

IN 52 – 2018

(BG 031, 13/02/2019)

INSTRUÇÃO NORMATIVA Nº 52 /2018 – COMOP

Dispõe sobre operações de pousos e decolagens com aviões do CBMDF em pista avançadas no Distrito Federal e dá outras providências

TORNAR PÚBLICA a Instrução Normativa 52/2018 - COMOP, que regula o emprego seguro das aeronaves do 2º ESAV, em treinamento ou em combate real, com o uso das pistas avançadas existentes dentro do limite territorial do Distrito Federal, objetivando as ações de prevenção e combate aos incêndios florestais, com vista à redução do intervalo de tempo entre os lançamentos de água sobre o fogo.

CAPÍTULO I

DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

Art. 1º. Esta Instrução Normativa tem o objetivo de estabelecer diretrizes e orientações em relação às operações de pouso e decolagem com aviões do CBMDF em pistas avançadas do DF.

Parágrafo único. Os destinatários desta norma também devem observar as demais normas aeronáuticas, em especial aquelas que disciplinam a segurança na aviação.

CAPÍTULO II

FATORES ADVERSOS

Art. 2º. Os fatores adversos que poderão ocorrer, nos procedimentos de decolagem e pouso em pistas avançadas, são:

I - Pista com menores dimensões que a pista do Aeroporto Internacional de Brasília (AIB);

II - Pistas de pouso impraticáveis ou interditadas;

III - Pessoas ou animais transitando pelas pistas avançadas;

IV - Ausência de fontes de água próximo às pistas avançadas;

V - Presença de condições meteorológicas desfavoráveis à operação segura a partir das pistas avançadas, como vento intenso, baixa visibilidade e outros;

VI - Incêndio florestal muito próximo à pista de pouso;

VII - Indisponibilidade de viatura ligeira para reconhecimento da pista antes do primeiro pouso do dia;

VIII - Indisponibilidade de pessoal em número suficiente para manter a operação segura;

IX - Incidente ou acidente com a aeronave na pista avançada;

X - Tempo de deslocamento das viaturas do AIB à área de operação da pista avançada;

XI - Pavimentação e ondulações do solo diferentes à do AIB;

XII - Falta de instalações para acomodação do pessoal de serviço.

CAPÍTULO III

UNIDADES EMPREGADAS E RECURSOS HUMANOS E MATERIAIS

Art. 3º. As principais Unidades do CBMDF que serão empregadas nas operações de pousos e decolagens, em pistas avançadas, são:

I - Grupamento de Aviação Operacional - GAVOP;

II - 2º Esquadrão de Aviação Operacional - 2º ESAV;

III - Grupamentos do Comando Especializados - COESP;

IV - Grupamento de Bombeiro Militar - GBM.

Art. 4º. Os recursos humanos envolvidos nas operações de pousos e decolagens em pistas avançadas serão:

I - Militares do 2º ESAV, possuidores do PRONIMBUS;

II - Militares de GSV no 2º ESAV, possuidores do PRONIMBUS;

III - Militares dos GBMs da área de atuação;

IV - Militares do GAVOP, do GPRAM e dos demais grupamentos especializados.

Art. 5º. Os recursos materiais empregados nas operações em pistas avançadas são:

I- Viaturas e aeronaves do 2º ESAV;

II- Viaturas de socorro dos GBMs da área;

III- Viaturas do GAVOP, do GPRAM e dos demais grupamentos especializados.

Art. 6º. Poderão ser empregados outros recursos humanos e materiais, conforme a dimensão da operação.

CAPÍTULO IV

ATRIBUIÇÕES DAS UNIDADES ENVOLVIDAS

Art. 7º. O Grupamento de Aviação Operacional - GAVOP será responsável:

I - por determinar à Seção de Segurança de Voo do GAVOP;

II - por acompanhar as operações para avaliação da segurança de voo.

Art. 8º. O 2º Esquadrão de Aviação Operacional - 2º ESAV será responsável por:

I - Planejar, coordenar e executar a utilização das pistas avançadas com foco na segurança de voo;

II - Planejar e realizar inspeção rotineira das condições de uso das pistas avançadas;

III - Realizar a capacitação das equipes de solo e tripulação das aeronaves para a operação segura nas pistas avançadas;

IV - Realizar a capacitação dos militares dos GBMs da área para atuação em possíveis incidentes ou acidentes envolvendo as aeronaves nas pistas avançadas;

V - Orientar os administradores dos sítios onde estão localizadas as pistas avançadas quanto aos procedimentos de segurança para as operações aéreas;

VI - Manter atualizados os dados de contato dos administradores dos sítios onde estão localizadas as pistas avançadas;

VII - Implantar, sempre que uma pista avançada for ser utilizada, a estrutura de apoio de solo para a operação das aeronaves;

VIII - Manter em condições de uso os equipamentos necessários à utilização das pistas avançadas;

IX - Manter em condições de uso as viaturas necessárias à utilização das pistas avançadas.

Art. 9º. Os Comandos de Áreas - COMARs serão responsáveis por acompanhar as atividades referentes ao presente plano, nas suas respectivas áreas de atuação.

Art. 10. Os Grupamentos de Bombeiros Militar - GBMs e Grupamentos Especializados serão responsáveis por:

I - Acompanhar as atividades referentes a este plano nas suas respectivas áreas de atuação;

II - manter comunicação com as equipes de apoio de solo das aeronaves;

III - Divulgar o presente Plano aos militares de serviço;

IV - Apoiar o 2º ESAV em simulados, principalmente por meio dos grupamentos especializados e dos 7º GBM e 17º GBM;

V - Manter a equipe de apoio de solo informada sobre as fontes de abastecimento de água em operação nas proximidades da pista;

VI - Manter a equipe de serviço em condições de apoiar a operação da aeronave na pista avançada, coordenando o descolamento e as ações junto à equipe de solo e ao Superior de Dia;

VII - Acompanhar as atividades referentes ao presente plano nas suas respectivas áreas de atuação e manter comunicação com as equipes de apoio de solo das aeronaves;

VIII - Manter em condições de acionamento o trem de socorro para eventual apoio às operações nas pistas avançadas;

IX - Manter em condições de treinamento e acionamento o trem de socorro para atendimento de possíveis incidentes ou acidentes envolvendo as aeronaves nas pistas avançadas.

CAPÍTULO V

LOCALIZAÇÃO DAS PISTAS AVANÇADAS, CARACTERÍSTICAS, RECURSOS PARA ABASTECIMENTO DE ÁGUA E ADMINISTRAÇÃO

Art. 11. A Pista de pouso avançada, localizada na Floresta Nacional, Área 4 - FLONA 4, à margem da DF-445, tem as seguintes características:

I - Coordenadas do centro da pista: 15°38'9.55"S, 48°07'59.20"O;

II - Orientação e Extensão: Cabeceiras 09 e 27. Extensão de 1.550m de comprimento por 22m de largura;

III - Pista de terra;

IV - Administrador/Responsável;

Parágrafo Único. Serão disponibilizados e atualizados os contatos telefônicos dos responsáveis pela Pista Avançada da Floresta Nacional, pelo Comando do 2º ESAV, para todas as unidades dispostas no Capítulo III desta instrução.

V - Fontes de abastecimento de água contendo duas caixas d'água na área da FLONA 4 (instalações futuras);

VI - Poderá ter ainda outros recursos possíveis, como:

a) viatura tipo AT, do 2º ESAV;

b) viaturas de água dos GBMs da área;

c) tanque flexível do 2º ESAV, com utilização de bomba de esgotamento e hidrantes próximos, para reabastecimento das viaturas.

Art.12. O Aeródromo Botelho - SIQE, à margem da BR-251 km 31, tem as seguintes características:

I - Coordenadas do centro da pista: 15°56'11.36"S, 47°43'33.85"O;

II - Orientação e Extensão: Cabeceiras 14 e 32. Extensão de 1.750m de comprimento por 30m de largura.

III - Pista asfaltada;

IV - Administrador/Responsável. Parágrafo Único. Deverão ser disponibilizados os contatos telefônicos dos responsáveis do Aeródromo Botelho, pelo Comando do 2º ESAV, para todas as unidades dispostas no Capítulo III, desta instrução normativa.

Art. 13. As fontes de abastecimento de água serão:

I - caixa d'água, com capacidade de 35.000(trinta e cinco mil) litros;

II - caixa d'água, com capacidade de 12.000(doze mil) litros, instaladas no Aeródromo Botelho.

III - Os outros recursos possíveis poderão ser:

- a) viatura tipo AT do 2º ESAV;
- b) viaturas de água dos GBMs da área;
- c) tanque flexível do 2º ESAV, com utilização de bomba de esgotamento; d) hidrantes próximos, para reabastecimento das viaturas.

Art. 14. Os Mapas de Localização das pistas avançadas serão providenciados pelo Comando do 2º ESAV, para todas as unidades constantes no Capítulo III, desta norma.

CAPÍTULO VI

PROCEDIMENTOS PARA UTILIZAÇÃO DAS PISTAS AVANÇADAS

Art. 15. Os procedimentos para utilização das pistas avançadas obedecerão às disposições seguintes.

Art. 16. As pistas avançadas deverão ser utilizadas sempre que o incêndio florestal ocorrer nas áreas de preservação ambiental, apresentar grandes proporções mesmo que fora de áreas de preservação ambiental ou quando solicitado pelo piloto em comando, situações essas que demandarão maior número de abastecimentos da aeronave.

Art. 17. Os militares do 2º ESAV deverão entrar em contato com o responsável pelo sítio onde está localizada a pista avançada informando sobre a necessidade de utilização da pista.

Art. 18. Em operação na pista avançada da FLONA, a equipe realizará inspeção em toda a sua extensão para verificar a presença de buracos, obstáculos, animais, pessoas ou qualquer outra situação que possa comprometer a segurança de voo.

Art. 19. Em operação na pista avançada do aeródromo Botelho, a equipe deverá posicionar-se próxima à caixa d'água designada para a operação e deverá verificar o perímetro de segurança da referida área, além de:

I - Inspecionar a fonte de captação/armazenamento de água, quanto à quantidade de água e desobstrução das bocas de expulsão;

II - Informar ao piloto em comando sobre a situação da pista, indicando ou contraindicando a sua utilização;

III - Atentar para a aproximação de pessoas não envolvidas na operação dos aviões;

IV - Caso pessoas se aproximem da pista, orientá-las a manter uma distância mínima de segurança de 50 (cinquenta) metros do local e da pista;

V - Manter o rádio aeronáutico em condições de comunicação com o piloto em comando.

Art. 20. Os militares do 2º ESAV, durante a utilização das pistas avançadas deverão:

- I - Atentar para a aproximação de pessoas não envolvidas na operação dos aviões;
- II - Atentar para o perigo de incursão de pista por pessoas e animais;
- III - Atentar para a quantidade de água disponível para abastecimento da aeronave;
- IV - Atentar para as condições de direção e intensidade do vento, informando imediatamente à aeronave em voo;
- V - Realizar, a cada decolagem, a verificação das condições da pista, em operação na pista da FLONA;
- VI - Manter comunicação rádio bilateral com a aeronave em voo;
- VII - Manter-se em local seguro, afastado da pista e de modo a aproximar-se da fonte de abastecimento com rapidez e eficiência.

Art. 21. Os militares do 2º ESAV, após o encerramento das operações nas pistas avançadas deverão:

- I - Recolher os materiais;
- II - Contatar o responsável pelo sítio onde está localizada a pista avançada, informando sobre o término da utilização da pista;
- III - Deslocarem-se para o 2º ESAV;
- IV - Realizar o debriefing com a guarnição e os pilotos envolvidos na operação;
- V - Informar aos pilotos observações da equipe de solo acerca da operação;
- VI - Lançar no livro de serviço qualquer alteração relacionada à operação na pista avançada;
- VII - Confeccionar o RELPREV, acerca de qualquer situação de risco observada referente à segurança da operação.

Art. 22. Os pilotos em comando deverão:

- I - Solicitar, caso considere necessário, o deslocamento da guarnição de solo do AIB para a pista avançada designada;
- II - Informar ao controle de tráfego aéreo que operará a partir da pista avançada;
- III - Antes de pousar, circular a pista avançada a fim de detectar possíveis irregularidades na pista, situações adversas à operação e a indicação do vento predominante;
- IV - A critério do piloto em comando, poderá ser efetuado o primeiro pouso antes da chegada da guarnição de apoio ou somente após a vistoria na pista por parte da guarnição de solo;
- V - Manter comunicação com a equipe de solo, a qual deverá possuir rádio aeronáutico em condições de uso;
- VI - Informar à equipe de solo o término da operação na pista avançada e autorizar a desmobilização e o regresso da equipe.

CAPÍTULO VII

TEMPO DE OPERAÇÃO NAS PISTAS AVANÇADAS

Art. 23. Em operações em pista avançada, com a finalidade de manter elevados os níveis de atenção e de segurança, o tempo de atuação não poderá ser superior a 8 (oito) horas diárias, a contar do início da operação, incluindo o deslocamento inicial do 2º ESAV e intervalos para a pista avançada.

Parágrafo único - Não será considerado para esse cálculo o tempo de deslocamento de regresso ao 2º ESAV.

CAPÍTULO VIII

PRESCRIÇÕES DIVERSAS

Art. 24. O tempo médio de deslocamento, do 2º ESAV, localizado no setor de hangares do Aeroporto Internacional de Brasília, para as pistas avançadas, em viaturas de pequeno porte e em condições de pouco fluxo de veículos é:

I - 40(quarenta) minutos para o Aeródromo Botelho;

II - 50(cinquenta) minutos para a pista avançada da FLONA. Parágrafo Único. Em horários de pico de trânsito, este tempo pode ser acrescido em 30 minutos.

Art. 25. O tempo de deslocamento do Air Tractor, do acionamento para a primeira decolagem do AIB ao pouso para reabastecimento, é de, aproximadamente 40 minutos, incluindo taxiamento, reconhecimento do incêndio, contato com as guarnições de solo, lançamentos de água e regresso.

Art. 26. O detalhamento da operação, como material a ser utilizado, forma de deslocamento, pessoal de apoio necessário e outros, será especificada em Procedimento Operacional Padrão - POP, para utilização de pistas de pouso avançadas. Art. 27. Qualquer alteração que fuja ao descrito nesta instrução deverá ser reportada ao Chefe de Operações e ao Comandante do 2º ESAV.

Art. 28. O uso das ferramentas de segurança de voo (relatórios de prevenção), bem como dos POPs, devem ser observados por toda a equipe de serviço.

Art. 29. O voo e o deslocamento das equipes serão precedidos de briefing, onde serão repassadas as manobras a serem executadas e orientações gerais.

Art. 30. Todos os militares deverão estar equipados com EPI completo durante a operação.

CAPÍTULO IV

DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 31. Todos os militares e unidades envolvidas deverão seguir a legislação pertinente ao tema, seja sobre pousos, decolagens e demais normas de segurança da aviação, em conjunto com esta instrução normativa.

Art. 32. O uso das pistas avançadas ocorrerá no período de vigência da Operação Verde Vivo ou em qualquer outra operação que venha a substituí-la, para atendimento às ocorrências de incêndio florestal, monitoramento ambiental e treinamento da tripulação.

Parágrafo Único. Em outro período poderão ser utilizadas para treinamento da tripulação.

Art. 33. Esta Instrução Normativa entra em vigor na data da sua publicação, revogando-se as disposições em contrário.