

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

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

#### RELATÓRIO DE OPERAÇÕES DE SALVAMENTO E COMBATE A INCÊNDIO EM AERONAVES

1. GENERALIDADES			
1.1 Aeródromo SBYY	1.2 Cidade Santo Antônio de Fora	1.3 Data do Acidente 09 OUT 1994	1.4 Hora Local do Acidente 17:45P
1.5 Acidente ocorrido durante: <input checked="" type="checkbox"/> dia <input type="checkbox"/> noite	1.6 Tipo da Aeronave B738	1.7 Matrícula PP-OOI	1.8 Empresa Air Flexa Dourada
1.9 Propósito da operação Cargueiro	1.10 Combustível a. Tipo: QAV b. Quantidade: 30.700	1.11 Alerta dado por ATS SBYY	1.12 Hora do Alerta 17:45P
2. FASE DA OPERAÇÃO			
2.1 Pouso <input type="checkbox"/>	2.2 Decolagem <input type="checkbox"/>	2.3 Ráxi <input type="checkbox"/>	2.4 Estacionamento <input type="checkbox"/>
3. CONDIÇÕES METEOROLÓGICAS			
3.1 Visibilidade 700 m	3.2 Teto 1 a 3/8 a 3000 PÉS	3.3 Temperatura 28	3.4 Direção do Vento 110°
3.5 Velocidade do Vento 9 NÓS	3.6 Condições Gerais do Tempo BOAS		
4. OCUPANTES E VÍTIMAS			
4.1 Total de Pessoas a Bordo (a) passageiros: 00 (b) tripulantes: 05	4.2 Salvas sem ajuda (a) feridos: 00 (b) Ilesos: 05	4.3 Resgatadas Vivas (a) feridos: 00 (b) Ilesos: 05	
4.4 Mortos (a) passageiros: 00 (b) tripulantes: 05	4.5 Vítimas em Terra não Ocupantes da Aeronave (a) Mortos: 00 (b) Feridos: 00		
4.6 Óbitos Ocorridos dentro das 24 horas seguintes: (a) Ocupantes: 00 (b) Vítimas em Terra: 05	4.7 Mortos Vítimas de fogo (mencionados em 4.4 e 4.6) 00		
5. DADOS HORÁRIOS			
5.1 No caso de aviso prévio da emergência, informar o intervalo estimado do anúncio até o contato: 5 mim (estimado)	5.2 No caso de não haver aviso prévio, informar o intervalo do acidente até o alerta dos serviços de contra-incêndio: 00		
5.3 Desde o alerta / contato até a chegada dos CCI Ataque Rápido: 3 MIN	5.4 Desde o alerta / contato até a chegada dos CCI Ataque Principal: 4 MIN		
5.5 Desde a chegada dos CCI até o momento em que o fogo foi controlado (isto é, quando pode ser iniciado o salvamento): 1 MIN	5.6 Desde a chegada dos CCI até a extinção do fogo: 1MIN		

5.7 Desde a chegada dos CCI até a saída do último sobrevivente: <b>30 SEG</b>	5.8 Desde a chegada dos CCI até a remoção dos últimos cadáveres: <b>00</b>
--	---

## 6. SERVIÇO DE SALVAMENTO E COMBATE A INCÊNDIO

6.1 Equipamentos e Pessoal do Aeródromo que tomaram parte na operação:	Tipo	Quant	Tipo	Quant	Tipo	Quant	Tipo	Quant
(a) CCI	AP3	02	AR2	02	CMDO			
(b) Bombeiros	Militar	15						
(c) Serviços Médicos								
(d) Ambulâncias	Militar	01						
(e) Carro Pipa	Infra	01						
(f) Outros								

6.2 Equipamentos e Pessoal alheios ao Aeródromo que tomaram parte na operação:	Tipo	Quant	Tipo	Quant	Tipo	Quant	Tipo	Quant
(a) CCI	AS	01	RESG	01	VO	01		
(b) Bombeiros	PM	07						
(c) Serviços Médicos								
(d) Ambulâncias								
(e) Carro Pipa								
(f) Outros								

6.3 Agentes Extintores usados e técnicas empregadas: (indicar tipo do agente):	Quantidade Aproximada (L)	Razão de Descarga (L/min)	Tempo de descarga (MIN)	Ordem de emprego	Indicar se a quantidade foi suficiente
(a) Pó Químico		RESG	01	VO	01
(b) CO <sub>2</sub>					
(c) LGE					
(d) Água para produção de espuma					
(e) Água para outros usos					
(f) Outros (especificar)					

## 7. DESCRIÇÃO DA OCORRÊNCIA

**7.1 Descrição da Emergência:**

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

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

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

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

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

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

Durante a operação recebemos a informação de um integrante da tripulação que havia grande quantidade de fumaça na cabine da aeronave e que foi confirmado por dois componentes da equipe que penetraram na aeronave e utilizaram dois extintores CO<sub>2</sub>-6Kg.

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

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

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

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

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

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

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

## 8. OPERAÇÕES DE COMBATE A INCÊNDIO

### 8.1 Descrição da conduta das operações de extinção desde a chegada dos CCI, até sua retirada, incluindo, quando for o caso, os meios de reabastecimento:

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

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

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

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

## 9. EVACUAÇÃO

### 9.1 Descrição da evacuação dos ocupantes mencionando as seções da aeronave que foram protegidas, auxílios necessários, portas e áreas de arrombamento usadas:

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

### 9.2 Traslado de Vítimas:

Número de vítimas trasladadas:

- (a) Sala de primeiros socorros: 00
- (b) Hospitais: 00
- (c) Necrotérios: 00

## 10. OUTROS DETALHES

### 10.1 Descrição De outros detalhes importantes, tais como: comunicações utilizadas e condições do terreno:

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

### 10.2 Dificuldades em localizar ou atingir o local do acidente:

Não houve dificuldades.

## 11. EFICIÊNCIA DAS OPERAÇÕES DESALVAMENTO E COMBATE A INCÊNDIO

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

A contento, e dentro dos padrões exigidos.

11.2 Estado da aeronave no término das operações de salvamento e extinção:	Pelo Acidente	Pelo Incêndio
(a) Destruída	Parcialmente a roda do nariz do trem de pouso e berço das turbinas 01 e 02.	Parcialmente as turbinas 01 e 02.
(b) Gravemente danificada	Trem de pouso esquerdo.	
(c) Poucos Danos	Roda do Nariz.	
(d) Incólume	Demais partes da aeronave.	



### 13. OBSERVAÇÕES GERAIS

#### 13.1 Informações ou dados não passados ao Chefe de Equipe:

Não foram informados os nomes dos tripulantes.

### 14. RESPONSÁVEL PELO RELATÓRIO

#### 14.1 Local, Data e Assinatura: