

**RESOLUÇÃO Nº 279, DE 10 DE JULHO DE 2013.**

Estabelece critérios regulatórios quanto à implantação, operação e manutenção do Serviço de Prevenção, Salvamento e Combate a Incêndio em Aeródromos Cíveis (SESCINC).

**A DIRETORIA DA AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL – ANAC**, no uso da competência que lhe foi outorgada pelo art. 11, inciso V, da Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, tendo em vista o disposto no art. 8º, incisos X, XI, XXI, XXX e XLVI, da mencionada lei, e considerando o que consta do processo 60800.079079/2011-79, deliberado e aprovado na Reunião Deliberativa da Diretoria realizada em 10 de julho de 2013,

**RESOLVE:**

Art. 1º Estabelecer, nos termos do Anexo desta Resolução, os critérios regulatórios quanto à implantação, operação e manutenção do Serviço de Prevenção, Salvamento e Combate a Incêndio em Aeródromos Cíveis (SESCINC).

Parágrafo único. O Anexo de que trata este artigo encontra-se publicado no Boletim de Pessoal e Serviço desta Agência (endereço eletrônico [www.anac.gov.br/transparencia/bps.asp](http://www.anac.gov.br/transparencia/bps.asp)) e igualmente disponível em sua página “Legislação” (endereço eletrônico [www.anac.gov.br/biblioteca](http://www.anac.gov.br/biblioteca)) na rede mundial de computadores.

Art. 2º Esta Resolução entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 3º Ficam revogadas:

I - a Resolução nº 115, de 06 de outubro de 2009, publicada no Diário Oficial da União nº 192, de 07 de outubro de 2009, Seção 1, p. 16; e

II - a Resolução nº 212, de 29 de dezembro de 2011, publicada no Diário Oficial da União nº 251, de 30 de dezembro de 2011, Seção 1, p. 5.

**MARCELO PACHECO DOS GUARANYS**  
Diretor-Presidente

## Anexo à Resolução nº 279, de 10 de julho de 2013

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

**CONTEÚDO**

<b>1</b>	<b>ESCOPO</b> .....	<b>3</b>
<b>2</b>	<b>DISPOSIÇÕES PRELIMINARES</b> .....	<b>3</b>
2.1	GENERALIDADES.....	3
2.2	TERMOS E DEFINIÇÕES.....	3
2.3	SIGLAS.....	8
<b>3</b>	<b>CLASSIFICAÇÃO DE AERÓDROMOS</b> .....	<b>10</b>
<b>4</b>	<b>SERVIÇO DE PREVENÇÃO, SALVAMENTO E COMBATE A INCÊNDIO EM AERÓDROMOS CIVIS</b> .....	<b>10</b>
<b>5</b>	<b>IMPLANTAÇÃO E OPERAÇÃO DO SESCINC</b> .....	<b>11</b>
5.1	RESPONSABILIDADES.....	11
5.2	DELEGAÇÃO.....	12
5.3	DOCUMENTAÇÃO.....	13
<b>6</b>	<b>NÍVEL DE PROTEÇÃO CONTRA INCÊNDIO</b> .....	<b>14</b>
6.1	GENERALIDADES.....	14
6.2	DETERMINAÇÃO DA CATEGORIA CONTRA INCÊNDIO DE AERONAVES.....	14
6.3	DETERMINAÇÃO DO NÍVEL DE PROTEÇÃO CONTRA INCÊNDIO REQUERIDO (NPCR) DE AERÓDROMO.....	15
6.4	AERÓDROMOS ISENTOS DE PROTEÇÃO CONTRA INCÊNDIO.....	16
6.5	NÍVEL DE PROTEÇÃO CONTRA INCÊNDIO EXISTENTE (NPCE).....	17
6.6	DEFASAGEM.....	18
<b>7</b>	<b>AGENTES EXTINTORES</b> .....	<b>19</b>
7.1	GENERALIDADES.....	19
7.2	QUANTIDADES E REGIME DE DESCARGA DE AGENTES EXTINTORES.....	20
7.3	ESTOQUES DE LGE E PQ.....	21
<b>8</b>	<b>CARRO CONTRA INCÊNDIO DE AERÓDROMO</b> .....	<b>22</b>
8.1	GENERALIDADES.....	22
8.2	CLASSIFICAÇÃO DE CCI.....	22
8.3	QUANTIDADE MÍNIMA DE CCI.....	23
8.4	PRINCIPAIS CARACTERÍSTICAS OPERACIONAIS DOS CCI.....	23
8.5	MANUTENÇÃO DE CCI.....	25
<b>9</b>	<b>VEÍCULOS DE APOIO ÀS OPERAÇÕES DO SESCINC</b> .....	<b>25</b>
9.1	GENERALIDADES.....	25
9.2	CLASSIFICAÇÃO DOS VEÍCULOS DE APOIO AS OPERAÇÕES DO SESCINC.....	25
9.3	CARACTERÍSTICAS OPERACIONAIS DO CRS.....	25
9.4	CARACTERÍSTICAS OPERACIONAIS DO CACE.....	26
9.5	QUANTIDADE MÍNIMA DE VEÍCULOS DE APOIO AS OPERAÇÕES DO SESCINC.....	27
9.6	MANUTENÇÃO DOS VEÍCULOS DE APOIO AS OPERAÇÕES DO SESCINC.....	27
<b>10</b>	<b>PROTEÇÃO INDIVIDUAL DO BOMBEIRO DE AERÓDROMO</b> .....	<b>27</b>
10.1	EQUIPAMENTO DE PROTEÇÃO INDIVIDUAL - EPI.....	27
10.2	EQUIPAMENTO DE PROTEÇÃO RESPIRATÓRIA - EPR.....	28
10.3	MANUTENÇÃO DOS EPI E EPR.....	30
<b>11</b>	<b>MATERIAIS E EQUIPAMENTOS DE APOIO AS OPERAÇÕES DE RESGATE E COMBATE A INCÊNDIO</b> .....	<b>30</b>

11.1	MATERIAIS E EQUIPAMENTOS DE APOIO AS OPERAÇÕES DE RESGATE .....	30
11.2	MATERIAIS E EQUIPAMENTOS DE APOIO AS OPERAÇÕES DE COMBATE A INCÊNDIO .....	31
<b>12</b>	<b>SISTEMAS DE COMUNICAÇÃO E ALARME .....</b>	<b>32</b>
12.1	GENERALIDADES .....	32
12.2	SISTEMAS DE COMUNICAÇÃO .....	32
12.3	SISTEMAS DE ALARME.....	33
<b>13</b>	<b>PROVISÃO DE RECURSOS HUMANOS PARA O SESCINC .....</b>	<b>33</b>
13.1	GENERALIDADES.....	33
13.2	FUNÇÕES OPERACIONAIS DO SESCINC.....	34
13.3	HABILITAÇÕES, ESPECIALIZAÇÕES E ATUALIZAÇÃO DE BOMBEIRO DE AERÓDROMO .....	35
13.4	ATESTADOS DE APTIDÃO FÍSICA E PSICOLÓGICA.....	36
13.5	CERTIFICAÇÃO DE APTIDÃO PROFISSIONAL DE BOMBEIRO DE AERÓDROMO (CAP-BA).....	37
13.6	ORGANIZAÇÃO DE ENSINO ESPECIALIZADA NA CAPACITAÇÃO DE RECURSOS HUMANOS PARA O SESCINC (OE-SESCINC).....	37
13.7	CURSOS PARA CAPACITAÇÃO DE RECURSOS HUMANOS PARA O EXERCÍCIO DAS FUNÇÕES OPERACIONAIS DO SESCINC.....	38
13.8	PROGRAMA DE TREINAMENTO RECORRENTE PARA BOMBEIROS DE AERÓDROMO (PTR-BA) .....	39
<b>14</b>	<b>ORGANIZAÇÃO E FUNCIONAMENTO DO SESCINC.....</b>	<b>41</b>
14.1	GENERALIDADES.....	41
14.2	ÁREA DE ATUAÇÃO DO SESCINC .....	41
14.3	ATIVIDADES ACESSÓRIAS DO BOMBEIRO DE AERÓDROMO .....	41
14.4	UNIFORME DE SERVIÇO.....	42
14.5	ESTRUTURA FUNCIONAL DO SESCINC.....	42
14.6	EQUIPES E ESCALAS DE SERVIÇO DO SESCINC .....	42
<b>15</b>	<b>SEÇÃO CONTRAINCÊNDIO DE AERÓDROMO.....</b>	<b>44</b>
15.1	GERAL.....	44
15.2	LOCALIZAÇÃO.....	44
15.3	INFRAESTRUTURA.....	45
<b>16</b>	<b>TEMPO-RESPOSTA DO SESCINC .....</b>	<b>46</b>
<b>17</b>	<b>INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA PARA APOIO AS OPERAÇÕES DO SESCINC .....</b>	<b>47</b>
17.1	FONTES ALTERNATIVAS PARA ABASTECIMENTO DE ÁGUA DOS CCI .....	47
17.2	VIAS DE ACESSO DE EMERGÊNCIA .....	48
17.3	ÁREA DE TREINAMENTO COM FOGO .....	48
<b>18</b>	<b>PROCEDIMENTOS OPERACIONAIS DO SESCINC.....</b>	<b>49</b>
18.1	GENERALIDADES.....	49
18.2	OPERAÇÕES DO SESCINC EM BAIXA VISIBILIDADE.....	49
18.3	ILUMINAÇÃO DE EMERGÊNCIA PARA PISTAS DE POUSO E DECOLAGEM.....	50
<b>19</b>	<b>INFORMAÇÕES ADMINISTRATIVAS E OPERACIONAIS SOBRE OS SESCINC.....</b>	<b>50</b>
19.1	GERAL.....	50
19.2	INFORMAÇÕES QUANTO AO NÍVEL DE PROTEÇÃO CONTRAINCÊNDIO .....	51
19.3	INFORMAÇÕES QUANTO À ATUAÇÃO DO SESCINC .....	51
19.4	INFORMAÇÕES QUANTO AO MOVIMENTO DE AERONAVES .....	52
19.5	OUTRAS INFORMAÇÕES.....	52
<b>20</b>	<b>BRIGADA ESPECIAL DE COMBATE A INCÊNDIO EM AERÓDROMO .....</b>	<b>52</b>
<b>21</b>	<b>DISPOSIÇÕES TRANSITÓRIAS E FINAIS .....</b>	<b>54</b>
<b>22</b>	<b>APÊNDICE - CERTIFICAÇÃO E REQUISITOS OPERACIONAIS: ORGANIZAÇÃO DE ENSINO ESPECIALIZADA NA CAPACITAÇÃO DE RECURSOS HUMANOS PARA O SERVIÇO DE PREVENÇÃO, SALVAMENTO E COMBATE A INCÊNDIO EM AERÓDROMOS CIVIS.....</b>	<b>57</b>

## **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 acordadas 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 contidos no RBAC 01 intitulado “Definições, Regras de Redação e Unidades de Medida para Uso nos RBAC” e no RBAC 153 intitulado “Aeródromos: Operação, Manutenção e Resposta à Emergência”.

***Aeronave com Regularidade*** é o critério que determina quando uma aeronave ou um grupo de aeronaves deve ser computado para cálculo do Nível de Proteção Contraincêndio Requerido (NPCR) em um aeródromo, em conformidade com a categoria contraincêndio da aeronave e os movimentos que a mesma realiza no aeródromo no período de referência. Este critério é aplicável de duas formas:

***Aeronave de categoria contraincêndio 1 (um) a 5 (cinco)*** é considerada com regularidade quando realiza, em qualquer tipo de operação, no mínimo, 6 (seis) movimentos semanais no aeródromo nos 3 (três) meses consecutivos de maior movimentação.

***Aeronave de categoria contraincêndio 6 (seis) a 10 (dez)*** é considerada com regularidade quando realiza, em qualquer tipo de operação, no mínimo, 4 (quatro) movimentos semanais no aeródromo nos 3 (três) meses consecutivos de maior movimentação.

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

***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 do SESCINC.

***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 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.

**Bombeiro de aeródromo resgatista** 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 a 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 em Aeródromo (PLEM).

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

**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.

***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.

***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 caracterizada 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.

***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.

***Equipe de serviço do SESCINC*** é o conjunto de bombeiros de aeródromo designados 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.

***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 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.

***Manual de Instrução e Procedimentos (MIP)*** é o documento que contém 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.

***Material instrucional*** é o material elaborado para cada curso destinado ao aluno de uma OE-SESCINC como recurso didático de apoio ao aprendizado.

***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 - aviões) ou alfanumérica (aeronave de asas rotativas - helicópteros) que se baseia nos recursos humanos e materiais, 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 - aviões) ou alfanumérica (aeronave de asas rotativas - helicópteros), que se baseia no grau de risco peculiar às operações do aeródromo, e que corresponde aos recursos humanos e materiais, 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.

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

***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 ou socorro, 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 coordenação 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.

**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.

**Seção contraincêndio de aeródromo (SCI)** é o conjunto de dependências e instalações projetadas para servir de centro administrativo 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.

**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 o salvamento de vidas por meio da utilização dos recursos humanos e materiais disponibilizados pelo aeródromo.

**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 SIGLAS

### 2.3.1 Para efeito deste Anexo aplicam-se as siglas apresentadas a seguir:

**AIP (Aeronautical Information Publications)** - Publicações de Informações Aeronáuticas

**ANP** - Agência Nacional de Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis

**ATS (Air Traffic Services)** - Serviço de Tráfego Aéreo

**BA-CE** - Bombeiro de Aeródromo Chefe de Equipe de Serviço

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

**BA-RE** - Bombeiro de Aeródromo Resgatista

**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 Avião

**CAT HL** - Categoria Contraincêndio de Helicóptero

**CCI-Linha** - Carro Contraincêndio de Aeródromo em Linha

**CCI-RT** - Carro Contraincêndio de Aeródromo Reserva Técnica

**CRS** - Carro de Resgate e Salvamento

**DIRENG** – Diretoria de Engenharia da Aeronáutica

**EENB** - Espuma de Eficácia Nível B

**GLP** - Gás Liquefeito de Petróleo

**HOTRAN** - Horário de Transporte

**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

**OACI** – Organização da Aviação Civil Internacional

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

**PCINC** - Plano Contraincêndio de Aeródromo

**PCM** - Posto de Coordenação Móvel

**PQ** - Pó Químico

**PTR-BA** - Programa de Treinamento Recorrente para Bombeiros de Aeródromo

**ROTAER** - Manual Auxiliar de Rotas Aéreas

**SCI** - Seção Contraincêndio de Aeródromo

**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 1 (um) milhão de passageiros, considerando a média aritmética anual no período de referência.
- 3.3 Em aeródromo novo, que possua menos de 3 (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 2 (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 Contra Incêndio Existente (NPCE) adequado às operações do aeródromo e compatível com o Nível de Proteção Contra Incêndio 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 ou prever em sua planificação de emergência serviços especializados de salvamento e equipamentos apropriados de combate a incêndio para atendimento a ocorrência de emergências nestas áreas.
- 4.1.2.1 O operador do aeródromo, caso não disponibilize tais serviços especializados, deve estabelecer instrumento formal para a coordenação de ações voltadas ao atendimento de emergência aquática no mar ou nas vias navegáveis interiores.
- 4.1.2.2 Devem ser previstos e colocados à disposição do SESCINC e/ou aos órgãos ou entidades previstos na planificação de emergência, equipamentos salva-vidas flutuantes em número suficiente para atender à aeronave com maior número de passageiros em operação no aeródromo.
- 4.1.3 O operador de aeródromo deve prever suporte técnico e garantir em conjunto com as distribuidoras de combustíveis, o cumprimento dos requisitos para prevenção, salvamento e combate a incêndio nas instalações, prédios ou depósitos de líquidos inflamáveis existentes nos Parques de Abastecimento de Aeronaves, conforme critérios 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 bombeiros de aeródromo, dentro dos padrões definidos neste Anexo ou em outros atos normativos complementares publicados pela ANAC.
- 5.1.3 A execução do SESCINC por profissionais pertencentes ao quadro funcional do órgão, empresa ou entidade responsável pela operação do aeródromo deve ter caráter exclusivo, ressalvadas as exceções explicitamente conferidas no item 20 deste Anexo.
- 5.1.4 O responsável pelo SESCINC, designado pelo operador de aeródromo, deve:
- 5.1.4.1 Manter as atividades em conformidade com os requisitos estabelecidos neste Anexo;
- 5.1.4.2 Propor ações para eliminar ou mitigar risco relacionado a perigo identificado; e
- 5.1.4.3 Executar ações que garantam a segurança das operações aéreas e aeroportuárias.
- 5.2 DELEGAÇÃO
- 5.2.1 O operador de aeródromo pode, desde que atendido ao disposto neste Anexo e caracterizado por meio de instrumento formal, delegar, no todo, a operação do SESCINC a pessoa jurídica de direito público ou privado.
- 5.2.1.1 Quando o delegatário se tratar de sociedade empresária, a atividade a ser delegada deve constar em seu objeto social.
- 5.2.1.2 O objeto da delegação e a individualização das partes (delegante e delegatário) devem estar explícitos no instrumento que delegar a atividade do SESCINC.
- 5.2.1.3 O operador de aeródromo permanece como responsável solidário nos casos de delegação do SESCINC.
- 5.2.1.4 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.
- 5.2.1.5 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 às operações do SESCINC, equipamentos e materiais 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.
- 5.2.2 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.

- 5.2.3 Quando se tratar de delegação a organizações militares, corpo de bombeiros, polícias militares ou guardas municipais, o instrumento formal 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 designados para o SESCINC.
- 5.2.4 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, caso disponibilizados por este, 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 por instrumento formal firmado com o operador de aeródromo, ressalvadas as prescrições dispostas na Lei nº 7.273, de 10 de dezembro de 1984, e suas alterações.

### 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 no item 5.3.
- 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; e
- 5.3.3.2 Instrumentos de delegação, total ou parcial, nos quais atue em um dos polos 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, cópia do instrumento de delegação que designou o delegatário.

## 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 Contraincêndio 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 Contraincêndio 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 Contraincêndio 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 CONTRA INCÊNDIO DE AERONAVES

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 comprimento total e da largura máxima da fuselagem, sendo determinada conforme roteiro abaixo, com a utilização da tabela 6.2.1:

- a. Enquadra-se o comprimento total do avião com os limites constantes da coluna [1], obtendo-se na coluna [3] a categoria do mesmo;
- b. Verifica-se a largura máxima da fuselagem e compara-se ao correspondente na coluna [2] para a categoria já selecionada; e
- c. Se a largura máxima da fuselagem for superior à da coluna [2], a categoria contraincêndio do avião é uma acima da selecionada anteriormente.

**Tabela 6.2.1 - Determinação da categoria contraincêndio de avião**

Comprimento total do avião (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 comprimento total, e será determinada conforme roteiro abaixo, com a utilização da tabela 6.2.2:

- a. Enquadra-se o comprimento total do helicóptero, incluindo os rotores, com os limites constantes da coluna [1], obtendo-se na coluna [2] a categoria do mesmo.

**Tabela 6.2.2 - Determinação da categoria contraincêndio de helicóptero**

<b>Comprimento total do helicóptero (m)</b>	<b>CAT HL</b>
[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, e as respectivas categorias contraincêndio.

**6.3 DETERMINAÇÃO DO NÍVEL DE PROTEÇÃO CONTRAINCÊNDIO 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 Normais, Transporte Regional e Transporte, conforme definido nos RBAC 23 e RBAC 25 ou atos normativos que venham a substituí-los.

6.3.2 Conforme a categoria contraincêndio e desde que enquadradas como aeronave com regularidade, nos termos desta resolução, as aeronaves que atendem ao transporte aéreo de passageiros e/ou carga por fretamento ou por voos “charters” e da aviação geral são computadas para fins de determinação do NPCR.

6.3.2.1 Quando a maior aeronave com regularidade em operação ou prevista para operação em um aeródromo for exclusivamente cargueira, o NPCR do aeródromo deve ser calculado normalmente e depois reduzido em um nível.

6.3.3 O NPCR nos aeródromos pertencentes à Classe IV é igual à categoria da maior aeronave com regularidade em operação ou prevista para a operação no aeródromo, respeitado o disposto no item 6.3.2.1 quanto à aeronave cargueira, não sendo aplicável, para os demais casos, o redutor previsto no item 6.3.4.3.

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, da seguinte forma:

6.3.4.1 Agrupam-se as aeronaves com regularidade por categoria contraincêndio; e

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 categoria contraincêndio 6 (seis) ou superior:
  - (i) igual à categoria das maiores aeronaves com regularidade, quando a soma do número de movimentos destas for igual ou superior a 900 (novecentos); ou
  - (ii) uma categoria abaixo da categoria das maiores aeronaves com regularidade, quando a soma do número de movimentos destas for inferior a 900 (novecentos).
- b. Para os aeródromos operados por aeronaves com regularidade de categoria contraincêndio 3 (três), 4 (quatro) ou 5 (cinco):
  - (i) uma categoria abaixo da categoria das maiores aeronaves com regularidade, quando a soma do número de movimentos destas for igual ou superior a 900 (novecentos); ou
  - (ii) duas categorias abaixo da categoria das maiores aeronaves com regularidade, quando a soma do número de movimentos destas for inferior a 900 (novecentos).

6.3.5 Nos aeródromos Classe I, operados por aviões com categoria contraincêndio 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 aviões e helicópteros**

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

6.3.5.1 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.

- a. Para fins da isenção estabelecida no item 6.4.1.1 deste Anexo, em aeródromos onde as maiores aeronaves em operação sejam de CAT AV 4 (quatro) ou 5 (cinco), a determinação da regularidade deve ser efetuada considerando o somatório dos movimentos das aeronaves CAT AV 4 (quatro) e 5 (cinco).

- 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 o maior avião 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 o maior avião 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, depois de verificado se o total de água para produção de espuma e Pó Químico (PQ) transportados nos CCI, bem como se o somatório do regime de descarga dos agentes extintores principal e complementar desses veículos atende, 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 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 nos CCI que, em última análise, condiciona a utilização da água para fins de salvamento e combate a incêndio.
- 6.5.4 O uso de equipagens e equipamentos oriundos do sistema de bombeiros urbanos da localidade onde se situa o aeródromo depende de autorização prévia da ANAC e é permitido dentro das seguintes condicionantes:
- 6.5.4.1 As aeronaves consideradas para determinação do NPCR efetuem, no máximo, 2 (dois) movimentos diários;
- 6.5.4.2 Seja atendido ao disposto no item 6.5.1 no que tange aos valores mínimos constantes na tabela 7.2.1;
- 6.5.4.3 O veículo contraincêndio disponibilizado permita a utilização de canhão monitor ou, caso utilizadas linhas, que seja disponibilizada equipagem mínima para operação simultânea de pelo menos 2 (duas) linhas. Ambas as situações devem prover solução de espuma dentro do regime de descarga previsto para o NPCR do aeródromo;
- 6.5.4.4 O número de EPI/EPR disponibilizado deve ser suficiente para a equipe de serviço diária; e

- 6.5.4.5 Equipe de bombeiros em prontidão no aeródromo no mínimo 30 (trinta) minutos antes do pouso, no decorrer do tempo em solo da aeronave e até 30 (trinta) minutos após a decolagem.
- 6.5.5 A operação prevista no item 6.5.4 deste Anexo deve ser previamente autorizada pela ANAC, após análise de solicitação formal do operador do aeródromo, devendo ser mantidas atualizadas as publicações aeronáuticas relativas ao SESCINC.
- 6.6 DEFASAGEM
- 6.6.1 A defasagem 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:
- 6.6.2.1 Determinar o novo NPCE; e
- 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 (quarenta e oito) horas consecutivas, informar à ANAC o novo NPCE, o motivo da defasagem, as providências adotadas e o prazo para restabelecer o NPCE em conformidade com o NPCR do aeródromo.
- 6.6.4 Em face da ocorrência de defasagem no aeródromo, as operações de aeronaves com categoria contraincêndio incompatível com o novo NPCE, poderão ser mantidas desde que:
- 6.6.4.1 A redução do NPCE seja de no máximo dois níveis abaixo do NPCR do aeródromo; e
- 6.6.4.2 A duração da defasagem não ultrapasse os prazos estabelecidos na coluna [2] da Tabela 6.6.6.
- 6.6.5 Caso a redução do NPCE seja maior que dois níveis abaixo do NPCR do aeródromo ou o prazo para o restabelecimento do NPCE ultrapasse os limites estabelecidos na coluna [2] da Tabela 6.6.6, o operador de aeródromo deve, 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 ao término dos prazos estabelecidos na coluna [2] da Tabela 6.6.6.
- 6.6.6 O operador do aeródromo deve coordenar junto aos operadores aéreos e à ANAC o ajuste de frequências de voos ou alteração de aeronave, de forma a atender à restrição estabelecida no item 6.6.5 deste Anexo, objetivando adequar as operações de maneira 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	7
IV acima de 5.000.000 passageiros	2

- 6.6.7 O operador de aeródromo deve, restabelecido o NPCE em conformidade com o NPCR do aeródromo:
- 6.6.7.1 Solicitar ao ATS ao qual o aeródromo está jurisdicionado o cancelamento do NOTAM; e
- 6.6.7.2 Informar à ANAC o restabelecimento do NPCE em conformidade com o NPCR do aeródromo.
- 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 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, agentes extintores principal e complementar.
- 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 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 Pó Químico, conforme ABNT/NBR 9695 – “Pó para extinção de incêndio”.

- 7.1.4 O operador de aeródromo deve garantir, de forma documental, que o LGE e o PQ fornecidos para o SESCINC sejam compatíveis com os já existentes e em utilização nos CCI e em estoque, tanto quando misturados nos tanques/reservatórios dos CCI quanto em operações de salvamento e combate a incêndio.
- 7.1.4.1 A utilização de LGE ou PQ incompatíveis entre si só é admitida se o operador de aeródromo garantir a estocagem e a utilização segregada destes produtos em CCI distintos.
- 7.1.4.2 É vedado o uso de LGE de diferentes fabricantes no mesmo CCI, 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 específica pela ANAC, informações adicionais sobre agentes extintores principal e complementar, bem como informações sobre as propriedades físicas exigidas e os critérios de eficácia na extinção de incêndios, podem ser obtidas pelo operador de aeródromo junto à ANAC.

## 7.2 QUANTIDADES E REGIME DE DESCARGA DE AGENTES EXTINTORES

- 7.2.1 As quantidades de água para a produção de solução de espuma e de PQ, transportadas pelo(s) CCI em linha em um determinado aeródromo, assim como o regime de descarga destes agentes extintores, são estabelecidas em função do NPCR do aeródromo e caracterizadas na Tabela 7.2.1.

**Tabela 7.2.1 – Quantidades de água para produção de espuma, de PQ e regime de descarga de agentes extintores principal e complementar**

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

- 7.2.2 As quantidades de água para a produção de solução de espuma e de PQ, transportadas pelo(s) CCI em linha em um determinado aeródromo, e os regimes de descarga destes agentes extintores não devem ser inferiores aos valores indicados na Tabela 7.2.1.
- 7.2.3 A quantidade mínima de LGE transportada no(s) CCI em linha deve ser suficiente para:
- 7.2.3.1 Possibilitar à expedição de duas vezes a quantidade de água transportada em cada CCI, sem necessidade de reabastecer o tanque de LGE; e
- 7.2.3.2 Atender as proporções estabelecidas pelo fabricante em razão do tipo de solução de espuma utilizada no(s) CCI.
- 7.2.4 O operador de aeródromo deve disponibilizar na SCI quantidade de água exclusiva para o reabastecimento do(s) CCI correspondente a quatro vezes o total de água previsto para o NPCR do aeródromo, distribuídos da seguinte forma:
- 7.2.4.1 Um quarto em reservatório elevado, para o reabastecimento por gravidade do(s) CCI; e
- 7.2.4.2 Três quartos armazenados em cisterna.
- 7.2.5 A vazão do sistema para reabastecimento dos CCI com água deve ser estabelecida de acordo com a tabela 7.2.5.

**Tabela 7.2.5 – Vazão mínima do sistema para reabastecimento dos CCI com água**

Capacidade do tanque de água do maior CCI em operação no aeródromo (l)	Vazão mínima
≤ 1.999	500 l/min
> 1.999 até ≤ 6.000	Correspondente a 25% da capacidade do tanque de água, por minuto
> 6.000	1800 l/min

- 7.2.6 O volume de água em reservatório elevado, estabelecido conforme o NPCR do aeródromo, deve estar disponível em, no máximo, 10 minutos após o reabastecimento do(s) CCI em linha.
- 7.2.7 O(s) CCI em linha e em reserva técnica deve(m) estar sempre com seus tanques/reservatórios de água, LGE e PQ na capacidade máxima.
- 7.3 ESTOQUES DE LGE E PQ
- 7.3.1 O operador de aeródromo deve estocar LGE e PQ na SCI ou, se aplicável, no(s) PACI.
- 7.3.2 O operador de aeródromo deve disponibilizar em estoque quantidade de LGE e PQ correspondente a 100% das quantidades efetivamente transportadas nos tanques/reservatórios do(s) CCI em linha.
- 7.3.3 Quando indicado, a critério do operador de aeródromo, quantidades maiores de LGE e PQ 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.).

- 7.3.4 Quando em um aeródromo existir(em) CCI designado(s) como reserva técnica, o LGE disponibilizado nesse(s) veículo(s) pode, a critério do operador de aeródromo, ser considerado como estoque, desde que sejam atendidos os seguintes requisitos:
- 7.3.4.1 O LGE contido no(s) tanque(s) do(s) CCI designado(s) como reserva técnica conserve as características operacionais indicadas pelo fabricante;
- 7.3.4.2 O(s) CCI designado(s) como reserva técnica tenha(m) capacidade para entrar em operação imediata, em substituição ao(s) CCI em linha enquanto este(s) é (são) reabastecido(s) com água; e
- 7.3.4.3 Estejam implantados na SCI procedimentos que garantam a retirada e a estocagem do LGE do(s) CCI reserva técnica, sem que haja contaminação do produto, no caso de indisponibilidade do veículo por um período superior a 72 (setenta e duas) horas.
- 7.3.5 O excedente de LGE contido no tanque do(s) CCI em linha, atendidos os critérios estabelecidos nos itens 7.2.3 e 7.2.7, pode, a critério do operador de aeródromo, ser considerado como estoque.
- 7.3.6 As quantidades de LGE e PQ destinadas ao treinamento devem estar de acordo com o PTR-BA do aeródromo.
- 7.3.7 O LGE contido no(s) tanque(s) do(s) CCI e no(s) estoque(s) 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 de acordo com a tabela 8.2.1, segundo a quantidade mínima de água para produção de solução de espuma e de PQ transportados, e o regime de descarga desses agentes extintores.

Tabela 8.2.1 – Classificação de CCI

Tipo CCI	Água para produção de espuma (l)	Regime de descarga da solução de espuma (l/min)	Pó químico (kg)	Regime de descarga do pó químico (kg/s)
1	670	550	100	2,25
2	1.200	900	135	
3	2.400	1.800	200	
4	5.500	3.000		
5	11.000	4.700		

8.2.2 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 o NPCR do aeródromo deve atender ao estabelecido na tabela 8.3.1.

**Tabela 8.3.1 – Quantidade mínima de CCI por NPCR de aeródromo**

<b>NPCR do aeródromo</b>	<b>Número de CCI</b>
[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 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:

8.4.1.1 Possuir estabilidade;

8.4.1.2 Possuir mobilidade para a operação em qualquer terreno;

8.4.1.3 Ser de fácil operação;

8.4.1.4 Agregar itens de segurança para transporte do bombeiro de aeródromo motorista/operador de CCI;

8.4.1.5 Agregar itens de segurança para o transporte dos demais bombeiros de aeródromo componentes da tripulação do CCI, devidamente equipados com EPI, possuindo suportes nos bancos para o EPR;

8.4.1.6 Ser de fácil acesso para trabalhos de manutenção; e

8.4.1.7 Possuir capacidade de extinção (quantidades de agentes extintores e regime de descarga) requerida 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 desses veículos.

8.4.3 A tabela 8.4.3 apresenta as características técnicas mínimas para um CCI, conforme a capacidade do seu tanque de água.

Tabela 8.4.3 - Características técnicas para CCI

Parâmetros de desempenho*/Componente exigido *veículo totalmente carregado		Capacidade do tanque de água (l)		
		≤ 1.999	> 1.999 até ≤ 6.000	> 6.000
1	Percentual da capacidade do tanque de água disponível para utilização			
1.1	Veículo nivelado	100%	100%	100%
1.2	Veículo com 20% de inclinação lateral	85%	85%	85%
1.3	Veículo com 30% de inclinação ascendente ou descendente	85%	85%	85%
2	Canhão monitor de teto	Exigido	Exigido	Exigido
2.1	Capacidade de descarga	Alta	Alta e baixa (para canhão com regime de descarga a partir de 2.800 l/min)	
2.2	Alcance jato sólido (m)	≥ 46	≥ 58	≥ 70
2.3	Alcance jato neblinado (m)	≥ 15	≥ 15	≥ 15
3	Canhão de pára-choque	Opcional	Exigido	Exigido
3.1	Alcance jato sólido (m)	≥ 46	≥ 46	≥ 46
3.2	Alcance jato neblinado (m)	≥ 15	≥ 15	≥ 15
4	Número de linha(s) de mangueira(s) de água/solução de espuma requerida(s) por veículo	1	2	2
4.1	Comprimento da mangueira (m)	≥ 46	≥ 46	≥ 46
4.2	Regime de descarga (l/min)	≥ 360	≥ 360	≥ 360
4.3	Alcance jato sólido (m)	≥ 20	≥ 20	≥ 20
5	Linha de mangueira de PQ	Exigido	Exigido	Exigido
5.1	Comprimento da mangueira (m)	≥ 30	≥ 30	≥ 30
5.2	Regime de descarga (kg/s)	≥ 2,25	≥ 2,25	≥ 2,25
5.3	Alcance (m)	≥ 7,5	≥ 7,5	≥ 7,5
6	Esguicho sob o veículo	Opcional	Exigido	Exigido
6.1	Regime de descarga (l/min)	> 57	> 57	> 57
7	Tempo máximo de aceleração de 0 a 80 Km/h (s)	30	25	35
8	Velocidade máxima (km/h)	≥ 110	≥ 110	≥ 110
9	Tração em todas as rodas	Exigido	Exigido	Exigido
10	Transmissão automática ou semiautomática	Opcional	Exigido	Exigido
11	Rodagem simples na traseira	Opcional	Exigido	Exigido

- 8.4.3.1 Não será exigido o cumprimento dos itens 3, 8 e 10 da tabela 8.4.3 para CCI fabricados antes da vigência deste documento.
- 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) deve ser estipulada pelo operador de aeródromo, de forma que seja garantida a disponibilidade do sistema de PQ dos CCI em linha, após a utilização, recarga e/ou manutenção do referido sistema.
- 8.4.5 Enquanto não for editada regulação específica pela ANAC, informações adicionais acerca das características técnicas e de desempenho operacional para os CCI devem ser obtidas pelo operador de aeródromo junto à ANAC.

## 8.5 MANUTENÇÃO DE CCI

- 8.5.1 O operador de aeródromo deve estabelecer rotinas de manutenção de CCI como suporte às atividades do SESCINC, de forma a garantir a operacionalidade dos CCI requeridos no atendimento às emergências.
- 8.5.2 As rotinas de manutenção dos CCI devem contemplar ações preventivas, preditivas e corretivas.
- 8.5.3 Independentemente da rotina adotada, o operador de aeródromo deve garantir que as recomendações dos fabricantes dos veículos sejam observadas.
- 8.5.4 O operador de aeródromo deve evidenciar o controle da execução da 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 veículos.
- 8.5.6 A manutenção dos CCI pode ser designada à pessoa jurídica de direito público ou privado, desde que caracterizada em instrumento formal firmado 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 Enquanto não for editada regulação 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 AS OPERAÇÕES DO SESCINC

- 9.2.1 Os veículos de apoio as operações de resgate, salvamento e combate a incêndio são classificados de acordo com a função desempenhada no SESCINC, tendo a seguinte denominação:
- 9.2.1.1 Carro de Resgate e Salvamento (CRS); e
- 9.2.1.2 Carro de Apoio ao Chefe de Equipe (CACE).

### 9.3 CARACTERÍSTICAS OPERACIONAIS DO CRS

- 9.3.1 O CRS deve satisfazer, além dos requisitos estabelecidos na tabela 9.3.1, às seguintes características:

- 9.3.1.1 Possuir estabilidade;
- 9.3.1.2 Possuir mobilidade para a operação em qualquer terreno;
- 9.3.1.3 Agregar itens de segurança para o transporte de, no mínimo, 4 (quatro) bombeiros de aeródromo equipados com EPI e possuir suportes nos bancos para o EPR;
- 9.3.1.4 Agregar itens de segurança para transporte do bombeiro de aeródromo motorista de veículo de apoio;
- 9.3.1.5 Ter capacidade de transporte de materiais e equipamentos de apoio às operações de resgate, fixados com segurança; e
- 9.3.1.6 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, ou torre de iluminação rebocável, com elevação mínima equivalente.
- 9.3.2 O CRS não deve ser utilizado para as atividades de transporte de acidentados.

**Tabela 9.3.1 – 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 9.4.1, às seguintes características:
- 9.4.1.1 Possuir estabilidade;
- 9.4.1.2 Possuir mobilidade para a operação em qualquer terreno; e
- 9.4.1.3 Agregar itens de segurança para o transporte de, no mínimo 2 (dois) bombeiros de aeródromo, sendo um deles equipado com EPI, e possuir suportes no banco para o EPR deste.
- 9.4.2 O CACE não deve ser utilizado para rebocar outros veículos ou equipamentos existentes no SESCINC.

**Tabela 9.4.1 – Características técnicas para CACE**

Requisito/Componente	Parâmetro
[1]	[2]

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 QUANTIDADE MÍNIMA DE VEÍCULOS DE APOIO AS OPERAÇÕES DO SESCINC

9.5.1 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 9.5.1.

**Tabela 9.5.1 – 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

9.5.2 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 MANUTENÇÃO DOS VEÍCULOS DE APOIO AS OPERAÇÕES DO SESCINC

9.6.1 O operador de aeródromo deve disponibilizar rotinas de manutenção como suporte às atividades do SESCINC, de forma a garantir a operacionalidade dos veículos de apoio às operações do SESCINC, 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 resguardar 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 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 a operação de CCI e veículos de apoio as operações do SESCINC; e
- 10.1.4.1 Protetores auriculares, tipo concha ou plugue.
- 10.1.5 Ressalvados os prazos e condições estabelecidas nos itens 21.4 e 21.5 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 específica pela ANAC, informações adicionais quanto às especificações técnicas dos EPI, 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 realizar 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:
- 10.2.3.1 Máscara facial;
- 10.2.3.2 Cilindro de ar respirável, fabricado com materiais que reduzam seu peso ao máximo (aço leve, fibra de carbono ou materiais compostos);
- 10.2.3.3 Manômetro;
- 10.2.3.4 Regulador de pressão com demanda de pressão positiva; e
- 10.2.3.5 Alarme.
- 10.2.4 O sistema de EPR deve ter capacidade mínima de 1600 (mil e seiscentos) litros, devendo atender ao disposto na ABNT/NBR 13716 – “Equipamento de proteção respiratória – Máscara autônoma de ar comprimido com circuito aberto”.
- 10.2.5 O operador de aeródromo deve assegurar que cada CCI em linha possua 2 (dois) conjuntos de EPR operacionais disponíveis no próprio veículo e 1 (um) conjunto reserva de EPR. O conjunto reserva pode ser transportado no próprio CCI ou no CRS, quando este for exigido.
- 10.2.5.1 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. O conjunto reserva pode ser transportado no próprio CCI ou no CRS, quando este for exigido.
- 10.2.6 O operador de aeródromo deve assegurar que o CRS seja equipado com 4 (quatro) conjuntos de EPR e 2 (dois) conjuntos reservas de EPR, operacionais, disponíveis no próprio veículo, além dos conjuntos reserva dos CCI, conforme item 10.2.5 deste Anexo.
- 10.2.7 O operador de aeródromo deve assegurar que o CACE possua 1 (um) conjunto de EPR operacional disponível no próprio veículo e 1 (um) conjunto reserva no próprio CACE.
- 10.2.8 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.
- 10.2.9 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.
- 10.2.9.1 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.

10.2.10 Enquanto não for editada regulação 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 rotinas de manutenção, como suporte às atividades do SESCINC, de forma a garantir a operacionalidade dos EPI e EPR.

10.3.2 As rotinas de manutenção de EPI e EPR devem contemplar, dentre outras ações necessárias, uma programação periódica de higienização e um plano de manutenção e reabastecimento dos cilindros 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 instrumento formal firmado com o operador de aeródromo.

## 11 MATERIAIS E EQUIPAMENTOS DE APOIO AS OPERAÇÕES DE RESGATE E COMBATE A INCÊNDIO

### 11.1 MATERIAIS E EQUIPAMENTOS DE APOIO AS 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 as 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	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	1
Lanternas manuais	2	3	4	8
Martelo – 1,5 a 2 kg	1	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 operação no aeródromo)	1	1	2	3

Materiais e equipamentos para apoio às operações de resgate	Classe do aeródromo			
	I	II	III	IV
[1]	[2]	[3]	[4]	[5]
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
Motosserra 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
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 E EQUIPAMENTOS DE APOIO AS OPERAÇÕES DE COMBATE A INCÊNDIO

11.2.1 O operador de aeródromo deve garantir que, no mínimo, os materiais e equipamentos de apoio as operações de combate a incêndio descritos na tabela 11.2.1 estejam disponíveis na SCI para utilização pelas equipes de serviço no SESCINC.

11.2.2 Os tipos e quantidades de materiais e equipamentos de apoio as 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 as operações de combate a incêndio por classe de aeródromo**

Materiais e equipamentos para apoio 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

Materiais e equipamentos para apoio ao combate a incêndio	Classe do aeródromo			
	I	II	III	IV
[1]	[2]	[3]	[4]	[5]
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 comunicação e alarme no SESCINC.

### 12.2 SISTEMAS DE COMUNICAÇÃO

#### 12.2.1 Os sistemas de comunicação serão dos seguintes tipos:

##### 12.2.1.1 Estação fixa de comunicação via rádio com as seguintes características:

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

##### 12.2.1.2 Estação móvel de comunicação via rádio ou radiocomunicadores contendo as seguintes características:

- A estação móvel deve ser do tipo veicular quando instalada em CCI ou veículo de apoio as operações do SESCINC;
- O uso de estação móvel portátil (radiocomunicadores) é obrigatório para o Chefe de Equipe de Serviço e para o Líder de Equipe de Resgate 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 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 disponibilizadas nos aeródromos as seguintes vias de comunicações:

12.2.2.1 Comunicação direta entre o controle de tráfego aéreo, a SCI, CCI e veículos de apoio as operações do SESCINC, 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 atue como centro de operações em casos de emergências) e o veículo 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 devem ser dos seguintes tipos:

- a. Sonoros, podendo ser utilizados todos os tipos de sirenes; ou
- 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 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 aptidão física e psicológica;

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

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

- 13.1.2.5 Certificado de Especialização de Bombeiro de Aeródromo Chefe de Equipe de Serviço, para o exercício desta função operacional/supervisional;
- 13.1.2.6 Certificado de Especialização de Bombeiro de Aeródromo Gerente de Seção Contraincêndio, para o exercício desta função operacional/gerencial;
- 13.1.2.7 Certificado de conclusão de curso de primeiros socorros ou cursos semelhantes, desde que reconhecido pela autoridade de saúde competente, para o exercício da função operacional de Bombeiro de Aeródromo Resgatista;
- 13.1.2.8 Certificado de conclusão de curso de primeiros socorros ou cursos semelhantes, desde que reconhecido pela autoridade de saúde competente, para o exercício da função operacional de Bombeiro de Aeródromo Líder de Equipe de Resgate; e
- 13.1.2.9 Carteira Nacional de Habilitação (CNH) compatível com o tipo de veículo a ser operado, 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.
- 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 no aeródromo 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 no SESCINC, estão caracterizadas na Tabela 13.2.1.

**Tabela 13.2.1 – Funções operacionais do SESCINC**

<b>Código</b> [1]	<b>Função</b> [2]	<b>Somente operacional</b> [3]	<b>Operacional/supervisional</b> [4]	<b>Operacional/gerencial</b> [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-RE	Bombeiro de Aeródromo Resgatista	X	-	-
BA-LR	Bombeiro de Aeródromo Líder de Equipe de Resgate	-	X	-
BA-CE	Bombeiro de Aeródromo Chefe de Equipe de Serviço	-	X	X

BA-GS	Bombeiro de Aeródromo Gerente de Seção Contraincêndio	-	-	X
-------	--	---	---	---

13.2.2 A critério do operador de aeródromo Classe I, o Chefe de Equipe de Serviço pode, cumulativamente às suas funções operacionais/supervisionais, responder pela função operacional/gerencial de Gerente de Seção Contraincêndio, não necessitando obter a especialização prevista no item 13.3.2.2.c.

13.2.3 O exercício da função operacional de Bombeiro de Aeródromo Operador de Sistema de Comunicação (BA-OC), não exige certificado de habilitação ou especialização específico e pode, a critério do operador de aeródromo, ser executada por profissional bombeiro não habilitado como bombeiro de aeródromo.

13.2.4 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 Resgatista.

### 13.3 HABILITAÇÕES, ESPECIALIZAÇÕES 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 (um) a 5 (cinco).
- 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 (um) a 10 (dez).

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 deste Anexo.

#### 13.3.2 Quanto às especializações:

13.3.2.1 A especialização é uma formação complementar que capacita o bombeiro de aeródromo para execução de funções operacionais específicas no SESCINC.

13.3.2.2 As especializações de bombeiro de aeródromo são classificadas em:

- a. Bombeiro de Aeródromo Motorista/Operador de CCI (BA-MC) – especializa o bombeiro de aeródromo para a condução e operação de CCI.
- b. Bombeiro de Aeródromo Chefe de Equipe de Serviço (BA-CE) – especializa o bombeiro de aeródromo a exercer a função operacional/supervisional de Bombeiro de Aeródromo Chefe de Equipe de Serviço, em conformidade com as prerrogativas de sua habilitação BA-1 ou BA-2.
- c. Bombeiro de Aeródromo Gerente de Seção Contraincêndio (BA-GS) – especializa o bombeiro de aeródromo a exercer a função operacional/gerencial de Bombeiro de Aeródromo Gerente de Seção Contraincêndio.

13.3.2.3 Os certificados de especialização para bombeiro de aeródromo são obtidos após conclusão, com aproveitamento, dos cursos de especialização para bombeiro de aeródromo, ministrados por OE-SESCINC.

13.3.2.4 O operador de aeródromo pode ministrar o curso de especialização de Bombeiro de Aeródromo Motorista/Operador de CCI para o bombeiro de aeródromo que esteja vinculado ao SESCINC do aeródromo, desde que formalmente autorizado pela ANAC de acordo com o estabelecido no item 2.8 do Apêndice.

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 ATESTADOS DE APTIDÃO FÍSICA E PSICOLÓGICA

13.4.1 Os atestados de aptidão física e psicológica asseguram que seu detentor está física e mentalmente apto ao exercício das funções operacionais de bombeiro de aeródromo.

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

13.4.3 O atestado de aptidão psicológica deve ser emitido por profissionais da área de psicologia com registro no Conselho Regional de Psicologia.

13.4.3.1 Qualquer teste psicológico aplicado deve estar aprovado pelo Conselho Federal de Psicologia.

13.4.4 A validade dos atestados de aptidão física e psicológica é contada a partir da data de sua emissão.

13.4.4.1 Para bombeiros de aeródromo com idade inferior a 40 (quarenta) anos, a validade dos atestados de aptidão física e psicológica é de 4 (quatro) anos.

13.4.4.2 Para bombeiros de aeródromo com idade de 40 (quarenta) anos ou superior, a validade dos atestados de aptidão física e psicológica é de 2 (dois) anos.

13.4.5 Não obstante a apresentação dos certificados de aptidão física e psicológica pelos bombeiros de aeródromo, exames adicionais poderão ser requeridos, a critério do operador de aeródromo, caso este os considere necessários.

- 13.4.6 Serão aceitos como válidos os atestados de saúde ocupacional estabelecidos pelo Governo Brasileiro.
- 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 descritas no item 13.3.1 é obtido após conclusão, com aproveitamento, de curso de habilitação ou atualização para bombeiro de aeródromo ministrado por OE-SESCINC.
- 13.5.4 O CAP-BA tem sua validade contada a partir da data de sua emissão.
- 13.5.4.1 Para os bombeiros de aeródromo em exercício das funções operacionais do SESCINC em aeródromos Classe I e II 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 III e Classe IV com movimentação de até 5.000.000 (cinco milhões) de passageiros/ano 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 acima de 5.000.000 (cinco milhões) de passageiros/ano, 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; e
- 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 civil.

13.6.4 O processo de certificação OE-SESCINC encontra-se no Apêndice 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, cursos 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 bombeiros civis ou bombeiros militares para o exercício de funções operacionais do SESCINC, indicadas no item 13.2 deste Anexo.

13.7.3 Cursos de especialização para bombeiro de aeródromo.

13.7.3.1 Os cursos de especialização para bombeiro de aeródromo são ministrados por OE-SESCINC e têm por finalidade capacitar os profissionais já habilitados como bombeiro de aeródromo para a execução das funções operacionais definidas no item 13.3.2.2 deste Anexo.

13.7.3.2 Desde que atendido ao item 13.3.2.4 deste Anexo, o curso de especialização de Bombeiro de Aeródromo Motorista/Operador de CCI 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 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 estabelecido 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 a emergências.
- 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:
- 13.8.5.1 Familiarização com o aeródromo;
  - 13.8.5.2 Familiarização com as aeronaves que operam com regularidade no aeródromo, incluindo visitas orientadas pelo pessoal técnico do operador aéreo;
  - 13.8.5.3 Familiarização do Bombeiro de Aeródromo Motorista/Operador de CCI com o(s) CCI em operação no SESCINC do aeródromo;
  - 13.8.5.4 Procedimento de segurança para o efetivo do SESCINC durante a execução de atividades operacionais;
  - 13.8.5.5 Condução de veículos na área operacional do aeródromo;
  - 13.8.5.6 Sistemas de comunicação e de alarme disponíveis no SESCINC;
  - 13.8.5.7 Operação com mangueiras, mangotes, esguichos, chaves, conectores, canhões monitores e outros equipamentos de salvamento e combate a incêndio associados aos CCI, e, onde aplicável, aos veículos de apoio as operações do SESCINC;
  - 13.8.5.8 Procedimentos para utilização dos materiais e equipamentos de apoio às operações de resgate e combate a incêndio, especificados no item 11 deste Anexo;
  - 13.8.5.9 Procedimentos para aplicação de agentes extintores;
  - 13.8.5.10 Procedimentos para assistência na evacuação da aeronave em caso de emergência;
  - 13.8.5.11 Procedimentos para reabastecimento dos CCI com água, incluindo, onde aplicável, a utilização das fontes alternativas disponíveis na área patrimonial do aeródromo;

- 
- 13.8.5.12 Procedimentos para a execução de balizamento de emergência, quando requerido;
- 13.8.5.13 Procedimentos para atendimento a emergências com artigos perigosos;
- 13.8.5.14 Procedimentos de aferição do tempo-resposta, como estabelecido no item 16 deste Anexo;
- 13.8.5.15 Estudo das ações de resposta à emergência, caracterizadas no PLEM, em especial aquelas relacionadas às responsabilidades do SESCINC;
- 13.8.5.16 Estudo dos procedimentos operacionais descritos no PCINC, incluindo práticas de posicionamento para intervenção;
- 13.8.5.17 Utilização de EPI e EPR;
- 13.8.5.18 Prática de treinamentos de socorros de urgência; e
- 13.8.5.19 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:
- 13.8.6.1 Ser detentor de certificado de habilitação de bombeiro de aeródromo; e
- 13.8.6.2 Possuir experiência mínima de 2 (dois) 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 pode designar à pessoa física ou jurídica de direito público ou privado a execução do PTR-BA, desde que esta designação seja efetuada por instrumento formal.
- 13.8.8 O operador de aeródromo deve definir a frequência para a execução do PTR-BA de acordo com as características e necessidade locais, obedecidas as seguintes condições:
- 13.8.8.1 Realizar, no mínimo, 16 (dezesesseis) horas de treinamento mensal; e
- 13.8.8.2 Abordar os conteúdos identificados no item 13.8.5 deste Anexo pelo menos uma vez a cada 6 (seis) meses, exceto o conteúdo do item 13.8.5.14 que tem sua frequência de execução estabelecida no item 16 deste Anexo.
- 13.8.8.3 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 nos itens 13.8.5.1, 13.8.5.2, 13.8.5.3, 13.8.5.5, 13.8.5.7, 13.8.5.15 e 13.8.5.16 deste Anexo.
- 13.8.9 O operador de aeródromo deve garantir que constem os registros de todos os treinamentos do PTR-BA nos arquivos da SCI do aeródromo.
- 13.8.10 Os registros dos treinamentos do PTR-BA devem conter:
- 13.8.10.1 Ato de aprovação do PTR-BA pelo operador do aeródromo;

- 13.8.10.2 Datas da realização do treinamento;
- 13.8.10.3 Temas abordados e respectiva carga horária;
- 13.8.10.4 Identificação e assinatura do instrutor; e
- 13.8.10.5 Lista de presença assinada.

## **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, a manutenção de veículos e 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 frequência de voo estão condicionadas à disponibilidade do SESCINC, segundo os critérios estabelecidos neste Anexo, 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 à emergência aeroportuária.
  - 14.2.1.1 A extensão da área dentro e fora do aeródromo a ser atendida pelo SESCINC deve considerar a existência de barreiras naturais e artificiais.
  - 14.2.1.2 A área de atuação do SESCINC deve abranger, no mínimo, a área operacional do aeródromo, ficando a critério do operador de aeródromo a ampliação desta área para um raio 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 de atuação do SESCINC deve constar no 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 pode solicitar aos bombeiros de aeródromo apoio para:

- 14.3.1.1 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;
- 14.3.1.2 Auxiliar na fiscalização das edificações e instalações do aeródromo no tocante à prevenção contraincêndio;
- 14.3.1.3 Auxiliar no controle e/ou na execução de inspeção e manutenção preventiva dos equipamentos de contraincêndio das instalações aeroportuárias; e
- 14.3.1.4 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:
  - 14.4.5.1 Vestimenta básica (macacão ou calça e blusa), não sendo permitida a utilização de bermudas ou vestimentas similares;
  - 14.4.5.2 Camiseta com manga curta; e
  - 14.4.5.3 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.
  - 14.4.5.1 Admite-se que as atividades administrativas possam ser executadas cumulativamente por profissionais designados para as funções operacionais, desde que não prejudiquem o exercício de tais funções.

#### 14.6 EQUIPES E ESCALAS DE SERVIÇO DO SESCINC

- 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, os CCI e veículo(s) de apoio as operações do SESCINC em linha, de forma a disponibilizar a capacidade operacional máxima destes veículos.
- 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 3 (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 especializações do efetivo operacional do SESCINC:
- 14.6.4.1 Bombeiro de Aeródromo;
- 14.6.4.2 Bombeiro de Aeródromo Operador do Sistema de Comunicação da SCI;
- 14.6.4.3 Bombeiro de Aeródromo Motorista de Veículo de Apoio (onde requerido);
- 14.6.4.4 Bombeiro de Aeródromo Motorista/Operador de CCI;
- 14.6.4.5 Bombeiro de Aeródromo Resgatista (onde requerido);
- 14.6.4.6 Bombeiro de Aeródromo Líder de Equipe de Resgate (onde requerido); e
- 14.6.4.7 Bombeiro de Aeródromo Chefe de Equipe de Serviço.
- 14.6.5 O operador de aeródromo deve garantir que a equipe de serviço seja coordenada por um bombeiro de aeródromo especializado para o exercício da função operacional de Bombeiro de Aeródromo Chefe de Equipe de Serviço.
- 14.6.5.1 É vedada, em qualquer caso, a acumulação da função de Bombeiro de Aeródromo Chefe de Equipe de Serviço com a de Bombeiro de Aeródromo Motorista/Operador de CCI ou Bombeiro de Aeródromo Motorista de Veículo de Apoio.
- 14.6.6 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 BA-OC, observado o disposto no item 13.2.3.
- 14.6.7 O operador de aeródromo deve garantir que as equipagens observem princípios de segurança nos veículos em deslocamento, em especial quanto à capacidade de profissionais transportados e a utilização de cinto de segurança.
- 14.6.8 O operador de aeródromo deve garantir as seguintes equipagens mínimas:
- 14.6.8.1 CCI - 3 (três) bombeiros de aeródromo, sendo 1 (um) Bombeiro de Aeródromo Motorista/Operador de CCI e 2 (dois) Bombeiros de Aeródromo;

- 14.6.8.2 CRS - 5 (cinco) 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 3 (três) Bombeiros de Aeródromo Resgatistas; e
- 14.6.8.3 CACE - 2 (dois) bombeiros de aeródromo, sendo 1 (um) Bombeiro de Aeródromo Motorista de Veículo de Apoio e 1 (um) Bombeiro de Aeródromo Chefe de Equipe de Serviço.
- 14.6.9 Quando a capacidade do CCI não permitir a utilização da equipagem mínima estabelecida no item 14.6.8.1, esta pode, justificadamente, ser composta por 1 (um) Bombeiro de Aeródromo Motorista/Operador de CCI e 1 (um) Bombeiro de Aeródromo.

## 15 SEÇÃO CONTRAINCÊNDIO DE AERÓDROMO

### 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 de Aeródromo (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 as operações do SESCINC, equipamentos, materiais, sistemas de comunicação e alarme, estoques de LGE e PQ, reserva técnica de água 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 o PACI, quando requerido, 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 as operações do SESCINC, onde requerido, 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 do PACI, quando requerido, deve atender aos seguintes requisitos mínimos:
- 15.2.2.1 Proximidade das pistas de pouso e decolagem;
- 15.2.2.2 Equidistância das cabeceiras, se possível;
- 15.2.2.3 Acesso às áreas operacionais (lado ar) e às áreas externas (lado terra); e

15.2.2.4 Ausência de obstáculos que possam impedir ou dificultar a livre movimentação dos CCI e veículos de apoio às operações do SESCINC.

### 15.3 INFRAESTRUTURA

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

15.3.1.1 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).

15.3.1.2 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:

- a. Nos alojamentos;
- b. Nos locais para instrução; e
- c. Na sala de observação.

15.3.1.3 Abrigo para os CCI e veículos de apoio as operações do SESCINC;

15.3.1.4 Pátio de manobras para os CCI e veículos de apoio as operações do SESCINC;

15.3.1.5 Sistema de abastecimento de água;

15.3.1.6 Refeitório da equipe de serviço as operações do SESCINC;

15.3.1.7 Alojamento para a equipe de serviço quando o SESCINC operar por 24 horas;

15.3.1.8 Vestiário para todo o efetivo;

15.3.1.9 Local para estocagem de pneus, LGE, PQ e cilindros de gases propelentes conforme recomendações dos fabricantes;

15.3.1.10 Local para guarda dos materiais e equipamentos da SCI;

15.3.1.11 Local para instrução e treinamento;

15.3.1.12 Área para educação física e lazer; e

15.3.1.13 Dependências administrativas.

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

15.3.2.1 Abrigo para o(s) CCI;

15.3.2.2 Pátio de manobras para o(s) CCI;

15.3.2.3 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);

15.3.2.4 Sistema de abastecimento de água que possibilite, no mínimo, uma recarga completa do(s) CCI(s) ali alocados;

15.3.2.5 Local apropriado para as refeições da equipe de serviço;

15.3.2.6 Alojamento para, no mínimo, a equipe de serviço quando o SESCINC operar por 24h;

- 15.3.2.7 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:
- a. Nos Alojamentos; e
  - b. Na Sala de Observação.
- 15.3.2.8 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 para, no mínimo, os seguintes equipamentos e recursos essenciais para atendimento às emergências:
- 15.3.3.1 Iluminação do local para guarda e acesso ao(s) CCI e demais veículos de apoio as operações do SESCINC, onde requerido;
- 15.3.3.2 Sala de observação;
- 15.3.3.3 Sistema de abastecimento de água;
- 15.3.3.4 Sistema de reabastecimento contínuo de ar comprimido do(s) CCI;
- 15.3.3.5 Sistema de recarregamento contínuo das baterias do(s) CCI;
- 15.3.3.6 Sistema de comunicação; e
- 15.3.3.7 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 a pronta utilização do(s) CCI através de procedimento alternativo aprovado pela ANAC.
- 15.3.7 Enquanto não for editada regulação 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 o SESCINC atenda ao tempo-resposta.
- 16.1.1 O tempo-resposta é considerado o intervalo de tempo desde o acionamento 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) solução de espuma a um regime de descarga de, no mínimo, 50% do estabelecido para o aeródromo, de acordo com seu NPCR.

- 16.2 Como parâmetro operacional, o tempo-resposta em condições ótimas de visibilidade e de superfície, partindo o(s) CCI da SCI e/ou do PACI 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, lama, 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 AS OPERAÇÕES DO SESCINC**
- 17.1 FONTES ALTERNATIVAS PARA ABASTECIMENTO DE ÁGUA DOS CCI
- 17.1.1 Para abastecimento de emergência do(s) 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 o(s) 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, conforme área de atuação do SESCINC definida no PCINC, 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 (oito) 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, na 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 de emergência, quando estabelecidas, atendam às seguintes características:

17.2.3.1 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 nos dois sentidos;

17.2.3.2 Capacidade de suporte de carga equivalente a duas vezes o peso do maior CCI disponível no aeródromo, completamente carregado;

17.2.3.3 Construídas com material resistente a abrasão, prevenindo desgastes e transferência de detritos para a pista; e

17.2.3.4 Caso necessário, curvas com raios projetados de forma a permitir rápido e seguro deslocamento do(s) CCI pelas mesmas.

17.2.4 Quando a superfície da via de acesso de emergência estiver indistinguível das áreas adjacentes, devem ser aplicados demarcadores ou sinalizadores laterais em intervalos de no máximo 15 (quinze) metros.

17.2.5 Caso existam portões nas vias de acesso de emergência à área externa do aeródromo, cópias das chaves destes devem estar em posse do Bombeiro de Aeródromo Gerente da SCI e do Bombeiro de Aeródromo Chefe de Equipe de Serviço da escala diária do SESCINC, bem como estes devem ser construídos de forma a que possam ser rompidos pelo(s) CCI em atendimento a 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 Caso o operador de aeródromo disponibilize, para o efetivo operacional do SESCINC, área de treinamento com fogo para realização de atividades práticas de salvamento e extinção

de incêndio, inclusive com utilização de CCI, esta área deve ter seu funcionamento autorizado pela ANAC e atender as especificações técnicas dispostas no Apêndice deste Anexo.

## **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 para atendimento a aeronaves na Condição de Socorro, cujo acidente esteja consumado.

18.1.1.2 Posicionamento para Intervenção – procedimento para atendimento às aeronaves que ainda não estejam em solo, tanto na Condição de Urgência quanto na Condição de Socorro.

a. Uma aeronave na Condição de Urgência requer do SESCINC o posicionamento do(s) CCI para aguardar a aeronave e acompanhar a mesma após o pouso até a parada completa dos motores.

b. Uma aeronave na Condição de Socorro requer do SESCINC o posicionamento dos CCI para aguardar a aeronave e o início dos trabalhos de resgate de vítimas e/ou combate a incêndio logo que possível.

c. O acompanhamento à aeronave pode ser dispensado pelo piloto em comando, 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 no PCINC, para facilitar a rapidez das ações, a aplicação dos recursos disponíveis e resguardar os componentes do SESCINC quando da adoção destes procedimentos, em conformidade com o disposto em regulamentação específica que estabelece critérios regulatórios quanto ao Sistema de Resposta à Emergência Aeroportuária (SREA).

### **18.2 OPERAÇÕES DO SESCINC EM BAIXA VISIBILIDADE**

18.2.1 O operador de aeródromo que opere ou pretenda operar em condição de baixa visibilidade, deve disponibilizar treinamento ao efetivo operacional do SESCINC, contendo:

18.2.1.1 Familiarização com os procedimentos do aeródromo para situações de baixa visibilidade 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. Continuidade das atividades; e
- b. Situações de emergência.

18.2.1.3 Atividades relacionadas à 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 para iluminação de emergência pode, a critério do operador de aeródromo, ser executado pelo SESCINC em aeródromos cujo sistema de iluminação de pistas de pouso e decolagem esteja temporariamente inoperante.

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

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

18.3.2 O procedimento operacional para iluminação de emergência pode ser executado:

18.3.2.1 Para dar suporte às operações de decolagem, somente nos seguintes casos:

- a. Operações SAR (Search and Rescue) – “busca e salvamento”; ou
- b. Aeronaves transportando órgãos humanos para transplante ou pacientes para tratamento.

18.3.2.2 Para dar suporte às operações de pouso, somente nos seguintes casos:

- a. Aeronaves com restrições operacionais que a impossibilitem alternar para outro aeródromo em condições regulares de operação;
- b. Emergência médica com passageiro ou tripulante;
- c. Operações SAR (Search and Rescue) – “busca e salvamento”; ou
- d. Aeronaves transportando órgãos humanos para transplante ou pacientes para tratamento.

18.3.3 O procedimento operacional “iluminação de emergência para pistas de pouso e decolagem” deve estar descrito no PCINC de forma detalhada, devendo ser especificados todos os recursos disponíveis para execução do mesmo, bem como o tempo estimado para o procedimento.

18.3.4 A execução do procedimento operacional “iluminação de emergência para pistas de pouso e decolagem”, requer o preenchimento e envio do formulário previsto no item 19.3 deste Anexo.

## 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 atualizadas 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 humanos e materiais 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 na rede mundial de computadores.

19.2.2 O operador de aeródromo deve garantir que estejam disponíveis na SCI os seguintes dados:

19.2.2.1 A situação operacional do(s) CCI, do(s) veículos de apoio as operações do SESCINC, onde requerido(s), e dos equipamentos normalmente utilizados nos atendimentos às emergências;

19.2.2.2 O estoque de LGE, PQ e reserva técnica de água; e

19.2.2.3 A relação do efetivo, a escala de serviço e a habilitação dos recursos humanos designados para atividades operacionais do SESCINC.

## 19.3 INFORMAÇÕES QUANTO À 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 do SESCINC em emergências.

19.3.1.1 Nos acionamentos do SESCINC para atendimento a emergências aeronáuticas, os dados devem ser compilados pelo responsável pelo SESCINC e apresentados à ANAC, conforme modelo constante no sítio eletrônico da ANAC 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 pelo operador de aeródromo.

19.3.2.1 Devem 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.

19.3.2.2 O formulário deve apresentar uma descrição sucinta da ocorrência, contendo a listagem dos recursos disponibilizados para atender à emergência ou ao acionamento do SESCINC, bem como quanto à atuação da equipe de serviço.

19.3.2.3 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, até o décimo dia útil de julho e janeiro de cada ano, 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 na rede mundial de computadores.

19.4.2 No Formulário de Frequência de Voo deverão ser informados, separadamente:

19.4.2.1 O número de pousos e decolagens por tipo de avião correspondente ao transporte aéreo da aviação regular, charter e fretamento; e

19.4.2.2 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 disponibilizar 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 sítio eletrônico da ANAC na rede mundial de computadores, agregando informações de desempenho do(s) CCI acionado(s), com o(s) respectivo(s) tempo(s) obtido(s), bem como os nomes e funções operacionais dos componentes da tripulação.

19.5.2 O operador de aeródromo deve disponibilizar à ANAC, até 20 (vinte) de janeiro do ano subsequente, 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 na rede mundial de computadores.

### 20 BRIGADA ESPECIAL DE COMBATE A INCÊNDIO EM AERÓDROMO

20.1 Nos aeródromos Classe I onde, justificadamente, haja dificuldades para a operacionalização de um SESCINC com efetivo operacional exclusivo, pode 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 composta por profissionais detentores de um dos certificados de habilitação de bombeiro de aeródromo reconhecidos pela ANAC, conforme item 21.8 deste Anexo, e de CAP-BA válido, conforme item 13.5 deste Anexo.

20.3 Os componentes da BECA devem possuir vínculo funcional com órgão, entidade ou empresa responsável pela administração do aeródromo podendo, sem prejuízo das responsabilidades inerentes ao bombeiro de aeródromo e à própria BECA, acumular outras funções administrativas ou operacionais no aeródromo, 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 de sua operação, devidamente assinada pelo operador do aeródromo, e deve conter as seguintes informações e documentos:
- 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 para cada um deles:
- 20.4.2.1 Tipo e data de emissão do certificado de habilitação de bombeiro de aeródromo;
- 20.4.2.2 Atividade exercida no aeródromo; e
- 20.4.2.3 Função operacional que desempenhará na BECA.
- 20.4.3 Cópias dos certificados de habilitação de bombeiro de aeródromo dos componentes da BECA.
- 20.4.4 Cópia do Certificado de Especialização como Bombeiro de Aeródromo Motorista/Operador de CCI dos componentes da BECA que exercem esta função operacional.
- 20.4.5 Cópia da CNH dos Bombeiros de Aeródromo Motoristas/Operadores de CCI, conforme disposto no item 13.1.2.9 deste Anexo.
- 20.5 A autorização para a implantação de BECA será outorgada por meio de ato administrativo da ANAC, após parecer técnico favorável da Agência.
- 20.6 O operador de aeródromo que receber a autorização para a implantação de BECA deve adotar os seguintes procedimentos:
- 20.6.1 Garantir que os componentes da BECA estejam disponíveis, devidamente equipados e posicionados próximos ao(s) CCI, 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;
- 20.6.2 Incluir no PCINC os procedimentos operacionais a serem adotados pela BECA;
- 20.6.3 Informar à ANAC, em até 48 (quarenta e oito) horas após a ocorrência, quaisquer alterações nas características operacionais da BECA autorizada;
- 20.6.4 Acompanhar a operacionalidade da BECA propondo, quando oportuno, alterações ou aperfeiçoamentos ao sistema implantado;
- 20.6.5 Manter na SCI cópia da autorização para a implantação da BECA; e
- 20.6.6 Manter na SCI cópias dos documentos listados no item 20.4 deste Anexo.
- 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 para implantação da BECA.
- 20.8 A solicitação para revalidação da BECA deve obedecer ao estabelecido no item 20 deste Anexo.

- 20.9 Ocorrendo alteração do NPCR do aeródromo que recebeu autorização para operar uma BECA, o operador de aeródromo deve solicitar à ANAC a revalidação da referida autorização.
- 20.10 O operador de aeródromo onde opere BECA está dispensado do estabelecimento e da execução do Programa de Treinamento Recorrente para Bombeiros de Aeródromo (PTR-BA), conforme disposto no item 13.8 deste Anexo.
- 20.10.1 Visando a manutenção do nível de competência dos bombeiros de aeródromo, fica a critério do operador de aeródromo estabelecer treinamento recorrente para o efetivo operacional da BECA.

## **21 DISPOSIÇÕES TRANSITÓRIAS E FINAIS**

- 21.1 Não serão autorizadas, aos operadores de serviços aéreos, novas frequências de voos comerciais regulares ou voos charters que tenham como origem, escala ou destino aeródromos com nível de proteção contraincêndio incompatível com a operação da aeronave objeto da solicitação, segundo os critérios estabelecidos neste Anexo.
- 21.2 As autorizações referidas no item 21.1 não se sobrepõem às demais normas estabelecidas pela ANAC quanto à autorização de frequências de voos comerciais ou voos charters e são aplicáveis no âmbito da segurança operacional do aeródromo.
- 21.3 Os requisitos contidos no item 13.8 – Programa de Treinamento Recorrente para Bombeiros de Aeródromo (PTR-BA) passam a ter aplicação compulsória a partir de 1º de janeiro de 2014:
- 21.4 Até 31 de dezembro de 2014 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 à vigência deste Anexo, e que não cumpram, integralmente, os requisitos especificados para estes componentes do EPI.
- 21.5 Até 31 de dezembro de 2014 os BA-MC e BA-MA, enquanto no interior do(s) CCI ou veículo(s) de apoio as operações do SESCINC, não necessitam utilizar o EPI completo, devendo manter no interior dos veículos para uso imediato, caso necessário deixar a cabine, os EPI descritos no item 10.1.4.
- 21.6 Os requisitos contidos nos itens listados a seguir passam a ter aplicação compulsória a partir de 1º de janeiro de 2015:
- 21.6.1 Item 9.7 – Manutenção de veículos de apoio as operações do SESCINC e demais equipamentos.
- 21.6.2 Item 9 – Veículos de apoio as operações do SESCINC para aeródromos Classe IV e III.
- 21.6.3 Item 17.2 – Vias de acesso de emergência.
- 21.7 Os certificados relativos aos cursos e estágios de adaptação abaixo relacionados, emitidos até 31 de dezembro de 2015, serão reconhecidos pela ANAC como válidos sendo seus portadores considerados habilitados ao exercício das funções operacionais do SESCINC, mantidas as demais condições estabelecidas neste Anexo:

- 21.7.1 CEOCIS – Curso de Especialização para Oficiais em Contraincêndio e Salvamento (sob responsabilidade da Autoridade Aeronáutica);
- 21.7.2 CATCIS - Curso de Atualização Técnica em Contraincêndio e Salvamento (sob responsabilidade da Autoridade Aeronáutica);
- 21.7.3 CECIS – Curso de Especialização em Contraincêndio e Salvamento (sob responsabilidade da Autoridade Aeronáutica);
- 21.7.4 EABA – Estágio de Adaptação de Bombeiros para Aeródromos (sob responsabilidade da Autoridade Aeronáutica);
- 21.7.5 CECIA – Curso Elementar em Contraincêndio e Salvamento (sob responsabilidade da Autoridade Aeronáutica);
- 21.7.6 CACI – Curso de Administração em Contraincêndio e Salvamento (sob responsabilidade da Autoridade Aeronáutica);
- 21.7.7 FTBA – Formação Técnica de Bombeiro de Aeródromo (ministrado pela INFRAERO, realizado em caráter emergencial, sob autorização da ANAC);
- 21.7.8 EPB – Estágio de Padronização de Bombeiros para Aeródromos (sob responsabilidade da Autoridade Aeronáutica);
- 21.7.9 OPERADOR DE CCI – Curso de Operador de Carro Contraincêndio de Aeródromo (sob responsabilidade da INFRAERO); e
- 21.7.10 CBBA – Curso Básico de Bombeiro de Aeródromos (sob responsabilidade da Autoridade Aeronáutica).
- 21.8 A ANAC considera as equivalências das habilitações/especializações do Quadro 21.8:

**Quadro 21.8 – Equivalência entre habilitações/especializações.**

<b>Existentes</b> [1]	<b>Equivalentes</b> [2]
CECIA	BA-1
EABA FTBA CECIS EPB CBBA	BA-2
EABA FTBA CECIS EPB	BA-2
CATCIS	BA-CE
CACI CEOCIS	BA-GS
OPERADOR DE CCI	BA-MC

- 21.9 O operador de aeródromo pode, até 31 de dezembro de 2015, admitir no efetivo operacional do SESCINC 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:
- 21.9.1 A atuação de bombeiros não habilitados como bombeiro de aeródromo deve ser efetuada sempre em conjunto com bombeiros de aeródromo habilitados;
- 21.9.2 A atuação de bombeiros não habilitados como bombeiro de aeródromo é limitada ao exercício das funções operacionais de BA-1 e BA-2 (quando compoendo equipagem de CCI) e BA-RE (quando compoendo equipagem de CRS);
- 21.9.3 A equipagem de cada CCI em linha deve ser composta por pelo menos dois bombeiros habilitados como bombeiro de aeródromo; e
- 21.9.4 A equipagem do CRS não pode ser composta por mais de um bombeiro não habilitado como bombeiro de aeródromo.
- 21.10 O requisito contido no item listado a seguir passa a ter aplicação compulsória a partir de 1º de janeiro de 2016:
- 21.10.1 Item 6.3.3.1 do Apêndice a este Anexo – Simulador de cenários de emergências.
- 21.11 Os requisitos contidos nos itens listados a seguir passam a ter aplicação compulsória a partir de 1º de janeiro de 2017:
- 21.11.1 Item 9 – Veículos de apoio às operações do SESCINC para aeródromos Classes II e I.
- 21.11.2 Item 13.4 – Atestados de aptidão física e psicológica para os bombeiros de aeródromo em exercício das funções operacionais do SESCINC.
- 21.11.3 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.
- 21.12 Até 31 de dezembro de 2017 a ANAC aceitará que a função operacional/supervisional de BA-CE seja exercida por bombeiros de aeródromo habilitados até 31 de dezembro de 2015 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.
- 21.13 Até 31 de dezembro de 2017 a ANAC aceitará que a função operacional/gerencial de BA-GS seja exercida por bombeiros de aeródromo habilitados até 31 de dezembro de 2015 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.
- 21.14 Os requisitos contidos nos itens listados a seguir passam a ter aplicação compulsória a partir de 1º de janeiro de 2018:

- 21.14.1 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.
- 21.14.2 Itens 4.2.3.1.d e 4.3.1.4 do Apêndice a este Anexo – Certificado de Atualização de Instrutor de Prevenção, Salvamento e Combate a Incêndio em Aeródromo Civil.
- 21.15 O requisito contido no item listado a seguir passa a ter aplicação compulsória a partir de 1º de janeiro de 2020:
- 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 aeródromo Classe I.
- 21.16 Até 31 de dezembro de 2020, a ANAC aceitará que a equipagem mínima para o CRS em aeródromos Classes III, II e I seja composta por 3 (três) BA, sendo 1 (um) BA-MA, 1 (um) BA-LR e 1 (um) BA-RE.
- 21.17 Sempre que houver a impossibilidade de cumprimento de qualquer requisito constante deste Anexo, o operador de aeródromo pode 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.
- 21.17.1 Deferindo-se a solicitação, deve o operador de aeródromo, a critério da ANAC, providenciar a divulgação da informação nas publicações aeronáuticas correspondentes.
- 22 APÊNDICE - CERTIFICAÇÃO E REQUISITOS OPERACIONAIS: ORGANIZAÇÃO DE ENSINO ESPECIALIZADA NA CAPACITAÇÃO DE RECURSOS HUMANOS PARA O SERVIÇO DE PREVENÇÃO, SALVAMENTO E COMBATE A INCÊNDIO EM AERÓDROMOS CIVIS**

---

**(APÊNDICE) CERTIFICAÇÃO E REQUISITOS OPERACIONAIS:  
ORGANIZAÇÃO DE ENSINO ESPECIALIZADA NA  
CAPACITAÇÃO DE RECURSOS HUMANOS PARA O SERVIÇO  
DE PREVENÇÃO, SALVAMENTO E COMBATE A INCÊNDIO  
EM AERÓDROMOS CIVIS**

---

**SUMÁRIO**

1	DISPOSIÇÕES GERAIS .....	3
1.1	Objetivo .....	3
1.2	Aplicabilidade.....	3
1.3	Tipos de OE-SESCINC .....	3
1.4	Atestados de Aptidão Física e Psicológica .....	3
1.5	Habilitações, Especializações e Atualização de Bombeiro de Aeródromo .....	4
2	PROCESSO DE CERTIFICAÇÃO DE OE-SESCINC .....	4
2.1	Generalidades .....	4
2.2	Processo de certificação.....	4
2.3	Solicitação formal.....	4
2.4	Análise documental .....	5
2.5	Inspeção inicial de certificação de OE-SESCINC.....	6
2.6	Outorga do Certificado OE-SESCINC .....	6
2.7	Certificado OE-SESCINC .....	6
2.8	Requisitos para o operador de aeródromo ministrar Curso de Especialização de Bombeiro de Aeródromo Motorista/Operador de CCI (CBA-MC). .....	7
3	MANUAL DE INSTRUÇÃO E PROCEDIMENTOS - MIP .....	8
3.1	Generalidades .....	8
3.2	Composição do MIP .....	8
4	RECURSOS HUMANOS PARA OE-SESCINC.....	10
4.1	Generalidades .....	10
4.2	Quadro gerencial.....	10
4.3	Quadro docente.....	12
5	CURSOS OE-SESCINC.....	13
5.1	Cursos de habilitação, especialização e atualização de bombeiros de aeródromo .....	13
5.2	Cursos para formação e atualização de instrutores de prevenção, salvamento e combate a incêndio em aeródromo civil .....	16
5.3	Cursos itinerantes .....	17

---

6	INSTALAÇÕES, EQUIPAMENTOS E CCI.....	17
6.1	Generalidades .....	17
6.2	Instalações para instrução teórica .....	17
6.3	Instalações para treinamento prático .....	18
6.4	Equipamentos .....	21
6.5	CCI.....	22
7	FUNCIONAMENTO DA OE-SESCINC .....	22
7.1	Generalidades .....	22
7.2	Equivalência de habilitações .....	23
7.3	Registros da OE-SESCINC .....	23
7.4	Procedimentos para conclusão de curso .....	24
7.5	Manutenção das instalações, equipamentos e CCI.....	24
7.6	Limitações ao uso de marcas, expressões e sinais de propaganda .....	25

## **1 DISPOSIÇÕES GERAIS**

### **1.1 Objetivo**

1.1.1 O presente Apêndice tem por finalidade estabelecer os procedimentos administrativos e operacionais para a certificação de Organização de Ensino Especializada na Capacitação de Recursos Humanos para o Serviço de Prevenção, Salvamento e Combate a Incêndio em Aeródromos Civis – OE-SESCINC.

### **1.2 Aplicabilidade**

1.2.1 Os procedimentos administrativos e operacionais estabelecidos neste Apêndice são aplicáveis às pessoas jurídicas que postulem certificação junto à Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC para a realização de cursos destinados à capacitação de recursos humanos para o exercício de funções operacionais do Serviço de Prevenção, Salvamento e Combate a Incêndio em Aeródromos Civis – SESCINC e cursos de capacitação de instrutores de prevenção, salvamento e combate a incêndio em aeródromos civis.

1.2.2 A pessoa jurídica certificada de acordo com os procedimentos estabelecidos neste Apêndice é denominada Organização de Ensino Especializada na Capacitação de Recursos Humanos para o Serviço de Prevenção, Salvamento e Combate a Incêndio em Aeródromos Civis – OE-SESCINC.

### **1.3 Tipos de OE-SESCINC**

1.3.1 As OE-SESCINC dividem-se em dois tipos:

1.3.1.1 OE-SESCINC 1 - Organização de Ensino Especializada na Capacitação de Recursos Humanos para o SESCINC, certificada para prover a formação teórica dos cursos de habilitação e especialização de bombeiro de aeródromo, exceto Curso de Especialização de Bombeiro de Aeródromo Motorista/Operador de CCI.

1.3.1.2 OE-SESCINC 2 - Organização de Ensino Especializada na Capacitação de Recursos Humanos para o SESCINC, certificada 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 civil.

1.3.2 A OE-SESCINC 1 deve estabelecer acordo de cooperação com OE-SESCINC 2 para realizar formação prática de seus alunos, conforme disposto no item 3.2.6 deste Apêndice.

### **1.4 Atestados de Aptidão Física e Psicológica**

1.4.1 Os atestados de Aptidão Física e Psicológica asseguram que seu detentor está física e mentalmente apto a realizar treinamentos práticos em OE-SESCINC.

1.4.2 O atestado de aptidão física deve ser emitido por profissionais da área médica com registro válido no Conselho Regional de Medicina.

1.4.3 O atestado de aptidão psicológica deve ser emitido por profissionais da área de psicologia com registro no Conselho Regional de Psicologia.

- 1.4.3.1 Qualquer teste psicológico a ser aplicado deve estar aprovado pelo Conselho Federal de Psicologia.
- 1.4.4 A validade dos atestados de aptidão física e psicológica é contada a partir da data de sua emissão.
  - 1.4.4.1 Para alunos com idade inferior a 40 (quarenta) anos, a validade dos atestados de aptidão física e psicológica é de 4 (quatro) anos.
  - 1.4.4.2 Para alunos com a idade de 40 (quarenta) anos ou superior, a validade dos atestados de aptidão física e psicológica é de 2 (dois) anos.
- 1.4.5 Serão aceitos como válidos os atestados de saúde ocupacional estabelecidos pelo Governo Brasileiro.

## **1.5 Habilitações, Especializações e Atualização de Bombeiro de Aeródromo**

- 1.5.1. As habilitações, especializações e atualização de bombeiro de aeródromo estão especificadas no item 13.3 do Anexo ao qual este Apêndice está vinculado.

## **2 PROCESSO DE CERTIFICAÇÃO DE OE-SESCINC**

### **2.1 Generalidades**

- 2.1.1 Ressalvado o previsto no item 13.3.2.4 do Anexo ao qual este Apêndice está vinculado, somente uma pessoa jurídica detentora de Certificado OE-SESCINC, outorgado pela ANAC, está autorizada a ministrar cursos destinados à habilitação, especialização e atualização de bombeiro de aeródromo e de formação e atualização de instrutores de prevenção, salvamento e combate a incêndio em aeródromo civil.

### **2.2 Processo de certificação**

- 2.2.1 O processo de certificação de OE-SESCINC é composto de quatro fases:

- 2.2.1.1 Solicitação formal;
- 2.2.1.2 Análise documental;
- 2.2.1.3 Inspeção inicial de certificação OE-SESCINC; e
- 2.2.1.4 Outorga do Certificado OE-SESCINC.

### **2.3 Solicitação formal**

- 2.3.1 A empresa postulante ao Certificado OE-SESCINC deve protocolar na ANAC formulário de solicitação de certificação, conforme modelo disponível no sítio da ANAC na rede mundial de computadores, acompanhado dos seguintes documentos:
  - 2.3.1.1 Cópia digitalizada (extensão pdf) do Manual de Instrução e Procedimentos (MIP), elaborado conforme item 3 deste Apêndice;
  - 2.3.1.2 Cópia da apólice de seguro que proteja as pessoas eventualmente afetadas em caso de danos causados a terceiros ou a propriedade pública ou privada;
  - 2.3.1.3 Registro comprovando a propriedade do imóvel ou contrato de locação com cessão de direitos de uso para funcionamento da OE-SESCINC ou qualquer outro documento de

cessão de uso do imóvel, com registro no órgão competente, comprovando os poderes dos signatários no referido instrumento;

- a. No caso de contrato de locação com cessão de direitos ou qualquer outro documento de cessão de uso do imóvel, este não deve ter prazo inferior a 6 (seis) meses a partir da data de solicitação formal.

- 2.3.1.4 Comprovante de inscrição no Cadastro Nacional de Pessoa Jurídica (CNPJ);
- 2.3.1.5 Alvará de funcionamento emitido pelo município sede da empresa postulante ao Certificado OE-SESCINC;
- 2.3.1.6 Comprovante de Inscrição no Cadastro de Contribuintes Estadual ou Municipal (se houver), relativa ao domicílio sede da empresa;
- 2.3.1.7 Comprovante de regularidade para com a Dívida Ativa da União, Fazenda Federal, Estadual e Municipal;
- 2.3.1.8 Comprovante de Regularidade do Fundo de Garantia por Tempo de Serviço (FGTS);
- 2.3.1.9 Certidão de Nada Consta no Instituto Nacional de Seguridade Social (CND INSS); e
- 2.3.1.10 Comprovante do pagamento da Taxa de Fiscalização da Aviação Civil (TFAC) correspondente.

- a. A taxa de inspeção inicial de certificação de OE-SESCINC, em conformidade com a relação de TFAC estipulada pela Lei 11.182, de 27 de setembro de 2005, será correspondente à TFAC de pedido de homologação inicial de empresa e análise do manual de procedimentos até que sejam estabelecidas TFAC específicas para OE-SESCINC.

- 2.3.2 Os documentos relacionados no item 2.3.1 devem ser apresentados em cópias autenticadas, exceto os documentos relacionados nos itens 2.3.1.1 e 2.3.1.2.
- 2.3.3 A falta de quaisquer documentos relacionados no item 2.3.1 deste Apêndice, ensejará notificação da ANAC à empresa postulante ao Certificado OE-SESCINC, requerendo providências e fixando o prazo de 30 (trinta) dias, a partir do recebimento da notificação, para seu atendimento.
- 2.3.4 Caso as providências requeridas pela ANAC não sejam atendidas dentro do prazo estipulado no item 2.3.3 deste Apêndice, a solicitação de certificação de OE-SESCINC será indeferida e o respectivo processo arquivado.

## **2.4 Análise documental**

- 2.4.1 Depois da análise dos documentos que acompanham o formulário de solicitação de certificação OE-SESCINC protocolado na ANAC, pode a Agência:
  - 2.4.1.1 Aprovar a documentação; ou
  - 2.4.1.2 Requerer providências por meio de ofício.
- 2.4.2 Caso as providências requeridas pela ANAC não sejam atendidas no prazo de 30 (trinta) dias, contados a partir da data de recebimento do ofício, a solicitação de certificação será indeferida e o processo arquivado.

## **2.5 Inspeção inicial de certificação de OE-SESCINC**

- 2.5.1 A inspeção inicial de certificação de OE-SESCINC ocorrerá mediante agendamento efetuado pela ANAC.
- 2.5.2 A inspeção inicial de certificação de OE-SESCINC tem por finalidade verificar as características físicas e operacionais das instalações, equipamentos, recursos didáticos e, quando aplicável, Carros Contraincêndio de Aeródromo (CCI) requeridos para instrução teórica e/ou prática, avaliando sua conformidade com os documentos apresentados durante a fase de solicitação formal e os requisitos deste Apêndice.
- 2.5.3 A empresa postulante ao Certificado OE-SESCINC deve assegurar que as instalações, equipamentos, recursos didáticos e, quando aplicável, CCI, descritos em seu MIP, estejam disponíveis e operacionais no local indicado quando da inspeção inicial de certificação de OE-SESCINC.
- 2.5.4 Caso a empresa postulante ao Certificado OE-SESCINC possua instalações destinadas à instrução teórica e/ou prática, localizadas fora de sua sede operacional, estas instalações devem ser objeto de inspeção inicial de certificação conduzida pela ANAC.
- 2.5.5 Ao final desta fase, a ANAC informará à empresa postulante ao Certificado OE-SESCINC do resultado da inspeção inicial de certificação de OE-SESCINC, podendo:
- 2.5.5.1 Dar continuidade ao processo de certificação; ou
- 2.5.5.2 Requerer providências, por meio de ofício.
- 2.5.5.3 Caso as providências requeridas pela ANAC não sejam atendidas no prazo de 30 (trinta) dias, contados a partir da data de recebimento do ofício, a solicitação será indeferida e o processo arquivado.
- 2.5.6 Antes do término do prazo estipulado no item 2.5.5.3 deste Apêndice a empresa postulante ao Certificado OE-SESCINC pode requerer nova inspeção inicial de certificação de OE-SESCINC, sendo necessário encaminhar à ANAC os seguintes documentos:
- 2.5.6.1 Comprovante de pagamento de nova TFAC, conforme definido no item 2.3.1.10 deste Apêndice; e
- 2.5.6.2 Declaração da empresa de que atendeu às exigências estabelecidas pela ANAC.

## **2.6 Outorga do Certificado OE-SESCINC**

- 2.6.1 A empresa postulante ao Certificado OE-SESCINC aprovada na fase de inspeção inicial de certificação de OE-SESCINC faz jus a um Certificado OE-SESCINC.
- 2.6.2 A outorga do Certificado OE-SESCINC é efetivada por ato do Superintendente de Infraestrutura Aeroportuária da ANAC publicado no Diário Oficial da União.

## **2.7 Certificado OE-SESCINC**

- 2.7.1 O Certificado OE-SESCINC apresenta:
- 2.7.1.1 O número de registro atribuído à OE-SESCINC pela ANAC;
- 2.7.1.2 O nome e endereço da sede administrativa da OE-SESCINC;

- 2.7.1.3 Os locais autorizados para realização de instrução teórica e prática;
- 2.7.1.4 A data da emissão do certificado;
- 2.7.1.5 O tipo de OE-SESCINC autorizado, conforme o estabelecido no item 1.3 deste Apêndice;
- 2.7.1.6 O nível das instalações para treinamento prático, conforme item 6.3 deste Apêndice, quando for o caso;
- 2.7.1.7 Os cursos aprovados; e
- 2.7.1.8 Quaisquer outras informações que a ANAC julgue necessárias.
- 2.7.2 O Certificado OE-SESCINC tem validade indeterminada, estando sua manutenção sujeita ao resultado satisfatório de inspeções periódicas realizadas pela ANAC, de acordo com o programa de inspeção estabelecido pela Agência.
- 2.7.3 O Certificado OE-SESCINC pode ser suspenso ou cassado a qualquer momento caso seja constatada alguma não-conformidade em relação aos requisitos estabelecidos para o funcionamento da organização de ensino.
- 2.7.4 O Certificado OE-SESCINC pode ser emendado pela ANAC a qualquer tempo por iniciativa da Agência ou por solicitação da OE-SESCINC.
  - 2.7.4.1 A solicitação de emenda ao Certificado OE-SESCINC deve ser enviada formalmente pela OE-SESCINC à ANAC, contendo as alterações propostas e respectivas justificativas.
  - 2.7.4.2 A solicitação de emenda ao certificado com a finalidade de autorização para novos cursos está vinculada a análise do MIP, que deve ser enviado a Agência com as alterações propostas, podendo a ANAC, caso julgue necessário, indicar a necessidade de realização de nova inspeção.
    - a. A realização de nova inspeção ocorre mediante agendamento da ANAC após comprovação do recolhimento da TFAC correspondente.
    - b. A taxa de inspeção em OE-SESCINC, em conformidade com a relação de TFAC estipulada pela Lei 11.182, de 2005, será correspondente à TFAC de pedido de homologação inicial de empresa e análise do manual de procedimentos até que sejam estabelecidas TFAC específicas para OE-SESCINC.
  - 2.7.4.3 A emenda ao Certificado OE-SESCINC é estabelecida por meio de ato administrativo da ANAC.
- 2.8 Requisitos para o operador de aeródromo ministrar Curso de Especialização de Bombeiro de Aeródromo Motorista/Operador de CCI (CBA-MC).**
  - 2.8.1 Para obter autorização para ministrar Curso de Especialização de Bombeiro de Aeródromo Motorista/Operador de CCI (CBA-MC) o operador de aeródromo deve encaminhar, para aprovação da ANAC, documentação contendo:
    - 2.8.1.1 Solicitação formal, com indicação do aeródromo de realização do curso, data de início e término e quantidade de alunos previstos para o evento;
    - 2.8.1.2 Indicação do responsável pela coordenação técnica do curso;

- 2.8.1.3 Quadro docente conforme o disposto no item 4.3 deste Apêndice;
- 2.8.1.4 Descrição das instalações, equipamentos e CCI disponibilizados para o curso, conforme itens:
- a. Quanto às instalações para instrução teórica, o operador de aeródromo deve atender ao disposto nos itens 6.2.2, 6.2.3 e 6.2.5 deste Apêndice;
  - b. Quanto às instalações para treinamento prático, o operador de aeródromo deve prover área de treinamento com fogo de acordo com a categoria contraincêndio da maior aeronave com regularidade em operação no aeródromo:
    - i. Para aeródromos com operação de aeronaves com regularidade de categoria contraincêndio 5 (cinco), ou inferior, área de treinamento com fogo, conforme item 6.3.2.1 deste Apêndice.
    - ii. Para aeródromos com operação de aeronaves com regularidade de categoria contraincêndio 6 (seis), ou superior, área de treinamento com fogo, conforme item 6.3.3.1 deste Apêndice.
- 2.8.2 Os alunos do CBA-MC devem atender aos pré-requisitos dispostos no item 5.1.12.2 deste Apêndice.
- 2.8.3 O operador de aeródromo autorizado pela ANAC a ministrar o CBA-MC deve atender aos itens 7.1, 7.3, 7.4 e 7.5 deste Apêndice.
- 2.8.4 O operador de aeródromo autorizado pela ANAC a ministrar curso de especialização CBA-MC pode ministrar novas edições do curso desde que sejam mantidas as condições informadas na documentação submetida à avaliação da ANAC, devendo a Agência ser previamente informada a respeito da data de início e término e a quantidade de alunos prevista a cada nova edição do evento.
- 2.8.5 No caso de mudanças nas condições descritas quando da aprovação do curso a ANAC deverá ser previamente informada, ficando a critério da Agência a manutenção da autorização.

### **3 MANUAL DE INSTRUÇÃO E PROCEDIMENTOS - MIP**

#### **3.1 Generalidades**

- 3.1.1 Cada empresa postulante ao Certificado OE-SESCINC deverá enviar à ANAC o Manual de Instrução e Procedimentos (MIP) para análise e aprovação, conforme disposto no item 2.3.1.1 deste Apêndice.

#### **3.2 Composição do MIP**

- 3.2.1 O MIP deve ser composto das seguintes partes:
- 3.2.1.1 Informações gerais;
  - 3.2.1.2 Recursos humanos;
  - 3.2.1.3 Cursos;
  - 3.2.1.4 Instalações, equipamentos e, quando requerido, CCI; e

- 3.2.1.5 Funcionamento da OE-SESCINC.
- 3.2.2 Quanto às informações gerais, o MIP deve conter:
- 3.2.2.1 Declaração assinada pelo responsável pela gestão da OE-SESCINC, assegurando a veracidade das informações contidas no MIP e que a empresa postulante ao Certificado OE-SESCINC cumpre os requisitos estabelecidos neste Apêndice; e
- 3.2.2.2 Nome e endereço da sede administrativa e operacional e de suas filiais, quando for o caso.
- 3.2.3 Quanto aos recursos humanos, o MIP deve conter:
- 3.2.3.1 Descrição do quadro gerencial da empresa e do quadro docente, com respectivos documentos comprobatórios de formação e experiência profissional requeridas nos itens 4.2 e 4.3 deste Apêndice sendo que:
- a. A comprovação de formação deve ser efetuada por meio de cópia autenticada de certificado de conclusão de curso reconhecido; e
  - b. A comprovação da experiência profissional deve ser efetuada por meio de declaração assinada pelo empregador na qual constem as atividades desempenhadas.
- 3.2.3.2 Organograma apresentando as relações de responsabilidade do pessoal especificado no item 4.2 deste Apêndice; e
- 3.2.3.3 Quadro docente com a relação dos instrutores para cada curso proposto.
- 3.2.3.4 Qualquer documento comprobatório da formação ou experiência profissional oriundo de instituições estrangeiras, apresentados em idioma estrangeiro, deve ser acompanhado de sua respectiva tradução juramentada.
- 3.2.4 Quanto aos cursos, o MIP deve conter:
- 3.2.4.1 Os cursos que pretende ministrar.
- a. Para aprovação no processo de certificação a empresa postulante ao Certificado OE-SESCINC deve submeter ao menos a indicação de 1 (um) dos cursos apresentados no item 5 deste Apêndice.
- 3.2.4.2 Currículo, carga-horária e ementa de cada curso proposto;
- 3.2.4.3 Método de acompanhamento do desempenho do aluno para cada curso proposto; e
- 3.2.4.4 Descrição do método para o controle de registros da OE-SESCINC, conforme disposto no item 7.3 deste Apêndice.
- 3.2.5 Quanto às instalações, equipamentos e CCI o MIP deve conter:
- 3.2.5.1 Descrição das instalações para instrução teórica, conforme disposto no item 6.2 deste Apêndice;
- 3.2.5.2 Descrição das instalações para treinamento prático, conforme disposto no item 6.3 deste Apêndice;
- 3.2.5.3 Descrição dos equipamentos, conforme disposto no item 6.4 deste Apêndice.
- 3.2.5.4 Descrição do CCI, quando requerido, conforme disposto no item 6.5 deste Apêndice;

- 3.2.5.5 Descrição dos equipamentos de caráter não obrigatório, indicando como o equipamento será utilizado na instrução;
- 3.2.5.6 Descrição dos programas de manutenção e higienização de EPI e EPR; e
- 3.2.5.7 Descrição dos programas de manutenção dos equipamentos e CCI, quando requerido.
- 3.2.6 A empresa postulante à certificação como OE-SESCINC 1 deve apresentar documentos comprobatórios do acordo de cooperação com OE-SESCINC 2 para utilização de instalações para treinamento prático, equipamentos e, quando for o caso, CCI, visando prover a formação prática de seus alunos.
- 3.2.7 Após o processo de certificação, a OE-SESCINC deve manter o MIP atualizado.
- 3.2.8 As atualizações efetuadas no MIP devem ser submetidas à ANAC para conhecimento e, quando necessário, aprovação.

## **4 RECURSOS HUMANOS PARA OE-SESCINC**

### **4.1 Generalidades**

- 4.1.1 O quadro funcional da OE-SESCINC deve contar com recursos humanos qualificados, competentes e em número apropriado para gerenciar, planejar, supervisionar e executar as atividades didáticas necessárias à habilitação, especialização e atualização do bombeiro de aeródromo, bem como formação e atualização de instrutores de prevenção, salvamento e combate a incêndio em aeródromo civil.

### **4.2 Quadro gerencial**

- 4.2.1 O quadro gerencial da OE-SESCINC deve ser composto por profissionais responsáveis pela gestão, coordenação técnica e coordenação pedagógica.
- 4.2.2 Quanto ao responsável pela gestão da OE-SESCINC.
- 4.2.2.1 O responsável pela gestão da OE-SESCINC deve possuir:
- Diploma, devidamente registrado, de conclusão de curso de graduação em qualquer área de formação, fornecido por instituição de ensino superior reconhecida pelo Ministério da Educação e Cultura (MEC); e
  - Conhecimento de atividades administrativas e/ou operacionais de prevenção, salvamento e combate a incêndio.
- 4.2.2.2 Atribuições do responsável pela gestão da OE-SESCINC:
- Assegurar que quaisquer cursos propostos possam ser financiados e realizados de acordo com os requisitos estabelecidos pela ANAC;
  - Gerir processos e recursos humanos e materiais da OE-SESCINC; e
  - Supervisionar as atividades do responsável pela coordenação técnica e do coordenador pedagógico.
- 4.2.3 Quanto ao responsável pela coordenação técnica.
- 4.2.3.1 O responsável pela coordenação técnica de uma OE-SESCINC deve possuir:

- a. Diploma de conclusão de curso de graduação em qualquer área de formação, devidamente registrado, fornecido por instituição de ensino superior reconhecida pelo Ministério da Educação e Cultura (MEC).
  - b. Certificado de Bombeiro de Aeródromo 2 (BA-2) ou equivalente, de acordo com o Quadro 21.8 do Anexo ao qual este Apêndice está vinculado.
    - i. É aceito, em substituição ao documento previsto no item 4.2.3.1.b deste Apêndice, certificado de conclusão de evento didático com foco nas atividades de prevenção, salvamento e combate a incêndio em aeródromos, realizado em centros de treinamentos ou universidades no Brasil ou exterior, cujo currículo seja aceito pela ANAC.
  - c. Certificação, homologação ou reconhecimento pela INFRAERO, Comando da Aeronáutica ou Corpos de Bombeiros Estaduais como instrutor de segurança contraincêndio em aeródromos.
    - i. É aceito, em substituição ao documento previsto no item 4.2.3.1.c deste Apêndice, certificado de conclusão de Curso de Formação de Instrutor de Prevenção, Salvamento e Combate a Incêndio em Aeródromo Civil outorgado por OE-SESCINC ou certificados de conclusão de curso emitidos por centros de treinamento e universidades no exterior, cujo currículo seja aceito pela ANAC.
  - d. Certificado de Atualização de Instrutor de Prevenção, Salvamento e Combate a Incêndio em Aeródromo Civil válido.
- 4.2.3.2 Os instrutores formados no Curso de Formação de Instrutor de Prevenção, Salvamento e Combate a Incêndio em Aeródromo Civil ficam isentos do requisito disposto no item 4.2.3.1.d deste Apêndice por um período de 2 (dois) anos a contar da data de emissão do certificado de conclusão do curso.
- 4.2.3.3 O responsável pela coordenação técnica deve possuir, ainda, as seguintes experiências profissionais comprovadas:
- a. Ter atuado, nos últimos 10 (dez) anos, como instrutor em cursos de prevenção, salvamento e combate a incêndio em aeródromo em, no mínimo, 10 (dez) eventos didáticos reconhecidos pela ANAC, realizados no Brasil, conforme disposto no item 21.7 do Anexo ao qual este Apêndice está vinculado, ou realizados no exterior, cujo currículo seja aceito pela ANAC; e
  - b. Experiência mínima de 5 (cinco) anos no exercício das funções operacionais de prevenção, salvamento e combate a incêndio em aeródromos civis ou militares, no Brasil ou no exterior, comprovada por meio de declaração emitida pelo respectivo operador de aeródromo onde tenha atuado, respeitado o disposto no item 3.2.3.4 deste Apêndice; ou
  - c. Experiência mínima de 10 (dez) anos no exercício de funções administrativas ou operacionais em operador de aeródromo ou órgão de regulação/fiscalização dos serviços de prevenção, salvamento e combate a incêndio em aeródromos civis ou militares, no Brasil ou no exterior, comprovada por meio de declaração emitida

pelo respectivo operador de aeródromo onde tenha atuado, respeitado o disposto no item 3.2.3.4 deste Apêndice.

#### 4.2.3.4 Atribuições do responsável pela coordenação técnica:

- a. Fornecer suporte técnico às atividades docentes;
- b. Atuar, em conjunto com o coordenador pedagógico, nas atividades de planejamento, inspeção, supervisão e orientação educacional; e
- c. Recrutar e selecionar instrutores, em coordenação com o coordenador pedagógico.

4.2.3.5 Em OE-SESCINC 1 é permitido, ao responsável pela coordenação técnica, acumular a função de responsável pela gestão.

#### 4.2.4 Quanto ao coordenador pedagógico.

4.2.4.1 O coordenador pedagógico de uma OE-SESCINC deve atender aos seguintes requisitos de formação e experiência profissional:

- a. Possuir diploma de conclusão de curso de graduação de Pedagogia, devidamente registrado e fornecido por instituição de ensino superior reconhecida pelo Ministério da Educação e Cultura (MEC); e
- b. Experiência mínima de 2 (dois) anos no planejamento e coordenação de eventos didáticos.

#### 4.2.4.2 Atribuições do coordenador pedagógico:

- a. Elaborar, planejar, implementar, coordenar, acompanhar, supervisionar e avaliar estudos, planos, programas de treinamento e projetos técnico-educacionais para a OE-SESCINC;
- b. Fornecer suporte pedagógico à docência;
- c. Coordenar avaliação dos docentes e dos cursos; e
- d. Recrutar e selecionar instrutores, em coordenação com o responsável pela coordenação técnica.

4.2.4.3 Em OE-SESCINC 1, será permitido ao coordenador pedagógico acumular a função de responsável pela gestão.

4.2.4.4 É vedado ao coordenador pedagógico acumular a função de responsável pela coordenação técnica.

### **4.3 Quadro docente**

4.3.1 O quadro docente da OE-SESCINC deve ser composto por instrutores que atendam aos seguintes requisitos de formação e experiência:

4.3.1.1 Ter formação ou experiência de, no mínimo, 2 (dois) anos na área em que irá ministrar a instrução.

4.3.1.2 Ter atuado como instrutor em, no mínimo, 5 (cinco) eventos didáticos realizados no Brasil ou no exterior, nos últimos 10 (dez) anos.

- 4.3.1.3 A experiência exigida no item 4.3.1 deve ser comprovada por meio de declaração formal emitida pelo contratante e pela instituição na qual o evento foi realizado, respeitado o disposto no item 3.2.3.4.
- 4.3.1.4 Os instrutores que concluírem o Curso de Formação de Instrutor de Prevenção, Salvamento e Combate a Incêndio em Aeródromo Civil ministrado por OE-SESCINC estão dispensados da exigência de experiência caracterizada no item 4.3.1.2 deste Apêndice.
- 4.3.1.5 Os instrutores de prevenção, salvamento e combate a incêndio em aeródromo civil devem, ainda, apresentar Certificado de Atualização de Instrutor de Prevenção, Salvamento e Combate a Incêndio em Aeródromo Civil válido.
- a. Os instrutores formados no curso de formação de instrutor de prevenção, salvamento e combate a incêndio em aeródromo civil ficam isentos do requisito disposto no item 4.3.1.5 deste Apêndice por um período de 2 (dois) anos a contar da data de emissão do certificado de conclusão do curso.
- 4.3.2 As disciplinas dos cursos listados no item 5 deste Apêndice que requerem instrutores com requisitos de formação específicos são estabelecidas pela ANAC.
- 4.3.3 O instrutor de uma OE-SESCINC terá as seguintes atribuições:
- 4.3.3.1 Ministar instrução sobre conteúdos para os quais está qualificado;
- 4.3.3.2 Elaborar planos de aulas com as respectivas cargas horárias, conteúdos, recursos didáticos e avaliação da aprendizagem para cada aula a ser ministrada; e
- 4.3.3.3 Aplicar provas e realizar verificações de proficiência.
- 4.3.4 A OE-SESCINC deve garantir que o responsável pela coordenação técnica e os instrutores de prevenção, salvamento e combate a incêndio em aeródromos civis recebam o treinamento de atualização indicado no item 5.2.6 deste Apêndice em períodos não superiores a 2 (dois) anos, com a finalidade de manter suas competências atualizadas.

## **5 CURSOS OE-SESCINC**

### **5.1 Cursos de habilitação, especialização e atualização de bombeiros de aeródromo**

- 5.1.1 Os cursos de habilitação têm por finalidade habilitar profissionais bombeiros civis ou bombeiros militares para o exercício de funções operacionais do SESCINC.
- 5.1.2 Os cursos de especialização têm por finalidade capacitar os profissionais já habilitados como bombeiro de aeródromo para a execução de funções operacionais específicas no SESCINC.
- 5.1.3 O curso de atualização tem por finalidade a validação e o aperfeiçoamento dos conhecimentos, habilidades e atitudes necessárias ao exercício de funções operacionais do SESCINC.
- 5.1.4 A OE-SESCINC deve obter autorização prévia da ANAC para a realização da primeira edição dos cursos de habilitação, especialização ou atualização que pretenda ministrar.

- 5.1.5 A OE-SESCINC deve realizar, ao término de cada curso, avaliações qualitativas e quantitativas dos cursos ministrados por meio de formulário próprio preenchido pelos alunos.
- 5.1.6 Os currículos mínimos dos cursos de habilitação, especialização e atualização de bombeiros de aeródromo e suas eventuais atualizações são estabelecidos pela ANAC em documento específico.
- 5.1.7 Os cursos de habilitação são os listados nos itens 5.1.10 e 5.1.11 deste Apêndice.
- 5.1.8 Os cursos de especialização para bombeiro de aeródromo estão listados nos itens 5.1.12 a 5.1.14 deste Apêndice.
- 5.1.9 O curso de atualização para bombeiro de aeródromo está listado no item 5.1.15 deste Apêndice.
- 5.1.10 Curso de Habilitação de Bombeiro de Aeródromo 1 (CBA-1).
- 5.1.10.1 Características:
- O curso tem por finalidade habilitar Bombeiros de Aeródromo 1 e confere o Certificado de Habilitação BA-1.
- 5.1.10.2 São pré-requisitos para matrícula no CBA-1:
- Ser detentor de atestados de aptidão física e psicológica válidos;
  - Ter completado, no mínimo, 18 anos de idade;
  - Ter formação como bombeiro civil, de acordo com os critérios estabelecidos pela ABNT/NBR 14608 – “Bombeiro Profissional Civil”, ou ter formação como bombeiro militar dos Estados ou das forças armadas; e
  - Ter completado o ensino médio ou curso equivalente.
- 5.1.11 Curso de Habilitação de Bombeiro de Aeródromo 2 (CBA-2).
- 5.1.11.1 Características:
- O curso tem por finalidade habilitar Bombeiros de Aeródromo 2 e confere o Certificado de Habilitação BA-2.
- 5.1.11.2 São pré-requisitos para matrícula no CBA-2:
- Ser detentor de atestados de aptidão física e psicológica válidos;
  - Ter completado, no mínimo, 18 anos de idade;
  - Ter formação como bombeiro civil, de acordo com os critérios estabelecidos pela ABNT/NBR 14608 – “Bombeiro Profissional Civil”, ou ter formação como bombeiro militar dos Estados ou das forças armadas; e
  - Ter completado o ensino médio ou curso equivalente.
- 5.1.12 Curso de Especialização de Bombeiro de Aeródromo Motorista/Operador de CCI (CBA-MC).
- 5.1.12.1 Características:

- a. O curso tem por finalidade capacitar o bombeiro de aeródromo para a condução e operação de CCI e confere o Certificado de Especialização de Bombeiro de Aeródromo Motorista/Operador de CCI.

#### 5.1.12.2 São pré-requisitos para matrícula no CBA-MC:

- a. Ser detentor de atestados de aptidão física e psicológica válidos;
- b. Possuir certificado de habilitação de bombeiro de aeródromo;
- c. Ter completado, no mínimo, 21 anos de idade; e
- d. Ser detentor de CNH classe C ou superior, com registro de especialização para condução de veículos de emergência, nos termos da normatização do CONTRAN.

#### 5.1.13 Curso de Especialização de Bombeiro de Aeródromo Chefe de Equipe de Serviço (CBA-CE).

##### 5.1.13.1 Características:

- a. O curso tem por finalidade especializar o bombeiro de aeródromo como Bombeiro de Aeródromo Chefe de Equipe de Serviço e confere o Certificado de Especialização BA-CE.

##### 5.1.13.2 São pré-requisitos para matrícula no CBA-CE:

- a. Ser detentor de atestados de aptidão física e psicológica válidos;
- b. Possuir certificado de habilitação de bombeiro de aeródromo; e
- c. Ter, no mínimo, 1 (um) ano de experiência comprovada no exercício da função operacional de bombeiro de aeródromo.

#### 5.1.14 Curso de Especialização de Bombeiro de Aeródromo Gerente de Seção Contraincêndio (CBA-GS).

##### 5.1.14.1 Características:

- a. O curso tem por finalidade especializar o bombeiro de aeródromo como Bombeiro de Aeródromo Gerente de Seção Contraincêndio e confere o Certificado de Especialização BA-GS.

##### 5.1.14.2 São pré-requisitos para matrícula no CBA-GS:

- a. Ser detentor de atestados de aptidão física e psicológica válidos;
- b. Possuir certificado de especialização BA-CE e habilitação BA-2; e
- c. Ter, no mínimo, 4 (quatro) anos de experiência comprovada no exercício da função de bombeiro de aeródromo em aeródromos Classes II, III ou IV ou 1 (um) ano de experiência comprovada no exercício da função de Chefe de Equipe de Serviço em aeródromos Classe II, III ou IV.

#### 5.1.15 Curso de Atualização para Bombeiro de Aeródromo.

##### 5.1.15.1 Características:

- a. Curso planejado visando à validação e o aperfeiçoamento dos conhecimentos, habilidades e atitudes necessárias ao exercício das funções operacionais do SESCINC, possibilitando a atualização tecnológica, a prática de técnicas de prevenção, salvamento e combate a incêndio em aeródromos e a renovação do Certificado de Aptidão Profissional de Bombeiro de Aeródromo (CAP-BA).

5.1.15.2 São pré-requisitos para matrícula nos cursos de atualização:

- a. Ser detentor de atestados de aptidão física e psicológica válidos; e
- b. Possuir certificado de habilitação de bombeiro de aeródromo.

## **5.2 Cursos para formação e atualização de instrutores de prevenção, salvamento e combate a incêndio em aeródromo civil**

5.2.1 O Curso de Formação de Instrutor de Prevenção, Salvamento e Combate a Incêndio em Aeródromo Civil, listado no item 5.2.5 deste Apêndice, tem por finalidade capacitar bombeiros de aeródromo para ministrar instrução de prevenção, salvamento e combate a incêndio em aeródromo civil.

5.2.2 O Curso de Atualização de Instrutor de Prevenção, Salvamento e Combate a Incêndio em Aeródromo Civil, mencionado no item 5.2.6 deste Apêndice, tem por finalidade aperfeiçoar competências e atualizar os profissionais já formados como instrutores de prevenção, salvamento e combate a incêndio em aeródromo civil.

5.2.3 A OE-SESCINC deve obter autorização prévia da ANAC para a realização da primeira edição dos cursos de formação e atualização de instrutores de prevenção, salvamento e combate a incêndio em aeródromo civil que pretenda ministrar.

5.2.4 Os currículos mínimos dos cursos para formação e atualização de instrutores de prevenção, salvamento e combate a incêndio em aeródromo civil, e suas eventuais atualizações, são estabelecidos pela ANAC em documento específico.

5.2.5 Curso de Formação de Instrutor de Prevenção, Salvamento e Combate a Incêndio em Aeródromo Civil.

5.2.5.1 Características:

- a. Curso planejado com a finalidade de capacitar o bombeiro de aeródromo como instrutor de prevenção, salvamento e combate a incêndio em aeródromo civil. Confere o certificado de Instrutor de Prevenção, Salvamento e Combate a Incêndio em Aeródromo Civil.

5.2.5.2 São pré-requisitos para matrícula no Curso de Formação de Instrutor de Prevenção, Salvamento e Combate a Incêndio em Aeródromo Civil:

- a. Ser detentor de atestados de aptidão física e psicológica válidos; e
- b. Possuir habilitação de Bombeiro de Aeródromo.

5.2.6 Curso de Atualização de Instrutor de Prevenção, Salvamento e Combate a Incêndio em Aeródromo Civil.

5.2.6.1 Características:

- a. Curso planejado com a finalidade de aperfeiçoar as competências do instrutor de prevenção, salvamento e combate a incêndio em aeródromo civil e do responsável pela coordenação técnica em OE-SESCINC. Confere o Certificado de Atualização de Instrutor de Prevenção, Salvamento e Combate a Incêndio em Aeródromo Civil.
- b. O Certificado de Atualização de Instrutor de Prevenção, Salvamento e Combate a Incêndio em Aeródromo Civil tem validade de 2 (dois) anos contados a partir da data de sua emissão.

#### 5.2.6.2 São pré-requisitos para matrícula:

- a. Ser detentor de atestados de aptidão física e psicológica válidos; e
- b. Possuir habilitação de Bombeiro de Aeródromo.

### 5.3 Cursos itinerantes

#### 5.3.1 A OE-SESCINC é facultada a realização de cursos itinerantes.

5.3.1.1 Para cada curso itinerante que a OE-SESCINC pretenda ministrar é necessário solicitar autorização formal à ANAC encaminhando documentos comprobatórios acerca da disponibilidade, no local do curso, de recursos humanos, instalações, equipamentos e, quando for o caso, de CCI em conformidade com os requisitos deste Apêndice.

5.3.1.2 Caso a ANAC julgue necessário podem ser efetuadas inspeções nos locais indicados para a realização de cursos itinerantes.

5.3.1.3 Ao término de cada curso itinerante a OE-SESCINC deve manter em seus registros evidências dos treinamentos ministrados, conforme disposto no item 7.3.4.1.e deste Apêndice.

## 6 INSTALAÇÕES, EQUIPAMENTOS E CCI

### 6.1 Generalidades

6.1.1 A OE-SESCINC deve possuir instalações para instrução teórica e, quando requerido, instalações para treinamento prático, equipamentos e CCI que possibilitem a adequada realização do processo de ensino e aprendizagem.

### 6.2 Instalações para instrução teórica

6.2.1 A OE-SESCINC deve possuir sala de aula, sala para instrutores, secretaria, centro de estudo, banheiros feminino e masculino.

6.2.2 Os locais destinados às instruções teóricas, *briefings* e *debriefings* devem garantir proteção contra condições climáticas adversas dispendo de condições ambientais, iluminação e ventilação adequadas e não devem ser compartilhados com outras atividades, de modo a permitir que os alunos se concentrem em seus estudos ou avaliações de conhecimento sem distrações ou interferências indevidas.

6.2.3 A sala destinada à preparação das atividades dos instrutores deve permitir que estas atividades sejam realizadas sem distrações e interferências indevidas.

- 6.2.4 A secretaria deve dispor de instalações para armazenar, com segurança, as avaliações, registros de instrução e informações relativas aos alunos.
- 6.2.5 O centro de estudo deve ser compatível com as atividades desempenhadas, possuir ambiente adequado e acervo que inclua o material técnico utilizado nos cursos ministrados.

### **6.3 Instalações para treinamento prático**

- 6.3.1 A OE-SESCINC 2 deve possuir instalação para treinamento prático adequada ao curso ministrado, conforme indicado a seguir:
- 6.3.1.1 Curso de Habilitação de Bombeiro de Aeródromo 1 (CBA-1) e Curso de Especialização de Bombeiro de Aeródromo Chefe de Equipe de Serviço (CBA-CE) para Bombeiros de Aeródromo 1: instalação para treinamento prático Nível 1.
- 6.3.1.2 Cursos de Habilitação de Bombeiro de Aeródromo 2 (CBA-2), Curso de Especialização de Bombeiro de Aeródromo Chefe de Equipe de Serviço (CBA-CE) para Bombeiros de Aeródromo 2, Curso de Especialização de Bombeiro de Aeródromo Motorista/Operador de CCI (CBA-MC), Curso de Especialização de Bombeiro de Aeródromo Gerente de Seção Contraincêndio (CBA-GS) e Cursos de Formação e Atualização de Instrutor de Prevenção, Salvamento e Combate a Incêndio e Aeródromo Civil: instalação para treinamento prático Nível 2.
- 6.3.2 A instalação para treinamento prático Nível 1 deve dispor de:
- 6.3.2.1 Área para treinamento com fogo, com as seguintes características:
- a. Atender aos requisitos de preservação do meio ambiente definidos por órgão competente;
  - b. Dimensão de 13m x 6m, com corredor central medindo 6m x 3,20m. O corredor central deve apresentar profundidade de 15cm e possuir rampa com declividade máxima de 3% a partir de seu centro para as extremidades;
  - c. Possuir os equipamentos necessários para o tratamento de efluentes, sistema de drenagem de águas pluviais e sistema de coleta e separação de óleo;
  - d. Possuir sistema de reaproveitamento de água para utilização em serviços gerais e treinamentos de combate a incêndio;
  - e. Ser construída de concreto, coberta com piso impermeável que impeça a contaminação do solo;
  - f. Possuir, no mínimo, 4 (quatro) bacias de contenção com profundidade de 20cm, dispostas simetricamente, considerando o espaço reservado para o corredor central;
  - g. As bacias de contenção devem possuir malha de ferro tipo “grelha”, com dimensão da malha de até 5cm x 5cm e distância mínima de 7cm em relação ao fundo, capaz de suportar o peso equivalente a 15 bombeiros, de forma a possibilitar o trânsito dos alunos e instrutores durante os treinamentos;

- h. As bacias de contenção devem possuir sistemas para a coleta de combustível, dos resíduos provenientes da queima, da água e dos agentes extintores utilizados nos treinamentos;
  - i. O entorno das bacias de contenção deve ser pavimentado (calçada), com largura mínima de 1,5m, guardando as mesmas exigências de equipamentos e instalações hidráulicas que possibilitem a preservação do meio ambiente. A calçada deve possuir entre 3cm e 5cm de altura em relação ao solo do aceiro do entorno e deve ser contornada por grelha sobre calha para contenção de derramamento de combustível;
  - j. O aceiro em torno da área de treinamento com fogo deve possuir extensão mínima de 10m a partir do limite externo da calçada; e
  - k. O sistema para coleta de efluentes das bacias de contenção e as grelhas sobre calha que contornam a calçada devem estar conectados aos equipamentos e sistemas mencionados no item 6.3.2.1.c.
- 6.3.2.2 Casa de fumaça para treinamento de resgate de sobreviventes em locais de baixa visibilidade e com obstáculos, conforme ABNT/NBR 14277 – “Instalações e equipamentos para treinamento de combate a incêndio – Requisitos”, item 4.2 Nível 02 – Intermediário.
- 6.3.2.3 Área para simulação de atendimento pré-hospitalar a vítimas de traumas.
- 6.3.2.4 Cenários para treinamento de combate a incêndios classes A, B e C.
- 6.3.2.5 Área para treinamento de procedimentos em caso de emergências químicas.
- 6.3.2.6 Sistema de hidrante de coluna com saída de 2,5", alimentado por reservatório de água específico, equipado com bomba de pressurização e dispositivo regulador de pressão, com capacidade de manter vazão estável de 900 l/min na saída do hidrante.
- a. O sistema deve prever o uso de derivante para treinamentos práticos com mangueiras de 1,5"; e
  - b. O reservatório de água deve ser dimensionado de modo a permitir a realização do treinamento pretendido sem interrupções.
- 6.3.2.7 Vestiários feminino e masculino.
- 6.3.3 A instalação para treinamento prático Nível 2 deve dispor de:
- 6.3.3.1 Área para treinamento com fogo, com as seguintes características:
- a. Atender aos requisitos de preservação do meio ambiente definidos por órgão competente;
  - b. Dimensão de 22m x 8m, com corredor central medindo 8m x 3,20m. O corredor central deve apresentar profundidade de 15cm e possuir rampa com declividade máxima de 3% a partir de seu centro para as extremidades;
  - c. Possuir os equipamentos necessários para o tratamento de efluentes, sistema de drenagem de águas pluviais e sistema de coleta e separação de óleo;

- d. Possuir sistema de reaproveitamento de água para utilização em serviços gerais e treinamentos de combate a incêndio;
  - e. Ser construída de concreto, coberta com piso impermeável que impeça a contaminação do solo;
  - f. Possuir, no mínimo, 8 (oito) bacias de contenção com profundidade de 20 cm, dispostas simetricamente, considerando o espaço reservado para o corredor central;
  - g. As bacias de contenção devem possuir malha de ferro tipo “grelha”, com dimensão da malha de até 5cm x 5cm e distância mínima de 7cm em relação ao fundo, capaz de suportar o peso equivalente a 15 bombeiros, de forma a possibilitar o trânsito dos alunos e instrutores durante os treinamentos;
  - h. As bacias de contenção devem possuir sistemas para a coleta de combustível, dos resíduos provenientes da queima, da água e dos agentes extintores utilizados nos treinamentos;
  - i. O entorno das bacias de contenção deve ser pavimentado (calçada), com largura mínima de 1,5m, guardando as mesmas exigências de equipamentos e instalações hidráulicas que possibilitem a preservação do meio ambiente. A calçada deve possuir entre 3cm e 5cm de altura em relação ao solo do aceiro do entorno e deve ser contornada por grelha sobre calha para contenção de derramamento de combustível;
  - j. O aceiro em torno da área de treinamento com fogo deve possuir extensão mínima de 10m a partir do limite externo da calçada; e
  - k. O sistema para coleta de efluentes das bacias de contenção e as grelhas sobre calha que contornam a calçada devem estar conectados aos equipamentos e sistemas mencionados no item 6.3.3.1.c.
- 6.3.3.2 Casa de fumaça para treinamento de resgate de sobreviventes em locais de baixa visibilidade e com obstáculos, conforme ABNT/NBR 14277 – “Instalações e equipamentos para treinamento de combate a incêndio – Requisitos”, item 4.3 Nível 03 – Avançado.
- 6.3.3.3 Torre, de no mínimo, 10m de altura, para treinamento de salvamento em altura.
- 6.3.3.4 Área para treinamento de extricação.
- 6.3.3.5 Área para simulação de atendimento pré-hospitalar a vítimas de traumas.
- 6.3.3.6 Cenários para treinamento de combate a incêndios classes A, B e C.
- 6.3.3.7 Área para treinamento de procedimentos em caso de emergências químicas.
- 6.3.3.8 Simuladores de cenários de emergência com fogo em aviões e helicópteros (*mock-up*), agregando, dentre outras características: utilização de gás liquefeito de petróleo (GLP), sistema para o corte do fluxo de combustível em situações de emergência e configuração que possibilite a simulação de incêndios na cabine de comando, cabine de passageiros, motores, trem de pouso e áreas adjacentes, e de incêndios alimentados por combustível sob pressão.

- a. As demais características dos simuladores de cenários de emergência com fogo em aviões e helicópteros são estabelecidas pela ANAC em documento específico.
- 6.3.3.9 Sistema de hidrante de coluna com saída de 2,5", alimentado por reservatório de água específico, equipado com bomba de pressurização e dispositivo regulador de pressão, com capacidade de manter vazão estável de 900 l/min na saída do hidrante.
- a. O sistema deve prever o uso de derivante para treinamento prático com mangueiras de 1,5"; e
- b. O reservatório de água deve ser dimensionado de modo a permitir a realização do treinamento pretendido sem interrupções.

6.3.3.10 Vestiários feminino e masculino.

## **6.4 Equipamentos**

- 6.4.1 A OE-SESCINC 2 deve disponibilizar equipamentos, conforme o nível da instalação para treinamento prático.
- 6.4.2 A instalação para treinamento prático Nível 1 deve dispor de:
- 6.4.2.1 Equipamento de Proteção Individual (EPI) para todos os alunos, instrutores e auxiliares de instrução, conforme item 10.1.4 do Anexo ao qual este Apêndice está vinculado;
- 6.4.2.2 Capacidade para higienização de EPI;
- 6.4.2.3 Equipamento de Proteção Respiratória (EPR) para todos os alunos, instrutores e auxiliares de instrução, conforme item 10.2.3 do Anexo ao qual este Apêndice está vinculado;
- 6.4.2.4 Capacidade para higienização de EPR inclusive durante a realização de treinamentos;
- 6.4.2.5 Capacidade para recarga de cilindros de ar respirável;
- 6.4.2.6 Extintores de incêndio portáteis dos tipos água, pó químico e dióxido de carbono, em quantidade suficiente para que todos os alunos em instrução utilizem os tipos de extintores exigidos pelo menos uma vez;
- 6.4.2.7 Manequim de treinamento para simulação de atendimento pré-hospitalar;
- 6.4.2.8 Pelo menos uma unidade de cada material e equipamento de apoio as operações de resgate, de acordo com a coluna relativa a aeródromos Classe I, listados na tabela 11.1.1 do Anexo ao qual este Apêndice está vinculado;
- 6.4.2.9 Materiais e equipamentos de apoio as operações de combate a incêndio para aeródromos Classe I conforme apresentado na tabela 11.2.1 do Anexo ao qual este Apêndice está vinculado; e
- 6.4.2.10 Equipamento que permita treinamento prático de combate a incêndio com utilização de solução de espuma.
- 6.4.3 A instalação para treinamento prático Nível 2 deve dispor de:
- 6.4.3.1 Equipamento de Proteção Individual (EPI) para todos os alunos, instrutores e auxiliares de instrução, conforme item 10.1.4 do Anexo ao qual este Apêndice está vinculado;
- 6.4.3.2 Capacidade para higienização de EPI;

- 6.4.3.3 Equipamento de Proteção Respiratória (EPR) para todos os alunos, instrutores e auxiliares de instrução, conforme item 10.2.3 do Anexo ao qual este Apêndice está vinculado;
- 6.4.3.4 Capacidade para higienização de EPR, inclusive durante a realização de treinamentos;
- 6.4.3.5 Capacidade para recarga de cilindros de ar respirável;
- 6.4.3.6 Extintores de incêndio portáteis dos tipos água, pó químico e dióxido de carbono, em quantidade suficiente para que todos os alunos em instrução utilizem os tipos de extintores exigidos pelo menos uma vez;
- 6.4.3.7 Manequim de treinamento para simulação de atendimento pré-hospitalar;
- 6.4.3.8 Pelo menos uma unidade de cada material e equipamento de apoio às operações de resgate, conforme apresentado na coluna relativa a aeródromos Classe IV, listados na tabela 11.1.1 do Anexo ao qual este Apêndice está vinculado;
- 6.4.3.9 Materiais e equipamentos de apoio as operações de combate a incêndio nas quantidades exigidas para aeródromos Classe IV conforme apresentado na tabela 11.2.1 do Anexo ao qual este Apêndice está vinculado.

## **6.5 CCI**

- 6.5.1 A OE-SESCINC 2 que possuir instalação para treinamento prático Nível 2 deve dispor, para realização de exercícios práticos, de CCI Tipo 2 ou superior, de acordo com tabela 8.2.1, Classificação de CCI, apresentada no Anexo ao qual este Apêndice está vinculado.
- 6.5.2 A OE-SESCINC 2, que possua instalação para treinamento prático Nível 2, para ministrar Curso de Especialização de Bombeiro de Aeródromo Motorista/Operador de CCI (CBA-MC) deve disponibilizar CCI Tipo 3, ou superior, de acordo com tabela 8.2.1, Classificação de CCI, apresentada no Anexo ao qual este Apêndice está vinculado.

## **7 FUNCIONAMENTO DA OE-SESCINC**

### **7.1 Generalidades**

- 7.1.1 A OE-SESCINC não deve permitir que um instrutor realize mais que 8 (oito) horas de instrução em um período de 24 (vinte e quatro) horas consecutivas.
- 7.1.2 O número máximo de alunos por turma em uma OE-SESCINC, independentemente do curso, não poderá exceder a 40 (quarenta).
- 7.1.3 Para a realização de exercícios práticos é permitido à OE-SESCINC disponibilizar auxiliares de instrução.
- 7.1.4 Para a realização de exercícios práticos deve-se respeitar a relação de 10 (dez) alunos para 1 (um) instrutor, ou:
  - 7.1.4.1 De 11 (onze) a 15 (quinze) alunos, 1 (um) instrutor e 1 (um) auxiliar de instrução;
  - 7.1.4.2 De 16 (dezesesseis) a 20 (vinte) alunos, 1 (um) instrutor e 2 (dois) auxiliares de instrução;
  - 7.1.4.3 De 21 (vinte e um) a 30 (trinta) alunos, 2 (dois) instrutores e 2 (dois) auxiliares de instrução; e

- 7.1.4.4 De 31 (trinta e um) a 40 (quarenta) alunos, 2 (dois) instrutores e 4 (quatro) auxiliares de instrução.
- 7.1.5 Todo treinamento com fogo, em OE-SESCINC 2, deve ser assistido por médico ou enfermeiro ou técnico de enfermagem ou auxiliar de enfermagem.
- 7.1.6 A OE-SESCINC 2 deve disponibilizar, durante os treinamentos com fogo, ambulância de suporte básico “Tipo B”, em conformidade com a Portaria GM/MS n.º 2048, de 5 de novembro de 2002, para transporte e remoção de acidentados para a unidade hospitalar mais próxima.
- 7.1.7 Kit de primeiros socorros conforme ABNT/NBR 14277 – “Instalações e equipamentos para treinamento de combate a incêndio – Requisitos”, item 3.12.

## **7.2 Equivalência de habilitações**

- 7.2.1 Para atender a pré-requisitos dos cursos que exijam a formação prévia como Bombeiro de Aeródromo, também são reconhecidos pela ANAC os certificados relativos aos cursos e estágios de adaptação especificados no item 21.7 do Anexo ao qual este Apêndice está vinculado, observando-se as equivalências contidas no Quadro 21.8 de tal Anexo.

## **7.3 Registros da OE-SESCINC**

- 7.3.1 A OE-SESCINC deve manter registros dos alunos, dos instrutores e dos cursos ministrados por pelo menos 5 (cinco) anos.
- 7.3.2 Registros dos alunos.
- 7.3.2.1 Os registros de cada aluno devem conter:
- Ficha cadastral com o nome, CPF, data de nascimento, tipo sanguíneo e fator RH, identificação do(s) curso(s), com datas de início e término;
  - Cópia da Carteira Nacional de Habilitação CNH, quando aplicável;
  - Cópias dos atestados de aptidão física e psicológica;
  - Documentos comprobatórios de formação prévia exigidos como pré-requisito para matrícula no curso; e
  - Cópia do certificado de conclusão do curso.
- 7.3.3 Registros dos instrutores.
- 7.3.3.1 Os registros de cada instrutor devem conter:
- Ficha cadastral com o nome, CPF, data de nascimento, tipo sanguíneo e fator RH e data de admissão na OE-SESCINC;
  - Cópias dos documentos comprobatórios de formação e experiência profissional conforme disposto no item 4.3.1 deste Apêndice;
  - Identificação da(s) disciplina(s) ministrada(s) pelo instrutor; e
  - Cópia do Certificado de Atualização de Instrutor de Prevenção, Salvamento e Combate a Incêndio em Aeródromo Civil, conforme disposto no item 4.3.4 deste Apêndice.

#### 7.3.4 Registros dos cursos.

##### 7.3.4.1 Os registros de cada curso ministrado devem conter:

- a. Folhas de frequência assinadas pelos alunos;
- b. Avaliação dos cursos;
- c. Avaliação de aprendizagem dos alunos;
- d. Avaliação dos instrutores; e
- e. No caso de cursos itinerantes, além do disposto acima, devem ser apresentadas evidências (documentos, fotos, vídeos) das instalações, equipamentos e CCI, se houver, disponibilizados no local da realização do curso.

##### 7.3.4.2 A OE-SESCINC deve realizar, ao término de cada curso, avaliações qualitativas e quantitativas dos docentes, por meio de formulário próprio preenchido pelos alunos.

#### 7.4 Procedimentos para conclusão de curso

##### 7.4.1 A OE-SESCINC deve realizar avaliações teóricas e práticas para cada aluno que tenha concluído um curso.

###### 7.4.1.1 Devem ser considerados como requisitos mínimos para aprovação do aluno:

- a. 70% (setenta por cento) de aproveitamento final no processo avaliativo da parte teórica, sendo que a menção obtida em cada avaliação teórica deverá ser igual ou superior a 50% (cinquenta por cento).
- b. 70% (setenta por cento) de aproveitamento final no processo avaliativo da parte prática, sendo que a menção obtida em cada avaliação prática deverá ser igual ou superior a 70% (setenta por cento).
- c. 80% (oitenta por cento) de frequência nas aulas teóricas; e
- d. 100% de frequência nas aulas práticas.

###### 7.4.1.2 O responsável pela coordenação técnica deve garantir a lisura do processo de avaliação.

##### 7.4.2 A OE-SESCINC 1 expedirá, em sua sede ou filiais, o certificado de conclusão de curso para cada aluno aprovado, de acordo com o curso realizado.

##### 7.4.3 A OE-SESCINC 2 expedirá, em sua sede ou filiais, certificado de conclusão de curso para cada aluno aprovado, de acordo com o curso realizado.

##### 7.4.4 Os dados constantes dos certificados expedidos devem ser informados à ANAC em até 30 (trinta) dias após a conclusão do curso, para registro em banco de dados da Agência.

##### 7.4.5 Os certificados de conclusão de curso e o histórico escolar devem ser confeccionados de acordo com o modelo disponível no sítio da ANAC na rede mundial de computadores.

#### 7.5 Manutenção das instalações, equipamentos e CCI

##### 7.5.1 Cada detentor de Certificado OE-SESCINC deve manter instalações, equipamentos e, quando aplicável, CCI, em condições operacionais, compatíveis com as requeridas quando da outorga do Certificado OE-SESCINC.

## **7.6 Limitações ao uso de marcas, expressões e sinais de propaganda**

- 7.6.1 A OE-SESCINC está sujeita às normas nacionais pertinentes ao uso de marcas, expressões e sinais de propaganda.
- 7.6.2 É vedado à OE-SESCINC promover publicidade em desacordo com o Certificado OE-SESCINC emitido pela ANAC.
- 7.6.3 A OE-SESCINC deve remover os sinais e expressões de propaganda e fica proibida de utilizar publicamente impressos que contenham esses sinais ou expressões, nos seguintes casos:
  - 7.6.3.1 Curso(s) não constante(s) do Certificado OE-SESCINC; e
  - 7.6.3.2 Suspensão ou cassação do Certificado OE-SESCINC.