



ESTADO DE GOIÁS
SECRETARIA DE SEGURANÇA PÚBLICA E ADMINISTRAÇÃO PENITENCIÁRIA
CORPO DE BOMBEIROS MILITAR

Emprego de Helicópteros

NORMA OPERACIONAL n. 04

Atualizada em 8 de julho de 2014

SUMÁRIO

| | |
|--|----|
| <i>Capítulo I - Objetivos (art. 1º)</i> | 1 |
| <i>Capítulo II - Aplicabilidade (art. 2º)</i> | 1 |
| <i>Capítulo III - Referências Normativas e Bibliográficas (art. 3º)</i> | 1 |
| <i>Capítulo IV – Conceituação Básica (art. 4º)</i> | 2 |
| <i>Capítulo V – Da Guarnição Aérea</i> | 4 |
| <i>Seção I – Composição da Guarnição (art. 5º)</i> | 4 |
| <i>Seção II – Habilitação e Capacitação Técnica (art. 6º)</i> | 4 |
| <i>Seção III – Atribuições dos Componentes da Guarnição Aérea (art. 7º)</i> | 4 |
| <i>Seção IV – Escalas de Serviço (art. 8º a 10)</i> | 6 |
| <i>Capítulo VI – Condições Para Emprego das Aeronaves</i> | 6 |
| <i>Seção I – Características Técnicas das Aeronaves (art. 11)</i> | 6 |
| <i>Seção II – Documentação Básica (art. 12)</i> | 6 |
| <i>Seção III – Equipamentos (art. 13)</i> | 6 |
| <i>Seção IV – Missões a Serem Atendidas pelas Aeronaves (art. 14 e 15)</i> | 6 |
| <i>Seção V – Condições de Segurança (art. 16 a 22)</i> | 7 |
| <i>Seção VI – Registros de Voos (art. 23 a 25)</i> | 8 |
| <i>Capítulo VII – Requisitos Operacionais para Acionamento de Guarnições (art. 26 a 33)</i> | 8 |
| <i>Capítulo VIII – Competência para Solicitação de Apoio e Acionamento da Guarnição Aérea (art. 34 e 35)</i> | 10 |
| <i>Capítulo IX – Prescrições Diversas</i> | 11 |

Capítulo I Objetivos

Art. 1º Normatizar o emprego de helicópteros à disposição do Corpo de Bombeiros Militar do Estado de Goiás – CBMGO, em missões de busca, salvamento terrestre e aquático, combate a incêndio, resgate, defesa civil, proteção ao meio ambiente, transporte inter-hospitalar, transporte de órgãos e outras missões definidas pelo Comando Geral da Corporação.

Capítulo II Aplicabilidade

Art. 2º A presente norma aplica-se às Unidades do CBMGO que utilizarão helicópteros em apoio às suas operações e à Unidade Aérea da Corporação encarregada da gestão e operação das aeronaves disponíveis.

Capítulo III Referências Normativas e Bibliográficas

Art. 3º As referências normativas e bibliográficas utilizadas para confecção desta norma são:



I – Constituição Federal da República Federativa do Brasil, de 11 de outubro de 1988, art. 144, § 5º;

II – Constituição do Estado de Goiás, 1989, art. 125;

III – Decreto-Lei n. 667, de 2 de julho de 1969;

IV – Decreto n. 88.777 – Regulamento para as Polícias Militares e Bombeiros Militares – R-200, de 30 de setembro de 1983;

V – Lei n. 7.565, Código Brasileiro de Aeronáutica – CBA, 1986;

VI – Lei n. 7.183, regula o exercício da profissão de aeronauta, 1984;

VII – Instrução do Comando da Aeronáutica – ICA 100-12 – Regras do Ar e Serviços de Tráfego Aéreo, Ministério da Defesa – Comando da Aeronáutica, 2006;

VIII – Instrução do Comando da Aeronáutica – ICA 100-4, Regras e Procedimentos Especiais de Tráfego Aéreo para Helicópteros, Ministério da Defesa – Comando da Aeronáutica, 2007;

IX – Norma de Sistema do Comando da Aeronáutica – NSCA 3-2, 3-3, Ministério da Defesa – Comando da Aeronáutica;

X – Instrução Normativa de Aviação Civil – IAC 3151 – Diário de Bordo, Comando da Aeronáutica, 2002;

XI – Regulamento Brasileiro de Homologação Aeronáutica n. 91 – Regras Gerais para Operação de Aeronaves Civis, Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC, 2003;

XII – Regulamento Brasileiro de Homologação Aeronáutica n. 135 – Requisitos Operacionais: Operações Complementares e por Demanda, Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC, 2003;

XIII – Portaria n. 256/GC5, Ministério da Defesa – Comando da Aeronáutica, 2011;

XIV – Portaria GM/MS n. 2048, Ministério da Saúde, 2002;

XV – Portaria GM/MS n. 1.863, Ministério da Saúde, 2003;

XVI – Instrução Técnica Operacional n. 19, do Corpo de Bombeiros Militar de Minas Gerais; e

XVII – Regimento dos Serviços Interno e

Operacional Bombeiro Militar do CBMGO, aprovado pela Portaria n. 70/2010 – CG.

Capítulo IV Conceituação Básica

Art. 4º Para fins da normatização do serviço aéreo do CBMGO, ficam estabelecidos os seguintes conceitos:

I – aeródromo: área definida sobre a terra, água ou área flutuante destinada a chegada, partida ou movimentação de aeronaves;

II – aeroporto: aeródromo público, dotado de instalações e facilidades para apoio de operações de aeronaves e de embarque e desembarque de pessoas e cargas;

III – aeronave: todo aparelho manobrável em voo que possa sustentar-se e circular no espaço mediante reações aerodinâmicas sendo apto a transportar pessoas ou coisas;

IV – área de controle terminal – TMA: área de configuração variável que normalmente se situa nas confluências das aerovias, envolvendo um ou mais aeródromos e consta nas cartas de área e cartas de rota;

V – área de pouso e decolagem: área do heliponto ou heliporto, com dimensões definidas, onde o helicóptero pousa e decola;

VI – área de pouso eventual: área selecionada e demarcada para pouso e decolagem de helicóptero, possuindo características físicas compatíveis com aquelas estabelecidas pela ANAC para helipontos normais, que pode ser usada, esporadicamente, em condições meteorológicas de voo visual – VMC, por helicóptero em operações aéreas policiais, de bombeiros ou de defesa civil, de socorro médico, de linhas de transmissão elétrica ou de dutos transportando líquidos ou gases, etc.;

VII – área restrita: é toda aquela que não possui homologação para operações com helicóptero por parte dos órgãos aeronáuticos, e que apresentam dificuldades de acesso para pouso devido à existência de obstáculos nas imediações, dificultando a aproximação da aeronave exigindo um tráfego fora dos procedimentos padrão de circuito de tráfego;

VIII – área de toque: parte da área de pouso e decolagem, com dimensões definidas, na qual é recomendado o toque do helicóptero ao pousar;

IX – auxiliar de abastecimento: militar responsável em auxiliar o abastecimento da aeronave;



X – auxiliar de manutenção: militar que concluiu o módulo básico do curso de mecânico de manutenção aeronáutica e que ainda não possui Certificado de Habilitação Técnica (CHT) expedido pelo órgão competente;

XI – *briefing*: reunião que antecede qualquer operação com a finalidade de estabelecer e dar conhecimento a todos os envolvidos sobre o objetivo da missão, as competências de cada um, determinar os procedimentos normais de execução e os de emergência. É o momento que os envolvidos tomam ciência do quê, quando, como, onde, quem e por que a operação se estabelece;

XII – *debriefing*: reunião após realização da atividade proposta com vistas a avaliar se o objetivo foi atingido, suas implicações, o desempenho de cada um, apontamento dos pontos positivos e negativos, priorizando a sedimentação dos procedimentos corretos e o aprendizado com os erros, desvios e/ou situações novas que se apresentaram durante a execução da operação.

XIII – efeito solo: aumento de sustentação do helicóptero produzido pela reação do deslocamento de ar do rotor quando o aparelho paira ou se desloca com baixa velocidade próximo ao solo ou outras superfícies. O efeito solo é efetivo até uma altura correspondente a aproximadamente $\frac{1}{2}$ diâmetro do rotor principal;

XIV – F.O.D.: sigla inglesa para *Foreign Object Damage*, que significa “danos por objeto estranho”. Procura-se em programas de prevenção de F.O.D. evitar ou minimizar as ocorrências de ingestão ou a presença de corpos estranhos nos motores a reação ou em outras partes da aeronave, sejam resíduos naturais ou depositados, ou ainda objetos conduzidos por pessoas;

XV – fraseologia padrão: é o método adequado de comunicação no interior da cabine por parte da tripulação, que minimiza as possibilidades de falha de entendimento entre os interlocutores;

XVI – guarnição aérea: é a tripulação empenhada em uma operação aérea;

XVII – guarnição de apoio de solo: é a guarnição empenhada em ações de apoio a guarnição aérea;

XVIII – heliponto: área homologada ou registrada, ao nível do solo ou elevada, utilizada para pousos e decolagens de helicópteros;

XIX – heliportos: helipontos públicos dotados de instalações e facilidades para apoio de helicópteros e de embarque e desembarque de pessoas, tais como pátio de estacionamento, estação de passageiros, locais de abastecimento, infraestrutura de manutenção, etc.;

XX – mecânico de manutenção aeronáutica: militar portador de Certificado de Habilitação Técnica para atividades de manutenção aeronáutica, expedido pelo órgão competente.

XXI – motorista abastecedor: militar responsável por conduzir a viatura de abastecimento e abastecer a aeronave;

XXII – operações aéreas bombeiro militar ou de defesa civil: compreendem operações de busca, salvamento, resgate, prevenção e combate a incêndios, vistorias de áreas de risco, de proteção ambiental, transporte inter-hospitalar, transporte de órgãos e outras missões definidas pelo Comando Geral.

XXIII – pouso completo: é considerado após a parada total dos rotores;

XXIV – resgate primário: ocorrência em que a vítima é atendida pela guarnição aérea no local do sinistro ou em apoio a viatura que presta atendimento, mas que ainda não chegou a uma unidade hospitalar.

XXV – resgate secundário: ocorrência em que a vítima é atendida pela guarnição aérea, após ter recebido suporte de uma unidade hospitalar, entretanto, esta unidade não oferece as condições e/ou recursos necessários para o tratamento do paciente.

XXVI – transporte inter-hospitalar: ocorrência em que a guarnição aérea realiza o transporte de uma vítima estabilizada, do interior de uma unidade hospitalar que oferece condições adequadas para manutenção da vida, para outra unidade hospitalar com recursos médicos superiores;

XXVII – viatura de abastecimento: viatura homologada para transporte de combustível de aviação e abastecimento de aeronaves;

XXVIII – voo de exame de proficiência: voo realizado para avaliação da proficiência do piloto;

XXIX – voo de instrução: voo realizado com objetivo de aperfeiçoamento / manutenção da proficiência do piloto.

XXX – voo pairado: manobra na qual o helicóptero é mantido em voo, sem movimento de



translação em relação a um ponto no solo ou na água; e

XXXI – zona de pouso de helicópteros – ZPH: é uma área selecionada e demarcada para pouso e decolagem de helicóptero em operações aéreas bombeiro militar ou de defesa civil, de resgate, etc.

Capítulo V Guarnição Aérea

Seção I Composição da Guarnição

Art. 5º A guarnição aérea será composta da seguinte forma:

I – um Oficial QOC Piloto Comandante da Aeronave;

II – um Oficial QOC Piloto Comandante de Operações; e

III – uma Praça Tripulante Operacional.

§1º A guarnição poderá ser reduzida aos dois pilotos ou ampliada, conforme as características das missões a serem executadas, de acordo com a avaliação do Comandante da Aeronave quanto a segurança e a operacionalidade da missão.

§ 2º A guarnição aérea poderá operar com uma guarnição composta por um Oficial Piloto Comandante da Aeronave e um Oficial Piloto Comandante de Operações nos voos de exame de proficiência e instrução de pilotos.

§ 3º Nas emergências de resgate de suporte avançado e transporte inter-hospitalar, deverão ser acrescentados na tripulação um tripulante médico e um tripulante enfermeiro.

Seção II Habilitação e Capacitação Técnica

Art. 6º São requisitos mínimos para compor uma tripulação aérea:

I – 1º Piloto Comandante da Aeronave: ser Oficial QOC, ter cumprido com aproveitamento as normas para ascender tecnicamente às funções operacionais, ser designado pelo Comando Geral para as funções de piloto comandante de aeronave, possuir licença de Piloto Comercial de Helicóptero – PCH, possuir Certificado de Habilitação Técnica – CHT para o tipo ou classe de aeronave a ser utilizada, possuir Certificado Médico Aeronáutico – CMA, dentro do prazo de validade dos documentos, com no mínimo 500 horas de voo de helicóptero;

II – 2º Piloto Comandante de Operações: ser Oficial QOC, ter cumprido com aproveitamento as normas para ascender tecnicamente às funções operacionais, ser designado pelo Comando Geral para as funções de piloto comandante de operações, possuir licença de Piloto Comercial de Helicóptero – PCH, possuir Certificado de Habilitação Técnica – CHT para o tipo ou classe de aeronave a ser utilizada, possuir Certificado Médico Aeronáutico – CMA, e dentro do prazo de validade dos documentos, com no mínimo 105 horas de voo;

III – Tripulante Operacional: ser bombeiro militar, ter cumprido com aproveitamento o Curso de Especialização de Tripulante Operacional – CTOP ou Curso de Operações Aéreas, possuir Certificado Médico Aeronáutico – CMA específico para operador de equipamentos especiais;

IV – Tripulante Médico: ser médico, realizar o Estágio de Adaptação para Médicos e Enfermeiros Tripulantes e possuir Certificado Médico Aeronáutico – CMA específico para operador de equipamentos especiais;

V – Tripulante Enfermeiro: ser enfermeiro, realizar o Estágio de Adaptação para Médicos e Enfermeiros Tripulantes e possuir Certificado Médico Aeronáutico – CMA específico para operador de equipamentos especiais.

Parágrafo único. O requisito de CHT para o 2º Piloto Comandante de Operações poderá ser dispensado desde que o Comandante da Aeronave possua a habilitação de Instrutor de Voo de Helicóptero – INVH ou de Piloto de Linha de Helicóptero – PLH.

Seção III Atribuições dos Componentes da Guarnição Aérea

Art. 7º São atribuições dos componentes da guarnição:

I – Do 1º Piloto Comandante da Aeronave:

a) supervisionar, coordenar e controlar a manutenção das condições operacionais da aeronave;

b) efetuar a orientação técnica da tripulação durante o *briefing*;

c) vistar o diário de bordo;

d) comandar a aeronave com a devida segurança;

e) realizar a comunicação aeronáutica, de acordo



com as normas de tráfego aéreo;

- f) coordenar o *debriefing* após as ocorrências;
- g) atuar como primeiro piloto da guarnição aérea;
- h) decidir quanto à intervenção em ocorrências;
- i) realizar diariamente pré e pós-voo; e
- j) zelar pela segurança de voo.

II – Do 2º Piloto Comandante de Operações Aéreas:

- a) auxiliar o Comandante da Guarnição nas diversas inspeções da aeronave, de acordo com as IAC específicas da ANAC;
- b) supervisionar, orientar e comandar as operações de proteção pública;
- c) vistar os relatórios de ocorrências;
- d) preencher o diário de bordo;
- e) confeccionar relatório de voo;
- f) efetuar a orientação operacional da tripulação durante o *briefing*;
- g) efetuar as considerações operacionais durante o *debriefing*;
- h) executar as comunicações na rede rádio do CBMGO;
- i) atuar como segundo piloto da guarnição aérea;
- j) planejar a navegação aérea;
- k) realizar diariamente pré e pós-voo; e
- l) zelar pela segurança de voo.

III – Tripulante Operacional:

- a) efetuar as observações laterais da aeronave;
- b) manusear os guias para localização de pontos de referência;
- c) operar os equipamentos especiais de aviação;
- d) atuar como fiel de carga;
- e) adotar medidas de segurança para que não haja acidentes com os rotores do helicóptero;
- f) alterar a configuração da aeronave de acordo com a missão a ser realizada;

- g) realizar a assepsia da aeronave;
- h) orientar embarque e desembarque de bombeiros e civis;
- i) preencher e realizar o fechamento dos relatórios de ocorrências;
- j) manter os equipamentos especiais de aviação; e
- k) zelar pela segurança de voo.

IV – Tripulante Médico:

- a) executar o atendimento necessário para a reanimação e estabilização da vítima, no local do evento e durante o voo;
- b) realizar a regulação médica, visando decidir a respeito do emprego da aeronave;
- c) confirmar a existência de vaga na unidade hospitalar de destino;
- d) vistar as fichas de ocorrências; e
- e) zelar pela segurança de voo.

V – Tripulante Enfermeiro:

- a) realizar o atendimento de enfermagem necessário para a reanimação e estabilização do paciente, no local do evento e durante o voo;
- b) realizar a assepsia da aeronave e equipamentos após o atendimento médico da vítima;
- c) conferir a relação de equipamentos médicos e medicações;
- d) solicitar a reposição de materiais, equipamentos e medicações;
- e) realizar o preenchimento das fichas de ocorrências;
- f) auxiliar na configuração da aeronave para o atendimento de ocorrências de resgate e transporte inter-hospitalar; e
- g) zelar pela segurança de voo.

Parágrafo único. Além das atribuições estabelecidas nesta norma, aplicam-se aos componentes da guarnição aérea aquelas estabelecidas no RESIOBOM.



Seção IV Escalas de Serviço

Art. 8º As escalas de serviço de pilotos, tripulantes operacionais, mecânicos de manutenção aeronáutica, auxiliar de manutenção aeronáutica e apoio de solo serão elaboradas pela Unidade Aérea da Corporação.

§ 1º Concorrem as escalas de serviço de piloto todos os Oficiais designados pelo Comando Geral para exercerem as referidas funções.

§ 2º O Comandante da Unidade Aérea da Corporação deverá realizar um rodízio entres os pilotos habilitados para as funções de 1º e 2º pilotos, a fim de proporcionar condições iguais dos Oficiais exercerem a função de comandante da aeronave.

Art. 9º As escalas de tripulantes médicos e enfermeiros serão confeccionadas pelos órgãos ou OBM de origem desses profissionais.

Art. 10. As cargas horárias dos integrantes das guarnições aéreas deverão obedecer ao previsto na Lei n. 7.183, de 5 de abril de 1984, que regula o exercício da profissão de aeronauta e da outras providências.

Capítulo VI Condições Para Emprego das Aeronaves

Seção I Características Técnicas das Aeronaves

Art. 11. As principais características técnicas do helicóptero AgustaWestland AW119 MKII são:

- I – número de passageiros: 6, mais 2 pilotos;
- II – combustível: querosene de aviação;
- III – comprimento total da aeronave: 12,984 m;
- IV – diâmetro do rotor principal: 10,83 m;
- V – altura: 3,58 m;
- VI – peso máximo (carga interna): 2.850 kg;
- VII – velocidade média de cruzeiro: 120 kt (222 km/h);
- VIII – alcance: 400 km; e
- IX – autonomia: 1 horas e 50 minutos.

Parágrafo único. Os valores de velocidade máxima de cruzeiro, alcance e autonomia são aproximados em função da altitude, peso,

temperatura e condições meteorológicas.

Seção II Documentação Básica

Art. 12. As aeronaves deverão portar os seguintes documentos:

- I – certificados de matrícula e aeronavegabilidade válidos;
- II – manual de voo;
- III – lista de verificações;
- IV – apólice de seguro ou certificado de seguro com comprovante de pagamento;
- V – licença de estação;
- VI – ficha de inspeção anual de manutenção;
- VII – diário de bordo.

Seção III Equipamentos

Art. 13. As aeronaves serão utilizadas para multimissões devendo o Comandante da Unidade Aérea da Corporação manter os equipamentos específicos para atendimento das diversas emergências em condições de uso, possibilitando uma alteração rápida na sua configuração.

Parágrafo único. Em função da necessidade de diminuir o tempo resposta de atendimento de emergências, a aeronave deverá prioritariamente estar configurada para atendimento de resgate.

Seção IV Missões a Serem Atendidas pelas Aeronaves

Art. 14. As missões a serem atendidas são classificadas da seguinte forma:

- I – missões de emergência: são as que envolvem risco iminente a vida ou ao patrimônio público e/ou privado, conforme as missões constitucionais do CBMGO;
- II – missões planejadas: são aquelas de natureza bombeiro militar, que não se enquadrando nas missões de emergência, necessitam de prévio planejamento e autorização do Comando Geral;e
- III – missões eventuais: são aquelas cuja, natureza não se caracteriza tipicamente como operações bombeiro militar, mas são de interesse do Estado;

Art. 15. A aeronave pode ser utilizada nas



seguintes atividades:

I – missões de emergência:

- a) combate a incêndios florestais em áreas de proteção ambiental, parques nacionais ou estaduais e áreas similares de importância relevante ao meio ambiente;
- b) operações de salvamento e apoio a grandes incêndios urbanos;
- c) ações de defesa civil de grande vulto;
- d) ações de busca e salvamento em graves acidentes e desaparecimento de vítimas em matas e mananciais;
- e) acidentes em áreas remotas, rurais e de difícil acesso;
- f) resgate;
- g) transporte inter-hospitalar; e
- h) remoção de enfermos e feridos.

II – missões planejadas:

- a) reconhecimento de mananciais e reservas florestais;
- b) prevenção de incêndios florestais em áreas de proteção ambiental, parques nacionais ou estaduais e áreas similares de relevante importância ao meio ambiente;
- c) apoio às grandes operações desenvolvidas pelo CBMGO;
- d) cursos, estágios e instruções estabelecidos pela área de ensino da Corporação e autorizados pelo Comando Geral; e
- e) apoio a outras Unidades Federativas do Brasil caso necessitem de auxílio para o atendimento a desastres ou eventos de grande porte;
- f) transporte de tropa especializada, equipamentos e suprimentos para locais de sinistros que já estejam ocorrendo; e
- g) salvamento e evacuação de pessoas de regiões cujo transporte não seja possível por meios terrestres;

III – missões eventuais:

- a) transporte de órgãos, desde que estabelecido convênio para tal atuação; e

b) outras missões de interesse da Secretaria de Estado da Segurança Pública e do CBMGO.

Seção V Condições de Segurança

Art. 16. Compete ao 1º Piloto Comandante da Aeronave a avaliação das condições de segurança para execução das operações aéreas bombeiros militares.

Art. 17. São fatores determinantes para o Comandante da Aeronave avaliar a segurança da operação:

- I – pressão atmosférica;
- II – temperatura;
- III – ventos;
- IV – visibilidade;
- V – umidade;
- VI – presença de precipitação hídrica;
- VII – peso da carga e sua distribuição na aeronave;
- VIII – período do dia (diurno ou noturno);
- IX – manutenção da aeronave conforme normas vigentes para aviação no Brasil;
- X – condição logística para abastecimento da aeronave associada a sua autonomia de voo; e
- XI – existência de local de pouso compatível com as características técnicas da aeronave.

Parágrafo único. Qualquer alteração nos itens citados neste artigo que coloquem em risco a segurança de voo é fator determinante para o 1º Piloto Comandante da Aeronave abortar a operação.

Art. 18. A operação em áreas de pouso não homologadas deverá atender, além do prescrito nesta norma, a legislação aeronáutica pertinente.

Art. 19. Voos visuais noturnos somente poderão ser executados dentro das Áreas de Controle Terminal (TMA).

Art. 20. A segurança da população e das propriedades sob a área de operação da aeronave é competência da tripulação e das guarnições de bombeiros militares que atuam em terra.



Art. 21. O apoio de solo para pouso e decolagem em área restrita será realizado pelas guarnições terrestres e deverão ser executados os seguintes procedimentos:

- I – isolar área livre de fios e obstáculos;
- II – parar o fluxo de veículos e pessoas;
- III – realizar sinalização padrão;
- IV – retirar o gorro dos militares;
- V – utilização de óculos de proteção pelos integrantes da guarnição em terra; e
- VI – não permitir que pessoas se aproximem da aeronave, inclusive bombeiros, com os rotores girando e sem autorização de pilotos ou tripulante operacional.

Art. 22. Quando da aproximação da aeronave para transporte de vítimas ou material devem ser observados os seguintes procedimentos:

- I – nunca se aproximar da aeronave pela cauda;
- II – não se aproximar correndo;
- III – aproximar-se com o tronco levemente inclinado para frente;
- IV – não se aproximar vindo de um plano elevado;
- V – a aproximação da aeronave deverá ser feita sempre pela frente ou pelas laterais, após a devida autorização;
- VI – as aproximações laterais não devem ultrapassar posteriormente o cone de cauda;
- VII – deve-se tomar cuidado com os objetos longos, tais como, suporte de soro, abafadores etc., para evitar colisões com o rotor principal; e
- VIII – fixar cobertores e outros objetos, para evitar seu desprendimento com o deslocamento de ar gerado pelo rotor.

Parágrafo único. Quando ocorrer o transporte de pessoas que não sejam integrantes do serviço aéreo do CBMGO, tais como autoridades ou Oficiais e Praças da Corporação, será realizado um *briefing* antes do voo para que sejam repassadas as informações necessárias para a segurança de todos aqueles que estarão embarcados na aeronave.

Seção VI Registros de Voos

Art. 23. Para todo voo deverá ser gerado um relatório de ocorrência para fins de controle estatísticos e de levantamento de dados específicos do serviço aéreo da Corporação.

Parágrafo único. Os voos de instrução também deverão gerar relatório de ocorrência.

Art. 24. Deverá ser transcrito no diário de bordo todas as informações técnicas dos voos, inclusive incidentes que porventura venham a ocorrer.

Art. 25. A comunicação de fatos inerentes ao serviço diário ficará a cargo da praça mais antiga de serviço.

Parágrafo único. As comunicações deverão ser encaminhadas ao Comandante da Unidade Aérea da Corporação.

Capítulo VII Requisitos Operacionais para Acionamento de Guarnições

Art. 26. A solicitação de apoio aéreo ou emprego da aeronave em operações no CBMGO deve ser resultado de um julgamento criterioso de forma a atender o conceito operacional e de segurança estabelecido nesta norma.

Parágrafo único. A solicitação de apoio aéreo deve ser acompanhada de informações que permitam a autoridade encarregada de decidir pela liberação da aeronave, ter um completo conhecimento da situação da emergência.

Art. 27. O processo decisório para acionamento da guarnição aérea deverá responder as seguintes questões:

- I – o tempo resposta de atendimento da emergência de resgate por guarnições terrestres é superior a 15 minutos?;
- II – a ocorrência poderá ser atendida por uma guarnição terrestre sem prejuízo para a vítima?;
- III – se o estado clínico da vítima se enquadra nas recomendações estabelecidas nesta norma para resgate ou transporte inter-hospitalar?;
- IV – a autonomia de voo é suficiente para atendimento da ocorrência?;
- V – existe a possibilidade de reabastecimento da aeronave?;
- VI – o término da ocorrência se dará no período



noturno?;

VII – ao iniciar o período noturno a aeronave já estará dentro da Área de Controle Terminal (TMA)?;

VIII – o pouso e a decolagem da aeronave serão realizados em locais não homologados para operação noturna?; e

IX – o transporte de material/pessoal em apoio poderá ser realizado por viaturas terrestres sem prejuízo para o sucesso da operação?.

Art. 28. São determinantes para acionamento da aeronave para atendimento de resgate nos casos de emergências traumáticas ou clínicas a presença de uma ou mais situações:

I – trauma penetrante de abdômen, pélvis, tórax e/ou de pescoço;

II – TCE (trauma crânioencefálico) de moderado a grave;

III – lesões esmagadoras de extremidades, abdômen e/ou tórax com risco iminente de morte;

IV – TRM (trauma raquimedular) com déficit neurológico e/ou motor;

V – amputação traumática total ou parcial que submeta, o paciente, a risco iminente de morte;

VI – hemorragia severa controlada;

VII – IRA (insuficiência respiratória aguda);

VIII – fratura de ossos longos, fechada ou exposta, e de pelve, com risco iminente de morte;

IX – queimaduras térmicas, químicas e/ou elétricas de grande extensão (com mais de 20% de área corporal atingida); e /ou envolvendo face, mãos, pés e/ou períneo com comprometimento ou não de vias aéreas;

X – amputação traumática com viabilidade para replante;

XI – casos de quase afogamento, com risco iminente de morte;

XII – complicações obstétricas, que possam provocar risco de morte para a gestante e/ou feto;

XIII – pós PCR (parada cardiorrespiratória), com estabilidade hemodinâmica;

XIV – alterações metabólicas graves;

XV – angina instável e/ou IAM (infarto agudo do miocárdio);

XVI – AVE (acidente vascular encefálico);

XVII – paciente em mal epilético.

Parágrafo único. A guarnição aérea poderá ser acionada tanto para realizar suporte avançado da vítima quanto realizar suporte básico.

Art. 29. Nos transportes inter-hospitalares e nos resgates secundários, a definição da necessidade de empenho da aeronave deverá ser feita entre as equipes médicas de regulação e do hospital de origem do pedido.

Art. 30. São fatores determinantes para contraindicar o resgate secundário e o transporte inter-hospitalar:

I – ausências de vaga e de recursos no hospital de destino;

II – pacientes em parada cardiorrespiratória não revertida;

III – pacientes terminais, exceto por situações agudas e potencialmente tratáveis;

IV – pacientes instáveis hemodinamicamente;

V – pacientes com comprometimento de vias aéreas/respiração, sem os procedimentos mínimos necessários para o transporte;

VI – Pacientes gestantes, iniciando trabalho de parto, com mais de 4 cm de dilatação e mais de duas contrações em 10 minutos, ou com bolsa rota;

VII – Pacientes com diagnóstico ou suspeita de enfermidades que possam gerar riscos a guarnição aérea ou a aeronave, tais como:

a) riscos de natureza química;

b) riscos de natureza nuclear;

c) riscos de natureza biológica gerados por doenças infectocontagiosas tais como: H1N1, tuberculose, meningite e outras.

d) outros riscos que o comandante da aeronave e/ou tripulante médico da guarnição aérea julgar inaceitável.

VIII – após a regulação dos médicos plantonista do Centro Estadual de Atendimento Operacional de Bombeiros e tripulante médico, caso seja verificado que as condições clínicas contra



indicam o transporte.

Art. 31. São determinantes para acionamento da aeronave para atendimento de emergência de incêndios:

I – nos edifícios verticais:

- a) existência de vítimas confirmadas; e
- b) possibilidade de pousar ou pairar a aeronave para realizar o salvamento.

II – nos incêndios florestais:

- a) grandes extensões em chamas;
- b) áreas de difícil acesso para guarnições terrestres; e
- c) reconhecimento de áreas em chamas.

III – nos incêndios industriais: possibilidade de utilização da aeronave como torre de observação.

Parágrafo único. No atendimento das emergências estabelecidas nos incisos I, II e III, a aeronave poderá ser utilizada para transporte de tropa especializada e materiais para apoio às operações.

Art. 32. São determinantes para acionamento da aeronave para atendimento de emergência de salvamento:

- I – necessidade de busca e salvamento em graves acidentes;
- II – necessidade de busca e salvamento em áreas remotas e de difícil acesso;
- III – desaparecimento de vítimas em extensas matas; e
- IV – necessidade de transporte de tropa especializada e de materiais para locais de emergências.

Art. 33. São determinantes para acionamento da aeronave para atendimento de emergência de defesa civil:

- I – necessidade de busca e resgate de pessoas em áreas isoladas;
- II – transporte de alimentos, medicamentos e roupas para populações atingidas por desastres;
- III – necessidade de realização de reconhecimento em áreas de riscos em regiões atingidas por calamidades públicas;

IV – transporte de tropa especializada, bens semoventes e de materiais para atendimento das emergências de grande vulto, inclusive as envolvendo produtos perigosos; e

V – transporte de pessoal e materiais para áreas de difícil acesso envolvidas em calamidades públicas.

Capítulo VIII Competência para Solicitação de Apoio e Acionamento da Guarnição Aérea

Art. 34. São competentes para solicitar apoio aéreo em missões de emergências:

I – nas emergências localizadas na região metropolitana de Goiânia: oficiais de serviço ou comandante de guarnição presente no local da ocorrência;

II – nas emergências localizadas no interior do Estado: o Comandante da OBM responsável pela emergência ou comandante de guarnição presente no local da ocorrência; e

III – nas grandes operações: comandante da operação.

Parágrafo único. Nas emergências de resgate primário, o apoio aéreo poderá ser solicitado por qualquer agente público presente na cena da ocorrência que seja capaz de narrar os fatos presenciados e desde que, estes fatos atendam os parâmetros estabelecidos nesta norma.

Art. 35. São competentes para autorizar o apoio aéreo as seguintes autoridades:

I – nas missões emergenciais: Superior de Dia, devendo informar ao Comandante Geral imediatamente após o deslocamento da aeronave; e

II – nas missões planejadas: o Comandante Geral e em sua ausência o Subcomandante Geral; e

III – nas missões eventuais: o Governador do Estado, o Secretário da Segurança Pública, o Comandante Geral e em sua ausência o Subcomandante Geral.

Parágrafo Único: nas ocorrências classificadas como resgate primário, o Coordenador de Operações poderá autorizar o apoio aéreo, após a devida triagem do médico regulador e do tripulante médico, devendo, assim que possível, informar o Superior de Dia.



Capítulo IX
Prescrições Diversas

Art. 36. A instrução específica das tripulações deverão ser realizadas conforme as normas do Comando da Aeronáutica/ANAC, por meio de planejamento específico da Unidade Aérea da Corporação e aprovação do Comando Geral.

Art. 37. A Unidade Aérea deverá confeccionar Procedimento Operacional Padrão visando adequado emprego da aeronave nas diversas operações típicas de bombeiros militares.

Art. 38. O emprego da aeronave em atividades

preventivas, de instrução e ensino da Corporação e de apoio a outros órgãos deverá ser objeto de planejamento conjunto entre a Unidade Aérea, Comando Regional, Comando de Ensino ou 3ª Seção do Estado-Maior Geral.

Art. 39. Toda parte logística da Unidade Aérea da Corporação poderá ser coordenada pela Secretaria de Estado da Segurança Pública, como aquisição de combustível, manutenção da aeronave, pagamento de seguro aeronáutico, pagamento da hangaragem e outras despesas necessárias para o bom andamento das atividades do serviço aéreo da Corporação.