



GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL
CORPO DE BOMBEIROS MILITAR DO DISTRITO FEDERAL
2º Esquadrão de Aviação Operacional
Prontidão

Instrução Normativa n.º POP - COMBATE A INCENDIO EM
AERONAVE/2022 - CBMDF/GAVOP/2º ESAV/PRONT

CORPO DE BOMBEIROS MILITAR DO DISTRITO FEDERAL COMANDO OPERACIONAL COMANDO ESPECIALIZADO GRUPAMENTO DE AVIAÇÃO OPERACIONAL 2º ESQUADRÃO DE AVIAÇÃO OPERACIONAL PROCEDIMENTO OPERACIONAL PADRÃO (POP)	
POP DE COMBATE A INCÊNDIO – AIR TRACTOR Processo n.º: 00053-00058855/2022-82 Publicado em ____/____/____ (primeira versão) Atualizado em ____/____/____ (primeira versão)	FINALIDADE DO POP Definir o procedimento de combate incêndio no Air Tractor a ser executado pelo Bombeiro Militar, visando a padronização dos atos e estabelecimento de recomendações de segurança. Profissional de Segurança Pública Bombeiro Militar
1. RESULTADOS ESPERADOS	
- Preparar a guarnição para os procedimentos de combate incêndio no Air Tractor; - Padronizar as atividades de combate incêndio com segurança; - Reconhecimento dos procedimentos de segurança na aproximação da aeronave.	
2. MATERIAL RECOMENDADO	
- EPIs: óculos de proteção, balaclava, protetor auricular, uniforme operacional, capacete , luvas, lanterna; - EPRs (equipamentos de proteção respiratória); - Agente cortante (faca, canivete, corta cinto e etc); - Extintor de CO₂ e pó químico; - Viaturas de combate incêndio com sistema de espuma.	
3. PROCEDIMENTOS	
3.1 EXECUÇÃO EM CASO DE ACIDENTE NO AEROPORTO INTERNACIONAL DE BRASÍLIA (AIBPJK): Acionar a Seção Contra Incêndio (SCI) do aeroporto e/ou Torre Brasília, devido a intervenção ser	

de responsabilidade dos bombeiros de aeródromo.

EM CASO DE ACIDENTE EM PISTAS AVANÇADAS:

- Acionar o COCB e solicitar recurso adicional (viaturas com sistema de espuma e de suporte básico de vida) assim que tomar conhecimento da declaração de emergência com a aeronave;
- Estabelecer a viatura que está no local para intervenção imediata em posição de rota de fuga;
- Avaliar a cena, certificando-se do posicionamento e rotação das hélices, a direção do vento, se há vazamentos de fluidos, presença de fogo e vislumbrar possíveis rotas de fuga do local;
- Estabelecer linha preventiva;
- Proceder o combate e extinção do incêndio utilizando espuma de eficácia nível B (líquidos inflamáveis, graxas e gases combustíveis) numa razão de mistura de 3% a 6%. Não havendo o agente extintor adequado, proceder utilizando água como agente extintor, visando a atuação diretamente na área crítica do incêndio, com o objetivo de poder fazer a evacuação de todos os ocupantes da aeronave para um local seguro. Em caso de incêndio no motor atentar-se ao item 3.2 deste POP;
- Havendo possibilidade, autorizar o avanço da equipe de salvamento (vide POP de resgate de tripulação);
- Assegurar acesso a equipe de salvamento fazendo uso da linha preventiva utilizando-se de jatos neblinados caso haja presença de fogo;
- Varrer o solo onde ocorreu o acidente com espuma criando um colchão, isolando o combustível derramado ou que possa vir a vazar;
- Vistoriar a aeronave para verificar se ainda existe focos remanescentes;
- Realizar o rescaldo e resfriamento das superfícies aquecidas para evitar reignição;
- Estabilizar a fuselagem e destroços instáveis.

EM CASO DE FOGO NO MOTOR NA PARTIDA DA AERONAVE

- Manter sempre na partida da aeronave, preventivamente, um operador de solo guarnecendo um agente extintor de CO₂;
- O operador de solo deve informar imediatamente ao piloto em comando, a existência de fogo no motor por meio da sinalização específica (oito deitado);
- O operador de solo responsável pelo extintor de CO₂ aproximar-se-á com o aparelho extintor e iniciará os procedimentos de extinção apenas após a parada total do motor, aplicando o agente por meio da janela de inspeção próxima ao bordo de ataque na lateral direita da aeronave.

EM CASO DE FOGO NO TREM DE POUSO

- Observar a direção do vento;
- Aproximar do trem de pouso sempre pela sua parte frontal ou traseira;
- Proceder o combate ao incêndio. Caso a roda afetada já esteja com o pneu vazio, qualquer agente extintor pode ser utilizado com segurança mas, se o pneu ainda estiver cheio, os cuidados deverão ser redobrados, aplicando-se espuma, neblina de água ou pó químico, que são ideais nesses casos.
- Não deixar que o fogo se propague para as demais áreas da aeronave.

3.2 RECOMENDAÇÕES DE SEGURANÇA NO COMBATE AO INCÊNDIO

- Em caso de acidentes aeronáuticos, a cautela deverá ser observada a fim de não espalhar o combustível na cena e, conseqüentemente, aumentar o incêndio, e de não provocar uma reação explosiva no contato com ligas metálicas do avião;

- Não se deve, no entanto, utilizar água ou espuma nas tomadas de ar ou nas bocas de escape dos motores a reação, pois estes contêm ligas metálicas que podem ocasionar explosão quando em contato com o líquido, a não ser que o incêndio fuja do controle e não seja possível combatê-lo com os demais agentes extintores e haja o perigo de uma propagação.
- A fim de que as estruturas adjacentes da aeronave sejam mantidas frias, pode-se utilizar externamente a espuma ou um jato de água na forma de neblina;
- Em situação envolvendo trem de pouso, os bombeiros devem sempre se posicionarem na frente ou atrás dos pneus, protegidos pela banda de rodagem, e nunca pelas laterais, pois existe o risco de explosão. Não é recomendável utilizar água na forma de jato sólido ou gás carbônico, pois produzirão um choque térmico que irá causar a falência do material constitutivo da roda, gerando uma explosão.
- Aborde sempre a aeronave pela sua parte traseira, para evitar contato com as hélices da aeronave;
- Fazer sempre uso de EPIs;
- Em caso de não haver EPRs junto à guarnição, para o primeiro combate, os militares deverão realizar o combate em princípio de incêndio para evitar propagação para outras superfícies e/ou para resgatar a tripulação acidentada, devendo observar a direção do vento, as condições de aproximação da aeronave e outros fatores.

4. POSSIBILIDADE DE ERRO

- Falta de uso de EPIs;
- Desconhecimento dos procedimentos de cabine;
- Desconhecimento do local de frenagem da aeronave;
- Acessar a aeronave pela parte da frente.
- Acessar o trem de pouso da aeronave pela sua parte lateral;
- Falta de familiaridade sobre o combate a incêndio em aeronave;
- Uso do agente extintor inadequado.

5. FATORES COMPLICADORES

- Falta de luminosidade;
- Local do acidente de difícil acesso;
- Posição da aeronave;
- Altura da cabine de comando em relação ao solo;
- Dificuldade de acesso de viaturas;
- Recursos e materiais disponíveis;
- Falta de treinamento;
- Falta de agente extintor adequado;
- Quantidade de bombeiros militares insuficiente.

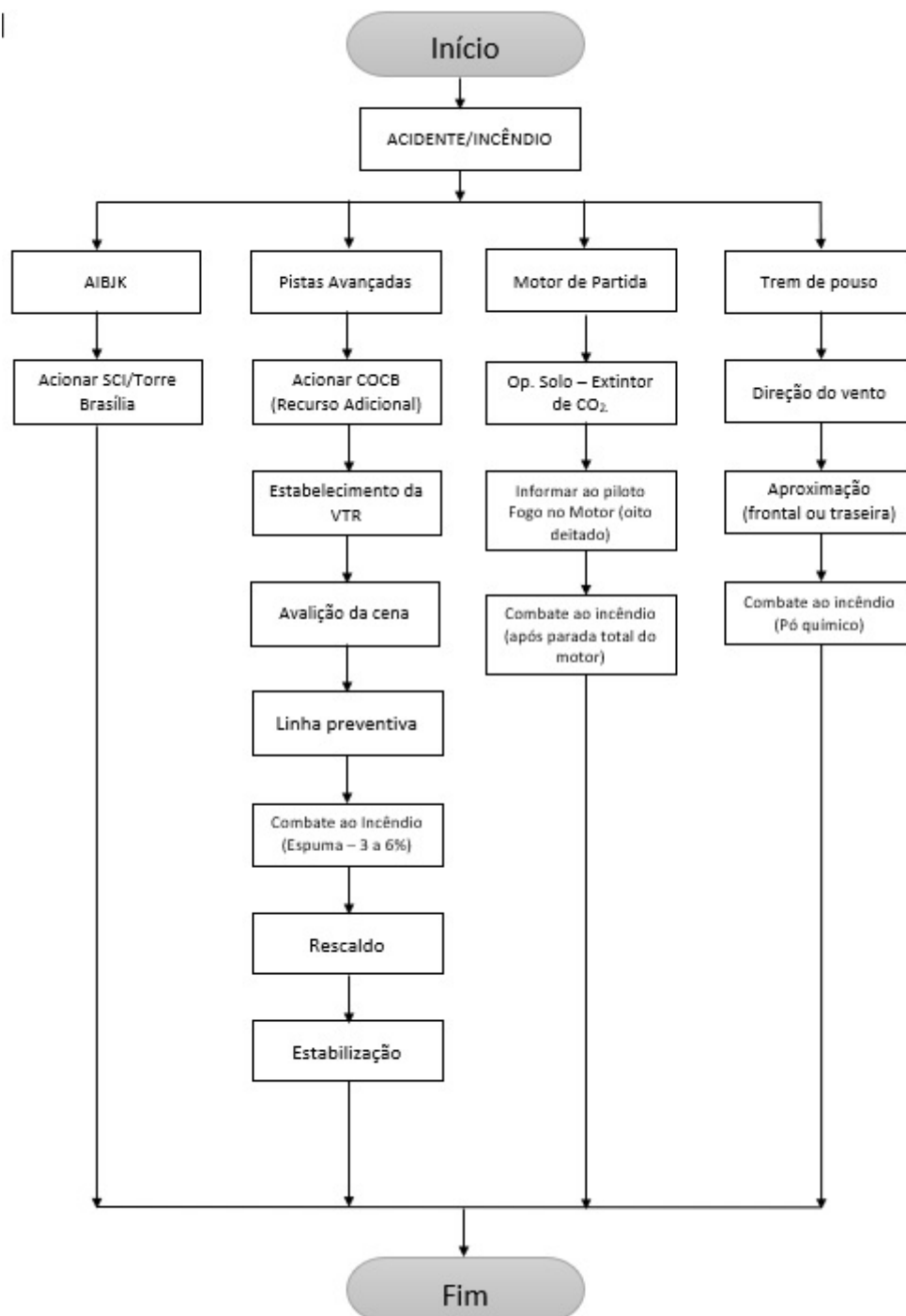
6. GLOSSÁRIO

- **EPI:** equipamento de proteção individual;
- **POP:** procedimento operacional padrão;
- **KED:** Dispositivo de Extricação de Kendrick;
- **SCI:** Seção Contra Incêndio;
- **AIBJK:** Aeroporto Internacional de Brasília Juscelino Kubitschek;
- **COCB:** Centro de Operações do Corpo de Bombeiros;
- **POP:** Plano de Operacional Padrão;
- **EPR:** Equipamento de Proteção Respiratória.

7. BASE LEGAL E REFERENCIAL

- Manual de Operações da aeronave Air Tractor 802F;
- Procedimentos de Salvamento e Combate a Incêndio em Aeronaves.- Guaratinguetá: SSDM, 2014 – (VÚ), 1º Edição;
- Manual operacional de bombeiros: segurança aeroportuária / Corpo de Bombeiros Militar. – Goiânia-GO, 2017.
- Manual de Combate a Incêndio e Salvamento Aeronáutico do Corpo De Bombeiros Militar do Distrito Federal, 2007.
- Instituto de logística da aeronáutica. Aptl 92-00 procedimentos de resgate, salvamento e combate a incêndio em aeronaves – 2020.
- Manual do SESCINC, Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária – SIA, 1º edição maio/2019.
- Combate a incêndio de aviação (CBINC-AV). Marinha do Brasil-2017.
- Manual de Salvamento e Combate a incêndio em Aeronaves, PMESP, 1ª Edição, 2006.

FLUXOGRAMA



Documento assinado eletronicamente por **JOAO CARLOS GUIMARAES LEITE, Maj. QOBM/Comb, matr. 2909437, Assistente**, em 07/06/2022, às 18:19, conforme art. 6º do Decreto nº 36.756, de 16 de setembro de 2015, publicado no Diário Oficial do Distrito Federal nº 180, quinta-feira, 17 de setembro de 2015.



A autenticidade do documento pode ser conferida no site:
http://sei.df.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0verificador=84451047 código CRC= **D3BE2D6E**.

"Brasília - Patrimônio Cultural da Humanidade"

SAM Bloco D Módulo E - Palácio Imperador Dom Pedro II - QCG/CBMDF - Bairro Asa Norte - CEP 70620-040 - DF

39018605