

ANEXO 4

[VOLTAR](#)

OPERAÇÕES DE BUSCA

Procedimento Operacional Padrão - CBMDF/GAVOP/1ºESAV/SEINS

CORPO DE BOMBEIROS MILITAR DO DISTRITO FEDERAL COMANDO OPERACIONAL COMANDO DE AVIAÇÃO OPERACIONAL 1º ESQUADRÃO DE AVIAÇÃO OPERACIONAL PROCEDIMENTO OPERACIONAL PADRÃO (POP)	
OPERAÇÕES DE BUSCA Processo SEI nº 00053-00078533/2025-01 R01: Agosto/2025	FINALIDADE DO POP Orientar a tripulação a realizar procedimentos de <i>briefing</i> de segurança e padronização das operações de busca .
	Profissional de Segurança Pública Bombeiro Militar
1. RESULTADOS ESPERADOS	
1.1. Localizar, assistir e resgatar vitimados, animais e materiais de interesse institucional de forma segura e efetiva; 1.2. Evitar ou minimizar danos secundários; 1.3. Evitar acidentes.	
2. MATERIAL EXIGIDO	
2.1. Responsabilidades do Tripulante lançador (TOP3): 2.1.1. Apronto operacional SAR; 2.1.2. Aparelho GPS (se disponível); 2.2. Responsabilidades do Tripulante número 1 (TOP1): 2.2.1. Rádio portátil (aeronáutico, se disponível); 2.2.2. Mochila de APH do TOP 1; QUANDO EM LOCAIS DE DIFÍCIL ACESSO, TERRENOS ACIDENTADOS OU FORA DO DF:	

2.2.3. Mochila de pernoite e sobrevivência;

2.2.4. Material de rapel (POP Rapel);

2.2.5. Material de *McGuire* (POP *McGuire*).

3. PROCEDIMENTOS

3.1 NO BRIEFING DO SERVIÇO:

3.1.1. Realizar o *briefing* com a definição das funções de cada membro da tripulação;

3.1.2. Conferir os materiais da operação (Tripulantes).

3.2 NO ACIONAMENTO:

3.2.1. Coletar os dados acerca do local e da natureza do evento ou ocorrência (Pilotos e TOp3);

3.2.2. Conferir os materiais individuais e coletivos da tripulação (Tripulantes);

3.2.3. Acondicionar os materiais na aeronave (Tripulantes);

3.2.4. O comandante da aeronave em conjunto com o comandante do socorro (Tripulante Operacional mais experiente em serviço) determinará o deslocamento de uma viatura para o local com recursos adicionais para o apoio em solo à operação, bem como a configuração da tripulação a ser embarcada para cumprir a missão.

3.3 NO LOCAL:

3.3.1. Reconhecimento geral do local da operação, viatura e guarnições envolvidas e PC - Posto de Comando;

3.3.2. Possibilidade de *briefing* em solo com repasse dos informes que caracterizam visualmente a aeronave, grupo ou vitimado sinistrado, bem como a última posição conhecida e provável deslocamento;

3.3.2. Possibilidade de pouso e *briefing* em solo com repasse dos informes que caracterizam visualmente o objeto da busca, o LKP - *Last Know Point* (ULC - último ponto conhecido) e provável deslocamento;

3.3.4. Configurar a aeronave para rapel, antes da decolagem;

3.3.5. Definir a frequência de rádio a ser utilizada pela tripulação e as equipes de solo;

3.3.6. Pontuar os aspectos de cuidados referentes à altitude, velocidade adequada para o voo, restrições e obstáculos;

3.3.7. Alinhamento de coordenação com outras aeronaves (helicópteros, os aviões e RPAs), em caso de operações simultâneas;

3.3.8. Estabelecer as áreas e os padrões de busca e, sempre que possível, áreas ou trajetórias livres para arremetida na eventualidade de pouso em emergência, conforme Manual de Operações Aéreas - módulo III;

3.3.9. Ao localizar o objeto da busca, desembarcar o TOp no pairado, avançado ou rapel; plotar a coordenada e, se necessário, lançar o material de comunicação e assistência conforme Manual de Operações Aéreas - módulo III;

3.3.10. Definir, quando necessário, a ZPH ou ponto de pernoite dos TOps que assistirão os vitimados;

3.3.11. Extração de vitimados poderá ser realizada no pairado ou *McGuire*, quando necessário;

3.3.12. Realizar o *debriefing*, após o término de operação.

3.4 OBSERVAÇÕES

3.4.1. O comandante da aeronave decidirá, em conjunto com a tripulação, quanto a necessidade e segurança de realizar a operação;

3.4.2. A operação não dependerá de suporte avançado disponível para ser realizada;

3.4.3. O procedimento será realizado pelos pilotos e tripulantes. Havendo equipe de suporte avançado, esta poderá aguardar na área de pouso e embarque;

3.4.4. A tripulação padrão da aeronave será composta pelo Piloto Comandante da aeronave (1P), Copiloto (2P), três Tripulantes Operacionais (TOp1, TOp2 e TOp3). Na porta direita estará o TOp3 e na sequência, da direita para esquerda, estarão o TOp2 e o TOp1. Esta configuração deverá ser seguida em casos de ocorrências em busca de cadáver, locais de difícil acesso, terrenos acidentados, ocorrências na RIDE ou fora da RIDE;

3.4.5. Quando houver informação de que a vítima encontra-se ferida, com necessidade de suporte avançado de vida, após a avaliação do Peso e Balanceamento, a tripulação pode ser composta pelo Piloto Comandante da aeronave (1P), Copiloto (2P), dois Tripulantes Operacionais (TOp1 e TOp3), 2 OSM (médico e enfermeiro). Na porta direita estará o TOp3, e na sequência, da direita para esquerda, estarão o enfermeiro, o médico e na porta esquerda o TOp1;

3.4.6. Quando houver informação de que a vítima encontra-se ferida, com necessidade de suporte avançado de vida e a avaliação de peso e balanceamento não atender aos critérios para a segurança de voo dentro do envelope, deve-se deslocar a equipe médica via terrestre. Mantendo a configuração padrão da busca: Piloto Comandante da aeronave (1P), Copiloto (2P), três Tripulantes Operacionais (TOp1, TOp2 e TOp3). Na porta direita estará o TOp3 e na sequência, da direita para esquerda, estarão o TOp1 e o TOp2;

3.4.7. Os procedimentos descritos utilizarão a fraseologia, equipamentos, configurações e as técnicas com utilização de aeronaves de asa rotativa conforme procedimentos do Manual de Operações Aéreas - módulo III.

ESTE PROCEDIMENTO SÓ SERÁ REALIZADO NO PERÍODO DIURNO

(Período Diurno é o intervalo de tempo compreendido entre o nascer e o pôr do sol)

3.4.8. Os horários do pôr e nascer do sol serão determinados pelo AIS do DECEA, conforme tabela de horários para a localidade SBBR, constantes no site: <http://www.aisweb.aer.mil.br/?i=nascer-por-do-sol>

3.4.9. O Comandante da aeronave e o copiloto deverão verificar as condições meteorológicas e alertar seus efeitos para o restante da tripulação;

3.4.10. Os acionamentos que necessitem do emprego deste procedimento somente serão atendidos caso sejam recebidos pela SECOM do COMAV em até 01 (uma) hora antes do horário do pôr do sol, em função da necessidade de briefing, verificação meteorológica, preparação da aeronave e dos recursos materiais a serem empregados.

4. POSSIBILIDADES DE ERRO

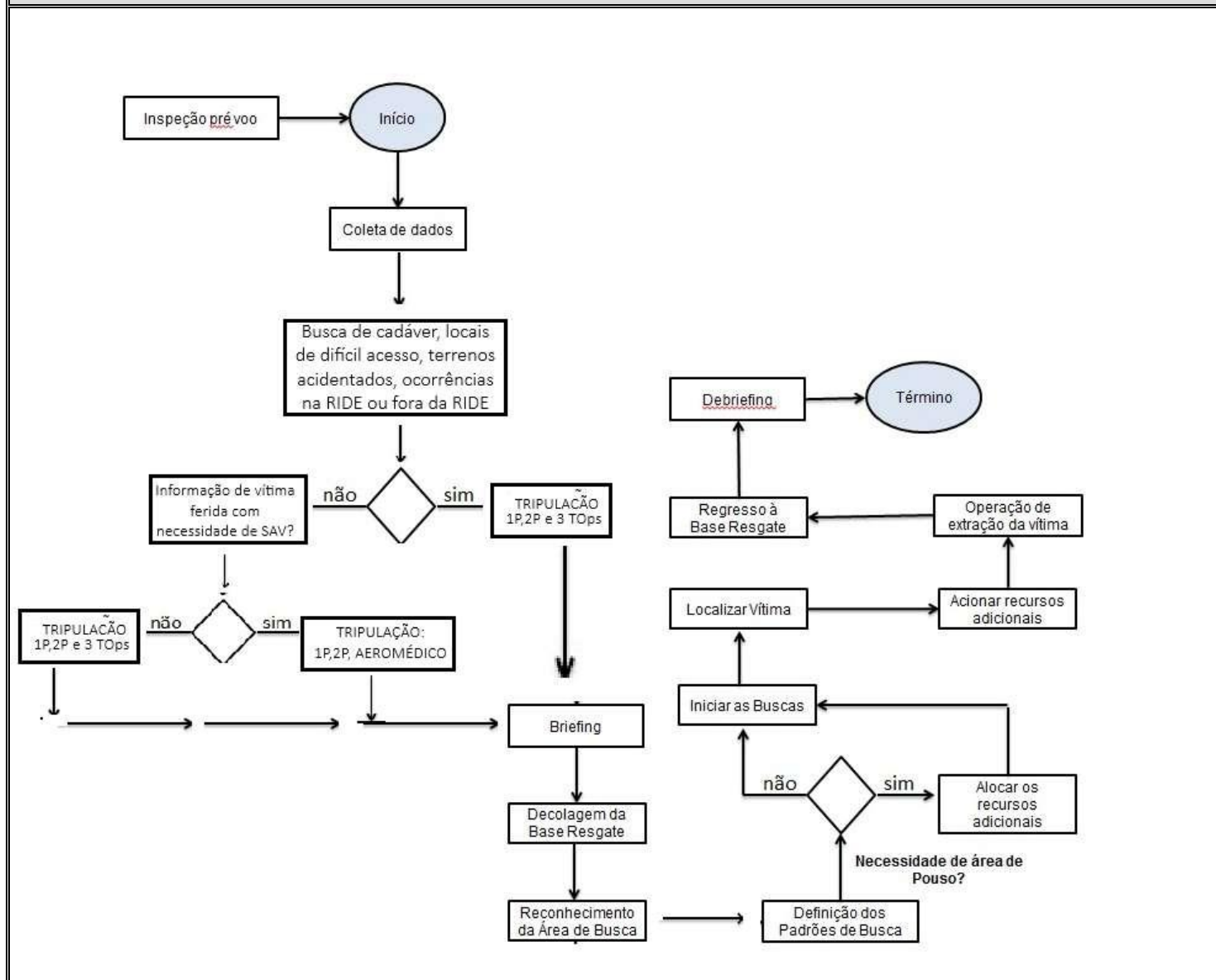
4.1. Deixar de realizar o <i>briefing</i> ou o <i>debriefing</i>; 4.2. Não observar as condições meteorológicas e esta não possibilitar o voo visual; 4.3. Não observar os NOTAM; 4.4. Má avaliação do local de pouso (dimensões insuficientes, terreno inapropriado, obstáculos, etc.); 4.5. Não realizar a coordenação com as equipes envolvidas; 4.6. Não definir padrões de busca previamente; 4.7. Executar a operação sem estar sob VMC; 4.8. Não definir a frequência de rádio a ser utilizada pela tripulação e equipes de apoio em solo; 4.9. A operação não ser coordenada entre todos da tripulação, dificultando a tomada de decisão do Comandante da aeronave.
5. FATORES COMPLICADORES
5.1. Obstáculo de difícil visualização; 5.2. Falhas no sistema de comunicação; 5.3. Aves na rota de voo da aeronave; 5.4. Condições climáticas desfavoráveis.
6. GLOSSÁRIO
6.1. Pronto Operacional SAR: Materiais individuais de trabalho vertical + Equipamentos de Proteção Individual – EPI’s; 6.2. Check de Fonia: Verificação de teste de transmissão e recepção do sinal de áudio interno da cabine da aeronave, a fim de conferir se todos os membros da tripulação estão comunicando entre si; 6.3. ZPH: Sigla de Zona de Pouso de Helicóptero, perímetro mínimo de segurança para pouso de helicóptero fora de uma área controlada 6.4. VMC: <i>Visual Metereological Conditions</i>, Condições Metereológicas de Voo Visual; 6.5. LKP - <i>Last Know Point</i>: ULC - último ponto conhecido.
7. BASE LEGAL E REFERENCIAL
7.1. Decreto nº 31.817, de 21 de junho de 2010; 7.2. Regulamento Brasileiro de Aviação Civil - RBHA 91, subparte K;

7.3. Manual de voo da aeronave (PMV);

7.4. Procedimentos Técnicos Padronizados do Tripulante Operacional do CBMDF;

7.5. Manual Técnico Profissional de Salvamento/CBMDF.

8. FLUXOGRAMA



[VOLTAR](#)