



1. FINALIDADE

Este Procedimento Operacional Padrão tem a finalidade de padronizar os acionamentos que devem ser realizados em operações de ACIDENTES AERONÁUTICOS EM TERRA pelo COCBMERJ.

2. EMERGÊNCIA AERONÁUTICA

2.1. Posicionamento para intervenção (condição de urgência): Procedimento adotado pelo SESCINC (Serviço de Prevenção, Salvamento e Combate a Incêndio em Aeródromos) para atendimento às aeronaves na condição URGÊNCIA, requerendo o posicionamento dos CCI (Carros Contra Incêndio de Aeródromos), das embarcações e de ambulância(s), para aguardar a aeronave nessa condição e o acompanhamento da mesma, após o pouso, até a parada total do grupo motopropulsor.

Obs.: O acompanhamento às aeronaves na condição de **urgência**, como estabelecido, poderá ser dispensado pelo comandante da mesma, desde que explicitamente solicitado através do Serviço de Tráfego Aéreo (ATS).

2.2. Intervenção imediata (emergência condição de socorro): Procedimento adotado pelo SESCINC para atendimento às aeronaves na condição de socorro, requerendo daqueles serviços intervenção imediata no local do acidente aeronáutico e o posicionamento dos carros contra incêndio (CCI), das embarcações e das ambulâncias para atuar nessa condição.

Obs.: O socorro às vítimas prevalece sobre a necessidade de preservar evidências materiais para a equipe de investigação do acidente. Entretanto, enfatizamos a necessidade da máxima preservação possível de tais indícios, desde que não dificultem ou atrasem o salvamento.

3. LOCAL DO ACIDENTE

3.1. Dentro do aeródromo: Toda emergência aeronáutica ocorrida no interior do aeródromo deve ser atendida com recursos do próprio aeroporto e é de coordenação exclusiva da empresa administradora do aeroporto, através de seu Coordenador de Emergência e de seu Centro de Operações, podendo em casos especiais, em que a emergência extrapole sua capacidade, ser acionados outros órgãos, como Bombeiros do Estado do Rio de Janeiro, Bombeiros de Edificações da Infraero, CVE, serviço médico do aeroporto, HFAG (Hospital da Força Aérea do Galeão), esquadrilha de Saúde da BAGL, bem como suas ambulâncias, Serviço de Salvamento Marítimo (SAR). Funcionarão também como apoio complementar: hospitais públicos, PMERJ, Polícia da Aeronáutica, Polícia Federal, Polícia Civil, Defesa Civil e todos os órgãos envolvidos no PLEM - Plano de Emergência do Aeroporto, que serão acionados pelo COE (Centro de Operações de Emergência). Cabe ressaltar que todos os apoios externos ao aeroporto devem seguir para o Ponto de Encontro (local previamente determinado, identificado pelo aeroporto e constante em seu Plano de Emergência) para serem deslocados às áreas do evento.



3.2. Fora do aeródromo, dentro de um raio de 8 km a contar do centro geométrico do aeródromo: Toda emergência aeronáutica que ocorra fora do aeródromo é de competência e coordenação exclusiva do CBMERJ, sendo que dentro de um raio de 8 km a contar do centro geométrico do aeródromo, mediante solicitação ao centro de operações do aeroporto, é facultado à Administração Aeroportuária Local (AAL) o envio ou não de uma viatura com bombeiros especializados para apoio ao socorro.

3.3. Fora do aeródromo e fora de um raio de 8 km a contar do centro geométrico do aeródromo: Toda emergência aeronáutica ocorrida nessa condição é de competência e coordenação exclusiva do CBMERJ, estando nesse caso a Administração Aeroportuária Local (AAL) do aeroporto dispensada do envio de qualquer tipo de apoio.

4. PROCEDIMENTOS

4.1. Usar EPI (capacete com viseira, balaclava, luva, roupa de aproximação completa, bota com biqueira de aço e equipamento de respiração autônoma a ar comprimido).

4.2. Outros equipamentos:

- . Rádio;
- . Bomba de sucção;
- . Lanterna;
- . Escada;
- . Cortador de cinto de segurança;
- . Macaco hidráulico manual;
- . Motosserra;
- . Corda;
- . Motocortador;
- . Tirfor;
- . Desencarcerador;
- . Cabos de aço;
- . Serra sabre;
- . Mangueiras;
- . Gerador;
- . Megafone;
- . Holofote;
- . Esguichos;
- . Alavanca;
- . Croque;
- . Pé de cabra;
- . Almofada pneumática;
- . Maca;
- . Exaustor;
- . Colar cervical;
- . Tesoura para metal.

4.3. Verificar se há necessidade de evacuar e isolar a área (zonas quente, morna e fria), minimizando os riscos; interditar construções e afins que se encontram em risco.

- Zona quente . toda a área atingida pelo acidente aeronáutico, incluindo seu perímetro e onde encontramos destroços da aeronave;
- Zona morna . local entre a zona quente e fria, destinado principalmente à triagem de vítimas;
- Zona fria . área destinada ao Posto de Comando, locais de atendimento as vítimas verdes, amarelas e vermelhas e morgue (colocação dos cadáveres), área de espera e posto de atendimento médico.

Este Procedimento Operacional deverá ser colocado e classificado em fichário específico o qual deverá ficar permanentemente na SSCO

Este Procedimento Operacional deverá ser colocado e classificado em fichário específico o qual deverá ficar permanentemente na SsCO

 SECRETARIA DE ESTADO DE DEFESA CIVIL CORPO DE BOMBEIROS MILITAR DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO ESTADO MAIOR GERAL	POP	Seção DIVERSOS	
	Página 3/7	Versão 1ª	Modelo ANALÍTICO
Assunto: ACIDENTE AERONÁUTICO EM TERRA	PROCEDIMENTO OPERACIONAL PADRÃO		

O perímetro de segurança deve abranger uma área que comporte com segurança e eficiência os recursos e as equipes, bem como limite os riscos. Ao isolar e determinar as zonas (lembrar que toda a área sob risco deverá ser isolada), algumas construções ou áreas estarão inseridas nesse isolamento, de forma que será necessário interditar e providenciar a evacuação do local. Em um primeiro momento os populares deverão ser retirados para um local previamente escolhido pelo Comandante da Operação. Posteriormente, com a chegada da PM e da Defesa Civil Municipal e/ou Estadual, esse processo deverá ser feito de forma mais ordenada, incluindo cautela de bens, se necessário, cadastro e remoção para abrigos temporários disponibilizados pela Defesa Civil, Prefeitura etc.

4.4. Verificar a necessidade de desligar a rede elétrica; em caso positivo, realizar o desligamento diretamente no poste de luz (solicitar à concessionária de energia local via COCBMERJ).

4.5. Verificar se está sendo prestado, na zona fria, atendimento às vítimas que não foram diretamente atingidas e que poderão necessitar de atendimento especial, tais como: idosos, crianças de colo, grávidas, portadores de necessidades especiais, doentes etc.

4.6. Verificar se há necessidade de iluminação por geradores. Atentar para os holofotes utilizados, protegendo-os em caso de chuva; providenciar combustível e óleo lubrificante para reabastecimento.

4.7. Verificar junto ao Centro de Operações do aeroporto mais próximo ao local do acidente dados como quantidade de passageiros e tripulantes, prefixo da aeronave, quantidade de combustível, operadora da aeronave, se a aeronave conduz carga perigosa; em caso positivo, solicitar identificação da carga e, em caso de aeronave militar, se a mesma esta municada ou não. Em caso da necessidade de se obter a lista completa com nome e dados dos passageiros, esta deve ser solicitada diretamente à empresa aérea responsável pela aeronave e/ou a Administração Aeroportuária Local (via COCBMERJ).

4.8. Verificar se o acidente ocorreu dentro dos 8 km do centro geométrico do aeroporto mais próximo; em caso positivo, solicitar apoio do mesmo (via COCBMERJ).

4.9. Verificar se a aeronave está conduzindo algum tipo de produto perigoso; em caso positivo, acionar GOPP.

4.10. Verificar se a aeronave está sob suspeita de bomba a bordo ou, se for uma aeronave militar, se está municada; em caso positivo, manter distância segura para uma possível intervenção de combate a incêndio (a NFPA . National Fire Protection Association recomenda 400 metros) e acionar o esquadrão antibomba da CORE da Polícia Civil do estado;

4.11. Verificar a necessidade de Polícia Militar no local com o objetivo de salvaguardar os bens da população atingida, organizar o trânsito e fornecer segurança de uma forma geral.

4.12. Orientar ao Comandante do Socorro para armar duas linhas diretas e formar um corredor de acesso à área de maior concentração de vítimas para que

Elaborado por: Ten Cel BM W. Henrique Ten Cel BM Cardoso	Emissão: / /	Revisão: / /	Aprovação: Ch EMG
--	--------------	--------------	--------------------------



seja possível a passagem daquelas que deambulam e para que os bombeiros responsáveis pelo resgate possam se aproximar do local e retirar as vítimas que não deambulam.

4.13. Orientar para que sejam armadas quantas linhas sejam necessárias a fim de realizar a prevenção contra possível ignição do combustível ou combate a possíveis focos de incêndio.

4.14. Verificar quanto à necessidade de acionamento de helicóptero para o local, com o objetivo de transportar vítimas.

4.15. Verificar a necessidade de acionamento do órgão responsável por meio ambiente (INEA), devido ao vazamento de combustível.

4.16. Orientar o Comandante de Socorro para que seja colhido o máximo de informações com a população local, a fim de obter dimensionamento e posicionamento das casas e número possível de vítimas. Esta etapa é importantíssima, já que essas informações nortearão onde possivelmente se encontram as vítimas, quantidade e seus nomes ou características físicas. Não esquecer de anotar telefone de contato dos informantes permitindo futuros contatos. As informações adquiridas deverão ser anotadas e arquivadas, de forma organizada, no Posto de Comando, facilitando futuras pesquisas por equipes de rendição.

4.17. Estimar magnitude do evento conforme tabela a seguir:

MAGNITUDE	DESCRIÇÃO
GRAU 1	<ul style="list-style-type: none">• Magnitude baixa;• Pode ser atendido com recurso locais (OBM).
GRAU 2	<ul style="list-style-type: none">• Magnitude média;• A OBM necessitará de apoio de outras OBMs.
GRAU 3	<ul style="list-style-type: none">• Magnitude alta;• Possui múltiplas vítimas (em condições diversas, necessitando equipamentos, logística, pessoal especializado etc.); toda a estrutura do CBMERJ estará envolvida.
GRAU 4	<ul style="list-style-type: none">• Magnitude extraordinária;• Extrapola os poderes operacionais do CBMERJ; é necessário apoio de recursos federais.

4.18. Verificar a necessidade de solicitar a Defesa Civil Estadual e/ou Municipal, que auxiliará no remanejamento da população atingida (desabrigados e desalojados), com equipamentos (tratores, retro escavadeira, geradores), engenheiros civis etc., bem como a necessidade de solicitar uma vistoria técnica das construções com possibilidades de desabamento;

4.19. Orientar para que seja elaborado croqui simples da área, indicando:

- . Zona quente;
- . Zona morna;
- . Zona fria;

Este Procedimento Operacional deverá ser colocado e classificado em fichário específico o qual deverá ficar permanentemente na SSCO



Este Procedimento Operacional deverá ser colocado e classificado em fichário específico o qual deverá ficar permanentemente na SsCO

- . Posto de Comando;
- . Área de triagem;
- . Área de espera;
- . Morgue;
- . Acessos para viaturas e trânsito;
- . Heliponto.

4.20. Orientar para que sejam obtidas fotografias ou imagens do local, se possível aéreas e anteriores ao acidente aeronáutico. Com essas imagens será possível entender melhor como era o local para delimitar a área de busca, identificar destroços, ruínas e traçar uma estratégia mais eficiente.

4.21. Verificar se foi montado e identificado um Posto de Comando (zona fria). O Posto de Comando deverá ser instalado em local fora de risco que permita a visão de todo o incidente. Deverá ainda ser um local de fácil acesso e não exposto à agitação da operação, permitindo ao Comando da Operação planejar a mesma;

4.22. Verificar se já foi providenciado o isolamento e a identificação da área de triagem (zona morna). Essa área, que deverá ser montada seguindo o protocolo do GSE, é destinada ao recebimento de vítimas oriundas da zona quente do local do acidente aeronáutico e deverá estar localizada na zona morna, com o objetivo de facilitar o transporte, estar fora do alcance dos riscos, da população e da imprensa, facilitando o trabalho dos bombeiros da área de saúde.

4.23. Verificar se foi solicitada a presença do setor de comunicação social da empresa aérea.

4.24. Orientar quanto à necessidade de providenciar, isolar e identificar um local para assistência aos familiares, à população e à imprensa (fora da zona fria). Dessa forma evita-se a necessidade de a imprensa entrar na área isolada, e a população, de forma geral, conseguirá expor seus problemas, suas necessidades e terá informações quanto aos seus familiares (neste local também estaria o responsável pelo setor de comunicação da empresa aérea).

4.25. Orientar quanto à necessidade de organizar o trânsito de viaturas. O trânsito de viaturas deverá ser organizado para permitir a entrada e a saída da zona fria, sempre no mesmo sentido, evitando perda de tempo e acidentes. As ambulâncias deverão ter fácil acesso à área de triagem e ao posto médico.

4.26. Orientar para que a área seja dividida por setores. Essa divisão poderá ser por quadrantes, sendo feita apenas no papel, facilitando, para as equipes de campo, a visualização dos locais onde farão as buscas.

4.27. Verificar a necessidade de acionamento do 2º GSFMA para que faça uma busca com cães nos escombros das residências atingidas.

- Orientar para que seja identificado o caminho percorrido pela aeronave, traçando um possível trajeto, diminuindo a área de busca.
- Orientar que a busca pode ser realizada com equipamentos eletrônicos. Essa busca deverá ser realizada após encontrarem-se vestígios ou a busca canina ter logrado êxito, diminuindo o local a ser sondado pelos equipamentos. Isso



se deve ao fato de ser uma técnica que demanda mais tempo, principalmente se o local a ser sondado for muito extenso.

4.28. Orientar para que seja realizado cadastramento de todas as vítimas encontradas (foto e identificação através de documentos ou características físicas). Essas informações deverão ser armazenadas no Posto de Comando.

4.29. Orientar para que sejam catalogados e acautelados os bens encontrados com as vítimas no Posto de Comando (relógios, carteiras, dinheiro etc.) e os bens encontrados nos escombros que foram retirados para acessar ou localizar vítimas. Os bens que não foram revirados durante a busca não serão catalogados e acautelados, salvo armamento, cofre ou algo de grande valor.

4.30. Orientar para que, havendo óbitos identificados pela equipe médica, tanto na área de triagem quanto na zona quente, os corpos devem ser retirados e transportados diretamente ao morgue (na maior brevidade possível deve-se registrar a posição e o número do assento que ocupavam). Esse procedimento evita causar alvoroço entre os espectadores, chamando a atenção da imprensa e expondo desnecessariamente os corpos e os familiares.

4.31. Acionar a DIPAA - Divisão de Investigação e Prevenção a Acidentes Aeronáuticos para realização da perícia. Quando durante a operação for encontrada a caixa-preta da aeronave (equipamento que possui normalmente a cor laranja ou vermelha), esta deve ser entregue ao militar do Comando da Aeronáutica responsável pela investigação.

4.32. Caso a duração do evento tenha a possibilidade de exceder 24 horas de trabalho, prever:

- Rendição ou revezamento da equipe;
- Alimentação e hidratação;
- Local para higiene;
- Local para descanso.

4.33. Orientar quanto à necessidade de providenciar, isolar e identificar a área de espera, local a ser utilizado para receber e catalogar pessoal para rendição, equipamento e viaturas.

4.34. Orientar quanto à necessidade de realizar a desinfecção e limpeza das equipes de socorro, na zona morna, antes de acessar as áreas comuns (alojamento, refeitório etc.). Essa desinfecção deverá ser operada pelo GSE ou GOPP, conforme necessidade;

4.35. Caso a busca se concentre em construções desabadas, utilizar as técnicas previstas para Busca e Resgate em Estruturas Colapsadas.

4.36. Ao término da operação, a desmobilização deverá se iniciar seguindo os passos seguintes:

- Área de espera;
- Morgue;
- Área de atendimento à população;
- Área de triagem;

Este Procedimento Operacional deverá ser colocado e classificado em fichário específico o qual deverá ficar permanentemente na SSCO



- Posto médico;
- Posto de Comando;
- Isolamento.

5. REFERÊNCIA

Plano de Contra Incêndio do Aeroporto Internacional do Galeão.

MF . Manual de Fundamentos - Coletânea de Manuais Técnicos de Bombeiros de São Paulo;

FEMA National US&R Response - System Rescue Specialist Training Manual.

6. DISPOSIÇÕES FINAIS

O presente NOP entrará em vigor a partir da data de sua publicação.

Este Procedimento Operacional deverá ser colocado e classificado em fichário específico o qual deverá ficar permanentemente na SsCO