

**MINISTÉRIO DA DEFESA
COMANDO DA AERONÁUTICA**



**INVESTIGAÇÃO E PREVENÇÃO DE
ACIDENTES AERONÁUTICOS**

NSCA 3-4

**PLANO DE EMERGÊNCIA AERONÁUTICA EM
AERÓDROMO**

2008

**MINISTÉRIO DA DEFESA
COMANDO DA AERONÁUTICA
CENTRO DE INVESTIGAÇÃO E PREVENÇÃO DE ACIDENTES AERONÁUTICOS**



**INVESTIGAÇÃO E PREVENÇÃO DE
ACIDENTES AERONÁUTICOS**

NSCA 3-4

**PLANO DE EMERGÊNCIA AERONÁUTICA EM
AERÓDROMO**

2008



MINISTÉRIO DA DEFESA
COMANDO DA AERONÁUTICA
ESTADO-MAIOR DA AERONÁUTICA

PORTARIA EMAER Nº 75 /CEN, DE 31 DE OUTUBRO DE 2008.

Aprova a reedição do NSCA 3-4, que dispõe sobre o Plano de Emergência Aeronáutica em Aeródromo (PEAA).

O CHEFE DO ESTADO-MAIOR DA AERONÁUTICA, no uso da atribuição que lhe confere o Art. 147, incisos II e III, da RICA 20-36, Regimento Interno do Comando da Aeronáutica, aprovado pela Portaria nº 1.220/GC3, de 30 de novembro de 2004, resolve:

Art. 1º Aprovar a reedição da NSCA 3-4 “PLANO DE EMERGÊNCIA AERONÁUTICA EM AERÓDROMO”.

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

Art.3º Revoga-se a Portaria 11/EMAER de 02 de junho de 2004 - NSCA 3-4 “Plano de Emergência Aeronáutica em Aeródromo”.

Ten Brig Ar PAULO ROBERTO RÖHRIG DE BRITO
Chefe do Estado-Maior da Aeronáutica

| | |
|--|----|
| 1 DISPOSIÇÕES PRELIMINARES..... | 9 |
| 1.1 FINALIDADE..... | 9 |
| 1.2 OBJETIVO..... | 9 |
| 1.3 ÂMBITO..... | 9 |
| 1.4 DEFINIÇÕES..... | 9 |
| 2 PLANO DE EMERGÊNCIA AERONÁUTICA EM AERÓDROMO (PEEA)..... | 10 |
| 2.1 DEFINIÇÃO..... | 10 |
| 2.2 FINALIDADE..... | 10 |
| 2.3 RESPONSABILIDADES..... | 10 |
| 2.4 ABRANGÊNCIA..... | 10 |
| 3 ELABORAÇÃO, ATUALIZAÇÃO E AVALIAÇÃO DO PEAA..... | 11 |
| 3.1 COMISSÕES DE ELABORAÇÃO, ATUALIZAÇÃO E AVALIAÇÃO..... | 11 |
| 3.2 CRITÉRIOS DE ELABORAÇÃO..... | 11 |
| 3.3 CRITÉRIOS DE ATUALIZAÇÃO..... | 12 |
| 3.4 CRITÉRIOS DE AVALIAÇÃO..... | 12 |
| 4 COMPOSIÇÃO DO PEAA..... | 14 |
| 4.1 ATRIBUIÇÕES E RESPONSABILIDADES..... | 14 |
| 4.2 ATENDIMENTO MÉDICO..... | 16 |
| 4.3 REMOÇÃO DA AERONAVE OU SEUS DESTROÇOS..... | 19 |
| 4.4 ANEXOS..... | 20 |
| 5 TREINAMENTO..... | 22 |
| 6 DISPOSIÇÕES FINAIS..... | 23 |
| REFERENCIAS..... | 24 |
| ANEXO A - MAPA DE GRADE INTERNA DE AEROPORTO..... | 26 |
| ANEXO B - MAPA DE GRADE EXTERNA DE AEROPORTO..... | 27 |
| ANEXO C MODELO DE FLUXOGRAMA DE COMUNICAÇÃO..... | 28 |
| ANEXO D MODELO DE RELAÇÃO DE MEIOS DISPONÍVEIS..... | 29 |
| ANEXO E MODELO DE DIAGRAMA DE COORDENAÇÃO..... | 30 |
| ANEXO F DIAGRAMA DE ÁEREAS DE TRIAGEM E ATENDIMENTO..... | 31 |
| ANEXO G MODELO DE FICHA DE IDENTIFICAÇÃO DE VÍTIMA..... | 32 |

PREFÁCIO

O Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos encoraja a crítica construtiva, objetivando a obtenção dos dados e elementos necessários ao aprimoramento das Normas Reguladoras do Sistema de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos.

1 DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

1.1 FINALIDADE

Prover a orientação normativa referente ao Plano de Emergência Aeronáutica em Aeródromo - PEAA.

1.2 OBJETIVO

Estabelecer os procedimentos, responsabilidades e atribuições concernentes à elaboração e execução do Plano de Emergência Aeronáutica em Aeródromo.

1.3 ÂMBITO

1.3.1 A presente norma aplica-se às administrações de todos os aeródromos militares e aeroportos.

1.3.2 Para os aeródromos sob administração da Marinha do Brasil e do Exército Brasileiro, deve-se observar, ainda, a Diretriz Interministerial SIPAER/002.

1.4 DEFINIÇÕES

Para os fins de aplicação desta norma são consideradas as definições a seguir:

1.4.1 AERÓDROMO

Toda área destinada à pouso, decolagem e movimentação de aeronaves.

1.4.2 AEROPORTO

Aeródromo público, dotado de instalações e facilidades para apoio de operações de aeronaves e de embarque e desembarque de pessoas e cargas.

1.4.3 AEROPORTO COMPARTILHADO

Aeroporto que compartilha sua infra-estrutura com sede de Unidade Aérea Militar.

1.4.4 HELIPONTOS

Aeródromos destinados exclusivamente a helicópteros.

1.4.5 HELIPORTOS

1.4.5.1 Helipontos públicos, dotados de instalações e facilidades para apoio de operações de helicópteros e de embarque e desembarque de pessoas e cargas.

2 PLANO DE EMERGÊNCIA AERONÁUTICA EM AERÓDROMO (PEEA)

2.1 DEFINIÇÃO

Documento que estabelece procedimentos, responsabilidades e atribuições para o atendimento de situações de emergência decorrentes de acidentes aeronáuticos em aeródromos militares e aeroportos.

2.2 FINALIDADE

O PEEA tem por finalidade minimizar as conseqüências decorrentes de acidentes aeronáuticos, evitando perdas de vidas e de material pós-acidente.

2.3 RESPONSABILIDADES

2.3.1 O Administrador de cada aeroporto discriminado no item 1.3.1 desta Norma, é responsável pela elaboração, atualização e a manutenção da eficácia do Plano de Emergência Aeronáutica de Aeródromo (PEEA), de acordo com os procedimentos estabelecidos na legislação em vigor.

2.3.2 Caberá à Autoridade da Aviação Civil avaliar a necessidade de atualização da regulamentação da aviação civil em vigor, de modo a contemplar os dispostos desta Norma, bem como fiscalizar a compatibilidade do PEEA proposto pela administração aeroportuária com a operação de cada aeroporto.

2.3.3 Nos aeroportos compartilhados com organização militar, a elaboração, atualização e manutenção da eficácia do PEEA deve ocorrer coordenadamente entre o representante da organização militar e o administrador citado no item 2.3.1, de modo a permitir o estabelecimento das ações pertinentes à esfera da administração militar, de acordo com o Art.33 do Código Brasileiro de Aeronáutica

2.3.4 Nos aeródromos militares, o comandante de organização militar será o responsável pela elaboração, atualização e manutenção da eficácia do PEEA.

2.4 ABRANGÊNCIA

Os procedimentos contemplados no PEEA devem ser estendidos, naquilo que possível, para os acidentes aeronáuticos ocorridos em um raio de 8 km, a partir do correspondente aeródromo militar ou aeroporto.

3 ELABORAÇÃO, ATUALIZAÇÃO E AVALIAÇÃO DO PEAA

3.1 COMISSÕES DE ELABORAÇÃO, ATUALIZAÇÃO E AVALIAÇÃO

3.1.1 O administrador do aeroporto deverá criar uma comissão para a elaboração, a atualização e a avaliação do PEAA, cuja composição deverá contemplar, pelo menos: os integrantes da administração do aeroporto, o Elo-SIPAER competente e os representantes dos órgãos de controle de tráfego aéreo, bem como os setores que tenham responsabilidades ou atribuições específicas referentes ao atendimento das emergências aeronáuticas.

3.1.2 No caso de aeroporto compartilhado, as comissões deverão contar com a participação de um representante da organização militar, para que seja estabelecida a necessária coordenação entre as correspondentes administrações aeroportuárias, civil e militar.

3.1.3 No caso de aeródromo militar, as comissões deverão contar também com a participação de um representante de cada unidade aérea sediada.

3.2 CRITÉRIOS DE ELABORAÇÃO

3.2.1 O PEAA deve estabelecer todas as tarefas a serem realizadas antes de, durante e após uma emergência, definindo os respectivos procedimentos.

3.2.2 Os procedimentos a serem estabelecidos e os meios a serem disponibilizados para a emergência devem ser compatíveis com as características de operação de cada aeródromo, considerando, entre outros aspectos, a infra-estrutura de apoio instalada, os tipos de aeronave que nele operam e o meio ambiente circundante, respeitando-se a legislação aplicável.

3.2.3 O Plano deve contemplar os procedimentos de pronta resposta relacionados aos serviços que se façam necessários, dentre eles os de combate ao fogo, resgate, médico e hospitalar.

3.2.4 Deverão ser previstos procedimentos para testes periódicos do Plano e análise dos seus resultados, a fim de melhorar sua eficácia.

3.2.5 O PEAA deve ser dimensionado de modo a atender a aeronave de maior capacidade que opera regularmente no aeródromo.

3.2.6 O PEAA deve estabelecer uma ordem de prioridade entre as tarefas, assim como os sistemas de comunicação entre o local do acidente e os diversos setores envolvidos.

3.2.7 Deve ser explicitamente enfatizado no PEAA que o socorro às vítimas será sempre prioritário e terá precedência sobre as necessidades da investigação, embora a preservação de indícios para a investigação do acidente seja também um objetivo a ser almejado,.

3.2.7.1 Deve ser estabelecido que o acesso à aeronave ou seus destroços, para a realização da ação inicial, só deverá ser permitido quando houver garantia de segurança à integridade física dos envolvidos, incluindo a certeza da ausência de risco de incêndio, contaminação, explosão ou desmoronamento

3.2.7.2 Deve ser estabelecido que a remoção da aeronave ou de seus destroços ocorra somente após a liberação pelo investigador do SIPAER responsável, o qual representa a Autoridade Aeronáutica, conforme o Art. 89 do CBA.

3.2.7.3 Uma vez liberada pela Autoridade Aeronáutica, a remoção deve ser providenciada no menor tempo possível, visando à restauração da operação do aeródromo, de acordo com o prescrito na NSCA 3-7 “Responsabilidades dos Proprietários ou Operadores em Caso de Acidentes ou Incidentes Aeronáuticos”.

3.3 CRITÉRIOS DE ATUALIZAÇÃO

3.3.1 PEAA deverá ser atualizado quando:

- a) For detectada qualquer deficiência na adequação da resposta de cada serviço participante ou nos procedimentos estabelecidos durante a aplicação do exercício simulado ou em atendimento à emergência real;
- b) Houver alguma mudança significativa nas características do aeródromo, considerando-se, entre outros, os aspectos discriminados no item 1.5.1.1 desta Norma; ou
- c) À critério da administração do aeródromo, tal atualização se fizer necessária ou desejável.

3.4 CRITÉRIOS DE AVALIAÇÃO

3.4.1 O PEAA deve ser avaliado durante a realização do exercício simulado de emergência e nos casos de acionamento para atender a emergência real, visando assegurar que qualquer deficiência encontrada seja corrigida.

3.4.2 A comissão a ser formada especificamente para a avaliação do PEAA deverá contar com pessoal devidamente capacitado para essa atividade e em número suficiente para analisar a eficácia de cada uma das atividades executadas no Plano. É recomendado que o administrador de cada aeródromo informe ao SERIPA da sua região, com antecedência mínima de 30 dias, a data prevista para execução do exercício simulado do PEAA.

4 COMPOSIÇÃO DO PEAA

O grau de detalhamento do Plano dependerá da complexidade da operação do aeródromo, aqui devendo ser considerados, entre outros, e quando aplicáveis, os seguintes aspectos: os mapas do aeroporto e de suas proximidades; a relação de nomes e de meios de contato de pessoas envolvidas no Plano; o fluxograma de comunicação; o organograma de coordenação; os procedimentos de triagem; os recursos de infra-estrutura instalados no aeroporto; as características físicas ou operacionais do aeroporto; os serviços de resgate e de combate ao fogo; os serviços médico e hospitalar; o quadro de funcionários da administração do aeroporto; os procedimentos de remoção de aeronave ou seus destroços; as responsabilidades ou atribuições específicas dos setores envolvidos com o PEAA; o Elo-SIPAER; as informações sobre os recursos humanos e materiais disponíveis; os tipos de aeronave que nele operam; e o meio ambiente circundante.

4.1 ATRIBUIÇÕES E RESPONSABILIDADES

Neste item do PEAA deverão ser listadas todas as atribuições dos órgãos envolvidos nas ações a serem desenvolvidas durante uma emergência aeronáutica no aeródromo.

4.1.1 EXEMPLOS DE ATRIBUIÇÕES

4.1.1.1 Dos órgãos de tráfego aéreo

- a) Operar e manter os sistemas de alarme principais e alternativos;
- b) Informar sobre o acidente – local, hora e tipo da aeronave;
- c) Orientar o tráfego aéreo para outras pistas ou para aeródromo de alternativa, caso venha ocorrer interdição das operações;
- d) Emitir informações complementares através de outros canais de comunicação, à medida que forem sendo conhecidos;
- e) Emitir NOTAM a respeito das condições do aeródromo e da indisponibilidade dos serviços contra-incêndio e de salvamento e
- f) Outras atribuições contidas na legislação em vigor.

4.1.1.2 Do serviço de salvamento e contra-incêndio

- a) Evidenciar as características da infra-estrutura instalada, dos equipamentos, do pessoal disponível e dos procedimentos para atender a categoria requerida para os serviços de salvamento e combate a incêndio, incluindo tipo e quantidade de agentes extintores, viaturas e embarcações (se for o caso), equipamentos de proteção individual e cargo/função/nome dos responsáveis pelo atendimento, registrando os meios de contato, observando as Instruções de Comando da Aeronáutica - ICA 92-01, de 07 Out 2005, que trata do nível de proteção contra-incêndio dos aeródromos e ICA 92-04, de 07 Out 87, que trata da elaboração de Plano de Contra-incêndio em Aeródromo, e demais legislações em vigor;
- b) Estabelecer os meios e formas de coordenação com os serviços médicos, quanto à evacuação dos sobreviventes;
- c) Estabelecer os procedimentos para liberação da área do acidente para as

atividades de investigação, após garantir a ausência de risco de incêndio, explosão, contaminação e desmoronamento.

4.1.1.3 Dos serviços de segurança

Estabelecer os procedimentos de acionamento e de orientação para impedir o acesso de pessoas estranhas aos interesses das operações, bem como o estabelecimento de guarda e vigilância da aeronave ou seus destroços até a liberação por parte da autoridade aeronáutica, em conformidade com o item 3.2.8.2 desta Norma.

4.1.1.4 Do responsável pelo aeródromo

- a) Estabelecer a coordenação das operações e verificar se todos os recursos necessários de salvamento e contra-incêndio, médicos, evacuação e de segurança foram acionados e acompanhar o seu emprego;
- b) Verificar se os operadores das aeronaves envolvidas no acidente já foram notificados e estão participando da emergência, prestando as informações necessárias;
- c) Certificar-se, por meio dos órgãos de controle do espaço aéreo, se as operações aéreas foram orientadas para pista alternativa ou outro aeródromo, quando necessário;
- d) Certificar-se do acionamento dos responsáveis pela investigação de acidentes aeronáuticos;
- e) Verificar se os recursos de infra-estrutura para liberação de pista já foram acionados;
- f) Apoiar as equipes em operação com água potável, alimentação em horários alternativos, equipamento de sinalização, dentre outros aspectos julgados necessários; e
- g) Estabelecer a adequada comunicação com os órgãos de imprensa;

4.1.1.5 Dos serviços médicos

- a) Dimensionar, adequar e manter disponíveis os recursos de atendimento médico;
- b) Realizar a triagem dos sobreviventes e seleção dos tipos de atendimento de acordo com a urgência necessária, inclusive no que se refere à evacuação;
- c) Elaborar a relação de vítimas, inclusive as fatais devidamente identificadas, disponibilizado-a junto aos operadores aéreos envolvidos;
- d) Manter atualizado o estoque de medicamentos, macas, e outros itens necessários ao serviço;
- e) Manter coordenação com órgãos públicos e privados que venham a ser engajados nos serviços médicos e hospitalares, decorrentes de situações de emergência.

4.1.1.6 Do operador de aeronave envolvida

- a) Designar um representante como elemento de ligação com o Coordenador do Centro de Operações de Emergência;

- b) Disponibilizar as informações relativas aos passageiros, carga e manifestos, quando solicitadas; e
- c) Prover os meios para a remoção da aeronave ou de seus destroços.

4.1.1.7 Do coordenador do Centro de Operações de Emergência (COE)

- a) Informar da ocorrência ao representante do operador da aeronave;
- b) Coordenar todas as ações relativas ao PEAA;
- c) Acionar todos os meios de prestação de socorro;
- d) Acionar hospitais, Corpo de Bombeiros, polícia e Defesa Civil;
- e) Acionar o representante do SIPAER local;
- f) Acionar a autoridade legista, se for o caso;
- g) Apoiar a realização da “Ação Inicial no Local do Acidente” de acordo com as normas do SIPAER, buscando, inclusive, preservar as informações e mostras coletadas para serem entregues aos responsáveis pela investigação do acidente;
- h) Apoiar, naquilo que for necessário, a assistência às vítimas prestada pelos operadores aéreos envolvidos;
- i) Coordenar a remoção da aeronave, após liberação do investigador do SIPAER; e
- j) Providenciar o pronto restabelecimento das operações aéreas no aeródromo.

4.1.1.8 Do coordenador do Posto de Coordenação Móvel (PCM)

Coordenar as ações de salvamento na área do acidente, setor interno ou externo do aeródromo, a partir dos limites da área de atuação do serviço de salvamento e contra-incêndio, incluindo: a remoção dos feridos para o local de triagem; a seleção dos feridos para evacuação; a orientação para as vítimas ilesas; a solicitação de apoio externo de hospitais, contra-incêndio e segurança; a remoção dos corpos; o controle do trânsito de veículos e da operação de helicópteros; a orientação para a “Ação Inicial da Investigação”; o isolamento do local; a supervisão das ações de remoção da aeronave, etc.

4.2 ATENDIMENTO MÉDICO

Neste item do PEAA deverão ser descritos os procedimentos de atendimento médico de emergência.

4.2.1 EXEMPLOS DE PROCEDIMENTOS

4.2.1.1 Triagem e cuidados médicos

- a) Os princípios médicos determinam que a estabilização do estado das vítimas deva ser levada a efeito no local do acidente, portanto, a triagem, atendimento médico e remoção imediata de feridos graves deve ser feita por pessoal habilitado.
- b) As vítimas deverão ser classificadas em categorias, de acordo com a gravidade das lesões, com a finalidade de se estabelecer uma prioridade no

atendimento.

- c) A triagem inicial é feita pelo pessoal médico que primeiro tiver contato com as vítimas.
- d) A triagem deve ser realizada em um ponto afastado do acidente visando evitar a exposição à fumaça ou ao risco de possíveis explosões, devendo ser levado em conta o acesso de ambulâncias e macas para a evacuação das vítimas.
- e) Por ocasião da triagem, as vítimas devem ser identificadas com etiquetas, indicando a urgência de atendimento, conforme modelo do Anexo 7.
- f) De acordo com as etiquetas, as vítimas serão destinadas às áreas de estabilização no aeródromo ou serão evacuadas para hospitais.
- g) Na triagem poderá ser usado esparadrapo com os mesmos algarismos romanos que classificam as vítimas nas etiquetas, caso não haja disponibilidade suficiente de etiquetas.

4.2.1.2 Categorias de estado de urgência

- a) Categoria I que inclui:
 - lesões na medula espinhal;
 - grandes hemorragias;
 - inalação severa de fumaça e gases;
 - asfixia torácica;
 - trauma craniano com coma e choque progressivo;
 - fraturas expostas e múltiplas;
 - queimaduras extensas;
 - lesões por impacto; e
 - qualquer tipo de choque.

Observação: normalmente esses tipos de lesões requerem ações de estancamento hemorrágico, ressuscitação, administração de oxigênio e remoção.

- b) Categoria II que inclui:
 - trauma torácico não asfixiante;
 - fraturas simples;
 - queimaduras limitadas;
 - trauma craniano sem coma ou choque; e
 - lesões das partes macias.
- c) Categoria III que inclui as lesões menores.

Normalmente essas lesões não requerem cuidados intensos imediatos, não dispensando que as vítimas devam ser removidas para longe do acidente enquanto aguardam a evacuação para os hospitais.

4.2.1.3 Atendimento do sobrevivente ileso

- a) O sobrevivente ileso pode estar acometido de condições de desconforto que poderão ter conseqüências desagradáveis, pois, na maioria das vezes, após uma evacuação de emergência, poderá estar molhado, com o estado psicológico abalado, ter inalado gases ou fumaça, ainda que pouco, proporcionando condição potencial para a ocorrência do estado de choque ou de histeria.
- b) Deve haver provisão de cobertores e, dentro da prioridade dos feridos, deve ser levado para um local onde se sinta confortado.
- c) É importante considerar que o sobrevivente ileso pode estar ansioso por notícia de pessoa que o acompanhava.

4.2.1.4 Tratamento do cadáver

- a) O corpo, ao ser retirado, deverá ser identificado com a indicação do local onde se encontrava na aeronave acidentada ou nos seus destroços, bem como o registro do seu estado geral.
- b) Deve ser colocado em saco de despojo evitando que fique fora da vista das pessoas, principalmente dos sobreviventes.
- c) A identificação do corpo deve ter início tão logo seja possível, permitindo o adequado prosseguimento dos trâmites legais, bem como a prestação das informações pertinentes.

4.3 RECURSOS NECESSÁRIOS

Neste item do PEAA deverão ser descritos os recursos necessários ao atendimento da emergência.

4.2.2 VIATURAS DE SALVAMENTO E CONTRA-INCÊNDIO

4.2.2.1 O PEAA deverá relacionar todas as viaturas de salvamento e contra-incêndio disponíveis para a ação imediata.

4.2.2.2 Deverão existir em número suficiente, equipadas com produtos para a extinção de fogo, com equipes de bombeiros treinadas, inclusive para a prestação de primeiros socorros e de ressuscitação cárdio-pulmonar.

4.2.3 EMBARCAÇÕES E EQUIPAMENTOS NÁUTICOS

4.2.3.1 O PEAA deverá relacionar todas as embarcações e equipamentos náuticos disponíveis para a ação imediata, quando o aeródromo estiver situado nas imediações de áreas fluviais e marítimas.

4.2.3.2 Deverão existir em número suficiente para o resgate na água, com características de desempenho compatíveis com o ambiente onde serão utilizados e com equipes treinadas para a prestação de primeiros socorros.

4.2.4 TRANSPORTE PARA AS EQUIPES DO CORPO VOLUNTÁRIO DE EMERGÊNCIA (CVE)

4.2.4.1 O PEAA deverá estabelecer todos os meios de transporte para as equipes do CVE

4.2.4.2 Deverá existir transporte para as equipes do CVE, desde os pontos de concentração, até o local do acidente, com capacidade para transportar simultaneamente, em macas, no mínimo 12,5% da capacidade de ocupantes da maior aeronave que opera regularmente no aeródromo.

4.2.5 TRANSPORTE PARA OS SOBREVIVENTES ILESOS

O PEAA deverá prever os meios de transporte para os sobreviventes ilesos, desde o local do acidente até as instalações onde receberão atendimento.

4.2.6 LOCAL DE CONCENTRAÇÃO DAS VÍTIMAS

O PEAA deverá estabelecer um local adequado para a concentração das vítimas, de modo que, após a triagem, aguardem o tratamento médico ou a evacuação.

4.2.7 CENTRO DE OPERAÇÕES DE EMERGÊNCIA (COE)

O PEAA deverá estabelecer que o COE esteja situado em local com visibilidade para a pista e dotado de:

- a) Mapas de grade;
- b) Esquema de acionamento do PEAA;
- c) Equipamento de comunicação para coordenação das equipes em local da ocorrência (linhas telefônicas e rádio-comunicação portátil);
- d) Equipamento de comunicação (linhas telefônicas) para acionamento de hospitais, destacamentos de Bombeiros e Polícia Militar, para o atendimento de acidentes fora do aeródromo, ou acidentes no aeródromo quando o Corpo de Voluntários de Emergência não for suficiente para atender esses acidentes; e
- e) Viatura para atender ao estabelecimento do Posto de Coordenação Móvel

4.2.8 EQUIPAMENTO DE ILUMINAÇÃO

O PEAA deverá relacionar todo o equipamento de iluminação disponível para auxiliar o resgate das vítimas em acidente noturno, que seja capaz de ser rapidamente instalado.

4.2.9 EQUIPAMENTO PORTÁTIL DE RÁDIO-COMUNICAÇÃO

O PEAA deverá relacionar todo equipamento portátil de rádio-comunicação para manter o contato bilateral permanente entre administração do aeródromo e as equipes que atuam no local do acidente e na evacuação de feridos.

4.3 REMOÇÃO DA AERONAVE OU SEUS DESTROÇOS

4.3.1 A parte final do Plano de Emergência Aeronáutica em Aeródromo deve conter as providências necessárias para a remoção da aeronave acidentada ou os seus destroços para um local que não ofereça perigo às operações aéreas do aeródromo, permitindo que sejam mantidos sob vigilância adequada.

4.3.2 Este item deve conter as atribuições e responsabilidades do operador da aeronave e da administração do aeródromo, incluindo a hipótese do operador não estar preparado para efetuar a remoção da aeronave.

4.3.3 Deve ser estabelecido o procedimento para mobilizar equipamentos e pessoal para a remoção da aeronave inoperante da área de movimento ou das cercanias do aeródromo, incluindo a descrição dos equipamentos que devem ser utilizados pelo operador, em função do tipo de aeronave e a respectiva estimativa de tempo para a remoção.

4.3.4 Este item deve conter as providencias cabíveis ao operador da aeronave acidentada, durante os trabalhos de remoção da aeronave.

4.3.5 Para a remoção de aeronaves de grande porte, o PEAA deve relacionar os contatos das organizações detentoras de equipamentos adequados para essa operação, bem como as providências para o transporte desses equipamentos, desde o local de sua armazenagem até o aeródromo.

4.3.6 A remoção é de responsabilidade do proprietário da aeronave, devendo ser realizado de acordo com o prescrito na NSCA 3-7 “Responsabilidades dos Proprietários ou Operadores em Caso de Acidente ou Incidente Aeronáutico” e coordenado pela Administração Aeroportuária.

4.4 ANEXOS

4.4.1 MAPA DE GRADE INTERNA DO AEROPORTO (Anexo 1)

4.4.1.1 O Mapa de grade interna do aeroporto deve indicar a localização dos principais pontos de interesse, tais como: ponto de concentração do CVE, áreas de reunião, sala de imprensa, reservatório de água, acessos de vias de emergência, cercas limites e divisórias do aeroporto, áreas de concentração de feridos para remoção, local de armazenamento de balizas e cordões de isolamento, pistas de taxi, etc.

4.4.1.2 Cópias atualizadas do mapa devem estar disponíveis nos locais de coordenação, no controle de tráfego aéreo, na seção de contra-incêndio, nas viaturas, nas embarcações (se for o caso), em todos os órgãos que poderão ser acionados de imediato e demais locais julgados necessários.

4.4.2 MAPA DE GRADE EXTERNA DO AEROPORTO (Anexo 2)

4.4.2.1 O Mapa de grade externa do aeroporto deve abranger uma área de até oito quilômetros do ponto de referência do aeroporto, indicando os acessos, os hospitais, as unidades de resgate e combate ao fogo, Polícia Militar, helipontos para o transporte de vítimas etc.

4.4.2.2 Cópias atualizadas do mapa devem estar disponíveis nos locais de coordenação, no controle de tráfego aéreo, na seção de contra-incêndio, nas viaturas, nas embarcações (se for o caso), em todos os órgãos que poderão ser acionados de imediato e demais locais julgados necessários.

4.4.3 FLUXOGRAMA DE COMUNICAÇÃO - (Anexo 3)

O PEAA deve conter um fluxograma de comunicação entre os responsáveis pelos setores ou equipes envolvidas no acionamento do PEAA que dependam de contato prévio para entrar em ação, contendo os meios pelos quais serão acionados, durante e fora do

horário de expediente administrativo, incluindo nome, cargo/função e responsabilidades específicas.

4.4.4 RELAÇÃO DE MEIOS DISPONÍVEIS - (Anexo 4)

Esta relação deve conter os nomes das organizações e responsáveis que desempenhem papel nas emergências, registrando o cargo e os meios de contato, bem como os recursos materiais e humanos disponíveis.

4.4.5 DIAGRAMA DE COORDENAÇÃO - (Anexo 5)

Deverá ser estabelecido um diagrama geral que defina a linha de subordinação e de ligação direta na coordenação das operações.

5 TREINAMENTO

5.1 Um exercício simulado de emergência deve ser realizado a cada dois anos, no mínimo, a fim de avaliar a adequabilidade do plano e a eficácia da atuação dos setores envolvidos.

5.2 A execução do exercício deverá ser realizada de maneira inesperada, com notificação prévia ao menor número possível de pessoas.

5.3 No intervalo de cada exercício simulado deve ser realizado um treinamento didático com notificação prévia a todos os envolvidos, sem a preocupação com o fator tempo, de forma a familiarizar todos os setores com a execução do plano e aumentar a eficácia dos procedimentos.

6 DISPOSIÇÕES FINAIS

Os casos não previstos nesta norma serão resolvidos pelo Chefe do Estado-Maior da Aeronáutica.

REFERENCIAS

CANADÁ. Organização da Aviação Civil Internacional. Anexo 13 da Convenção da Organização de Aviação Civil Internacional - 7 Edição -1994.

_____. Accident/Incident Reporting Manual (ADREP MANUAL): Doc 9156-AN/900.

_____. Manual de gestión de la seguridad operacional: Doc 9859.

BRASIL. Lei no 7.565, de 19 de dezembro de 1986 - Dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica. [Brasília-DF], dez. 1986.

_____. Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005 - Cria a Agência Nacional de Aviação Civil e dá outras providências. [Brasília-DF], set. 2005

_____. Lei nº 7.183, de 5 de abril de 1984, Regula o exercício da Profissão de Aeronauta, e dá outras providências. [Brasília-DF], abr. 1984.

_____. Lei Complementar nº 97, de 9 de junho de 1999. Dispõe sobre as normas gerais para a organização, o preparo e o emprego das Forças Armadas. [Brasília-DF], jun. 1999.

_____. Decreto nº 87.249, de 07 de junho de 1982. Dispõe sobre o Sistema de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos e dá outras providências. [Brasília-DF], jun. 1982.

_____. Decreto-Lei nº 2848, de 07 de dezembro 1940. Código Penal. [Rio de Janeiro], dez. 1940.

BRASIL. Comando da Aeronáutica. Estado-Maior da Aeronáutica. Regulamento do Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos: ROCA 21-48. [Brasília-DF], 2006.

_____. Estrutura e Atribuições dos Elementos Constitutivos do SIPAER: NSCA 3-2. [Brasília-DF], out. 2008.

_____. Gestão da Segurança Operacional: NSCA 3-3. [Brasília-DF], out. 2008.

_____. Plano de Emergência Aeronáutica em Aeródromo: NSCA 3-4. [Brasília-DF], out. 2008.

_____. Notificação e Confirmação de Ocorrências no Âmbito do SIPAER: NSCA 3-5. [Brasília-DF], out. 2008.

_____. Investigação de Acidente Aeronáutico, Incidente Aeronáutico e de Ocorrência de Solo: NSCA 3-6. [Brasília-DF], out. 2008.

_____. Responsabilidades dos Operadores de Aeronaves em Caso de Acidente e Incidente Aeronáutico e de Ocorrências de Solo: NSCA 3-7. [Brasília-DF], out. 2008.

_____. Recomendação de Segurança Operacional Emitida pelo SIPAER: NSCA 3-9. [Brasília-DF], out. 2008.

_____. Formação e Capacitação dos Recursos Humanos do SIPAER: NSCA 3-10. [Brasília-DF], out. 2008.

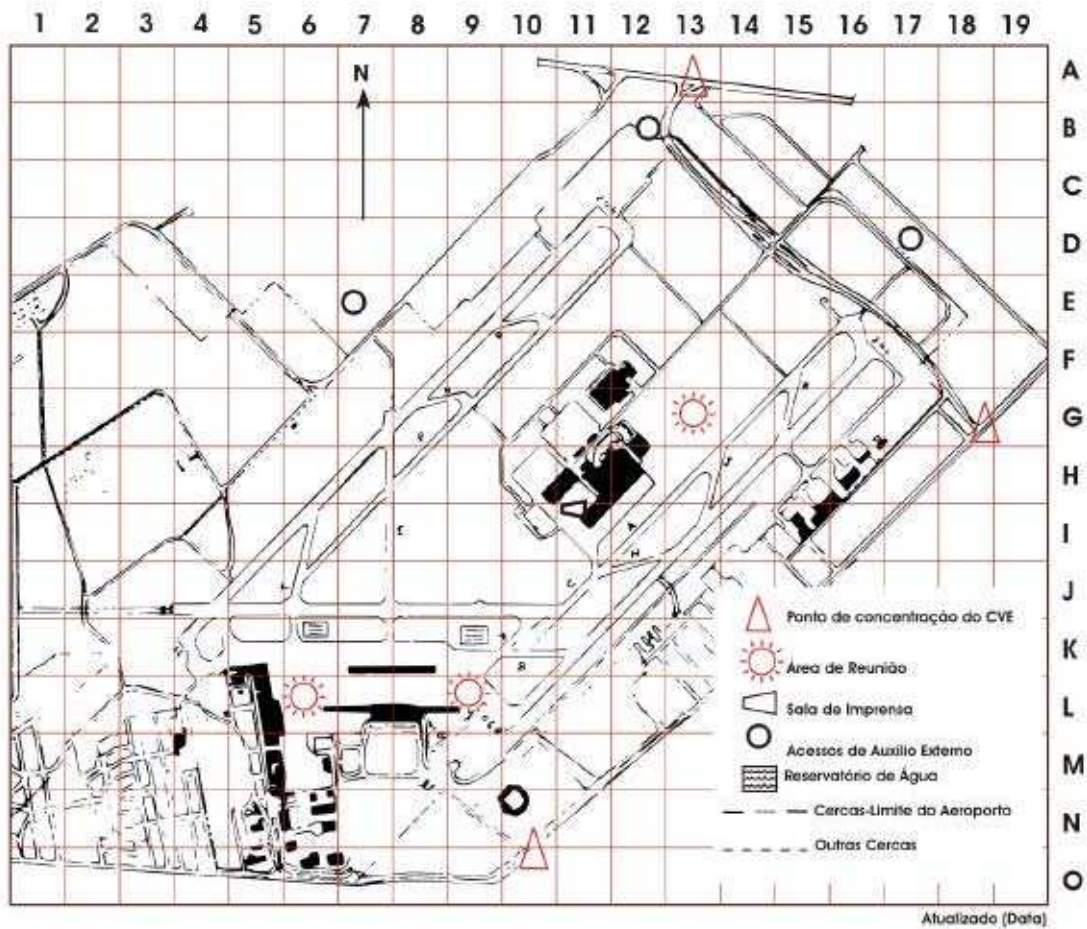
_____. Código de Ética do SIPAER: NSCA 3-12. [Brasília-DF], out. 2008.

_____. Regras do Ar e Serviços de Tráfego Aéreo: ICA 100-12. [Rio de Janeiro], nov. 2005.

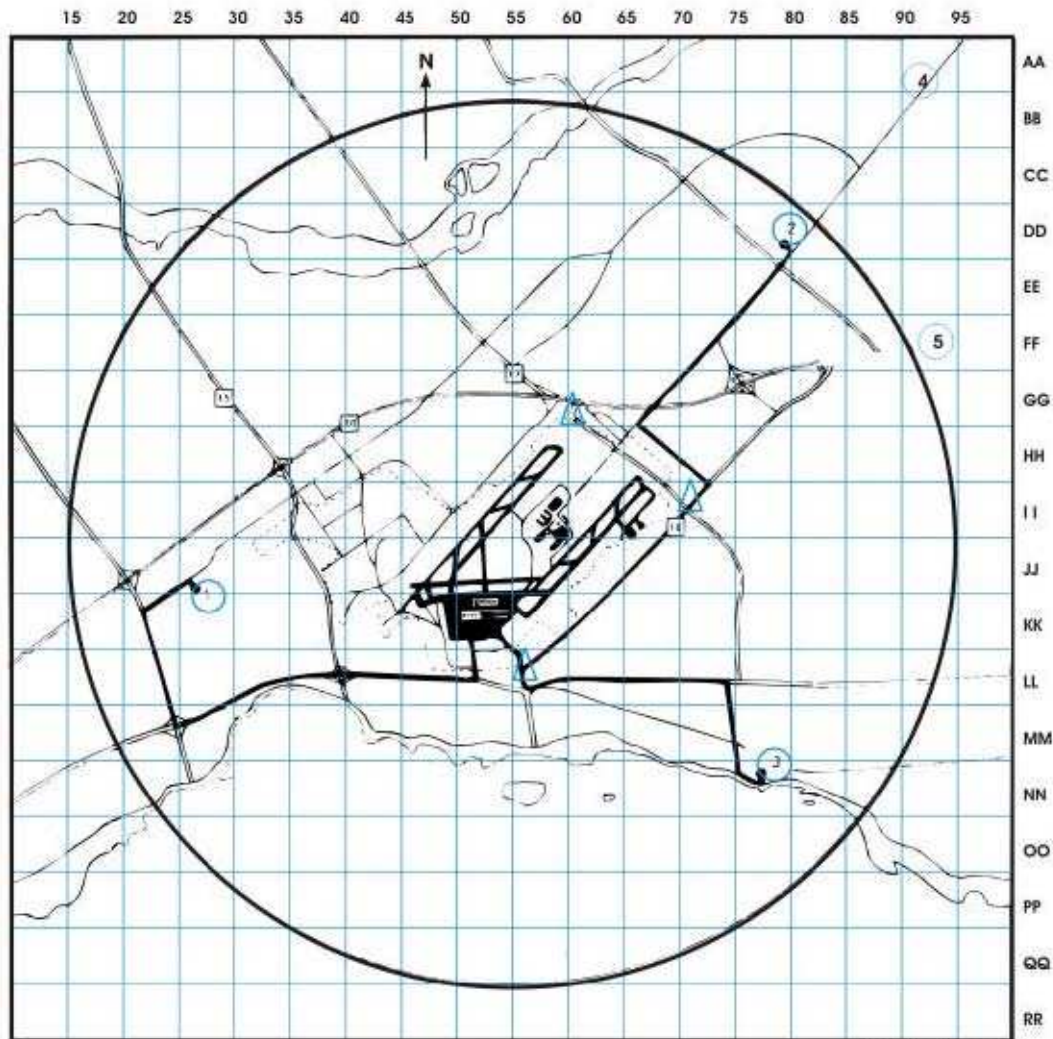
BRASIL. Ministério da Aeronáutica. Departamento de Aviação Civil. Glossário de Termos Técnicos de Aviação Civil: MMA 58-1. [Rio de Janeiro], out. 1989.

_____. Comando Geral de Pessoal. Investigação do Aspecto Psicológico nos Acidentes e Incidentes Aeronáuticos: NSMA 38-10. [Rio de Janeiro], Jan. 1990.

ANEXO A - MAPA DE GRADE INTERNA DE AEROPORTO



ANEXO B - MAPA DE GRADE EXTERNA DE AEROPORTO

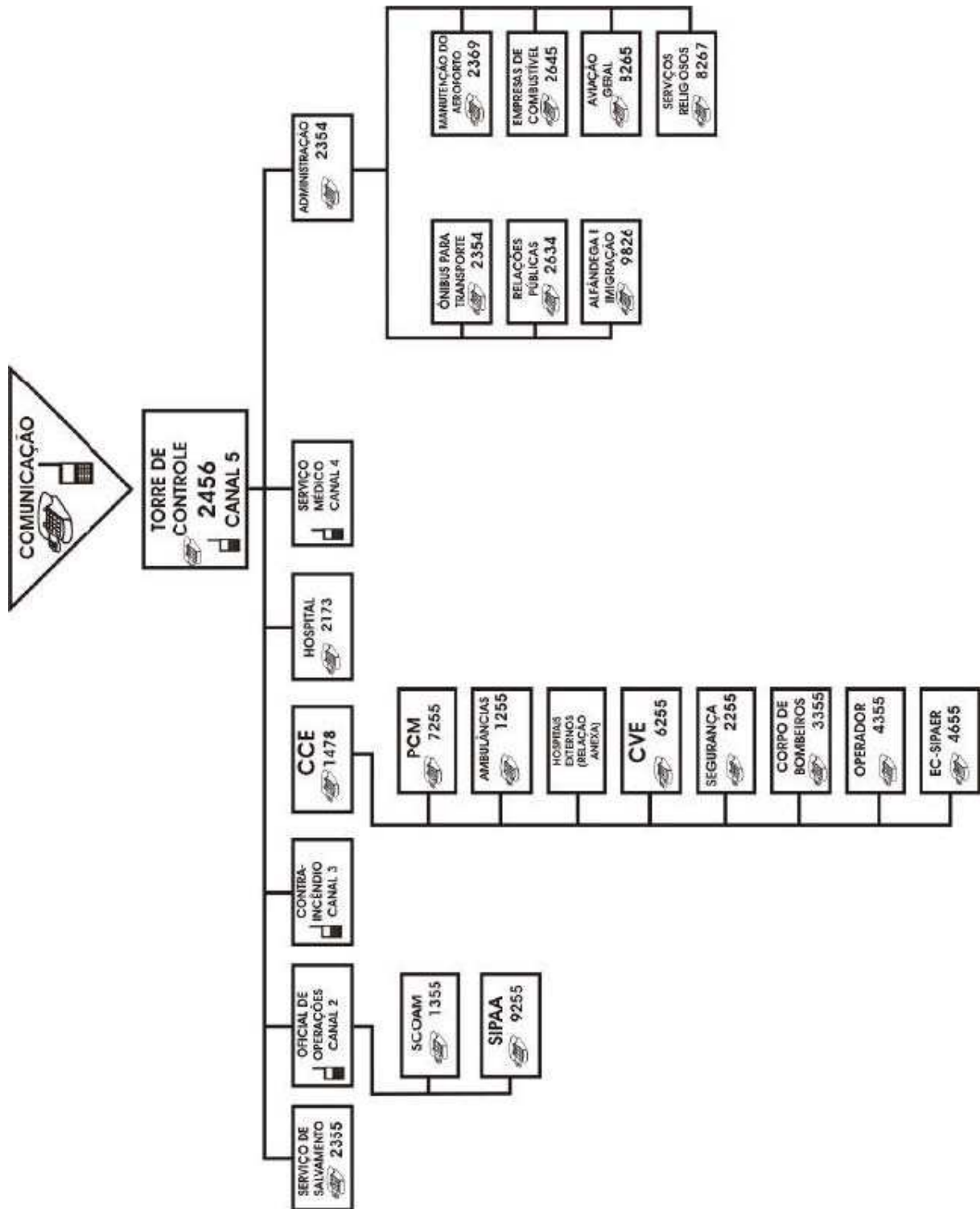


Atualizado (data)

- ① Hospital A
55 Leitos
Capacidade para todos os casos de emergência médica.
- ② Hospital B
170 Leitos
Capaz de atender todos os casos de emergência médica, exceto queimados.
- ③ Hospital C
70 Leitos
Capaz de atender casos simples de emergência médica.

- ④ POLÍCIA MILITAR e CORPO DE BOMBEIROS.
- ⑤ HELIPONTO
- △ PONTO DE ENCONTRO

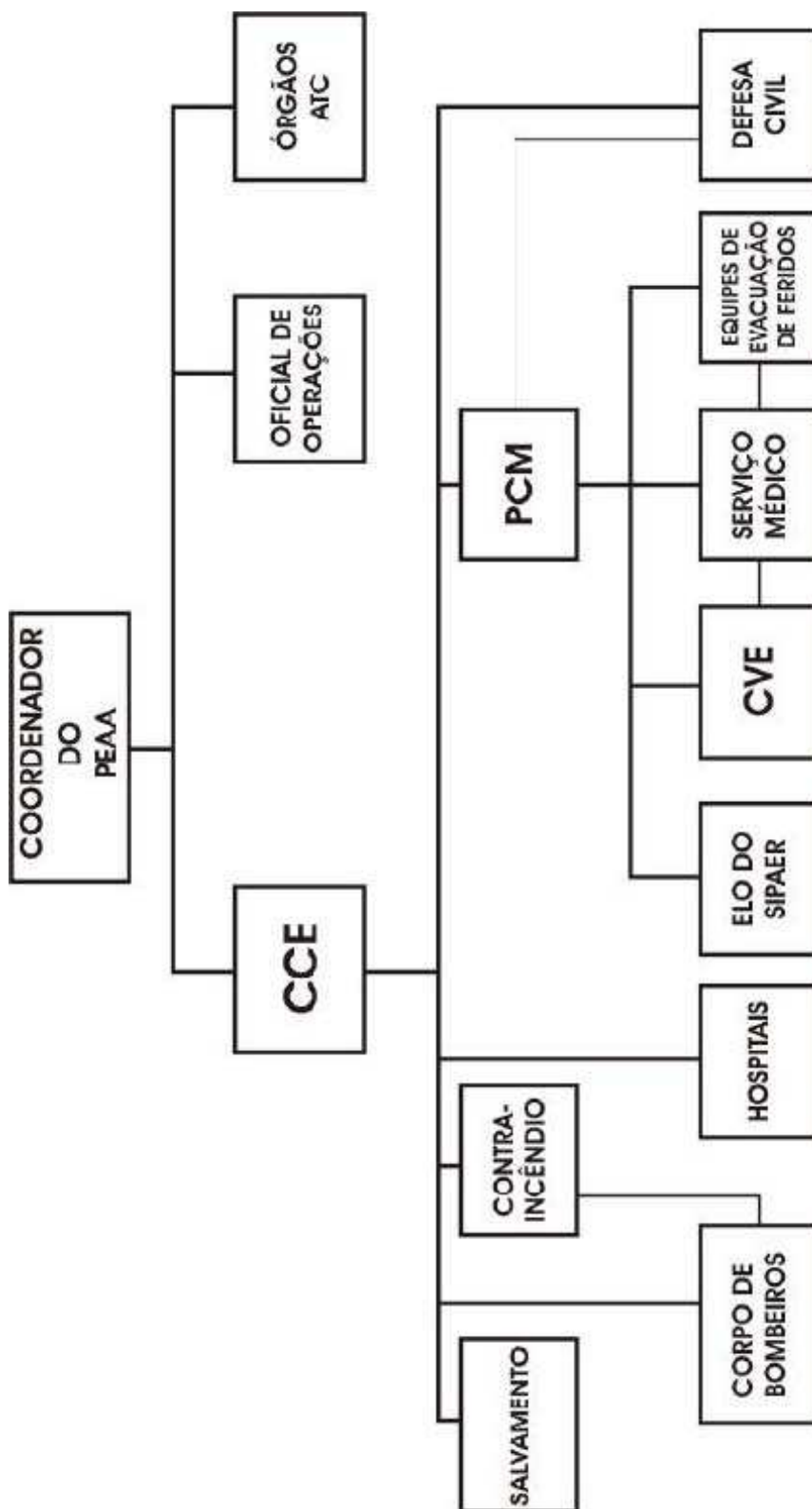
ANEXO C MODELO DE FLUXOGRAMA DE COMUNICAÇÃO



ANEXO D MODELO DE RELAÇÃO DE MEIOS DISPONÍVEIS

| ORGANIZAÇÃO | RESPONSÁVEL | MEIOS | OBS : |
|--------------------|-----------------------------------|-------------------------|--------------|
| OPERADOR : | Nome : Telefone : Celular : | Material : Pessoal : | |

ANEXO E MODELO DE DIAGRAMA DE COORDENAÇÃO



ANEXO F DIAGRAMA DE ÁREAS DE TRIAGEM E ATENDIMENTO



ANEXO G MODELO DE FICHA DE IDENTIFICAÇÃO DE VÍTIMA

CANTOS EM AMARELO - devem ficar em poder do pessoal que prestar os primeiros atendimentos e dos motoristas das ambulâncias, para permitir o controle e a localização de cada vítima.

Hora d estabilização do estado.

Nome

Endereço (se conhecido).

Responsável pelo primeiro atendimento.

Observações:

1- Destaque as faixas coloridas abaixo da que corresponde ao estado da vítima.

2 - Se a condição da vítima deteriorar, altere a indicação da ficha.

A parte principal é presa à vítima.

FAIXA PRETA - Mortos

FAIXA VERMELHA - Prioridade I - Exige cuidados imediatos.

FAIXA AMARELA - Prioridade II - Pode aguardar pelos cuidados e remoção.

FAIXA VERDE - Prioridade III - Requer apenas primeiros socorros. Não exige remoção.

Mostre a localização das lesões identificadas inicialmente.

Registre quais injeções, intravenosa (IV) ou intramuscular (IM), foram administradas à vítima.