



PLEM PLANO DE EMERGÊNCIA

**Aeroporto Internacional Marechal
Rondon - SBCY**

**INTENCIONALMENTE
EM BRANCO**

SUMÁRIO

ATO DE APROVAÇÃO	5
CAPÍTULO I – INTRODUÇÃO.....	7
1.1 – OBJETIVO.....	7
1.2 – ESCOPO	7
1.3 – LEGISLAÇÃO	8
1.4 – CONCEITUAÇÕES	9
1.5 - ABREVIATURAS	13
CAPÍTULO II - INTEGRANTES DO SREA	16
2.1 – LISTA DE TELEFONES DOS INTEGRANTES DO PLEM	16
2.2 – ATRIBUIÇÕES DOS ENVOLVIDOS NA RESPOSTA À EMERGÊNCIA.....	19
2.3 – RECURSOS INTERNOS DO AERÓDROMO	24
2.4 – INFORMAÇÕES DO AERÓDROMO.....	27
CAPÍTULO III – DAS EMERGÊNCIAS.....	33
3.1 – EMERGÊNCIA AERONÁUTICA	37
3.2 – EMERGÊNCIA MÉDICA	62
3.3 – EMERGÊNCIA POR INCÊNDIOS EM INSTALAÇÕES / EDIFICAÇÕES	69
3.4 – EMERGÊNCIAS COM MATERIAIS PERIGOSOS.....	76
3.5 – INCÊNDIOS FLORESTAIS/ÁREAS DE VEGETAÇÃO	86
3.6 – EMERGÊNCIA POR DESASTRES NATURAIS / FENÔMENOS NATURAIS.....	89
3.7 – FALHAS DE ILUMINAÇÃO E QUEDA DE ENERGIA ELÉTRICA	93
3.8 – DESINTERDIÇÃO DE PISTA	93
ANEXO I - PLANO DE REMOÇÃO DE AERONAVES INOPERANTES E DESINTERDIÇÃO DE PISTA - PRAI.....	96
1. OBJETIVO	96
2. RESPONSABILIDADES.....	96
3. REMOÇÃO DE AERONAVES INOPERANTES E DESINTERDIÇÃO DE PISTA	98
4. DESINTERDIÇÃO DE PISTA NÃO ENVOLVENDO AERONAVES.....	103
ANEXO II - RELAÇÃO DE EQUIPAMENTOS E CONTATOS PARA REMOÇÃO DE DESTROÇOS OU AERONAVES ACIDENTADAS	106
ANEXO III - RELAÇÃO DE MATERIAIS E EQUIPAMENTOS DISPONÍVEIS NO SESCINC PARA ATENDIMENTO DE EMERGÊNCIAS	112
ANEXO IV – FICHA DE IDENTIFICAÇÃO DE VÍTIMAS	114
ANEXO v – LAYOUT DE ÁREAS DE TRIAGEM E ATENDIMENTOS	116

ANEXO VI – MAPA DE GRADE INTERNO	118
ANEXO VIII – MAPA DE GRADE EXTERNO	120
ANEXO VIII – REGISTRO DE OCORRÊNCIA AERONÁUTICA	122
ANEXO IX – REGISTRO DE OCORRÊNCIAS NÃO AERONÁUTICAS.....	123
ANEXO X – FICHA DE REGISTRO DE ACIONAMENTOS	124
ANEXO XI – ROTA DE FUGA TPS – TÉRREO.....	126
ANEXO XII – ROTA DE FUGA TPS – 1º PISO	127
ANEXO XIII – ROTA DE ENTRADA E SAÍDA DE VEÍCULOS DE EMERGÊNCIA.....	128
ANEXO XIV – PRODUTOS PERIGOSOS	129
ANEXO XV – CROQUIS DAS PRINCIPAIS AERONAVES QUE OPERAM NO SBCY.....	143

ATO DE APROVAÇÃO

O Superintendente do Aeroporto Internacional Marechal Rondon – SBCY, no uso das atribuições que lhe foram conferidas pela Procuração expedida em 23 de outubro de 2019 e Ato Administrativo protocolada na ANAC – Agência Nacional da Aviação Civil, sob o nº 001/2020, aprova, por meio deste, o documento intitulado Plano de Emergência em Aeródromo (PLEM), revisado e atualizado pela administração aeroportuária em conformidade com a legislação vigente.

Este ato entra em vigor na data de sua assinatura.

Várzea Grande – MT, 02 de novembro de 2020.



Marco Antônio Campos Gomes
Superintendente

CAPÍTULO I – INTRODUÇÃO

1.1 – OBJETIVO

Este documento, denominado Plano de Emergência em Aeródromo (PLEM) do Aeroporto Internacional Marechal Rondon (SBCY), foi elaborado de acordo com as legislações e normas em vigor e tem como objetivo definir os procedimentos necessários para coordenação das ações a serem executadas por cada integrante do plano em seus respectivos níveis de responsabilidade, bem como das organizações, internas e externas para o atendimento de uma emergência aeroportuária.

Nota: O acionamento dos integrantes do PLEM, ou parte destes, dependerá da gravidade da emergência, cabendo ao Superintendente ou preposto designado por este avaliar tal condição.

1.2 – ESCOPO

Os procedimentos de coordenação e ação descritos neste plano são de responsabilidade da Superintendência do Aeroporto Internacional Marechal Rondon através da Coordenação de Resposta à Emergência e atende os seguintes tipos de emergências:

EMERGÊNCIAS AERONÁUTICAS
EMERGÊNCIAS MÉDICAS
EMERGÊNCIA POR INCÊNDIO EM INSTALAÇÕES / EDIFICAÇÕES
EMERGÊNCIAS COM MATERIAIS PERIGOSOS
INCÊNDIOS FLORESTAIS / ÁREAS DE VEGETAÇÃO
EMERGÊNCIAS POR DESASTRES NATURAIS
FALHAS DE ILUMINAÇÃO E QUEDA DE ENERGIA ELÉTRICA
DESINTERDIÇÃO DE PISTA

Observação: Nos casos de emergência para controle de multidões, paralisação de atividades ou atos de interferência ilícita, serão desencadeadas os procedimentos e ações previstas no Programa

de Segurança Aeroportuária – PSA, que será acionado para tratar cada uma dessas emergências especificamente.

1.3 – LEGISLAÇÃO

Lei n.º 7.565, de 19/12/1986 - dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica.

Decreto n.º 9.540, de 25/10/2018 - dispõe sobre o Sistema de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (SIPAER).

Decreto n.º 65.144, de 12/09/1969 - institui o Sistema de Aviação Civil do Ministério da Aeronáutica e dá outras providências.

NSMA 3-2, de 30/01/96 - Estrutura e Atribuições do SIPAER.

NSCA 3-3, de 23/12/2013 - Gestão da Segurança de Voo na Aviação Brasileira.

NSCA 3-4, de 31/10/2008 - Plano de Emergência Aeronáutica em Aeródromo.

NSCA 3-6, de 23/12/2013 - Investigação de ocorrências aeronáuticas com aeronaves militares.

NSCA 3-10, de 07/12/2017 - Formação e Capacitação dos Recursos Humanos do SIPAER.

NSCA 3-13, de 07/12/2017 – Protocolos de Investigação de Ocorrências Aeronáuticas da Aviação Civil, conduzidas pelo Estado Brasileiro.

IAC 200-1001, de 22/07/2005 - Plano de Assistência às Vítimas de Acidente Aeronáutico e Apoio a seus Familiares.

Resolução nº 240 da ANAC, de 26 de junho de 2012, aprova o RBAC nº 153 e a Emenda nº 01 ao RBAC nº 139 e altera a Resolução nº 106 de 30 de junho de 2009.

Resolução nº 279 da ANAC, de 10 de julho de 2013, estabelece critérios regulatórios quanto à implantação, operação e manutenção do Serviço de Salvamento e Combate a Incêndio em Aeródromos Civis (SESCINC).

Resolução nº 382 da ANAC, de 14 de junho de 2016, aprova a Emenda nº 01 ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 153, altera as Resoluções nº 25, de 25 de abril de 2008, e 279, de 10

de julho de 2013, e revoga as Resoluções nº 234, de 30 de maio de 2012, e 236, de 5 de junho de 2012.

Resolução nº 455 da ANAC, de 20 de dezembro de 2017, altera dispositivos da Resolução nº 279, de 10 de julho de 2013.

Resolução nº 517 da ANAC, de 14 maio de 2019, altera a Resolução nº 279, de 10 de julho de 2013, e aprova a Emenda nº 04 ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 153.

Resolução nº 526 da ANAC, de 06 de agosto de 2019, que aprova a emenda nº 04 ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 01 (Definições, Regras de Redação e Unidades de Medida para uso nos normativos da ANAC).

Resolução nº 585 da ANAC, de 15 de setembro de 2020 que aprova a Emenda nº 05 ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 153.

1.4 – CONCEITUAÇÕES

Ação Inicial: Conjunto de medidas preliminares adotadas pelo Comando Investigador tão logo tome conhecimento de uma ocorrência. A ação inicial é realizada no local da ocorrência, de acordo com técnicas específicas e por pessoal habilitado.

Alfândega: é o órgão do Ministério da Fazenda responsável pela fiscalização da entrada ou saída de bens ou mercadorias nos aeroportos internacionais do país.

Área de Estabilização: Área suficientemente afastada do local do acidente/incidente aeronáutico, onde são mantidas as vítimas em estado de observação, por um determinado tempo, segundo orientação médica, até que lhes seja dado destino.

Área de Triagem: É o local utilizado, em um ponto afastado da aeronave acidentada, para manter as vítimas a salvo de outros danos que possam advir em consequência do sinistro e onde lhes serão aplicados os primeiros socorros para, em seguida, serem encaminhadas aos seus destinos, de acordo com orientação médica.

Atendimento aos FAMILIARES das vítimas: Em caso de necessidade, um (a) colaborador (a), designado pela administração do aeroporto, deve preparar e disponibilizar o auditório da COA AIRPORTS para atendimento aos familiares das vítimas;

Atendimento à IMPRENSA: A coordenação do atendimento à Imprensa é da responsabilidade do Superintendente do Aeroporto, ou de seu substituto, que deverá designar um empregado para executar as atividades.

Carro Contraincêndio de Aeródromo (CCI): Significa o veículo projetado especificamente para cumprir as missões de resgate, salvamento e combate a incêndio em aeronaves.

Carro Contraincêndio de Aeródromo em Linha (CCI em Linha): significa o CCI apto a ser utilizado na resposta ao acionamento do SESCINC.

Centro de Operações Aeroportuárias (COA): Dependência integrada com os órgãos de Operações do aeroporto, de onde são coordenadas todas as atividades relativas ao movimento de aeronaves no solo.

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

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

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

Desinterdição de Pista: é a ação coordenada para liberação da pista de pouso e decolagem que tenha sido obstruída por acidente, incidente aeronáutico ou ocorrência de solo.

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

Emergência Aeroportuária: significa o evento ou circunstância, incluindo uma emergência aeronáutica que, direta ou indiretamente, afeta a segurança operacional ou põe em risco vidas humanas em um aeródromo.

Emergência Médica: é caracterizada pela situação em que passageiros e/ou tripulantes, a bordo de aeronave ou na área do Aeroporto, venham a necessitar de socorro médico em decorrência de mal súbito, mal-estar, ou em consequência de acidentes/incidentes aeronáuticos.

Emergência por Materiais Perigosos (tais como: produtos radioativos, inflamáveis, corrosivos, tóxicos e outros): - é caracterizada pela situação de perigo, latente ou iminente, por contaminação ou danos a terceiros, em consequência de acidentes/incidentes aeronáuticos ou ocorrências de solo.

Emergência por Desastres Naturais: é caracterizada pela restrição à operacionalidade do Aeroporto, em decorrência de intempéries tais como: vendavais, inundações e outros fenômenos da natureza.

Emergência por Incêndio em Instalações/Edificações: é caracterizada pela situação de perigo causada por incêndios nas instalações aeroportuárias e nas demais edificações relacionadas com a infraestrutura aeronáutica.

Gestores do Aeroporto – Equipe formada pelo Superintendente, Coordenadores e Supervisores.

Identificador de Incêndio: poderá ser qualquer pessoa que identificar, descobrir, perceber e/ou constatar um foco de incêndio, o qual deverá, imediatamente, acionar o COA e iniciar o combate ao fogo.

Intervenção Imediata: é o procedimento adotado pelo SESCINC para atendimento às aeronaves na condição de SOCORRO, requerendo intervenção imediata no local do acidente aeronáutico.

Imigração: é o órgão do Departamento da Polícia Federal responsável pela fiscalização da entrada ou saída de pessoas no país.

Plano Contraincêndio de Aeródromo (PCINC): significa 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 Assistência às Vítimas de Acidente Aeronáutico e Apoio a Seus Familiares (PAFAVIDA): significa o plano regulamentado pela IAC 200 – 1001 ou instrumento normativo que a substitua.

Plano de Emergência em Aeródromo (PLEM): significa 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.

Posto de Coordenação Móvel (PCM): significa 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.

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 dela, após o pouso, até a parada total dos motores.

_Nota: O atendimento às aeronaves na CONDIÇÃO DE URGÊNCIA, como estabelece o item “Posicionamento para Intervenção”, poderá ser dispensado pelo comandante da aeronave, desde que explicitamente solicitado através do Serviço de Tráfego Aéreo (ATS).

Serviço de Primeiros Socorros e Remoção de Vítimas (SRV); é o serviço responsável pelos primeiros socorros e remoção de vítimas de uma emergência aeroportuária, seja está associada a acidentes/incidentes aeronáuticos ou outras ocorrências no âmbito do aeródromo.

Serviço de Salvamento e Combate a Incêndio – SESCINC: significa 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.

Sistema de Resposta à Emergência Aeroportuária (SREA); significa um conjunto de recursos internos e externos ao aeródromo, com responsabilidades e procedimentos próprios, que em coordenação deve responder eficientemente a emergências aeroportuárias, visando o salvamento de vidas, bem como à mitigação de danos materiais, e garantindo ao aeródromo retorno eficaz às suas operações.

1.5 - ABREVIATURAS

ABIQUIM - Associação Brasileira das Indústrias Químicas

ABNT/NBR - Normas Brasileiras emitidas pela Associação Brasileira de Normas Técnicas

AIS – (Aeronautical Information Service) - Serviço de Informações Aeronáuticas

ANAC - Agência Nacional de Aviação Civil

ANV - Aeronave

APP – Órgão de Controle de Aproximação

ASV - Agente de Segurança de Voo

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

ATS – (Air Traffic Service) - 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

BM – Bombeiro Militar

CIAA - Comissão de Investigação de Acidente Aeronáutico

CBA – Código Brasileiro de Aeronáutica

CBM - Corpo de Bombeiro Militar

CCI - Linha - Carro Contraincêndio de Aeródromo em Linha

CCI - RT - Carro Contraincêndio de Aeródromo Reserva Técnica

CE - Comissão de Emergência

CENIPA - Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos

CIOSP - Centro Integrado de Operações de Segurança Pública

CNEN - Comissão Nacional de Energia Nuclear

COA - Centro de Operações Aeroportuárias

COE – Centro de Operações de Emergência

COMAR - Comando Aéreo Regional

CRS - Carro de Resgate e Salvamento

CTA – Carro Tanque Abastecedor

DPF - Departamento de Polícia Federal

DTCEA - CY - Destacamento de Controle do Espaço Aéreo de Cuiabá

EC – Elemento Credenciado

FOD (Foreign Object Debris) – Objeto estranho que possa causar dano à aeronave

ICA - Instrução do Comando da Aeronáutica

IML - Instituto Médico Legal

NOTAM – (Notice to Airman) - Aviso aos Aeronavegantes

NPCE – Nível de Proteção Contra Incêndio Existente

NPCR - Nível de Proteção Contra Incêndio Requerido

NSCA - Norma de Sistema do Comando da Aeronáutica

OACI – Organização da Aviação Civil Internacional

PAA - Parque de Abastecimento de Aeronaves

PCINC - Plano Contra Incêndio de Aeródromo

PCM - Posto de Coordenação Móvel

PAFAVIDA - Plano de Assistência às Vítimas de Acidente Aeronáutico e Apoio a Seus Familiares

PAX - Passageiro

PLEM - Plano de Emergência em Aeródromo

POB - People on Board - Pessoa a Bordo

PPD – Pista de Pouso e Decolagem

PQS - Pó Químico Seco

PRAI - Plano de Remoção de Aeronaves Inoperantes e Desinterdição de Pista

PSA – Programa de Segurança Aeroportuária

RBAC - Regulamento Brasileiro da Aviação Civil

SAC - Secretaria de Aviação Civil

SAR – Serviço de Busca e Salvamento - Search And Rescue

SAMU – Serviço de Atendimento Médico de Urgência

SBCY - Aeroporto Internacional Marechal Rondon

SCI - Seção Contraincêndio de Aeródromo

SESCINC - Serviço de Salvamento e Combate a Incêndio em Aeródromos Civis

SIPAER - Sistema de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos

SREA - Sistema de Resposta à Emergência Aeroportuária

SRV - Serviço de Primeiros Socorros e Remoção de Vítimas

TECA - Terminal de Carga Aérea

TPS - Terminal de Passageiros

TWY – Taxiway - é uma faixa de pista em um aeródromo em que a aeronave pode rolar (taxiar) de ou para um hangar, terminal ou pista

TWR (Tower) - Torre de Controle de Aeródromo

VHF – Very High Frequency - significa um rádio que opera em frequências muito altas

VIGIAGRO – Vigilância Agropecuária Internacional

CAPÍTULO II - INTEGRANTES DO SREA

2.1 – LISTA DE TELEFONES DOS INTEGRANTES DO PLEM

OPERADOR DO AERÓDROMO		CONTATOS	CELULAR
SPE/COA CENTRO OESTE AIRPORTS	Diretor Presidente	(65) 3614-2519	(11) 94112-6388
	Gerência de Gestão e Operações (Matriz)	(11) 3087-7166	
	Superintendente	(65) 3614-2520	(31) 99850-5696
	Encarregado de Operações	(65) 3614-2507	(65) 99804-3793
	Coordenador de Resposta à Emergência	(65) 3614-2536	(65) 99910-9266
	Coordenador de Operações	(65) 3614-2523	(65) 99802-7849
	Coordenador Segurança AVSEC	(65) 3614-2509	(65) 99900-0432
	Coordenador de Segurança Operacional	(65) 3614-2595	(65) 99979-5962
	Coordenador de Manutenção	(65) 3614-2606	(65) 99614-0181
	Coordenador de Administração	(65) 3614-2522	(71) 99718-0660
	Coordenadora de Meio Ambiente	(65) 3614-2646	(65) 99615-2605
	COA / COE Centro de Operações Aeroportuárias e Emergência	(65) 3614-2570 (65) 3614-2549	----
	SESCINC - Serviço de Salvamento e Combate a Incêndio em Aeródromo	(65) 3614-2532 (65) 3614-2531	----
SRV - Serviço de Primeiros Socorros e Remoção de Vítimas	(65) 3614-2616	(65) 99683-7731	

A coordenação das ações descritas neste Plano de Emergência, inicialmente serão de responsabilidade dos Encarregados de Operações se o evento ocorrer fora do expediente administrativo, até a chegada do Superintendente ou Coordenador de Resposta à Emergência que assumirá essa atribuição.

Durante o expediente administrativo, a coordenação das ações previstas no PLEM é de responsabilidade do Superintendente e na ausência deste, do Coordenador de Resposta à Emergência ou Coordenador de Operações.

Os telefones de contato dos coordenadores designados, constam na tabela 2.1 acima.

ÓRGÃOS PÚBLICOS	CONTATOS	CELULAR
2º Batalhão do Corpo de Bombeiros Militar de Várzea Grande	(65) 3686-3101	(65) 99697-6017
4º Batalhão de Polícia Militar de Várzea Grande	(65) 3901-8295	190
ABIQUIM/PRÓQUIMICA Associação Brasileira da Indústria Química	0800-118270	(11) 2148-4700
ANAC - AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL	163	(61) 3314-4348
ANVISA	(65) 3617-6830 (65) 3617-6834	(65) 99992-8765
CENIPA / SERIPA VI	(61) 3364-8854 (61) 3364-8800 (61) 3364-8000	(61) 99649-5304 (61) 99649-5458
CIOPAER - CENTRO INTEGRADO DE OPERAÇÕES AÉREAS	(65) 3682-1220	
CIOSP – Centro Integrado de Operações em Segurança Pública	190 – 192 – 193	
CNEN - Comissão Nacional de Energia Nuclear	(21) 2173-2000 (62) 3604-6001 (62) 3604-6002	(62) 99977-4453
DEFESA CIVIL ESTADUAL	199 (65) 3613-8401 (65) 3613-8405	
DELEGACIA DE POLÍCIA CIVIL – Várzea Grande	(65) 3682-4888 (65) 3614-6201 (65) 3614-6208	
DEPARTAMENTO DE POLÍCIA FEDERAL - DPF	(65) 3614-2538 (65) 3682-8568	
DTCEA – SBCY	(65) 3614-2530 TWR (65) 3682-1130	(65) 99203-8308
EXÉRCITO - Comando Militar Oeste - 13ª Brigada de Infantaria Motorizada	(65) 3363-4814 (65) 3363-4813	
GUARDA MUNICIPAL de Várzea Grande	0800-6463190 (65) 3688-3107	(65) 99272-3003
IML – INSTITUTO MÉDICO LEGAL	(65) 3613-1201 (65) 3613-1255 (65) 3618-3016	
SAMU – Serviço de Atendimento Móvel de Urgência	192	
RECEITA FEDERAL	(65) 3615-2029 (65) 3615-2060 (65) 3615-2135	
MA – SEÇÃO DE VIGILÂNCIA AGROPECUÁRIA DE MT – VIGIAGRO	(65) 3688-6701	

EMPRESAS AÉREAS		FIXO	MÓVEL
	AZUL LINHAS AÉREAS	(65) 3614-2631 (65) 3614-2568	(65) 98412-9767
	GOL LINHAS AÉREAS	(65) 3682-3417 (65) 3682-1645 (65) 3682-1685 CARGA (65) 3682-4250 MNT (65) 3682-1677	(65) 98111-6884 GERENTE (65) 98111-6883 MNT
	LATAM	(65) 3614-2556 (65) 3614-2560 MNT (65) 3682-0005	(65) 98123-5248 SUPERVISOR
EMPRESAS TÁXI AÉREO E SERVIÇO AUXILIAR	ABELHA TÁXI AÉREO	(65) 3682-2389	(65) 99971-1389
	AEROCENTER BRASIL TÁXI AÉREO	(65) 3925-3828	(65) 99685-3476 (65) 99614-9375
	AMÉRICA SUL TÁXI AÉREO (ASTA)	(65) 3927-2599	(65) 99647-8993
	WDA TÁXI AÉREO	(65) 3682-5462	(65) 99983-7272
	HANGAR TIM (UNIÃO TAXI AÉREO)	(65) 3685-0898	(65) 99249-4742
	HANGAR SKYLINE (CHARLENE SILVA. – ME)	(67) 99641-3554	(65) 99974-9176
	HANGAR SOL (MANUTENÇÃO)	(65) 3684-6942	
	HANGAR NEW WAY AVIAÇÃO LTDA.		(65) 98149-9000
	HANGAR TAVAG LTDA.		(65) 99972-8435
	IN SOLO APOIO AÉREO SERV. AUXILIAR	(65) 3682-7689	(65) 98123-0428 GERENTE
	ARCO NORTE TERMINAIS LTDA.		(65) 99212-0810
PANTANAL SERV. AUXILIAR	(65) 3682-4250	(65) 98109-8444	
SERVIÇO DE BORDO	QUALITY CATERING	(65) 3682-3008	(65) 99971-6100 GERENTE
PARQUE ABASTECIMENTO DE AERONAVES - PAA	AIR BP BRASIL S/A	(65) 3682-8350	(65) 99206-8460 GERENTE
	BR AVIATION	(65) 3682-3445	(65) 99216-0442 GERENTE
	SHELL	(65) 3682-1247	(65) 99678-0823 GERENTE
HOSPITAIS		FIXO	MÓVEL
PRONTO SOCORROS E HOSPITAIS	Pronto Socorro Municipal de Várzea Grande	(65) 3632-8300 (65) 3688-3082	
	Pronto Socorro Municipal de Cuiabá Centro de Queimados de Mato Grosso	(65) 3318-4800	
	HOSPITAL JARDIM CUIABÁ	(65) 3051-3000	
	HOSPITAL GERAL – PRONTO SOCORRO	(65) 3363-7000	
	HOSPITAL SOTRAUMA	(65) 3624-9211	
	HOSPITAL SANTA RITA	(65) 3026-1400	
	HOPITAL SANTA ROSA	(65) 3618-8000	
	HOSPITAL SÃO MATEUS	(65) 3051-2222	

UNIDADES DE RESGATE AMBULÂNCIAS	HELP VIDA	(65) 3622-0911 (65) 3611-1300	
	QUALYCARE RESGATE	(65) 3626-1011 0800-6031012	
	MED SALVA EMERGÊNCIAS	(65) 2128-3000	
	S.O.S. RESGATE	(65) 3052-0101	
SERVIÇOS DE GUINCHO 24 HORAS		FIXO	MÓVEL
EMPRESAS DE SERVIÇO DE GUINCHO GUINDASTE	POLACO SANTI	(65) 3682-2423 (65) 3682-8679	(65) 98402-5881 (65) 98122-3014
	TELE GUINCHO PARDAL	(65) 3688-2300	(65) 99962-6490
	ANDRÉ GUINCHOS	(65) 3682-7715 (65) 3682-7222	(65) 99981-9731 (65) 99971-9710
	QUERUBIM GUINDASTES	(65) 3644-0544	(65) 99642-8184 (65) 99637-5016

2.2 – ATRIBUIÇÕES DOS ENVOLVIDOS NA RESPOSTA À EMERGÊNCIA

2.2.1 – ORGÃOS PÚBLICOS, RECURSOS EXTERNOS E SUAS ATRIBUIÇÕES:

Os integrantes do PLEM com instalações administrativas e operacionais fora dos limites do aeródromo, serão acionados exclusivamente por telefone fixo ou móvel, conforme lista telefônica constante no item 2.2.

A área de atuação dos integrantes provedores de recursos externos, quando acionados pelo operador do aeródromo, será compreendida pelos limites da área operacional e instalações existentes. No atendimento das emergências aeroportuárias, os órgãos públicos atuarão de acordo com a sua área de competência prevista em lei e em perfeita harmonia com o coordenador da emergência representante do operador do aeródromo. Os integrantes da iniciativa privada detentores de equipamentos e mão-de-obra especializada, ao serem acionados, atuarão cada qual na sua especialidade e sob coordenação / orientação do representante do operador do aeródromo.

Considerando que cada emergência aeroportuária possui características distintas e imprevisibilidade em relação ao tempo, modo, local, nível de gravidade e ainda, requer a avaliação de diversos fatores internos e externos, tem-se que o tempo resposta dos principais recursos externos para atendimento a uma emergência aeroportuária, como SAMU – Serviço de Atendimento Médico de Urgência, Polícia Militar (Segurança e Trânsito), Guarda Municipal

(Trânsito), Corpo de Bombeiros Militar é estimado em 10 (dez) minutos, considerando a estrutura desses órgãos nas proximidades do aeródromo. Para os demais integrantes localizados no município de Cuiabá, o tempo previsto é de 20 (vinte) minutos; salvo indisponibilidade ou qualquer tipo de problema do integrante que o impossibilite de ser acionado. Os recursos externos que estão localizados em outros estados da federação, exceto os previstos no PRAI, estima-se que em 4 (quatro) horas comparecerão no aeródromo para desenvolver suas ações nos casos de acidente aeronáutico consumado.

AGÊNCIA NACIONAL DE VIGILÂNCIA SANITÁRIA – ANVISA

- ✓ Fiscalização e controle sanitário em todo aeroporto e aeronaves;
- ✓ Estabelecer procedimentos à administração de aeroporto doméstico e internacional e à empresa de transporte aéreo de passageiros e/ou cargas, para evitar a introdução e propagação de doenças, visando o interesse da saúde pública e o controle de vetores transmissores.

CENTRO DE INVESTIGAÇÃO E PREVENÇÃO DE ACIDENTES AERONÁUTICOS (CENIPA)

- ✓ Prevenção e investigação dos acidentes aeronáuticos;
- ✓ Responsável pela elaboração dos relatórios finais e síntese de incidentes, que são confeccionados com a única finalidade de prevenir novas ocorrências.

CENTRO INTEGRADO DE OPERAÇÕES DE SEGURANÇA PÚBLICA (CIOSP)

- ✓ Acionamento dos órgãos de segurança pública, quando solicitado pelo COE do SBCY.

COMISSÃO NACIONAL DE ENERGIA NUCLEAR – CNEN

- ✓ Acompanhar, orientar, supervisionar e fiscalizar todas as ações de respostas em acidentes/incidentes de natureza radioativa, visando a segurança dos envolvidos na emergência;
- ✓ Zelar pela segurança da população em geral e do meio ambiente.

Nota: O controle do material nuclear existente no País é de responsabilidade da CNEN, a fim de garantir o seu uso somente para fins pacíficos, sendo que o transporte, o tratamento e o

armazenamento de rejeitos radiativos são regulamentados por normas técnicas e procedimentos de controle.

CORPO DE BOMBEIROS MILITAR – CBM/MT

- Responsável pelo combate a incêndio e salvamento nas áreas urbanas e industriais, como também no caso de acidentes aeronáuticos ocorridos fora da área de atuação do SESCINC (Ex.: Área patrimonial do aeródromo, extensão do Rio Cuiabá, etc.) e, dependendo da dimensão do acidente aeronáutico ocorrido na área operacional do aeródromo, atua como apoio ao SESCINC;
- Manter todos os recursos (humanos, tecnológicos, equipamentos e materiais) prontos para um possível emprego, com ênfase às ações emergenciais;
- Distribuir o efetivo, conforme seu planejamento, visando a busca, salvamento e resgate de feridos.

DEPARTAMENTO DE POLÍCIA FEDERAL – DPF

- Atribuições de competência de polícia aeroportuária;
- Revista de passageiros e bagagens nos voos onde for prevista a sua execução e atuar nas emergências nos casos de aeronaves provenientes do exterior;

GUARDA MUNICIPAL DE VÁRZEA GRANDE – GM

- Controle do trânsito no acesso ao aeroporto em caso de Acidente Aeronáutico;
- Elaborar planejamento específico, visando a mobilização e distribuição do seu efetivo e material, em pontos estratégicos da cidade de Várzea Grande, para melhor desenvolver as suas atividades;
- Controlar o trânsito na área atingida, interditando vias e criando itinerários alternativos;
- Colaborar no atendimento e transporte de feridos;
- Em conjunto com a Polícia Militar, controlar as operações de trânsito, visando dar prioridade aos veículos e equipamentos empregados na operação de emergência.

POLÍCIA JUDICIÁRIA CIVIL DO ESTADO DE MATO GROSSO – PJC/MT

- Elaborar planejamento específico, visando a mobilização e distribuição do seu efetivo pessoal e material, em pontos estratégicos das cidades do Estado de Mato Grosso, para melhor desenvolver as suas atividades atinentes às emergências;
- Manter todos os recursos (humanos, materiais e tecnológicos) prontos para um possível emprego, com ênfase às ações emergenciais, inerentes as suas atividades específicas.

POLÍCIA MILITAR DO ESTADO DE MATO GROSSO – PMMT

- Responsável pela segurança das áreas públicas do aeroporto, organização do acesso ao aeroporto e à rede hospitalar;
- Elaborar planejamento específico, visando a mobilização e distribuição de seu efetivo pessoal e material, em pontos estratégicos das cidades do Estado de Mato Grosso, para melhor desenvolver as suas atividades;
- Desviar o tráfego e orientar os condutores de veículos, quando necessário, a fim de evitar o colapso do sistema viário tanto nas rodovias como nas vias urbanas, e deslocar para as áreas atingidas, pessoal e material operacional compatível com as necessidades de manutenção da ordem pública e a salvaguarda dos bens públicos e privados.

REDE DE PRONTO SOCORROS E HOSPITAIS

- Atua disponibilizando os seus recursos materiais, humanos e tecnológicos na prestação de primeiros socorros às vítimas de acidente aeronáutico.

SAMU

- Realizar o atendimento de urgência e emergência em qualquer lugar: residências, estabelecimentos comerciais, vias públicas, inclusive no aeroporto, disponibilizando ambulâncias e equipes médicas/enfermeiros para atendimento e remoção de vítimas de acidentes aeronáuticos.

SECRETARIA DE RECEITA FEDERAL (ALFÂNDEGA) – SRF

- Fiscalização da entrada ou saída de bens no país.
- Atuar nas emergências no caso de acidentes com aeronaves provenientes do exterior.

SEÇÃO DE VIGILÂNCIA AGROPECUÁRIA INTERNACIONAL DE MT – VIGIAGRO

- Controle e fiscalização nas operações de comércio e trânsito internacional de produtos de interesse agropecuário;
- Atuar nas emergências aeronáuticas, envolvendo aeronaves provenientes do exterior.

SERVIÇO DE BUSCA E SALVAMENTO (Search And Rescue) – SAR

- Atuar no serviço de busca e salvamento de vítimas de acidentes aeronáuticos.

SEXTO COMANDO AÉREO REGIONAL (COMAR VI)

- Coordenar as ações militares de segurança em nome do Comando da Aeronáutica.

SUPERINTENDÊNCIA DA DEFESA CIVIL DO ESTADO DE MATO GROSSO

- Atuar como apoio dos diversos órgãos com a principal finalidade de preservação de vidas humanas;
- Atuar em situações de explosões, catástrofes, acidentes aeronáuticos e outros que requeiram sua ação;
- Mobilização de recursos e materiais para apoio aos trabalhos de campo das instituições envolvidas na ação, devendo manter um cadastro atualizado dos recursos humanos e materiais disponíveis.

Nota: A Superintendência do Sistema de Defesa Civil pode solicitar o apoio das Secretarias do Governo do Estado de Mato Grosso, Municípios e da iniciativa privada, que se fizerem necessários na cena do desastre.

EMPRESAS PRIVADAS E DEMAIS

- Quando acionados pelo COE, devem colocar à disposição os recursos materiais e humanos disponíveis de acordo com o seu ramo de atividade, devendo atuar no atendimento a emergência aeroportuária, conforme orientação do Coordenador da Emergência e das autoridades envolvidas.

2.3 – RECURSOS INTERNOS DO AERÓDROMO

ÁREA DE ATENDIMENTO AOS FAMILIARES DAS VÍTIMAS

Área destinada para atendimento de familiares, dotada de facilidades como telefone, copa e televisão, localizada no auditório do prédio da administração da COA AIRPORTS no aeroporto.

ÁREA DE ATUAÇÃO

De acordo com as normas vigentes, os meios alocados no Plano de Emergência são dimensionados para atender as emergências aeronáuticas ocorridas na área operacional do aeródromo, onde os Carros Contraincêndio (CCI's) e demais equipamentos conseguem chegar a tempo de combater o incêndio e realizar o salvamento de pessoas.

Se o acidente aeronáutico ocorrer fora dos limites da área operacional, os recursos internos disponíveis, perdem a sua capacidade prática de utilização e eficácia, assumindo as ações de combate a incêndio e salvamento, o Corpo de Bombeiros e/ou Órgão de Defesa Civil da localidade, empregando meios e procedimentos próprios, podendo ser auxiliado pelo SESCINC do SBCY, se for autorizado Superintendente ou pelo Coordenador da área de Resposta à Emergência após análise da emergência e condições operacionais do aeródromo.

Nota: O Superintendente do Aeroporto Internacional Marechal Rondon ou Coordenador de Resposta à Emergência, poderá autorizar o deslocamento de 01 (um) CCI – Carro Contraincêndio para apoiar o Corpo de Bombeiros Militar fora dos limites da área operacional, após análise das condições operacionais do aeródromo e avaliação criteriosa da emergência aeronáutica.

ÁREA DE ESTABILIZAÇÃO

A área destinada para a estabilização das vítimas do acidente/incidente aeronáutico, definida pelo COE após avaliação do local da ocorrência e do número estimado de pessoas vitimadas. A área de estabilização inicialmente prevista, é nas dependências da SCI – Seção Contraincêndio do SBCY.

CENTRO DE OPERAÇÕES AEROPORTUÁRIAS (COA)

Dependência integrada com os órgãos de operações do aeroporto, de onde são coordenadas todas as atividades relativas ao movimento de aeronaves no solo.

CENTRO DE OPERAÇÕES DE EMERGÊNCIA (COE)

Dependência física anexo ao COA, dotada de equipamentos de comunicação, mapas, plantas e outros meios, para atuação nas operações de coordenação geral das emergências aeroportuárias.

Nota: O COE é ativado sempre que acionados os procedimentos previstos no PLEM, geralmente através de comunicação entre TWR e o COA ou através do órgão/pessoa que evidenciar o fato gerador da emergência, sendo essa comunicação realizada via rádio ou pelos ramais 2570/2549. Depois de declarada a emergência, os rádios de comunicação deverão operar no Canal 01 (um). A emergência será coordenada pelo Encarregado de Operações fora do expediente administrativo até a chegada dos Gestores do Aeroporto.

POSTO DE COORDENAÇÃO MÓVEL (PCM)

Ativado após constatação do acidente/incidente aeronáutico ou emergência equivalente, com designação de membros das áreas de operações ou segurança do SBCY para assumi-lo; atuarão no local da emergência, se reunirão para receber e repassar informações, tomar decisões pertinentes às operações de salvamento e outras providências que julgarem necessárias;

A Coordenação do PCM é de responsabilidade da administração do aeroporto. Tão logo tome conhecimento da emergência o Encarregado de Operações ou Fiscal de Pátio designado por este, assumirá o PCM, ficando responsável pela coordenação das ações no local da emergência, podendo ser apoiado ou substituído por um Coordenador ou Supervisor.

COORDENAÇÃO DE ATENDIMENTO AO PÚBLICO E À IMPRENSA

A Coordenação de atendimento ao público e a imprensa, é de responsabilidade da COA AIRPORTS. No Aeroporto Internacional Marechal Rondon esta atribuição é do Superintendente, que deverá designar um colaborador (a) para a coordenação dos atendimentos.

OPERADOR DA AERONAVE

Representante ou proprietário da aeronave envolvida na emergência, responsável por:

- ✓ Designar um representante como elemento de ligação com o Coordenador do COE;
- ✓ Disponibilizar as informações relativas aos passageiros, tripulantes, cargas, entre outras e
- ✓ Prover os meios para a remoção da aeronave ou de seus destroços.

PONTO DE REUNIÃO DOS ÓRGÃOS EXTERNOS

Encontra-se localizado na área externa do aeroporto, no portão “A”. O acesso pelo portão “A” será coordenado por integrante da área de Segurança AVSEC da COA AIRPORTS com apoio operacional dos vigilantes da empresa de segurança privada.

SERVIÇO DE PRIMEIROS SOCORROS E REMOÇÃO DE VÍTIMAS

Unidade localizada dentro das dependências do Aeroporto Internacional Marechal Rondon, equipada para prestar os serviços de primeiros socorros aos passageiros e tripulantes. Atuará com procedimentos de primeiros socorros às vítimas do acidente, imobilizando-as e preparando-as para remoção à rede médico-hospitalar. Todos os procedimentos ocorrerão na área de triagem, local de segurança demarcado pelo Chefe da Equipe de Bombeiros responsável pelo resgate.

SALA DE IMPRENSA

Área destinada ao atendimento da imprensa por ocasião de emergência, inicialmente é a sala dos Encarregados de Operações da COA AIRPORTS, podendo ser estabelecido outro local pelo Superintendente, de acordo com as condições operacionais do aeroporto no momento da emergência aeroportuária.

SERVIÇO DE SALVAMENTO E COMBATE A INCÊNDIO – SESCINC

Compete ao SESCINC combater o fogo em aeronaves e efetuar o salvamento de seus ocupantes, colocando as vítimas a uma distância segura para serem atendidas pelos serviços de primeiros-socorros, sendo ainda responsável pelo combate a incêndios em instalações/edificações, dentre outras atividades previstas no Plano de Contraincêndio – PCINC ou delegadas pelo Operador do Aeródromo.

O SESCINC é o primeiro órgão a ser acionado pela Torre de Controle (TWR) em caso de emergência aeronáutica. O acionamento se dá através de radiocomunicador sintonizado no Canal 05 (cinco), sistema de alarme, telefone ramal 2532 ou Hotline.

TORRE DE CONTROLE (TWR)

Orienta o tráfego de aeronaves e durante uma emergência aeronáutica, atua como intermediário nas comunicações entre a aeronave, o Serviço de Salvamento e Combate a Incêndio - SESCINC, Serviço de Busca e Salvamento (SAR), COE e PCM.

2.4 – INFORMAÇÕES DO AERÓDROMO

Nível de Proteção Contra Incêndio:

Requerido: “7”

Existente: “7”

Endereço: Av. Gov. João Ponce de Arruda S/nº, Jd. Aeroporto–Várzea Grande–MT.

CEP: 78.110-900

Telefone: (65) 3614-2500

Localização: Aproximadamente 06 km do centro da cidade de Cuiabá-MT

Coordenadas: 15° 39’ 00” S de latitude e 056° 07’ 03” W de longitude

Altitude: 617 FT ou 188 M em relação ao nível médio do mar

Classificação: Doméstico

Horário de funcionamento: H-24

Empresa responsável pela administração: SPE – Concessionária Aeroeste Aeroportos S.A

Telefone: (65) 3614-2500

Área Patrimonial: 700 hectares

Pista Principal: 17/35

Dimensões: 2.300 m de comprimento x 45 m de largura

Tipo de Pavimento: Flexível

Maior aeronave que opera: A321-251NX (Peso máximo de decolagem 93.500 kg)

INDICATIVOS: IATA – CGB e ICAO – SBCY

2.4.1 – PISTAS DE TÁXI

Tabela 2.4 – Pistas de táxi e suas especificações.

TWY ALFA	TWY BRAVO
Largura: 23m Comprimento: 77m Tipo de piso: ASPH Resistência: PCN 58/F/B/X/T	Largura: 23m Comprimento: 77m Tipo de piso: ASPH Resistência: PCN 58/F/B/X/T
TWY CHARLIE	TWY DELTA
Largura: 10m Comprimento: 77m Tipo de piso: ASPH Resistência: PCN 15/F/B/X/U	Largura: 18m Acostamento: 7m lado Comprimento: 100m Tipo de piso: ASPH Resistência: PCN 58/F/B/X/T
TWY ECHO	TWY FOX
Largura: 21m Comprimento: 905m Tipo de piso: ASPH Resistência: : PCN 58/F/B/X/T	Largura: 9m Acostamento: 7m lado Comprimento: 1.105m Tipo de piso: ASPH Resistência: PCN 15/F/B/X/U
TWY GOLF	
Largura: 10m Comprimento: 40m Tipo de piso: ASPH Resistência: : PCN 15/F/B/X/U	

2.4.2 – PÁTIO DE ESTACIONAMENTO DE AERONAVES AVIAÇÃO REGULAR

Área: 38.600 m²

Posição de Estacionamento: 17 (dezesete) posições na aviação regular e 15 (quinze) na aviação executiva.

2.4.3 – CARACTERÍSTICAS DO TERRENO

O SBCY possui uma área de 700 hectares, caracterizada por uma vegetação de cerrado em toda extensão, com árvores espaçadas e de baixa envergadura, bem como diversos pontos do terreno é arenoso e úmido, condição desfavorável para acesso e movimentação dos CCI's IVECO MAGIRUS SUPERIMPACT X6.

Possui terreno alagadiço intransitável nas proximidades da cabeceira 17 da PPD, bem como a direita da cabeceira 35, com afastamento aproximado de 600 metros.

Apesar da área de atuação do SESCINC estar limitada a área operacional do aeródromo, havendo autorização do Superintendente ou do Coordenador de Resposta à Emergência, este poderá atuar fora dos limites da área operacional em apoio ao Corpo de Bombeiros ou a Defesa Civil, se as condições do terreno permitirem a trafegabilidade dos CCI's em razão da existência de obstáculos naturais, tais como: rio, pântanos e terrenos alagadiços / arenosos, regiões urbanas com ruas sem e com pavimentação, que dificultam e impedem o trânsito dos CCIs, principalmente em épocas chuvosas.

2.4.4 – CARACTERÍSTICAS GEOGRÁFICAS

SETOR SUL: o rio Cuiabá a 04 (quatro) km, a Rodovia dos Imigrantes a 05 (cinco) km e, após, terrenos alagadiços até a distância de 10 (dez) km.

SETOR SUDOESTE: zonas urbanas, cortadas por ruas com e sem pavimentação a 02 (dois) km, o rio Cuiabá a 08 (oito) km e o morro de Santo Antônio há 12 (doze) km;

SETOR OESTE: zonas urbanas e industriais, conjuntos habitacionais que se estendem até a distância de 06 (seis) km, com grande parte de seus acessos já pavimentados e a Rodovia dos Imigrantes a 07 (sete) km.

SETOR NOROESTE: zonas urbanas e industriais, conjuntos habitacionais que se estendem até a distância de 07 (sete) km, com grande parte de seus acessos já pavimentados.

SETOR NORTE: zonas urbanas e industriais, conjuntos habitacionais a 02 (dois) km, com grande parte de seus acessos já pavimentados; o rio Cuiabá a 03 (três) km, que se prolonga até a distância de 07 (sete) Km, no alinhamento do sentido de pouso para a Cab. 17.

SETOR NORDESTE: zonas urbanas, conjuntos habitacionais localizados na cidade de Cuiabá, de 02 (dois) a 10 (dez) km de distância, com grande parte de seus acessos já pavimentados;

SETOR LESTE: zonas urbanas, conjuntos habitacionais a 02 (dois) km, cortadas por poucas ruas com pavimentação e com acesso prejudicado, Bairro Cristo Rei a 02 (dois) km, o rio Cuiabá a 04 (quatro) km contornando toda a área; zonas urbanas, conjuntos habitacionais localizados na cidade de Cuiabá, a partir de 05 (cinco) até 10 (dez) km de distância, com grande parte de seus acessos já pavimentados.

2.4.5 – RELAÇÃO DAS PRINCIPAIS AERONAVES QUE OPERAM NO AERÓDROMO

O tráfego mais usual no aeródromo é o do tipo de aproximação direta, utilizando-se o sentido de direção da cabeceira 35 para a cabeceira 17.

A maior aeronave que opera no aeroporto é o **AIRBUS A321-251NX**.

As características das principais aeronaves que operam no aeródromo estão registradas no quadro abaixo:

Tabela 2.4.5 – Relação das principais aeronaves que operam no aeródromo

TIPO	CAT	N.º PAX/TRIP	SAÍDAS EMERG.	ENVERG.	COMP.	LARG.	CAP. COMB. (Lts)
A-318	06	120/06	06	34,10m	31,44m	3,95m	24.100 l
A-319	06	144/06	06	34,10m	33,84m	3,95m	24.200 l
A-320	06	174/06	06	34,10m	37,57m	3,96m	24.000 l
A-321	07	214/06	06	34,10m	44,51m	3,95m	29.000 l
B-737-400	06	130/05	06	28,89m	36,40m	3,76m	23.800 l
B-737-700	06	138/06	06	35,79m	33,63m	3,76m	26.120 l
B-737-800	07	177/06	08	35,79m	39,47m	3,76m	26.120 l
ATR 72/500/600	05	70/04	03	27,05m	27,16m	2,86m	4.000 l
E-190	06	106/06	06	28,72m	36,24m	3,01m	10.400 l
E-195	06	118/06	06	28,72m	38,65m	3,01m	10.400 l
E-195 E2	06	118/06	06	35,1m	41,5m	2,74m	17.000 l

Obs.: Croqui com a indicação das principais aeronaves e respectivas saídas de emergência, vide anexos.

2.4.6 – CARACTERÍSTICAS DO PARQUE DE ABASTECIMENTO DE AERONAVES

Tabela 2.4.6.1 – Características do parque de abastecimento - PAA da PETROBRÁS

 		
GASOLINA		
QUANTIDADE	CAPACIDADE (litros)	TOTAL (litros)
02 TANQUES	20.000 l	40.000 l
VIATURAS		
QUANTIDADE	CAPACIDADE (litros)	TOTAL (litros)
01 VIATURA	6.000 l	6.000 l
01 VIATURA	3.000 l	3.000 l
TOTAL EMBARCADO		09.000 litros
TOTAL GASOLINA PAA		49.000 litros
QUEROSENE		
QUANTIDADE	CAPACIDADE (litros)	TOTAL (litros)
02 TANQUES	50.000 l	100.000 l
VIATURAS		
QUANTIDADE	CAPACIDADE (litros)	TOTAL (litros)
02 VIATURAS	18.000 l	36.000 l
03 VIATURAS	13.000 l	39.000 l
03 VIATURAS CTA	20.000 l	60.000 l
TOTAL EMBARCADO		135.000 litros
TOTAL QUEROSENE PAA		235.000 litros
CONTATO: (65) 3682-3445 ou (65) 99216-0442 (Gerente)		

Tabela 2.4.6.2 – Características do parque de abastecimento - PAA da SHELL

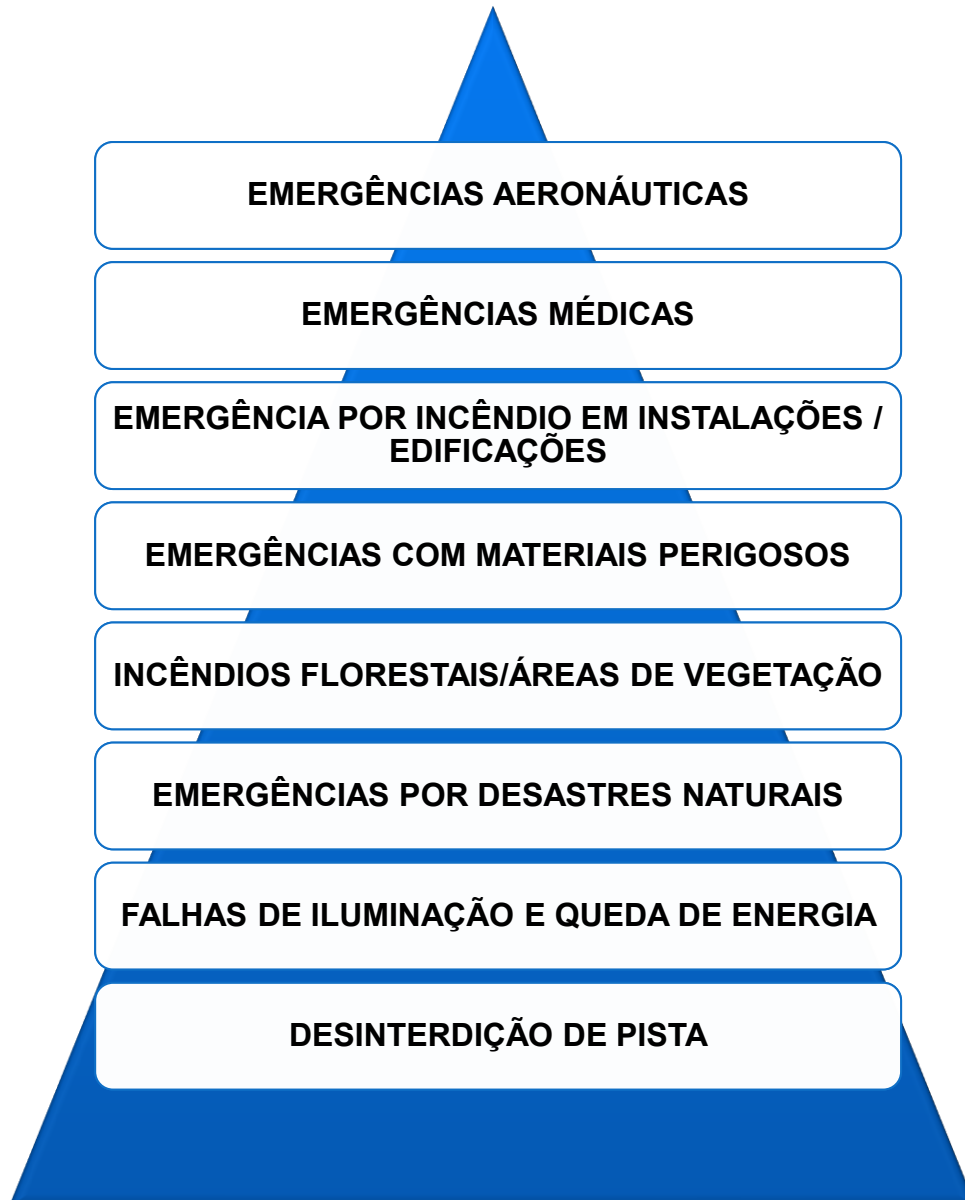
GASOLINA		
QUANTIDADE	CAPACIDADE (litros)	TOTAL (litros)
01 TANQUE	50.000 l	50.000 l
VIATURAS		
QUANTIDADE	CAPACIDADE (litros)	TOTAL (litros)
01 VIATURA (F-4000)	3.500 l	3.500 l
TOTAL EMBARCADO		3.500 l
TOTAL GASOLINA PAA		53.500 l
QUEROSENE		
QUANTIDADE	CAPACIDADE (litros)	TOTAL (litros)
03 TANQUES	150.000 l	450.000 l
VIATURAS		
QUANTIDADE	CAPACIDADE (litros)	TOTAL (litros)
05 VIATURAS	13.000 l	65.000 l
01 VIATURA	18.000 l	18.000 l
TOTAL EMBARCADO		83.000 l
TOTAL QUEROSENE PAA		533.000 litros
CONTATO: (65) 3682-1247 ou (65) 99678-0823 (Gerente)		

Tabela 2.4.6.3 – Características do parque de abastecimento - PAA da AIR BP

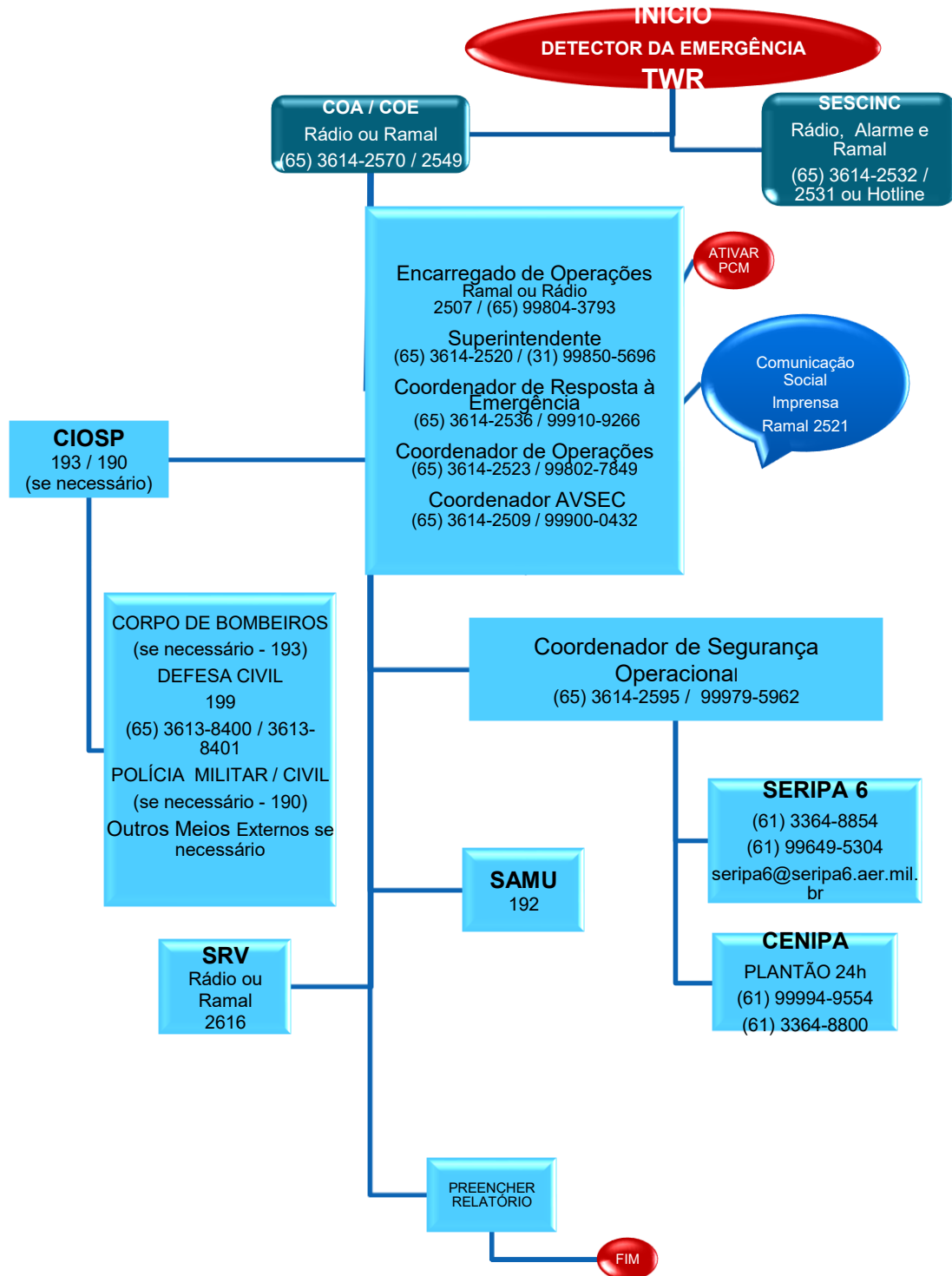
GASOLINA		
QUANTIDADE	CAPACIDADE (litros)	TOTAL (litros)
01 TANQUE	48.000 l	48.000 l
VIATURAS		
QUANTIDADE	CAPACIDADE (litros)	TOTAL (litros)
01 VIATURA	4.500 l	4.500 l
TOTAL EMBARCADO		4.500 l
TOTAL GASOLINA PAA		52.500 l
QUEROSENE		
QUANTIDADE	CAPACIDADE (litros)	TOTAL (litros)
01 TANQUE	48.000 l	48.000 l
01 TANQUE	70.000 l	70.000 l
TOTAL		118.000 l
VIATURAS		
QUANTIDADE	CAPACIDADE (litros)	TOTAL (litros)
01 VIATURA	9.000 l	9.000 l
TOTAL EMBARCADO		9.000 l
TOTAL QUEROSENE PAA		127.000 litros
CONTATO: (65) 3682-8350 ou (65) 99804-3613		

CAPÍTULO III – DAS EMERGÊNCIAS

As principais emergências que podem interferir, total ou parcialmente, nas atividades normais do aeroporto, são:



FLUXOGRAMA DE ACIONAMENTO PARA EMERGÊNCIA AERONÁUTICA



RELAÇÃO E CONTATO DOS PRINCIPAIS GESTORES DO OPERADOR DO AERÓDROMO ENVOLVIDOS NA EMERGÊNCIA E SUAS ATRIBUIÇÕES

Cargo/Função - Superintendente

Atribuições na Emergência

1 - Compor o COE, coordenar a emergência, adotar medidas administrativas e operacionais para que o aeroporto volte à normalidade.

Telefone Funcional	Tel. Acionamento	Ramal	Rádio
(65) 3614-2520	(31) 99850-5696	2520	Superintendente

Cargo/Função – Coordenador de Operações

Atribuições na Emergência

1 - Compor o COE, assessorar o Superintendente, coordenar e supervisionar todas as atividades de operações do aeroporto (COA, TPS, Área de Manobras)

Tel. Funcional	Tel. Acionamento	Ramal	Rádio
(65) 3614-2523	(65) 99802-7849	2523	Oscar Uno

Cargo/Função – Coordenador AVSEC

Atribuições na Emergência

1 - Compor o COE, assessorar o Superintendente, coordenar e supervisionar todas as atividades de segurança contra atos de interferência ilícita no aeroporto, em especial o controle dos pontos de acesso dos meios internos e externos.

Tel. Funcional	Tel. Acionamento	Ramal	Rádio
(65) 3614-2509	(65) 99900-0432	2509	Sierra Uno

Cargo/Função – Coordenador de Segurança Operacional

Atribuições na Emergência

1 – Assessorar o Superintendente, coordenar e supervisionar as atividades de segurança operacional, em especial na área de movimento. Atua em conjunto com o Coordenador de Operações.

Tel. Funcional	Tel. Acionamento	Ramal	Rádio
(65) 3614-2595	(65) 99979-5962	2595	SGSO

Cargo/Função - Coordenador Resposta à Emergência			
Atribuições na Emergência			
1 - Compor o COE, assessorar o Superintendente, coordenar a emergência e autorizar atuação do SESCINC fora dos limites da cerca operacional na ausência do Superintendente.			
Tel. Funcional	Tel. Acionamento	Ramal	Rádio
(65) 3614-2536	(65) 99910-9266	2536	Eco Uno
Cargo/Função – Encarregado de Operações			
Atribuições na Emergência			
1 – Fora do horário de expediente administrativo, deverá inicialmente coordenar a emergência tomando todas as providências necessárias antes da chegada do Superintendente e demais gestores do aeródromo. Durante expediente administrativo, deverá assumir o PCM e assessorar o COE, coordenando e dando suporte as ações dos órgãos internos e externos no local da ocorrência.			
Tel. Funcional	Tel. Acionamento	Ramal	RÁDIO
(65) 3614-2507	(65) 99804-3793	2507	Supervisor
Cargo/Função - Coordenador Administrativo			
1 – Assessorar o Superintendente e providenciar todo suporte administrativo e de logística local para atender as solicitações do COE.			
Tel. Funcional	Tel. Acionamento	Ramal	RÁDIO
(65) 3614-2522	(71) 99718-0660	2522	ADM01
Cargo/Função - Coordenador de Manutenção			
Atribuições na Emergência			
1 – Assessorar o Superintendente, supervisionar e coordenar as atividades de manutenção aeroportuária, provendo meios e dando suporte as demais áreas.			
Tel. Funcional	Tel. Acionamento	Ramal	Rádio
(65) 3614-2606	(65) 99950-7992	2606	Mike Uno
Cargo/Função – Coordenadora Meio Ambiente			
Atribuições na Emergência			
1 – Assessorar o Coordenador da Emergência em todos os assuntos relacionados ao meio ambiente.			
Tel. Funcional	Tel. Acionamento	Ramal	Rádio
(65) 3614-2646	(65) 999819624	2532	Faísca Uno
Cargo/Função – Gerente do SESCINC			
Atribuições na Emergência			
1 - Coordenar todas as ações a serem executadas pela equipe operacional do SESCINC.			
Tel. Funcional	Tel. Acionamento	Ramal	Rádio
(65) 3614-2532	(65) 3614-2531	2532	Faísca Uno

3.1 – EMERGÊNCIA AERONÁUTICA

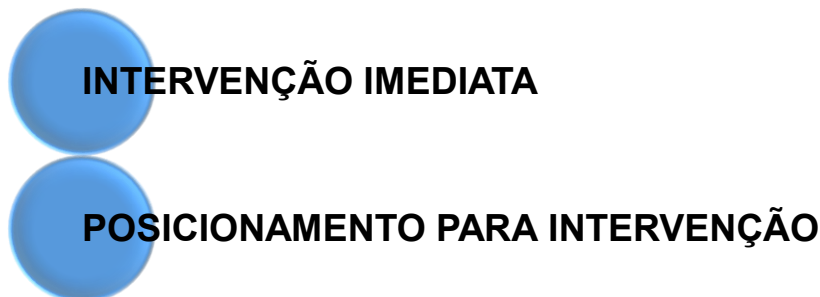
A emergência aeronáutica é caracterizada por uma situação em que uma aeronave e/ou seus tripulantes ou passageiros se encontram em perigo, em consequência de:

Defeito técnico ou deficiência operacional;

Acidente ou incidente aeronáutico e

Ameaça de bomba ou suspeita de sabotagem a bordo.

Para fins de avaliação e mobilização dos meios de salvamento, de combate a incêndio e de prestação de socorro para atender uma aeronave e seus ocupantes, em uma emergência aeronáutica, são instituídos os procedimentos INTERVENÇÃO IMEDIATA e POSICIONAMENTO PARA INTERVENÇÃO.



Nota 1: O acompanhamento de aeronaves na condição de URGÊNCIA, poderá ser dispensado pelo comandante da aeronave, desde que explicitamente solicitado através do Serviço de Tráfego Aéreo (ATS).

Nota 2: A classificação das intervenções (intervenção imediata ou posicionamento para intervenção) será de responsabilidade, em princípio, do comandante da aeronave envolvida, após a sua avaliação crítica da situação.

3.1.1. – INTERVENÇÃO IMEDIATA

Procedimento para atendimento às aeronaves na condição de socorro, cujo acidente esteja consumado.

NOTA: As aeronaves sob apoderamento ilícito, com ameaça por explosivos a bordo ou sabotagem, também receberão a classificação de INTERVENÇÃO IMEDIATA.

O Operador da Torre de Controle (TWR) deverá acionar e informar pela ordem:

SESCINC e o COA;

Características da emergência;

O local do acidente consumado;

A pista ou a posição da aeronave no solo;

O tipo, matrícula e operador da aeronave (companhia, táxi aéreo, FAB, etc);

Número de pessoas a bordo;

O tipo de carga transportada (sendo avião militar, se está municiado);

Orientar o tráfego aéreo para aeródromos alternativos, caso venha a ocorrer a interdição da PPD;

Emitir informações complementares através de outros canais de comunicação, à medida que forem sendo conhecidas;

Proceder de acordo com as suas normas operacionais para a eventualidade;

Acompanhar a evolução dos fatos;

Demais informações devem ser passadas apenas quando solicitadas pelo chefe de equipe do SESCINC.

O Chefe de Equipe do SESCINC deverá:

Atender ao acionamento, dirigindo-se ao local indicado pela TWR, informando aos condutores dos CCI, o local, tipo de ataque a ser utilizado, ações necessárias etc.;

Estabelecer um posto de comando para operações de grande porte;

Coordenar as ações a serem executas pela equipe operacional;

Empregar ações previstas no PCINC;

Estabelecer a coordenação com os serviços médicos, quando da evacuação de sobreviventes;

Estabelecer a coordenação com os serviços médicos, para o recebimento de sobreviventes em local adequado;

Notificar o coordenador do PCM, após terminar a operação de salvamento e/ou combate a incêndio;

Manter um CCI com equipagem no local do acidente, caso este tenha ocorrido na pista, até a sua desinterdição;

Colocar a equipe operacional à disposição do coordenador do PCM para prestar ajuda no atendimento aos feridos, na área de triagem e nos trabalhos de desinterdição de pista;

Liberar a área para as atividades de investigação e segurança, após ter garantida a ausência de perigos secundários e

Após autorização do Superintendente do Aeroporto, deslocar 01 (um) CCI para atender acidente aeronáutico ocorrido fora do sítio aeroportuário, seguindo os procedimentos previstos no item 3.1.5.

A Equipe operacional do SESCINC deverá:

Empregar os procedimentos previstos no PCINC;

Deslocar os CCIs, com as sirenes e sinalizador visual (rotativo e/ou fixo) ligados, para o local do acidente;

Posicionar os CCIs, sempre que possível, a favor da direção do vento e dar início às ações de salvamento e de combate ao fogo, se for o caso;

Caso o acidente envolva aeronave militar, observar as medidas adicionais durante a abordagem, sempre considerando que o avião pode estar com o armamento municiado e

Manter os CCI em posição de abordagem para as ações de salvamento e combate a incêndio, sob orientação do Chefe de Equipe.

O COA deverá:

Acionar e repassar as informações transmitidas pela TWR, ao:

Encarregado de Operações;

Coordenador de Operações;

Superintendente do aeroporto;

Coordenador de Resposta à Emergência;

Coordenador Segurança Operacional;

Coordenador AVSEC e

Coordenador de Manutenção.

Nota: As atividades do COA permanecerão inalteradas se as operações do aeródromo mantiverem normais durante o atendimento da emergência.

O Encarregado de Operações deverá:

Ao tomar conhecimento da emergência:

a) Durante o expediente Administrativo

Assumir o PCM;

Dar as orientações iniciais para as equipes de serviço (Fiscais de pátio e outros);

Fazer relatório detalhado da emergência no livro de registro de ocorrências;

Relatar falhas ocorridas durante os procedimentos de atendimento da emergência, visando o aprimoramento e

Outras ações que julgar necessárias ao atendimento da emergência.

b) Fora do expediente Administrativo;

Confirmar o acionamento do Superintendente e demais gestores do aeroporto;

Ativar o Centro de Operações de Emergência - COE;

Adotar os procedimentos iniciais previstos no PLEM, até a chegada do Superintendente e dos demais gestores;

Designar um Fiscal de Pátio para assumir o PCM, até a chegada do Superintendente e dos demais gestores;

Assumir o PCM após a chegada do Superintendente e demais gestores;

Fazer relatório detalhado da emergência no livro de registro de ocorrências;

Relatar falhas ocorridas durante os procedimentos de atendimento da emergência, visando o aprimoramento e

Adotar outras providências julgadas necessárias para atendimento da emergência.

O Superintendente, deverá:

Ativar e compor o Centro de Operações de Emergência - COE;

Designar preposto para coordenar a emergência, caso esteja ausente ou impossibilitado de deslocar para o aeroporto;

Determinar a mobilização dos centros de atendimentos de familiares das vítimas, imprensa e dos sobreviventes;

Autorizar a ativação de pontos de acesso emergencial no aeródromo, em caráter excepcional para atendimento da emergência;

Comunicar e interagir com a Diretoria da COA AIRPORTS e autoridades aeronáuticas, dando conhecimento do acidente (se considerar necessário);

Designar colaborador (a) para atendimento da imprensa;

Adotar todas as medidas necessárias para desmobilização dos meios internos e externos empregados na emergência;

Empregar ações em conjunto com os demais gestores do aeroporto, para retorno das operações no aeródromo, caso tenha sido interditado;

Tomar outras providências julgadas necessárias.

O Coordenador de Resposta à Emergência, deverá:

Compor o COE;

Assessorar o Superintendente do aeroporto;

Coordenar a emergência na ausência do Superintendente e dar apoio as ações dos órgãos internos e externos envolvidos no atendimento da ocorrência;

Elaborar relatórios do SREA, relativo a emergência para análise e aprimoramento;

Providenciar a reposição de produtos ou materiais utilizados pelo SESCINC no atendimento da emergência e

Reunir-se com o Gerente do SESCINC para análise da atuação no atendimento da emergência.

O Coordenador de Operações, deverá:

Compor o COE;

Certificar junto ao operador do COA se todos os acionamentos pertinentes foram feitos e anotados;

Coordenar e supervisionar todas as operações na área de movimento durante a emergência aeronáutica;

Coordenar e supervisionar todas as operações de COA e TPS;

Adotar outras providências julgadas necessárias para atendimento da emergência.

Operador do PCM, deverá:

Guarnecer a viatura;

Deslocar para o local da ocorrência;

Coordenar as ações no local da ocorrência, a partir dos limites da área de atuação do Serviço de Salvamento e Combate a Incêndio;

Providenciar o isolamento e a preservação do local do sinistro;

Delimitar a área de triagem das vítimas (se houver) e de estacionamento dos veículos de socorro;

Coordenar, com a equipe de atendimento médico, a triagem dos feridos que deverão ser removidos para hospitais e daqueles que permanecerão em uma área de estabilização no aeroporto;

Orientar os ocupantes que saíram ilesos do acidente, encaminhando-os ao funcionário (a) designado (a) pelo operador da aeronave para transporte até a área de estabilização;

Solicitar ao COE a atuação da Polícia Federal, Civil ou Militar e do IML (se houver vítimas fatais) no local da ocorrência;

Entrar em contato com o representante do SIPAER e estabelecer entendimentos para agilizar a desobstrução da área impedida;

Solicitar ao COE meios para remoção da aeronave ou destroços e supervisionar as ações, observando as normas do SIPAER;

Solicitar ao COE os meios para limpeza e manutenção da pista e

Acompanhar a evolução do evento em coordenação com o COE e estar preparado para executar as ações necessárias, no caso de agravamento da emergência.

O Coordenador AVSEC, deverá:

Assessorar o Superintendente do aeroporto;

Coordenar as ações nos controles de acesso (inclusive nos pontos de acesso emergencial), no terminal de passageiros, portões, cercas, TECA etc.;

Verificar as condições de segurança de todos os pontos vulneráveis guardados pela PM, GM e Segurança Contratada;

Coordenar para que somente o pessoal envolvido no atendimento à emergência permaneça na área do acidente;

Coordenar junto à PM e Guarda Municipal a segurança das áreas públicas e cercas;

Acionar as Forças Armadas (Exército) caso necessário.

O Coordenador de Segurança Operacional, deverá:

Assessorar o Superintendente do aeroporto;

Coordenar as ações de segurança operacional durante o evento de emergência aeronáutica;

Apoiar o representante SIPAER nas ações de pré-investigação do acidente aeronáutico e

Elaborar relatórios de segurança operacional, relativo à emergência.

O Coordenador de Manutenção, deverá:

Assessorar o Superintendente do aeroporto;

Coordenar as ações da área de manutenção durante o evento de emergência aeronáutica;

Providenciar materiais, equipamentos e disponibilizar a equipe de manutenção para atender as solicitações do COE e

Adotar outras providências julgadas necessárias.

O Coordenador de Administração

Assessorar o Superintendente do aeroporto;

Coordenar as ações envolvendo a equipe administrativa, bem como fazer a gestão da logística de materiais e outros meios requisitados pelo COE;

Adotar outras providências julgadas necessárias.

O Serviço de Primeiros Socorros e Remoção de Vítimas (SRV) deverá:

Deslocar para o local do acidente;

Coordenar os trabalhos de primeiros socorros às vítimas, até a chegada do médico coordenador externo (SAMU e/ou unidade particular de saúde) e

Elaborar relatório referente ao atendimento da emergência aeronáutica.

Os Fiscais de Pátio, deverão:

Acompanhar e orientar os condutores dos veículos de apoio a emergência (recursos externos);

Assumir o PCM fora do expediente administrativo; e

Supervisionar todas as operações na área de movimento durante o atendimento a emergência aeroportuária.

Colaborador (a) designado (a) pelo atendimento a imprensa, deverá:

Assessorar o Superintendente;

Providenciar a mobilização imediata dos recursos de sua Coordenação;

Ativar o ponto de reunião para imprensa dando ciência ao COE;

Só permitir a difusão de informações por escrito e aprovadas pelo Superintendente do aeroporto, ou autoridades do Comando da Aeronáutica, caso a aeronave seja militar;

Manter contato prévio com o COE, indicando um elemento credenciado, a fim de colher dados para futura divulgação;

Coordenar a chegada da imprensa no aeroporto;

Coordenar a movimentação da imprensa, indicando o local para as entrevistas coletivas.

Reunir-se com a imprensa e operador da aeronave envolvida;

Preparar o auditório da superintendência para atendimento aos familiares das vítimas;

Preparar informações para a imprensa em geral e órgãos governamentais;

Prestar informações pertinentes, de acordo com as normas da COA AIRPORTS e do CENIPA;

Divulgar informação à imprensa, por escrito e após prévia autorização do Superintendente do aeroporto ou do seu substituto designado e

Manter a imprensa informada, de acordo com as orientações do Superintendente.

O Operador da Aeronave, deverá:

Compor o COE;

Ativar o Plano de Assistência às Vítimas de Acidente Aeronáutico e Apoio a Seus familiares (PAFAVIDA);

Informar e colocar à disposição do COE os meios disponíveis para atendimento da emergência;

Prestar todo apoio necessário aos ocupantes da aeronave que tenham saído ilesos;

Prestar informações aos familiares das vítimas e as autoridades públicas;

Colocar os tripulantes à disposição do representante do SIPAER;

Acompanhar a situação das vítimas hospitalizadas e

Providenciar a remoção da aeronave acidentada, após autorização do representante SIPAER.

A Defesa Civil, deverá:

Designar servidor para composição do COE;

Disponibilizar todos os meios materiais e humanos, em apoio ao operador do aeródromo;

Interagir com os órgãos de Defesa Civil dos municípios de Várzea Grande e Cuiabá para atendimento da emergência;

Atender as solicitações do COE e

Atuar conforme procedimentos administrativos e operacionais próprios para o evento.

A Polícia Federal, a Polícia Militar, a Polícia Civil e a Guarda Municipal deverão:

Designar servidor para compor o COE;

Atuar de acordo com suas normas operacionais e

Atender as solicitações do COE.

O Corpo de Bombeiros Militar, deverá:

Designar militar oficial para composição do COE;

Deslocar para o local do acidente com equipes e equipamentos em quantidade julgados necessários;

Auxiliar o SESCINC nas ações de combate a incêndio e salvamento;

Atuar conforme normas e requisitos operacionais próprios;

Permanecer no local do acidente até a conclusão dos trabalhos de combate a incêndio e salvamento, sendo coordenados pelo chefe de equipe do SESCINC.

O IML deverá:

Atuar de acordo com suas normas operacionais e

Atender as solicitações do COE.

A rede hospitalar pública e privada, deverão:

Atuar de acordo com suas normas operacionais, disponibilizando todos os recursos humanos e materiais existentes para atendimento as vítimas;

Atender as solicitações do COE.

Demais meios externos (Serviço de guincho, transporte, outros)

Ao serem acionados, devem deslocar para o aeroporto ou endereço indicado, devendo executar suas atividades sob orientação do COE ou autoridade aeroportuária responsável pela coordenação da emergência.

3.1.2 – POSICIONAMENTO PARA INTERVENÇÃO

Procedimento para atendimento às aeronaves que ainda não estejam em solo, tanto na Condição de Urgência quanto na Condição de Socorro.

3.1.2.1 – CONDIÇÃO DE URGÊNCIA

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

O Operador da Torre de Controle (TWR) deverá acionar e informar pela ordem:

O SESCINC e o COA;

O tipo da ocorrência;

O operador da aeronave;

A matrícula da aeronave;

O tipo da aeronave;

A cabeceira a ser utilizada para o pouso;

O número de pessoas a bordo;

A autonomia de voo;

A especificação da carga transportada (no caso de aeronave militar, se está municada);

A existência ou não, de carga perigosa a bordo.

Acompanhar a evolução do evento;

Proceder de acordo com suas normas operacionais.

O Chefe de Equipe do SESCINC, deverá:

Dirigir-se com a equipe operacional, posicionando os CCI's na cabeceira da PPD indicada;

Coletar as principais informações sobre a emergência;

Determinar o retorno dos Carros ContraIncêndio para a SCI, após constatar a inexistência de perigo de explosão ou de incêndio;

Elaborar relatórios e preencher formulários sobre a ocorrência e

Adotar os procedimentos contidos no item 3.1.1, se a emergência evoluir para condição de socorro.

A Equipe operacional do SESCINC, deverá:

Deslocar os CCI's com as sirenes e sinalizador visual (rotativo e/ou fixo) ligados, posicionando-os para intervenção;

Iniciar o acompanhamento da aeronave, após o toque no solo;

Durante o acompanhamento da aeronave, manter os CCI's em uma posição atrasada e lateralmente afastada do eixo dos escapamentos dos motores;

Manter os CCI's em posição de abordagem, caso a aeronave pare antes do estacionamento;

Continuar o acompanhamento da aeronave, caso esta reinicie o táxi, até o estacionamento e lá permanecer até a parada total dos motores;

Adotar os procedimentos contidos no item 3.1.1, se a emergência evoluir para condição de socorro.

Nota: O acompanhamento da aeronave na condição de URGÊNCIA, POSICIONAMENTO PARA INTERVENÇÃO, poderá ser dispensado pelo comandante, desde que, explicitamente solicitado por meio do serviço de Tráfego Aéreo (TWR).

O COA, deverá:

Comunicar e repassar as informações transmitidas pela TWR, inicialmente ao:

Encarregado de Operações;

Coordenador de Operações;

Superintendente do aeroporto;

Coordenador de Resposta à Emergência;

Coordenador AVSEC;

Coordenador de Segurança Operacional e

Informar o CIOSP, mantendo-o de sobreaviso.

O Encarregado de Operações deverá:

a) Durante o expediente Administrativo

Certificar-se das comunicações realizadas pelo COA;

Informar as equipes de serviço (Fiscais de pátio, TPS e outros);

Assumir o PCM;

Acompanhar a evolução da emergência;

Adotar os procedimentos previstos no item 3.1.1 se a emergência evoluir para condição de socorro e

Fazer relatório detalhado da emergência no livro de registro de ocorrências.

b) Fora do expediente Administrativo;

Certificar-se das comunicações realizadas pelo COA;

Informar as equipes de serviço (Fiscais de pátio, TPS e outros);

Designar um Fiscal de Pátio para assumir o PCM até a chegada dos gestores do aeroporto;

Acompanhar a evolução da emergência;

Adotar os procedimentos previstos no item 3.1.1 se a emergência evoluir para condição de socorro e

Fazer relatório detalhado da emergência no livro de registro de ocorrências.

O Superintendente, deverá:

Manter-se de sobreaviso, acompanhando a evolução da emergência;

Ativar o COE (se julgar necessário);

Deslocar para as dependências do COA/COE, se julgar necessário;

Coordenar e supervisionar todas as operações relativas à emergência e

Adotar os procedimentos previstos no item 3.1.1 se a emergência evoluir para condição de socorro.

O Coordenador de Resposta à Emergência, deverá:

Avaliar e acompanhar a emergência quanto ao nível de gravidade;

Deslocar para as dependências do COA/COE, se julgar necessário;

Assessorar o Superintendente do aeroporto;

Adotar os procedimentos previstos no item 3.1.1 se a emergência evoluir para condição de socorro.

O Coordenador de Operações, deverá:

Acompanhar a evolução da emergência;

Assessorar o Superintendente do aeroporto;

Gerenciar as atividades operacionais, adotando medidas julgadas necessárias;

Deslocar para as dependências do COA/COE, se julgar necessário;

Adotar os procedimentos previstos no item 3.1.1 se a emergência evoluir para condição de socorro.

O Operador do PCM, deverá:

Guarnecer a viatura;

Acompanhar a evolução do evento e

Adotar os procedimentos previstos no item 3.1.1 se a emergência evoluir para condição de socorro.

O Coordenador AVSEC, deverá:

Acompanhar a evolução da emergência;

Assessorar o Superintendente do aeroporto;

Deslocar para as dependências do COA/COE, se julgar necessário;

Gerenciar as atividades de segurança contra atos de interferência ilícita, tomando providências julgadas necessárias e

Adotar os procedimentos previstos no item 3.1.1 se a emergência evoluir para condição de socorro.

O Coordenador de Segurança Operacional, deverá:

Acompanhar a evolução da emergência;

Assessorar o Superintendente do aeroporto;

Deslocar para as dependências do COA/COE, se julgar necessário;

Gerenciar as atividades de segurança operacional, tomando providências julgadas necessárias e

Adotar os procedimentos previstos no item 3.1.1 se a emergência evoluir para condição de socorro.

O Coordenador de Manutenção, deverá:

Acompanhar a evolução da emergência e manter-se de sobreaviso;

Assessorar o Superintendente do aeroporto;

Gerenciar as atividades de manutenção, tomando providências julgadas necessárias e

Adotar os procedimentos previstos no item 3.1.1 se a emergência evoluir para condição de socorro.

O Coordenador de Administração, deverá:

Acompanhar a evolução da emergência e manter-se de sobreaviso;

Assessorar o Superintendente do aeroporto;

Adotar os procedimentos previstos no item 3.1.1 se a emergência evoluir para condição de socorro.

Adotar outras providências julgadas necessárias.

O Serviço de Primeiros Socorros e Remoção de Vítimas (SRV), deverá:

Manter a equipe de prontidão na ambulância para o deslocamento caso necessário (aguardando orientações do COE/PCM) e

Adotar os procedimentos previstos no item 3.1.1 se a emergência evoluir para condição de socorro.

O Operador da aeronave, deverá:

Acompanhar a evolução da emergência;

Prestar todas as informações solicitadas pelo operador do aeródromo;

Adotar os procedimentos previstos no Plano de Emergência próprio e

Adotar os procedimentos previstos no item 3.1.1 se a emergência evoluir para condição de socorro.

Demais meios externos, deverão:

Se comunicados, deverão manter-se de sobreaviso, aguardando a evolução da emergência;

Se acionados, deverão empregar os procedimentos previstos no item 3.1.1 para atendimento da emergência na condição de socorro.

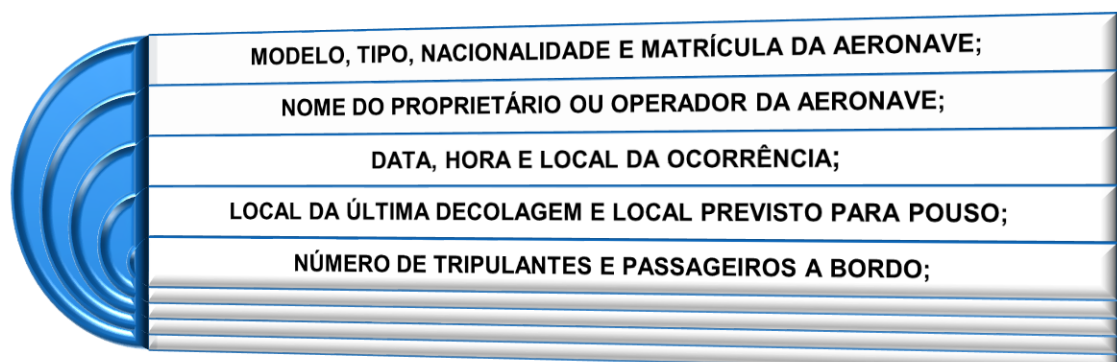
3.1.2.2 – CONDIÇÃO DE SOCORRO

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

Nota: Para os envolvidos na resposta a emergência, os procedimentos para fins de avaliação e mobilização dos meios de salvamento, de combate a incêndio e de prestação de socorro para atender uma aeronave e seus ocupantes na condição de socorro logo após a aterrissagem, seguem como descrito no item 3.1.1.

3.1.3 – INFORMAÇÕES À IMPRENSA

Considerando a necessidade de serem divulgados dados primários à imprensa na data do acidente/incidente, após a autorização do Comando Investigador e COA AIRPORTS, em coordenação com o Elo do SIPAER, poderão ser fornecidas as seguintes informações:



Nota 01: No caso de aeronaves militares envolvidas em acidentes/incidentes, adota-se um grau de sigilo RESERVADO.

Nota 02: A Administração do Aeroporto, colocará à disposição da imprensa um (a) colaborador (a) para divulgar as informações da emergência com autorização do Superintendente.

3.1.4 – PLANO DE ASSISTÊNCIA ÀS VÍTIMAS DE ACIDENTE AERONÁUTICO E APOIO A SEUS FAMILIARES - PAFÁVIDA

3.1.4.1– FINALIDADE

Este Plano tem por finalidade estabelecer os procedimentos básicos necessários à prestação de assistência às vítimas de acidente aeronáutico e apoio aos seus familiares, procedimentos esses de responsabilidade e execução das Empresas Aéreas.

3.1.4.2 – OBJETIVO

De acordo com a IAC 200-1001, aprovada pela Portaria Nº 706/DGAC, de 22 de julho de 2005, as Administrações Aeroportuárias deverão adotar os seguintes procedimentos:

Disponibilização do Centro de Recepção aos Familiares nos aeroportos afetados;

Disponibilização do Centro de Recepção aos Sobreviventes no aeroporto do acidente aeronáutico ou incidente grave;

Disponibilização do Centro de Imprensa nos aeroportos afetados;

Encaminhamento e recepção dos sobreviventes e familiares aos respectivos centros, se solicitado pela Empresa Aérea, até que esta tenha condições de assumir o controle destes;

Providenciar os meios de segurança e controle de acesso nos centros ativados.

3.1.4.3 – CENTRO DE RECEPÇÃO DE FAMILIARES DAS VÍTIMAS

Conforme determina IAC 200-1001 a COA AIRPORTS disponibilizará para atendimento aos familiares das vítimas de acidentes aéreos, o auditório da superintendência com infraestrutura básica de apoio como ambiente refrigerado, água potável e acesso para comunicação de dados e voz.

3.1.4.4 – CENTRO DE RECEPÇÃO AOS SOBREVIVENTES DO ACIDENTE AERONÁUTICO OU INCIDENTE GRAVE

Os sobreviventes serão levados para o pátio da Seção Contraincêndio do aeroporto, para pronto atendimento das necessidades de cada uma das vítimas sobreviventes.

3.1.4.5 – CENTRO DE IMPRENSA

A imprensa será atendida por um (a) colaborador (a) designado pelo Superintendente do Aeroporto e inicialmente a concentração se dará na sala dos Encarregados de Operações localizada no TPS, obedecendo o limite de capacidade de pessoas no local.

3.1.5 – DAS EMERGÊNCIAS AERONÁUTICAS FORA DA ÁREA OPERACIONAL

Se o acidente aeronáutico ocorrer fora dos limites da área operacional do aeródromo, os meios alocados no aeroporto perdem a sua capacidade prática de utilização e eficácia, assumindo as ações de combate a incêndio e salvamento, o Corpo de Bombeiros e/ou Órgão de Defesa Civil da localidade, empregando meios e procedimentos próprios, podendo ser auxiliado pelo SESCINC do SBCY, se após análise da emergência e das condições operacionais do aeródromo, houver autorização do Superintendente do aeródromo ou do Coordenador de Resposta à Emergência.

Havendo autorização do Superintendente ou na ausência deste, do Coordenador de Resposta à Emergência para atuação do SESCINC com 01 (CCI) em auxílio ao Corpo de Bombeiros, os integrantes envolvidos, deverão:

O Órgão de Controle de Tráfego Aéreo (TWR), deverá:

Comunicar ao COA, repassando as seguintes informações, se delas tomar conhecimento, não se limitando a:

O local do acidente;

A hora do acidente;

O tipo de aeronave;

O número pessoas a bordo;

O tipo de combustível;

Se transporta carga perigosa e

Se a aeronave sinistrada for militar, deverá informar se está portando armas municionadas.

O COA, deverá:

Comunicar e repassar as informações recebidas da TWR, pela ordem, ao:

Encarregado de Operações;

Superintendente do aeroporto;

Coordenador de Resposta à Emergência;

Coordenador de Operações;

Comunicar ao SERIPA 6 e

Acionar o CIOSP, repassando todas as informações recebidas da TWR.

O Superintendente do aeroporto, deverá:

Se necessário, designar um representante para se deslocar até o local do acidente;

Avaliar a necessidade de ativar o COE e o PCM;

Prestar ajuda especial de emergência aos órgãos envolvidos no acidente;

Notificar as demais organizações e órgãos;

Autorizar o deslocamento de 01 (um) CCI com equipagem completa para auxiliar o Corpo de Bombeiros e

Solicitar a divulgação do novo NPCE no AIS, com efeito imediato, para emissão de PRÉ-NOTAM, se houver redução dos recursos para valores inferiores ao previsto na Tabela 153.403-1 do RBAC nº 153 – Emenda 4.

Nota: Na ausência do Superintendente, o Coordenador de Resposta à Emergência, ficará responsável pelos procedimentos descritos acima.

Serviço de Salvamento e Combate a Incêndio (SESCINC), deverá:

Caso o Superintendente ou o Coordenador de Resposta à Emergência autorize o deslocamento de 01 (um) CCI, a equipe deverá dirigir-se ao local da ocorrência, por vias de acesso seguras, de maneira que possam chegar com segurança até o local do acidente;

Coordenar com o Corpo de Bombeiros as seguintes ações:

Local de encontro e/ou área de operações;

Pessoal e equipamentos necessários no local do acidente e

Preestabelecer quem assumirá o comando das ações no local do sinistro.

3.1.6 – ACIDENTE EM RIOS OU TERRENOS PANTANOSOS

Na área patrimonial do aeródromo, fora do limite de atuação do SESCINC, existem terrenos alagadiços e pantanosos de baixa densidade e pouca profundidade que impedem o tráfego dos CCI's.

Observa-se que no prolongamento das cabeceiras das pistas de pouso 17 e 35 com distâncias superiores a 1000 (mil) metros encontra-se o curso do Rio Cuiabá e por estar fora da área de atuação do SESCINC, compete ao Corpo de Bombeiros a aplicação dos procedimentos próprios para salvamento e combate a incêndio nessa circunstância, empregando os materiais e equipamentos próprios disponíveis em suas unidades.

Havendo autorização do Superintendente ou do Coordenador de Resposta à Emergência para atuação do SESCINC, adota-se no que for aplicável, os mesmos procedimentos constantes no item 3.1.5.

3.1.7 – AÇÕES DE PRESERVAÇÃO DE EVIDÊNCIA ATÉ CHEGADA DOS RESPONSÁVEIS PELA INVESTIGAÇÃO

O operador do Centro de Operações Aeroportuárias – COA, ao tomar conhecimento de um acidente ou incidente aeronáutico, deverá comunicar o fato ao SERIPA VI e CENIPA, bem como acionar o representante do Elo-SIPAER do aeroporto para dar início as investigações, em

cumprimento das orientações constantes na NSCA 3-13, item 4, subitens 4.1.1 e 4.1.2 respectivamente.

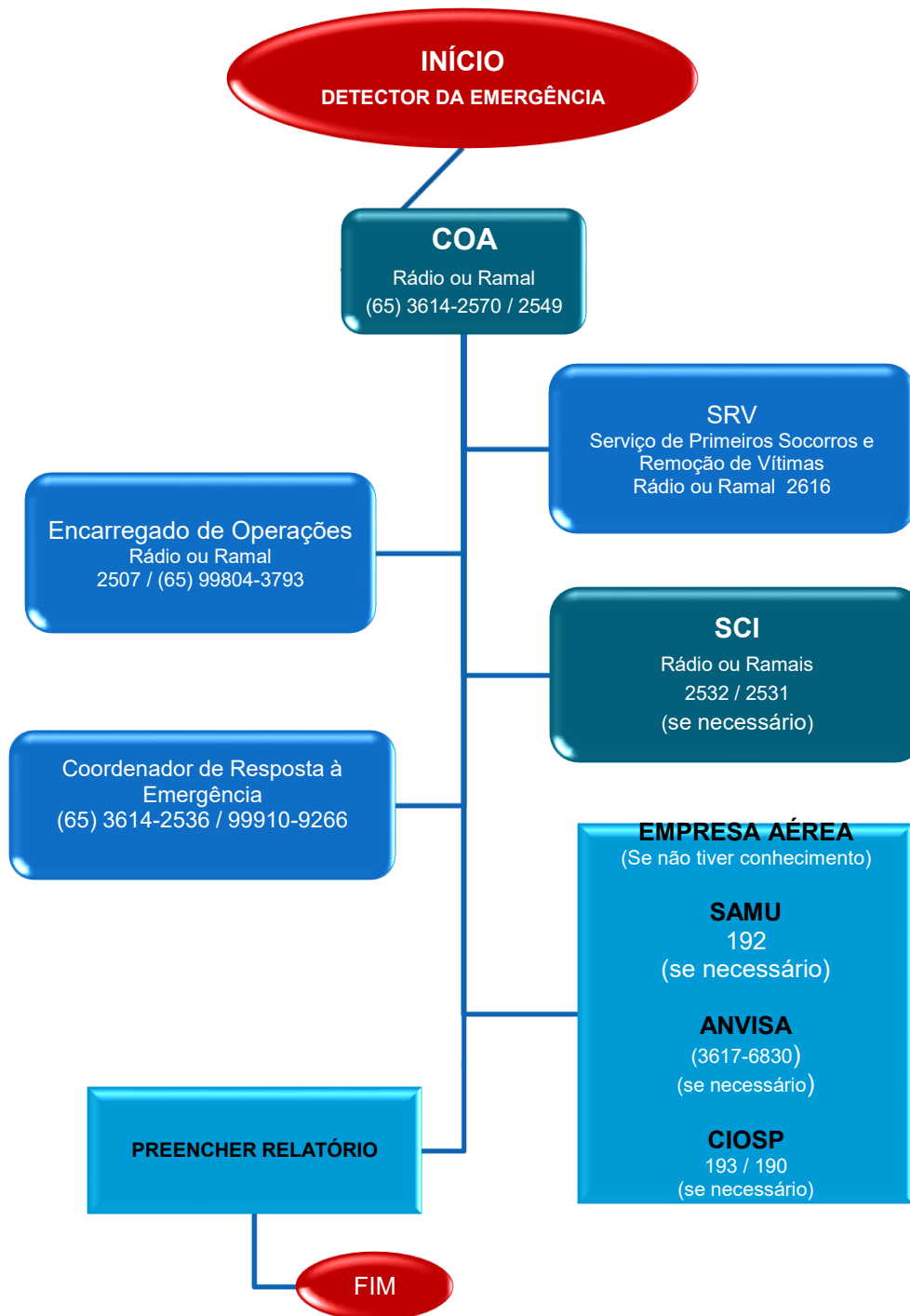
4 – PROTOCOLOS GERAIS DE INVESTIGAÇÃO

PRESERVAÇÃO DE INDÍCIOS E EVIDÊNCIAS

4.1.1 – É permitida a remoção de aeronave acidentada, seus destroços e objetos por ela transportados, sem a autorização prévia do representante SIPAER, se com propósito de salvar vidas, preservar a segurança de pessoas ou preservar evidências.

4.1.2 – Nas emergências aeronáuticas, com registro de acidente ou incidente grave consumado no sítio do aeródromo, caberá ao COE acionar os meios necessários para isolamento e segurança do local, a fim de preservar os indícios e evidências até liberação pelo representante SIPAER.

FLUXOGRAMA PARA ACIONAMENTO DE EMERGÊNCIA MÉDICA



3.2 – EMERGÊNCIA MÉDICA

3.2.1 – FINALIDADE

Este Plano engloba o conjunto de medidas a serem adotadas pela Administração do Aeroporto Internacional Marechal Rondon, no caso de emergência médica nas seguintes situações:

Mal súbito ou ferimentos de passageiros ou tripulantes com aeronaves em voo;

Mal súbito ou ferimentos de passageiros ou tripulantes durante os procedimentos de embarque e desembarque e

Outros casos não aplicáveis, mas que requerem pronta ação do SRV.

3.2.2 – OBJETIVO

Assegurar o pronto atendimento de primeiros socorros e remoção para uma unidade de saúde aos passageiros e tripulantes acometidos de mal súbito ou ferimentos que venham a ocorrer no período compreendido entre a liberação para o embarque e o desimpedimento após o desembarque no terminal de passageiro.

3.2.3 – DO ATENDIMENTO

Tem direito ao atendimento de primeiros socorros e remoção para uma unidade de saúde:

Passageiros/Tripulantes:

São considerados passageiros/tripulantes para efeito de atendimento de primeiros socorros e remoção para uma unidade de saúde, as pessoas que se encontrem a bordo de aeronaves, as recém-desembarcadas enquanto não forem liberadas, as que estejam aguardando conexão ou continuidade de voos e as que tenham feito o respectivo check-in para embarque.

Nota 1: Para atendimento dos pacientes (passageiros/tripulantes) a responsabilidade da administração do aeroporto, fica limitada à prestação de primeiros socorros e remoção do paciente para um estabelecimento médico hospitalar.

Nota 2: Anormalidades clínica e/ou óbito a bordo, deverá ser acionada a ANVISA. No caso de óbito faz-se necessário o acionamento da polícia técnica.

RDC Nº 2 - ANVISA - Art. 35 - O comandante de aeronave em trânsito nacional ou internacional deverá informar de imediato, à autoridade sanitária em exercício, por intermédio da administração do aeroporto de escala ou de destino, sobre anormalidades clínicas ou óbitos envolvendo viajantes durante o voo.

3.2.4 – DA REMOÇÃO

A remoção de passageiros/tripulantes já descrita anteriormente deverá ser realizada preferencialmente para o pronto socorro municipal de Várzea Grande – MT.

No caso de passageiros que embarquem nos aeroportos de origem, já na condição de pacientes, não caberá à administração do SBCY nenhuma responsabilidade quanto à prestação de atendimento de primeiros socorros e remoção, podendo nesses casos, apenas conceder as facilidades de locomoção nas áreas do aeroporto e de comunicação que se fizerem necessárias quando solicitados pelos interessados. A responsabilidade pelo passageiro/paciente é da empresa aérea e/ou operador da aeronave.

3.2.5 – PROCEDIMENTOS PARA MAL SÚBITO OU FERIMENTOS DE PASSAGEIROS OU TRIPULANTES A BORDO DAS AERONAVES

Atribuições do Órgão de Tráfego Aéreo (ATS) TWR

Informar ao COA os dados abaixo:

Número de pessoas acometidas de mal súbito;

Natureza da enfermidade;

Empresa aérea ou operador da aeronave;

Prefixo da aeronave;

Horário estimado para pouso e

Informar se há médico a bordo.

Atribuições do COA

Após receber as informações da TWR deve acionar e informar pela ordem:

Serviço de Primeiros Socorros e Remoção de Vítimas – SRV;

Encarregado de Operações,

SAMU (se necessário)

Coordenador de Resposta à Emergência (se necessário);

Empresa Aérea (se não tiver conhecimento do fato);

ANVISA (se necessário);

SESCINC (se necessário) e

CIOSP (se necessário);

Encarregado de Operações / Coordenador de Resposta à Emergência

Acompanhar o desenvolvimento das ações;

Comunicar o Superintendente do aeroporto e demais gestores do aeroporto (se necessário);

Prestar todo apoio necessário para atendimento da emergência;

Interagir com a empresa aérea, ANVISA, SAMU e demais órgãos de acordo com a gravidade da emergência e

Adotar outras providências julgadas necessárias após analisar a gravidade da emergência.

OPERADOR DA AERONAVE

No caso de aeronave em voo ou no solo e se esta for a solicitante do atendimento, deverá informar ao Órgão ATS o diretamente ao COA, o seguinte:

Número de pessoas acometidas de mal súbito;

Natureza da enfermidade;

Prefixo da aeronave;

Horário estimado para pouso;

Informar se há médico a bordo e

Prestar todas as informações necessárias a administração do aeroporto e

Dar assistência ao passageiro/tripulante no que lhe competir como transportador aéreo.

Serviço de Primeiros Socorros e Remoção de Vítimas – SRV

Encaminhar a ambulância e equipe para o atendimento ao passageiro/tripulante;

Após estabilização, remover o passageiro/tripulante para unidade hospitalar mais próxima;

Prestar informações a administração do aeroporto e a ANVISA, sempre que solicitado e

Atuar conforme procedimentos operacionais próprios e orientações dos órgãos de saúde pública.

SAMU

Encaminhar a ambulância e equipe para o atendimento ao passageiro/tripulante e

Coordenar o atendimento do passageiro/tripulante, através do (a) médico (a) componente da equipe, orientando inclusive a equipe do SRV.

ANVISA

Adotar as medidas constantes nas suas instruções para a eventualidade e

Interagir com a empresa aérea e administração do aeroporto para outras ações julgadas necessárias.

CIOSP

Acionar se necessário, o Corpo de Bombeiro Urbano, Defesa Civil, Polícia Civil, Polícia Militar e Guarda Municipal, para o pronto atendimento.

3.2.6 – PROCEDIMENTOS PARA MAL SÚBITO OU FERIMENTOS DE PASSAGEIRO OU TRIPULANTE NAS INSTALAÇÕES DO AEROPORTO

Empresa Aérea

Dar toda assistência ao passageiro/tripulante no que lhe compete como operador aéreo, inclusive designar colaborador para acompanhar o passageiro até a unidade hospitalar;

Caso necessário, solicitar ao COA o acionamento do SRV;

Informar as condições e fornecer dados do passageiro/tripulante;

Indicar, se for o caso, a rede de hospitais conveniados para remoção do passageiro/tripulante e

Prestar informações a administração do aeroporto e a ANVISA sempre que solicitado ou se houver exigência legal.

COA

Comunicar ao Encarregado de Operações;

Acionar o SRV para realizar o atendimento;

Acionar a empresa aérea, caso não tenha conhecimento;

Acionar outros integrantes do PLEM (se necessário) e

Acompanhar as ações até a finalização da emergência.

Serviço de Primeiros Socorros e Remoção de Vítimas - SRV

Remover, se necessário, os pacientes para o Pronto Socorro Municipal de Várzea Grande e/ou unidade hospitalar particular, caso seja solicitado;

Manter o COA informado do atendimento, informando a sua finalização;

Registrar e fornecer dados dos pacientes e

Elaborar relatório do atendimento realizado.

Encarregado de Operações

Acompanhar o desenvolvimento das ações;

Adotar as medidas alternativas quando necessário, dentro de suas atribuições e de acordo com o PLEM e

Solicitar ao COA o acionamento de outros integrantes do PLEM, se necessário.

Nota 1: Para os casos de emergências médica que venham a ocorrer na área do Aeroporto, com outros usuários não enquadrados nos itens 3.2.5 e 3.2.6, a equipe do SRV utilizará a ambulância do aeroporto para fazer o atendimento, desde que não comprometa a sua finalidade fundamental e regulamentar.

Nota 2: Em todo atendimento de passageiros ou tripulantes a bordo de aeronaves, a ANVISA será comunicada para procedimentos de rotina na detecção de anormalidades clínicas, em cumprimento de normas técnicas e informativos dos órgãos públicos de saúde sobre pandemia e surtos epidêmicos.

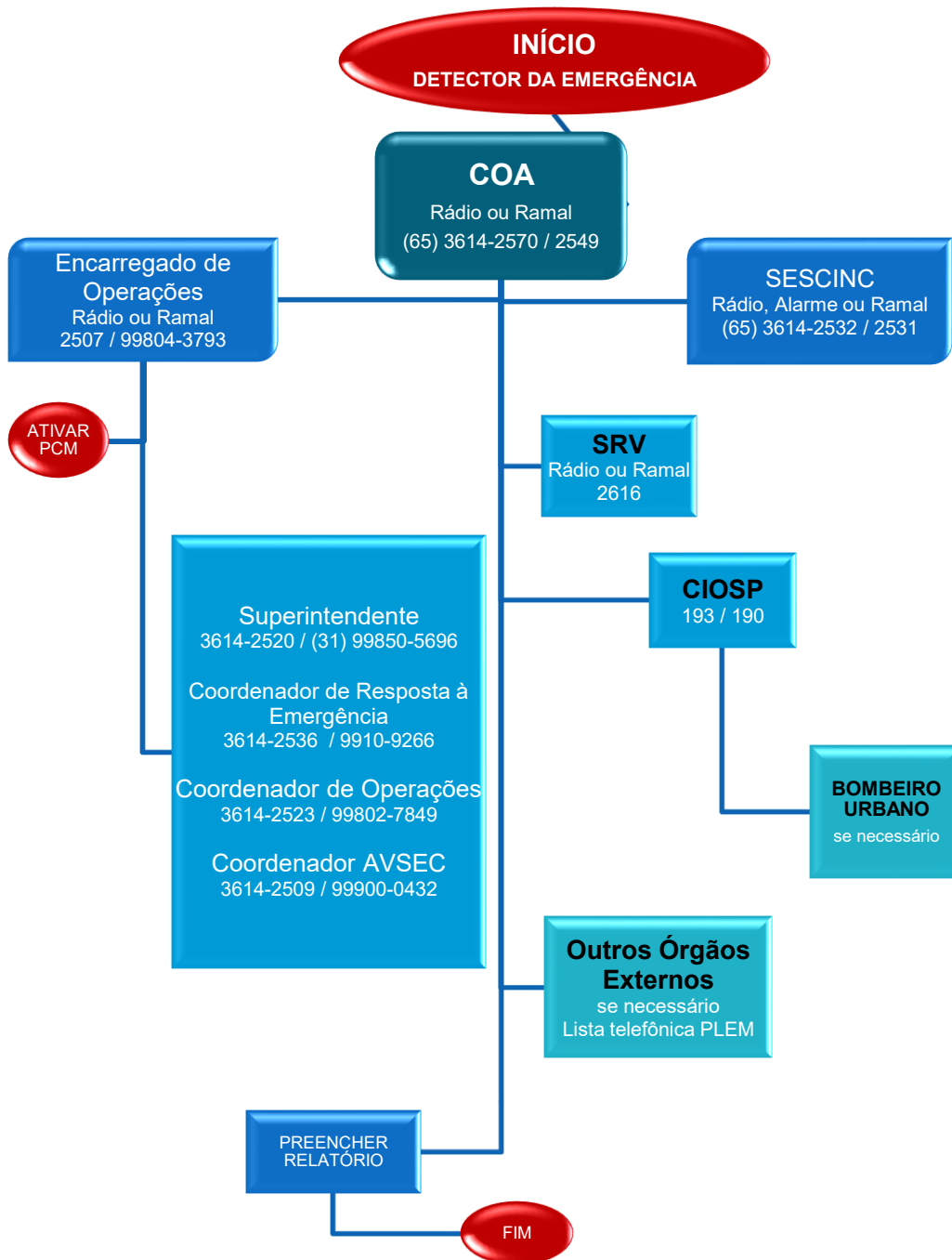
Nota 3: Na emergência médica que evolua para falecimento da vítima, o COA deverá acionar a Polícia Civil para procedimentos de sua competência.

3.2.8 – CASOS DE SAÚDE PÚBLICA

A administração do aeroporto, age de forma corporativa e em conjunto com a ANVISA e demais órgãos de saúde pública, no planejamento e execução das ações de contingenciamento no âmbito do Aeroporto Internacional Marechal Rondon, nos casos de epidemias, pandemias tais como: Coronavírus (covid-19), influenza, dengue, malária, febre amarela ou outras doenças tropicais.

A administração do aeródromo, ANVISA e demais órgãos envolvidos em emergências médicas classificadas como de interesse para a saúde pública nacional ou internacional, adotarão os procedimentos previstos no Plano de Contingência específico para esse tipo de emergência.

FLUXOGRAMA PARA ACIONAMENTO DE EMERGÊNCIA POR INCÊNDIO EM INSTALAÇÕES / EDIFICAÇÕES



3.3 – EMERGÊNCIA POR INCÊNDIOS EM INSTALAÇÕES / EDIFICAÇÕES

3.3.1 – FINALIDADE

Aplicação do conjunto de procedimentos a serem desencadeados pela administração do aeroporto, no caso de ocorrência de incêndio nas instalações do aeroporto, podendo ocorrer em áreas edificadas comuns como o terminal de passageiros, salas administrativas, parque de abastecimento de aeronaves ou até em instalações de navegação aérea.

Nota: Os Parques de Abastecimento de Aeronaves – PAA possuem sistema de alarme contraincêndio e em caso de emergência nas suas instalações o contato com o COA/COE será feito por telefone conforme números constantes da lista telefônica do PLEM.

3.3.2 – OBJETIVO

Desenvolver uma pronta ação no combate inicial a incêndio, até a chegada do SESCINC e Corpo de Bombeiros, quando acionados e caso necessário. Mobilizar o SRV a fim de prestar socorro imediato.

3.3.3 – ATRIBUIÇÕES

Integrante do operador do aeródromo, órgãos públicos e empresas com capacitação para combate a princípio de incêndio, deverá:

Acionar o COA / Fiscal de Pátio via rádio ou telefone, informando:

Local da emergência e extensão do incêndio;

Procurar extinguir o princípio de incêndio de maneira segura, utilizando-se de agentes extintores portáteis existentes no local e

Iniciar e solicitar apoio para isolamento do local da ocorrência.

COA

Ao tomar conhecimento, deverá:

Acionar o Encarregado de Operações;

Acionar o SESCINC;

Comunicar o Superintendente do aeroporto, Coordenador de Resposta à Emergência, Coordenador de Operações, Coordenador de Segurança AVSEC e Coordenador de Manutenção;

Acionar o Corpo de Bombeiros via CIOSP, se for solicitado pelo SESCINC;

Acionar a Polícia Militar e Guarda Municipal, caso solicitado;

Colocar o SRV de sobreaviso;

Colocar a rede hospitalar de sobreaviso, caso solicitado e

Acompanhar as ações.

Encarregado de Operações, Fiscal de Pátio e Fiscal de TPS

Adotar as ações necessárias no local da ocorrência;

Solicitar ao COA os meios disponíveis, para fins de atendimento da eventualidade;

Se tratar de princípio de incêndio, tentar extingui-lo utilizando-se de agentes extintores em seu poder, se compatível com a classe de incêndio;

Comunicar ao arrendatário, quando necessário;

Apoiar na evacuação do prédio;

Coordenar juntamente com os órgãos envolvidos o fluxo de veículos no local;

Observar as possíveis alternativas quanto ao fluxo de pessoas;

Supervisionar as ações e adotar soluções alternativas;

Fazer registro fotográfico da área atingida, acompanhado do técnico especializado em incêndio;

Elaborar relatório sobre a ocorrência.

Coordenador de Resposta à Emergência

Assessorar o Superintendente do aeroporto;

Coordenar as ações para proteção da área atingida;

Coordenar as ações de isolamento do local do incêndio;

Prestar auxílio aos órgãos externos no apoio à emergência e

Tomar outras providências julgadas necessárias para atendimento da emergência.

Coordenador de Operações, Segurança AVSEC e Manutenção

Assessorar o Superintendente do aeroporto;

Coordenar as ações específicas sob sua responsabilidade, no atendimento da emergência e

Adotar outras providências julgadas necessárias.

Serviço de Salvamento e Combate a Incêndio - SESCINC

Deslocar para o local do incêndio;

Extinguir o fogo com o uso de sistemas de contraincêndio instalados na edificação;

Realizar o salvamento de pessoas, vítimas do incêndio;

Utilizar CCI para combater o fogo, se as condições permitirem;

Permanecer no local da ocorrência até o completo atendimento;

Solicitar ao COA, acionamento do CBM externo, se julgar necessário;

Manter o COA informado da operação;

Solicitar apoio, nas diversas atividades, aos gestores da administração aeroportuária e

Elaborar relatórios e preenchimento de formulários do SESCINC.

Serviço de Primeiros Socorros e Remoção de Vítimas - SRV

Quando acionado, deslocar-se com a equipe para o local da ocorrência;

Solicitar ao COA o acionamento do SAMU, se necessário;

Coordenar os trabalhos de primeiros socorros e remoção das vítimas até a chegada do médico do SAMU (se necessário).

Elaborar relatório interno.

O Corpo de Bombeiros, Polícia Militar e Guarda Municipal, deverão:

Atender as solicitações da administração do aeroporto, disponibilizando equipamentos e pessoal e

Adotar as ações previstas nas suas normas operacionais.

Nota: As demais integrantes do PLEM, quando acionados, deverão adotar os procedimentos previstos nas suas respectivas normas operacionais.

3.3.4 – RECOMENDAÇÕES GERAIS EM CASO DE EMERGÊNCIA POR INCÊNDIO

Mantenha a calma; assim terá a capacidade de agir com assertividade maior em meio ao incêndio;

Saia imediatamente do local. Muitas pessoas morrem por não acreditarem que um incêndio se alastra rapidamente;

Ficando preso em meio à fumaça, respire pelo nariz em rápidas inalações, procurando rastejar, pois o ar é mais puro junto ao chão;

Use as escadas, nunca utilize o elevador. Pode haver corte de energia e você cairá numa armadilha, feche as portas ao passar;

Numa sala cheia de fumaça, procure as janelas, abra-as em cima e em baixo. O calor e fumaça sairão por cima e você respirará por baixo;

Procure aproximar-se de uma janela por onde possa pedir socorro;

Toque a porta com a costa da mão e se estiver quente não abra. Abra a porta vagarosamente, ficando atrás dela, havendo calor/pressão feche-as;

Nunca tente combater um incêndio se não souber manejar com eficiência o equipamento de combate ao fogo, acione o alarme;

Não salte do prédio. Muitas pessoas morrem sem esperar por um socorro que geralmente chega rápido e





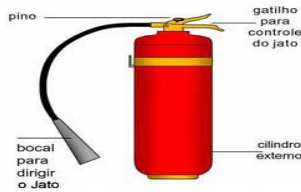
Se houver pânico na saída principal procure outra saída e evite aglomeração. Conseguindo sair, não retorne.

3.3.5 – INSTRUÇÕES DE MANUSEIO DOS TIPOS DE EXTINTORES DE INCÊNDIO

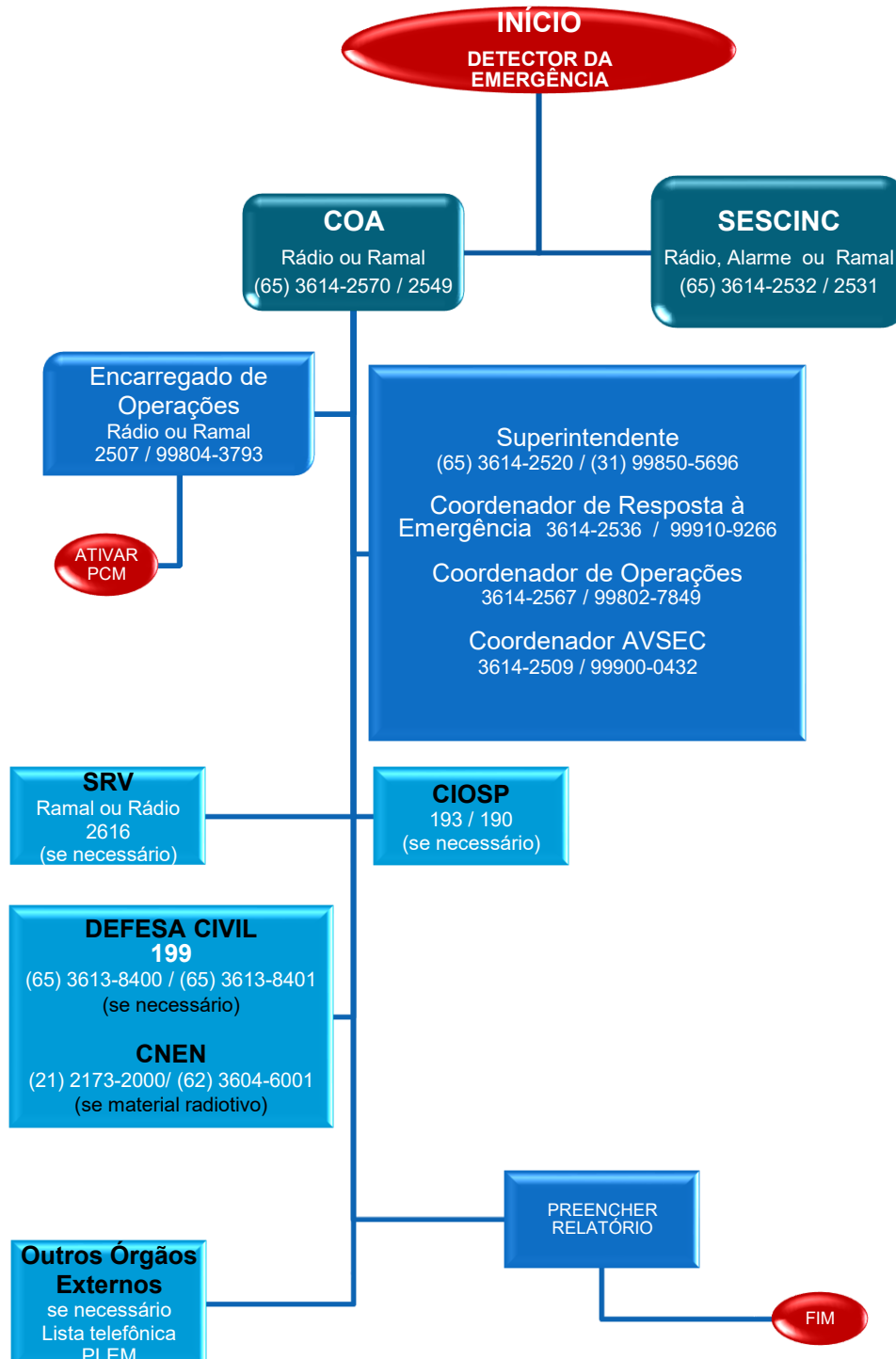
O extintor é o meio mais adequado para combater um incêndio na sua fase inicial. Usado de forma adequada pode salvar vidas, extinguir um fogo ou controlá-lo até a chegada dos bombeiros. Ele pode, no entanto, ser um equipamento de baixa eficácia se seu operador não for treinado para utilizá-lo.

A eficácia que se pode obter no combate ao fogo, está diretamente ligada ao procedimento adotado no manuseio do extintor, conforme tabela 3.4.5.

Tabela 3.4.5

TABELA DE CLASSES DE INCÊNDIO E DOS AGENTES EXTINTORES MAIS USADOS				
CLASSES DE INCÊNDIOS	TIPOS DE EXTINTORES			
	ÁGUA PRESSURIZADA (AP)	GÁS CARBÔNICO (CO ²)	ESPUMA QUÍMICA (ES)	PÓ QUÍMICO SECO (PQS)
 <p>"A" - superfícies planas e profundidade, lixo, fibras, papéis, madeiras, etc.</p>	<p>SIM</p> <p>Excelente eficiência</p>	<p>NÃO</p> <p>Não tem eficiência</p>	<p>NÃO</p> <p>Insuficiente</p>	<p>NÃO</p> <p>Não tem eficiência</p>
 <p>"B" - Superfície querosene, gasolina, óleos, tintas, graxa, gases, etc.</p>	<p>NÃO</p> <p>Não tem eficiência</p>	<p>SIM</p> <p>Boa eficiência</p>	<p>SIM</p> <p>Ótima eficiência (Jogar indiretamente)</p>	<p>SIM</p> <p>Ótima eficiência</p>
 <p>"C" - Equipamentos elétricos energizados.</p>	<p>NÃO</p> <p>Não tem eficiência</p>	<p>SIM</p> <p>Ótima eficiência</p>	<p>NÃO</p> <p>Perigoso - conduz eletricidade</p>	<p>SIM</p> <p>Boa eficiência, contudo, pode causar danos em equipamentos delicados</p>
 <p>"D" - Materiais pirofóricos, motores de carro.</p>	<p>NÃO</p> <p>Obs.: poderá ser usado água em último caso (se não houver PQS)</p>	<p>NÃO</p>	<p>NÃO</p>	<p>SIM</p>
<p>COMO OPERAR</p>	<p>Puxe a trava, rompendo o lacre. Aperte o gatilho. Dirija o jato à base do fogo.</p>	<p>Retire o grampo. Aperte o gatilho. Dirija o jato à base do fogo.</p>	<p>Vire o aparelho com a tampa para baixo. Dirija o jato à base do fogo.</p>	<p>Puxe a trava, rompendo o lacre, ou acione a válvula do cilindro de gás (Pressurizável). Aperte o gatilho ou empurre a pistola difusora. Ataque o fogo.</p>
				
EFEITOS	RESFRIAMENTO	ABAFAMENTO	ABAFAMENTO E RESFRIAMENTO	ABAFAMENTO

FLUXOGRAMA PARA ACIONAMENTO DE EMERGÊNCIA POR MATERIAIS PERIGOSOS



3.4 – EMERGÊNCIAS COM MATERIAIS PERIGOSOS

3.4.1 – OBJETIVO

Assegurar o pronto atendimento por parte dos órgãos envolvidos, a fim de controlar a situação, prestar primeiros socorros, preservar bens e manter a operacionalidade do aeroporto, nos casos de:

- a) Acidente ou incidente com carga perigosa;
- b) Derramamento de combustível.

3.4.2 – GENERALIDADES

Para fins de aplicação dos procedimentos previstos neste plano, constituem emergência na área aeroportuária os acidentes ocorridos com as seguintes espécies de materiais ou seus similares:

Combustíveis, lubrificantes, outros produtos inflamáveis, corrosivos tóxicos ou venenosos (que possam afetar a saúde e segurança das pessoas ou causar danos em equipamentos e em bens em geral), armas, munições, produtos bélicos em geral, produtos radioativos e outros similares.

3.4.3 – DESDOBRAMENTO

As organizações e órgãos que integram esta parte atuam através de suas normas e procedimentos elaborados para a eventualidade. No caso da administração do aeroporto, as normas são estabelecidas em manuais de procedimentos.

3.4.4 – AVALIAÇÃO DA EFICIÊNCIA

A avaliação é realizada a partir da verificação dos documentos gerados na aplicação do Plano de Emergência por materiais perigosos, onde são checados os tempos de resposta ao atendimento, bem como, os procedimentos adotados e/ou realizados.

3.4.5 – EMERGÊNCIAS COM MATERIAIS PERIGOSOS EM AERONAVES EM VÔO

A TWR, deverá:

Acionar o COA

Acionar o SESCINC, fornecendo os seguintes dados:

Tipo/modelo e identificação da aeronave (empresa/matricula);

Hora estimada de pouso;

Pista a ser utilizada;

Número de pessoas a bordo – POB;

Tipo de carga perigosa a bordo, com sua localização e respectiva natureza;

Adotar medidas preliminares para o isolamento da área do ponto remoto;

Orientar o estacionamento da aeronave para o ponto remoto (cabeceira da Taxi Way “E”) constante do mapa de grade do aeroporto;

Adotar as medidas previstas em suas normas operacionais em relação ao tráfego aéreo;

Informar aos órgãos acionados sobre a evolução dos fatos.

O COA, deverá:

Acionar o Encarregado de Operações;

Comunicar ao Coordenador de Operações, Superintendente, Coordenador de Resposta à Emergência e o Coordenador de Segurança AVSEC;

Acionar o Centro Nacional de Energia Nuclear (CNEN), quando se tratar de material radioativo;

Acionar o CIOSP, quando solicitado;

Acionar a Defesa Civil do Estado, caso necessário;

Colocar o SRV de sobreaviso;

Colocar a rede médico-hospitalar de sobreaviso, em função do grau de perigo evidenciado e acioná-la se houver vítimas ou contaminações;

Acionar o Corpo de Bombeiros, caso solicitado pelo SESCINC;

Solicitar ao operador da aeronave que envie pessoa responsável com conhecimento sobre o transporte de cargas perigosas;

Solicitar a presença, no local da emergência, de técnicos especializados na carga transportada, através de informações passadas pelos representantes da empresa aérea;

Manter estreito contato com o PCM, informando-se sobre a evolução dos fatos;

Acionar o proprietário ou responsável pela carga para as providências cabíveis;

Informar a Polícia Federal, Receita Federal e ANVISA, se necessário;

Após o evento, elaborar relatório da ocorrência e

Preencher o formulário específico.

O SESCINC, deverá:

Adotar os procedimentos previstos no PCINC;

Manter sempre um CCI em alerta no local da emergência, até o término da operação de remoção da carga perigosa ou até a liberação pela autoridade aeroportuária que estiver coordenando a emergência;

Deslocar para o local os equipamentos e pessoal, previstos para serem empregados nessas circunstâncias, inclusive os de sinalização e isolamento da área afetada;

Atuar no controle do material afetado;

Auxiliar o operador do PCM no que for necessário e

Elaborar relatórios e preencher formulários internos.

Nota: Os Equipamentos de Proteção Individual de Bombeiros não oferecem proteção adequada para atender ocorrências com Produtos Corrosivos e/ou Radioativos. Em caso de acidentes com estes produtos a Equipe do SESCINC deverá isolar o local e solicitar que o COA acione a Defesa Civil do Estado de Mato Grosso, CNEN e/ou ABIQUIM.

O Encarregado de Operações, deverá:

Assumir o PCM se a emergência ocorrer durante expediente administrativo, ou designar um Fiscal de Pátio para operar o PCM, se a emergência ocorrer fora do expediente administrativo;

Supervisionar as ações no local da emergência;

Manter o COA informado sobre as ações no local da ocorrência;

Adotar as medidas alternativas juntamente com o SESCINC se evidenciar a necessidade;

Solicitar ao COA o acionamento de peritos da Polícia Técnica quando se evidenciar a necessidade para realização de diligências periciais;

Solicitar ao COA o acionamento de outros meios externos, se necessário e

Fazer registro no livro de ocorrências.

O operador do PCM, deverá:

Guarnecer a viatura;

Deslocar-se para o local da emergência (Ponto Remoto);

Acompanhar e auxiliar as ações no local da emergência;

Manter o COA informado sobre os desdobramentos da emergência;

Solicitar ao COA o acionamento de outros meios internos ou externos, se necessário e

Adotar outros procedimentos julgados necessários.

Coordenador de Resposta à Emergência, deverá:

Assessorar o Superintendente do aeroporto;

Supervisionar as ações empregadas no atendimento da emergência;

Apoiar as ações dos meios externos envolvidos no atendimento da ocorrência e

Adotar outras providências julgadas necessárias.

O Coordenador de Operações, deverá:

Assessorar o Superintendente do aeroporto e

Coordenar as atividades do COA e demais operações do aeroporto.

O Coordenador de Segurança AVSEC, deverá:

Assessorar o Superintendente do aeroporto;

Coordenar as ações de segurança para proteção de pessoas, edificações e controle de acesso.

O Representante do Operador da Aeronave, deverá:

Adotar as medidas previstas nas suas normas operacionais para a eventualidade;

Designar um empregado técnico em cargas perigosas para comparecer ao local da emergência a fim de auxiliar a equipe do SESCINC e demais órgãos envolvidos na emergência;

Acionar, caso necessário, recursos materiais e humanos, para o desembarque e deslocamento da carga para o local determinado pelas autoridades;

Deslocar empregados treinados para a remoção de resíduos da aeronave e

Empregar outras medidas julgadas necessárias.

3.4.6 – EMERGÊNCIAS COM MATERIAIS PERIGOSOS EM AERONAVE NO SOLO

Nota: Os integrantes do PLEM com responsabilidades diretas no atendimento de emergências com materiais perigosos em aeronaves no solo, deverão adotar os procedimentos previstos no item 3.4.5.

Qualquer pessoa que tenha conhecimento de acidente ou incidente com carga perigosa envolvendo uma aeronave no solo deverá comunicar o fato de imediato ao COA, que tomará todas as providências descritas no item anterior, devendo coordenar com a empresa aérea e com a TWR, a remoção da aeronave para a cabeceira da Taxi Way “E”, se necessário.

3.4.7 – DERRAMAMENTO DE COMBUSTÍVEL

O derramamento de combustível pode ocorrer nas aeronaves estacionadas no pátio, do próprio caminhão abastecedor ou em caso de acidentes aeronáuticos.

Nota: Qualquer pessoa que verifique vazamento de combustível na área do aeroporto deverá comunicar imediatamente o fato ao COA nos ramais 2570 / 2549, que tomará todas as medidas previstas nesta parte.

O COA, deverá:

Acionar o Encarregado de Operações;

Acionar a Coordenadora de Meio Ambiente do aeroporto;

Coordenar o posicionamento das aeronaves no local da ocorrência em coordenação com a TWR;

Acionar os órgãos de controle ambiental, se solicitado pela Coordenadora de Meio Ambiente;

Comunicar a TWR, informando posição de estacionamento e dados da aeronave envolvida (se for o caso);

Acionar o SESCINC;

Comunicar ao Coordenador de Operações e ao Coordenador de Resposta a Emergência;

Acionar o responsável pelo Parque de Abastecimento de Aeronaves – PAA;

Acionar outros integrantes do PLEM, se solicitado e

O Encarregado de Operações, deverá:

Assumir o PCM, se a ocorrência for constatada durante o expediente administrativo;

Deslocar-se para o local informado pelo COA e delimitar a área de segurança em coordenação com o chefe de equipe do SESCINC;

Isolar a área se for o caso;

Coordenar os trabalhos de limpeza da área, após o controle da ocorrência;

Informar ao COA a extensão dos danos;

Solicitar ao COA apoio material e humano se necessário;

Comunicar ao COA o término das operações e

Registrar a ocorrência em livro próprio.

O Responsável pelo CTA, deverá:

Adotar as medidas previstas nas suas normas operacionais;

Isolar a área se for o caso;

Informar ao PCM a extensão do derramamento e as medidas que deverão ser adotadas para reduzir os riscos de incêndio;

Providenciar, quando necessário, caminhão para destanqueio e

Outras medidas julgadas necessárias.

O SESCINC, deverá:

Proceder de acordo com o PCINC.

Coordenar com o PCM a evacuação da aeronave, em caso de perigo iminente;

Lançar água sobre o combustível derramado, afastando-o das proximidades da aeronave, em caso de pequenos derramamentos;

Lançar um lençol de espuma sobre o combustível, em caso de derramamento em grande quantidade;

Manter um CCI próximo à aeronave, em condições de atender as ações de combate a incêndio, se for o caso e

Empregar outras ações julgadas necessárias.

O Operador da Torre de Controle (TWR), deverá:

Adotar as medidas previstas nas suas normas operacionais e

Manter contato com o COA para informações quanto ao atendimento da emergência.

A Fiscais de Pátio, deverão:

Providenciar o isolamento e guarnecer a área da emergência;

Impedir que seja acionado qualquer mecanismo que provoque centelha;

Permitir que somente pessoas engajadas na operação adentrem na área de segurança;

Determinar a limpeza da área após o término das operações e

Adotar outras ações julgadas necessárias.

O Coordenador de Resposta à Emergência, deverá:

Assessorar o Superintendente do aeroporto;

Dar apoio aos demais integrantes do PLEM envolvidos na ocorrência e

Adotar outras medidas julgadas necessárias.

O Coordenador de Operações, deverá:

Assessorar o Superintendente do aeroporto;

Dar apoio, orientar e coordenar a equipe de operações e

Empregar outras ações julgadas necessárias.

O Operador da Aeronave, deverá:

Disponibilizar meios materiais e humanos (equipe técnica) para auxiliar nas ações de emergência nos casos de vazamento de combustível da aeronave e

Tomar outras providências julgadas necessárias.

Nota: No caso de derramamento de combustível de aeronave no pátio, verificada a impossibilidade da empresa aérea ou abastecedora em efetuar a limpeza, deve-se acionar o SESCINC, via COA, que adotará procedimentos previstos no PCINC.

3.4.8 – EMERGÊNCIA COM MATERIAL RADIOATIVO

Em caso de emergência com aeronaves que conduzem materiais radioativos, serão adotados os mesmos procedimentos previstos nos subitens 3.4.6, a área deverá ser isolada e solicitar o acionamento da Defesa Civil Estadual e o CNEN, que efetuará ou subsidiará as providências adicionais necessárias, orientando a administração do aeródromo.

Nota: Os Equipamentos de Proteção Individual de Bombeiros não oferecem proteção adequada para atender ocorrências com Produtos Corrosivos e/ou Radioativos, em caso de acidentes com estes produtos a Equipe do SESCINC deverá isolar o local e solicitar que o COE acione a Defesa Civil ou o CNEN.

3.4.9 – EMERGÊNCIA COM MUNIÇÃO EM AERONAVES E OU ARMAMENTO BÉLICO

3.4.9.1 CONDIÇÃO DE URGÊNCIA

Além do que estabelece o subitem 3.1.2.1 deste PLEM, no caso de aeronaves municionadas, devem ser adotadas as seguintes medidas:

O Órgão de Tráfego Aéreo (TWR), deverá:

Certificar-se de que a aeronave se encontre realmente municionada;

Se possível, solicitar à tripulação instruções para o tratamento a ser dado pelo SESCINC quanto ao atendimento em solo;

Repassar as informações obtidas ao SESCINC e ao COA e

Adotar outras medidas julgadas necessárias.

O SESCINC deverá:

Atuar de acordo com eventuais instruções recebidas por meio do contato ATS e aeronave;

A partir daí, exercer suas atribuições conforme suas normas operacionais e o previsto no PCINC.

O COA, deverá:

Acionar a organização militar de origem da aeronave, comunicando a emergência e solicitando instruções quanto ao atendimento em solo;

Comunicar e repassar as informações recebidas ao Encarregado de Operações;

Comunicar o Coordenador de Operações e o Coordenador de Resposta à Emergência e

Acionar outros integrantes do PLEM, se solicitado.

O Encarregado de Operações, deverá:

Assumir o PCM (se necessário), guarnecendo a viatura;

Coordenar as ações de emergência fora do expediente administrativo até a chegada dos gestores do aeroporto;

Fazer registro no livro de ocorrências e

Adotar outras medidas julgadas necessárias.

O Coordenador de Operações, deverá:

Assessorar o Superintendente do aeroporto e

Dar apoio, orientar e coordenar a equipe de operações.

O Coordenador de Resposta à Emergência, deverá:

Assessorar o Superintendente do aeroporto;

Dar apoio aos envolvidos na emergência e

Adotar outras ações julgadas necessárias.

3.4.9.2 CONDIÇÃO DE SOCORRO

Além do que estabelece o subitem 3.1.2.2 deste PLEM, no caso de aeronaves municadas, os integrantes do PLEM, devem adotar os mesmos procedimentos previstos no item 3.4.9.1 deste capítulo de acordo com as particularidades de cada envolvido.

3.4.10 – EMERGÊNCIA COM MATERIAIS PERIGOSOS NO TECA (TERMINAL DE CARGAS)

Qualquer pessoa que tenha conhecimento de acidente ou incidente que envolva carga perigosa, armazenada nos Terminais de Carga Aérea ou mesmo em outro local dentro da área do Aeroporto, deverá comunicar, de imediato ao COA, fornecendo o máximo de dados possíveis.

De posse dos dados, o COA acionará o Encarregado de Operações, o Superintendente, o Coordenador de Resposta à Emergência, Coordenador de Operações e o Coordenador de Manutenção e tomará as providências para informar os órgãos envolvidos, adotando os mesmos procedimentos previstos nos itens 3.4.5, 3.4.6, 3.4.7, 3.4.8 e 3.4.9, conforme o caso.

Se a remoção da carga afetada oferecer risco iminente às instalações e ao público, esta será deslocada para uma posição remota, de acordo com as determinações dos especialistas.

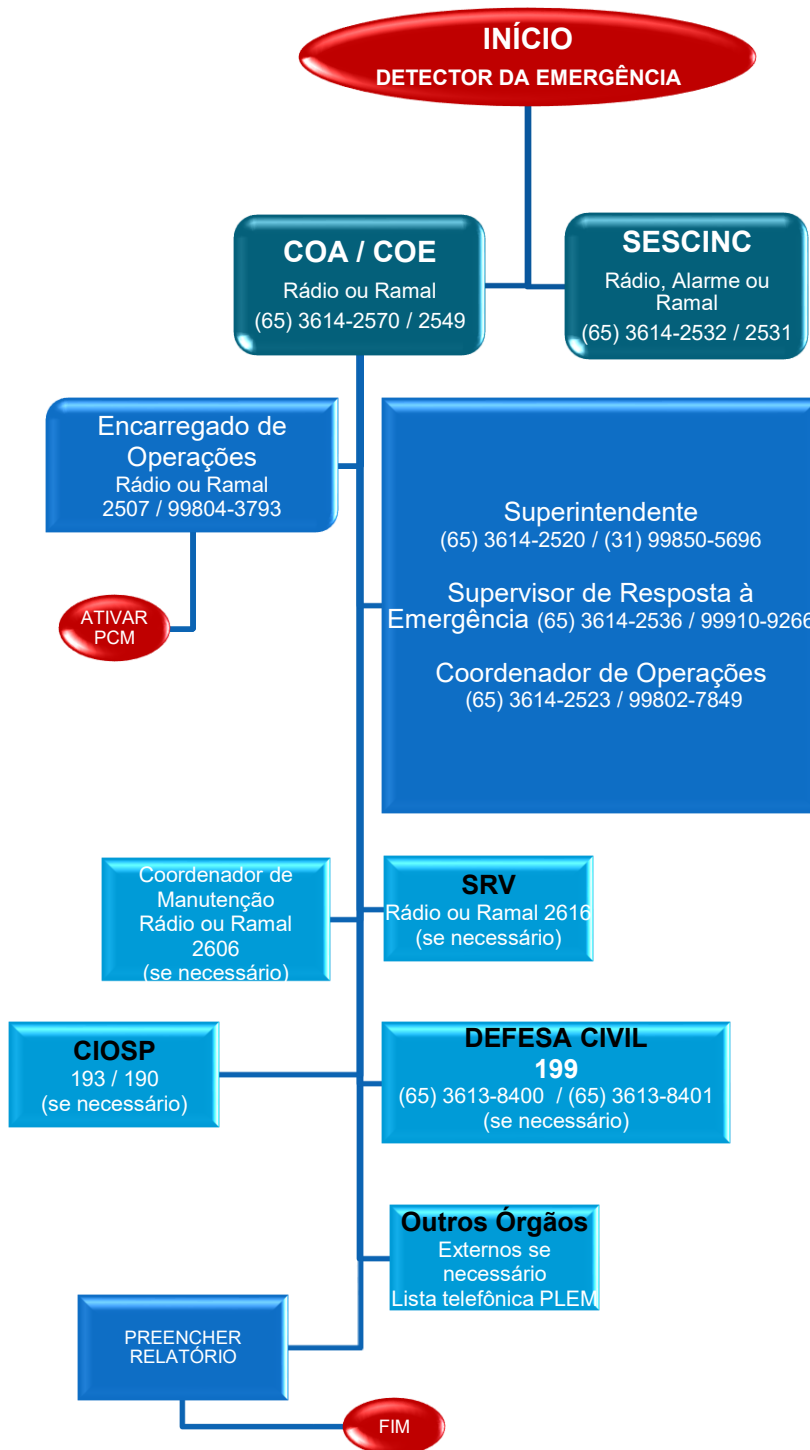
3.5 – INCÊNDIOS FLORESTAIS/ÁREAS DE VEGETAÇÃO

A área operacional do aeroporto é coberta por vegetação típica de cerrado e é mantido permanentemente em poda baixa, não oferecendo risco elevado de propagação de incêndio.

Ocorrendo incêndio na vegetação da área patrimonial, o risco de interferência nas operações do aeródromo é baixo.

No entanto, caso haja necessidade, o Corpo de Bombeiros deverá ser acionado pelo COA, para efetuar o combate ao incêndio na vegetação existente na área patrimonial do aeroporto.

FLUXOGRAMA PARA ACIONAMENTO EMERGÊNCIA POR DESASTRES NATURAIS



3.6 – EMERGÊNCIA POR DESASTRES NATURAIS / FENÔMENOS NATURAIS

3.6.1 – GENERALIDADES

Para fins de aplicação dos procedimentos previstos neste capítulo, constitui emergência na área aeroportuária os efeitos adversos decorrentes de vendavais, inundações e outros fenômenos provocados pela natureza, que venham afetar as atividades operacionais do aeródromo.

3.6.2 – OBJETIVO

Assegurar o pronto atendimento por parte dos órgãos envolvidos, a fim de controlar a situação, prestar primeiros socorros às vítimas, preservar o patrimônio e manter a operacionalidade do aeroporto.

3.6.3 - ATRIBUIÇÕES

3.6.3.1 – EM INSTALAÇÕES

O Encarregado de Operações, deverá:

Acionar através do COA, os meios de manutenção para recuperar as instalações e equipamentos danificados;

Acionar o SESCINC, via COA ou radio HT;

Solicitar ao COA o acionamento dos meios externos, quando necessários, através do CIOSP, para remoção de escombros;

Instalar o PCM, designando o operador quando fora do expediente administrativo;

Através do COA, manter contato com a Sala de Tráfego (AIS), informando sobre os danos provocados pelas intempéries;

Acionar a Coordenação de Manutenção, caso necessário, a fim de sanar as irregularidades que venham acontecer nas instalações e nos sistemas de infraestrutura do aeroporto;

Comunicar o fato ocorrido ao Superintendente, ao Coordenador de Resposta à Emergência e ao Coordenador de Operações;

Acionar através do COA o deslocamento da guarnição da PM/MT, para o isolamento de áreas externas;

Solicitar ao COA o acionamento do SRV e da rede-hospitalar, se for o caso;

Solicitar ao COA o acionamento da Defesa Civil, se for necessário e

Acionar o SESCINC para que este se desloque até o local, para apoiar as equipes médicas nas remoções de pessoas feridas.

O Posto de Coordenação Móvel (PCM) deverá:

Guarnecer a viatura;

Adotar as medidas de ações no local;

Solicitar ao COA os meios disponíveis, quer pessoais ou materiais, para fins de atendimento da eventualidade e

Efetuar um rigoroso levantamento da situação, a fim de que o COA possa acionar os recursos necessários para o atendimento da emergência;

O CIOSP, deverá:

Acionar, se necessário, o Corpo de Bombeiro Urbano, Defesa Civil, Polícia Civil, Polícia Militar e Guarda Municipal, para o pronto atendimento e

Adotar outras ações julgadas necessárias.

O SRV, deverá:

Se acionado, deverá deslocar para o local da emergência e

Empregar os procedimentos previstos para estabilização e remoção de possíveis vítimas e

Atuar sob coordenação do (a) médico (a) do SAMU, se for o caso.

O SAMU deverá:

Se acionado, deverá atuar de acordo com as suas normas operacionais, coordenando o serviço de primeiros socorros e remoção das vítimas.

A Defesa Civil, deverá:

Atuar de acordo com as suas normas operacionais.

3.6.3.2 – EM AERONAVES

O COA, deverá:

Acionar o Encarregado de Operações;

Acionar o SESCINC;

Acionar o SRV;

Dar conhecimento ao Superintendente, Coordenador de Resposta à Emergência Aeroportuária e ao Coordenador de Operações;

Dar ciência à TWR, informando o tipo de aeronave acidentada, matrícula e posição desta e

Acionar outros integrantes do PLEM, se for solicitado.

O Encarregado de Operações, deverá:

Adotar medidas e ações no local;

Instalar o PCM, designando o operador fora do expediente administrativo;

Quando a ocorrência envolver aeronave nos pátios de manobra/permanência, solicitar apoio da segurança do SBCY, para isolamento da área afetada;

Solicitar a presença de um representante da empresa junto à aeronave acidentada;

Solicitar a presença do SESCINC, SRV e recursos médico-hospitalares, quando for necessário;

Solicitar, através do COA, o acionamento da Defesa Civil, se for o caso;

Solicitar ao COA os meios disponíveis, para fins de atendimento da eventualidade;

Efetuar um rigoroso levantamento dos dados sobre a situação, para que possam ser aplicados todos os recursos necessários ao pronto atendimento da ocorrência.

O Posto de Coordenação Móvel (PCM) deverá:

Adotar as medidas de ações no local;

Solicitar ao COA os meios disponíveis, pessoais e materiais, para fins de atendimento da eventualidade e

Efetuar um rigoroso levantamento da situação, a fim de que o COA possa acionar os recursos necessários para o atendimento da emergência e

Outras ações julgadas necessárias.

O Serviço de Primeiros Socorros e Remoção de Vítimas – SRV deverá:

Atuar, se necessário, obedecendo as instruções operacionais para o evento e

Atuar sob coordenação do (a) médico (a) do SAMU, se for o caso.

O CIOSP deverá:

Acionar, se necessário, o Corpo de Bombeiro Urbano, Defesa Civil, Polícia Civil, Polícia Militar e Guarda Municipal, para o pronto atendimento.

O SAMU deverá:

Atuar, se necessário, de acordo com as suas normas operacionais, coordenando o serviço de primeiros socorros e remoção das vítimas.

A Defesa Civil, deverá:

Atuar de acordo com as suas normas operacionais.

3.7 – FALHAS DE ILUMINAÇÃO E QUEDA DE ENERGIA ELÉTRICA

Durante uma intempérie, ou outros fenômenos naturais, podem ocorrer interrupções no fornecimento de energia comercial. Neste caso, como medida preventiva, o Aeroporto dispõe de 02 (dois) grupos geradores de 440KVA que operam em paralelo, sendo um operacional e outro reserva, localizados na KF, e nobreaks que assumem a carga necessária para o funcionamento de equipamentos críticos ou essenciais, como iluminação, pontos de alimentação (tomadas) e áreas de atendimento no terminal de passageiros, auxílios à navegação aérea e outros.

Visando agilizar o retorno da energia comercial, o Encarregado de Operações, aciona imediatamente os técnicos de plantão e/ou a concessionária – ENERGISA, através de ligação telefônica, no seguinte número de atendimento prioritário: 0800.6464 196. Os Códigos de Clientes a serem informados são: 3009004978 – TPS e 3006663462 – SCI.

3.8 – DESINTERDIÇÃO DE PISTA

Atribuições conforme ANEXO I.

4 – DISPOSIÇÕES TRANSITÓRIAS E FINAIS

Após o atendimento a uma emergência aeronáutica, onde o acidente tenha culminado com número considerável de vítimas, o operador do aeródromo com apoio dos órgãos de saúde pública e assistência social do Estado de Mato Grosso e dos municípios de Cuiabá e Várzea Grande, disponibilizará profissionais psicólogos orgânicos ou terceirizados, com a finalidade de reduzir os danos psicológicos sofridos pelos sobreviventes, familiares das vítimas, equipes de assistência, profissionais que estiveram diretamente ou indiretamente envolvidos no salvamento e resgate das vítimas e outros profissionais dos serviços de apoio. A ação dos psicólogos se resume em, mas não se limitam a:

- a) Restaurar a dominância do funcionamento cognitivo sobre reações emocionais;
- b) Facilitar a restauração do funcionamento das instituições sociais e da comunidade;
- c) Oferecer oportunidades para as vítimas avaliarem e utilizarem apoio familiar ou da comunidade; oferecer educação sobre expectativas futuras; e

d) Oferecer oportunidade para os sobreviventes organizarem e interpretarem – cognitivamente o evento traumático.

Este Plano será revisado a critério da ANAC ou sempre que houver:

Realização de um módulo do ESEA, onde seja constatada a necessidade de adequação;

Emergência que tenha requerido a ativação do SREA, onde seja constatada a necessidade de adequação;

Alteração significativa nas características físicas ou operacionais do SBCY;

Alteração do NPCE no SBCY;

Alteração da classe do SBCY ou

Alterações significativas no SESCINC do SBCY.

ANEXOS

**ANEXO I - PLANO DE REMOÇÃO DE AERONAVES INOPERANTES E DESINTERDIÇÃO DE
PISTA - PRAI**

1. OBJETIVO

O presente plano tem por objetivo estabelecer os procedimentos e atribuições das entidades envolvidas nas operações para a remoção de aeronave acidentada ou de seus destroços para um local que não ofereça perigo às operações do aeródromo, de acordo com o item 4.3 da NSCA 3-4.

Tais procedimentos devem ser adotados após a liberação da aeronave pela autoridade do SIPAER ou, imediatamente, após o acidente, quando se verificar que as medidas são imprescindíveis para o salvamento de vidas humanas.

2. RESPONSABILIDADES

Responsável pelo acionamento do PRAI:

Coordenador do Serviço de Resposta à Emergência

Ramal interno: 2536

Telefone Móvel: (65) 99910-9266

Substituto do Responsável pelo acionamento do PRAI:

Encarregado de Operações

Ramal interno: 2507

Telefone Móvel: (65) 99804-3793

Responsável primário pela remoção de aeronave inoperante:

Transcreve-se abaixo os artigos do CBA (Código Brasileiro de Aeronáutica – Lei 7565/86), que estabelece e define responsabilidades e procedimentos que devem ser adotados na remoção de aeronaves acidentada.

“Art. 89. Exceto para efeito de salvar vidas, nenhuma aeronave acidentada, seus restos ou coisas que por ela eram transportadas, podem ser vasculhados ou removidos, a não ser em presença ou com autorização da autoridade aeronáutica.

Art. 90. Sempre que forem acionados os serviços de emergência de aeroporto para a prestação de socorro, o custo das despesas decorrentes será indenizado pelo explorador da aeronave socorrida.

Art. 91. As despesas de remoção e desinterdição do local do acidente aeronáutico, inclusive em aeródromo, correrão por conta do explorador da aeronave acidentada, desde que comprovada a sua culpa ou responsabilidade.

Parágrafo único. Caso o explorador não disponha de recursos técnicos ou não providencie tempestivamente a remoção da aeronave ou de seus restos, a administração do aeroporto encarregar-se-á dessa providência.”

Portanto, o responsável primário pela remoção de aeronave inoperante é o explorador ou proprietário da aeronave. Caso isto não seja possível, a administração do aeroporto, através do operador do PCM, em conjunto com o Coordenador de REA e áreas de operações e manutenção, tomará as medidas necessárias para a remoção.

Responsável pela notificação da autoridade de investigação competente sobre o acidente aeronáutico:

Conforme estabelecido neste PLEM, a comunicação à autoridade de investigação competente é atribuição do operador do Centro de Operações de Emergência (COE), sob coordenação do Superintendente ou do Coordenador do REA, e na ausência destes pelo Encarregado de Operações.

Responsável pela preservação da aeronave, sua carga e registros:

Inicialmente, a responsabilidade sobre este tópico é do operador do Posto de Coordenação Móvel (PCM), que, para atender essa necessidade, deverá solicitar os recursos humanos e materiais ao Centro de Operações de Emergência (COE).

A aeronave ou seus destroços ficarão à disposição do representante SIPAER, o qual terá precedência sobre as demais investigações, a fim de permitir a coleta de dados necessários à

investigação, devendo, para isso, contar com o apoio logístico do operador ou proprietário da aeronave, podendo ainda solicitar o apoio de autoridade policial local.

3. REMOÇÃO DE AERONAVES INOPERANTES E DESINTERDIÇÃO DE PISTA

Após a liberação por parte do Elo - SIPAER e do responsável pela investigação policial, será de responsabilidade do operador ou proprietário da aeronave, a remoção dos bens e destroços e a limpeza do local, de modo a evitar prejuízos à natureza, à segurança, à saúde, ou à propriedade de outrem ou da coletividade.

Durante a remoção dos destroços, deve-se atentar para a preservação destes, de modo a não comprometer a investigação SIPAER.

Este plano prevê contatos prévios com as empresas detentoras de equipamentos para auxiliar a operação.

Nota 1

Todas as despesas decorrentes da operação de desinterdição de pista, serão de responsabilidade do proprietário/operador da aeronave. Caso o operador da aeronave, não dispor de meios para remoção, o operador do aeródromo realizará essa remoção, sem se responsabilizar por danos dela decorrentes.

Nota 2

O Coordenador do PCM é o responsável pela comunicação com a torre de controle, quando da liberação da pista para pousos e decolagens, logo depois de concluídas as ações de investigação, remoção e vistorias realizadas na PPD.

Nota 3

Quando se tratar de aeronave militar, o comando das ações de remoção competirá ao Esquadrão Aéreo ao qual pertencer a Aeronave, através de representante, passando o Coordenador do PCM a assessorá-lo, colocando à disposição os meios alocados no PLEM.

Nota 4

Os destroços serão removidos para uma distância lateral superior a 90 (noventa) metros da borda da pista, depois de liberados pelo Elo - SIPAER.

OBS: Os prazos estimados para desinterdição de pista nos casos que envolvam aeronaves ficam estipulado em:

Aeronaves de pequeno porte: Serão utilizados equipamentos internos, com tempo estimado em até (01 hora);

Aeronaves de Médio e Grande Porte: Acionamento dos recursos em até 20 minutos, mobilização dos recursos, desinterdição e inspeção/limpeza de pista em até 12 horas, podendo esse prazo sofrer alteração em razão da disponibilidade e logística de transporte dos equipamentos que estão alocados no Estado de São Paulo.

Maior aeronave em operação no aeródromo:

AIRBUS A321-251NX com peso máximo decolagem 93.500 Kg.

CAPACIDADE DE REMOÇÃO

GUINDASTES HIDRÁULICOS TELESCÓPICOS TRUCK CRANE RODOVIARIOS E RT:

QY70K-I (LANÇA 45m GIBI 15m) Capacidade Máx. 70 TON da Empresa Polaco Santi.

3.1 ATRIBUIÇÕES

COE, deverá:

Coordenar as ações de desinterdição da PPD com o Elo - SIPAER, órgão policial de investigação e operador da aeronave;

Mobilizar o operador ou representante da aeronave;

Acionar as equipes de desinterdição de pista e de manutenção, caso não tenha sido providenciado pelo operador ou proprietário da aeronave;

Orientar e apoiar o Coordenador do PCM nas ações de desinterdição; e

Comunicar ao SESCINC o início das operações de desinterdição de pista.

Torre de Controle (TWR)

Manter estreita coordenação via rádio com o Coordenador de Operações, para saber a real posição da aeronave envolvida, a situação da pista de pouso e decolagem, bem como manter o controle das viaturas que necessitam trafegar no local do incidente/acidente;

Nos primeiros 15 (quinze) minutos da ocorrência, tornar impraticável a pista onde ocorreu o evento, para que a empresa aérea envolvida possa definir o tempo necessário para a retirada/remoção da aeronave. Nesse intervalo, tomar as providências necessárias que o caso requer, com relação ao tráfego de aeronaves;

Após a informação do horário previsto para a retirada da aeronave da pista, mantê-la impraticável, tomando as providências cabíveis como a expedição de PRÉ-NOTAM.

Atender as solicitações do COE e

Adotar outras ações de acordo com o seu regulamento próprio.

Coordenador do PCM, deverá:

Coordenação local dos trabalhos de desinterdição de pista;

Solicitar ao COE os meios necessários para a desinterdição;

Orientar e coordenar os trabalhos da equipe de manutenção;

Orientar a remoção da aeronave ou destroço, para um local que não ofereça perigo à operacionalidade do Aeroporto;

Coordenar com as equipes a limpeza da área do sinistro;

Proceder a inspeção de pista tão logo esta seja liberada e informar o COE e a TWR;

Manter a TWR informada sobre o andamento dos trabalhos de desinterdição.

O SESCINC, deverá:

Acompanhar os trabalhos de desinterdição de pista;

Orientar o seu efetivo quanto aos procedimentos de combate a início ou reinício de incêndio;

Colocar todo pessoal de serviço à disposição do Coordenador do PCM; e

Manter um CCI com equipagem completa, próximo à aeronave acidentada, preventivamente.

O Operador da Aeronave, deverá:

Fornecer os meios (equipamentos e pessoal) para auxiliar na desinterdição de pista;

Providenciar a remoção da aeronave ou destroço para um local definitivo ou a uma área definida pelo operador do aeródromo que não ofereça perigo às operações e

Atuar conforme orientações do Coordenador do COE.

O Coordenador de Segurança AVSEC, deverá:

Assessorar o Superintendente do aeródromo;

Empregar todos os meios necessários para manter a segurança do aeródromo, impedindo o acesso de pessoas/veículos não autorizados acessem o local do sinistro e demais ambientes utilizados pelas equipes envolvidas nas ações de emergência e

Atender as demandas solicitadas pelo COE.

O Coordenador de Segurança Operacional, deverá:

Assessorar o Superintendente do aeródromo;

Coordenar as ações relacionadas a segurança operacional, dando apoio necessário ao Elo SIPAER responsável pela investigação do acidente aeronáutico e

Atender as demandas solicitadas pelo COE.

O Coordenador de Operações, deverá:

Assessorar o Superintendente do aeródromo;

Coordenar as ações relacionadas as operações do aeródromo, dando apoio necessário aos envolvidos na remoção da aeronave e/ou seus destroços e

Atender as demandas solicitadas pelo COE.

O Coordenador de Manutenção, deverá:

Assessorar o Superintendente do aeródromo;

Disponibilizar materiais, equipamentos e pessoal para auxiliar os envolvidos na remoção da aeronave e/ou seus destroços e

Atender as demandas solicitadas pelo COE.

O Coordenador de Resposta à Emergência, deverá:

Assessorar o Superintendente do aeródromo;

Deslocar para o local do incidente/acidente para coordenar as ações de retirada dos destroços ou da aeronave acidentada, utilizando as seguintes alternativas:

1) Acidente/Incidente entre os primeiros 1000 metros da cabeceira 17/35: deslocar-se-á a aeronave pela TWYALFA ou BRAVO até a extremidades do pátio da aviação Regular, próximo à área de rampa, onde aguardará a retirada definitiva pelo proprietário.

2) Acidente/incidente entre os primeiros 1000 metros da cabeceira 35/17, deslocar-se-á a aeronave pela TWY DELTA ou GOLFE até a extremidade da Abelha Táxi Aéreo, próximo da área de teste de motor, onde aguardará a retirada definitiva pelo proprietário. Para os acidentes/incidentes que ocorrerem no centro da pista, a aeronave acidentada poderá ser retirada pelas TWY CHARLIE, se for de pequeno porte, se for de grande porte, será utilizada a TWY BRAVO.

Nota: a aeronave acidentada ou seus destroços poderão ser removidos para os hangares existentes no SBCY, considerando o seu porte, sob a coordenação do proprietário/operador da aeronave e o explorador do hangar.

4. DESINTERDIÇÃO DE PISTA NÃO ENVOLVENDO AERONAVES

A fim de que a infraestrutura aeroportuária existente ofereça condições seguras de operação em tempo contínuo deverão ser realizadas, em condições normais, 04 (quatro) inspeções diárias conforme descrição abaixo:

INSPEÇÃO DO AMANHECER: Realizada nos pátios de estacionamento de aeronaves, pistas de táxi e pistas de pouso e decolagem, observando – FOD, estado da sinalização, contaminação (acúmulo de borracha, água, poeira, lama), estado do pavimento (degradação, trincas, buracos, depressões e ondulações), presença de novos obstáculos perigosos.

INSPEÇÃO DA MANHÃ: Realizada sobre as pistas de pouso e decolagem e de táxi, observando: FOD, estado dos acostamentos (altura da vegetação, presença de focos de atração de pássaros, erosão, poeira e desagregação), estado do sistema de iluminação das pistas (alinhamento, estado de conservação dos globos prismáticos dos filtros das lâmpadas, obstrução pela vegetação ou detritos), condições gerais das pistas de táxi e de pouso e decolagem, verificação de construções nas vizinhanças do aeroporto e de objetos que possam constituir-se em obstáculos, estado do sistema de drenagem da área de movimento, cercas e barreiras físicas naturais e verificação da ocorrência de incursões à área de movimento.

INSPEÇÃO DA TARDE: Mesmos procedimentos definidos para inspeção da manhã.

INSPEÇÃO DA NOITE: Realizada nos pátios de estacionamento de aeronaves, pistas de táxi e pistas de pouso e decolagem, observando: FOD, estado da sinalização e iluminação (verificação de lâmpadas apagadas e do sistema e do sistema de brilho em todos os níveis de intensidade), contaminação (acúmulo de água, poeira, lama), estado do pavimento (desagregação, trincas, buracos, depressões e ondulações).

Quando encontrados animais mortos ou em estado de decomposição, a carcaça deve ser retirada imediatamente, e nesse caso pode ser feita diretamente pelos fiscais de pátio.

Caso o animal esteja vivo, machucado ou não, o SESCINC utiliza equipamentos de captura (redes, cambão, zarabatana) para retirar o animal.

Em alguns casos quando não é possível a captura do animal, são utilizados métodos de afugentamento.

Todos os procedimentos utilizados podem ser realizados imediatamente ao aviso da presença de animais na pista e da autorização da torre de controle.

Inspeções especiais deverão ser realizadas após ocorrências de fenômenos meteorológicos e acidentes ou incidentes:

- Ocorrência de tempestades, vendavais ou enchentes nas pistas de pouso/decolagem e taxiway;
- Ocorrência de incidentes ou acidentes nas pistas de pouso/decolagem e taxiway;
- Decolagem de aeronaves de grande porte cujos motores ultrapassem a borda da PPD. Solicitação por parte da TWR.

Inspeções especiais devem ser realizadas pelos fiscais de pátio da COA AIRPORTS, devendo ser coordenadas com a TWR a partir da entrada na área de movimento e durante todo o trajeto necessário.

A inspeção especial de medição de nível de água na pista de pouso e decolagem deve ser realizada após a ocorrência de chuvas fortes e sempre que for solicitada, pelo comandante da aeronave ou pela TWR.

Ocorrendo problemas mecânicos em veículos ou equipamentos que os impossibilitem de deslocar por meios próprios, o COA – Centro de Operações Aeroportuárias acionará a coordenação de manutenção do aeródromo para que seja providenciado o reboque, podendo ainda solicitar apoio ao SESCINC ou recursos externos especializados. O tempo estimado para desinterdição da pista nos casos anteriormente citados é de 30 (trinta) minutos para veículos/equipamentos de médio e grande porte e de 15 (quinze) minutos para os demais casos.

Após desinterdição da PPD, o fiscal de pátio deverá realizar inspeções em coordenação permanente com a TWR.

**INTENCIONALMENTE
EM BRANCO**

ANEXO II - RELAÇÃO DE EQUIPAMENTOS E CONTATOS PARA REMOÇÃO DE DESTROÇOS OU AERONAVES ACIDENTADAS

COA AIRPORTS (65) 3614-2570 / 2549		
Empilhadeira		Veículo Hilux
Veículo L200		Veículo Micro-Ônibus VW
IN SOLO APOIO AÉREO LTDA (65) 3682-7689		
07 Escadas (pares)		17 Carretas (abertas)
09 Cobertura para Carreta		08 Garfo para push-back
04 Rebocadores Push-back		
05 Trator Grande (Valtra)		01 Trator pequeno (Agrale)
04 Carregadores		02 Carro QTU
02 Carro QTA (água potável)		11 DOLLYS
01 LOADER		02 Empilhadeiras
01 Esteira		
ABELHA TAXI AEREO (65) 3682-2389		
GARFOS	QUANTIDADE	ACIONAMENTO
Xingu	01	(65) 3682-2389
Sêneca	01	
Corisco	01	
Sheyenne	01	
MACACO HIDRÁULICO	QUANTIDADE	ACIONAMENTO
Bimotores em geral, Jatos de pequeno porte, monomotores em geral e turboélice.	05	(65) 3682-2389
ESCADAS (aplicação)	QUANTIDADE	ACIONAMENTO
Bimotores em geral, Helicópteros (Esquilo HB 350) Jatos de pequeno porte, Monomotores em geral e Turbo hélice	01	(65) 3682-2389
OUTROS EQUIPAMENTOS	QUANTIDADE	ACIONAMENTO
Escada p/ turbo hélice	01	(65) 3682-2389
Talhas	01	
GPU	02	
HANGAR TAVAG (65) 3682-3390		
VIATURAS	QUANTIDADE	ACIONAMENTO
Trator Valmet	01	(65) 3682-3390
GARFOS	QUANTIDADE	ACIONAMENTO
King Air	01	(65) 3682-3390
F90	01	
Jato de pequeno porte	01	
Sêneca	01	

WDA TAXI AEREO: (65) 3682-5462		
GARFOS	QUANTIDADE	ACIONAMENTO
King Air	02	(65) 3682-5462
Sêneca	01	
Navajo	01	
Baron	01	
Sheyenne	01	
Corisco	01	
Minuano	01	
ASTA TÁXI AÉREO: (65) 3614-2599		
GARFOS	QUANTIDADE	ACIONAMENTO
Monomotores em geral	01	(65) 3614-2599
Carajá	01	
Sêneca	02	
Bimotores em geral	02	
Bandeirante	01	
Jato de pequeno porte em geral	01	
MACACO HIDRÁULICO	QUANTIDADE	ACIONAMENTO
Bimotores em geral, Helicópteros (BELL), Jatos de pequeno porte, monomotores em geral e turbo hélice	10	(65) 3614-2599
OUTROS EQUIPAMENTOS	QUANTIDADE	ACIONAMENTO
Escada p/ turbo hélice	01	(65) 3614-2599
Talhas	01	
CIOPAER: (65) 3682-1220		
VIATURAS	QUANTIDADE	ACIONAMENTO
Trator Agrale 4100	01	(65) 3682-1220
Veículo Tipo Pick-Up	01	
GARFOS	QUANTIDADE	
Bimotores em Geral	02	
Jato de pequeno porte em geral	02	
ESCADAS (aplicação)	QUANTIDADE	
Bimotores em geral Helicópteros (BELL) Jatos de pequeno porte Monomotores em geral Turbohélice	01	
MACACO HIDRÁULICO	QUANTIDADE	
Bimotores em geral, Helicópteros (BELL), jatos de pequeno porte e turbo hélice	01	
OUTROS EQUIPAMENTOS	QUANTIDADE	
Talha	01	

TAM LINHAS AÉREAS (65) 3682-0005		
GARFOS	QUANTIDADE	ACIONAMENTO
Trator John Deere 7500	02	(65) 3682 0005
Trator Valmet 685	02	
Trator Massey Ferguson 250X	01	
GARFOS	QUANTIDADE	
A319/320	02	
ESCADAS (aplicação)	QUANTIDADE	
Escadas p/ A319/320	06	
OUTROS EQUIPAMENTOS	QUANTIDADE	
Carro QTA	02	
Carro QTU	02	
Fonte Externa A319/320	01	
Carretas prancha p/ bagagem	11	
Carretas Fechada p/ bagagem	04	
LPU	01	
Carinho guarda-chuvas	04	
AZUL LINHAS AÉREAS (65) 3614-2586		
VIATURAS	QUANTIDADE	ACIONAMENTO
Trator Massey Ferguson 265	01	(65) 3614-2586
GARFOS	QUANTIDADE	
AT43	01	
OUTROS EQUIPAMENTOS	QUANTIDADE	
Carrinhos de Bagagem rebocáveis	03	
Fonte externa AT43	01	

PROCEDIMENTOS PARA O ACIONAMENTO DE RECOVERY TEAM E KIT

RECOVERY KIT VIRACOPOS - Equipamento fabricado pela empresa holandesa RESQTEC, composto por 06 (seis) torres infláveis de alta pressão; infláveis de baixa tensão, trolley para arrasto, compressores com mesas reguladoras, rolos de mantas para reforço de solo; equipamentos para ancoragem, cintas de alta resistência para içamento e demais periféricos, os quais em conjunto tem a capacidade de resgate de aeronaves até o Boeing 747-400.

Nota - O acionamento deverá ser feito ao COE de Viracopos - 24 horas por dia, todos os dias da semana. Pelos telefones - (19) 3795-7921, (19) 3795-7920 e (19) 3795-5121.

RECOVERY TEAM E KIT LATAM – Setor de Manutenção da Latam no Aeroporto de Guarulhos (11) 2445-2240 24h.

RELAÇÃO DE EQUIPAMENTOS E PESSOAL RESPONSÁVEL NA CIDADE PARA REMOÇÃO DE DESTROÇOS OU AERONAVES ACIDENTADAS

POLACO SANTI (Várzea Grande 24 horas)

Empilhadeiras a gás:

Empilhadeira Yale modelo:GP25 para 2.500 kg.

GUINDASTES HIDRÁULICOS ARTICULADOS:

MD 13.504 (13m de Lança) Capacidade Máx.6.750Kg. (Caminhão Toco).

MD 15.504 (15m de Lança) Capacidade Máx.7.750Kg. (Caminhão Toco).

HG 35.000 (21 m de Lança) Capacidade Máx.17.500Kg. (Caminhão Trucado e Traçado).

PHD 42.007 (21 m de Lança) Capacidade Máx.18.360Kg.(Trucado e Traçado).

PHD 45.008 (23 m de Lança) Capacidade Máx.19.200kg. (Trucado e Traçado).

PHD 62.007 (21 m de Lança) Capacidade Máx.22.200kg.(Trucado e Traçado).

GUINDASTES HIDRÁULICOS TELESCÓPICOS TRUCK CRANE RODOVIARIOS E RT:

QY70K-I (Lança 45m GIBI 15m) Capacidade Máx. 70 Toneladas.

TG 500 (Lança 32m GIBI 14m) Capacidade Máx. 50 Toneladas.

MD 30 (Lança 31,5m GIBI 14,5m) Capacidade Máx. 30 Toneladas.

Clark 725(RODOVIARIO) (Lança 28,5m) Capacidade Máx. 25 Toneladas.

MD 25 (Lança 22m GIBI 8m) Capacidade Máx. 25 Toneladas.

Burcyrus Erie (RT) (Lança 18m) Capacidade Máxima 18 Toneladas.

Fone: (65) 3682-2423/ (65) 98402-5881

ANDRÉ GUINCHOS (24 horas)

Guinchos e Guindaste para até 25 a 60 toneladas

Fone: 3682-7715 / 99983-3248

TELE GUINCHO PARDAL

Guindaste com capacidade para até 20 toneladas.

Reboque Munck com capacidade para até 08 toneladas.

Fone: (65) 3688-2300 / (65) 99981-2206

QUERUBIM GUINCHOS E GUINDASTES

Guindaste com capacidade para até 50 toneladas.

Caminhão Munck com capacidade para até 43 toneladas.

Fone: (65) 3644-0544

**INTENCIONALMENTE
EM BRANCO**

**ANEXO III - RELAÇÃO DE MATERIAIS E EQUIPAMENTOS DISPONÍVEIS NO SESCINC PARA
ATENDIMENTO DE EMERGÊNCIAS**

MATERIAIS E EQUIPAMENTOS PARA APOIO ÀS OPERAÇÕES DE RESGATE	QTDE
Chave inglesa	1
Machado de resgate grande sem cunha	1
Machado de resgate pequeno sem cunha ou do tipo aeronáutico	4
Pé-de-cabra – 95 cm	1
Pé-de-cabra – 165 cm	1
Talhadeira (corta a frio – 2,5 cm)	1
Lanternas portáteis	4
Martelo – 1,5 a 2 kg	1
Gancho ou garra para salvamento	4
Serra para corte pesado de metal, completa, com lâminas sobressalentes.	1
Manta à prova de fogo	4
Escada extensora (de comprimento total adequado aos tipos de avns em uso)	3
Corda de 15 metros	3
Corda de 30 metros	3
Alicate cortante – 17 cm ou superior	1
Alicate tipo chave de grifo (corrediça) – 25 cm	1
Chaves de fenda de vários tamanhos – conjunto	1
Tesoura para metal	1
Calços – 15 cm de altura	1
Serra elétrica de resgate completa, com duas lâminas; ou talhadeira pneumática de resgate completa, com cilindro, talhadeira e mola retentora sobressalentes.	2
Ferramenta de corte de cintos de segurança	6
Inalador de oxigênio	1
EPR. 2 por CCI em linha	6
Cilindro sobressalente para EPR (1 por CCI em linha)	3
Desencarcerador hidráulico, elétrico ou pneumático	2
Torres de Iluminação	2
Lona	4
Maca rígida para utilização em ações de resgate e salvamento em aeródromos	4
Colar cervical retrátil para utilização em ações de resgate e salvamento em aeródromos	4
Colete de imobilização dorso-lombar MT KED para utilização em ações de resgate e salvamento em aeródromos.	4
Conjunto de talas rígidas para imobilização de membros superiores e inferiores, para utilização em ações de resgate e salvamento em aeródromo.	10

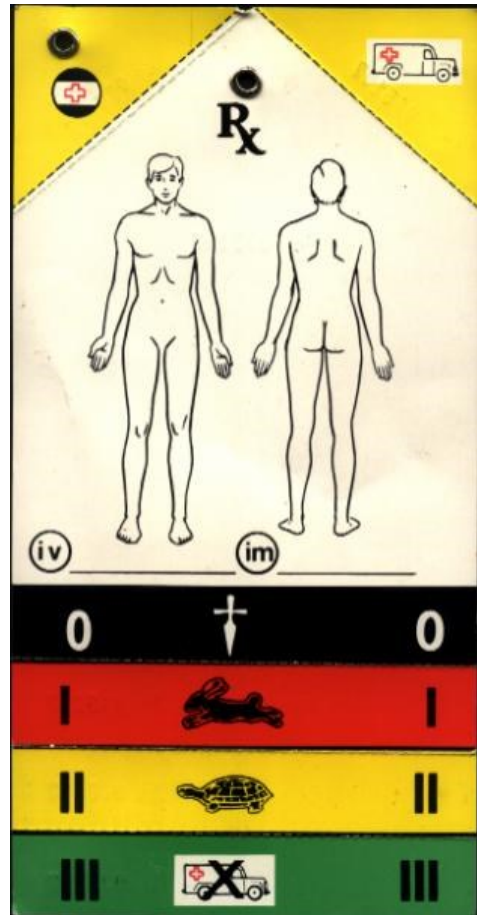
**INTENCIONALMENTE
EM BRANCO**

ANEXO IV – FICHA DE IDENTIFICAÇÃO DE VÍTIMAS

Frente

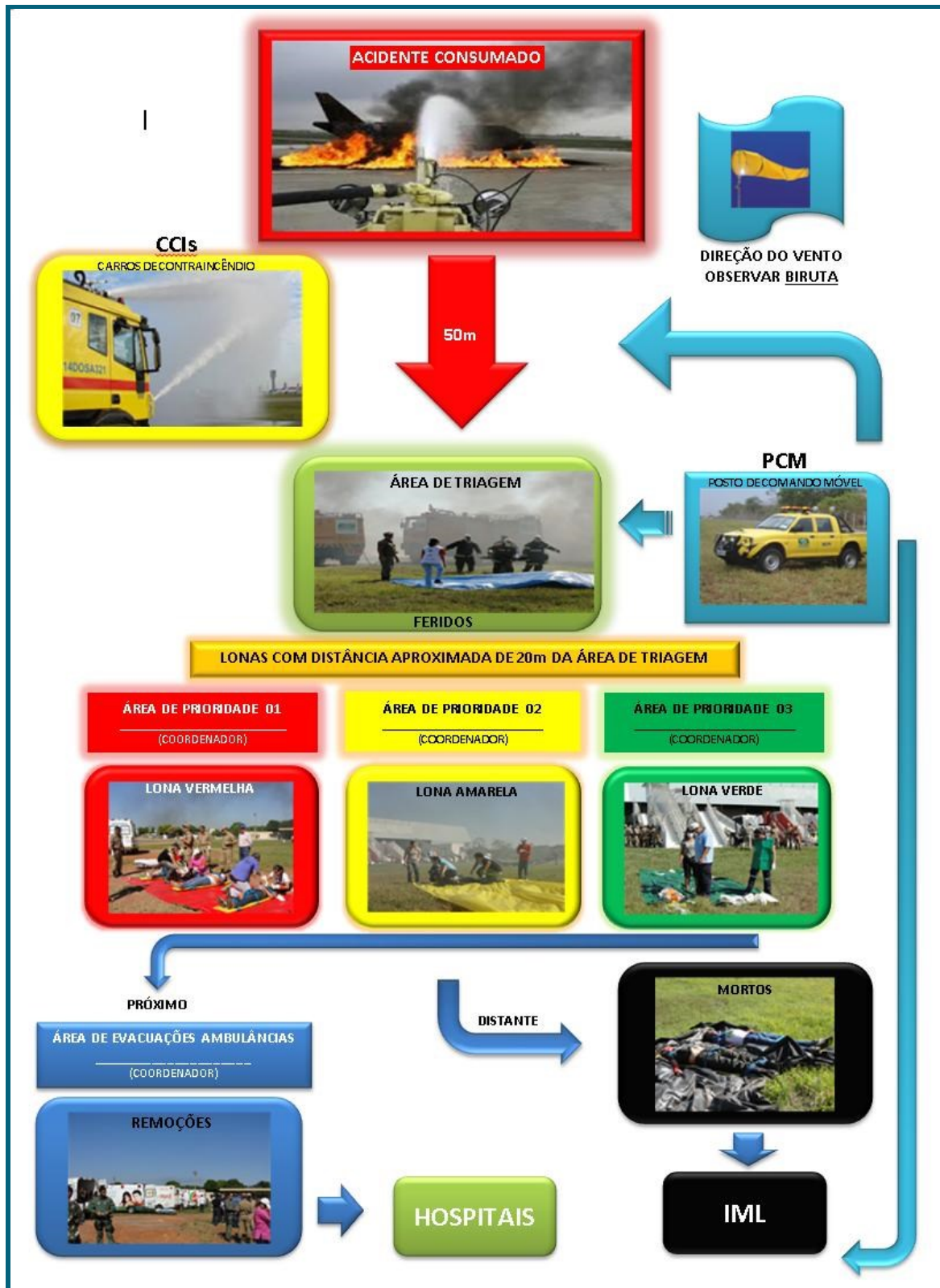


Verso



**INTENCIONALMENTE
EM BRANCO**

ANEXO V – LAYOUT DE ÁREAS DE TRIAGEM E ATENDIMENTOS



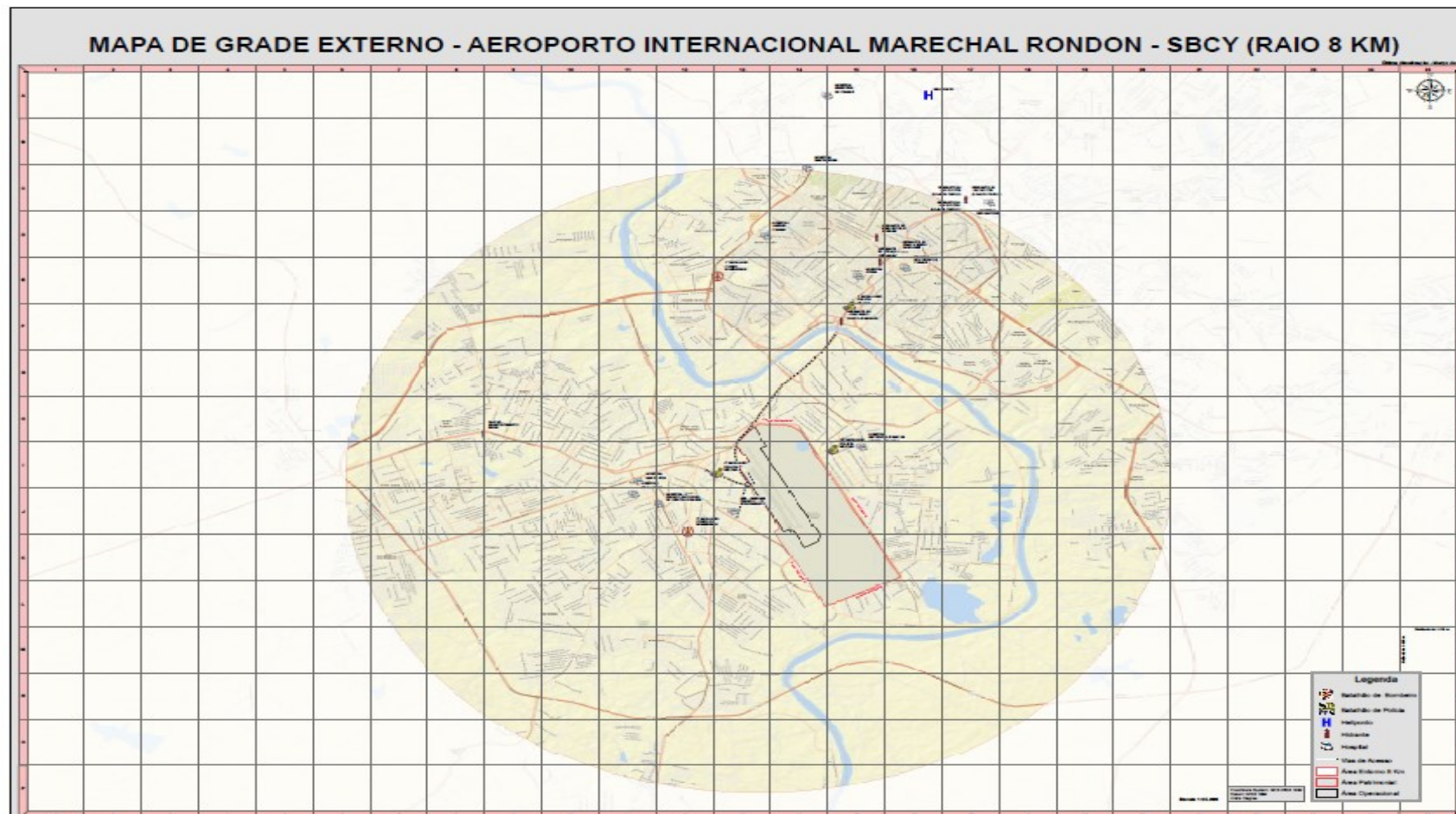
**INTENCIONALMENTE
EM BRANCO**

ANEXO VI – MAPA DE GRADE INTERNO



**INTENCIONALMENTE
EM BRANCO**

ANEXO VIII – MAPA DE GRADE EXTERNO



**INTENCIONALMENTE
EM BRANCO**

ANEXO VIII – REGISTRO DE OCORRÊNCIA AERONÁUTICA

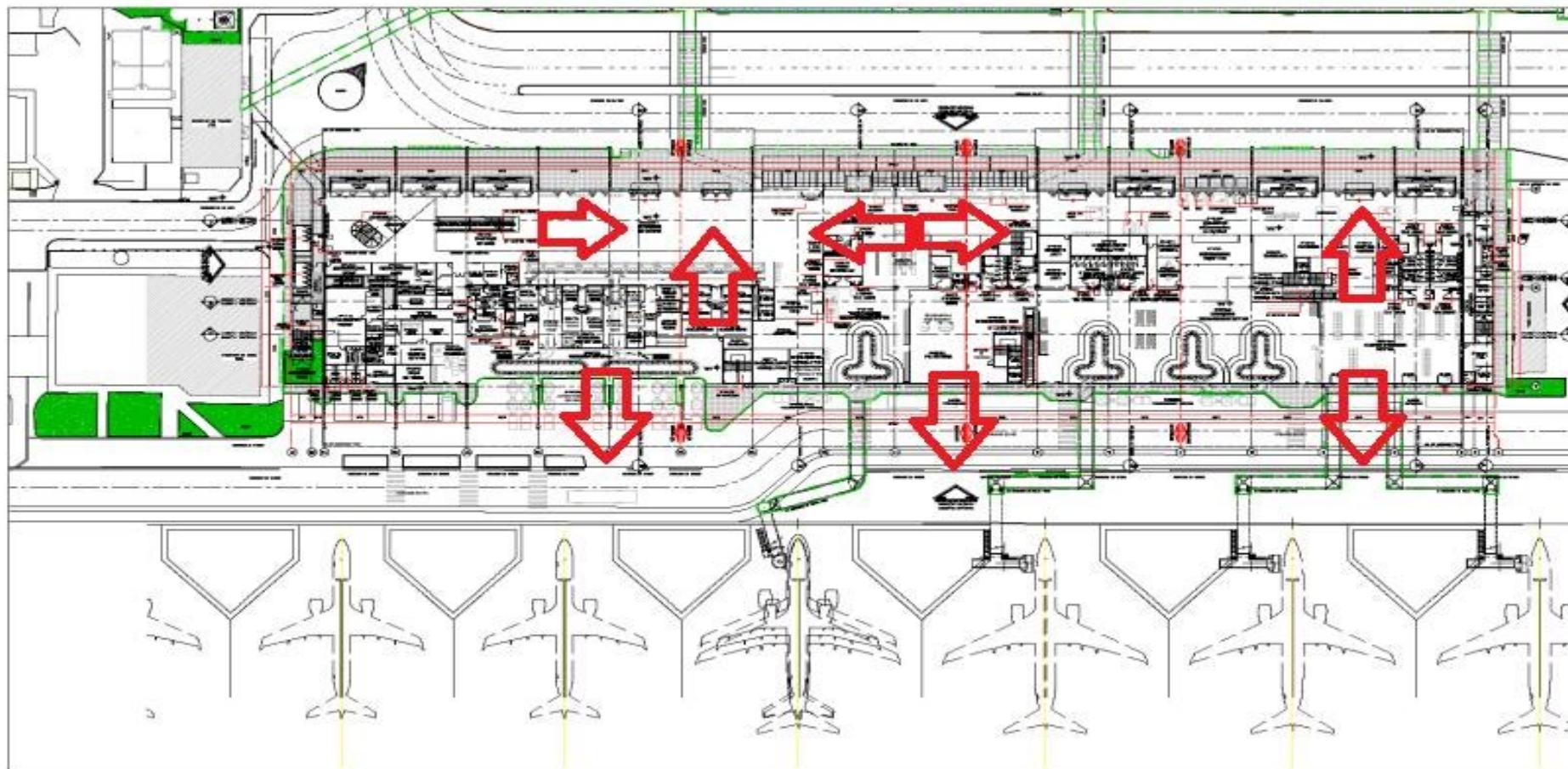
REGISTRO DE OCORRÊNCIA AERONÁUTICA	
1-TIPO DE ALERTA:.....	DATA:.....
_____/_____/_____. ↑	
[.....]-POSICIONAMENTO PARA INTERVENÇÃO-↑ (.....)-Condição de Urgência.....(.....)-Condição de Socorro↑	
[.....]-INTERVENÇÃO IMEDIATA↑	
2-DADOS RECEBIDOS:↑	
A) PANE- INFORMADA:.....↑	
B) DADOS DA AERONAVE:↑	
TIPO:.....-PREFIXO:.....-Nº DO VÔO:.....AUTONOMIA:.....↑	
OPERADOR:.....-POB:.....-TRIP:.....-PAX:.....-TIPO COMBUSTIVEL:.....↑	
C) EXISTÊNCIA DE MATERIAL PERIGOSO A BORDO:--[.....]-SIM.....[.....]-NÃO↑	
NATUREZA:.....-LOCALIZAÇÃO:.....↑	
D) PISTA QUE SERÁ UTILIZADA:.....-PROCEDÊNCIA:.....↑	
E) HORA LOCAL ESTIMADA DE POUSO:.....:.....-HORA LOCAL EFETIVA DO POUSO:.....:.....↑	
F) SITUAÇÃO DE OPERACIONALIDADE DO AEROPORTO:.....↑	
G) POSIÇÃO PARA ESTACIONAMENTO:.....↑	
H) NOME CMTE:.....-Nº DAC:.....↑	
I) OUTRAS INFORMAÇÕES (Usar apenas se necessário).....↑	
J) Não-Conformidades Detectadas:.....	

ANEXO X – FICHA DE REGISTRO DE ACIONAMENTOS

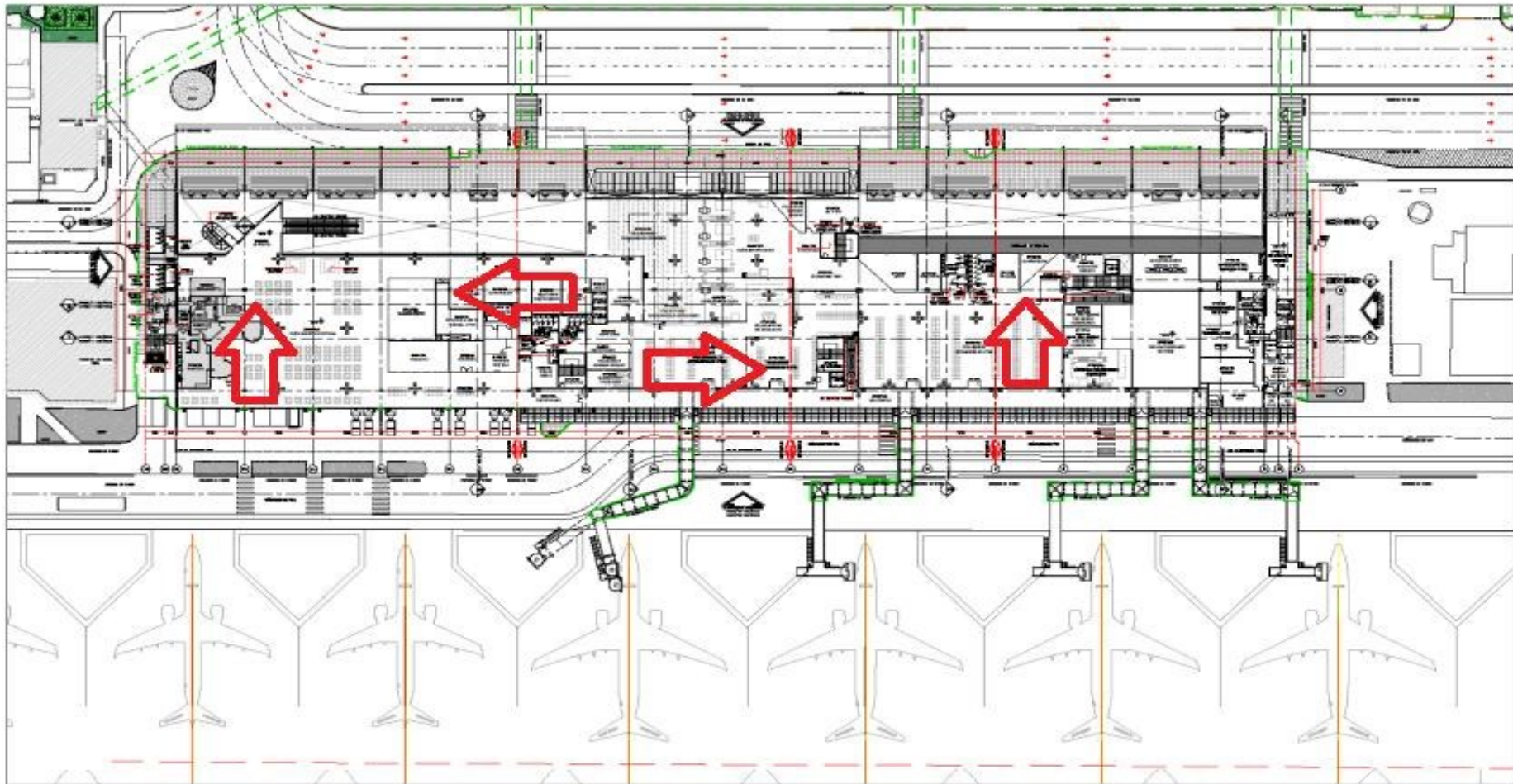
REGISTRO DE ACIONAMENTOS					
OPERADOR / ÓRGÃOS / EMPRESAS/ OUTROS	FORMA DE ACIONAMENTO		NOME	HORA ACIONAMENTO	HORA CHEGADA
Superintendente	RAMAL 2521	(31) 99850-5696			
Encarregado de Operações	RAMAL 2507 / RADIO: SUPERVISOR	(65) 99804-3793			
Supervisor Resposta à Emergência	RAMAL 2536 / RADIO: ECO 01	(65) 99910-9266			
Coordenador de Operações	RAMAL 2523 / RADIO: OSCAR UNO	(65) 99802-7849			
Coordenador Segurança AVSEC	RAMAL 2509 / RADIO: SIERRA UNO	(65) 99900-0432			
Coordenador de Segurança Operacional	RAMAL 2595 / RADIO: SGSO	(65) 99979-5962			
Coordenador de Manutenção	RAMAL 2606 / RADIO: MIKE 01	(65) 99950-7992			
Coordenador de Administração	(65) 3614-2522	(71) 99718-0660			
Coordenadora de Meio Ambiente	(65) 3614-2646	(65) 99981-9624			
SESCINC - Serviço de Salvamento e Combate a Incêndio	(65) 3614-2532 (65) 3614-2531	(65) 99995-8905			
SRV - Serviço de Primeiros Socorros e Remoção de Vítimas	(65) 3614-2616	(65) 99276-1446			
CIOSP - Centro Integrado de Operações em Segurança Pública	190 - 192 - 193				
ABIQUIM / PROQUIMICA Associação Brasileira da Indústria Química	0800-118270	(11) 2148-4700			
ANAC - AGENCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL	163	(61) 3314-4348			
ANVISA	(65) 3617-6830 (65) 3617-6834	(65) 99992-8765			
CENIPA / SERIPA VI	(61) 3364-8854 (61) 3364-8800	(61) 99649-5304 (61) 99649-5458			
CIOPAER - CENTRO INTEGRADO DE OPERAÇÕES AÉREAS	(65) 3682-1220	(65) 99987-4056			
CNEN - Comissão Nacional de Energia Nuclear	(21) 2173-2000 (62) 3604-6001 (62) 3604-6002	(62) 99977-4453			
DEFESA CIVIL ESTADUAL	199 (65) 3613-8401 (65) 3613-8405				
DELEGACIA DE POLÍCIA CIVIL - Várzea Grande	(65) 3682-4888 (65) 3614-6201 (65) 3614-6208				
DEPARTAMENTO DE POLÍCIA FEDERAL - DPF	(65) 3614-2538 (65) 3682-8568	(65) 99313-7479			
DTCEA - SBCY	(65) 3614-2530	(65) 99203-8308			
EXÉRCITO - Comando Militar Oeste - 13ª Brigada de Infantaria Motorizada	(65) 3363-4814 (65) 3363-4813				
GUARDA MUNICIPAL de Várzea Grande	0800-6463190 (65) 3688-3107 153				
IML - INSTITUTO MÉDICO LEGAL	(65) 3613-1201 (65) 3613-1255 (65) 3618-3016				
SAMU - Serviço de Atendimento Móvel de Urgência	192				
RECEITA FEDERAL	(65) 3615-2029 (65) 3615-2060 (65) 3615-2135				
MA - SEÇÃO DE VIGILÂNCIA AGROPECUÁRIA DE MT - VIGIAGRO	(65) 3688-6701				
Pronto Socorro Municipal de Várzea Grande	(65) 3632-8300 (65) 3688-3062				
Pronto Socorro Municipal de Cuiabá	(65) 3617-7801				
HOSPITAL MUNICIPAL DE CUIABÁ - HMC	(65) 3318-4800				
HOSPITAL JARDIM CUIABÁ	(65) 3051-3000				
HOSPITAL GERAL - PRONTO SOCORRO	(65) 3363-7000				
HOSPITAL METROPOLITANO DE VÁRZEA GRANDE	(65) 3388-0600				
HOSPITAL SOTRAUMA	(65) 3624-9211				
HOSPITAL SANTA RITA	(65) 3026-1400				
HOPITAL SANTA ROSA	(65) 3618-8000				
HOSPITAL SÃO MATEUS	(65) 3051-2222				

**INTENCIONALMENTE
EM BRANCO**

ANEXO XI – ROTA DE FUGA TPS – TÉRREO



ANEXO XII – ROTA DE FUGA TPS – 1º PISO



ANEXO XIII – ROTA DE ENTRADA E SAÍDA DE VEÍCULOS DE EMERGÊNCIA



ANEXO XIV – PRODUTOS PERIGOSOS

CLASSE 1 – EXPLOSIVOS

DEFINIÇÃO

Divisão 1.1

Substâncias e artigos que apresentam um risco de explosão maciça.

Divisão 1.2

Substâncias e artigos explosivos que apresentam um risco de projeção, mas não um risco de explosão maciça.

Divisão 1.3

Substâncias e artigos com risco predominante de fogo. Um risco que produza pequenos efeitos de onda explosiva ou de projeção, ou ambos os efeitos, mais um risco de explosão maciça. Também se incluem nesta divisão as substâncias e artigos seguintes:

Aqueles cuja combustão dê lugar a uma radiação térmica considerável.

Os que queimam sucessivamente com pequenos efeitos de onda explosiva ou de projeção, ou ambos os efeitos.

Divisão 1.4

Substâncias e artigos que não apresentam risco significativo. Também se incluem nesta divisão as substâncias e artigos que só apresentam um pequeno risco em caso de ignição ou de acionamento durante o transporte. Os efeitos se limitam em sua maior parte à embalagem e normalmente não se projetam à distância fragmentos de tamanho apreciável. Os incêndios exteriores não devem causar a explosão praticamente instantânea de virtualmente todo o conteúdo do volume.

Divisão 1.5

Substâncias muito pouco sensíveis. Também se incluem nesta divisão as substâncias explosivas tão insensíveis que, em condições normais de transporte, apresentam muito pouca probabilidade de serem acionadas ou de que sua combustão origine uma detonação.

Exige-se, como mínimo, que não explodam quando são submetidas à prova de fogo (queimadas).

Divisão 1.6

Substâncias extremamente insensíveis que não têm uma massa explosiva perigosa. Esta divisão compreende os materiais compostos por substâncias extremamente insensíveis à detonação e que apresentam uma probabilidade pequena de iniciação ou propagação acidental.

NOTA: A Classe 1 é especial visto que o tipo de embalagem determina frequentemente o risco, e por conseguinte sua inclusão em uma divisão determinada. Os explosivos que correspondem às divisões 1.1, 1.2, 1.3, 1.4 e 1.5 estão normalmente proibidos para o transporte aéreo. A informação proporcionada nesta Classe se baseia nas recomendações do comitê de técnicos das Nações Unidas e se refere principalmente aos explosivos cujo transporte por via aérea não se permite normalmente, incluindo as munições e outros explosivos de serviços governamentais, que é provável que se transporte por meios comerciais.

CLASSE 2 – GASES

Divisão 2.1 – Gases Inflamáveis

Geralmente hidrocarburos procedentes da destilação do petróleo, formada por correntes de carbono hidrogeno.

Divisão 2.2 – Gases não Inflamáveis e não tóxicos

Estes materiais geralmente não se queimam e só terão combustão em condições extremas. Alguns apresentam risco de corrosividade.

Divisão 2.3 – Gases Tóxicos

Estas substâncias formam misturas estáveis. Reagem com os compostos orgânicos das células produzindo a morte.

Nesta Classe podemos encontrar:

- Gases Permanentes
- Gases que não se liquefazem à temperatura ambiente.
- Gases Liquefeitos
- Gases que se liquefazem à pressão e à temperatura ambiente.
- Gases Diluídos
- Gases diluídos à pressão em um dissolvente, que podem estar absorvidos por uma substância porosa.
- Gases Refrigerados
- Gases refrigerados a temperaturas muito baixas. Ex: Oxigênio líquido.

Nota: A Classe 2 inclui também os aerossóis, produtos de aerossol e embalagem de aerossol. Para fins de regulamentação estes termos significam qualquer embalagem não totalmente cheia, fabricada de metal, cristal ou plástico e que contenha um gás comprimido, liquefeito ou diluído à pressão, com ou sem líquido, em pasta ou pó, provido de um dispositivo de expulsão de fechamento automático que permita a projeção de seu conteúdo em forma de partículas sólidas ou liquefeitas em suspensão em um gás, como espuma, pasta ou pó, em estado líquido ou gasoso.

CLASSE 3 – LÍQUIDOS INFLAMÁVEIS

DEFINIÇÃO

Os líquidos e mistura de líquidos que contenham substâncias sólidas em solução ou suspensão e que desprendam vapores inflamáveis a temperaturas que excedam de 60,5°C em local fechado e o de 65,6°C em local aberto.

CRITÉRIOS APLICÁVEIS AOS GRUPOS DE EMBALAGEM

Para sabermos o grupo de embalagem a que pertence todo líquido que, devido a sua inflamabilidade contenha algum risco, temos que consultar a tabela abaixo respeitando aqueles líquidos cujo único risco é o fato de que são inflamáveis, os grupos de risco de embalagem destas substâncias aparecem na tabela a seguir.

TABELA 1 – AGRUPAMENTO DE EMBALAGENS QUANTO SUA INFLAMABILIDADE

O grupo de embalagem que denota o risco mais grave, baseado nos diversos riscos que contenham uma substância, determinará o grupo de embalagem dessa substância.

GRUPO DE EMBALAGEM	PONTO DE INFLAMAÇÃO	PONTO DE EBULIÇÃO INICIAL
I	—	IGUAL OU INFERIOR A 35°C
II	MENOR QUE 23°C	MAIOR QUE 35°C
III	MAIOR OU IGUAL A 23°C, MAS INFERIOR OU IGUAL A 60,5°C	MAIOR QUE 35°C

CLASSE 4 – SÓLIDOS INFLAMÁVEIS; SUBSTÂNCIAS SUJEITAS A COMBUSTÃO QUE, EM CONTATO COM A ÁGUA, EMITEM GASES INFLAMÁVEIS

Divisão 4.1 – Sólidos Inflamáveis

Substâncias sólidas que não estão compreendidas entre as classificadas como explosivas, mas que em virtude de fontes externas de ignição, tem propriedade de inflamar-se e entrar facilmente em combustão.

Divisão 4.2 – Substâncias Sujeitas à Combustão Espontânea

Substâncias que podem esquentar-se espontaneamente nas condições normais de transporte ou ao entrar em contato com o ar, inflamar-se.

Divisão 4.3 – Substâncias que, em Contato com a Água, Emitem Gases Inflamáveis

Substâncias que por reação com a água podem tornar-se espontaneamente inflamáveis ou desprender gases inflamáveis em quantidades perigosas.

CLASSE 5 – SUBSTÂNCIAS OXIDANTES; PERÓXIDOS ORGÂNICOS

Divisão 5.1 – Substâncias Oxidantes

Substâncias que, sem ser por si necessariamente combustíveis, podem geralmente liberando oxigênio, causar ou facilitar a combustão de outras substâncias.

Divisão 5.2 – Peróxidos Orgânicos

Substâncias orgânicas que contém em sua estrutura oxigênio bivalente e que podem ser consideradas derivados de peróxido de hidrogênio tenham ficado saturados por radicais orgânicos. Os peróxidos orgânicos são substâncias termicamente instáveis que podem decompor-se de forma acelerada isotérmica. Além disso, podem ter uma ou mais das seguintes propriedades:

Decompor-se com explosão;

Queimar-se rapidamente;

Ser sensível ao impacto ou fricção;

Reagir perigosamente com outras substâncias e

Produzir lesões nos olhos.

CLASSE 6 – SUBSTÂNCIAS TÓXICAS – SUBSTÂNCIAS INFECCIOSAS

Divisão 6.1 – Substâncias Tóxicas

Quando ingeridas, inaladas ou em contato com a pele, podem afetar a saúde humana, causando lesões ou até a morte.

Divisão 6.2 – Substâncias Infecciosas

São aquelas que contêm microrganismos ou toxinas, até onde se tem conhecimento ou suspeita-se, podem causar enfermidades tanto no homem como em animais.

TABELA 2 – CRITÉRIOS APLICÁVEIS AOS GRUPOS DE EMBALAGENS

GRUPO DE EMBALAGEM	TOXIDADE ORAL LD ₅₀ (mg/kg)	TOXIDADE DÉRMICA LD ₅₀ (mg/kg)	TOXIDADE DE INALAÇÃO POR PÓ OU NÉVOA LD ₅₀ (mg/1)
I	Inferior ou igual a 5	Inferior ou igual a 40	Inferior ou igual a 0,5
II	Superior a 5, mas inferior ou igual a 50	Superior a 40, mas inferior ou igual a 200	Superior a 0,5, mas inferior ou igual a 2
III	Sólidos: superior a 50, mas inferior ou igual a 200. Líquidos: superior a 50, mas inferior ou igual a 500	Superior a 200, mas inferior ou igual a 1.000	Superior a 2, mas inferior ou igual a 10

As substâncias da Classe 6, que compreendem os pesticidas, foram classificadas em três grupos segundo o risco de intoxicação que apresentam durante o transporte.

Ao proceder essa agrupação, foram levados em conta os casos de intoxicação acidental de seres humanos e das propriedades específicas de cada substância, tais como sua liquidez, sua alta volatilidade, qualquer probabilidade especial de penetração e seus efeitos biológicos especiais.

Nos casos em que não se tenha experiência com seres humanos, a classificação foi baseada em experiências com animais. Quando uma substância mostra uma ordem diferente de toxicidade por duas ou mais vias de administração, terá que ser utilizado um maior grau de toxicidade para assinalar o grupo da embalagem. Os critérios para agrupamento segundo a toxicidade oral ou dérmica e a toxicidade por inalação de pó e névoa são indicados na Tabela 2.

O agrupamento de substâncias em virtude da inalação de vapores terá de ser efetuado aplicando os critérios da Tabela 3. Quando uma substância mostrar uma diferente ordem de toxicidade por inalação de névoa ou de vapores, será utilizado o grau mais alto de toxicidade para assinalar o grupo de embalagem.

Os líquidos que possuem uma toxicidade de inalação do Grupo I estão proibidos para transporte tanto em aviões de passageiros como de carga.

TABELA 3 – CRITÉRIOS PARA A INALAÇÃO DE VAPORES

GRUPO EMBALAGEM I	DE	LC ₅₀ inferior ou igual a 1.000 ml/m ³ e "V" superior ou igual a 10 x LC ₅₀
GRUPO EMBALAGEM II	DE	LC ₅₀ inferior ou igual a 3.000 ml/m ³ e "V" superior ou igual a LC ₅₀ e não deve satisfazer os critérios correspondentes ao GRUPO I
GRUPO EMBALAGEM III	DE	LC ₅₀ inferior ou igual a 5.000 ml/m ³ e "V" superior ou igual a 0,2 x LC ₅₀ e não deve satisfazer os critérios correspondentes aos GRUPOS I e II

Nota: "V" é a concentração de vapor saturada no ar, da substância em ml/m³ a 20°C e pressão atmosférica normal.

As substâncias produtoras de gás lacrimogênio são incluídas no Grupo II, mesmo que os dados a que se referem a elas não correspondam aos valores indicados.

MÉTODOS DE PROVAS

LD₅₀ de Substâncias de Toxicidade Oral Aguda

Doses de substâncias que administradas por via oral a um grupo de ratos brancos adultos jovens, machos e fêmeas, de 200gr a 300 gr de peso, causam com a máxima probabilidade, em um prazo de 14 dias, a morte da metade dos animais do grupo. O número de animais submetidos ao ensaio deve ser suficiente para que os resultados sejam estatisticamente significativos e de conformidade com as práticas farmacológicas corretas. Os resultados se expressam em mg/kg de massa corporal.

LD₅₀ de Substâncias de Toxicidade Dérmica Aguda

Doses da substância que administrada por contato contínuo de 24h com a pele despida de um grupo de coelhos, causam com a máxima probabilidade, em prazo de 14 dias, a morte dos animais do grupo. O número de animais submetidos ao ensaio deve ser suficiente para que os resultados sejam estatisticamente significativos e de conformidade com as práticas farmacológicas corretas. Os resultados se expressam em mg/kg de massa corporal.

Concentração LD₅₀ de Substâncias da Toxicidade

Concentração de vapor, névoa ou pó que administrada por inalação contínua durante uma hora a um grupo de ratos brancos adultos jovens, machos e fêmeas, de 200gr a 300 gr de peso, causam com a máxima probabilidade, no prazo de 14 dias, a morte de metade dos animais do grupo. Se a

substância é administrada aos animais em forma de pó ou névoa, mais de 90% das partículas administradas na prova de inalação terão de ter um diâmetro máximo de 10 micron, sempre que seja razoavelmente previsível que o homem possa estar exposto a tais concentrações durante o transporte. Os resultados expressam em mg/L de ar, no caso de pó ou névoa, e em ml/m³ de ar (parte por milhão) no caso de vapor.

MATERIAIS RADIOATIVOS

DEFINIÇÃO

Materiais Radioativos em Geral

Materiais radioativos são as matérias ou substâncias que espontaneamente ou continuamente, emitem certos tipos de radiação (radiação ionizante) que podem ser prejudiciais para a saúde, mas que, sem dúvida, não podem ser detectadas por nenhum dos sentidos humanos (visão, audição, olfato, paladar e tato), estas radiações podem afetar também a outras matérias (especialmente filmes fotográficos e de raios-X virgens) e podem ser detectadas e medidas utilizando-se instrumentos apropriados. Deve observar-se que os instrumentos apropriados podem detectar e medir níveis de radiação que estão muito abaixo dos que significativamente afetam a saúde.

Todas as substâncias estão compostas, em definitivo, de um ou mais elementos químicos e cada um desses elementos pode ser designado por um símbolo reconhecido internacionalmente, sendo que cada um desses elementos é distinguido pelo seu número atômico, único e próprio. Os átomos de cada elemento químico podem existir em um número de variantes ligeiramente diferentes (alguns se produzem naturalmente e outras de forma artificial) sem que sejam alteradas suas características químicas ou forma física dos elementos.

Qualquer matéria radioativa está formada por um material que em um determinado momento alguns de seus átomos são radioativos. Cada um desses átomos radioativos, em algum momento, individual, inesperada e espontaneamente, inicia um processo de desintegração e transformação. Neste processo cada um destes átomos emite a sua radiação característica e depois degenere em outra configuração.

A radiação característica compreende uma ou mais radiações de vários tipos, e de várias energias específicas de um radionuclídeo em particular, onde o átomo se transforma na maioria dos casos em um átomo não radioativo do mesmo elemento químico ou de outro, mas em alguns casos em um radionuclídeo derivado.

O número médio de transformações atômicas que se produzem por segundo denomina-se atividade do material radioativo.

CLASSE 8 – CORROSIVOS

DEFINIÇÃO

Substâncias que por sua ação química podem causar danos graves ao entrar em contato com tecidos vivos ou provocar danos materiais a outras mercadorias ou mesmo ao meio de transporte que a conduz.

CRITÉRIOS APLICÁVEIS AOS GRUPOS DE EMBALAGEM

Foram adotados, baseando-se na experiência adquirida e tendo em conta também outros fatores tais como o risco de inalação e da reação com a água (incluindo a formação de produtos de decomposição perigosa). As novas substâncias, com a inclusão de misturas podem ser avaliadas segundo a duração do contato que seja necessário para provocar uma necrose visível na pele humana.

Tal duração pode ser determinada mediante uma prova adequada consistindo em aplicar diretamente uma substância potencialmente corrosiva sobre a pele intacta de um animal.

Os critérios para a inclusão de substâncias em cada um dos três grupos desta classe são os seguintes:

GRUPO I – Substâncias Sumamente Perigosas

Substâncias que causam necrose dérmica visível em um ponto de contato quando aplicado sobre a pele intacta de um animal por um período máximo de três minutos.

GRUPO II – Substâncias Moderadamente Perigosas

Substâncias que causam necrose dérmica visível em um ponto de contato quando aplicada sobre a pele intacta de um animal por um período de mais de três minutos, mas que não exceda 60 minutos.

GRUPO III – Substâncias Apenas Perigosas

Substâncias que causam necrose dérmica visível em um ponto de contato quando aplicada sobre a pele intacta de um animal por um período que não exceda 4 horas;

Substâncias que causam uma corrosão superior a 6.35 mm ao ano, a uma temperatura de 55°C, quando aplicada a uma superfície de aço ou de alumínio.

CLASSE 9 – MERCADORIAS PERIGOSAS DIVERSAS

DEFINIÇÃO

Substâncias que ao serem transportadas por via aérea encerram riscos não previstos em outras classes.

Estas incluem:

Materiais Magnetizados – Todo material que, ao ser acondicionado para transporte aéreo, tem um campo magnético mínimo de 0,159 A/m ou mais a uma distância de qualquer ponto da superfície de volume preparado.

Exemplos:

Drogas ou medicamentos;

Embalagens que contenham aerossol inflamável, não inflamável, líquidos inflamáveis, substâncias tóxicas, em pequenos recipientes interiores;

Motores de combustão interna, veículos automotores, pneus;

Poliestireno, expansível em pedras ou granulado;

Acumuladores elétricos.

PICTOGRAMAS, ETIQUETAS DE RISCO E DE MANUSEIO – AOCI / IATA E ETIQUETAS DE RISCO PRIMÁRIO

CLASSE I



EXPLOSIVOS
Divisão 1.1



EXPLOSIVOS
Divisão 1.2



EXPLOSIVOS
Divisão 1.3
Grupo de
Compatibilidade C



EXPLOSIVOS
Divisão 1.3
Grupo de
Compatibilidade G



EXPLOSIVOS
Divisão 1.4
Grupo de
Compatibilidade B



EXPLOSIVOS
Divisão 1.4
Grupo de
Compatibilidade C



EXPLOSIVOS
Divisão 1.4
Grupo de
Compatibilidade D



EXPLOSIVOS
Divisão 1.4
Grupo de
Compatibilidade E



EXPLOSIVOS
Divisão 1.4
Grupo de
Compatibilidade F



EXPLOSIVOS
Divisão 1.4
Grupo de
Compatibilidade G



EXPLOSIVOS
Divisão 1.4
Grupo de
Compatibilidade S



EXPLOSIVOS
Divisão 1.4
Grupo de
Compatibilidade S



EXPLOSIVOS
Divisão 1.5
Grupo de
Compatibilidade D

CLASSE 2



GÁS NÃO
INFLAMÁVEL



GÁS
INFLAMÁVEL



GASES
VENENOSOS
(Tóxicos)



LÍQUIDO
INFLAMÁVEL

CLASSE 3

CLASSE 4



SÓLIDO
INFLAMÁVEL



RISCO DE
COMBUSTÃO
ESPONTÂNEA



SUBSTÂNCIA QUE EM CONTATO
COM A ÁGUA EXALA GASES
INFLAMÁVEIS

CLASSE 5

CLASSE 6



SUBSTÂNCIA
COMBURENTE



PERÓXIDO
ORGÂNICO



SUBSTÂNCIAS
VENENOSAS
(Tóxicas)



SUBSTÂNCIAS
VENENOSAS
(Tóxicas)
AFASTAR DE ALIMENTOS

Continuação CLASSE 6



**SUBSTÂNCIAS INFECCIOSAS
HAVENDO AVARIA OU VAZAMENTO
ACIONAR AUTORIDADES
SANITÁRIAS**

CLASSE 7



**MATERIAL
RADIOATIVO
CATEGORIA I**



**MATERIAL
RADIOATIVO
CATEGORIA II**



**MATERIAL
RADIOATIVO
CATEGORIA III**



**SUBSTÂNCIA
CORROSIVA**

CLASSE 8



**LÍQUIDO
INFLAMÁVEL**



**SUBSTÂNCIA
COMBURENTE**



**SÓLIDO
INFLAMÁVEL**



**SUBSTÂNCIAS OU GASES
VENENOSOS (Tóxicos)**



**SUBSTÂNCIA QUE APRESENTA RISCO
DE COMBUSTÃO ESPONTÂNEA**



**SUBSTÂNCIA
CORROSIVA**

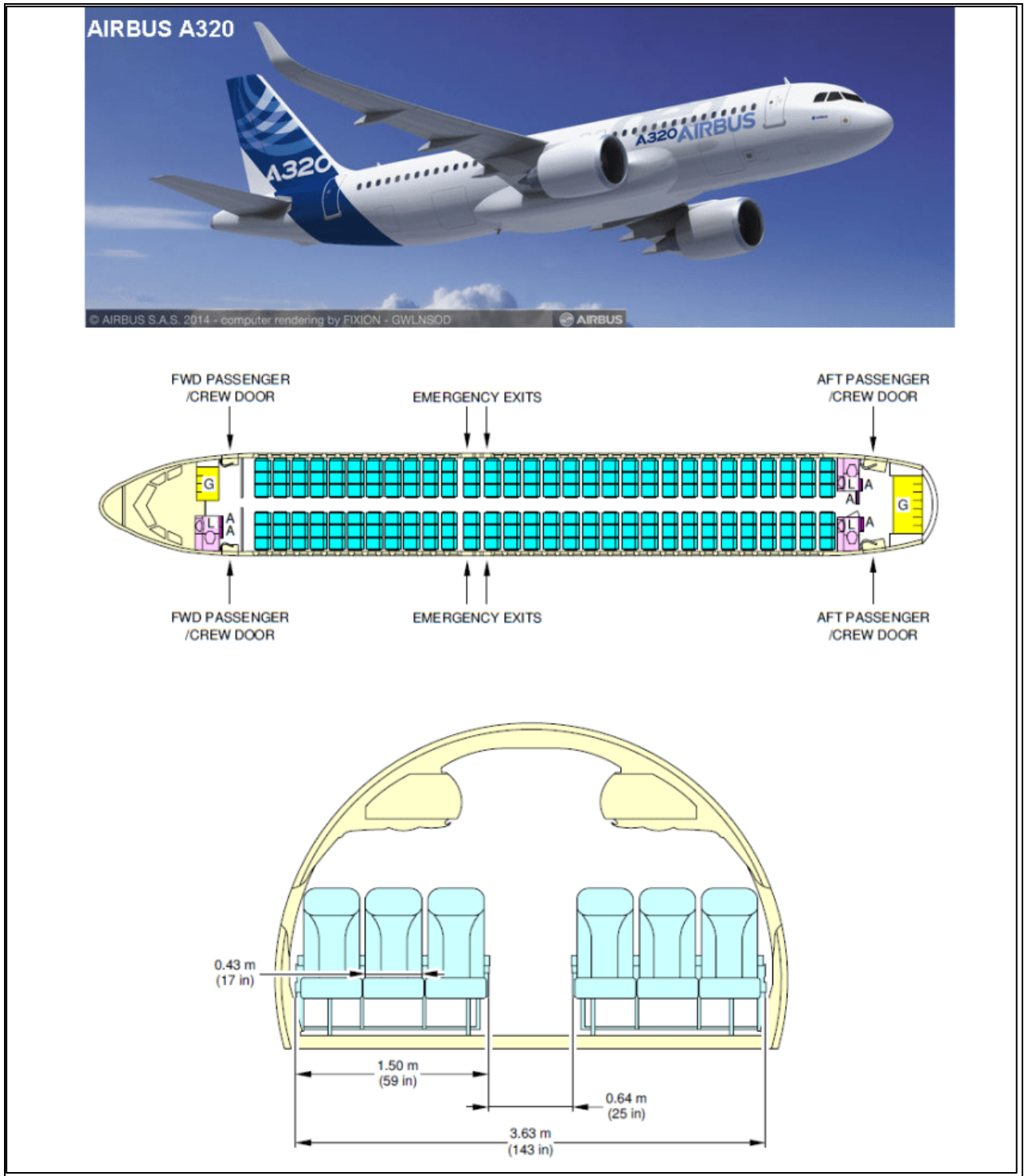


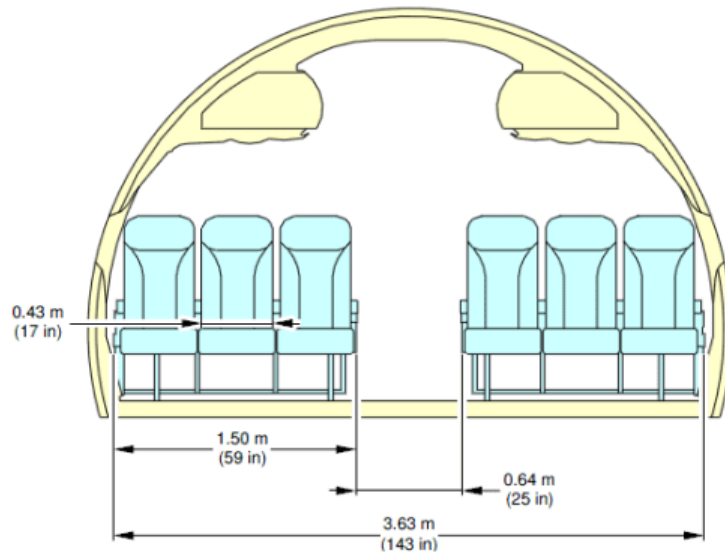
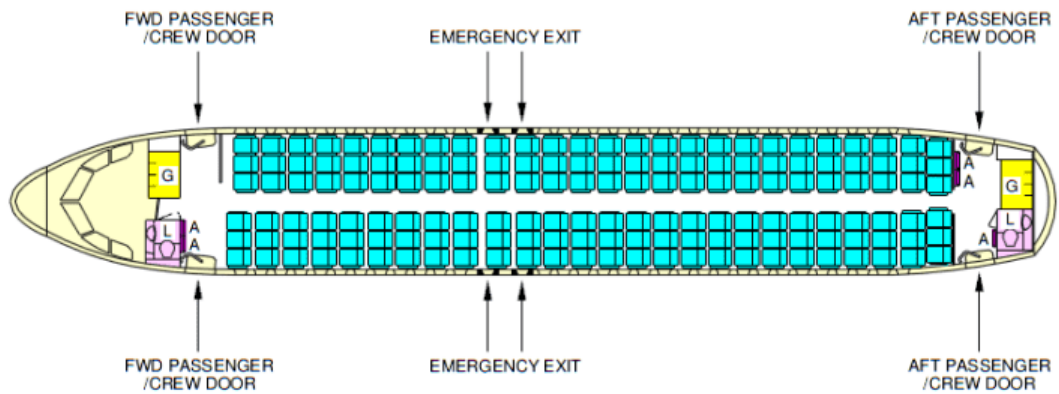
**SUBSTÂNCIA QUE EM CONTATO COM
A ÁGUA EXALA GASES INFLAMÁVEIS
INFLACORROSIVA**

**ANEXO XV – CROQUIS DAS PRINCIPAIS AERONAVES QUE OPERAM NO SBCY
FAMÍLIA AIRBUS**



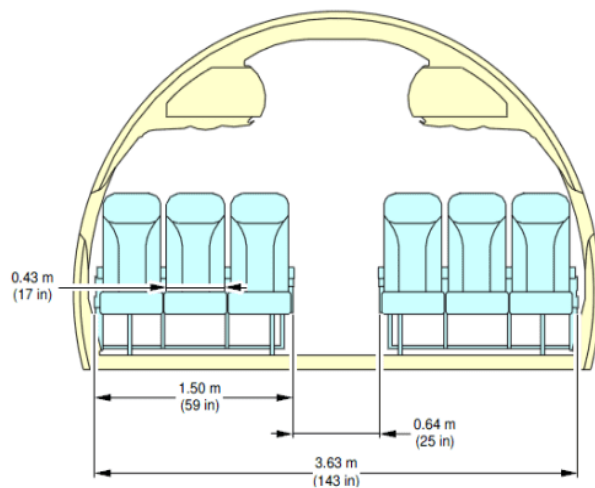
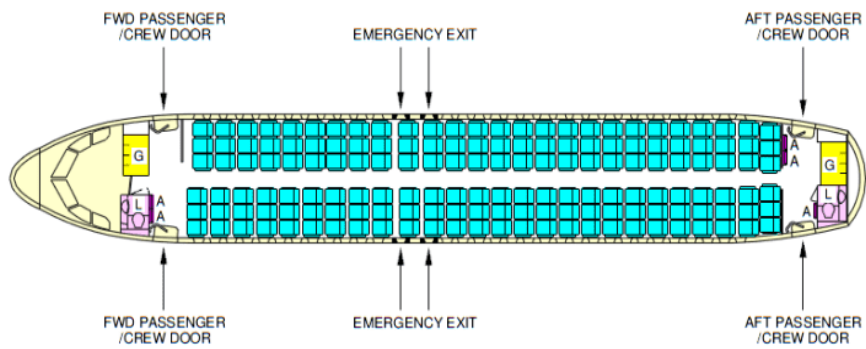
CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS DA FAMÍLIA AIRBUS







© AIRBUS S.A.S. 2010 - COMPLETER REMINDERING DE FROKOVAN - COMPLETOS

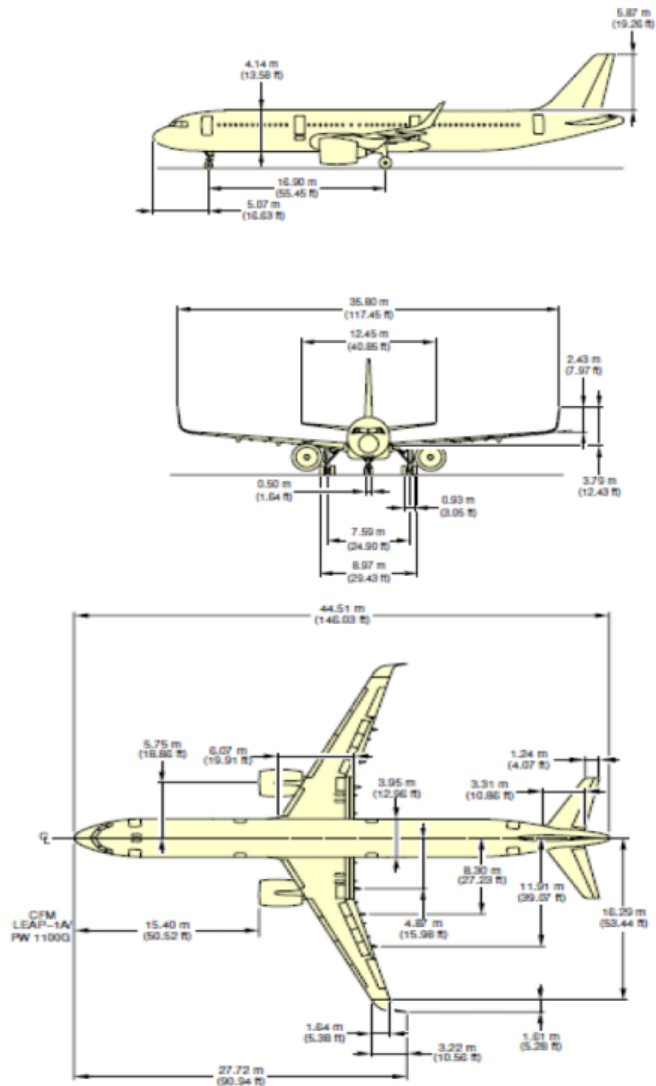


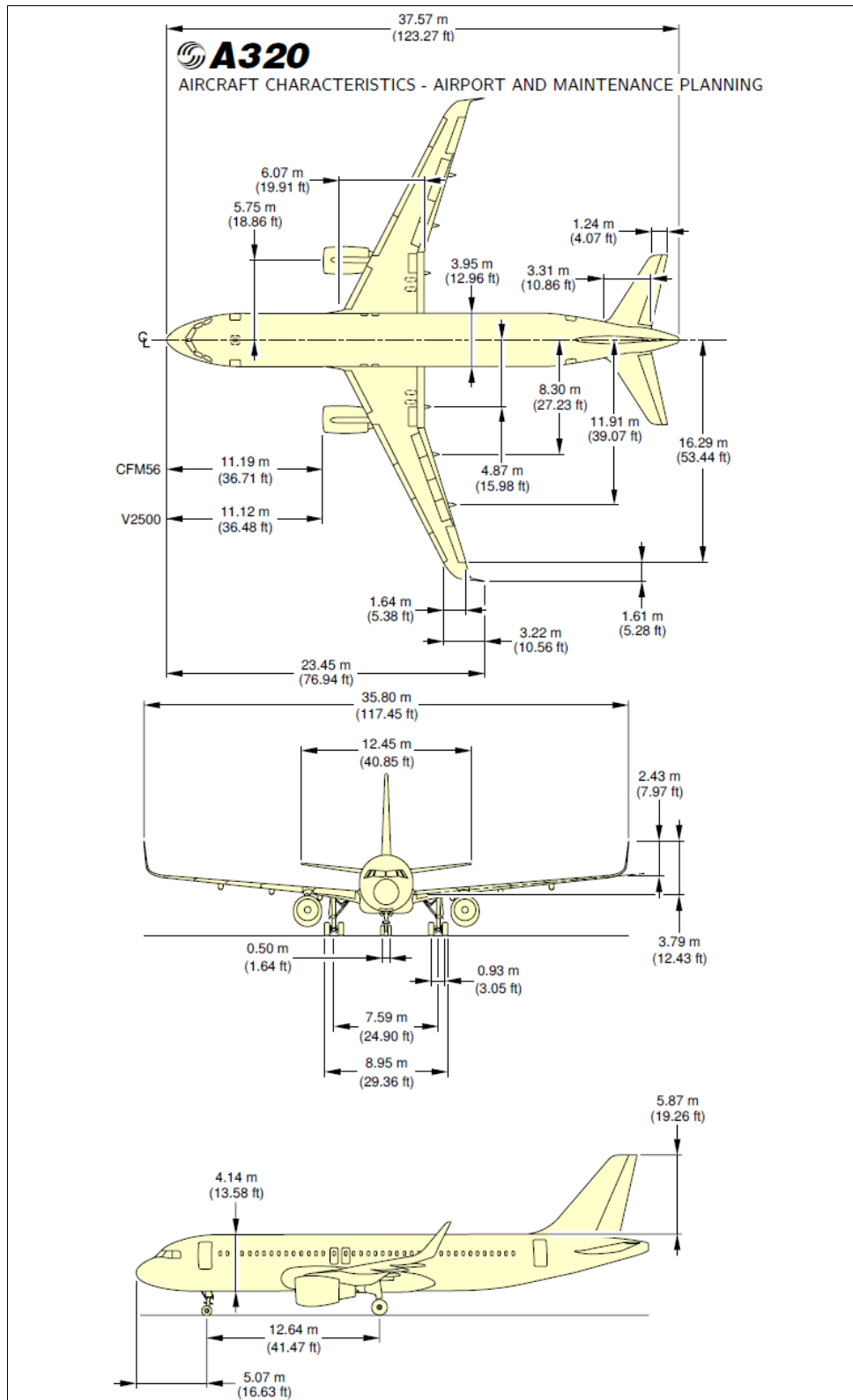


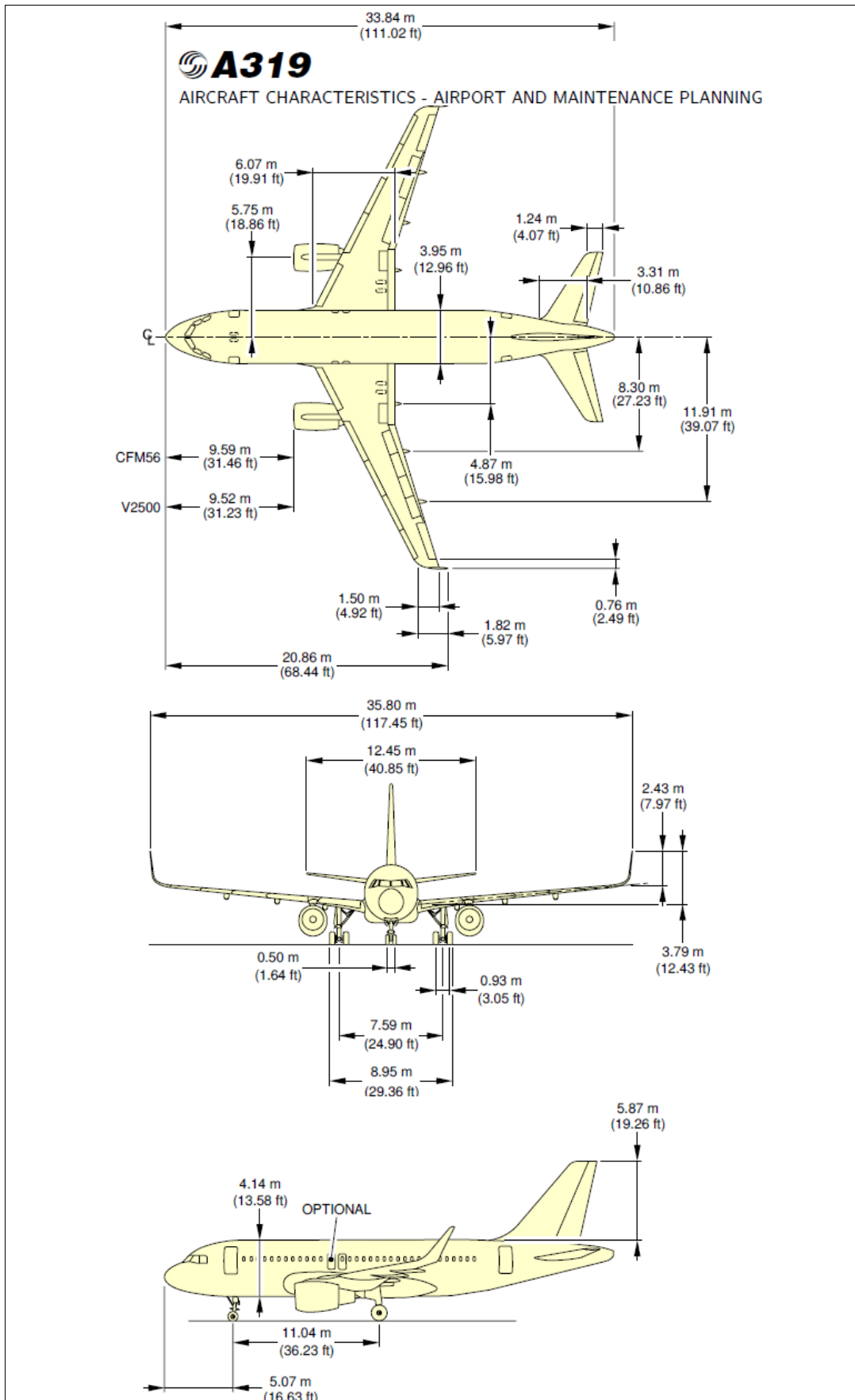
A321

AIRCRAFT CHARACTERISTICS - AIRPORT AND MAINTENANCE PLANNING

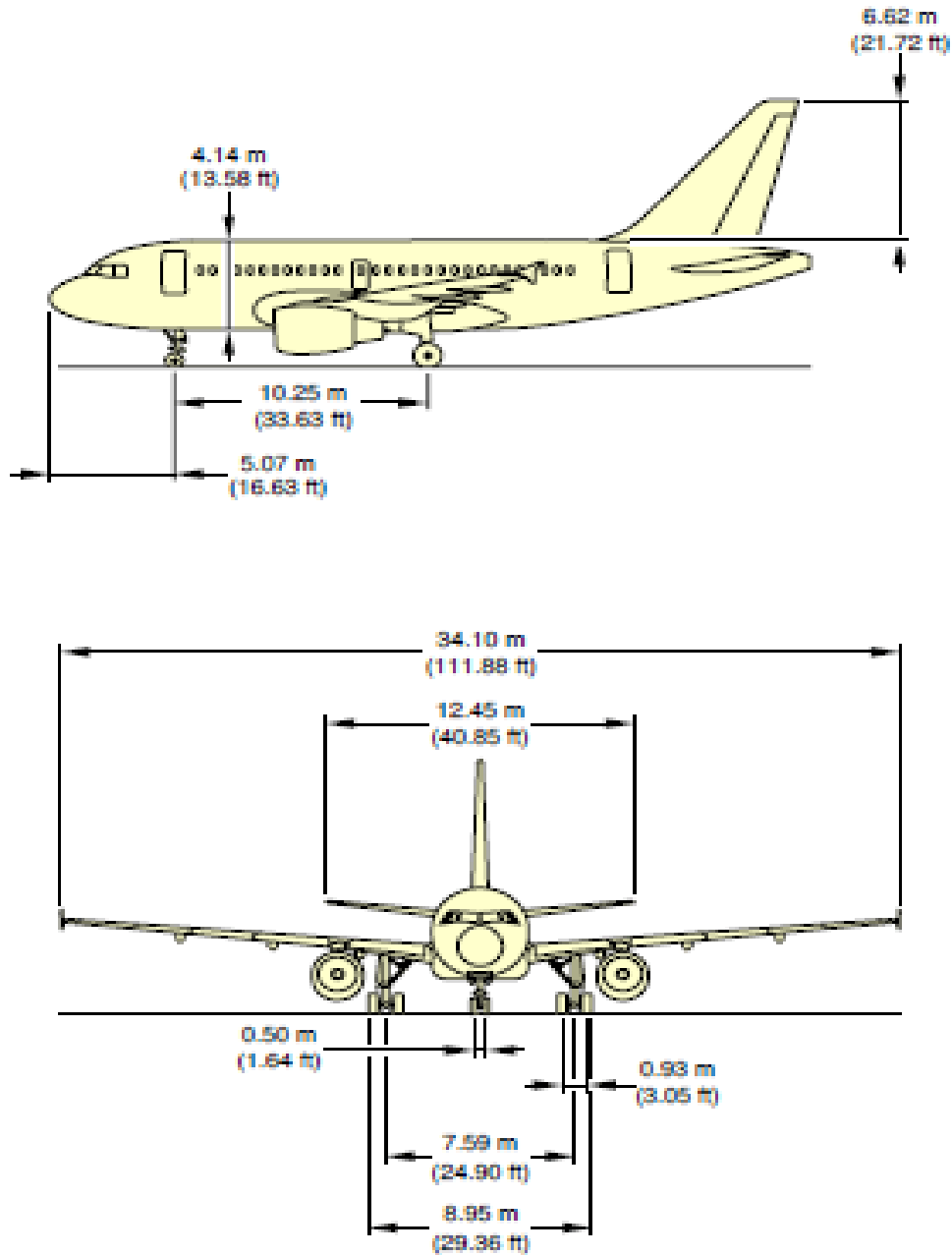
**ON A/C A321neo







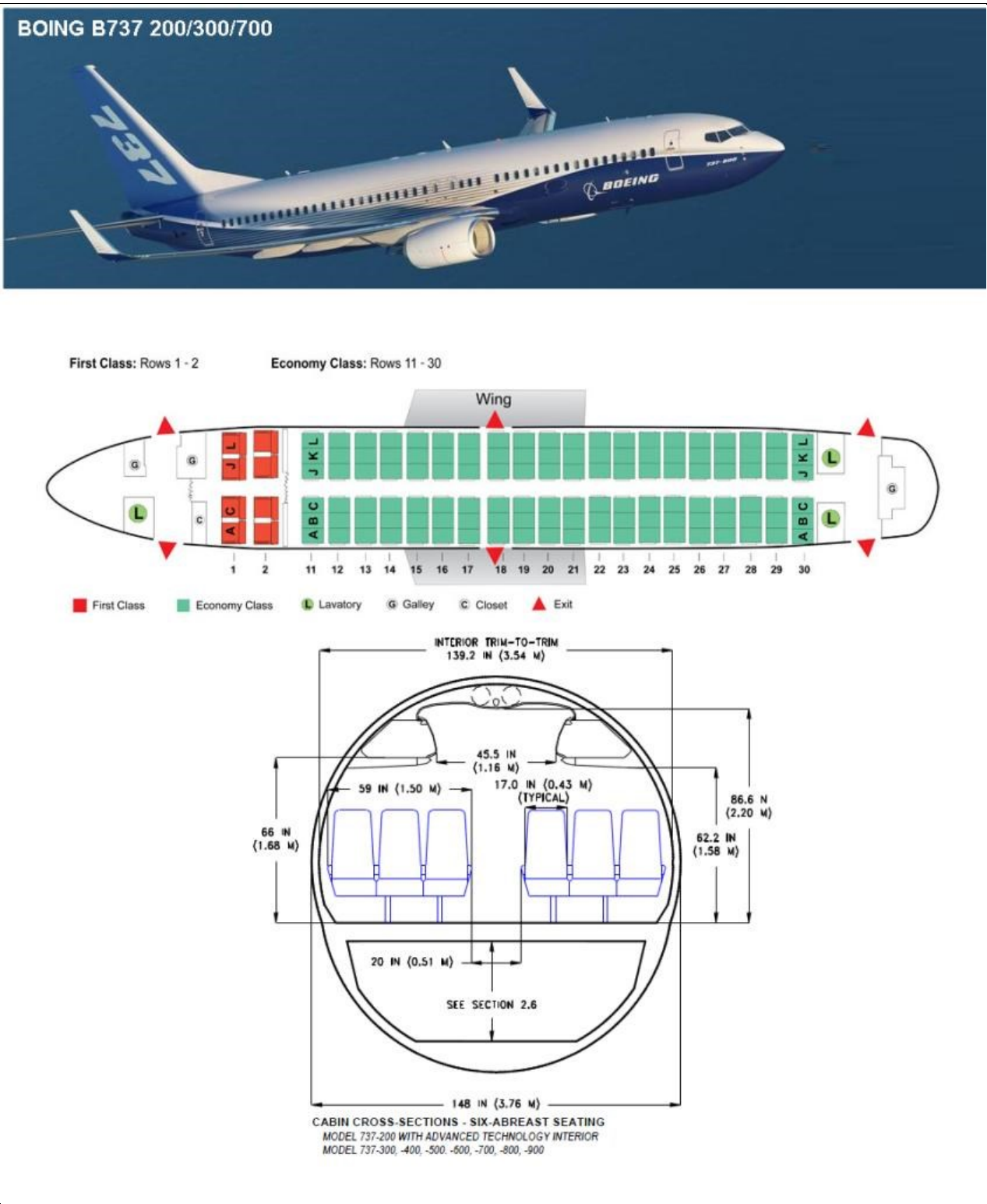
A318 - AIRCRAFT CHARACTERISTICS - AIRPORT AND MAINTENANCE PLANNING



FAMÍLIA BOEING 737



CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS DA FAMÍLIA BOEING

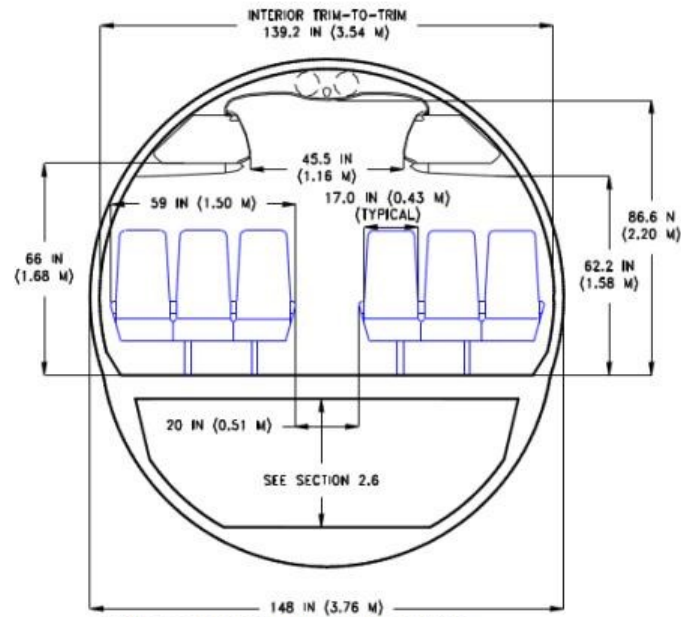
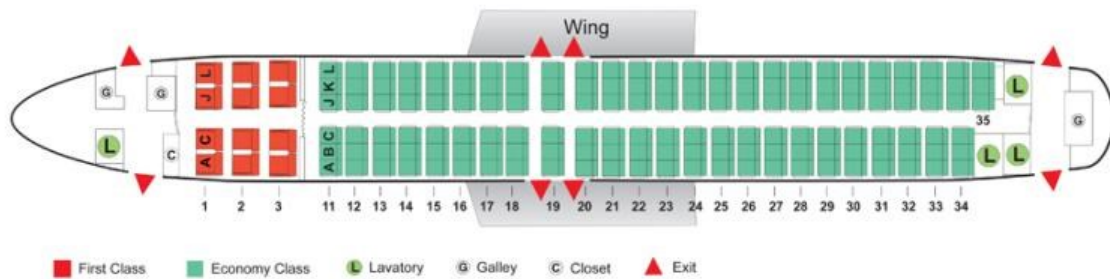


BOING B737 800

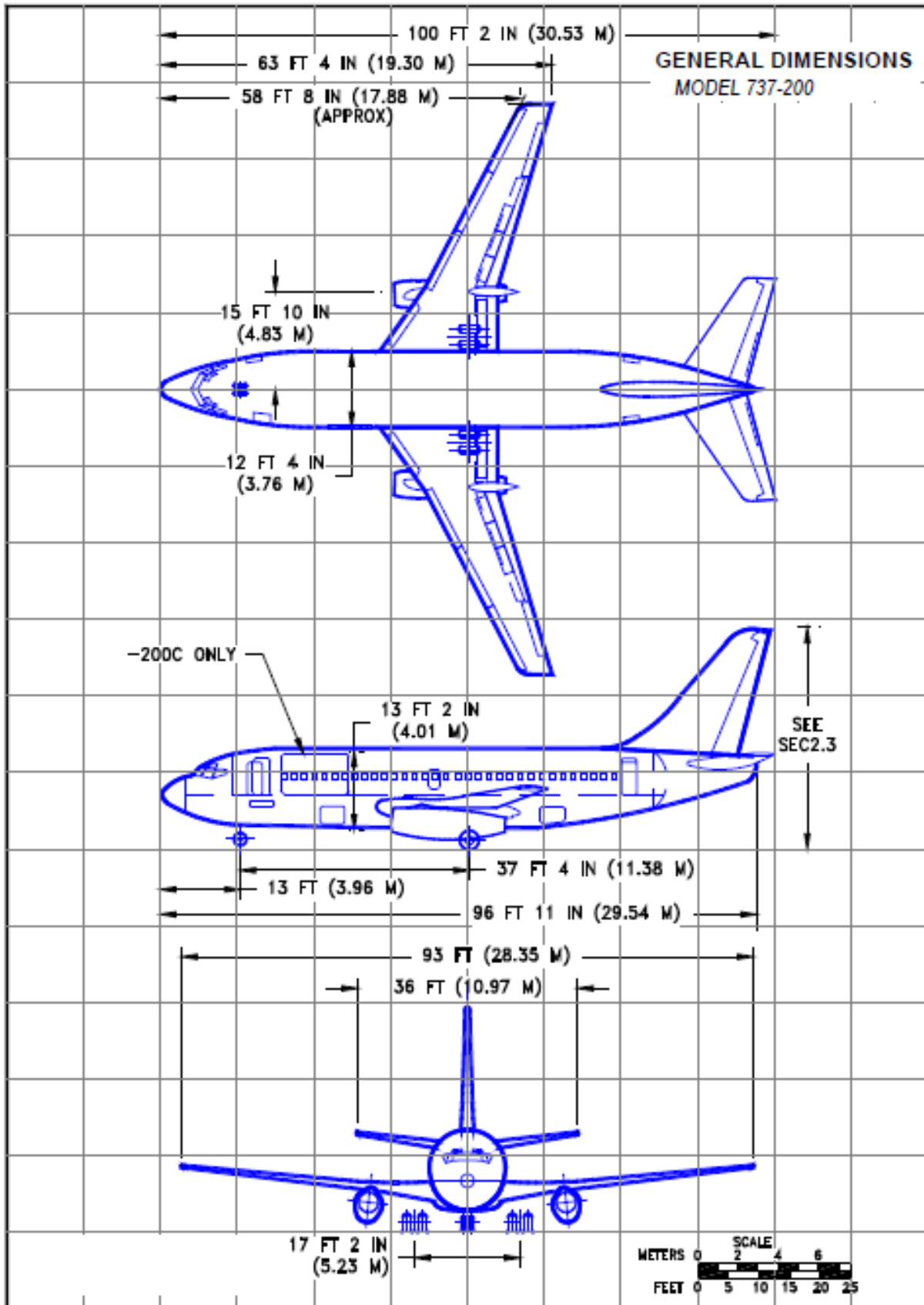


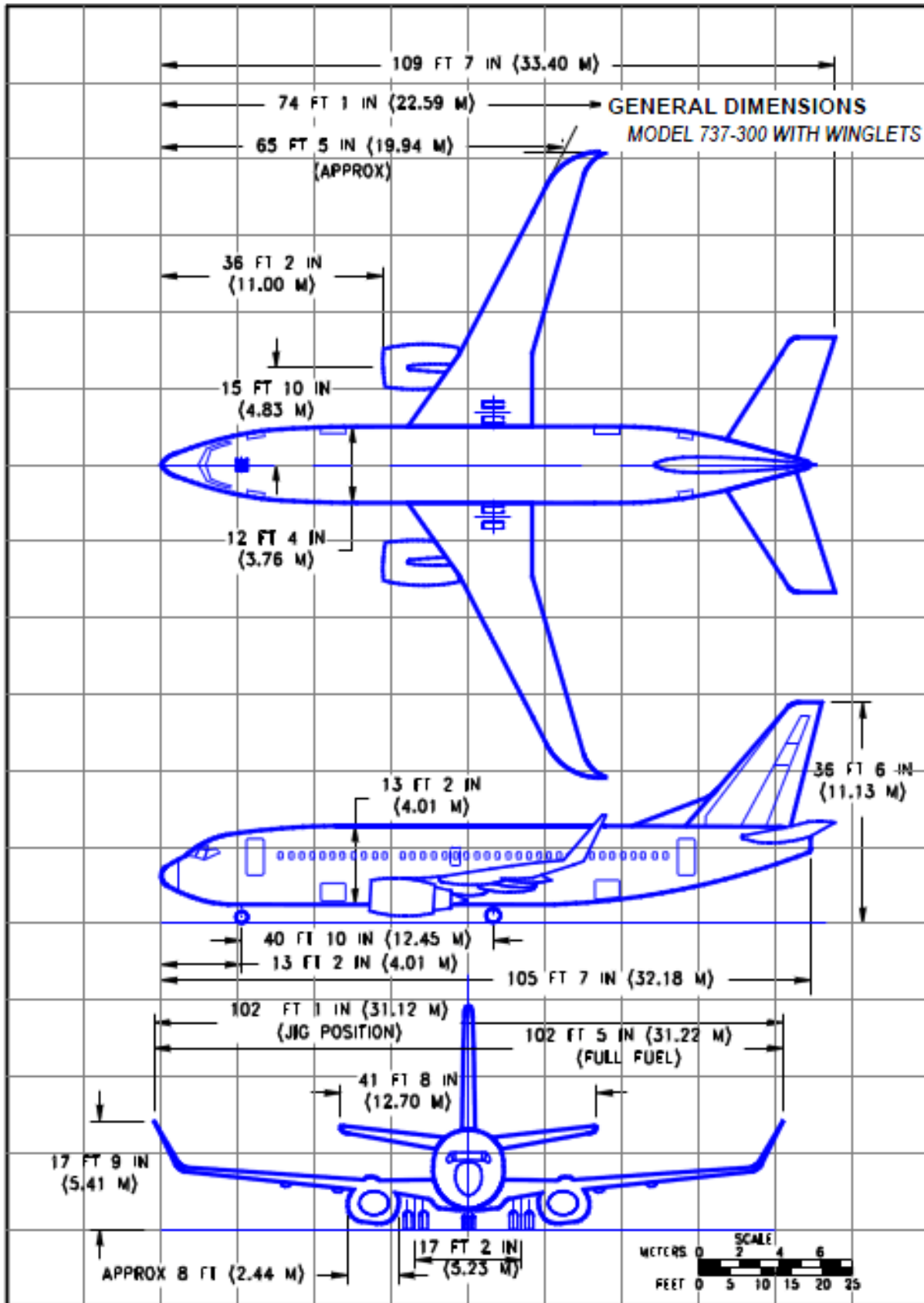
First Class: Rows 1 - 3

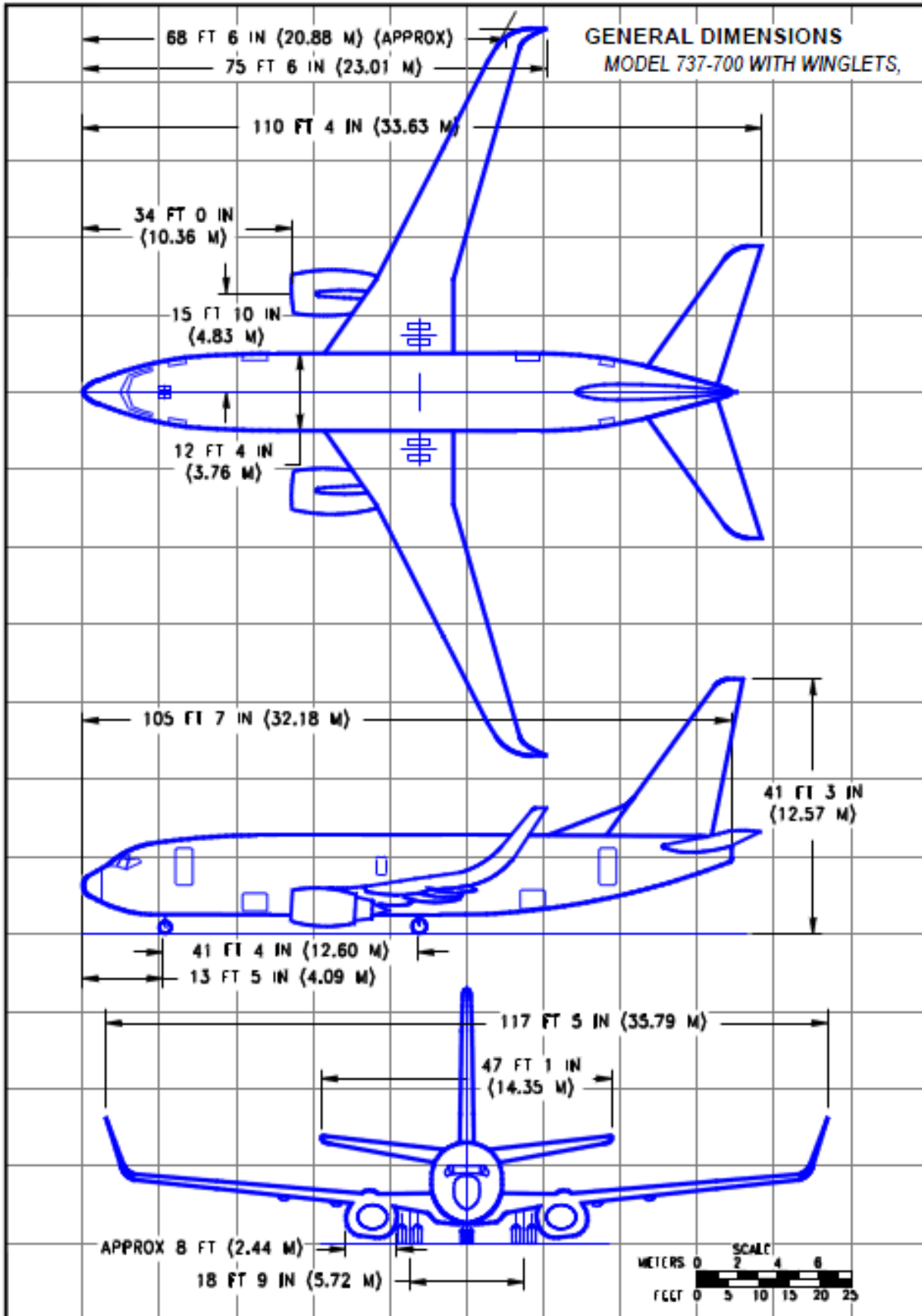
Economy Class: Rows 11 - 35

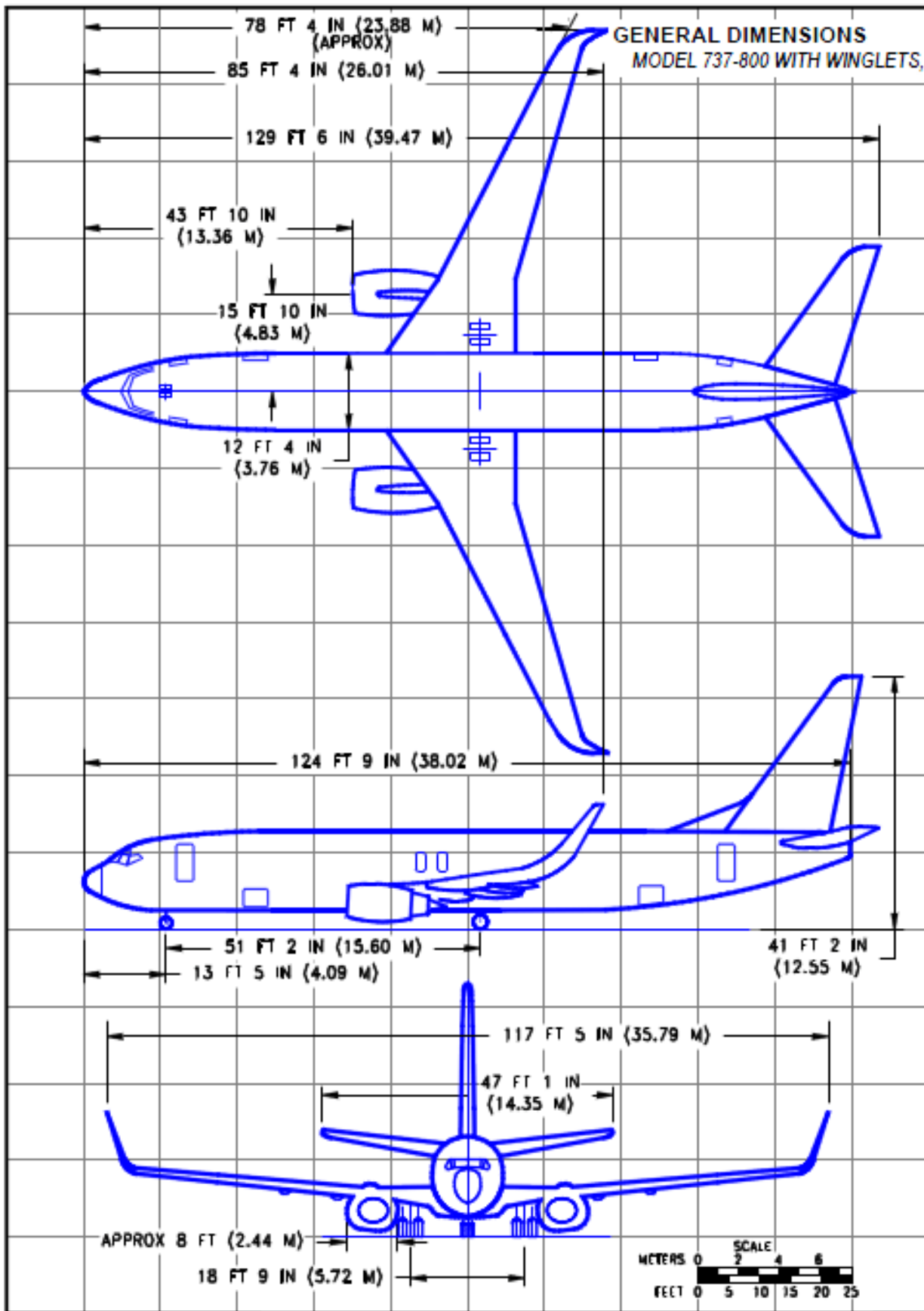


CABIN CROSS-SECTIONS - SIX-ABREAST SEATING
MODEL 737-200 WITH ADVANCED TECHNOLOGY INTERIOR
MODEL 737-300, -400, -500, -600, -700, -800, -900







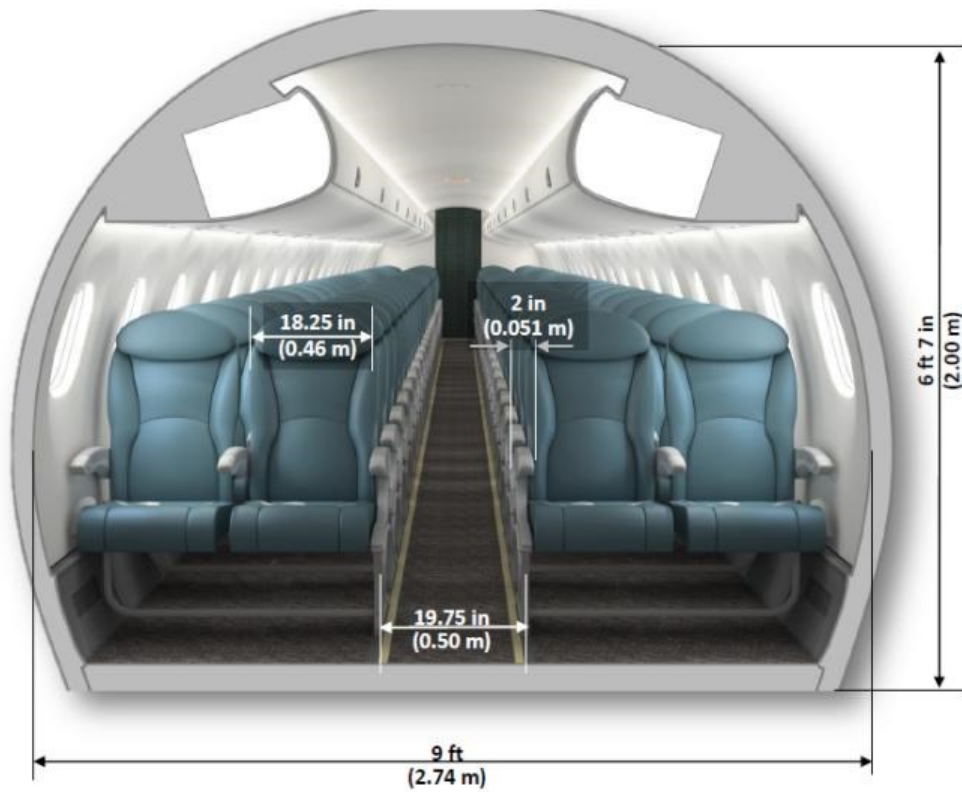
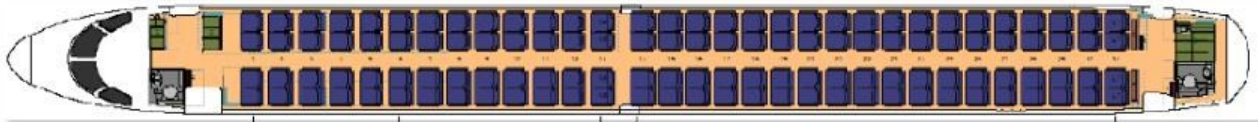


FAMÍLIA EMBRAER

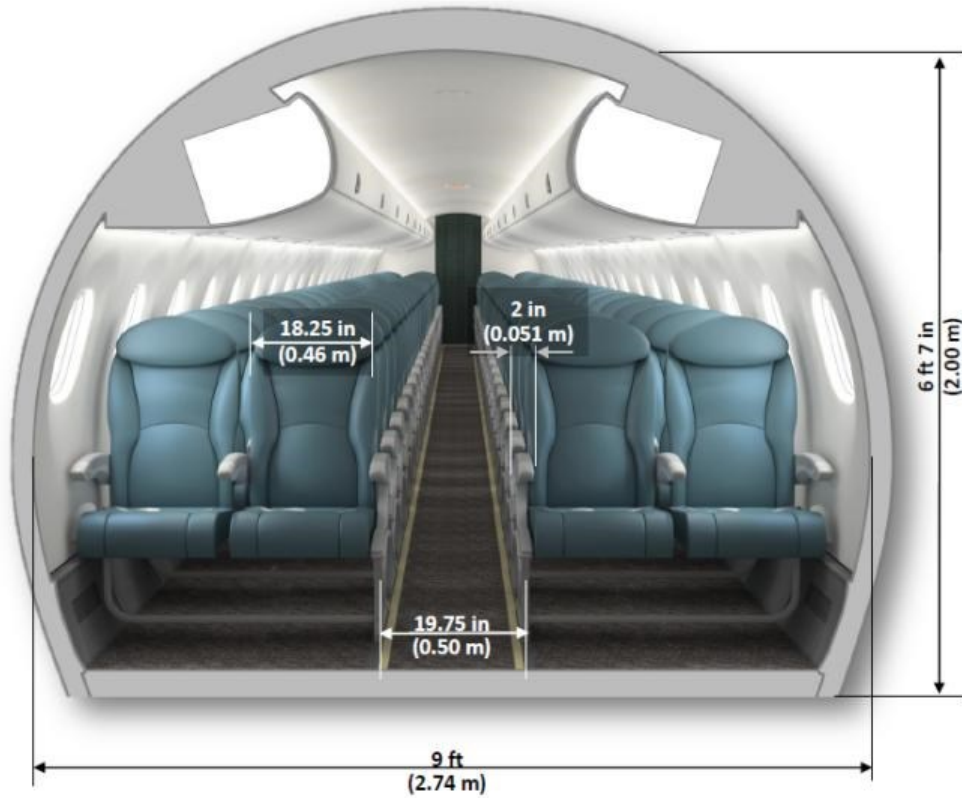
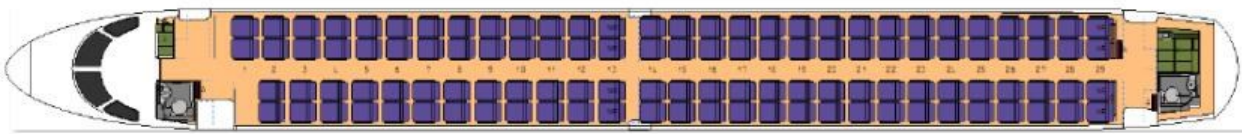


CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS FAMÍLIA EMBRAER

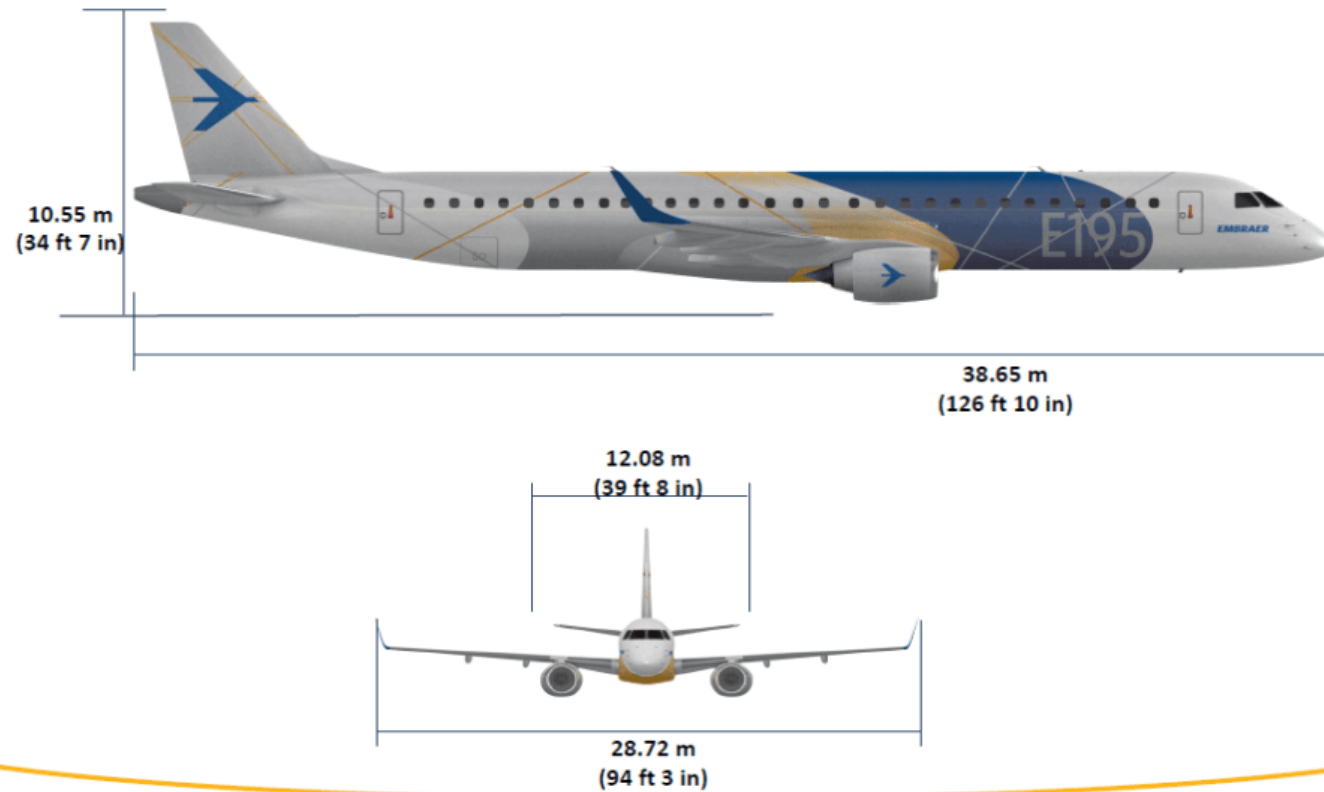
EMBRAER E195



EMBRAER E190



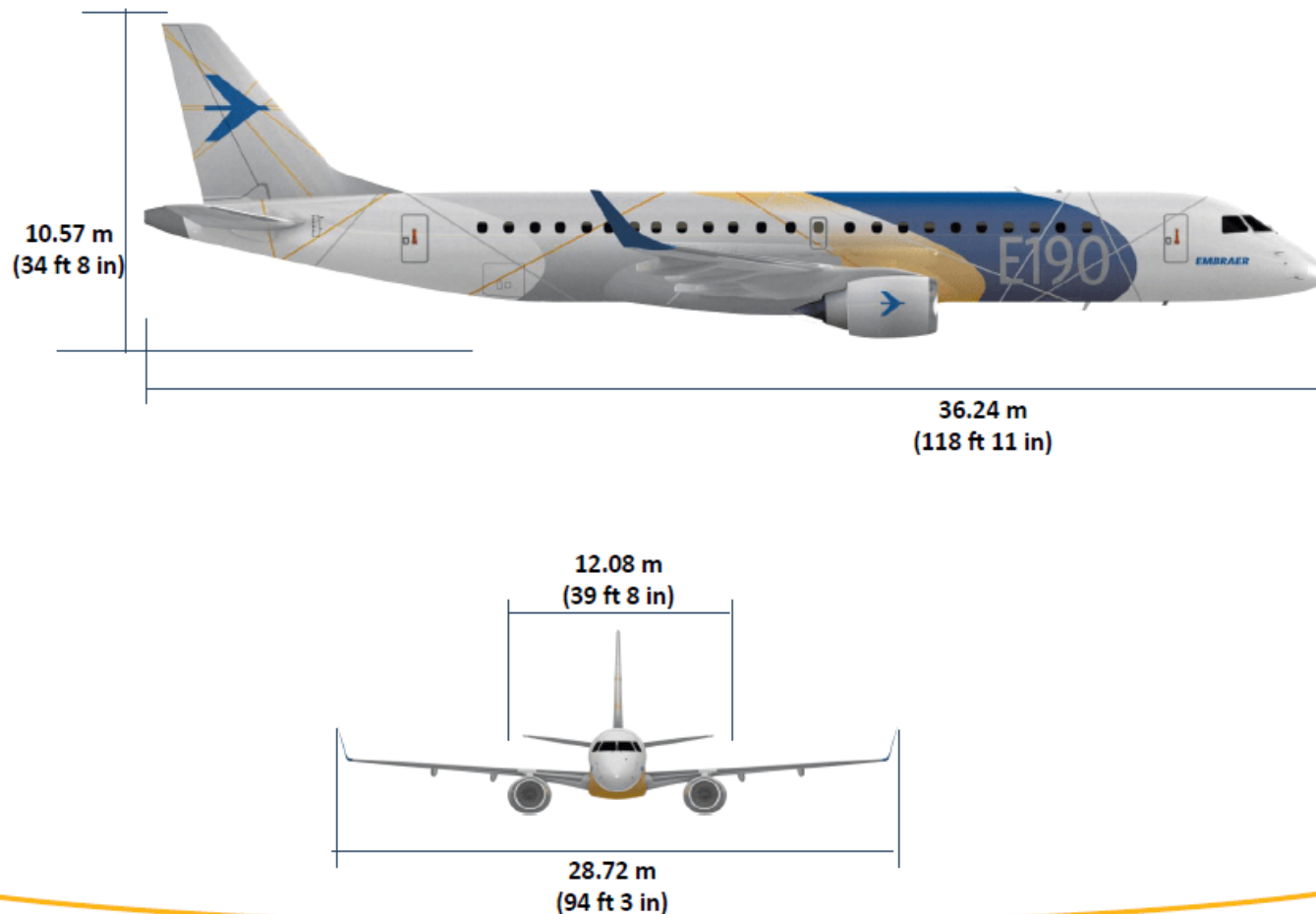
EMBRAER 195 Views
Front and side

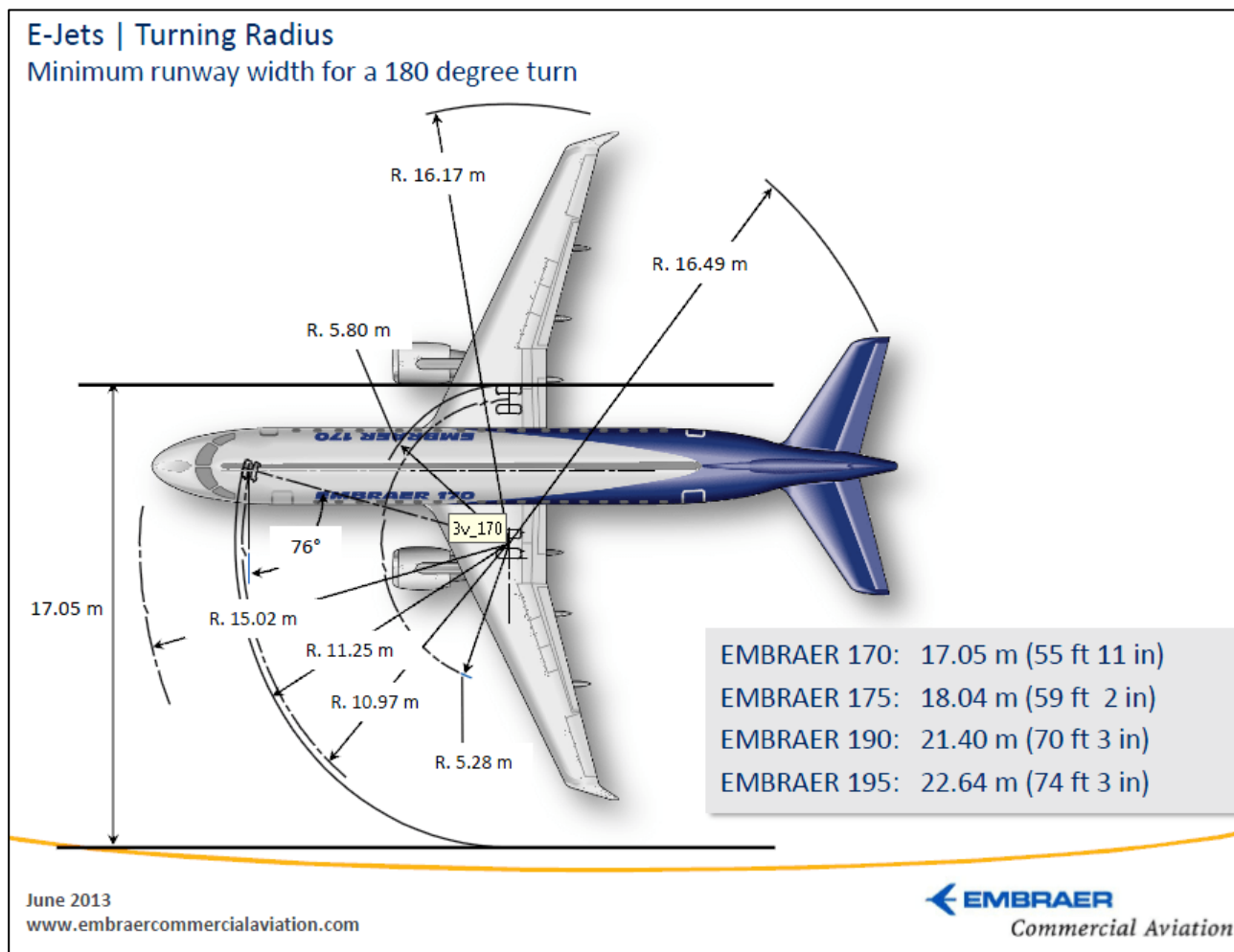


June 2014
www.embraercommercialaviation.com

EMBRAER
Commercial Aviation

EMBRAER 190 Views
Front and side





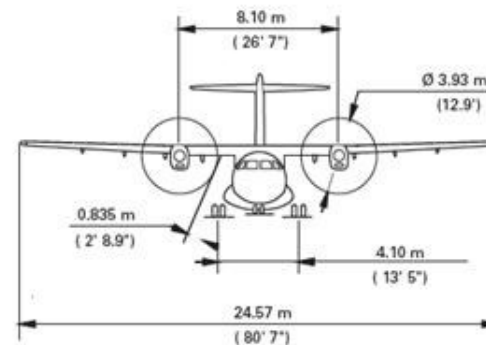
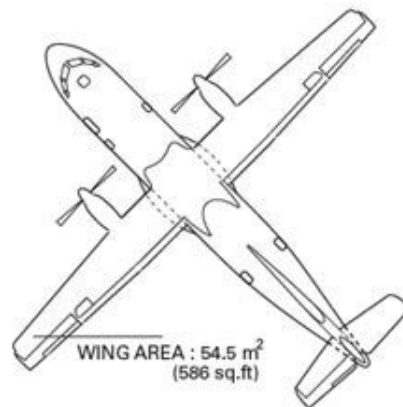
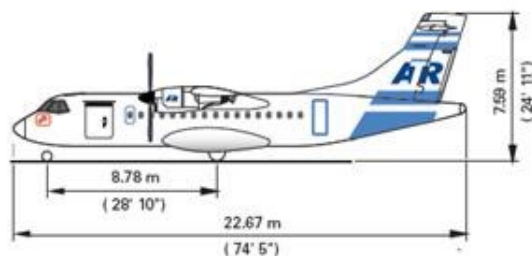
**INTENCIONALMENTE
EM BRANCO**

FAMÍLIA ATR



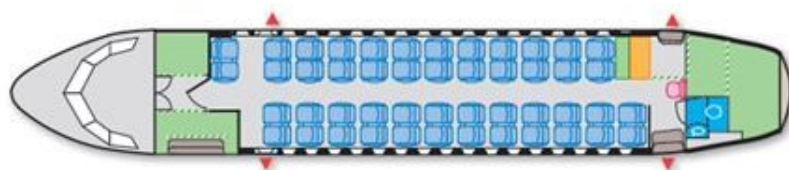
CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS DA FAMÍLIA ATR

ATR 42-500

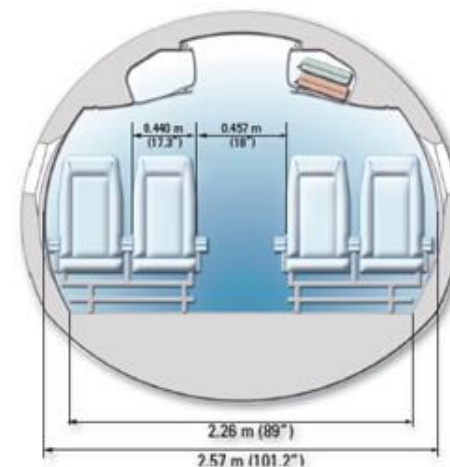


STANDARD CONFIGURATION

48 seats at 30" pitch



Attendant seat Galley Toilet Baggage Emergency exit



Fonte: www.atracraft.com
Photo credit: ATR - Pierre Barthe. Printed by: Imprimerie Pascal Communication 2015

