

**MINISTÉRIO DA DEFESA
COMANDO DA AERONÁUTICA**



**INVESTIGAÇÃO E PREVENÇÃO DE
ACIDENTES AERONÁUTICOS**

NSCA 3-18

**PLANO DE EMERGÊNCIA EM AERÓDROMO
MILITAR**

2024

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



**INVESTIGAÇÃO E PREVENÇÃO DE
ACIDENTES AERONÁUTICOS**

NSCA 3-18

**PLANO DE EMERGÊNCIA EM AERÓDROMO
MILITAR**

2024



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

PORTARIA CENIPA Nº 048/DIP, DE 26 DE MARÇO DE 2024.

Aprova a edição da Norma que dispõe sobre o “Plano de Emergência em Aeródromo Militar”.

O CHEFE DO CENTRO DE INVESTIGAÇÃO E PREVENÇÃO DE ACIDENTES AERONÁUTICOS, no uso das atribuições que lhe confere o Art. 12º, inciso I, do ROCA 21-48, Regulamento do Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos, aprovado pela Portaria GABAER nº 198/GC3, de 15 de dezembro de 2021, combinado com os incisos II, III e IV do Art. 3º do Decreto nº 9.540, de 25 de outubro de 2018, que dispõe sobre o Sistema de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos, resolve:

Art. 1º Aprovar a edição da NSCA 3-18 “Plano de Emergência em Aeródromo Militar”.

Art. 2º Esta Portaria entra em vigor em 1º de maio de 2024.

Brig Ar MARCELO MORENO
Chefe do CENIPA

SUMÁRIO

1 DISPOSIÇÕES PRELIMINARES	6
1.1 FINALIDADE	6
1.2 AMPARO LEGAL	6
1.3 ÂMBITO	6
1.4 RESPONSABILIDADE	6
1.5 CONCEITUAÇÕES	7
2 PLANO DE EMERGÊNCIA EM AERÓDROMO MILITAR (PLEMAM)	9
2.1 ATRIBUIÇÕES	9
2.2 ELABORAÇÃO	9
2.3 ATUALIZAÇÃO	11
2.4 AVALIAÇÃO E VALIDAÇÃO	11
3 COMPOSIÇÃO DO PLEMAM	12
3.1 ATRIBUIÇÕES E RESPONSABILIDADES	12
3.2 ATENDIMENTO MÉDICO	15
3.3 SEÇÃO DE CONTROLE DE OPERAÇÕES AÉREAS MILITARES (SCOAM)	17
3.4 RECURSOS NECESSÁRIOS	17
3.5 REMOÇÃO DA AERONAVE OU SEUS DESTROÇOS	18
3.6 ANEXOS	19
4 TREINAMENTO	21
5 DISPOSIÇÕES FINAIS	22
Referências	23
Anexo A - Mapa de Grade Interna de Aeródromo Militar	24
Anexo B - Mapa de Grade Externa de Aeródromo Militar	25
Anexo C - Modelo de Fluxograma de Comunicação.	26
Anexo D - Modelo de Relação de Meios Disponíveis.	27
Anexo E - Modelo de Diagrama de Coordenação.	28
Anexo F - Diagrama de Áreas de Triagem e Atendimento.	29
Anexo G - Modelo de Ficha de Identificação de Vítima	30

1 DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

1.1 FINALIDADE

Esta Norma tem por finalidade prover orientações normativas referentes à elaboração dos Planos de Emergência em Aeródromo Militar (PLEMAM).

1.2 AMPARO LEGAL

1.2.1 O Sistema de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (SIPAER) foi instituído pelo Decreto nº 69.565, de 19 de novembro de 1971, e integra a infraestrutura aeronáutica, conforme o disposto no Art. 25 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, Código Brasileiro de Aeronáutica (CBA).

1.2.2 Compete ao SIPAER: “planejar, orientar, coordenar, controlar e executar as atividades de investigação e de prevenção de acidentes aeronáuticos”, nos termos do Art. 86 do CBA.

1.2.3 De acordo com o Art. 3º, inciso II, do Decreto nº 9.540/2018: “O Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (CENIPA) é o órgão central do SIPAER, competindo-lhe normatizar as atividades do SIPAER”.

1.3 ÂMBITO

1.3.1 A presente Norma, considerando-se o disposto no Art. 2º, do Decreto nº 9.540/2018, aplica-se aos operadores militares de aeródromos.

1.3.2 Conforme a Portaria GM-MD nº 4.095, de 7 de outubro de 2021, as previsões das normas do SIPAER serão adotadas pelo Serviço de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos da Marinha (SIPAAerM) e pelo Sistema de Investigação e Prevenção de Acidentes da Aviação do Exército (SIPAAerEx), podendo, o seu conteúdo, ser adaptado às peculiaridades de cada Força Singular.

NOTA - de acordo com a Portaria referenciada, as eventuais adaptações das normas SIPAER não poderão ser conflitantes, devendo haver coordenação entre as Forças envolvidas sempre que pontos possivelmente duvidosos sejam abordados.

1.4 RESPONSABILIDADE

1.4.1 De acordo com o disposto no artigo 87 do CBA: “A prevenção de acidentes aeronáuticos é da responsabilidade de todas as pessoas, naturais ou jurídicas, envolvidas com a fabricação, manutenção, operação e circulação de aeronaves, bem assim com as atividades de apoio da infraestrutura aeronáutica no território brasileiro”.

1.4.2 Compete ao detentor do mais elevado cargo de chefia, comando ou direção do operador militar de aeródromo, independentemente do título a ele atribuído, observar os dispositivos aqui estabelecidos.

1.5 CONCEITUAÇÕES

Com o objetivo de orientar esta Norma, além dos termos e expressões já consagrados, estão descritas as conceituações de interesse do SIPAER, em consonância com os diversos órgãos que compõem a infraestrutura aeronáutica brasileira, conforme estabelecido no Código Brasileiro de Aeronáutica.

1.5.1 AERÓDROMO

Área delimitada em terra ou na água destinada, no todo ou em parte, para pouso, decolagem e movimentação em superfície de aeronaves; inclui quaisquer edificações, instalações e equipamentos de apoio e de controle das operações aéreas, se existirem. Quando destinado exclusivamente a helicópteros, recebe denominação de heliponto.

1.5.2 AERÓDROMO COMPARTILHADO

Aeródromo público que compartilha sua infraestrutura com sede de Organização Militar.

1.5.3 AERÓDROMO MILITAR

Aeródromo destinado à operação de aeronaves militares e administrado por uma Organização Militar.

1.5.4 AERÓDROMO PÚBLICO

Aeródromo civil aberto ao tráfego por meio de um processo de homologação de sua infraestrutura pela Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) e destinado ao uso de aeronaves civis em geral.

1.5.5 AEROPORTO

Aeródromo público dotado de edificações, instalações e equipamentos para apoio às operações de aeronaves e de processamento de pessoas e/ou cargas. Quando destinado exclusivamente a helicópteros, recebe denominação de “heliporto”.

1.5.6 CENTRO DE OPERAÇÕES DE EMERGÊNCIA (COE)

Local designado ou adaptado na estrutura do aeródromo de onde são realizadas as atividades de acionamento e coordenação da resposta a uma emergência aeroportuária.

1.5.7 COMISSÃO DE SEGURANÇA DE VOO (CSV)

Equipe multidisciplinar, composta por profissionais especializados, preferencialmente com capacitação do SIPAER, e que se destina a assessorar os Comandantes, Chefes e Diretores nos assuntos referentes à gestão da Segurança de Voo.

1.5.8 ELO-SIPAER

Órgão, entidade, setor ou cargo, dentro da estrutura das organizações, que tem a responsabilidade no trato dos assuntos de Segurança de Voo no âmbito do SIPAER.

1.5.9 EMERGÊNCIA AERONÁUTICA

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.

1.5.10 MAPA DE GRADE

Representação plana da área do aeródromo e seu entorno, traçada sobre um sistema de linhas perpendiculares, identificadas com caracteres alfanuméricos.

1.5.11 OCORRÊNCIA AERONÁUTICA

Qualquer evento envolvendo aeronave que poderá ser classificado como acidente aeronáutico, incidente aeronáutico grave, incidente aeronáutico ou ocorrência de solo, permitindo ao SIPAER a adoção dos procedimentos pertinentes.

1.5.12 OPERADOR DE AERÓDROMO

No âmbito da aviação civil, “operador de aeródromo” ou “operador aeroportuário” significa a pessoa jurídica que tenha recebido, por órgão competente, a outorga de exploração da infraestrutura aeroportuária.

1.5.13 OPERADOR MILITAR DE AERÓDROMO

Organização Militar responsável por manter e administrar: a infraestrutura aeroportuária de aeródromo militar; ou a infraestrutura militar de aeródromo compartilhado.

1.5.14 PLANO DE CONTRAINCÊNDIO DE AERÓDROMO (PCIN)

Documento que estabelece as responsabilidades e os procedimentos a serem adotados, pelos Serviços de Prevenção, Salvamento e Combate a Incêndio em Aeródromos, durante os atendimentos às emergências aeronáuticas, ocorridas na área de atuação daquele Serviço.

1.5.15 SERVIÇO DE PREVENÇÃO, SALVAMENTO E COMBATE A INCÊNDIO (SESCINC)

Compreende um serviço especializado em prevenção, salvamento e combate a incêndio em aeródromos, sendo constituído por um Posto Principal e/ou um Posto Avançado.

1.5.16 SERVIÇO DE PREVENÇÃO, SALVAMENTO E COMBATE A INCÊNDIO EM AERÓDROMO MILITAR (SESCINC MILITAR)

Compreende um serviço especializado em prevenção, salvamento e combate a incêndio em aeródromos, sendo constituído por bombeiros de aeródromo e estrutura, conforme legislações do COMAER.

2 PLANO DE EMERGÊNCIA EM AERÓDROMO MILITAR (PLEMAM)

O Plano de Emergência em Aeródromo Militar (PLEMAM) tem por finalidade estabelecer ações e responsabilidades com vistas a minimizar as consequências decorrentes de emergências aeronáuticas nos aeródromos militares.

2.1 ATRIBUIÇÕES

2.1.1 O comandante da Organização Militar (OM) responsável pela administração do aeródromo militar deve realizar as gestões necessárias para a elaboração, atualização e validação do PLEMAM.

2.1.2 No caso dos aeródromos militares que tenham constituída uma Comissão de Segurança de Voo (CSV), conforme estabelecido na NSCA 3-15 ou em Norma que a revogue, o secretário da Comissão será o responsável pela coordenação e operacionalização do PLEMAM.

2.1.3 No caso dos aeródromos militares que não tenham constituída uma CSV, recomenda-se que seja constituída uma comissão de gestão do PLEMAM composta por representantes:

- a) da seção/setor responsável pela administração do aeródromo militar;
- b) do Elo-SIPAER do aeródromo militar;
- c) das unidades aéreas sediadas;
- d) dos Provedores de Serviço de Navegação Aérea (PSNA);
- e) das equipes de contraincêndio;
- f) das equipes de resgate; e
- g) das equipes de socorro médico.

2.1.4 Conforme o preconizado no Regulamento Brasileiro da Aviação Civil (RBAC) nº 153, publicado pela Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), que dispõe sobre “Aeródromos - Operação, Manutenção e Resposta à Emergência”, o operador de aeródromo civil deverá consultar formalmente o Comandante da OM para elaboração do Plano de Emergência em Aeródromo (PLEM) e do Plano de Contraincêndio de Aeródromo (PCINC) dos aeródromos compartilhados.

2.1.5 Nos aeródromos compartilhados, o Comandante da OM fica desobrigado da elaboração do PLEMAM, cabendo-lhe a observância do disposto no PLEM e no PCINC.

2.2 ELABORAÇÃO

2.2.1 O PLEMAM deve abranger todas as possíveis tarefas a serem realizadas antes, durante e após uma emergência aeronáutica, definindo os respectivos procedimentos.

2.2.2 Os procedimentos contemplados no PLEMAM serão estendidos, naquilo que possível, para os acidentes aeronáuticos ocorridos em um raio de oito quilômetros, a partir do aeródromo militar.

2.2.3 O PLEMAM deve ser dimensionado de modo a atender a aeronave de maior capacidade que opera no aeródromo militar.

NOTA - o Nível de Proteção Contra Incêndio Requerido (NPCR) será definido conforme os critérios constantes na ICA 92-1 - "Organização e Funcionamento do Serviço de Prevenção, Salvamento e Combate a Incêndio em Aeródromos Militares do COMAER".

2.2.4 Os procedimentos a serem estabelecidos e os meios a serem disponibilizados para as emergências serão compatíveis com as características de operação de cada aeródromo militar, considerando, entre outros aspectos, a infraestrutura de apoio instalada, os tipos de aeronave que nele operam e o meio ambiente circundante.

2.2.5 O PLEMAM deverá abarcar as seguintes emergências aeroportuárias:

- a) ocorrências com aeronaves nas condições de urgência (PAN-PAN) e socorro (MAYDAY);
- b) ocorrências com aeronaves em áreas aquáticas, pantanosas ou de difícil acesso que se encontrem a até mil metros de qualquer cabeceira de pista de pouso e decolagem;
- c) emergências médicas em geral;
- d) ocorrências com artigos perigosos;
- e) incêndios florestais ou em áreas de cobertura vegetal próximas ao aeródromo militar que, de alguma forma, interfiram na segurança das operações aéreas;
- f) incêndios no terminal aeroportuário ou em outras instalações de infraestrutura aeroportuária;
- g) desastres naturais passíveis de ocorrência na região onde o aeródromo militar está localizado; e
- h) outras emergências, conforme avaliação de risco do aeródromo militar.

2.2.6 O PLEMAM deverá:

- a) estabelecer uma ordem de prioridade entre as tarefas, assim como os sistemas de comunicação entre o local do acidente e os diversos setores envolvidos;
- b) conter a sua respectiva cadeia de acionamento;
- c) assegurar que o socorro às vítimas seja prioritário;
- d) após o resgate das vítimas, permitir o acesso aos destroços somente quando houver garantia de segurança, incluindo a confirmação da ausência de risco de incêndio, contaminação, explosões ou desmoronamento;
- e) permitir a remoção da aeronave ou de seus destroços somente após a liberação pelo Investigador-Encarregado do SIPAER; e
- f) designar uma equipe de desinterdição de pista para assegurar a remoção dos destroços no menor tempo possível, com vistas a restabelecer a segurança das operações aéreas no aeródromo militar.

2.3 ATUALIZAÇÃO

O PLEMAM deverá ser atualizado quando:

- a) for detectada qualquer falha na sua eficácia, durante exercícios simulados ou nos acionamentos em emergências reais;
- b) houver mudança significativa nas características e/ou na categoria do aeródromo militar;
- c) houver mudanças operacionais nas unidades sediadas e/ou de categoria de aeronaves que operam no aeródromo militar; ou
- d) a critério do Comandante da OM, em que tal atualização se fizer necessária ou desejável.

2.4 AVALIAÇÃO E VALIDAÇÃO

2.4.1 Os treinamentos periódicos do PLEMAM e a análise dos seus resultados deverão ser pré-determinados, com vistas a validar e garantir a sua eficácia.

2.4.2 O PLEMAM deve ser avaliado após os acionamentos reais, visando assegurar que qualquer deficiência encontrada seja corrigida.

2.4.3 Recomenda-se que o comandante da OM responsável pelo aeródromo militar informe ao comando superior, com antecedência mínima de 30 dias, a data prevista para execução do exercício simulado do PLEMAM.

3 COMPOSIÇÃO DO PLEMAM

O grau de detalhamento do Plano dependerá da complexidade da operação do aeródromo militar, aqui devendo serem considerados, entre outros, e quando aplicáveis, os seguintes aspectos:

- a) as responsabilidades ou atribuições específicas dos setores envolvidos com o PLEMAM;
- b) os mapas do aeródromo e de suas proximidades;
- c) a relação de nomes e de meios de contato de pessoas envolvidas no Plano;
- d) o fluxograma de acionamentos específicos para cada tipo de emergência aeroportuária prevista no aeródromo e a forma de acionamento de cada recurso a qualquer hora;
- e) o organograma de coordenação;
- f) os procedimentos de triagem;
- g) os recursos de infraestrutura instalados no aeródromo;
- h) as características físicas ou operacionais do aeródromo;
- i) as informações sobre os recursos humanos e materiais disponíveis;
- j) os serviços de resgate e de combate ao fogo;
- k) os serviços médico e hospitalar;
- l) os procedimentos de remoção de aeronave ou seus destroços;
- m) o Elo-SIPAER;
- n) os tipos de aeronave que operam no aeródromo militar; e
- o) o meio ambiente circundante.

3.1 ATRIBUIÇÕES E RESPONSABILIDADES

Neste item do PLEMAM serão listadas as atribuições dos órgãos, setores e pessoas envolvidas nas ações durante uma emergência aeronáutica, conforme aplicável às particularidades do aeródromo militar.

3.1.1 EXEMPLOS DE ATRIBUIÇÕES

3.1.1.1 Dos Provedores de Serviço de Navegação Aérea (PSNA)

- a) operar e manter os sistemas de alarme, principais e alternativos, disponibilizados pelo Operador Militar de Aeródromo;
- b) informar sobre o acidente - local, hora e tipo da aeronave;
- c) estabelecer coordenação com o Operador Militar de Aeródromo com vistas a manter a continuidade das operações de pouso e decolagem em outra pista, caso disponível;
- d) caso haja interdição do aeródromo, realizar as coordenações de tráfego junto aos órgãos de controle de tráfego aéreo pertinentes (APP, ACC e CGNA), com vistas a desviar o tráfego para aeródromos de alternativa;

- e) emitir informações complementares por meio de outros canais de comunicação, à medida que forem sendo conhecidos; e
- f) demais atribuições contidas nos regulamentos do Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA).

3.1.1.2 Do Serviço de Salvamento e Contraincêndio

- a) evidenciar as características da infraestrutura instalada, dos equipamentos, do pessoal disponível e dos procedimentos para atender a categoria requerida dos 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;
 - cargo/função/nome dos responsáveis pelo atendimento (registrando os meios de contato); e
 - Instruções do Comando da Aeronáutica e demais legislações em vigor.
- b) estabelecer os meios e formas de coordenação com os serviços médicos, quanto à evacuação dos sobreviventes; e
- c) estabelecer os procedimentos para liberação da área do acidente para as atividades de investigação SIPAER.

3.1.1.3 Da Segurança e Defesa

Estabelecer os procedimentos de acionamento e de orientação para isolamento da área dos destroços, bem como o estabelecimento de guarda e vigilância até a sua remoção, em consonância com os procedimentos de salvamento e de contraincêndio.

3.1.1.4 Da Seção de Controle de Operações Aéreas Militares (SCOAM)

- a) estabelecer a coordenação das operações e verificar se todos os recursos necessários de salvamento e contraincêndio, médicos, evacuação e de segurança foram acionados, acompanhando 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) coordenar com o Destacamento de Controle do Espaço Aéreo (DTCEA) a emissão de *Notice to Airman* (NOTAM) a respeito das condições do aeródromo militar, assim como da eventual indisponibilidade dos serviços contra incêndio e de salvamento;
- d) certificar-se, por meio do DTCEA, se as operações de pouso e decolagem foram orientadas para pista alternativa ou outro aeródromo, quando necessário;
- e) certificar-se do acionamento dos responsáveis pela investigação SIPAER;
- f) verificar se os recursos de infraestrutura para liberação de pista foram acionados;

- g) apoiar as equipes em operação com água potável, alimentação em horários alternativos, equipamento de sinalização, descanso adequado, dentre outros aspectos julgados necessários;
- h) apoiar, naquilo que for necessário, a assistência às vítimas prestada pelos operadores aéreos envolvidos; e
- i) coordenar a adequada comunicação com os órgãos de imprensa.

3.1.1.5 Dos Serviços Médicos

- a) estabelecer procedimentos em consonância com os serviços de salvamento e de contraincêndio;
- b) dimensionar, adequar e manter disponíveis os recursos de atendimento médico;
- c) realizar a triagem dos sobreviventes e seleção dos tipos de atendimento de acordo com a urgência necessária, inclusive no que se refere à evacuação;
- d) elaborar a relação de vítimas, inclusive as fatais devidamente identificadas, disponibilizando-a junto aos operadores aéreos envolvidos;
- e) manter atualizado o estoque de medicamentos, macas e outros itens necessários ao serviço; e
- f) manter a coordenação com órgãos públicos e privados que venham a ser engajados nos serviços médicos e hospitalares, decorrentes de emergências.

3.1.1.6 Do Operador da Aeronave

- a) designar um representante como elemento de ligação com o Chefe da SCOAM ou com o Coordenador do Centro de Operações de Emergência (COE);
- b) disponibilizar as informações relativas aos tripulantes, passageiros, carga e manifestos, quando solicitadas;
- c) prover as informações necessárias para a eliminação de perigos relacionados a sistemas da aeronave; e
- d) prover as informações necessárias para a remoção da aeronave ou de seus destroços.

3.1.1.7 Do Oficial de Operações (OPO)

- a) informar a ocorrência ao representante do operador da aeronave;
- b) coordenar as ações iniciais relativas ao PLEMAM;
- c) acionar 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) coordenar a remoção da aeronave, após liberação do investigador responsável pela Ação Inicial do SIPAER; e

- h) providenciar o pronto restabelecimento das operações aéreas no aeródromo militar.

3.1.1.8 Do coordenador do Posto de Coordenação Móvel (PCM)

Coordenar as ações de salvamento na área do acidente, a partir dos limites da área de atuação do serviço de salvamento e contra incêndio, incluindo:

- a) o isolamento do local;
- b) a remoção dos feridos para o local de triagem;
- c) a seleção dos feridos para evacuação;
- d) a orientação para as vítimas ilesas;
- e) a solicitação de apoio externo de hospitais, contra incêndio e segurança;
- f) a remoção dos corpos;
- g) o controle do trânsito de veículos e da operação de helicópteros; e
- h) a supervisão das ações de remoção da aeronave etc.

3.2 ATENDIMENTO MÉDICO

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

3.2.1 EXEMPLOS DE PROCEDIMENTOS

3.2.1.1 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 G;
- f) de acordo com as etiquetas, as vítimas serão destinadas às áreas de estabilização no aeródromo ou serão evacuadas para hospitais; e
- g) na ausência de etiquetas suficientes, a triagem poderá ser feita com esparadrapo marcado com os mesmos algarismos romanos que classificam as vítimas nas etiquetas.

3.2.1.2 Categorias de estado de urgência

a) Categoria I se refere a:

- 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.

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

b) Categoria II se refere a:

- trauma torácico não asfixiante;
- fraturas simples;
- queimaduras limitadas;
- trauma craniano sem coma ou choque; e
- lesões das partes macias.

c) Categoria III se refere a lesões menores.

NOTA - 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.

3.2.1.3 Atendimento ao sobrevivente ileso

3.2.1.3.1 O sobrevivente ileso pode estar acometido de condições de desconforto que poderão ter consequências 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.

3.2.1.3.2 Deve haver provisão de cobertores e, dentro da prioridade dos feridos, deve ser levado para um local onde se sinta confortado.

3.2.1.3.3 É importante considerar que o sobrevivente ileso pode estar ansioso por notícia de pessoa que o acompanhava.

3.2.1.4 Tratamento de cadáveres

3.2.1.4.1 Os corpos, ao serem retirados, deverão ser identificados com a indicação do local onde se encontravam na aeronave acidentada ou nos seus destroços, bem como o registro do estado geral.

3.2.1.4.2 Deve ser colocado em saco de despojo, evitando que fique à vista das pessoas, principalmente dos sobreviventes.

3.2.1.4.3 A identificação do corpo deve ter início tão logo seja possível, permitindo o adequado prosseguimento dos trâmites legais, bem como da prestação das informações pertinentes.

3.3 SEÇÃO DE CONTROLE DE OPERAÇÕES AÉREAS MILITARES (SCOAM)

O PLEMAM deverá estabelecer que a SCOAM esteja situada em local com visibilidade para a pista e dotado de:

- a) mapas de grade;
- b) esquema de acionamento do PLEMAM;
- c) equipamento de comunicação para coordenação das equipes em local da ocorrência (linhas telefônicas e radiocomunicação 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 militar, ou acidentes no aeródromo quando a Equipe de Apoio não for suficiente para atender esses acidentes; e
- e) viatura para atender ao estabelecimento do PCM.

3.4 RECURSOS NECESSÁRIOS

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

3.4.1 VIATURAS DE SALVAMENTO E CONTRA INCÊNDIO

3.4.1.1 O PLEMAM deverá relacionar todas as viaturas de salvamento e contraincêndio disponíveis para a ação imediata.

3.4.1.2 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 cardiopulmonar.

3.4.2 EMBARCAÇÕES E EQUIPAMENTOS NÁUTICOS

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

3.4.2.2 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.

3.4.3 TRANSPORTE PARA AS EQUIPES DE APOIO

3.4.3.1 O PLEMAM deverá estabelecer todos os meios de transporte para as equipes de apoio.

3.4.3.2 Deverá existir transporte para as equipes de apoio, 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 militar.

3.4.4 TRANSPORTE PARA OS SOBREVIVENTES ILESOS

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

3.4.5 LOCAL DE CONCENTRAÇÃO DAS VÍTIMAS

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

3.4.6 EQUIPAMENTO DE ILUMINAÇÃO

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

3.4.7 EQUIPAMENTO PORTÁTIL DE RÁDIO-COMUNICAÇÃO

O PLEMAM deverá relacionar todo equipamento portátil de radiocomunicação, para manter o contato bilateral permanente entre a SCOAM e as equipes que atuam no local do acidente e na evacuação de feridos.

3.5 REMOÇÃO DA AERONAVE OU SEUS DESTROÇOS

3.5.1 A parte final do PLEMAM 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 militar, permitindo que sejam mantidos sob vigilância adequada.

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

3.5.3 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 militar, 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.

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

3.5.5 Para a remoção de aeronaves de grande porte, o PLEMAM 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 militar.

3.5.6 A remoção e a higienização do local são de responsabilidade do operador do aeródromo, devendo ser realizado de acordo com o prescrito na NSCA 3-6 “Investigação de Ocorrências Aeronáuticas com aeronaves militares”.

3.6 ANEXOS

3.6.1 MAPA DE GRADE INTERNA DO AERÓDROMO MILITAR (ANEXO A)

3.6.1.1 O Mapa de grade interna do aeródromo deve indicar a localização dos principais pontos de interesse, tais como:

- a) ponto de concentração da Equipe de Apoio;
- b) áreas de reunião;
- c) sala de imprensa;
- d) reservatório de água;
- e) acessos de vias de emergência;
- f) cercas limites e divisórias do aeroporto;
- g) áreas de concentração de feridos para remoção;
- h) local de armazenamento de balizas; e
- i) cordões de isolamento, pistas de taxi etc.

3.6.1.2 Cópias atualizadas do mapa devem estar disponíveis nos locais de coordenação, nos PSNA, na seção de contraincêndio, nas viaturas, nas embarcações (se for o caso), em todos os órgãos que poderão ser acionados de imediato e demais locais julgados necessários.

3.6.2 MAPA DE GRADE EXTERNA DO AERÓDROMO MILITAR (ANEXO B)

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

3.6.2.2 Cópias atualizadas do mapa devem estar disponíveis nos locais de coordenação, nos PSNA, 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.

3.6.3 MODELO DE FLUXOGRAMA DE COMUNICAÇÃO (ANEXO C)

O PLEMAM deve conter um fluxograma de comunicação entre os responsáveis pelos setores ou equipes envolvidas no acionamento do PLEMAM que dependam de contato prévio para entrar em ação, contendo os meios pelos quais serão acionados, durante e após o horário de expediente administrativo, incluindo: nome; cargo/função e responsabilidades específicas.

3.6.4 MODELO DE RELAÇÃO DE MEIOS DISPONÍVEIS (ANEXO D)

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.

3.6.5 MODELO DE DIAGRAMA DE COORDENAÇÃO (ANEXO E)

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

3.6.6 DIAGRAMA DE ÁREAS DE TRIAGEM E ATENDIMENTO (ANEXO F)

Deverá ser estabelecido um diagrama geral que defina o posicionamento para triagem e atendimento.

4 TREINAMENTO

4.1 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.

4.2 O exercício deve ser planejado de forma que permita o adestramento do pessoal envolvido, proveja as informações e *feedbacks* necessários à avaliação e validação do PLEMAM, e não acarrete riscos às operações normais do aeródromo.

4.3 Recomenda-se que o exercício seja realizado sem aviso antecipado, mas com a coordenação prévia dos setores e pessoas envolvidas que permitam garantir a segurança do exercício e das operações correntes no aeródromo militar.

4.4 No intervalo entre os exercícios simulados, deve-se ministrar um treinamento teórico com todos os envolvidos, de forma a familiarizar todos os setores com a execução do plano e aumentar a eficácia dos procedimentos.

5 DISPOSIÇÕES FINAIS

Os casos não previstos nesta Norma serão resolvidos pelo Chefe do CENIPA.

REFERÊNCIAS

BRASIL. **Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986.** Dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica. Diário Oficial da União, Brasília, DF, 23 dez. 1986. Pág. 19567.

_____. **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. Diário Oficial da União, Brasília, DF, 10 jun. 1999. Edição Extra.

_____. **Decreto nº 9.540, de 25 de outubro de 2018.** Dispõe sobre o Sistema de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos. Diário Oficial da União, Brasília, DF, 26 out. 2018. Pág. 2.

_____. Ministério da Defesa. **Portaria GM-MD nº 4.095/MD,** de 7 de outubro de 2021. Aprova a Diretriz de Prevenção e Investigação de Acidentes Aeronáuticos na Aviação Militar Brasileira. Diário Oficial da União, Brasília, DF, 14 out. 2021. Seção 1. Pág. 15.

_____. Comando da Aeronáutica. Comando-Geral do Pessoal. NSCA 5-1. **Confecção, Controle e Numeração de Publicações Oficiais do Comando da Aeronáutica.** Brasília-DF, 2014.

_____. Comando da Aeronáutica. Departamento de Controle do Espaço Aéreo. **ICA 63-7. Atribuições dos Órgãos do SISCEAB após a Ocorrência de Acidente Aeronáutico ou Incidente Aeronáutico Grave.** Rio de Janeiro, 2017.

_____. Comando da Aeronáutica. Diretoria de Infraestrutura da Aeronáutica. ICA 92-1. **Organização e Funcionamento do Serviço de Prevenção, Salvamento e Combate a Incêndio em Aeródromos Militares do COMAER.** Rio de Janeiro, 2021.

_____. Comando da Aeronáutica. Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos. NSCA 3-6. **Investigação de Ocorrências Aeronáuticas com Aeronaves Militares.** Brasília, 2021.

_____. Comando da Aeronáutica. Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos. NSCA 3-15. **Gestão da Segurança de Voo na Aviação Militar.** Brasília, 2024.

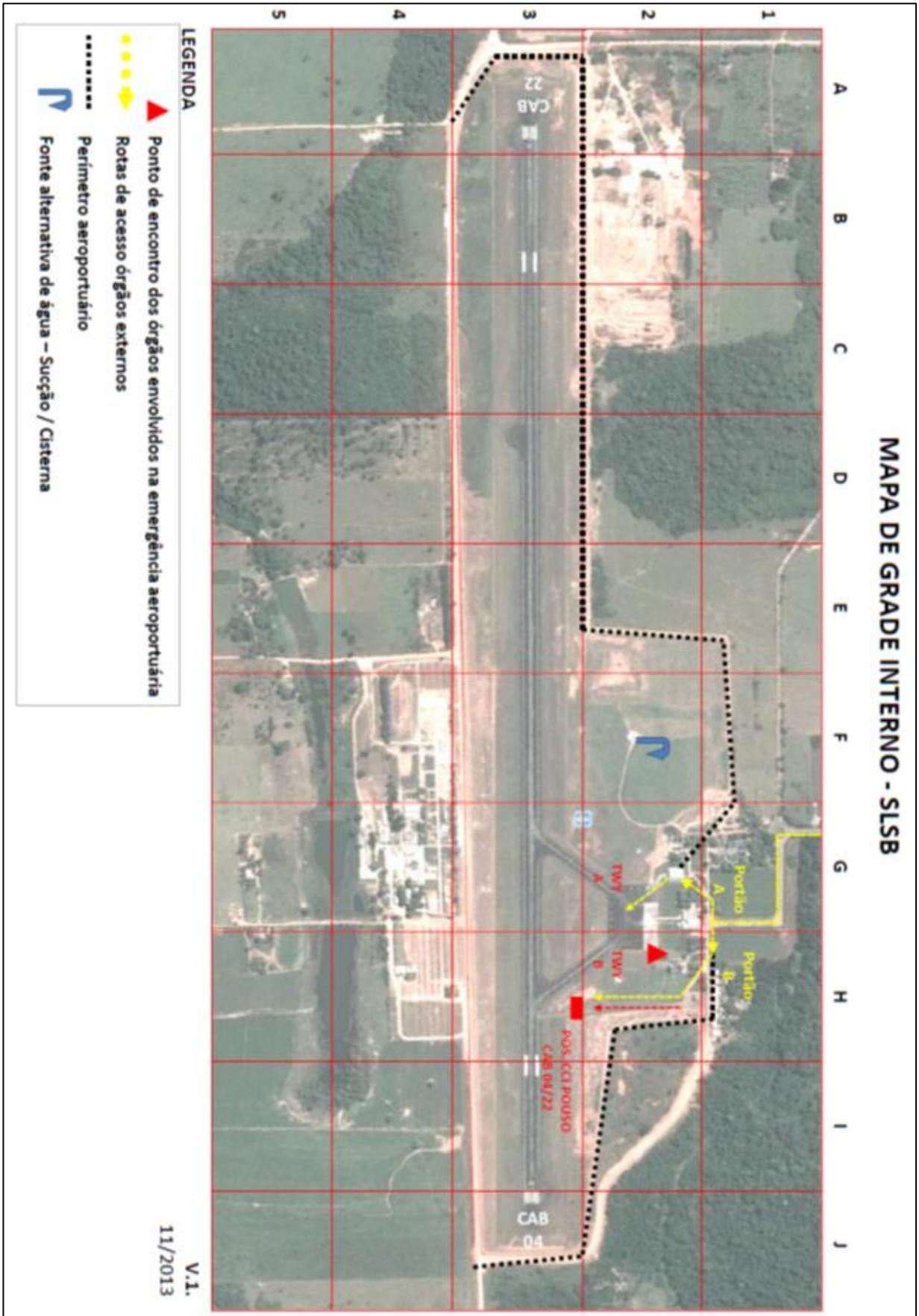
_____. Comando da Aeronáutica. Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos. NSCA 3-2. **Estrutura e Atribuições dos Elementos Constitutivos do SIPAER.** Brasília, 2023.

_____. Comando da Aeronáutica. Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos. MCA 3-6. **Manual de Investigação do SIPAER.** Brasília, 2017.

_____. Agência Nacional de Aviação Civil. RBAC 01, Emenda 14. **Definições, Regras de Redação e Unidades de Medida para uso nos Normativos da ANAC.** Brasília, 2023.

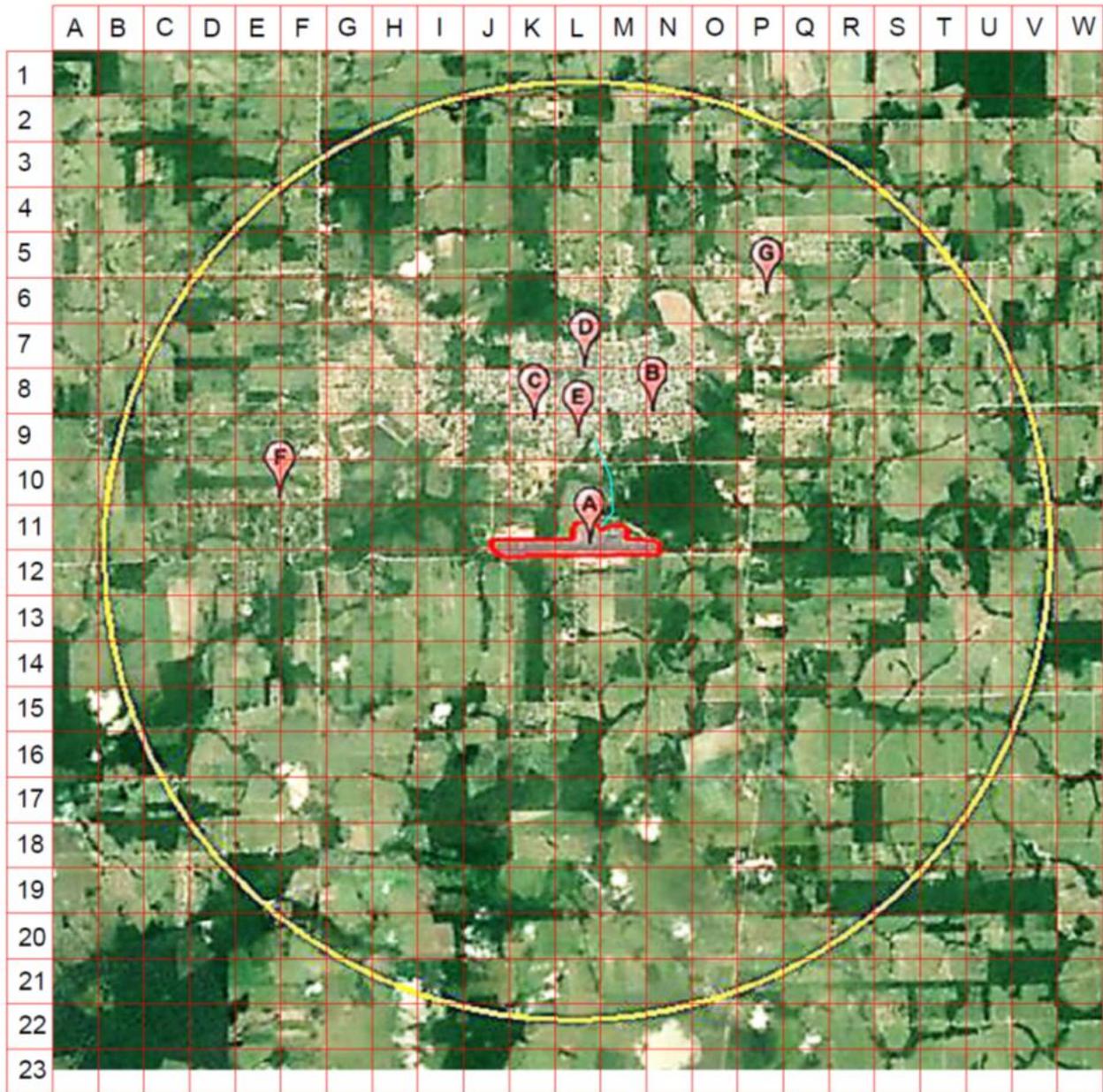
_____. Agência Nacional de Aviação Civil. RBAC 153, Emenda 07. **Aeródromos - Operação, Manutenção e Resposta à Emergência.** Brasília, 2023.

Anexo A - Mapa de Grade Interna de Aeródromo Militar.



Anexo B - Mapa de Grade Externa de Aeródromo Militar.

MAPA DE GRADE EXTERNO - SLSB

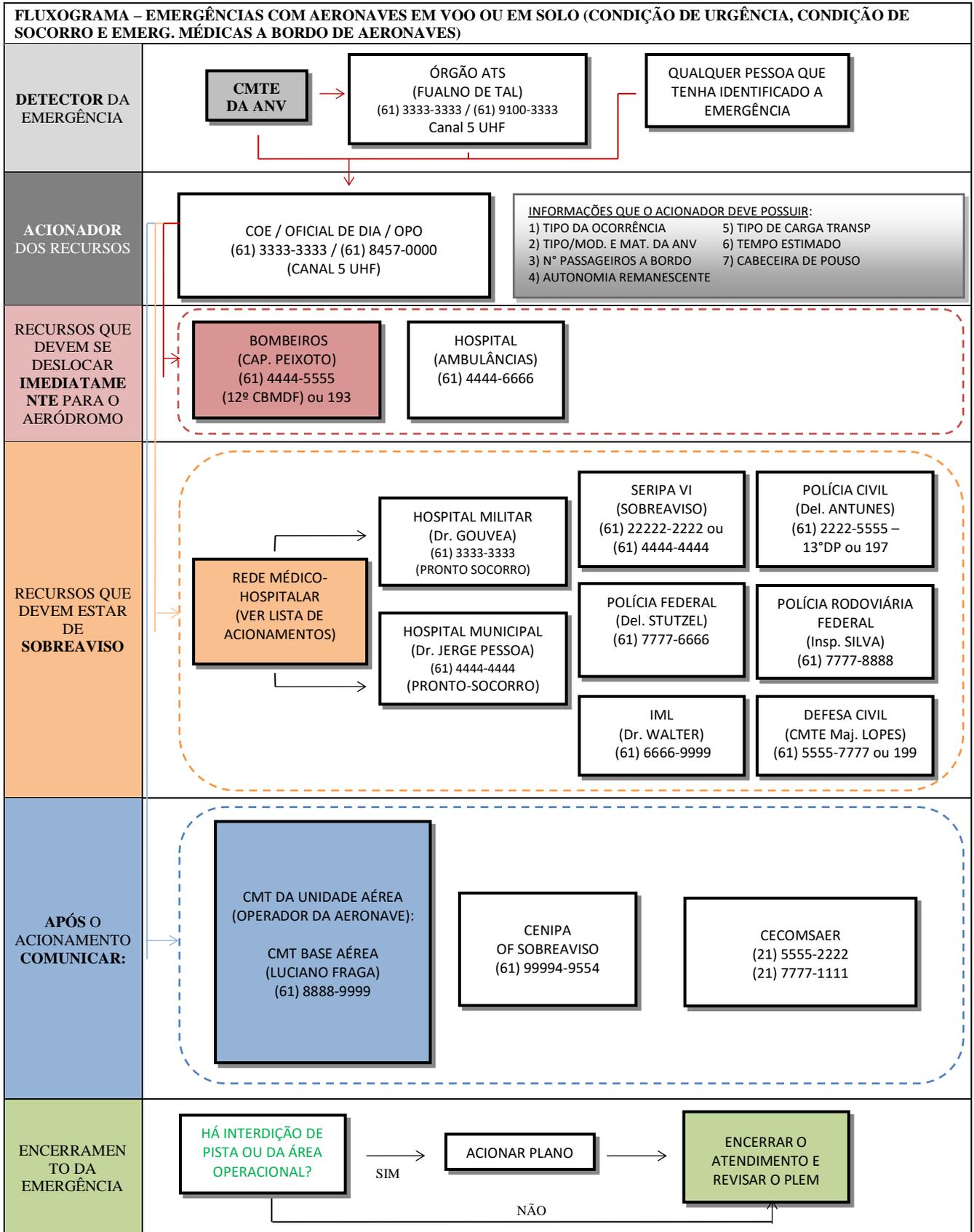


LEGENDA:

- A - AEROPORTO MUNICIPAL DA GTRE
- B - HOSPITAL GERAL - Av. Rio Branco, 245, Centro
- C - HOSPITAL MUNICIPAL - Av. Patos, 80, Setor Verde
- D - SAMU - Rua Luis Barreto, 25, Bairro Novo
- E - CORPO DE BOMBEIROS URBANO - Setor Tradicional s/n
- F - POLÍCIA MILITAR - Rua Novo Horizonte, 3987, Centro
- G - POLÍCIA CIVIL - Rua do Mato, 765, Bela Vista
- PERÍMETRO DO SÍTIO AEROPORTUÁRIO
- PRINCIPAL VIA DE ACESSO AO AEROPORTO
- RAIOS DE 8KM DO ARP (RECURSOS EXTERNOS)

V.1
DATA: 11/2013

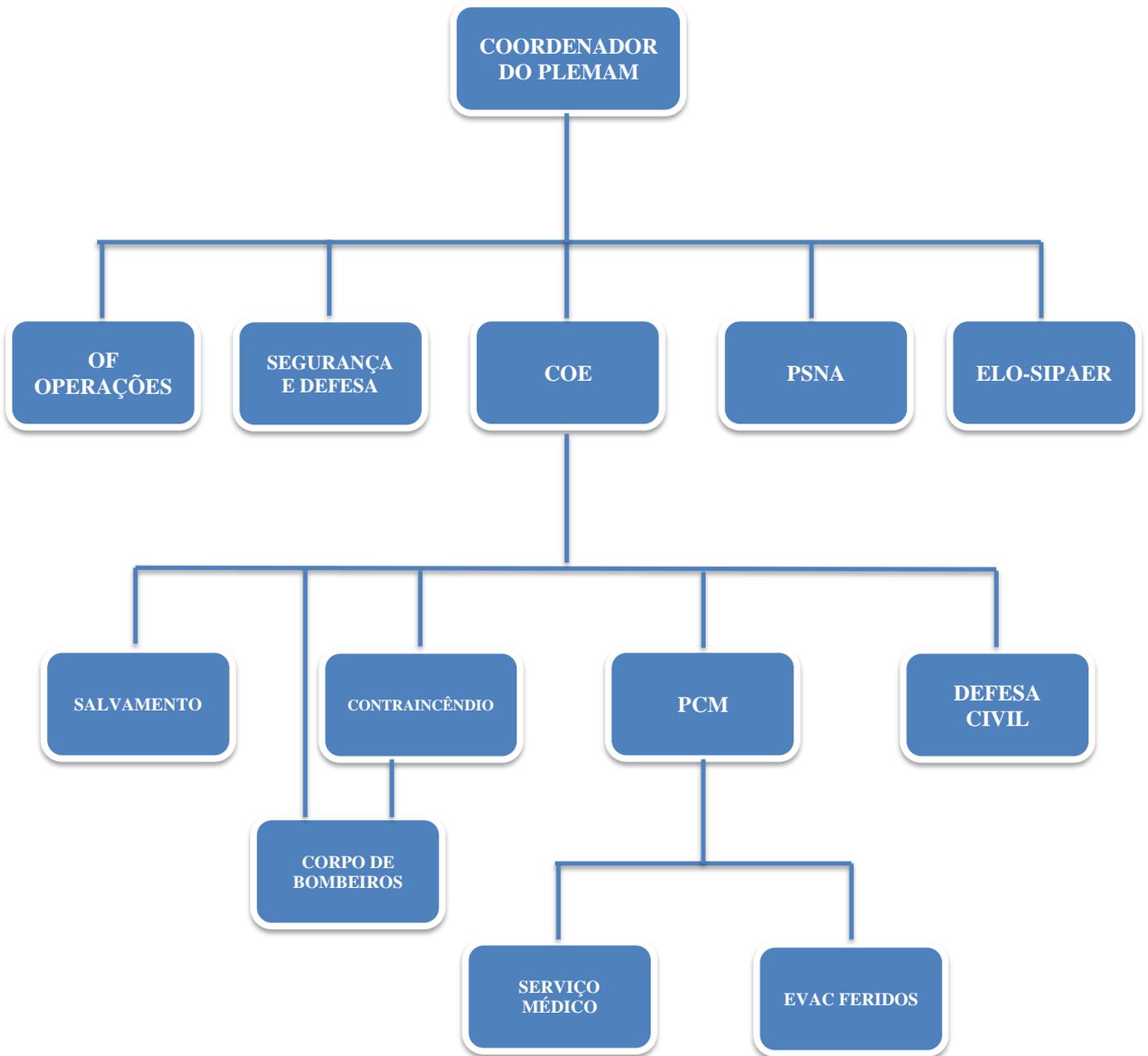
Anexo C - Modelo de Fluxograma de Comunicação.



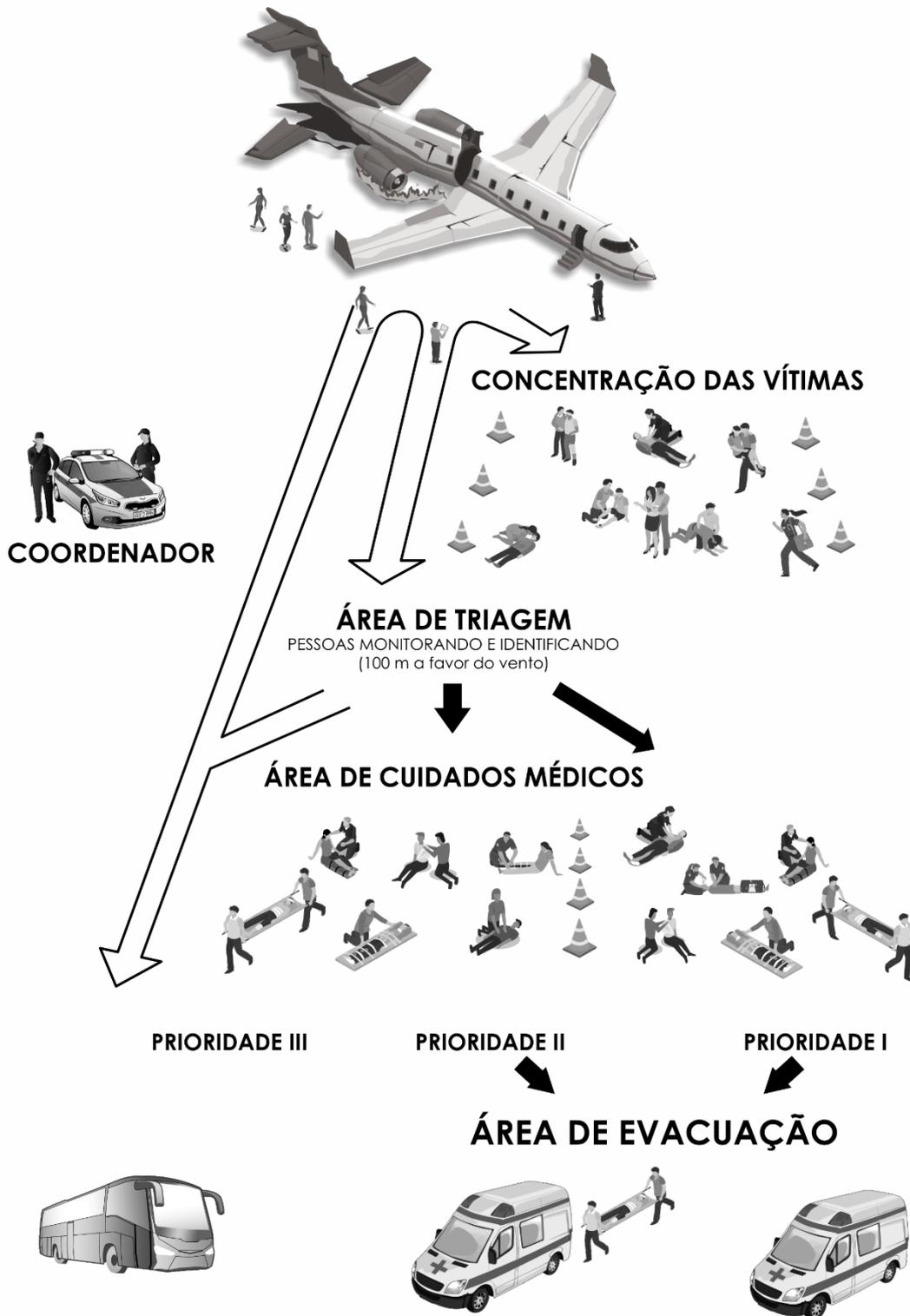
Anexo D - Modelo de Relação de Meios Disponíveis.

2. ÓRGÃOS ENVOLVIDOS, DIRETA OU INDIRETAMENTE, NO ATENDIMENTO À EMERGÊNCIA AERONÁUTICA					
2.1. RECURSOS INTERNOS:					
RECURSO	NOME DO RESPONSÁVEL			TELEFONE DE CONTATO	
ADMINISTRAÇÃO DO AERÓDROMO MILITAR	GASPAR JÚNIOR DA SILVA			(61) 4444-5555 / (61) 4444-5555	
CENTRO DE OPERAÇÕES DE EMERGÊNCIA (COE)	MARCO SILVA			(61) 4444-5555 / (61) 4444-5555	
ÓRGÃO RESPONSÁVEL PELO ATS (SE EXISTIR)	MICHELE OLIVEIRA			(61) 4444-5555 / (61) 4444-5555	
SESCINC (SE EXISTIR)	-----			-----	
POSTO MÉDICO / AMBULÂNCIAS (REMOÇÃO DE VÍTIMAS)	-----			-----	
OUTROS (IDENTIFICAR)	-----			-----	
2.2. UNIDADES AÉREAS QUE OPERAM NO AERÓDROMO MILITAR:					
NOME DA UNIDADE	NOME DO COMANDANTE			TELEFONE DE CONTATO	
3º/8º Gav	CEL LUCIANO FRAGA			(61) 8888-9999	
OUTRAS UNIDADES	-----			-----	
2.3. RECURSOS EXTERNOS (existentes na localidade do aeródromo militar):					
RECURSO	TELEFONE DE CONTATO			TEMPO-RESPOSTA	
CORPO DE BOMBEIROS URBANOS – CBM	(61) 4444-5555 (12º CBMDF) ou 193			10 MIN	
SERVIÇO DE ATENDIMENTO MÉDICO DE URGÊNCIA – SAMU	(61) 4444-6666 ou 192			12 MIN	
POLÍCIA MILITAR – PM	(61) 5555-8888 (5º BPMDF) ou 190			15 MIN	
POLÍCIA CIVIL	(61) 2222-5555 (13ºDPC) ou 197			20 MIN	
POLÍCIA FEDERAL – PF	(61) 7777-6666 ou 194			30 MIN	
POLÍCIA RODOVIÁRIA FEDERAL – PRF	(61) 7777-8888			30 MIN	
INSTITUTO MÉDICO LEGAL – IML	(61) 6666-9999			45 MIN	
DEFESA CIVIL	(61) 5555-7777 ou 199			25 MIN	
SERIPA VI (SOBREAVISO)	(61) 9649-5304 / 9649-5458			40 MIN	
CENIPA (SOBREAVISO)	(61) 99994-9554			45 MIN	
COMISSÃO NACIONAL DE ENERGIA NUCLEAR – CNEN	(21) 2173-2000 / (21) 2173-2001			-----	
ÓRGÃO AMBIENTAL	(61) 1234-5678			30 MIN	
OUTROS (IDENTIFICAR)				XX MIN	
2.4. RECURSOS DISPONÍVEIS NA REDE MÉDICO-HOSPITALAR:					
REDE MÉDICO-HOSPITALAR	Nº DE AMBULÂNCIAS	Nº DE LEITOS	Nº DE MÉDICOS	TELEFONE DE CONTATO	TEMPO-RESPOSTA
HOSPITAL MILITAR	02	15	05	(61) 3314-4567 (AMBULÂNCIAS) ou (61) 3314-5467 (PRONTO-SOCORRO)	10 MIN
HOSPITAL MUNICIPAL	00	07	04	(61) 3314-5678 (PRONTO-SOCORRO)	15 MIN

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.

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.

Labels for the card fields:
 - Hora da 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.

Mostre a localização das lesões identificadas inicialmente.

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