m.

Operador de aeródromo, também denominado explorador de infraestrutura aeroportuária, é toda pessoa natural ou jurídica que administre, explore, mantenha e preste serviços em aeródromo de uso público ou privado, próprio ou não, com ou sem fins lucrativos.

Organização conveniada é a pessoa jurídica com a qual a OE-SESCINC celebra acordo de cooperação para desenvolvimento de atividades de instrução prática.

Período de referência é o período de 3 (três) anos anteriores ao ano corrente dentro do qual é obtida a média aritmética do movimento anual de passageiros processados para efeito do cálculo da classe do aeródromo.

Pista contaminada é considerada aquela em que mais de 25% da superfície da pista de pouso e decolagem (em áreas isoladas ou não), dentro do comprimento e da largura disponíveis para utilização, está coberta por:

- a. Lâmina d'água com profundidade superior a 3 (três) milímetros ou presença de qualquer outro fluido ou solução contaminante com profundidade tal que gere efeito equivalente.
- b. Gelo ou neve em qualquer condição.

Pista molhada é considerada aquela em que a intensidade de chuva na pista de pouso e decolagem é superior a 5,0mm/h.

Pista seca é aquela que não estiver nem molhada nem contaminada. É também considerada pista seca aquela que possua algum tipo de tratamento superficial ou drenagem adequada, permitindo que as condições de frenagem das aeronaves permaneçam iguais às da pista seca, mesmo quando houver umidade.

Plano contraincêndio de aeródromo (PCINC) é o documento que estabelece os procedimentos operacionais a serem adotados pelo SESCINC para os atendimentos às emergências ocorridas na sua área de atuação.

Plano de emergência em aeródromo (PLEM) é o documento que estabelece as responsabilidades dos órgãos, entidades ou profissionais que possam ser acionados para o atendimento às emergências ocorridas no aeródromo ou em seu entorno.

Posicionamento para intervenção é o procedimento adotado pelo SESCINC para atendimento às aeronaves na condição de urgência, requerendo o posicionamento dos CCI

para aguardar a aeronave naquela condição e o acompanhamento da mesma, após o pouso, até a parada total dos motores.

Posto avançado de contraincêndio (PACI) é a seção contraincêndio auxiliar ou satélite, localizada em um ponto que permita o atendimento ao tempo-resposta.

Posto de comando móvel (PCM) é a estrutura com atribuição específica de estabelecer a coordenação local dos órgãos/organizações e serviços do aeródromo e da comunidade do entorno, relacionados para auxiliar na resposta à emergência.

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

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

Requisito é elemento de cumprimento obrigatório com vistas ao atendimento de um resultado estabelecido pelo órgão regulador ou execução de uma atividade de forma padronizada.

Responsabilidade é o dever de responder por atos e reparar não-conformidades relativas à aplicação das normas aeronáuticas, da regulamentação da ANAC e demais normas vigentes.

Seção contraincêndio (SCI) é o conjunto de dependências e instalações projetadas para servir de sede administrativa e operacional das atividades do SESCINC.

Sede administrativa é o local onde a OE-SESCINC mantém sua administração, material instrucional e registros dos cursos aprovados pela ANAC.

Sede operacional é o local onde a OE-SESCINC desenvolve a instrução teórica e/ou prática, dispondo de um conjunto de instalações, facilidades, materiais, pessoal capacitado e, quando requerido, equipamentos e CCI para o apoio às atividades de instrução.

Segurança operacional é o estado no qual o risco de lesões a pessoas ou danos a bens se reduz ou se mantêm em um nível aceitável, ou abaixo deste, por meio de um processo contínuo de identificação de perigos e gestão de riscos.

Serviço de Prevenção, Salvamento e Combate a Incêndio em Aeródromo Civil (SESCINC) é o serviço composto pelo conjunto de atividades administrativas e operacionais desenvolvidas em proveito da segurança contraincêndio do aeródromo, cuja principal finalidade é prover o aeródromo de recursos materiais e humanos, objetivando, prioritariamente, o salvamento de vidas.

Simulador é o equipamento para treinamento de combate a incêndio, tais como recipiente, superfície, dispositivo ou instalação incombustível, fixo ou móvel, destinado à queima controlada de combustíveis.

Solvente polar é todo combustível líquido miscível com a água, tais como álcool, acetona e éter.

Veículo utilitário é o veículo automotor destinado ao transporte simultâneo de passageiros e carga caracterizado pela versatilidade de seu uso, inclusive fora de estrada.

2.3. ABREVIATURAS

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

ABNT - Associação Brasileira de Normas Técnicas.

ACP - Atestado de Capacidade Psicofísica

AIP (Aeronautical Information Publications) - Publicações de Informações Aeronáuticas

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

ANP - Agência Nacional de Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis

ANAC - Agência Nacional de Aviação Civil

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

ATS (Air traffic services) - Serviço de Tráfego Aéreo

BA-AC - Bombeiro de Aeródromo Auxiliar de Chefe de Equipe de Serviço

BA-C1 - Bombeiro de Aeródromo Chefe de Equipe de Serviço 1

BA-C2 - Bombeiro de Aeródromo Chefe de Equipe de Serviço 2

BA-GS - Bombeiro de Aeródromo Gerente de Seção Contraincêndio

BA-LR - Bombeiro de Aeródromo Líder de Equipe de Resgate

BA-MA - Bombeiro de Aeródromo Motorista de Veículo de Apoio

BA-MC - Bombeiro de Aeródromo Motorista/Operador de CCI

BA-ME - Bombeiro de Aeródromo Mergulhador

BA-OC - Bombeiro de Aeródromo Operador de Sistema de Comunicação

BA-PE - Bombeiro de Aeródromo Piloto de ESCI

BA-SO - Bombeiro de Aeródromo Socorrista

BA-1 - Bombeiro de Aeródromo 1

BA-2 - Bombeiro de Aeródromo 2

BECA - Brigada Especial de Combate a Incêndio em Aeródromos

CACE - Carro de Apoio ao Chefe de Equipe

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

CAT AV - Categoria Contraincêndio de Aeronave

CAT HL - Categoria Contraincêndio de Helicóptero

CCI - Carro Contraincêndio de Aeródromo

CCI-Linha - Carro Contraincêndio de Aeródromo em Linha

CCI-RT - Carro Contraincêndio de Aeródromo Reserva Técnica

CCI Tipo AC - Carro Contraincêndio Tipo Agentes Combinados

CCI Tipo AP - Carro Contraincêndio Tipo Ataque Principal

COE - Centro de Operações de Emergência

CRS - Carro de Resgate e Salvamento

CTA - Carro Tanque Abastecedor

DIRENG – Diretoria de Engenharia da Aeronáutica

ECI - Equipamento de Combate à Incêndio

EENB - Espuma de Eficácia Nível B

EPI - Equipamento de Proteção Individual

EPR - Equipamento de Proteção Respiratória

ESCI - Embarcação de Salvamento e Combate a Incêndio em Aeródromos

ESM - Espuma mecânica

GLP - Gás Liquefeito de Petróleo

GN - Gás Natural

HOTRAN - Horário de Transporte

IML - Instituto Médico Legal

INFRAERO - Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária

LGE - Líquido Gerador de Espuma

MIP - Manual de Instrução e Procedimentos

NBR - Norma Brasileira da Associação Brasileira de Normas Técnicas

NOTAM (Notice to Airman) - Aviso aos Aeronavegantes

OACI – Organização da Aviação Civil Internacional

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

PAA - Parque de Abastecimento de Aeronaves

PACI - Posto Avançado Contraincêndio

PCINC - Plano Contraincêndio de Aeródromo

PCM - Posto de Comando Móvel

PLEM - Plano de Emergência em Aeródromo

PMA - Proteção ao Meio Ambiente

PQ - Pó Químico

PSAC - Provedor de Serviço de Aviação Civil

PTR-BA - Programa de Treinamento Recorrente de Bombeiro de Aeródromo

ROTAER - Manual Auxiliar de Rotas Aéreas

RBAC - Regulamento Brasileiro da Aviação Civil

SCI - Seção Contraincêndio

SESCINC - Serviço de Prevenção, Salvamento e Combate a Incêndio em Aeródromo Civil

SGSO - Sistema de Gerenciamento da Segurança Operacional

TWR (Tower) - Torre de controle de aeródromo

3. CLASSIFICAÇÃO DE AERÓDROMOS

- 3.1 Todo aeródromo civil público brasileiro, compartilhado ou não, é classificado com vistas a definir os requisitos deste Regulamento que lhe são obrigatórios.
- 3.2 A classe do aeródromo é definida em função do número de passageiros processados, considerando a média aritmética de passageiros processados no período de referência.
- 3.2.1 Aeródromo Classe I é aquele que processou menos de 100.000 (cem mil) passageiros, considerando a média aritmética anual do período de referência.
- 3.2.2 Aeródromo Classe II é aquele que processou entre 100.000 (cem mil) e 399.999 (trezentos e noventa e nove mil, novecentos e noventa e nove) passageiros, considerando a média aritmética anual no período de referência.
- 3.2.3 Aeródromo Classe III é aquele que processou entre 400.000 (quatrocentos mil) e 999.999 (novecentos e noventa e nove mil, novecentos e noventa e nove) passageiros, considerando a média aritmética anual no período de referência.
- 3.2.4 Aeródromo Classe IV é aquele que processou a partir de 01 (um) milhão de passageiros, considerando a média aritmética anual no período de referência.
- 3.3 Em aeródromo novo, que possua menos de 03 (três) anos de operação, o operador de aeródromo deve declarar à ANAC a classe em que pretenda operar.
- 3.3.1 A classe atribuída ao aeródromo novo deve ser avaliada durante os 02 (dois) primeiros anos de sua operação, com vistas à adequação de classe se constatada ser esta inferior à situação real de movimento.
- 3.4 O operador de aeródromo que tenha alteração na classe de seu aeródromo, enquadrando-se em classe superior, tem o prazo de até 180 (cento e oitenta) dias a partir de seu conhecimento desta situação para adequação aos requisitos exigidos para o novo enquadramento, momento a partir do qual estará sujeito a providências administrativas por não-cumprimento de regra.

3.5 A ANAC pode enquadrar qualquer aeródromo em classe superior à que este seria classificado pelo item 3.2 desde que previamente justificado em função da complexidade da operação aeroportuária, da frequência anual de pousos ou do risco à segurança operacional.

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

4.1. GENERALIDADES

4.1.1. O operador de aeródromo deve garantir o Nível de Proteção Contraincêndio Existente (NPCE) adequado às operações do aeródromo e compatível com o Nível de Proteção Contraincêndio Requerido (NPCR), determinado em conformidade com o disposto no item 6 deste Anexo, disponibilizando os serviços especializados de prevenção, salvamento e combate a incêndio, com o objetivo de salvar vidas quando da ocorrência de emergências aeronáuticas no aeródromo ou em seu entorno.

4.1.2. O operador de aeródromo, responsável por aeródromos localizados próximos a áreas que contenham superfícies aquáticas/pantanosas, ou terrenos de difícil acesso onde a maioria das operações de aproximação ou decolagem ocorra sobre estas áreas, deve disponibilizar serviços especializados de salvamento e equipamentos apropriados de combate a incêndio para atendimento a ocorrência de emergências nestas áreas.

4.1.2.1. Exceto quando especificado neste Anexo, equipamentos especiais para resgate, salvamento e combate a incêndio em superfícies aquáticas não precisam, necessariamente, ser fornecidos aos SESCINC.

4.1.2.2. Devem ser estabelecidos acordos, contratos ou convênios com órgãos e/ou entidades que possam ser acionados em casos de ocorrência de emergências nestas áreas.

4.1.2.3. Devem ser previstos e colocados à disposição do SESCINC e/ou aos órgãos ou entidades que possam ser requisitadas para atuarem nas emergências, equipamentos salva-vidas flutuantes em número suficiente para atender à aeronave com maior número de passageiros em operação no aeródromo.

4.1.2.4. O operador de aeródromo deve obter informações adicionais com a ANAC sobre a operação dos SESCINC em aeródromos localizados próximos a áreas que contenham superfícies aquáticas/pantanosas ou terrenos de difícil acesso, onde a maioria das operações de aproximação ou decolagem ocorra sobre estas áreas.

4.1.3. O operador de aeródromo deve atender, no que couber, aos requisitos para prevenção, salvamento e combate a incêndio nas instalações, prédios ou depósitos de líquidos inflamáveis existentes nos Parques de Abastecimento de Aeronaves, definidos pela Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP), órgãos ambientais competentes, Norma Brasileira (NBR), editada pela Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT), instruções específicas dos Corpos de Bombeiros Estaduais e Regulamentação Adicional editada pela ANAC.

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

5. IMPLANTAÇÃO E OPERAÇÃO DO SESCINC

5.1. RESPONSABILIDADES

- 5.1.1. O operador de aeródromo é responsável pela implantação, operação e manutenção do SESCINC nos aeródromos públicos civis abertos ao tráfego aéreo, em conformidade com o disposto neste Anexo.
- 5.1.2. O operador de aeródromo é responsável pelas ações necessárias para a operacionalidade do SESCINC no aeródromo, incluindo a aquisição, o suprimento, a manutenção dos materiais e equipamentos especializados, bem como a garantia da manutenção do nível de competência dos profissionais responsáveis pelas atividades operacionais de prevenção, salvamento e combate a incêndio no aeródromo, dentro dos padrões definidos neste Anexo ou em outros atos normativos complementares publicados pela ANAC.
- 5.1.3. O responsável pelo SESCINC, designado pelo operador de aeródromo, deve:
- 5.1.3.1. Manter as atividades em conformidade com os requisitos estabelecidos neste Anexo.
- 5.1.3.2. Propor ações para eliminar ou mitigar risco relacionado a perigo identificado.
- 5.1.3.3. Executar ações que garantam a segurança das operações aéreas e aeroportuária.

5.2. DELEGAÇÃO

- 5.2.1. O operador de aeródromo pode operar diretamente o SESCINC, desde que atendido ao disposto neste Anexo.
- 5.2.1.1. A execução do SESCINC por profissionais pertencentes ao quadro funcional do órgão, empresa ou entidade responsável pela operação do aeródromo terá caráter exclusivo, ressalvadas as exceções explicitamente conferidas neste Anexo.
- 5.2.2. O operador de aeródromo pode, desde que atendido ao disposto neste Anexo e caracterizado por meio de convênios ou contratos, delegar, no todo, a operação do SESCINC a pessoa jurídica de direito público ou privado.
- 5.2.2.1. Quando o delegatário se tratar de sociedade empresária, a atividade a ser delegada deve constar em seu objeto social.
- 5.2.2.2. O objeto da delegação e a individualização das partes (delegante e delegatário) devem estar explícitos no instrumento que delegar a atividade do SESCINC .

- 5.2.2.3. O operador de aeródromo permanece como responsável solidário nos casos de delegação do SESCINC.
- 5.2.2.4. O delegatário fica obrigado a observar este Anexo e demais normas vigentes como se operador fosse, nos limites das competências e responsabilidades a ele delegadas.
- 5.2.2.5. O delegatário deve, no aeródromo onde atua:
- Manter permanente avaliação do trabalho executado;
 - Manter o efetivo necessário à adequada execução das atividades administrativas e operacionais do SESCINC, de acordo com os critérios estabelecidos pela ANAC;
 - Utilizar CCI, veículos de apoio e equipamentos em quantidades e com características técnicas de acordo com os critérios estabelecidos pela ANAC;
 - Submeter os bombeiros de aeródromo, em exercício das atividades operacionais do SESCINC, aos programas de treinamento estabelecidos neste Anexo; e
 - Manter na SCI um representante legal do delegatário.
- 5.2.3. Ao delegar a operação do SESCINC em aeródromo compartilhado, o operador de aeródromo deve observar, além do estabelecido neste Anexo, a necessidade de coordenação operacional com as organizações militares sediadas no mesmo.
- 5.2.4. Quando se tratar de delegação a organizações militares, corpo de bombeiros, polícias militares ou guardas municipais, o convênio ou acordo de cooperação técnica firmado entre o operador do aeródromo e tal entidade deve ser claro quanto à natureza civil da atividade objeto de delegação e cumprimento dos requisitos determinados neste Anexo como se operador de aeródromo fosse, resguardados os princípios da hierarquia, disciplina e subordinação administrativa dos profissionais daquelas organizações utilizados no SESCINC.
- 5.2.5. Somente o operador de aeródromo Classe I, segundo classificação definida no item 3 deste Anexo, pode delegar a operação do SESCINC à Guarda Municipal.
- 5.2.6. O operador de aeródromo localizado próximo a áreas que contenham superfícies aquáticas/pantanosas, onde a maioria das operações de aproximação ou decolagem ocorra sobre estas áreas, pode delegar a operação dos serviços especializados de resgate, busca, salvamento e combate a incêndio em superfícies aquáticas, em todo ou em parte, à pessoa jurídica de direito público ou privado, desde que caracterizada em acordos, convênios ou contratos firmados com o operador de aeródromo, ressalvando, ainda, as prescrições dispostas na Lei no 7.273, de 10 de dezembro de 1984.

5.3. DOCUMENTAÇÃO

- 5.3.1. O operador de aeródromo deve manter sob sua posse, pelo período mínimo de 5 (cinco) anos, toda documentação exigida neste item e demais documentos recebidos ou enviados à Agência.
- 5.3.1.1. Caso haja prazo diferenciado para documentos específicos, este prevalecerá sobre o período estabelecido no item 5.3.1 deste Anexo.

- 5.3.2. O operador de aeródromo deve assegurar que os documentos sejam rastreáveis, possibilitando fácil identificação e consulta.
- 5.3.3. O operador de aeródromo deve manter nas dependências do aeródromo toda a documentação referente aos itens listados a seguir:
- 5.3.3.1. Planos, projetos e planejamento, relativos ao SESCINC, que tenham sido aprovados pela ANAC.
- 5.3.3.2. Instrumentos de delegação, total ou parcial, em que ele atue em um dos pólos contratuais (delegante ou delegatário) e que tenha por objeto atividade inerente à resposta à emergência.
- 5.3.4. O operador de aeródromo deve assegurar que sejam mantidos nos arquivos da SCI, em pastas individuais para cada bombeiro de aeródromo em exercício em funções operacionais do SESCINC, cópias de todos os documentos referentes à sua habilitação, especialização e atualização técnica.
- 5.3.5. Quando o objeto da delegação envolver o SESCINC, o operador de aeródromo deve remeter à ANAC, em até 10 (dez) dias úteis antes do início da operação deste por pessoa jurídica de direito público ou privado, os seguintes documentos referentes ao delegatário designada para a execução do referido serviço:
- Cópia do instrumento de delegação que designou o delegatário para operar o SESCINC; e
 - Ficha de cadastro preenchida, conforme modelo constante no sítio eletrônico da ANAC na rede mundial de computadores.

6. NÍVEL DE PROTEÇÃO CONTRA INCÊNDIO

6.1. GENERALIDADES

- 6.1.1. O operador de aeródromo deve garantir que os recursos existentes e disponíveis no SESCINC sejam compatíveis com o Nível de Proteção Contra Incêndio Requerido (NPCR) para o aeródromo, como estabelecido neste Anexo.
- 6.1.1.1. O operador de aeródromo deve considerar o NPCR como fator determinante no planejamento para o aparelhamento dos recursos requeridos para o SESCINC.
- 6.1.2. O Nível de Proteção Contra Incêndio Requerido (NPCR) 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.
- 6.1.3. O Nível de Proteção Contra Incêndio Requerido (NPCR) 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 ou regulação que venha a substituí-los, sendo expresso por uma classificação numérica, obtida a partir da avaliação conjunta destes requisitos.

6.2. DETERMINAÇÃO DA CATEGORIA DE CONTRAINCÊNDIO DE AERONAVE

6.2.1. Categoria Contraincêndio de Aeronave de Asas Fixas (Avião) – CAT AV:

6.2.1.1. A CAT AV 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 6.2.1:

- 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 é uma acima da selecionada anteriormente.

Tabela 6.2.1 - Determinação da categoria contraincêndio de aeronave de asa fixa

| Comprimento total da aeronave (m) | Largura máxima da fuselagem (m) | CAT AV |
|-----------------------------------|---------------------------------|--------|
| [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 |

6.2.2. Categoria Contraincêndio de Aeronave de Asas Rotativas (Helicóptero) – CAT HL:

6.2.2.1. A CAT HL é obtida a partir da avaliação do seu comprimento total, e será determinada conforme roteiro abaixo, com a utilização da tabela 6.2.2:

- 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 6.2.2 - Determinação da categoria contraincêndio de aeronaves de asas rotativas

| Comprimento total do helicóptero (m) | CAT HL |
|--------------------------------------|--------|
| [1] | [2] |
| > 0 < 15 | H1 |
| ≥ 15 < 24 | H2 |
| ≥ 24 < 35 | H3 |

6.2.3. A Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária (SIA) 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.

- 6.3. DETERMINAÇÃO DO NÍVEL DE PROTEÇÃO CONTRA INCÊNDIO REQUERIDO (NPCR) DE AERÓDROMO
- 6.3.1. Independentemente da categoria contraincêndio da aeronave, determinada em conformidade com o item 6.2 deste Anexo, somente serão computadas, para fins de determinação do NPCR, as aeronaves certificadas que estejam incluídas nas categorias Normal, Transporte Regional e Transporte, conforme definido nos RBAC 23 e RBAC 25 ou atos normativos que venham a substituí-los.
- 6.3.2. 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 são computadas para fins de determinação do NPCR.
- 6.3.3. O NPCR nos aeródromos pertencentes à Classe IV é igual à categoria da maior aeronave em operação ou prevista para a operação no mesmo, independente de regularidade.
- 6.3.4. O NPCR nos aeródromos pertencentes às Classes III, II e I, é 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:
- 6.3.4.1. Agrupam-se as aeronaves com regularidade por categoria contraincêndio.
- 6.3.4.2. Soma-se o número de movimentos das aeronaves com regularidade de mesma categoria contraincêndio.
- 6.3.4.3. O NPCR do aeródromo é:
- a. Para os aeródromos operados por aeronaves com regularidade, de categorias contraincêndio 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 contraincêndio 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.
- 6.3.5. Nos aeródromos Classe I, operados por aeronaves de CAT AV igual ou inferior a 4 (quatro), onde existir também operação de helicópteros com regularidade, a determinação do NPCR desses aeródromos é obtida adotando-se a correspondência indicada na tabela 6.3.5.

Tabela 6.3.5 – Correspondência entre as categorias contraincêndio de aeronaves

| CAT HL | CAT AV |
|--------|--------|
| [1] | [2] |
| H1 | 2 |
| H2 | 3 |
| H3 | 4 |

6.3.6. O NPCR do aeródromo, conforme estabelecido no item 6.3.5 deste Anexo, é a maior classificação encontrada, depois de efetuada a correspondência entre as categorias contraincêndio dos aviões e dos helicópteros que operam com regularidade no aeródromo.

6.4. AERÓDROMOS ISENTOS DE PROTEÇÃO CONTRAINCÊNDIO

6.4.1. Excluídos os aeródromos abertos ao tráfego aéreo internacional, estão isentos das exigências de proteção contraincêndio os aeródromos que se enquadrarem em uma ou mais das condições abaixo relacionadas:

6.4.1.1. Aeródromos públicos não operados por aeronaves com regularidade;

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

6.4.1.3. Aeródromos onde a maior aeronave com regularidade em operação está incluída na categoria Normal;

6.4.1.4. Aeródromos onde a maior aeronave com regularidade em operação é de categoria contraincêndio igual ou inferior a 2 (dois) e o maior helicóptero em operação é de categoria contraincêndio H1; e

6.4.1.5. Aeródromos Classe I onde a maior aeronave com regularidade em operação é de categoria contraincêndio 3 (três), exceto naqueles aeródromos onde ocorra a operação de helicópteros com regularidade de categoria contraincêndio igual ou superior a H2.

6.4.2. Embora a regra definida no item 6.4.1 deste Anexo 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.

6.5. NÍVEL DE PROTEÇÃO CONTRAINCÊNDIO EXISTENTE (NPCE)

6.5.1. O NPCE no aeródromo é representado pelos valores constantes da coluna [1] da tabela 7.2.1, após verificar-se o total de agentes extintores transportados nos Carros Contraincêndio (CCI), 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] da tabela referenciada.

6.5.2. O NPCE no aeródromo está condicionado à existência de efetivo operacional na Seção Contraincêndio (SCI) habilitado e em número suficiente para compor as equipagens dos CCI, na forma prevista neste Anexo.

6.5.3. A quantidade de água para determinação do NPCE no aeródromo leva em consideração a quantidade de Líquido Gerador de Espuma (LGE) disponível nas viaturas que, em última análise, condiciona a utilização da água para fins de salvamento e combate a incêndio.

6.6. DEFASAGEM

- 6.6.1. É a situação eventual e transitória que se caracteriza quando o NPCE em um aeródromo é menor que o NPCR do mesmo, em face da indisponibilidade de recursos materiais e/ou humanos.
- 6.6.2. O operador de aeródromo deve, detectada a ocorrência de defasagem entre o NPCE e o publicado na documentação de informações aeronáuticas (ROTAER/AIP/outros):
- 6.6.2.1. Determinar o novo NPCE.
- 6.6.2.2. Informar o novo NPCE ao Serviço de Tráfego Aéreo (ATS) ao qual o aeródromo está jurisdicionado e solicitar expedição de NOTAM emergencial, segundo normas específicas da Autoridade Aeronáutica.
- 6.6.3. O operador de aeródromo deve, se a defasagem persistir por mais de 48 horas consecutivas, informar à ANAC o novo NPCE, o motivo da defasagem, as providências adotadas e o prazo para restabelecer o NPCE publicado na documentação de informações aeronáuticas para o aeródromo.
- 6.6.4. A manutenção das operações de aeronaves com categoria contraincêndio incompatível com o novo NPCE, em face da ocorrência de defasagem está condicionada a:
- 6.6.4.1. Que a redução do NPCE não ultrapasse a dois níveis abaixo do NPCE publicado na documentação de informações aeronáuticas; e
- 6.6.4.2. Que a duração da defasagem não ultrapasse aos prazos estabelecidos na coluna [2] da Tabela 6.6.6.
- 6.6.5. Caso a redução do NPCE ultrapasse a dois níveis abaixo do NPCE publicado na documentação de informações aeronáuticas e o prazo para o restabelecimento do NPCE ultrapasse aos limites estabelecidos na coluna [2] da Tabela 6.6.6, o operador de aeródromo deverá, de acordo com a classe do aeródromo, adotar medidas de garantia da segurança operacional, restringindo a operação de aeronaves de categoria contraincêndio incompatível com o novo NPCE no aeródromo.
- 6.6.5.1. Os prazos estabelecidos na coluna [2] da Tabela 6.6.6 começam a ser contados a partir da data de vigência do NOTAM reduzindo o NPCE do aeródromo.
- 6.6.5.2. A restrição estabelecida no item 6.6.5 deste Anexo deve ter início no dia seguinte após extrapolados os prazos estabelecidos na coluna [2] da Tabela 6.6.6.
- 6.6.6. O operador do aeródromo deve coordenar junto aos operadores aéreos o ajuste de frequências de vôos, de forma a atender à restrição estabelecida no item 6.6.5 deste Anexo, incluindo a restrição ou escalonamento de venda de passagens e/ou a alteração da aeronave para categoria contraincêndio inferior, compatível com o novo NPCE.

Tabela 6.6.6 – Prazos máximos para restabelecimento do NPCE

| Classe do Aeródromo | Prazo máximo (em dias corridos) para operação com NOTAM reduzindo o NPCE |
|---------------------|--|
| [1] | [2] |

| | |
|--|-----------|
| I | 45 |
| II | 30 |
| III | 15 |
| IV até 5.000.000 (passageiros processados no ano anterior) | 7 |
| IV acima de 5.000.000 (passageiros processados no ano anterior) | 2 |

6.6.7. O operador de aeródromo deve, restabelecido o NPCE publicado na documentação de informações aeronáuticas para o aeródromo:

6.6.7.1. Solicitar ao ATS ao qual o aeródromo está jurisdicionado o cancelamento do NOTAM.

6.6.7.2. Informar à ANAC o restabelecimento do NPCE publicado na documentação de informações aeronáuticas.

6.6.8. O operador de aeródromo deve encaminhar, por e-mail, as informações requeridas nos itens 6.6.3 e 6.6.7.2 deste Anexo para o endereço disponível no sítio da ANAC, seção “Aeródromos” na rede mundial de computadores.

7. AGENTES EXTINTORES

7.1. GENERALIDADES

7.1.1. O operador de aeródromo deve disponibilizar para as operações de salvamento e combate a incêndio no aeródromo, agentes extintores principais e complementares.

7.1.1.1. O agente extintor principal para o uso em operações de salvamento e combate a incêndio em aeródromos é a Espuma de Eficácia Nível B (EENB), classe AV, solução a 1%, a 3% ou a 6%, conforme ABNT/NBR 15511 – “ Líquido gerador de espuma (LGE), de baixa expansão, para combate a incêndios em combustíveis líquidos”.

7.1.1.2. O agente extintor complementar é o Pó Químico BC (classe B – líquidos inflamáveis e classe C – materiais elétricos) à base de bicarbonato de sódio ou de outra composição, desde que tenha, no mínimo, capacidade de extinção de incêndio equivalente.

7.1.2. O operador de aeródromo deve garantir que os componentes dos sistemas de geração de espuma, em especial os proporcionadores e dosadores de LGE dos CCI ou viaturas de apoio existentes no SESCINC, estejam calibrados e adequados ao tipo de LGE definido para a utilização no aeródromo.

7.1.3. O operador de aeródromo deve observar os requisitos mínimos para propriedades físico-químicas e de desempenho do agente complementar tipo Pó Químico, conforme ABNT/NBR 9695 – “Pó para extinção de incêndio”.

7.1.4. O operador de aeródromo deve garantir, de forma documental, que os agentes extintores (principal e complementar) fornecidos para o SESCINC sejam compatíveis com os já existentes e em utilização nos CCI ou veículos de apoio e em estoque, tanto quando

misturados nos tanques/reservatórios dos CCI quanto em operações de salvamento e combate a incêndio.

- 7.1.4.1. A utilização de agentes extintores incompatíveis entre si (LGE com LGE, PQ com PQ) só é admitida se o operador de aeródromo garantir a estocagem e a utilização segregada desses agentes em viaturas distintas.
- 7.1.4.2. É vedado o uso de agentes extintores de diferentes fabricantes no mesmo CCI, ESCI ou viaturas de apoio sem laudo de miscibilidade emitido conforme ABNT/NBR 15511 – “Líquido gerador de espuma (LGE), de baixa expansão, para combate a incêndios em combustíveis líquidos”.
- 7.1.5. O operador de aeródromo onde operem aeronaves que utilizam solventes polares como combustível deve prever o uso de LGE polivalente, tipos 6 ou 7 (que atendem classes AV e AR), conforme ABNT/NBR 15511 – “Líquido gerador de espuma (LGE), de baixa expansão, para combate a incêndios em combustíveis líquidos”, sempre mantida a mesma proporção, não sendo aceitos LGE que exijam regulagem do proporcionador do CCI para uso em diferentes combustíveis.
- 7.1.6. Enquanto não for editada regulação adicional 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.

7.2. QUANTIDADES MÍNIMAS DE AGENTES EXTINTORES

- 7.2.1. 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 do NPCR do aeródromo e caracterizadas na Tabela 7.2.1.

Tabela 7.2.1 – Quantidades mínimas de agentes extintores em aeródromos

| NPCR [1] | Espuma de eficácia nível B | | Agente complementar | |
|-------------|---|--|---------------------|-------------------------------|
| | Água para produção de espuma (litros) [2] | Regime de descarga da solução de espuma (litros/min) [3] | Pó químico (kg) [4] | Regime de descarga (kg/s) [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 |

- 7.2.2. O operador de aeródromo deve garantir quantidade de água exclusiva para o reabastecimento dos CCI correspondente a quatro vezes o total de água previsto para o NPCR do aeródromo, distribuídos da seguinte forma:
- a. Um quarto em reservatório elevado, para o reabastecimento por gravidade dos CCI; e
 - b. Três quartos armazenados em cisterna.
- 7.2.2.1. O tempo de reabastecimento, por gravidade, para cada CCI em linha (exclusivamente para a recarga do tanque de água) não deve exceder a 3 (três) minutos.
- 7.2.2.2. 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.
- 7.2.3. As quantidades mínimas de LGE a serem transportadas nos CCI em linha devem ser suficientes para:
- a. Possibilitar a expedição de duas vezes a quantidade de água, transportada em cada CCI, sem necessidade de reabastecer o tanque de LGE; e
 - b. Atender às proporções estabelecidas pelo fabricante em razão do tipo de solução de LGE utilizada no CCI.
- 7.2.4. Os regimes de descarga da solução de espuma e de agentes complementares não devem ser inferiores aos regimes indicados na Tabela 7.2.1.
- 7.2.5. Os CCI em linha e em reserva técnica devem estar sempre com seus tanques/reservatórios de água, LGE e PQ na capacidade máxima, independentemente do tipo de agente extintor principal e complementar utilizado.
- 7.3. ESTOQUES DE AGENTES EXTINTORES
- 7.3.1. O operador de aeródromo deve garantir em estoque, quantidade de agente extintor principal correspondente a 200% das quantidades efetivamente transportadas nos tanques/reservatórios dos CCI em linha.
- 7.3.1.1. O operador de aeródromo pode reduzir o estoque de agente extintor principal em até 25% das quantidades estipuladas no item 7.3.1 deste Anexo, 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, do referido agente extintor.
- 7.3.2. O operador de aeródromo deve garantir em estoque, quantidade de agente extintor complementar correspondente a 100% das quantidades efetivamente transportadas nos tanques/reservatórios dos CCI em linha.
- 7.3.3. O operador de aeródromo poderá estocar agentes extintores principal e complementar em locais distintos da SCI ou, quando aplicado, do(s) PACI, desde que:
- 7.3.3.1. 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

- 7.3.3.2. O operador de aeródromo garanta as condições de compatibilidade, utilização, testes e de estocagem indicadas pelos seus respectivos fabricantes.
- 7.3.4. Quando indicado, a critério do operador de aeródromo, quantidades maiores de agentes extintores principal e/ou complementar para estoque devem ser consideradas, principalmente em aeródromos 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.).
- 7.3.5. Quando em um aeródromo 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:
- Os agentes extintores existentes nos tanques/reservatórios dos CCI designados como reserva técnica conservem as características operacionais indicadas pelos respectivos fabricantes;
 - O CCI designado como reserva técnica tenha capacidade para entrar em operação, imediatamente, em substituição aos CCI em linha enquanto estes são reabastecidos de agentes extintores principal e/ou complementar; e
 - Estejam 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.
- 7.3.6. Quando em um aeródromo for utilizado, exclusivamente, LGE em solução a 1% (um por cento) ou 3% (três por cento), o excedente de LGE contido no próprio tanque/reservatório dos CCI em linha, atendidos os critérios estabelecidos no item 7.2.3 e 7.2.5, pode, a critério do operador de aeródromo, ser considerado como estoque.
- 7.3.7. As quantidades de agentes extintores destinadas ao treinamento devem estar de acordo com o PTR-BA do aeródromo.
- 7.3.8. O LGE contido nos tanques dos CCI e nos estoques deve ser objeto de análise periódica para validação de desempenho, respeitando os prazos máximos e padrões de ensaios definidos conforme ABNT/NBR 15511 – “ Líquido gerador de espuma (LGE), de baixa expansão, para combate a incêndios em combustíveis líquidos”.

8. CARRO CONTRAINCÊNDIO DE AERÓDROMO

8.1. GENERALIDADES

- 8.1.1. O operador de aeródromo deve disponibilizar, para as operações de salvamento e combate a incêndio, CCI adequados àquelas operações.

8.2. CLASSIFICAÇÃO DE CCI

- 8.2.1. Os CCI são classificados em dois tipos:

- 8.2.1.1. Agentes Combinados (AC); e

8.2.1.2. Ataque Principal (AP).

8.2.2. Os CCI do tipo AC são classificados de acordo com a tabela 8.2.2, segundo a quantidade mínima de agentes extintores transportados.

Tabela 8.2.2 – 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 |

8.2.3. Os CCI do tipo AP são classificados de acordo com a tabela 8.2.3, segundo a quantidade mínima de agentes extintores transportados.

Tabela 8.2.3 – 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 |

8.2.4. As quantidades de LGE transportadas pelos CCI, deverão atender ao estabelecido no item 7.2 deste Anexo.

8.3. QUANTIDADE MÍNIMA DE CCI

8.3.1. A quantidade mínima de CCI, necessária ao provimento da segurança contraincêndio requerida conforme NPCR do aeródromo, deve atender ao estabelecido na tabela 8.3.1.

Tabela 8.3.1 – Quantidade mínima de CCI por NPCR de aeródromo

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

8.3.2. 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 descarga desses agentes sejam adequados ao NPCR do aeródromo, conforme o estabelecido na tabela 7.2.1 deste Anexo.

8.4. PRINCIPAIS CARACTERÍSTICAS OPERACIONAIS DOS CCI

8.4.1. Os CCI devem satisfazer, além dos requisitos estabelecidos na tabela 8.4.3, às seguintes características:

- a. Possuir estabilidade;
 - b. Possuir mobilidade para a operação em qualquer terreno;
 - c. Ser de fácil operação;
 - d. Agregar itens de segurança para transporte do bombeiro de aeródromo motorista/operador de CCI;
 - e. Ser de fácil acesso para trabalhos de manutenção; e
 - f. Possuir capacidade de extinção (quantidades de agentes extintores e regime de descarga) requeridos para a operação do SESCINC.
- 8.4.2. Compete ao operador de aeródromo diligenciar para que as especificações destinadas à aquisição de CCI observem, como parâmetros mínimos, as características indicadas nos itens 8.4.1 e 8.4.3 deste Anexo e que sejam estabelecidos padrões de testes de recebimento compatíveis com as especificidades e complexidade tecnológica destes veículos.
- 8.4.3. A tabela 8.4.3 apresenta as características técnicas mínimas que devem estar contempladas em um CCI.

Tabela 8.4.3 - 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 | Opcional para aeródromos NPCR 1 e 2 Exigido para aeródromos NPCR 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 | Opcional | Exigido |
| Canhão nos pára-choques | Opcional | 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 | Opcional | Exigido |

| Requisito / componente | Capacidade do tanque de água | |
|-----------------------------|--|-----------------------|
| | até 4.500 litros | acima de 4.500 litros |
| [1] | [2] | [3] |
| Rodagem simples na traseira | Opcional para aeródromos NPCR 1 e 2 Exigido para aeródromos NPCR 3 a 10 | Exigido |

- 8.4.4. O operador de aeródromo deve manter, em estoque na SCI, 1 (um) ou 2 (dois) cilindro(s) reserva(s) de agente propulsor para cada CCI em linha, adequado para o sistema de PQ do CCI.
- 8.4.4.1. A quantidade de cilindro(s) reserva(s) deverá ser estipulada pelo operador de aeródromo, de forma que seja garantida a disponibilidade do sistema de PQ das viaturas em linha, após a utilização, recarga e/ou manutenção do referido sistema.
- 8.4.5. Enquanto não for editada regulação adicional 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.
- 8.5. **MANUTENÇÃO DE CCI**
- 8.5.1. O operador de aeródromo deve estabelecer sistemas ou programas de manutenção de CCI como suporte às atividades do SESCINC, de forma a garantir a operacionalidade dos CCI e demais equipamentos requeridos no atendimento às emergências.
- 8.5.2. Os sistemas ou programas de manutenção dos CCI devem contemplar ações preventivas, preditivas e a corretivas.
- 8.5.3. Independentemente do sistema ou programa adotado, o operador de aeródromo deve garantir que as recomendações dos fabricantes dos equipamentos sejam observadas.
- 8.5.4. O operador de aeródromo deve evidenciar o controle da execução do programa de manutenção, por meio de registros em fichas ou sistema eletrônico de inspeções periódicas, fichas de acompanhamento de processos de correção de problemas e fichas de controle de substituição de peças.
- 8.5.5. O operador de aeródromo deve garantir que os procedimentos de manutenção dos CCI, sejam executados por equipe habilitada, supervisionada por responsável técnico com conhecimentos especializados sobre os CCI, obtidos em cursos e estágios de atualização em oficinas especializadas ou nos fabricantes dos equipamentos.
- 8.5.6. A manutenção dos CCI pode ser designada à pessoa jurídica de direito público ou privado, desde que caracterizada em acordos, convênios ou contratos firmados com o operador de aeródromo.

9. VEÍCULOS DE APOIO ÀS OPERAÇÕES DO SESCINC

9.1. GENERALIDADES

- 9.1.1. O operador de aeródromo deve disponibilizar para apoio às operações de resgate, salvamento e combate a incêndio em aeronaves, veículos adequados àquelas operações, de acordo com a classe e o NPCR do aeródromo.
- 9.1.2. Os veículos de apoio às operações de resgate, salvamento e combate a incêndio devem ser especialmente projetados para prestarem suporte às atividades operacionais desenvolvidas pelo SESCINC, cuja classificação e indicação para o aeródromo estão definidas neste Anexo.
- 9.1.3. Enquanto não for editada regulação adicional 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.

9.2. CLASSIFICAÇÃO DOS VEÍCULOS DE APOIO

- 9.2.1. Os veículos de apoio às operações de resgate, salvamento e combate a incêndio são classificados de acordo com a função operacional desempenhada no SESCINC, tendo a seguinte denominação:
- Carro de Resgate e Salvamento (CRS);
 - Carro de Apoio ao Chefe de Equipe (CACE); e
 - Embarcação de Salvamento e de Combate a Incêndio em Aeródromos (ESCI).

9.3. CARACTERÍSTICAS OPERACIONAIS DO CRS

- 9.3.1. O CRS deve satisfazer, além dos requisitos estabelecidos na tabela 9.3.3, às seguintes características:
- Possuir estabilidade;
 - Possuir mobilidade para a operação em qualquer terreno;
 - Agregar itens de segurança para o transporte de, no mínimo 04 (quatro) bombeiros de aeródromo equipados com EPI e EPR;
 - Agregar itens de segurança para transporte do bombeiro de aeródromo motorista de veículo de apoio;
 - Ter capacidade de transporte, com segurança, de materiais e equipamentos de apoio às operações de resgate; e
 - Possuir torre de iluminação articulável integrada à parte superior da cabine ou ao teto da superestrutura do CRS, tendo elevação mínima de 2,00 m a partir de sua base.
- 9.3.2. O CRS não deve ser utilizado para as atividades de transporte de acidentados.

- 9.3.3. O operador de aeródromo deve diligenciar para que as especificações destinadas à aquisição de CRS observem, como parâmetros mínimos, as características indicadas no item 9.3.1 deste Anexo e na tabela 9.3.3.

Tabela 9.3.3 – Características técnicas para CRS

| Requisito / componente | Parâmetro |
|---|---|
| [1] | [2] |
| Aceleração mínima | 0 a 80 km/h em 40 segundos em temperatura normal de operação do veículo |
| Velocidade | No mínimo 100 km/h |
| Tração em todas as rodas, reduzida | Exigido |
| Transmissão automática ou semi-automática | Opcional |
| Rodagem simples na traseira | Exigido |

9.4. CARACTERÍSTICAS OPERACIONAIS DO CACE

- 9.4.1. O CACE deve satisfazer, além dos requisitos estabelecidos na tabela 9.4.3, às seguintes características,:

- a. Possuir estabilidade;
- b. Possuir mobilidade para a operação em qualquer terreno;
- c. Agregar itens de segurança para o transporte de, no mínimo 02 (dois) bombeiros de aeródromo equipados com EPI e EPR; e
- d. Agregar itens de segurança para transporte de um bombeiro de aeródromo motorista de veículo de apoio.

- 9.4.2. O CACE não deve ser utilizado para rebocar outras viaturas ou equipamentos existentes no SESCINC.

- 9.4.3. O operador de aeródromo deve diligenciar para que as especificações destinadas à aquisição de CACE observem, como parâmetros mínimos, as características indicadas no item 9.4.1 deste Anexo e na tabela 9.4.3.

Tabela 9.4.3 – Características técnicas para CACE

| Requisito / componente | Parâmetro |
|---|--|
| [1] | [2] |
| Aceleração mínima | 0 a 100 km/h em 30 segundos em temperatura normal de operação do veículo |
| Velocidade | No mínimo 130 km/h |
| Tração em todas as rodas, reduzida | Exigido |
| Transmissão automática ou semi-automática | Opcional |

9.5. CARACTERÍSTICAS OPERACIONAIS DA ESCI

9.5.1. As ESCI devem satisfazer, além dos requisitos estabelecidos na tabela 9.5.2, às seguintes características:

a. Possuir estabilidade.

9.5.2. O operador de aeródromo deve diligenciar para que as especificações destinadas à aquisição de ESCI observem, como parâmetros mínimos, as características indicadas no item 9.5.1 deste Anexo e na tabela 9.5.2.

Tabela 9.5.2 – Características técnicas para ESCI

| Requisito / componente | Parâmetro |
|--|---|
| [1] | [2] |
| Bomba do sistema de extinção | No mínimo 1 (uma) com capacidade para 6.000 l/min @ 10 bar |
| Propulsão principal com jato d'água | Velocidade de máxima 28 nós (2.000 horas/ano de operação) |
| Navegação | Água doce /salgada |
| Gerador | 1 x 9 KVA |
| Canhão monitor, lançador de agentes extintores | Exigido no mínimo 1 (um) Opcional no mínimo 1 (um) operado remotamente |
| Nebulização ao redor da embarcação | Proteção mínima de 7 metros em torno da embarcação – cada pulverizador com débito de 200 l/min @ 7 bar |
| Bote inflável com propulsão de jato d'água | Mínimo 1 (um) bote com capacidade para 10 pessoas podendo ser colocado na água com a embarcação em movimento |
| Farol de busca | No mínimo 4 (quatro) a prova d'água (cada um com capacidade de 200.000 candelas e controle remoto) |
| Facilidade de resgate de pessoas na água | Pela popa ou pelo bordo com apoio de bote inflável |
| Acomodações | Cabine de comando isolada do restante das acomodações. Salão para acomodar, no mínimo, 10 (dez) pessoas (em emergências) |

9.6. QUANTIDADE MÍNIMA DE VEÍCULOS DE APOIO

9.6.1. A quantidade mínima de veículos de apoio às operações de resgate, salvamento e combate a incêndio é definida de acordo com o NPCR do aeródromo e caracterizada na tabela 9.6.1.

Tabela 9.6.1 – Quantidade mínima de veículos de apoio por NPCR de aeródromo.

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

9.6.2. O operador de aeródromo Classe IV deve, independentemente do NPCR do aeródromo, disponibilizar para o SESCINC, no mínimo, 1 (um) CRS e 1 (um) CACE.

9.6.3. O operador de aeródromo Classe IV, 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 requisitados para atuarem nas emergências, no mínimo, 1 (uma) ESCI, caso não possua tal equipamento

9.7. MANUTENÇÃO DOS VEÍCULOS DE APOIO ÀS OPERAÇÕES DO SESCINC

- 9.7.1. O operador de aeródromo deve disponibilizar sistemas ou programas de manutenção como suporte às atividades dos SESCINC, de forma a garantir a operacionalidade dos veículos de apoio às operações de resgate e combate a incêndio.
- 9.7.2. Quando requerido no aeródromo, o operador deve implantar sistemas ou programas de manutenção para os veículos de apoio às operações de resgate e combate a incêndio, no padrão estabelecido no item 8.5 deste Anexo.

10. PROTEÇÃO INDIVIDUAL DO BOMBEIRO DE AERÓDROMO

10.1. EQUIPAMENTO DE PROTEÇÃO INDIVIDUAL - EPI

- 10.1.1. O operador de aeródromo deve disponibilizar equipamentos adequados de proteção individual para todo o efetivo operacional do SESCINC, de forma a garantir a integridade física desses profissionais durante as operações de prevenção, salvamento e combate a incêndio em aeronaves.
- 10.1.2. O operador de aeródromo deve garantir que o EPI seja de utilização individual e obrigatória para todo o efetivo operacional do SESCINC.
- 10.1.2.1. 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.
- 10.1.2.2. O operador de aeródromo deve assegurar que o EPI disponibilizado ao efetivo operacional do SESCINC seja adequado às características físicas e à função operacional de cada bombeiro de aeródromo.
- 10.1.3. O EPI deve ter, dentre outras características específicas, a compatibilidade com a utilização simultânea do conjunto de EPR.
- 10.1.4. Um conjunto padronizado de EPI deve conter as seguintes peças:
- 10.1.4.1. Capacete, com viseira móvel, que possua características de proteção contra impactos, inclusive pontuais, resistência à condutividade elétrica e que seja indeformável sob ação de calor irradiado;
- 10.1.4.2. Capuz tipo balaclava, com proteção térmica e antichamas, com abertura elástica ajustável e adequada ao uso por sobre a máscara facial do EPR;
- 10.1.4.3. Trajes de proteção, tipo aproximação, específico para operações de combate a incêndio em aeródromos, composto de calça e jaleco, ambos impermeáveis, 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.
- 10.1.4.4. 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;
- 10.1.4.5. Botas de material leve, flexível, indeformável e resistente (inclusive ao calor irradiado e a contatos ocasionais com o fogo), e que permita mobilidade adequada às atividades do Bombeiro de Aeródromo e operação de CCI e veículos de apoio; e
- 10.1.4.6. Protetores auriculares, tipo concha ou plugue.
- 10.1.5. Ressalvados os prazos e condições estabelecidas nos itens 21.5 e 21.6 deste Anexo, a inexistência, inoperância ou inadequação de EPI nas quantidades estabelecidas neste Anexo é fator motivador para a ocorrência de defasagem devendo o operador de aeródromo atender ao estabelecido no item 6.6, deste Anexo.
- 10.1.5.1. O operador de aeródromo deve, na ocorrência de defasagem em face da inexistência, inoperância ou inadequação de EPI nas quantidades estabelecidas neste Anexo, considerar para fins de determinação do novo NPCE, apenas as funções operacionais que possam ser ativadas em função da quantidade de bombeiros de aeródromo adequadamente equipados com EPI.
- 10.1.6. Enquanto não for editada regulação adicional específica pela ANAC, informações adicionais quanto às especificações técnicas dos Equipamentos de Proteção Individual, devem ser obtidas pelo operador de aeródromo junto à ANAC.
- 10.2. EQUIPAMENTO DE PROTEÇÃO RESPIRATÓRIA - EPR
- 10.2.1. 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.
- 10.2.2. O EPR deve ter, obrigatoriamente, compatibilidade com a utilização simultânea do conjunto de EPI, permitindo a correta utilização da balaclava (sobre a máscara facial) e do capacete.
- 10.2.3. Um conjunto padronizado de EPR deve ser composto, no mínimo, de:
- Máscara facial;
 - Cilindro de ar respirável, fabricado com materiais que reduzam seu peso ao máximo (aço leve, fibra de carbono ou materiais compostos);
 - Manômetro;
 - Regulador de pressão com demanda de pressão positiva; e
 - Alarme.
- 10.2.4. O operador de aeródromo deve se assegurar que cada CCI em linha possua 2 (dois) conjuntos de EPR operacionais disponíveis no próprio veículo e 1 (um) conjunto reserva de EPR na SCI ou no CRS.

- 10.2.4.1. O operador de aeródromo deve assegurar que, caso a configuração do CCI em linha somente permita a acomodação de 1 (um) motorista/operador de CCI e 1 (um) bombeiro de aeródromo, este CCI deve possuir 1 (um) conjunto de EPR operacional e 1 (um) conjunto reserva de EPR na SCI ou no CRS.
- 10.2.5. O operador de aeródromo deve assegurar que o CRS seja equipado com 4 (quatro) conjuntos de EPR operacionais disponíveis no próprio veículo e 2 (dois) conjuntos reservas de EPR na SCI ou no próprio CRS.
- 10.2.6. O operador de aeródromo deve assegurar que o CACE possua 2 (dois) conjuntos de EPR operacionais disponíveis no próprio veículo e 1 (um) conjunto reserva na SCI ou no CRS.
- 10.2.7. O operador de aeródromo Classe IV deve assegurar que a SCI seja equipada ou disponha de um sistema de reabastecimento dos cilindros de EPR a fim de garantir a pronta reutilização dos mesmos em caso de necessidade.
- 10.2.8. A inexistência, inoperância ou inadequação de EPR nas quantidades estabelecidas neste Anexo é fator motivador para a ocorrência de defasagem devendo o operador de aeródromo atender ao estabelecido no item 6.6, deste Anexo.
- 10.2.8.1. O operador de aeródromo deve, na ocorrência de defasagem em face da inexistência, inoperância ou inadequação de EPR nas quantidades estabelecidas neste Anexo, considerar para fins de determinação do novo NPCE, apenas as funções operacionais que possam ser ativadas em função da quantidade de bombeiros de aeródromo adequadamente equipados com EPR.
- 10.2.9. Enquanto não for editada regulação adicional específica pela ANAC, informações adicionais quanto às especificações técnicas dos Equipamentos de Proteção Respiratória, devem ser obtidas pelo operador de aeródromo junto à ANAC.
- 10.3. **MANUTENÇÃO DOS EPI E EPR**
- 10.3.1. O operador de aeródromo deve estabelecer sistemas ou programas de manutenção, como suporte às atividades do SESCINC, de forma a garantir a operacionalidade dos EPI e EPR.
- 10.3.2. Os sistemas ou programas de manutenção de EPI e EPR devem contemplar, dentre outras ações necessárias, uma programação periódica de higienização e um plano de manutenção e reabastecimento de ar respirável, observando em todos os casos as recomendações dos fabricantes.
- 10.3.3. A manutenção pode ser designada à pessoa jurídica de direito público ou privado, desde que caracterizada em acordos, convênios ou contratos firmados com o operador de aeródromo.
- 11. MATERIAIS DE APOIO AO RESGATE E AO COMBATE A INCÊNDIO**
- 11.1. **MATERIAIS E EQUIPAMENTOS DE APOIO ÀS OPERAÇÕES DE RESGATE**
- 11.1.1. O operador de aeródromo deve garantir que, no mínimo, os materiais e equipamentos de apoio às operações de resgate descritos na tabela 11.1.1 estejam disponíveis para utilização das equipes de serviço no SESCINC.

11.1.2. Os tipos e quantidades de materiais e equipamentos de apoio às operações de resgate indicados na tabela 11.1.1 foram estabelecidos, tendo como parâmetro, a classificação dos aeródromos de acordo com este Anexo.

Tabela 11.1.1 – 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 (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 circular para corte pesado de metal, completa, com discos de corte sobressalentes (motor a combustão) | 1 | 1 | 1 | 1 |
| Serra manual, tipo de arco, para corte de metais, 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 salvamento de 15 metros | 1 | 1 | 2 | 3 |
| Corda de salvamento 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 | 1 | 1 |
| Motoserra completa para operações de resgate, com lâminas sobressalentes (motor a combustão) | - | - | - | 1 |
| Ferramenta de corte de cintos de segurança | 2 | 4 | 6 | 10 |
| Inalador de oxigênio com cilindro | - | 1 | 1 | 1 |
| Desencarcerador hidráulico, elétrico ou pneumático | - | 1 | 1 | 2 |
| Kit médico de primeiros socorros | 1 | 2 | 3 | 4 |
| Lona | 1 | 2 | 3 | 4 |
| Turbo-ventilador, acionado por turbina movida a água, vazão de ar mínima de 50.000 m³/h | - | - | 1 | 2 |
| Maca rígida | 1 | 2 | 3 | 4 |
| Colar cervical retrátil | 1 | 2 | 2 | 4 |
| Colete de imobilização dorso-lombar MT KED | 1 | 2 | 2 | 4 |
| Conjunto de talas rígidas para imobilização de membros superiores e inferiores | 4 | 8 | 8 | 10 |

11.2. MATERIAIS DE APOIO ÀS OPERAÇÕES DE COMBATE A INCÊNDIO

- 11.2.1. O operador de aeródromo deve garantir que, no mínimo, os materiais e equipamentos de apoio às operações de combate a incêndio descritos na tabela 11.2.1 estejam disponíveis na SCI para utilização das equipes de serviço no SESCINC.
- 11.2.2. Os tipos e quantidades de materiais e equipamentos de apoio às operações de combate a incêndio indicados na tabela 11.2.1 foram estabelecidos, tendo como parâmetro, a classificação dos aeródromos, de acordo com este Anexo.

Tabela 11.2.1 – Materiais e equipamentos mínimos de apoio às operações de combate a incêndio por classe de aeródromo

| Materiais e equipamentos para auxílio ao combate a incêndio | Classe do aeródromo | | | |
|--|---------------------|-----|-----|-----|
| | I | II | III | IV |
| [1] | [2] | [3] | [4] | [5] |
| Mangueira para combate a incêndio, que atenda 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), com empunhadura, 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 |

12. SISTEMAS DE COMUNICAÇÃO E ALARME

12.1. GENERALIDADES

- 12.1.1. O operador de aeródromo deve garantir que as atividades do SESCINC sejam suportadas por eficientes sistemas de comunicação e alarme que garantam a inteligibilidade na transmissão de mensagens, em especial quando do atendimento às emergências.
- 12.1.2. O sistema de alarme deve ser dimensionado para que o sinal sonoro seja perfeitamente audível em quaisquer pontos da SCI ou do PACI, garantindo a pronta resposta das equipes de serviço do SESCINC.

12.1.3. O operador de aeródromo é responsável pelo provimento e operacionalidade dos sistemas de comunicações e alarme no SESCINC.

12.2. SISTEMAS DE COMUNICAÇÃO

12.2.1. Os sistemas de comunicações serão dos seguintes tipos:

12.2.1.1. Estação fixa de comunicações via rádio contendo as seguintes características:

- a. Ser instalada na Sala de Observação como estabelecido no item 15 deste Anexo; e
- b. O local não deve ser compartilhado com outras atividades administrativas, operacionais ou de lazer.

12.2.1.2. Estação móvel de comunicações via rádio ou radiocomunicadores contendo 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 o Chefe de Equipe de Serviço, Auxiliar do Chefe de Equipe de Serviço, Líder de Equipe de Resgate e um dos tripulantes da ESCI envolvidos no atendimento às emergências; e
- c. O uso de estação móvel portátil (radiocomunicadores) é aceitável na comunicação entre a SCI e os PACI, quando da impossibilidade de instalação de estação fixa de comunicações.

12.2.1.3. Linha telefônica em linha dedicada exclusiva e direta entre o controle de tráfego aéreo (TWR ou outro órgão que atue como controle de tráfego aéreo local) e a SCI.

12.2.1.4. Linha telefônica comum.

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

12.2.2.1. Comunicação direta entre o controle de tráfego aéreo, a SCI, os veículos de emergência, CCI e veículos de apoio, de forma a garantir o acionamento imediato do SESCINC e fluxo contínuo de informações entre os envolvidos no atendimento às emergências;

12.2.2.2. 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

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

12.2.3. A frequência de rádio para uso durante as emergências deve ser exclusiva e conhecida por todos os componentes do efetivo do SESCINC.

12.3. SISTEMAS DE ALARME

12.3.1. Os sistemas de alarme serão audiovisuais dos seguintes tipos:

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

12.3.2. Os sistemas de alarme sonoros devem ser instalados, também, nos locais da SCI ou PACI que tenham atenuação acústica.

13. PROVISÃO DE RECURSOS HUMANOS PARA O SESCINC

13.1. GENERALIDADES

13.1.1. O operador de aeródromo deve garantir que no exercício das atividades operacionais do SESCINC seja observado, além dos critérios próprios, o estabelecido em legislação trabalhista vigente, na Lei nº 11.901, de 12 de janeiro de 2009 e suas eventuais atualizações e neste Anexo.

13.1.2. O operador de aeródromo deve garantir, ressalvadas as condições estabelecidas neste Anexo, que o exercício das funções operacionais do SESCINC seja executado, exclusivamente, por profissionais detentores da seguinte documentação válida:

13.1.2.1. Certificado de habilitação de bombeiro de aeródromo;

13.1.2.2. Atestado de Capacidade Psicofísica (ACP);

13.1.2.3. Certificado de Aptidão Profissional de Bombeiro de Aeródromo (CAP-BA);

13.1.2.4. Certificado de Especialização, para o exercício da função operacional de Bombeiro de Aeródromo Motorista/Operador de CCI;

13.1.2.5. Certificado de conclusão de curso de atendimento pré-hospitalar de, no mínimo, 40 (quarenta) horas, para o exercício da função operacional de Bombeiro de Aeródromo Socorrista;

13.1.2.6. Certificado de conclusão de curso de atendimento pré-hospitalar de, no mínimo, 70 (setenta) horas, para o exercício da função operacional de Bombeiro de Aeródromo Líder de Equipe de Resgate;

13.1.2.7. Carteira Nacional de Habilitação (CNH) classe C ou superior, com registro de especialização para condução de veículos de emergência, segundo as normas nacionais de trânsito, para o exercício das funções operacionais de Bombeiro de Aeródromo Motorista/Operador de CCI e Bombeiro de Aeródromo Motorista de Veículo de Apoio; e

13.1.2.8. Habilitação profissional legalmente reconhecida pela autoridade marítima no Brasil para o exercício das funções operacionais de Bombeiro de Aeródromo Piloto de ESCI e Bombeiro de Aeródromo Mergulhador.

13.1.3. O operador de aeródromo deve assegurar que sejam mantidos nos arquivos da SCI, em pastas individuais para cada bombeiro de aeródromo em exercício das funções operacionais do SESCINC, cópias de todos os documentos requeridos no item 13.1.2.

13.1.4. O operador de aeródromo deve estabelecer e implantar o Programa de Treinamento Recorrente para Bombeiros de Aeródromo (PTR-BA), especificado no item 13.8.

13.2. FUNÇÕES OPERACIONAIS DO SESCINC

13.2.1. As funções operacionais, tipificadas nos SESCINC, estão caracterizadas na Tabela 13.2.1.

Tabela 13.2.1 – Funções operacionais do SESCINC

| Código [1] | Função [2] | Somente operacional [3] | Operacional/ supervisional [4] | Operacional/ gerencial [5] |
|----------------------|--|-----------------------------------|--|--------------------------------------|
| BA-1 | Bombeiro de Aeródromo 1 | X | - | - |
| BA-2 | Bombeiro de Aeródromo 2 | X | - | - |
| BA-OC | Bombeiro de Aeródromo Operador de Sistema de Comunicação | X | - | - |
| BA-MA | Bombeiro de Aeródromo Motorista de Veículo de Apoio | X | - | - |
| BA-MC | Bombeiro de Aeródromo Motorista/Operador de CCI | X | - | - |
| BA-PE | Bombeiro de Aeródromo Piloto de ESCI | X | - | - |
| BA-ME | Bombeiro de Aeródromo Mergulhador | X | - | - |
| BA-SO | Bombeiro de Aeródromo Socorrista | X | - | - |
| BA-AC | Bombeiro de Aeródromo Auxiliar de Chefe de Equipe de Serviço | X | - | - |
| BA-LR | Bombeiro de Aeródromo Líder de Equipe de Resgate | - | X | - |
| BA-C1 | Bombeiro de Aeródromo Chefe de Equipe de Serviço 1 | - | X | X |
| BA-C2 | Bombeiro de Aeródromo Chefe de Equipe de Serviço 2 | - | X | X |
| BA-GS | Bombeiro de Aeródromo Gerente de Seção Contraincêndio | - | - | X |

- 13.2.2. A critério do operador de aeródromo Classe I, e desde que atendidos os requisitos constantes neste Anexo, o Chefe de Equipe de Serviço pode, cumulativamente às suas funções operacionais/supervisionais, responder pela função operacional/gerencial de Gerente de Seção Contraincêndio.
- 13.2.3. O exercício da função operacional de Bombeiro de Aeródromo Auxiliar de Chefe de Equipe de Serviço (BA-AC), é atribuição exclusiva de bombeiro de aeródromo 2 em aeródromos onde a operação de CACE é requerida, e não exige certificado de habilitação ou especialização específicos.
- 13.2.4. O exercício da função operacional de Bombeiro de Aeródromo Operador de Sistema de Comunicação (BA-OC), não exige certificado de habilitação ou especialização específicos e poderá ser executado por profissional bombeiro não habilitado como bombeiro de aeródromo.
- 13.2.5. O exercício da função operacional de Bombeiro de Aeródromo Líder de Equipe de Resgate (BA-LR), é atribuição exclusiva de Bombeiro de Aeródromo com, no mínimo, 2 (dois) anos de experiência comprovada no exercício de função operacional de Bombeiro de Aeródromo ou 1 (um) ano de experiência comprovada no exercício de função operacional de Bombeiro de Aeródromo Socorrista.

13.3. HABILITAÇÕES, ESPECIALIZAÇÃO E ATUALIZAÇÃO DE BOMBEIRO DE AERÓDROMO

13.3.1. Quanto às habilitações:

13.3.1.1. As habilitações de bombeiro de aeródromo são estabelecidas de acordo com a classe do aeródromo e a categoria contraincêndio da maior aeronave com regularidade autorizada para operação no mesmo.

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

- a. Bombeiro de Aeródromo 1 (BA-1) – habilita seu detentor a exercer a função operacional de bombeiro de aeródromo em aeródromos Classes I, II, ou III, onde as aeronaves com regularidade autorizadas para operação sejam de categoria contraincêndio de 1 a 5.
- b. Bombeiro de Aeródromo 2 (BA-2) – habilita seu detentor a exercer a função operacional de bombeiro de aeródromo em aeródromos Classes I, II, III ou IV, onde as aeronaves com regularidade autorizadas para operação sejam de categoria contraincêndio de 1 a 10.
- c. Bombeiro de Aeródromo Chefe de Equipe de Serviço 1 (BA-C1) – habilita seu detentor a exercer a função operacional/supervisional de bombeiro de aeródromo chefe de equipe de serviço em aeródromos Classes I, II, ou III, onde as aeronaves com regularidade autorizadas para operação sejam de categoria contraincêndio de 1 a 5.
- d. Bombeiro de Aeródromo Chefe de Equipe de Serviço 2 (BA-C2) – habilita seu detentor a exercer a função operacional/supervisional de bombeiro de aeródromo chefe de equipe de serviço em aeródromos Classes I, II, III ou IV, onde as aeronaves com regularidade autorizadas para operação sejam de categoria contraincêndio de 1 a 10.
- e. Bombeiro de Aeródromo Gerente de Seção Contraincêndio (BA-GS) – habilita seu detentor a exercer a função operacional/gerencial de bombeiro de aeródromo gerente de seção contraincêndio em aeródromos Classes I, II, III ou IV, onde as aeronaves com regularidade autorizadas para operação sejam de categoria contraincêndio de 1 a 10.

13.3.1.3. Os certificados de habilitação de bombeiro de aeródromo são obtidos após conclusão, com aproveitamento, dos cursos de habilitação de bombeiro de aeródromo ministrados por Organização de Ensino Especializada na Capacitação de Recursos Humanos para o SESCINC (OE-SESCINC), caracterizada no item 13.6.

13.3.2. Quanto à especialização:

13.3.2.1. A especialização capacita o bombeiro de aeródromo a exercer a função operacional de Bombeiro de Aeródromo Motorista/Operador de CCI (BA-MC).

13.3.2.2. O certificado de especialização para bombeiro de aeródromo é obtido após conclusão, com aproveitamento, do curso de especialização para bombeiro de aeródromo, ministrado por OE-SESCINC.

13.3.2.3. O operador de aeródromo poderá ministrar o curso de especialização para o Bombeiro de Aeródromo que esteja vinculado ao SESCINC do mesmo, desde que formalmente autorizado pela ANAC.

13.3.3. Quanto à atualização.

13.3.3.1. A atualização dos bombeiros de aeródromo é caracterizada pela conclusão, com aproveitamento, de curso de atualização para bombeiro de aeródromo ministrado por OE-SESCINC, conforme estabelecido no item 13.6.

13.4. ATESTADO DE CAPACIDADE PSICOFÍSICA (ACP)

13.4.1. O ACP assegura que seu detentor goza de boa saúde física e mental e que não há contraindicações ao exercício das funções operacionais de bombeiro de aeródromo.

13.4.2. O ACP deve ser emitido por profissionais da área médica com registro válido no Conselho Regional de Medicina.

13.4.3. A validade do ACP é contada a partir da data de sua emissão.

13.4.3.1. Para bombeiros de aeródromo com idade inferior a 40 anos, a validade do ACP é de 4 (quatro) anos.

13.4.3.2. Para bombeiros de aeródromo com a idade de 40 anos ou superior, a validade do ACP é de 2 (dois) anos.

13.5. CERTIFICADO DE APTIDÃO PROFISSIONAL DE BOMBEIRO DE AERÓDROMO (CAP-BA)

13.5.1. O CAP-BA assegura que seu detentor está apto a exercer as funções operacionais de bombeiro de aeródromo.

13.5.2. O CAP-BA inicial é obtido após conclusão, com aproveitamento, dos cursos de habilitação de bombeiro de aeródromo ministrados por OE-SESCINC.

13.5.3. O CAP-BA inicial do bombeiro de aeródromo detentor das habilitações reconhecidas no item 13.3.1 é obtido após conclusão, com aproveitamento, de curso de atualização para bombeiro de aeródromo ministrado por OE-SESCINC.

13.5.4. O CAP-BA tem sua validade contada a partir de sua data de emissão.

13.5.4.1. Para os bombeiros de aeródromo em exercício das funções operacionais do SESCINC em aeródromos Classe I a validade do CAP-BA é de 4 (quatro) anos.

13.5.4.2. Para os bombeiros de aeródromo em exercício das funções operacionais do SESCINC em aeródromos Classes II e III a validade do CAP-BA é de 2 (dois) anos.

13.5.4.3. Para os bombeiros de aeródromo em exercício das funções operacionais do SESCINC em aeródromos Classe IV a validade do CAP-BA é de 1 (um) ano.

13.5.5. A renovação do CAP-BA ocorre mediante conclusão, com aproveitamento, de curso de atualização para bombeiro de aeródromo, ministrado por OE-SESCINC.

- 13.6. ORGANIZAÇÃO DE ENSINO ESPECIALIZADA NA CAPACITAÇÃO DE RECURSOS HUMANOS PARA O SESCINC (OE-SESCINC)
- 13.6.1. A pessoa jurídica certificada pela ANAC para ministrar os cursos estabelecidos no item 13.3, denomina-se Organização de Ensino Especializada na Capacitação de Recursos Humanos para os Serviços de Prevenção, Salvamento e Combate a Incêndio em Aeródromos Civis (OE-SESCINC).
- 13.6.2. O reconhecimento de uma pessoa jurídica como OE-SESCINC é caracterizado por meio da outorga do Certificado OE-SESCINC, após aprovação em processo de certificação conduzido pela ANAC.
- 13.6.3. As OE-SESCINC dividem-se em dois tipos:
- 13.6.3.1. OE-SESCINC 1 - Organização de Ensino Especializada na Capacitação de Recursos Humanos para o SESCINC, especificamente equipada para prover a formação teórica dos cursos de habilitação de bombeiro de aeródromo.
- 13.6.3.2. OE-SESCINC 2 - Organização de Ensino Especializada na Capacitação de Recursos Humanos para o SESCINC, especificamente equipada para prover a formação teórica e prática dos cursos de habilitação, especialização e atualização de bombeiro de aeródromo e de formação e atualização de instrutores de prevenção, salvamento e combate a incêndio em aeródromo.
- 13.6.3.3. O processo de certificação OE-SESCINC encontra-se no Apêndice 1 deste Anexo.
- 13.7. CURSOS PARA CAPACITAÇÃO DE RECURSOS HUMANOS PARA O EXERCÍCIO DAS FUNÇÕES OPERACIONAIS DO SESCINC
- 13.7.1. Os cursos para capacitação de recursos humanos para o exercício das funções operacionais do SESCINC que satisfaçam aos padrões estabelecidos pela ANAC denominam-se cursos de habilitação de bombeiro de aeródromo, curso de especialização para bombeiro de aeródromo e curso de atualização para bombeiro de aeródromo.
- 13.7.2. Cursos de habilitação de bombeiro de aeródromo.
- 13.7.2.1. Os cursos de habilitação de bombeiro de aeródromo são ministrados por OE-SESCINC, e têm por finalidade habilitar profissionais para o exercício de funções operacionais do SESCINC, indicadas no item 13.2 deste Anexo.
- 13.7.3. Curso de especialização para bombeiro de aeródromo.
- 13.7.3.1. O curso de especialização para bombeiro de aeródromo é ministrado por OE-SESCINC e tem por finalidade capacitar os profissionais já habilitados como bombeiro de aeródromo para a execução da função operacional definida no item 13.3.2.1 deste Anexo.
- 13.7.3.2. Desde que atendido ao item 13.3.2.3 deste Anexo, o curso de especialização para bombeiro de aeródromo pode ser ministrado pelo operador do aeródromo.
- 13.7.4. Curso de atualização para bombeiro de aeródromo.
- 13.7.4.1. O curso de atualização para bombeiro de aeródromo é ministrado por OE-SESCINC e tem por finalidade proporcionar ao bombeiro de aeródromo:

- a. Validação dos conhecimentos, habilidades e atitudes necessárias ao exercício das funções operacionais do SESCINC;
 - b. Atualização tecnológica na prática de técnicas de prevenção, salvamento e combate a incêndio em aeródromos; e
 - c. Renovação dos Certificados de Aptidão Profissional de Bombeiro de Aeródromo (CAP-BA).
- 13.7.5. Os bombeiros de aeródromo em exercício das funções operacionais do SESCINC devem, em intervalos de tempo não superiores a 4 (quatro) anos, em ciclos contados a partir da data de emissão do primeiro CAP-BA, participar de curso de atualização de bombeiro de aeródromo que inclua o combate a incêndios alimentados por combustível sob pressão, devendo o registro deste treinamento constar do respectivo CAP-BA.
- 13.7.5.1. Os bombeiros de aeródromo em exercício das funções operacionais do SESCINC em aeródromos Classe I, onde somente operem aeronaves com regularidade de categoria contraincêndio igual ou inferior a 5 (cinco), estão isentos do requisito caracterizado no item 13.7.5 deste Anexo.
- 13.8. PROGRAMA DE TREINAMENTO RECORRENTE PARA BOMBEIROS DE AERÓDROMO (PTR-BA)
- 13.8.1. O PTR-BA tem por finalidade a manutenção do nível de competência dos bombeiros de aeródromo em exercício das funções operacionais do SESCINC por meio da realização de atividades que objetivem a aplicação prática dos conhecimentos adquiridos e das habilidades e atitudes desenvolvidas.
- 13.8.2. O operador de aeródromo deve garantir que o PTR-BA seja parte de sua política de gerenciamento, reconhecendo que o objetivo primordial desse programa é o desenvolvimento e o uso de métodos de treinamento que contribuam para a eficiente provisão dos serviços de prevenção, salvamento e combate a incêndio em aeródromos civis, mitigando os riscos para o efetivo operacional do SESCINC e para os usuários do sistema de aviação civil.
- 13.8.3. O operador de aeródromo deve garantir que o PTR-BA associe aos treinamentos princípios atinentes a fatores humanos, de forma que o bombeiro de aeródromo possa lidar com os potenciais efeitos do estresse decorrente do atendimento à emergências envolvendo acidentes de grande escala.
- 13.8.4. O operador de aeródromo deve garantir que a execução do PTR-BA não comprometa a operacionalidade das equipes de serviço em casos de eventuais acionamentos para atendimento a emergências.
- 13.8.5. O PTR-BA deve contemplar:
- a. Familiarização com o aeródromo;
 - b. Familiarização com as aeronaves que operam com regularidade no aeródromo, incluindo visitas orientadas pelo pessoal técnico do operador aéreo;

- c. Procedimento de segurança para o efetivo do SESCINC durante a execução de atividades operacionais;
 - d. Condução de veículos na área operacional do aeródromo;
 - e. Sistemas de comunicação e de alarme disponíveis no SESCINC;
 - f. Operação com mangueiras, mangotes, esguichos, chaves, conectores, canhões monitores e outros equipamentos de salvamento e combate a incêndios associados aos CCI, e, onde aplicável, veículos de apoio, incluindo ESCI;
 - g. Procedimentos para utilização dos materiais e equipamentos de apoio às operações de resgate e combate a incêndio especificados no item 11 deste Anexo;
 - h. Procedimentos para aplicação de agentes extintores;
 - i. Procedimentos para assistência na evacuação da aeronave em caso de emergência;
 - j. Procedimentos para reabastecimento dos CCI com água, incluindo, onde aplicável, a utilização das fontes alternativas disponíveis na área patrimonial do aeródromo;
 - k. Procedimentos para a execução de balizamento de emergência, quando requerido;
 - l. Procedimentos para atendimento a emergências com materiais perigosos;
 - m. Procedimentos de aferição do tempo-resposta, como estabelecido no item 16 deste Anexo;
 - n. Estudo das ações de resposta à emergência caracterizadas no PLEM, em especial aquelas relacionadas às responsabilidades do SESCINC;
 - o. Estudo dos procedimentos operacionais descritos no PCINC, incluindo práticas de posicionamento para intervenção;
 - p. Utilização de EPI e EPR;
 - q. Prática de treinamentos de socorros de urgência; e
 - r. Execução de exercícios que possibilitem a manutenção do nível de condicionamento físico dos bombeiros de aeródromo.
- 13.8.6. O operador de aeródromo deve garantir que o responsável pelo PTR-BA possua os seguintes requisitos:
- a. Ser detentor de certificado de habilitação de bombeiro de aeródromo; e
 - b. Possuir experiência mínima de 2 anos no exercício da função operacional de bombeiro de aeródromo em aeródromo de classe igual ou superior daquele onde desempenhe a atividade.
- 13.8.7. O operador de aeródromo deve definir a frequência para a execução do PTR-BA de acordo com as características e necessidade locais, obedecidas às seguintes condições:
- a. Realizar, no mínimo, 16 (dezesesseis) horas de treinamento mensal; e
 - b. Abordar os conteúdos identificados no item 13.8.5 deste Anexo pelo menos uma vez a cada 6 (seis) meses.

- 13.8.7.1. O conteúdo identificado no item 13.8.5, letra “m” deste Anexo tem sua frequência de execução estabelecida no item 16 deste Anexo.
- 13.8.7.2. O operador de aeródromo deve garantir que o bombeiro de aeródromo incorporado ao SESCINC seja submetido, em um prazo máximo de 15 (quinze) dias, contados da data de sua incorporação, a conhecimentos específicos relativos às particularidades operacionais do aeródromo, definidos no item 13.8.5, letras “a”, “b”, “n” e “o”. deste Anexo.
- 13.8.8. O operador de aeródromo deve garantir que nos arquivos da SCI do aeródromo constem os registros de todos os treinamentos do PTR-BA.
- 13.8.9. Os registros dos treinamentos do PTR-BA devem conter:
- Ato de aprovação do PTR-BA pelo operador do aeródromo;
 - Datas da realização do treinamento;
 - Temas abordados e respectiva carga horária;
 - Identificação e assinatura do instrutor; e
 - Lista de presença assinada.
- 13.8.10. O operador de aeródromo pode designar à pessoa física ou jurídica de direito público ou privado a execução do PTR-BA, desde que caracterizada em acordos, convênios ou contratos firmados com o operador de aeródromo.

14. ORGANIZAÇÃO E FUNCIONAMENTO DO SESCINC

14.1. GENERALIDADES

- 14.1.1. O operador de aeródromo deve garantir que as atividades do SESCINC sejam 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 dos profissionais em exercício das atividades operacionais do SESCINC, na forma da legislação vigente.
- 14.1.2. O operador de aeródromo deve garantir que o SESCINC funcione, ininterruptamente, enquanto ocorrerem operações aéreas.
- 14.1.2.1. Desde que respaldado por um NOTAM, o operador de aeródromo pode disponibilizar o SESCINC em horários pré-estabelecidos.
- 14.1.2.2. A solicitação de NOTAM estabelecendo horários para a operação do SESCINC deve possuir prévia aprovação da ANAC.
- 14.1.2.3. As autorizações de horário de transporte (HOTRAN) estão condicionadas à disponibilidade do SESCINC nos horários de operação pretendidos.

14.2. ÁREA DE ATUAÇÃO DO SESCINC

14.2.1. A área de atuação do SESCINC deve ser definida pelo operador de aeródromo e constar do Plano Contraincêndio de Aeródromo (PCINC), devendo ser de conhecimento de todos os envolvidos na resposta a emergência aeroportuária.

14.2.1.1. A extensão da área dentro e fora do aeródromo a ser atendida pelo SESCINC deve levar em consideração a existência de barreiras naturais e artificiais.

14.2.1.2. Os SESCINC devem estar preparados para atuarem na área de movimento do aeródromo e em uma área de até 8 km (oito quilômetros) em torno do Ponto de Referência do Aeródromo (ARP) ou, quando não designado, do centro geométrico da pista de pouso e decolagem.

14.2.1.3. A área operacional do aeródromo deve estar abrangida na área de atuação do SESCINC.

14.2.1.4. A área de atuação do SESCINC deve constar do mapa de grade externo do aeródromo, de forma a permitir sua identificação de forma clara e indubitável.

14.3. ATIVIDADES ACESSÓRIAS DO BOMBEIRO DE AERÓDROMO

14.3.1. O operador de aeródromo deve garantir que, além das atividades específicas contidas neste Anexo, cabe 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.

14.3.2. O operador de aeródromo pode solicitar aos bombeiros de aeródromo apoio para:

- a. Auxiliar no combate a incêndio em instalações aeroportuárias ou em outras instalações nas cercanias do aeródromo, onde o fogo ameaça aquelas instalações ou possa interferir nas atividades aéreas;
- b. Auxiliar na fiscalização das edificações e instalações do aeródromo no tocante à prevenção contraincêndio;
- c. Auxiliar no controle e/ou na execução de inspeção e manutenção preventiva dos equipamentos de contraincêndio das instalações aeroportuárias; e
- d. Executar outras atividades definidas pelo responsável pelo SESCINC.

14.4. UNIFORME DE SERVIÇO

14.4.1. O operador de aeródromo deve garantir que os profissionais que compõem o SESCINC possuam vestimentas que facilitem sua identificação como bombeiro de aeródromo dentro do complexo aeroportuário, devendo, quando em serviço, trajar uniformes compatíveis com a atividade que desempenham.

14.4.2. 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.

14.4.3. O uniforme de serviço deve ser um componente auxiliar na proteção do bombeiro de aeródromo às chamas e ao calor irradiado.

- 14.4.4. 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.
- 14.4.5. O uniforme de serviço deve ser compatível com o clima e condições meteorológicas predominantes no aeródromo, sendo constituído de, no mínimo:
- Vestimenta básica (macacão ou calça e blusa), não sendo permitida a utilização de bermudas ou vestimentas similares;
 - Camiseta com manga curta; e
 - Bota de couro.
- 14.5. ESTRUTURA FUNCIONAL DO SESCINC
- 14.5.1. O operador do aeródromo deve garantir que o SESCINC possua uma estrutura funcional que agregue, no mínimo, atividades administrativas e operacionais.
- 14.5.1.1. Admite-se que as atividades administrativas possam ser executadas cumulativamente por profissionais designados para as funções operacionais, desde que não prejudiquem tais funções.
- 14.6. EQUIPES E ESCALAS DE SERVIÇO
- 14.6.1. 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 veículos de apoio em linha, de forma a disponibilizar a capacidade operacional máxima destes equipamentos.
- 14.6.2. O operador de aeródromo aberto ao tráfego aéreo vinte e quatro horas por dia (H24) deve garantir, no mínimo, a adoção de três equipes de serviço no SESCINC.
- 14.6.2.1. Respeitadas as regulamentações que regem as relações trabalhistas, o operador de aeródromo deve considerar, na definição das escalas de serviço no SESCINC, o programa de treinamento PTR-BA.
- 14.6.3. O operador de aeródromo deve garantir que, em qualquer hipótese, os bombeiros de aeródromo que atuem em regime de escala tenham seus períodos normais de descanso e lazer, de forma a estarem sempre nas melhores condições físicas e psicológicas durante os períodos de serviço.
- 14.6.4. A composição das equipes de serviço deve atender à constituição abaixo, em função das habilitações e especialização do efetivo operacional do SESCINC:
- Bombeiro de Aeródromo;
 - Bombeiro de Aeródromo Operador do Sistema de Comunicação da SCI;
 - Bombeiro de Aeródromo Motorista de Veículo de Apoio (onde requerido);
 - Bombeiro de Aeródromo Motorista/Operador de CCI;
 - Bombeiro de Aeródromo Piloto de ESCI (onde requerido);

- f. Bombeiro de Aeródromo Mergulhador (onde requerido);
 - g. Bombeiro de Aeródromo Socorrista (onde requerido);
 - h. Bombeiro de Aeródromo Auxiliar de Chefe de Equipe de Serviço (onde requerido);
 - i. Bombeiro de Aeródromo Líder de Equipe de Resgate (onde requerido); e
 - j. Bombeiro de Aeródromo Chefe de Equipe de Serviço.
- 14.6.5. O operador de aeródromo deve garantir que os profissionais designados para constituição das Equipes de Serviço sejam capacitados ao exercício das funções estabelecidas no item 14.6.5 deste Anexo, de acordo com os requisitos definidos no item 13 deste Anexo.
- 14.6.6. O operador de aeródromo deve garantir que a equipe de serviço seja coordenada por um bombeiro de aeródromo habilitado para o exercício da função de Chefe de Equipe de Serviço.
- 14.6.6.1. É vedada, em qualquer caso, a acumulação da função de Chefe de Equipe de Serviço com a de Motorista/Operador de CCI, Motorista de Veículo de Apoio ou Piloto de ESCI.
- 14.6.7. O operador de aeródromo, onde é requerida a operação de CACE, deve garantir que o Chefe de Equipe de Serviço seja apoiado por um bombeiro de aeródromo que exerça a função de Auxiliar de Chefe de Equipe de Serviço.
- 14.6.8. O operador de aeródromo deve garantir que, na composição das equipes de serviço, o número de Bombeiros de Aeródromo Motorista/Operador de CCI, Bombeiros de Aeródromo Motorista de Veículo de Apoio e Bombeiros de Aeródromo Piloto de ESCI seja suficiente à operação de todos os CCI e Veículos de Apoio em linha.
- 14.6.9. O operador de aeródromo deve garantir que as equipes de serviço sejam estruturadas de forma a possuir, em sua constituição, um profissional designado para desenvolver a atividade de Bombeiro de Aeródromo Operador do Sistema de Comunicação da SCI.
- 14.6.10. O operador de aeródromo, onde é requerida a operação de CRS, deve garantir que as equipes de serviço sejam estruturadas de forma a possuir, em sua constituição, um profissional designado para desenvolver função operacional de Líder de Equipe de Resgate.
- 14.6.11. O operador de aeródromo, onde é requerida a operação de ESCI, deve garantir que as equipes de serviço sejam estruturadas de forma a possuir, em sua constituição, um profissional designado para desenvolver a função operacional de Bombeiro de Aeródromo Piloto de ESCI.
- 14.6.12. O operador de aeródromo deve garantir que, ao ocuparem posições operacionais nos CCI e Veículos de Apoio, as equipagens observem princípios de segurança nos veículos e embarcações em deslocamento, em especial quanto à capacidade de profissionais transportados e a utilização de cinto de segurança.
- 14.6.13. O operador de aeródromo deve garantir as seguintes equipagens mínimas:
- a. CCI - 03 (três) bombeiros de aeródromo, sendo 01 (um) bombeiro de aeródromo motorista/operador de CCI e 02 (dois) bombeiros de aeródromo.

- b. CRS - 05 (cinco) bombeiros de aeródromo, sendo 01 (um) bombeiro de aeródromo motorista de veículo de apoio, 01 (um) bombeiro de aeródromo líder de equipe de resgate e 03 (três) bombeiros de aeródromo socorristas.
 - c. ESCI - 05 (cinco) bombeiros de aeródromo, sendo 01 (um) bombeiro de aeródromo piloto de embarcação de salvamento e combate a incêndio em aeródromos e 04 (quatro) bombeiros de aeródromo mergulhadores.
 - d. CACE - 03 (três) bombeiros de aeródromo, sendo 01 (um) bombeiro de aeródromo motorista de veículo de apoio, 01 (um) bombeiro de aeródromo chefe de equipe de serviço e 01 (um) bombeiro de aeródromo auxiliar de chefe de equipe de serviço.
- 14.6.14. Quando a capacidade do CCI não permitir a utilização da equipagem mínima estabelecida no item 14.6.13.a, esta poderá, justificadamente, ser composta por 02 (dois) bombeiros de aeródromo.
- 14.6.15. O operador de aeródromo deve garantir que os demais veículos de apoio em operação no SESCINC tenham sua equipagem definida em função da necessidade de manter em operação todos os sistemas desses veículos.

15. SEÇÃO CONTRAINCÊNDIO

15.1. GERAL

- 15.1.1. O operador de aeródromo deve disponibilizar um local específico para as atividades administrativas e operacionais designadas ao SESCINC, identificado como Seção Contraincêndio (SCI).
- 15.1.2. 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, veículos de apoio, equipamentos, sistemas de comunicação e alarme, estoques de agentes extintores e efetivo, necessários para um pronto atendimento em caso de emergências.
- 15.1.3. O operador de aeródromo deve, em função da distribuição geográfica da área de operação do aeródromo, implantar uma ou mais SCI satélites, identificadas como Postos Avançados de Contraincêndio (PACI), com o objetivo de atender ao tempo-resposta.
- 15.1.4. O operador de aeródromo deve implantar sistema ou rotinas de manutenção que garantam a continuidade da operacionalidade da infraestrutura necessária para o funcionamento da SCI e do PACI.

15.2. LOCALIZAÇÃO

- 15.2.1. 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 veículos de apoio sejam as mais curtas possíveis, possibilitando o atendimento ao tempo-resposta.
 - 15.2.1.1. As vias de acesso da SCI às áreas de movimento devem obedecer ao estabelecido no item 17.2 deste Anexo.

15.2.2. 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); e
- d. Ausência de obstáculos que possam impedir ou dificultar a livre movimentação dos CCI e veículos de apoio.

15.3. INFRAESTRUTURA

15.3.1. A SCI deve possuir, no mínimo, a seguinte infraestrutura:

- a. Sala de observação que integre as atividades de comunicação e que possibilite ampla visão da área de movimento das aeronaves, direta ou remota (via sistema de câmeras).
- b. Sistema de atenuação acústica instalado, em conformidade com a ABNT/NBR 10152 – “Níveis de Ruído para Conforto Acústico”, de forma a atenuar/absorver ruídos, mantendo os níveis de ruído internos na faixa entre 30-40 dB(A) e dentro das Curvas NC 25-30, localizados:
 - i. Nos alojamentos;
 - ii. Nos locais para instrução; e
 - iii. Na sala de observação.
- c. Abrigo para os CCI e veículos de apoio;
- d. Pátio de manobras para os CCI e veículos de apoio;
- e. Sistema de abastecimento de água;
- f. Local para refeições (refeitório) 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 para estocagem de pneus, agentes extintores e cilindros de gases propelentes conforme recomendações dos fabricantes;
- j. Local para guarda dos materiais e equipamentos da SCI;
- k. Local para instrução e treinamento;
- l. Área para educação física e lazer; e
- m. Dependências administrativas.

15.3.2. O PACI deve possuir, no mínimo, a seguinte infraestrutura:

- a. Abrigo para os CCI;
- b. Pátio de manobras para os CCI;

- c. Sala de observação que integre as atividades de comunicação e que possibilite ampla visão da área de movimento das aeronaves, direta ou remota (via sistema de câmeras);
 - 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;
 - g. Sistema de atenuação acústica instalado, em conformidade com a ABNT/NBR 10152 – “Níveis de Ruído para Conforto Acústico”, de forma a atenuar/absorver ruídos, mantendo os níveis de ruído internos na faixa entre 30-40 dB(A) e dentro das Curvas NC 25-30:
 - i. Nos Alojamentos.
 - ii. Na Sala de Observação.
 - h. Área de lazer para a equipe de serviço.
- 15.3.3. O operador de aeródromo deve ter a SCI e o PACI conectados à fonte secundária de energia de forma a garantir a disponibilidade contínua de, no mínimo, os seguintes equipamentos e recursos essenciais para atendimento às emergências:
- a. Iluminação do local para guarda e acesso aos CCI e demais veículos de apoio;
 - b. Sala de observação;
 - c. Sistema de abastecimento de água;
 - d. Sistema de reabastecimento contínuo de ar comprimido dos CCI;
 - e. Sistema de recarregamento contínuo das baterias dos CCI;
 - f. Sistema de comunicação; e
 - g. Sistema de alarme.
- 15.3.4. 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.
- 15.3.5. 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.
- 15.3.6. Na impossibilidade de implementação dos sistemas prescritos nos itens 15.3.4 e 15.3.5 deste Anexo, o operador de aeródromo deve garantir pronta utilização dos CCI, através de procedimento alternativo aprovado pela ANAC.
- 15.3.7. Enquanto não for editada regulação adicional específica pela ANAC, informações adicionais sobre o projeto e construção de SCI e PACI, devem ser obtidas pelo operador de aeródromo junto à ANAC.

16. TEMPO-RESPOSTA DO SESCINC

- 16.1. O operador de aeródromo deve garantir que os recursos disponibilizados para o SESCINC atendam ao tempo-resposta.
- 16.1.1. 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.
- 16.2. Como parâmetro operacional, o tempo-resposta em condições ótimas de visibilidade e de superfície, partindo o(s) CCI da Seção Contraincêndio até a cabeceira mais distante ou até qualquer outra parte da área de movimento de aeronaves, não deve exceder 3 (três) minutos.
- 16.2.1. São consideradas condições ótimas de visibilidade o período diurno, livre da ocorrência de fenômenos que restrinjam a visibilidade, tais como chuva, neblina, nevoeiro e fumaça decorrente de queimadas.
- 16.2.2. São consideradas condições ótimas de superfície quando as rotas normais de uso do SESCINC estão desimpedidas e livres de agentes contaminantes, tais como água, gelo ou neve.
- 16.3. Quaisquer outros CCI que sejam necessários para aplicação de agentes extintores requeridos para atendimento ao NPCR do aeródromo devem chegar ao local com intervalo de tempo não superior a 4 (quatro) minutos a partir do acionamento do SESCINC, garantindo, dessa forma, a aplicação contínua.
- 16.4. 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.
- 16.4.1. O lançamento de água deve ser efetuado até a estabilização da pressão do canhão superior, não sendo necessário o lançamento de 50% da capacidade do tanque de água do(s) CCI(s).
- 16.5. O operador de aeródromo deve garantir que, no mínimo, uma vez a cada mês, o SESCINC efetue a aferição do tempo-resposta.
- 16.5.1. 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.

17. INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA PARA APOIO ÀS OPERAÇÕES DO SESCINC

- 17.1. FONTES ALTERNATIVAS PARA ABASTECIMENTO DE ÁGUA DOS CCI
- 17.1.1. Para abastecimento de emergência dos CCI nas localidades onde houver dificuldade na reposição da reserva de água requerida para o aeródromo, o operador de aeródromo deve, respeitada a legislação ambiental local e além do suprimento de água exclusivo para o

SESCINC, prever a possibilidade de utilização de fontes alternativas, tais como recursos hídricos naturais, poços artesianos, cisternas ou redes de hidrantes que atendem ao complexo aeroportuário.

- 17.1.2. O operador de aeródromo deve prover acesso adequado e seguro para os CCI às fontes alternativas de água localizadas na área patrimonial do aeródromo.
- 17.1.3. O acesso às fontes alternativas de água localizadas dentro e fora da área patrimonial do aeródromo deve ser do conhecimento de todo o efetivo do SESCINC.
- 17.1.4. O operador de aeródromo deve indicar no mapa de grade externo as fontes alternativas de água localizadas até 8 km, a partir do Ponto de Referência do Aeródromo (ARP), bem como disponibilizar informações sobre o acesso às mesmas a todos os BA-MC e BA-MA.
- 17.2. VIAS DE ACESSO DE EMERGÊNCIA
- 17.2.1. O operador de aeródromo deve estabelecer nos projetos de desenvolvimento, construção, reforma ou ampliação do aeródromo, vias de acesso de emergência às pistas de pouso e decolagem de forma a obter os menores tempos-resposta possíveis, facilitando o acesso da SCI às cabeceiras e destas aos limites da área abrangida pela cerca operacional do aeródromo e a área externa.
- 17.2.2. Desde que viáveis, do ponto de vista da resistência e acessibilidade 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.
- 17.2.3. O operador de aeródromo deve garantir que as vias de acesso, quando estabelecidas, atendam às seguintes características:
- Largura suficiente para passagem do maior CCI disponível ou previsto para operação no aeródromo e ao menos um trecho com largura duplicada e extensão suficiente para passagem de veículos de emergência nas duas direções;
 - Capacidade de suporte de carga equivalente a duas vezes o peso do maior CCI, completamente carregado, disponível no aeródromo;
 - Construídas com material resistente a abrasão, prevenindo desgastes e transferência de detritos para a pista; e
 - Se necessárias, curvas com seus raios projetados de forma a permitir rápido e seguro deslocamento de CCI carregados pela mesma.
- 17.2.4. Quando a superfície da via estiver indistinguível das áreas adjacentes, devem ser aplicados demarcadores ou sinalizadores laterais em intervalos de no máximo 15 metros.
- 17.2.5. Caso existam portões nas vias de acesso à 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.
- 17.2.6. O operador de aeródromo deve realizar gestões junto à autoridade de trânsito local para 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.

17.3. ÁREA DE TREINAMENTO COM FOGO

- 17.3.1. O operador de aeródromo deve disponibilizar, para o efetivo do SESCINC, área de treinamento com fogo para realização de atividades práticas de salvamento e extinção de incêndio, inclusive com utilização de CCI.
- 17.3.2. A infraestrutura da área de treinamento com fogo deve atender a critérios de segurança e de preservação do meio ambiente.
- 17.3.3. A área de treinamento com fogo deve ter seu funcionamento autorizado pela ANAC, conforme disposto no Apêndice 1 deste Anexo.
- 17.3.4. A critério do operador de aeródromo, os treinamentos práticos de salvamento e extinção de incêndio, inclusive com utilização de CCI, podem ser realizados fora da área do aeródromo, em OE-SESCINC.

18. PROCEDIMENTOS OPERACIONAIS DO SESCINC

18.1. GENERALIDADES

- 18.1.1. Os seguintes procedimentos devem ser observados quando do atendimento a emergências com aeronaves:
 - 18.1.1.1. Intervenção Imediata – procedimento operacional para atendimento a aeronaves na Condição de Socorro.
 - a. Uma aeronave na Condição de Socorro requer do SESCINC a intervenção imediata no local do acidente ou o posicionamento dos CCI para aguardar a aeronave naquela condição de emergência.
 - 18.1.1.2. Posicionamento para Intervenção – procedimento para atendimento às aeronaves na Condição de Urgência.
 - a. Uma aeronave na Condição de Urgência requer do SESCINC o 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 pode ser dispensado pelo comandante da mesma, desde que explicitamente solicitado ao SESCINC por meio do responsável pelo controle de tráfego aéreo.
- 18.1.2. Os procedimentos operacionais relacionados ao SESCINC devem ser caracterizados em documento próprio, designado Plano Contraincêndio de Aeródromo (PCINC), objetivando facilitar a rapidez das ações, otimizar a aplicação dos recursos disponíveis e resguardar os componentes do SESCINC quando da adoção destes procedimentos.
- 18.1.3. O PCINC é obrigatório para todos os aeródromos que possuam um SESCINC implantado.

18.1.4. Enquanto não for editada regulação adicional específica pela ANAC, informações adicionais sobre a elaboração do PCINC, devem ser obtidas pelo operador de aeródromo junto à ANAC.

18.1.5. Modelos para elaboração de PCINC encontram-se disponíveis no sítio eletrônico da ANAC.

18.2. OPERAÇÕES DO SESCINC EM BAIXA VISIBILIDADE

18.2.1. O treinamento sobre operações em baixa visibilidade, destinado a todos os profissionais que operam ou pretendam operar em condições de baixa visibilidade, deve conter:

18.2.1.1. Familiarização das operações do aeródromo, que compreende:

- a. Áreas de risco (hot spots); e
- b. Reconhecimento de aeronaves.

18.2.1.2. Comportamento na área operacional, que compreende:

- a. Continuação das atividades; e
- b. Situações de emergência.

18.2.1.3. Atividades relacionadas a operação em baixa visibilidade, que compreende:

- a. Preparação para operação em baixa visibilidade; e
- b. Procedimentos de emergência.

18.3. ILUMINAÇÃO DE EMERGÊNCIA PARA PISTAS DE POUSO E DECOLAGEM

18.3.1. O procedimento operacional “iluminação de emergência para pistas de pouso e decolagem” poderá, a critério do operador de aeródromo, ser executado pelo SESCINC em aeródromos civis cujo sistema de iluminação de pistas de pouso e decolagem esteja temporariamente inoperante.

18.3.1.1. Os requisitos quanto a disponibilização de um sistema de iluminação de emergência para pistas de pouso e decolagem estão estabelecidos no item 154.305(b) do RBAC 154 – “Projeto de Aeródromos”.

18.3.1.2. A iluminação de emergência poderá ser atendida por sistemas não-elétricos, conforme estabelece o item 154.501 do RBAC 154 – “Projeto de Aeródromos”.

18.3.2. O procedimento operacional “iluminação de emergência para pistas de pouso e decolagem” será executado apenas para dar suporte às operações de pouso, não devendo, ser utilizado para operações de decolagem, exceto nos seguintes casos:

18.3.2.1. Operações SAR (*search and rescue*) – “busca e salvamento”; ou

18.3.2.2. Aeronaves transportando órgãos humanos para transplante ou pacientes para tratamento.

18.3.3. O procedimento operacional, respeitado o disposto em 18.3.2, poderá ser executado apenas nas seguintes condições:

- 18.3.3.1. Restrições operacionais que impossibilitem a aeronave alternar para outro aeródromo em condições regulares de operação;
- 18.3.3.2. Emergência médica com passageiro ou tripulante;
- 18.3.3.3. Operações SAR; e
- 18.3.3.4. Aeronaves transportando órgãos humanos para transplante ou pacientes para tratamento.
- 18.3.4. O procedimento operacional “iluminação de emergência para pistas de pouso e decolagem” deverá estar descrito no PCINC - Plano de Contraincêndio de Aeródromo, de forma detalhada, devendo ser especificados todos os recursos disponíveis para execução do mesmo, bem como o tempo estimado para execução do procedimento.
- 18.3.5. A execução do procedimento operacional “iluminação de emergência para pistas de pouso e decolagem”, requer o preenchimento do formulário previsto no item 19.3.

19. INFORMAÇÕES ADMINISTRATIVAS E OPERACIONAIS SOBRE OS SESCINC

19.1. GERAL

- 19.1.1. O operador de aeródromo deve manter a ANAC e os órgãos e entidades responsáveis pela divulgação de informações aeronáuticas atualizados quanto ao NPCE no aeródromo sob sua administração, em especial nos casos de defasagem.
- 19.1.2. O NPCE do aeródromo deve ser expresso em relação aos recursos disponíveis no SESCINC, determinados em conformidade com este Anexo.

19.2. INFORMAÇÕES QUANTO AO NÍVEL DE PROTEÇÃO CONTRA INCÊNDIO

- 19.2.1. O operador de aeródromo deve disponibilizar à ANAC informações referentes ao NPCE no aeródromo em formato e modelo constantes no sítio eletrônico da ANAC, seção “Aeródromos” na rede mundial de computadores.
- 19.2.2. O operador de aeródromo deve garantir que estejam disponíveis na SCI os seguintes dados:
 - a. A situação operacional dos CCI, dos veículos 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.

19.3. INFORMAÇÕES QUANTO A ATUAÇÃO DO SESCINC

- 19.3.1. 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.
 - 19.3.1.1. Nos acionamentos do SESCINC para atendimento às emergências classificadas como CONDIÇÃO DE SOCORRO, os dados devem ser compilados pelo responsável pelo SESCINC e apresentados à ANAC, conforme modelo constante no sítio eletrônico da

ANAC, seção “Aeródromos” na rede mundial de computadores, em até 5 (cinco) dias úteis, contados a partir da ocorrência da emergência.

19.3.2. Nos demais tipos de acionamento do SESCINC, a ANAC deve ser informada pelo responsável pelo SESCINC, por meio de formulário próprio desenvolvido a critério de cada operador de aeródromo.

19.3.2.1. O formulário próprio deve conter, no mínimo, as seguintes informações:

- a. Identificação do aeródromo;
- b. Pane ou situação que caracterizou o acionamento;
- c. Tipo de emergência;
- d. Modelo, tipo e matrícula (prefixo) da aeronave; e
- e. Nome do operador aéreo (pessoa física e/ou jurídica).

19.3.2.2. Devem também ser relacionados os acionamentos do SESCINC para atendimento a todas as ocorrências não relacionadas com emergência envolvendo aeronaves, tais como:

- a. Fogo na vegetação circundante à área do aeródromo que coloque em risco a operação aérea;
- b. Desinterdição de pista;
- c. Vistoria de pista;
- d. Emergências nas edificações e instalações aeroportuárias; e
- e. Remoção e dispersão de animais.

19.3.2.3. 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, bem como da atuação da Equipe de Serviço.

19.3.2.4. O formulário deve ser encaminhado à ANAC com periodicidade semestral, não havendo necessidade de envio caso não tenham ocorrido acionamentos no período.

19.4. INFORMAÇÕES QUANTO AO MOVIMENTO DE AERONAVES

19.4.1. O operador de aeródromo deve disponibilizar à ANAC, em até 10 (dez) dias úteis contados a partir do mês subsequente ao fechamento do semestre, informações sobre o movimento semestral de aeronaves com regularidade ocorridas no aeródromo sob sua administração, devendo utilizar o formulário de frequência de voo, constante no sítio eletrônico da ANAC, seção “Aeródromos” na rede mundial de computadores.

19.4.2. 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.

19.5. OUTRAS INFORMAÇÕES

- 19.5.1. O operador de aeródromo deve garantir que sejam disponibilizados na SCI o registro das 12 (doze) últimas aferições do tempo-resposta, de acordo com os parâmetros estabelecidos no item 16 deste Anexo, conforme formulário disponibilizado no sitio da ANAC, seção “Aeródromos” na rede mundial de computadores, agregando informações de desempenho dos CCI acionados, com os respectivos tempos obtidos, bem como os nomes e funções dos profissionais participantes.
- 19.5.2. O operador de aeródromo deve disponibilizar à ANAC, em até 15 (quinze) dias úteis contados a partir do mês subsequente ao fechamento do ano, informações sobre o movimento anual de passageiros processados pelo aeródromo (total de passageiros embarcados e desembarcados), contemplando a aviação regular e não-regular, devendo utilizar o modelo constante no sítio eletrônico da ANAC, seção “Aeródromos” na rede mundial de computadores.

20. BRIGADA ESPECIAL DE COMBATE A INCÊNDIO EM AERÓDROMO

- 20.1. Nos aeródromos classificados como Classe I onde, justificadamente, haja dificuldades para a operacionalização de um SESCINC com efetivo exclusivo, poderá ser autorizada pela ANAC a instituição, em caráter excepcional e por tempo determinado, de Brigada Especial de Combate a Incêndio em Aeródromo (BECA).
- 20.2. A BECA deve ser operada por profissionais habilitados às atividades de prevenção, salvamento e combate a incêndio em aeródromos, segundo critérios definidos neste Anexo.
- 20.3. Os profissionais designados para compor a BECA devem possuir vínculo funcional com órgão, entidade ou empresa responsável pela administração do aeroporto podendo, sem prejuízo das responsabilidades inerentes ao bombeiro de aeródromo e à própria BECA, acumular outras funções administrativas ou operacionais no aeroporto, respeitados os limites da legislação trabalhista.
- 20.4. A solicitação para a adoção de BECA deve ser requerida à ANAC com antecedência de, no mínimo, 60 (sessenta) dias da data prevista para início da operação da mesma, em documento timbrado e devidamente assinado por seu representante legal, o qual deve conter, dentre outras, as seguintes informações:
- 20.4.1. Caracterização das dificuldades para a operacionalização do SESCINC com efetivo próprio; e
- 20.4.2. Relação nominal dos componentes da BECA, discriminando:
- Número da carteira de identidade;
 - Evento didático que conferiu a habilitação à atividade operacional do SESCINC, com data de conclusão;
 - Idade;
 - Função que desempenha na unidade aeroportuária; e
 - Função que desempenhará na BECA.

- 20.5. A autorização para a implantação de BECA deve ser outorgada por meio de ato administrativo da ANAC, após parecer técnico favorável.
- 20.6. O operador de aeródromo que receber a autorização para a implantação de uma BECA deve adotar, dentre outros, os seguintes procedimentos:
- Garantir que os componentes da BECA estão disponíveis, devidamente equipados e posicionados próximos à(s) viatura(s), com uma margem de segurança mínima de 30 (trinta) minutos antes e após as operações de pouso ou decolagem das aeronaves que operam voos regulares no aeródromo;
 - Incluir no PCINC do respectivo aeródromo os procedimentos operacionais a serem adotados pela BECA;
 - Informar à ANAC, em até 48 (quarenta e oito) horas após a ocorrência, quaisquer alterações nas características operacionais da BECA autorizada;
 - Informar à ANAC, em até 96 (noventa e seis) horas após a ocorrência, quaisquer alterações que ocorram nas condições que instruíram a solicitação para implantação da BECA;
 - Acompanhar a operacionalidade da BECA propondo, quando oportuno, alterações ou aperfeiçoamentos ao sistema implantado; e
 - Manter na SCI uma cópia do documento que autorizou a implantação da BECA.
- 20.7. Sendo necessário, o operador de aeródromo pode solicitar à ANAC, com antecedência mínima de 60 (sessenta) dias antes do término da sua vigência, a revalidação da autorização da BECA.
- 20.8. A solicitação para revalidação da BECA deve obedecer ao estabelecido neste item.
- 20.9. Ocorrendo alteração no NPCR do aeródromo que recebeu autorização para operar uma BECA, deve o operador do aeródromo solicitar à ANAC a revalidação da referida autorização.

21. DISPOSIÇÕES TRANSITÓRIAS E FINAIS

- 21.1. O operador de aeródromo que processou em 2008 até 100.000 (cem mil) passageiros (embarcados + desembarcados) e que não dispunha em 06 de janeiro de 2010 de proteção contra incêndio, ou operava com proteção contra incêndio inadequada, tem até 31 de dezembro de 2011 para que atenda aos requisitos especificados neste Anexo.
- 21.2. Não são autorizadas aos operadores de serviços aéreos novas frequências de voos comerciais regulares ou voos charters que tenham como origem, escala ou destino aeródromos com nível de proteção contra incêndio incompatível com a operação da aeronave objeto da solicitação, segundo os critérios estabelecidos neste Anexo.
- 21.2.1. Permanecem em vigor até 31 de dezembro de 2011 as autorizações de frequências de voos comerciais regulares ou voos charters concedidas.

- 21.2.2. As solicitações de alterações de horários de frequência de voos e/ou de origem, escala ou destino de rotas concedidas antes de 06 de janeiro de 2010 não sofrem restrição até 31 de dezembro de 2011, desde que não ocorra aumento na categoria contraincêndio da aeronave considerada para determinar o NPCR do aeródromo.
- 21.2.3. As solicitações de novos operadores para frequências de vôos, com alteração ou não de origem, escala ou destino, de rotas concedidas até 06 de janeiro de 2010 não sofrem restrição até 31 de dezembro de 2011, desde que não ocorra aumento na categoria contraincêndio da aeronave considerada para determinar o NPCR do aeródromo e do número total de frequências autorizadas para aquela categoria de aeronave.
- 21.3. As autorizações e isenções de restrições referidas no item 21.2 não se sobrepõem às demais normas estabelecidas pela ANAC quanto à autorização de frequências de voos comerciais ou voos charters e são aplicáveis, apenas, no âmbito da segurança operacional do aeródromo.
- 21.4. Os requisitos contidos nos itens a seguir passam a ter aplicação compulsória a partir de 01 de janeiro de 2012:
- 21.4.1. Item 13.8 – Programa de Treinamento Recorrente para Bombeiros de Aeródromo (PTR-BA).
- 21.5. Até 31 de dezembro de 2012 a ANAC aceitará como válidos os EPI referenciados nos itens 10.1.4.2 e 10.1.4.5 (balaclava e bota), comprovadamente adquiridos anteriormente a vigência desta Resolução, e que não cumpram, integralmente, os requisitos especificados para estes componentes do EPI.
- 21.6. Até 31 de dezembro de 2012 os BA-MC e BA-MA, enquanto no interior dos CCI ou veículos de apoio, não necessitam utilizar o EPI completo, necessitando manter no interior dos veículos para uso imediato, caso necessária saída do veículo, os EPI descritos no item 10.1.4.
- 21.7. Os requisitos contidos nos itens listados a seguir passam a ter aplicação compulsória a partir de 01 de janeiro de 2013:
- 21.7.1. Itens 8.5 e 9.7 – Manutenção de CCI, veículos de apoio às operações do SESCINC e demais equipamentos, exceto Embarcação de Salvamento e Combate a Incêndio em Aeródromos (ESCI).
- 21.7.2. Item 9 – Veículos de apoio às operações do SESCINC, exceto Embarcação de Salvamento e Combate a Incêndio em Aeródromos (ESCI) para aeródromos Classe IV, III e II.
- 21.7.3. Item 17.2 – Vias de acesso de emergência.
- 21.8. Os certificados relativos aos cursos e estágios de adaptação abaixo relacionados, emitidos até 31 de dezembro de 2013, são reconhecidos pela ANAC como válidos sendo seus portadores considerados habilitados ao exercício das funções operacionais do SESCINC, mantidas as demais condições estabelecidas neste Anexo:
- 21.8.1. CEOCIS – Curso de Especialização para Oficiais em Contraincêndio e Salvamento (sob responsabilidade da Autoridade Aeronáutica);

- 21.8.2. CATCIS - Curso de Atualização Técnica em Contraincêndio e Salvamento (sob responsabilidade da Autoridade Aeronáutica);
- 21.8.3. CECIS – Curso de Especialização em Contraincêndio e Salvamento (sob responsabilidade da Autoridade Aeronáutica);
- 21.8.4. EABA – Estágio de Adaptação de Bombeiros para Aeródromos (sob responsabilidade da Autoridade Aeronáutica);
- 21.8.5. CECIA – Curso Elementar em Contraincêndio e Salvamento (sob responsabilidade da Autoridade Aeronáutica);
- 21.8.6. CACI – Curso de Administração em Contraincêndio e Salvamento (sob responsabilidade da Autoridade Aeronáutica);
- 21.8.7. FTBA – Formação Técnica de Bombeiro de Aeródromo (ministrado pela INFRAERO, realizado em caráter emergencial, sob autorização da ANAC); e
- 21.8.8. EPB – Estágio de Padronização de Bombeiros para Aeródromos (sob responsabilidade da Autoridade Aeronáutica).
- 21.9. A ANAC considera as equivalências entre habilitações contidas no Quadro 21.9:

Quadro 21.9 – Equivalência entre habilitações.

| Habilitações Existentes [1] | Habilitações Equivalentes [2] |
|--------------------------------|----------------------------------|
| CECIA | BA-1 |
| EABA FTBA CECIS EPB | BA-2 |
| CATCIS | BA-C2 |
| CACI CEOCIS | BA-GS |

- 21.10. O operador de aeródromo, independente da classe em que se enquadre, pode, até 31 de dezembro de 2013, admitir no efetivo operacional do SESCINC até 10% (dez por cento) de profissionais oriundos das corporações de bombeiros militares ou com formação de bombeiro civil não habilitados como bombeiro de aeródromo, desde que atendidas as condicionantes abaixo:
- 21.10.1. A atuação de bombeiros não habilitados deve ser efetuada sempre em conjunto com bombeiros habilitados;
- 21.10.2. A atuação de bombeiros não habilitados é limitada ao exercício das funções operacionais de BA-1, BA-2 e BA-OC; e
- 21.10.3. Não é permitida que a tripulação de cada CCI em linha seja composta por mais de um bombeiro não habilitado.

- 21.11. O requisito contido no item listado a seguir passa a ter aplicação compulsória a partir de 01 de janeiro de 2014:
- 21.11.1. Item 6.3.3.1 do Apêndice 1 a este Anexo – Simulador de cenários de emergências.
- 21.12. Os requisitos contidos nos itens listados a seguir passam a ter aplicação compulsória a partir de 01 de janeiro de 2015:
- 21.12.1. Item 9 – Veículos de apoio às operações do SESCINC, exceto Embarcação de Salvamento e Combate a Incêndio em Aeródromos (ESCI), para aeródromos Classe I.
- 21.12.2. Item 13.4 – Atestado de Capacidade Psicofísica de Bombeiro de Aeródromo (ACP) para os bombeiros de aeródromo em exercício das funções operacionais do SESCINC.
- 21.12.3. Item 13.5 – Certificado de Aptidão Profissional de Bombeiro de Aeródromo (CAP-BA) para os bombeiros de aeródromo em exercício das funções operacionais do SESCINC em aeródromo Classe IV.
- 21.13. Até 31 de dezembro de 2015 a ANAC aceita que as funções operacionais/supervisionais de BA-C1 e BA-C2 sejam exercidas por bombeiros de aeródromos habilitados até 31 de dezembro de 2013 nos cursos ou estágios de adaptação relacionados neste Anexo e com experiência mínima de 2 (dois) anos na função de Chefe de Equipe de Serviço, evidenciada por declaração formal emitida pelo operador de aeródromo.
- 21.14. Até 31 de dezembro de 2015 a ANAC aceita que a função operacional/gerencial de BA-GS seja exercida por bombeiros de aeródromos habilitados até 31 de dezembro de 2013 nos cursos ou estágios de adaptação relacionados neste Anexo e com experiência mínima de 1 (um) ano na função de Chefe de SCI, evidenciada por declaração formal emitida pelo operador de aeródromo.
- 21.15. Os requisitos contidos nos itens listados a seguir passam a ter aplicação compulsória a partir de 01 de janeiro de 2016:
- 21.15.1. Item 13.5 - Certificado de Aptidão Profissional de Bombeiro de Aeródromo (CAP-BA) para os bombeiros de aeródromo em exercício das funções operacionais do SESCINC em aeródromos Classes III e II.
- 21.15.2. Itens 4.2.3.1.d e 4.3.1.4 do Apêndice I a este Anexo – Certificado de Atualização de Instrutor de Prevenção, Salvamento e Combate a Incêndio em Aeródromo Civil.
- 21.16. Os requisitos contidos nos itens listados a seguir passam a ter aplicação compulsória a partir de 01 de janeiro de 2017:
- 21.16.1. Itens 9 e 9.5 – Embarcação de Salvamento e Combate a Incêndio em Aeródromos (ESCI).
- 21.16.2. Item 9.7 – Manutenção de Embarcação de Salvamento e Combate a Incêndio em Aeródromos (ESCI).
- 21.17. O requisito contido no item listado a seguir passa a ter aplicação compulsória a partir de 01 de janeiro de 2018:

- 21.17.1. Item 13.5 – Certificado de Aptidão Profissional de Bombeiro de Aeródromo (CAP-BA) para os bombeiros de aeródromo em exercício das funções operacionais do SESCINC em aeródromo Classe I.
- 21.18. Até a data de 31 de dezembro de 2019, a ANAC aceita que a equipagem mínima para o CRS em aeródromos Classe I poderá ser composta por 3 (três) bombeiros de aeródromo, sendo 1 (um) bombeiro de aeródromo motorista de veículo de apoio, 1 (um) bombeiro de aeródromo líder de equipe de resgate e 1 (um) bombeiro de aeródromo socorrista.
- 21.19. O requisito contido no item listado a seguir passa a ter aplicação compulsória a partir de 01 de janeiro de 2020:
- 21.19.1. Item 14.6.14.b – Equipagem completa para CRS em aeródromos Classe I.
- 21.20. Sempre que houver a impossibilidade de cumprimento de qualquer requisito constante deste Anexo, o operador de aeródromo deve solicitar à ANAC isenção do requisito regulamentar, nos moldes definidos no RBAC 11 – “Procedimentos e normas gerais para a elaboração de regras e emendas aos Regulamentos Brasileiros de Aviação Civil” ou norma que o substitua ou atualize.
- 21.20.1. A ANAC pode deferir ou indeferir o pedido após avaliar todas as informações disponibilizadas pelo operador de aeródromo no pedido de isenção.
- 21.20.2. O solicitante deve sempre ser informado da decisão proferida.
- 21.20.3. Deferindo-se o pedido, deve o Operador de Aeródromo, a critério da ANAC, providenciar a divulgação da informação nas publicações aeronáuticas correspondentes.

22. APÊNDICE 1 - PROCESSO DE CERTIFICAÇÃO DE ORGANIZAÇÃO DE ENSINO ESPECIALIZADA NA CAPACITAÇÃO DE RECURSOS HUMANOS PARA O SERVIÇO DE PREVENÇÃO, SALVAMENTO E COMBATE A INCÊNDIO EM AERÓDROMOS CIVIS