


MANUAL DE PROCEDIMENTOS DE REMOÇÃO DE AERONAVES INOPERANTES E DESINTERDIÇÃO DE PISTA – PRAI

AEROPORTO INTERNACIONAL DO RECIFE/GUARARAPES – GILBERTO FREYRE – SBRF

O conteúdo deste documento é de propriedade da Aena, não podendo ser reproduzido, nem comunicado total ou parcialmente a pessoas que não sejam as incluídas nesta lista de distribuição anexadas a este documento, sem a autorização expressa da Aena.

| | | | | |
|------------|--------------------------------|------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------|
| EMENDA: 03 | DATA EFETIVAÇÃO: 19/03/2026 | REVISADO POR: Evandro Roberto Rebouças Fernandes DIRETORIA: SBRF | APROVADO POR: Lucio Flávio Guimaraes Fonseca DIRETORIA: SBRF |  |
|------------|--------------------------------|------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------|

SUMÁRIO

| | | |
|----------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| 1. | CONTROLE DE REVISÕES | 4 |
| 2. | GLOSSÁRIO | 5 |
| 3. | LISTA DE CONTATOS | 6 |
| 4. | OBJETO DO PROCEDIMENTO | 10 |
| 5. | EQUIPES ENVOLVIDAS E RESPONSABILIDADES | 11 |
| 6. | EQUIPAMENTOS, EQUIPES E INSTALAÇÕES UTILIZADAS | 16 |
| 6.1. | EQUIPES | 17 |
| 6.2. | EQUIPAMENTOS EMPREGADOS NO PROCEDIMENTO | 17 |
| 6.2.1. | EQUIPAMENTO ESPECÍFICO PARA A REMOÇÃO DE AERONAVES INOPERANTES DISPONÍVEL NO AEROPORTO | 17 |
| 6.2.2. | EQUIPAMENTOS DISPONÍVEIS LOCALMENTE | 17 |
| 6.2.2.1. | EQUIPAMENTOS DE EMPRESAS/ÓRGÃOS LOCALIZADOS NO SÍTIO AEROPORTUÁRIO E BASE AÉREA DO RECIFE | 17 |
| 6.2.2.2. | EQUIPAMENTOS DE EMPRESAS EXTERNAS LOCALIZADOS NA REGIÃO DO SBRF | 19 |
| 6.2.2.3. | EQUIPAMENTOS DISPONÍVEIS EM COMUM | 24 |
| 6.3. | SISTEMAS DE INFORMAÇÃO | 26 |
| 6.4. | SISTEMAS DE COMUNICAÇÃO | 26 |
| 7. | CENÁRIOS E ATIVAÇÃO DE PROCEDIMENTOS | 27 |
| 8. | LEGISLAÇÃO APLICÁVEL E DOCUMENTAÇÃO DE REFERÊNCIA PARA A ELABORAÇÃO DO PROCEDIMENTO | 27 |
| 9. | DESCRIÇÃO DA SEQUÊNCIA DE AÇÕES | 27 |
| 9.1. | FASE 0. AÇÕES PRÉVIAS | 27 |
| 9.2. | FASE 1. INÍCIO DO INCIDENTE | 28 |
| 9.3. | FASE 2. MEDIDAS A SEREM TOMADAS NA REMOÇÃO DE AERONAVES | 29 |
| 9.4. | FASE 3. REMOÇÃO DE AERONAVES | 31 |
| 9.5. | FASE 4. DE VOLTA À OPERAÇÃO NORMAL | 34 |
| 10. | PRAZOS PARA DESINTERDIÇÃO DE PISTA | 35 |
| 11. | RETOMADA OPERACIONAL DO AEROPORTO | 36 |
| 12. | QUALQUER OUTRA INFORMAÇÃO DE INTERESSE NO PROCEDIMENTO | 38 |
| 12.1. | MÉTODOS TÍPICOS DE REMOÇÃO | 38 |
| 12.1. | ELEVAÇÃO COM MACACO HIDRÁULICO | 38 |

| | |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| 12.1.2. LEVANTAMENTO COM ALMOFADAS PNEUMÁTICAS..... | 38 |
| 12.1.3. LEVANTAMENTO COM GUINDASTE MÓVEL | 42 |
| 12.1.4. ANCORAGEM DE AERONAVES | 44 |
| 12.2. MEDIDAS A SEREM TOMADAS PARA PRESERVAR QUALQUER EVIDÊNCIA NO CASO DA REMOÇÃO DE AERONAVES INOPERANTES | 44 |
| 12.3. FORMAÇÃO | 44 |
| 12.4. RELATÓRIO DE ANÁLISE DE ACIDENTES/INCIDENTES E REMOÇÕES..... | 44 |
| 13. CONTROLE E GESTÃO DA DOCUMENTAÇÃO FINAL | 45 |
| ANEXO I - DOCUMENTOS | 46 |
| ANEXO II - INSTRUÇÕES PARA NOTIFICAÇÃO DE ACIDENTES E INCIDENTES AO SERVIÇO DE INVESTIGAÇÃO E À ANAC..... | 50 |
| INSTRUÇÕES SOBRE A AERONAVE ACIDENTADA E SEU ENTORNO | 50 |
| COMUNICAÇÕES AO EXPLORADOR..... | 50 |
| ANEXO III - INFORMAÇÃO SOBRE AERONAVE ACIDENTADA..... | 51 |
| ANEXO IV - MEDIDAS A SEREM TOMADAS PARA PRESERVAR QUALQUER EVIDÊNCIA NO CASO DA REMOÇÃO DE AERONAVE INOPERANTE..... | 52 |
| ANEXO V - MÉTODOS TÍPICOS DE REMOÇÃO DE AERONAVE INOPERANTE..... | 53 |
| ANEXO VI – FLUXOGRAMAS DE ACIONAMENTO E PROCEDIMENTOS DE REMOÇÃO DE AERONAVE INOPERANTE | 59 |
| ANEXO VII – FLUXOGRAMAS DE ACIONAMENTO E PROCEDIMENTOS PARA RETOMADA OPERACIONAL DO SBRF | 61 |

Título: **MANUAL DE PROCEDIMENTOS DE REMOÇÃO DE AERONAVES INOPERANTES E DESINTERDIÇÃO DE PISTA – PRAI - SBRF**


| | | |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Código: MN-PRAI-001-01-REC | 1ª Versão Emenda: 00 | Versão Vigente Emenda: 03 |
| CLASSIFICAÇÃO <input type="checkbox"/> Público <input checked="" type="checkbox"/> Interno <input checked="" type="checkbox"/> Restrito <input type="checkbox"/> Confidencial | TIPO DE DOCUMENTO <input checked="" type="checkbox"/> Documento técnico <input type="checkbox"/> Apresentação <input type="checkbox"/> Proposta/Relatório <input type="checkbox"/> Outros: | Estado <input type="checkbox"/> Minuta <input checked="" type="checkbox"/> Em Revisão <input type="checkbox"/> Versão Final |
| Nome do Arquivo | PROCEDIMENTOS DE REMOÇÃO DE AERONAVES INOPERANTES E DESINTERDIÇÃO DE PISTA – PRAI | |
| Localização do Arquivo | \\10.5.97.9\Areas\$\Operacoes\Operacoes e Servicos\Safety\1. PROCESSOS\01. GESTÃO AEROPORTOS\1. SBRF\07. ATUALIZAÇÃO DE ACORDOS E MANUAIS\MOPS\EMD 00 - 2020\CAPÍTULO 6 - RESPOSTA À EMERGÊNCIA\PLANO DE EMERGÊNCIA EM AERÓDROMO - PLEM | |

Objetivo: Este procedimento tem por objetivo definir as ações que devem ser executadas no Aeroporto para reduzir ao mínimo os impactos das operações de remoção de aeronaves inoperantes na área de movimento e de desinterdição de pista do Aeroporto Internacional do Recife/Guararapes – Gilberto Freyre, em conformidade com o RBAC 153 da ANAC e com a devida notificação do acidente às autoridades encarregadas da investigação.

Qualquer versão impressa ou completa ou parcial deste documento é considerada uma cópia não controlada e deve sempre ser verificada em relação à sua versão atual junto ao Gerente de Compliance Técnico, Sistemas de Gestão, MA e Safety. O conteúdo deste documento é de propriedade da Aena Brasil e não pode ser reproduzido parcial ou integralmente, nem transmitido por qualquer meio – eletrônico ou mecânico (incluindo e-mail, fotocópias, gravações, ou por qualquer outro sistema de armazenamento ou de recuperação de informações) a pessoas que não sejam as autorizadas pela Aena Brasil.


1. CONTROLE DE REVISÕES

| REV | DATA DA REVISÃO | PÁG | DESCRIÇÃO DA REVISÃO | JUSTIFICATIVA | ELABORADOR |
|-----|-----------------|-----|----------------------|---------------|------------|
|-----|-----------------|-----|----------------------|---------------|------------|

| | | | | |
|------------|---------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------|
| EMENDA: 03 | DATA EFETIVAÇÃO: 19/03/2026 | REVISADO POR: Evandro Roberto Rebouças Fernandes DIRETORIA: SBRF | APROVADO POR: Lucio Flávio Guimaraes Fonseca DIRETORIA: SBRF |  |
|------------|---------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------|

| | | | | | |
|----|------------|----|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------|----------------|
| 01 | 06/12/2022 | 05 | Inclusão deste Controle de Revisões | Inserção | Valéria Araujo |
| | | 07 | Atualização de telefones da Modern e exclusão dos telefones da Air Europa e TACV. | Atualização e exclusão. | |
| | | 07 | Telefones da Proair | Alteração | |
| | | 11 | Melhoria da redação de atribuições da equipe de Campo de Voo | Alteração | |
| | | 14 | Atualização Equipamentos BARF | Alteração. | |
| | | 26 | Melhoria da redação do item 9.2 | Alteração | |
| 02 | 28/11/2023 | 06 | Telefones da Azul e Gol | Atualização | Valéria Araujo |
| | | 07 | Forma de acionamento Seripa 2 e telefone da TAP e Voepass | Inclusão e Atualização. | |
| | | 08 | Telefone AGA e telefone e endereço do CGNA | Inclusão | |
| | | 10 | Atribuições do Coordenador de Remoção quanto à retomada operacional. | Inclusão | |
| | | 14 | Atribuições do Coordenação de Segurança Operacional, Coordenador ou gestor de Segurança Operacional substituto, Coordenação de Infraestrutura e Manutenção, AGA Cindacta e CGNA quanto à retomada operacional. | Inclusão | |
| | | 16 | Equipamentos de empresas externas localizados na região do SBRF. | Atualização | |
| | | 17 | Telefone Aeromecânica | Atualização | |
| | | 34 | Procedimentos para Retomada Operacional do Aeroporto | Inclusão | |
| | | 47 | Telefones do Seripa 2 | Atualização | |
| | | 58 | Fluxograma de Retomada Operacional do Aeroporto | Inclusão | |
| 03 | 19/03/2026 | 11 | Observação da RBAC 153.325(a)(8)(iii) | Inclusão | Oséias de Melo |
| | | 36 | Observação da RBAC 153.325(a)(8)(iv) | Atualização | |


2. GLOSSÁRIO

| | | | | |
|-------------------|---------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------|
| EMENDA: 03 | DATA EFETIVAÇÃO: 19/03/2026 | REVISADO POR: Evandro Roberto Rebouças Fernandes DIRETORIA: SBRF | APROVADO POR: Lucio Flávio Guimaraes Fonseca DIRETORIA: SBRF |  |
|-------------------|---------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------|

| | |
|----------|---------------------------------------------------------------------------------|
| AGA | Aerodrome, air routs and ground aids; |
| ANAC | Agência Nacional de Aviação Civil; |
| AENA | Concessionária do Aeroporto de Recife; |
| COA | Centro de Operações Aeroportuárias; |
| CGA | Centro de Gerenciamento Aeroportuário; |
| COE | Centro de Operações de Emergência; |
| II COMAR | Comando Aéreo Nordeste; |
| CTA | Carro Tanque Abastecedor de Aeronave; |
| F.O.D. | Foreign Object Debris; |
| ICA | Instrução do Comando da Aeronáutica; |
| NOTAM | Aviso aos Aeronavegantes; |
| NSCA | Norma do Sistema do Comando da Aeronáutica; |
| PAA | Posto de Abastecimento de Aeronave; |
| PCINC | Plano de Contraincêndio; |
| PCM | Posto de Coordenação Móvel; |
| PLEM | Plano de Emergência; |
| PRAI | Procedimento de Remoção de Aeronaves Inoperantes e Desinterdição de Pistas; |
| SERIPA 2 | Segundo Serviço Regional de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos; |
| SBRF | Aeroporto Internacional do Recife/Guararapes - Gilberto Freyre; |
| SESCINC | Serviço de Prevenção, Salvamento e Combate a Incêndio; |
| SIPAER | Sistema de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos; |
| TWR-RF | Torre de Controle do Aeroporto de Recife; |
| TWY | Taxiway (pista de taxi) |


3. LISTA DE CONTATOS

| CONCESSIONÁRIA DO AEROPORTO DE RECIFE – AENA | | | |
|-------------------------------------------------------------------------------|----------------|---------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| INTEGRANTES | TELEFONES | | ENDEREÇO |
| | FIXO | CELULAR | |
| Diretor do Aeroporto | 81 3322 - 5160 | 81 98149-1169 | Aeroporto Internacional do Recife/Guararapes –, Praça Min. Salgado Filho, s/n - Imbiribeira, Recife - PE, CEP: 51210-902 |
| Secretária | 81 3322 - 4548 | N/A | |
| Gestor de Comunicação | 81 3322-5024 | 81 98117-7998 | |
| Diretor de Operações e Serviços | 81 3322 5070 | 81 98199 5769 | |
| Gestor de REA | 81 3322-4726 | 81 98260-2932 | |
| SESCINC | 81 3322-4334 | N/A | |
| PAPH | 81 3322 4197 | N/A | |
| Gestor de Operações (Gerência de Operações, Segurança, Serviços e Manutenção) | 81 3322-4877 | 81 98130-2712 | |
| Coordenador de Operações | 81 3322-4958 | 81 99991 4000 | |
| Executivo de Serviços | 81 3322-4366 | 81 98213-9375 | |

| | | | | |
|------------|--------------------------------|------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------|
| EMENDA: 03 | DATA EFETIVAÇÃO: 19/03/2026 | REVISADO POR: Evandro Roberto Rebouças Fernandes DIRETORIA: SBRF | APROVADO POR: Lucio Flávio Guimaraes Fonseca DIRETORIA: SBRF |  |
|------------|--------------------------------|------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------|

| | | |
|----------------------------------------|------------------------------|-------------------------------------------------------|
| COE | 81 3322-4500 | N/A |
| COA | 81 3322-4043 81 3322-4998 | N/A |
| CGA | 81 3322-4070 | N/A |
| Fiscais de Campo de Voo | 81 3322-4137 | N/A |
| Gestor de Segurança Operacional - SGSO | 81 3322-4202 | 81 98170-6059 |
| Gestor de Manutenção | 81 3322-4888 | 81 99999-1771 |
| Responsável AVSEC | 81 3322-4360 | 81 98142-3661 |
| Setor AVSEC (Encarregado Security) | 81 3322-4259 | 81 98289-8106 |
| Credenciamento | 81 3322-4802 | N/A |
| Proteção | 81 3322-4136 | N/A |
| Vigilância/CMES | 81 3322-4019 81 3322-4057 | N/A |
| Segurança do Trabalho | N/A | 81 97336-4250 (Expediente) 81 98267-8818 24h |
| Coordenador de Manutenção | 81 3322-4888 | 81 98199-4037 |
| Encarregado de Manutenção Civil | N/A | 81 98185-9772 |
| Encarregado de Manutenção Elétrica | N/A | 81 99742-8011 |
| Gestor de Compras | 81 3322- 4581 | 81 98271-0488 |
| Gestor de Recursos Humanos | 81 3322-5046 | 81 98217-6582 |
| Gestor de TI | 81 3322-5039 | 81 98186-1779 |
| Plantão TI | 81 3322-4444 | 81 98169-4090 |
| Gestor Jurídico | 81 3322-5025 | 81 98198-4517 |
| Gestor Comercial | 81 3322-4563 | 81 98226-4738 |
| Gestor de Contabilidade | 81 3322-5127 | 81 98122-4473 |

| EMPRESAS AÉREAS E AVIAÇÃO GERAL | | | |
|---------------------------------|--------------------------------------------------------|----------------------------|------------------------------------------------------------------------|
| INTEGRANTES | TELEFONES | | ENDEREÇO |
| | FIXO | CELULAR | |
| AZUL | 81 3322-5081 GERENCIA 81 3322-4708 SUPERVISÃO | 81 98234-9014 | Praça Min. Salgado Filho, s/n - Imbiribeira, Recife - PE, 51210-902 |
| AZUL CONECTA | N/A | 81 9 8164-7145 GERÊNCIA | |
| GOL | 81 3322-4250 GERENCIA 81 3322-4313 SUPERVISÃO | 81 99608-3576 | |
| LATAM | | | |

| | | | | |
|------------|--------------------------------|------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------|
| EMENDA: 03 | DATA EFETIVAÇÃO: 19/03/2026 | REVISADO POR: Evandro Roberto Rebouças Fernandes DIRETORIA: SBRF | APROVADO POR: Lucio Flávio Guimaraes Fonseca DIRETORIA: SBRF |  |
|------------|--------------------------------|------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------|

| | 81 3322-4255 SUPERVISÃO | 81 98120-2014 | |
|------------------------------------------------------------|----------------------------------------------|------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------|
| TAP | 81 3322-4224 | 81 99429.9708 81 98197-8837 | |
| VOEPASS | N/A | 71 99152-0493 77 99104-0372 | |
| LUFTHANSA | 19 3725-5662 | 19 97402 3719 | |
| SIDERAL | N/A | 41 99822-0706 81 98681-2314 | |
| MODERN | N/A | 81 98255-3526 81 98725-3577 | |
| LÍDER | N/A | 81 99961-0560 81 99926-8456 | |
| WESTON | N/A | 81 99948-9537 81 997221778 | |
| VEM AVIATION | N/A | 81 999224775 81 99285-6857 71 98154-0125 | |
| PARQUE DE ABASTECIMENTO DE AERONAVES - PAA | | | |
| INTEGRANTES | TELEFONES | | ENDEREÇO |
| | FIXO | CELULAR | |
| AIR BP | 81 3322-5103 81 3322-5104 | 81 99999 1525 | Praça Min. Salgado Filho, s/n - Imbiribeira, Recife - PE, 51210-902 |
| RAIZEN/SHELL | 81 3322-4697 | 81 98203-1849 81 9123-1376 | |
| PETROBRAS DISTRIBUIDORA S/A | 81 3322-4627 | 81 99961 3041 | |
| EMPRESAS DE SERVIÇOS AUXILIARES DO TRANSPORTE AÉREO | | | |
| INTEGRANTES | TELEFONES | | ENDEREÇO |
| | FIXO | CELULAR | |
| LSG SKYCHEFS | 81 3134 9733 81 3134-9723 81 3134-9739 | 81 99812-1001 | Praça Min. Salgado Filho, s/n - Imbiribeira, Recife - PE, 51210-902 |
| DNATA | 81 3322-5095 | 81 99168-3321 | |

EMENDA: 03

DATA EFETIVAÇÃO:
19/03/2026


REVISADO POR: Evandro Roberto
Rebouças Fernandes

DIRETORIA: SBRF

APROVADO POR: Lucio Flávio Guimaraes
Fonseca

DIRETORIA: SBRF

| | 81 3322-4074 81 3322-4481 | | |
|------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------|--------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| PROAIR | N/A | 81 98729-7722 81 98137-3392 | |
| QUICK LINK | N/A | 19 98299-0798 81 99804-4971 | |
| VL CATHERING | N/A | 83 98651-4636 83 99944-8515 | |
| LÍDER | N/A | 81 99926-8456 81 99961-0560 | |
| EUOSERVICE | N/A | 81 9111-1717 | |
| MINISTÉRIO DA DEFESA / SECRETARIA DE AVIAÇÃO CIVIL – SAC | | | |
| INTEGRANTES | TELEFONES | | ENDEREÇO |
| | FIXO | CELULAR | |
| BARF | (81) 2129-7000 | | Av. Centenário Alberto Santos Dumont, s/n Jordão Baixo, Recife-PE CEP: 51.250-000 |
| Oficial de dia BARF | 81 2129-8044 81 2129-8045 | 81 98814-4277 | |
| GSD-RF | 81 2129-8430 | N/A | |
| SERIPA 2 (acionamento apenas aos telefones de sobreaviso abaixo) | (81) 2129-7277 | N/A | Avenida Armindo Moura, Nº 500, Boa Viagem, Recife/PE |
| Oficial de Segurança de Voo – Sobreaviso do SERIPA-2 | N/A | (81) 99161-2232 24h | |
| Graduado de Segurança de Voo Sobreaviso do SERIPA 2 | N/A | (81) 99197-7909 24h | |
| Chefe do SERIPA 2 | (81) 21297273 | (81) 99435-7866 24h | |
| II COMAR | (81) 2129-7000 | N/A | |
| AGA/DTCEA (acionamento através do Chefe de Equipe do ACC) | (81) 2129-8303 | (81) 98649-0693 | Av. Centenário Alberto Santos Dumont, s/n Jordão Baixo, Recife-PE CEP: 51.250-000 |
| CGNA (representante Aena) | (21) 2199-1335 (21) 2199-1337 | (21) 97001-4529 | Av. General Justos, nº: 160 / 4º andar – Centro, Rio de Janeiro - RJ |
| ANAC | (61) 3314-4173 (61) 3314-4174 (61) 3314-4443 (61) 3314-4683 | N/A | Setor Comercial Sul, Quadra 9, Lote C, Edifício Parque Cidade Corporate, Torre A, 7º Andar, Brasília / DF, CEP. 70308-200 |
| ANAC ASCOM | (61) 3314-4494 | (61) 99112-8099 | Setor Comercial Sul, Quadra 9, Lote C, Edifício Parque Cidade Corporate, Torre A, 7º Andar, Brasília / DF, CEP. 70308-200 |

| | | | | |
|------------|--------------------------------|------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------|
| EMENDA: 03 | DATA EFETIVAÇÃO: 19/03/2026 | REVISADO POR: Evandro Roberto Rebouças Fernandes DIRETORIA: SBRF | APROVADO POR: Lucio Flávio Guimaraes Fonseca DIRETORIA: SBRF |  |
|------------|--------------------------------|------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------|

(ANAC) NURAC

(81) 2101-6034

(81) 99298-4378

Avenida Marechal Mascarenhas de
Morais, Imbiribeira, nº 6333 Recife
– PE CEP 51.210-001

4. OBJETO DO PROCEDIMENTO

Este procedimento tem por objetivo definir as ações que devem ser executadas no Aeroporto para reduzir ao mínimo os impactos das operações de remoção de aeronaves inoperantes na área de movimento e de desinterdição de pista do Aeroporto Internacional do Recife/Guararapes – Gilberto Freyre, em conformidade com o RBAC 153 da ANAC e com a devida notificação do acidente à autoridade SIPAER encarregada da investigação. Exceto para salvar vidas, atender pessoas vitimadas, restaurar a segurança da operação ou preservar a propriedade de terceiros, nenhuma aeronave acidentada, seus destroços ou objetos por ela transportados podem ser removidos, sem que tenham sido liberados pela investigação conduzida pelo SIPAER.

Este Procedimento é ativado como um procedimento complementar do Plano de Emergência do SBRF, quando ocorre o acidente/incidente conforme descrito acima. Um objetivo primordial do procedimento é concretizar os acordos apropriados, a fim de garantir a pronta chegada dos equipamentos de recuperação adequados e da equipe de especialistas cuja presença pode ser necessária para a operação de remoção e transporte.

O Coordenador é o Supervisor do Aeroporto (PCM) e estará presente no local do acidente o mais rápido possível.

Este documento foi elaborado de acordo com as diretrizes estabelecidas pela ICAO no Manual de Serviços Aeroportuários Parte 5 pela ANAC no Regulamento Brasileiro da Aviação Civil Nº 153, e está previsto como o conjunto de ações coordenadas que permitem, através da implementação de recomendações e normas nacionais e internacionais existentes neste campo, alcançar os objetivos estabelecidos por este procedimento, tais como:

- Pré-estabelecer o grau de participação e coordenação de cada uma das unidades e serviços envolvidos, definindo claramente o papel que devem desempenhar.
- Assegurar o funcionamento do procedimento, através de acordos formais que determinem, sem dúvida, e em cada caso:
 - Responsabilidades e comando;
 - Procedimentos e comunicações;
 - Sistema de coordenação;
 - Procedimentos específicos para que as ações sejam realizadas pelas partes envolvidas no Procedimento de Remoção de Aeronaves Inoperantes.
- Melhorar o grau de eficácia:
 - Possibilitando treinamento de funcionários com funções específicas;
 - Propondo o aumento e o aprimoramento dos meios materiais disponíveis no Procedimento de Remoção de Aeronaves Inoperantes;
 - Estabelecendo inspeções regulares de equipamentos aplicáveis;
 - Programando testes e exercícios simulados para avaliar a confiabilidade e eficácia do Plano;
 - Revisando periodicamente o Procedimento e realizando as alterações necessárias.

EMENDA: 03

DATA EFETIVAÇÃO:
19/03/2026

REVISADO POR: Evandro Roberto
Rebouças Fernandes

DIRETORIA: SBRF

APROVADO POR: Lucio Flávio Guimaraes
Fonseca

DIRETORIA: SBRF

- Garantir a segurança do pessoal envolvido nas operações de remoção, garantindo que a aeronave não seja danificada por danos secundários.
- Minimizar as consequências de situações de risco.
- Proteger pessoas, meio ambiente e bens que possam ser afetados, mantendo o nível adequado de segurança e/ou mantendo a operação do aeroporto.

5. EQUIPES ENVOLVIDAS E RESPONSABILIDADES

As unidades aeroportuárias responsáveis e afetadas pelo procedimento, uma vez que as ações que o Plano de Emergência foi concluído dependendo do tipo de alerta produzido, são as seguintes:

| ENVOLVIDO DETALHES DE CONTATO | RESPONSABILIDADES |
|----------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| TWR SPVS (Supervisor) ou ENCD (Encarregado) | <ul style="list-style-type: none"> ✓ Comunicar a presença de uma aeronave inoperante em ou perto de uma pista e coordenar o acesso à Área de Movimento. ✓ Suspender temporariamente as operações se forem afetadas pela aeronave inoperante após o acidente/incidente. ✓ Colaborar com a Autoridade Aeroportuária na avaliação da operacionalidade do aeroporto. ✓ Deter a custódia da gravação conforme sua rotina operacional/administrativa. |
| Autoridade Aeroportuária - PCP | <p>Em primeiro lugar, essa função é do Diretor do Aeroporto, ou em sua ausência, a pessoa a quem ele delegar. Ele assume o papel de Posto de Comando Principal (PCP) e é responsável por ativar o Procedimento de Remoção de Aeronave Inoperante.</p> <p>Entre suas responsabilidades estão:</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Verificar e determinar o grau de operacionalidade do aeroporto de acordo com as normas da ICAO, contrastando as informações com o PCM e APP/TWR e, se necessário, gerar uma solicitação de NOTAM. Em caso de fechamento do aeroporto, ele será comunicado a todas as unidades e empresas interessadas. ✓ Garantir a segurança no local do acidente e comunicar/coordenar com as autoridades investigadoras as medidas a serem tomadas antes de iniciar a operação de remoção da aeronave. ✓ Comunicar por escrito ao proprietário/responsável pela aeronave "Situação de Aeronaves Inoperante" (Ver Anexo II - Apêndice II.A) e reivindicar dados da aeronave. ✓ Comunicar ao Centro de Gerenciamento de Rede H-24. ✓ Uma vez decidida a operação, solicitar/autorizar por escrito a companhia aérea/proprietária ou operadora, a "Comunicação de Autorização para o Início da Remoção da Aeronave" (Ver Anexo II – Apêndice II.B). ✓ Disponibilizar ao proprietário registrado ou explorador afetado os meios de reboque de propriedade do aeroporto para a remoção da aeronave inoperante, sendo o proprietário ou operador registrado o responsável por informar seu agente de handling para a realização das manobras de remoção correspondentes. |

**ENVOLVIDO
DETALHES DE CONTATO**

RESPONSABILIDADES

| | |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| | <ul style="list-style-type: none"> ✓ <u>caso o explorador da aeronave, seja por inércia ou por ações insuficientes e tardias, não remova a aeronave inoperante dentro do prazo máximo definido no PRAI, o operador de aeródromo deverá proceder com a remoção, devendo ser ressarcido, pelo explorador da aeronave, por todas as despesas de remoção;</u> ✓ Se a companhia aérea/proprietária ou operadora se declarar incapaz de realizar a remoção da aeronave, será necessário comunicar por escrito "Declaração de incapacidade de remoção de aeronave inoperante " (ver Anexo II – Apêndice II.C), declarando sua recusa em assiná-la se assim for. A partir desse momento, a direção e coordenação da remoção permanece como responsabilidade da Autoridade Aeroportuária. Nesta situação, o Aeroporto solicitará a participação no incidente/acidente dos agentes de Handling, Autohandling e empresas de manutenção de aeronaves, disponibilizando-se a ele os meios materiais de remoção de aeronave inoperante de propriedade do Aeroporto, ✓ Se necessário, consultar outros operadores de aeronaves, especialmente aqueles com pessoal de manutenção no aeroporto. ✓ Coordenar informações para a mídia. ✓ Em última instância, autorizar a operação de remoção da aeronave. |
| <p>Autoridade Aeroportuária - PCM</p> <p>Executivo de Serviços</p> | <p>O Executivo de Serviços é direcionado para o local do acidente/incidente e é constituído como PCM, sendo este o posto que serve como centro de comando próximo ao local do acidente.</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Informar ao PCP sobre situação da aeronave, situação de passageiros, bagagem, mercadorias e combustível. <ul style="list-style-type: none"> ○ Slides (escorregadeiras) de evacuação ○ Trens de pouso ○ Asas, estabilizadores, leme, portas, etc. ○ Centros de gravidade ✓ Informar ao PCP sobre o estado do terreno circundante. ✓ Informar ao PCP se a aeronave ou qualquer parte dela penetra superfícies que limitam obstáculos, bem como penetrações adicionais como resultado de manobras de equipamento necessárias para o trabalho de remoção de aeronaves. ✓ Participar do estudo crítico da operação de remoção. ✓ Se for necessário mover a aeronave antes da chegada da autoridade investigadora, tomar as medidas necessárias para facilitar a adequada reconstrução dos fatos (ver Anexo VIII). ✓ Informar permanentemente o PCP sobre o desenvolvimento das atividades inerentes à remoção, realizando uma relação cronológica delas. ✓ Tirar fotos da operação de remoção. ✓ Supervisionar os funcionários do aeroporto e os meios designados para a operação de remoção. |
| <p>Coordenador de Remoção</p> <p>Gerente de Operações, Segurança, Serviços e Manutenção, ou gestor de operações substituto</p> | <ul style="list-style-type: none"> ✓ Informar que está à disposição do PCM ✓ Fazer um estudo crítico da operação de remoção, com todas as partes envolvidas. Este estudo pode incluir a análise das medidas exigidas pela autoridade investigadora, o relatório cronológico do chefe do PCM e uma discussão sobre os procedimentos e equipamentos a serem utilizados para recuperação. Recomenda-se que este estudo cubra os seguintes pontos: <ul style="list-style-type: none"> ○ Rotas até o local do incidente/acidente. |

**ENVOLVIDO
DETALHES DE CONTATO**

RESPONSABILIDADES

| | |
|----------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>conforme Nota 2 da pág. 35 do PLEM.</p> | <ul style="list-style-type: none"> ○ Iluminação da aeronave ○ Necessidades e disponibilidade de equipamentos para a remoção da aeronave. ○ Ativação de meios externos de suporte, se necessário. ○ Condições meteorológicas durante operações de remoção. ○ Iluminação do lugar. ○ Operacionalidade ✓ Coordenar o trabalho de remoção de aeronaves. ✓ Participar nas ações de Retomada Operacional do Aeroporto. ✓ Com autorização prévia do PCP (via PCM) para monitorar/iniciar o trabalho de remoção de aeronaves (ver Anexo XII e Anexo XIII). |
| <p>SESCINC Chefe de Equipe</p> | <p>Em primeiro lugar, ele é o Chefe de Equipe. Assume a função o PCM até a chegada do Executivo de Serviços. Entre suas responsabilidades está em uma primeira avaliação:</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Comunicar ao PCP a localização exata do acidente (rede), magnitude do acidente e necessidade de assistência externa. ✓ Transmitir ordens do PCP para os grupos envolvidos na remoção. ✓ Informar ao PCM detalhes do que está acontecendo no local da remoção. ✓ Coordenar e monitorar as ações no local. ✓ Certificar-se de que todas as áreas afetadas estejam seguras antes de retomar as atividades normais de operação do aeroporto. ✓ Informar sobre os meios disponíveis do aeroporto na retirada da aeronave. ✓ Consultar os setores de Infraestrutura e Manutenção do Aeroporto nas instalações afetadas pelo trabalho que é feito para a remoção. ✓ Manter os equipamentos e viaturas do SESCINC na área de intervenção e durante o descarregamento do combustível da aeronave ✓ Colaborar na limpeza de quaisquer derramamentos que, como resultado do incidente, haja ocorrido na área de manobra. |
| <p>Encarregado e Fiscais de Campo de Voo</p> | <p>A Equipe de Campo de Voo terá as seguintes responsabilidades dentro deste processo:</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Colaborar no desenvolvimento de ações decididas pelo PCM. ✓ Colaborar no transporte dos equipamentos de assistência necessários para a evacuação, se houver. ✓ Acompanhar e coordenar com a TWR a movimentação de equipes de remoção de aeronaves e posterior remoção da aeronave. ✓ Verificar se as companhias aéreas afetadas estão livres de obstáculos, FOD, etc. ✓ Tirar fotos da operação de remoção, sempre que possível. ✓ Inspecionar todas as áreas antes de retomar a atividade normal. |
| <p>Supervisor da Cia Aérea</p> | <p>Os Agentes de Assistência Terrestre, a pedido do PCP e sob a supervisão do PCM, devem executar as seguintes tarefas:</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Confirmar o recebimento da comunicação de "Situação de Aeronaves Inoperante" (Ver Anexo I). ✓ Enviar um representante até o PCP com todas as informações disponíveis da aeronave (Ver anexo X). ✓ Assistência aos passageiros e bagagem. ✓ Remoção de passageiros e bagagens para o prédio do terminal, de forma rápida e segura, com autorização da PMP. |

EMENDA: 03

DATA EFETIVAÇÃO:
19/03/2026

REVISADO POR: Evandro Roberto
Rebouças Fernandes

DIRETORIA: SBRF

APROVADO POR: Lucio Flávio Guimaraes
Fonseca

DIRETORIA: SBRF

**ENVOLVIDO
DETALHES DE CONTATO**

RESPONSABILIDADES

| | |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| | <p>✓ Retirada de correio, mercadorias e bagagem, com autorização da autoridade responsável pela investigação do acidente.</p> <p>A relação atualizada dos prestadores de serviços de assistência terrestre nas categorias de serviços de rampa está disponível no Plano de Emergência do REMOÇÃO, na página 84 "ANEXO IV – Relação de Empresas Aéreas e de Serviços Auxiliares que operam no aeródromo" e no Anexo VII deste Procedimento.</p> <p>Tanto nos casos incluídos no Plano de Emergência quanto nos casos em que o Diretor Aeroportuário decidir, as obrigações do agente com a situação de contingência serão prioritárias, interrompendo quaisquer outras operações de Assistência Terrestre que o agente esteja realizando atualmente em outras áreas do aeroporto não afetadas.</p> |
| <p>Operador de aeronaves</p> <p>O contato é feito através do seu agente de assistência terrestre</p> | <p>Os funcionários da companhia aérea em causa terão as seguintes responsabilidades:</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ A pedido do PCP, ele terá os meios necessários para a retirada da aeronave, assumindo a responsabilidade pela remoção da aeronave. ✓ Em caso de não haver responsável pela aeronave no Aeroporto, deverá ser delegada a responsabilidade a empresa atuante no Aeroporto. ✓ Confirmar recebimento da comunicação de "Situação de Aeronaves Inoperante" (Ver anexo I) ✓ Nomear um representante que possa tomar todas as decisões técnicas e econômicas necessárias para a remoção da aeronave, em consonância com o Regulamento Geral do Aeroporto, ANAC, OACI e AACC/IATA. ✓ Participar do estudo crítico da operação de remoção junto ao PCM, consultando, se necessário, fabricantes de aeronaves ou outros representantes de operadores de aeronaves que tenham experiência em tais incidentes/acidentes. ✓ Reconhecer o recebimento da comunicação de "Autorização para Iniciar Operações de Remoção" (Ver apêndice II) ✓ Fornecer recursos humano e materiais para realizar todas as operações que a remoção implica: <ul style="list-style-type: none"> ○ Evacuação da aeronave; ○ Diminuir o peso da aeronave; ○ Executar a recuperação de acordo com as normas do fabricante, conforme recomendado pela OACI. ○ Colaborar com a Autoridade Aeroportuária. ✓ Informar ao seu Agente de Handling a provisão pelo Aeroporto de equipamentos de reboque para a remoção da aeronave danificada. |
| <p>Empresas de manutenção de aeronaves</p> | <p>Deverão ter a responsabilidade de colaborar e auxiliar nas tarefas de movimentação de uma aeronave desativada após acidente/incidente, com auxílios instrumentais e pessoais, podendo fazer uso dos meios materiais disponíveis para o aeroporto. Devem estar à disposição do Coordenador de Remoção.</p> |

EMENDA: 03

DATA EFETIVAÇÃO:
19/03/2026

REVISADO POR: Evandro Roberto
Rebouças Fernandes

DIRETORIA: SBRF

APROVADO POR: Lucio Flávio Guimaraes
Fonseca

DIRETORIA: SBRF



**ENVOLVIDO
DETALHES DE CONTATO**

RESPONSABILIDADES

| | |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| | <p>Tanto nos casos incluídos no Plano de Emergência quanto nos casos em que o Diretor Aeroportuário decidir, as obrigações das empresas de manutenção de aeronaves, em face da situação de contingência, devem ter como prioridade as ações de remoção, interrompendo quaisquer outras operações que estavam realizando atualmente em outras áreas do aeroporto não afetadas.</p> <p>Os dados das empresas de manutenção de aeronaves constam neste PRAI, no item 1 e 4.2.2.1.</p> |
| Empresa abastecedora de combustível da Empresa Aérea afetada/ operador da aeronave afetada/proprietário registrado | <ul style="list-style-type: none"> ✓ Enviar uma pessoa ao PCP para cooperar na determinação do método mais adequado para descarregar o combustível da aeronave. ✓ Mediante autorização da PCP e em coordenação com o proprietário/operador da aeronave, descarregar o combustível da aeronave. ✓ Registrar o tipo, quantidade e localização na aeronave do combustível descarregado. ✓ Custodiar o combustível descarregado e entregar as amostras correspondentes às Forças de Segurança e Órgãos de Segurança do Estado, se necessário. |
| Empresa de Limpeza e Manutenção atuante na área de manobras | <p>Colaborar seguindo as instruções dadas através do CGA realizando tarefas de limpeza e manutenção nas áreas afetadas pelo acidente/incidente da aeronave inoperante, para que estejam limpas de qualquer objeto quando do retorno da operação do aeroporto.</p> <p>Eles também podem receber instruções para o transporte de equipamentos de iluminação até o local.</p> |
| Coordenação de Segurança Operacional Coordenador ou gestor de segurança operacional substituto conforme Nota 2 da pág. 35 do PLEM. | <p>É a área responsável pela investigação interna de acidentes e incidentes de aviação, sob responsabilidade do Diretor Aeroportuário.</p> <p>É responsável por receber notificações de incidentes ou eventos, conduzir sua investigação interna, emitir recomendações e concordar com ações corretivas com as partes envolvidas.</p> <p>Participa do processo de retomada operacional do Aeroporto.</p> |
| Coordenação de Infraestrutura e Manutenção | <p>Colocar-se à disposição do PCP;</p> <p>Providenciar manutenções de seu escopo para retomada operacional do Aeroporto.</p> <p>Seguindo as instruções do PCP, a equipe de manutenção elétrica deverá dirigir-se ao ponto de encontro para transportar equipamentos de iluminação, se necessário.</p> <p>Localizar funcionários de todas as categorias de trabalho contratadas para disponibilidade (H7 e H24).</p> <p>Realizar monitoramento específico da condição do pavimento antes da reabertura da pista.</p> |
| DTCEA RF – AGA | <p>Oficial de plantão Chefe de Equipe do ACC, conforme lista de acionamento, irá receber e encaminhar ao responsável AGA CINDACTA o acionamento para participar no Grupo de Decisão da Retomada Operacional.</p> |
| CGNA – representante Aena | <p>Representante Aena que receberá e buscará dados sobre a ocorrência de aeronave/ equipamento inoperante que impacte o SBRF para fins procedimentos sob responsabilidade do CGA e também para processo de retomada operacional.</p> |

EMENDA: 03

DATA EFETIVAÇÃO:
19/03/2026

REVISADO POR: Evandro Roberto
Rebouças Fernandes

DIRETORIA: SBRF

APROVADO POR: Lucio Flávio Guimaraes
Fonseca

DIRETORIA: SBRF

**ENVOLVIDO
DETALHES DE CONTATO**

RESPONSABILIDADES


| | |
|-------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Forças de Segurança do Estado e Serviços de Segurança aeroportuária | Eles serão responsáveis pela custódia das provas coletadas no local da remoção da aeronave. Além disso, as Forças de Segurança serão responsáveis pela preservação da aeronave e seus componentes, bem como pela proteção do conteúdo da aeronave (passageiros, bagagem, correio e mercadorias) para facilitar a investigação dos fatos, e em particular que ninguém se aproxime para reconhecê-los, muito menos para agir sobre eles de qualquer forma, para que a tripulação, passageiros ou outros não consigam destruir, remover ou alterar sua condição ou situação. |
| Setor de Meio Ambiente | Uma vez recuperada a operação do aeroporto, o setor de Meio Ambiente será responsável pela realização de uma avaliação ambiental dos danos causados, bem como pela elaboração de um plano de ações preventivas e corretivas a serem tomadas. |
| Segundo Serviço Regional de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (SERIPA 2) | Executar as funções de seu escopo de ação. |
| Empresa de Segurança | Os Serviços de Segurança aeroportuária serão disponibilizados para o PCP e Forças de Segurança, e ajudarão no que for necessário |
| Agentes de Aeroporto | Responsável por orientar os passageiros com mobilidade reduzida para uma área segura, bem como empregar os meios certos para sua remoção correta. |

Por parte do Gestor Aeroportuário, o responsável pela supervisão do trabalho destas empresas será o PCM, já que é o responsável por coordenar as operações no local do acidente/incidente.

Conforme indicado no Manual de Serviços Aeroportuários (OACI Doc. 9137 Parte 5) e no Código Brasileiro de Aeronáutica (Art. 88-Q), a responsabilidade pela remoção de uma aeronave inoperante é do proprietário ou explorador afetado, correspondendo-lhe a liderança e coordenação dos trabalhos de içamento e remoção da aeronave inoperante. No entanto, se o proprietário ou operador registrado não puder mover a aeronave ou demorar a fazê-lo, a administração aeroportuária agirá em seu lugar, sem demora.

| RESPONSÁVEL | RESPONSÁVEL PELO DEPARTAMENTO | DETALHES DE CONTATO |
|----------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Responsável pelo procedimento | Gerência de Operações, Segurança, Serviços e Manutenção. | Aeroporto Internacional do Recife Pça Min. Salgado Filho s/n 81 3322-4877/81 98130-2712 |
| Responsável pela ativação | PCP | Aeroporto Internacional do Recife Pça Min. Salgado Filho s/n 81 3322 5160/ 81 98199-5769 |
| Responsável pela Coordenação in loco da operação para remoção de aeronaves inoperantes | PCM | Aeroporto Internacional do Recife Pça Min. Salgado Filho s/n 1 3322-4366 81 98213-9375 |
| Coordenador da Remoção da aeronave | Gerente de Operações, Segurança, Serviços e manutenção | Aeroporto Internacional do Recife Pça Min. Salgado Filho s/n 81 3322-4877/81 98130-2712 |

6. EQUIPAMENTOS, EQUIPES E INSTALAÇÕES UTILIZADAS

| | | | | |
|------------|--------------------------------|------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------|
| EMENDA: 03 | DATA EFETIVAÇÃO: 19/03/2026 | REVISADO POR: Evandro Roberto Rebouças Fernandes DIRETORIA: SBRF | APROVADO POR: Lucio Flávio Guimaraes Fonseca DIRETORIA: SBRF |  |
|------------|--------------------------------|------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------|

6.1. EQUIPES

Os contratos que regem a prestação dos serviços com fornecedores externos de equipamentos de remoção de aeronave inoperante devem incorporar uma cláusula de prevenção de riscos ocupacionais especificando que "O Adjudicatário se compromete com o cumprimento das obrigações de natureza salarial, previdenciária, fiscal e tributárias relativas a todo o pessoal que esteja dedicado a prestação dos Serviços, obrigando-se ao mais estrito cumprimento da legislação vigente aplicáveis a realização dos Serviços aqui descritos. ANB se reserva o direito de solicitar ao adjudicatário, em qualquer momento, a apresentação da documentação que comprove o cumprimento de todas as suas obrigações fiscais, tributárias e referente a encargos trabalhistas e previdenciários."

6.2. EQUIPAMENTOS EMPREGADOS NO PROCEDIMENTO

6.2.1. EQUIPAMENTO ESPECÍFICO PARA A REMOÇÃO DE AERONAVES INOPERANTES DISPONÍVEL NO AEROPORTO


Atualmente, o SBRF possui um conjunto de almofadas pneumáticas com capacidade para elevar até 68 ton. para a recolhimento de aeronaves, operada pelo SESCINC SBRF. O equipamento encontra-se na Seção Contraincêndio do Aeroporto.

6.2.2. EQUIPAMENTOS DISPONÍVEIS LOCALMENTE


Estes equipamentos são os mais utilizados em incidentes em que as aeronaves não sofrem danos significativos. Também pode ser utilizado para complementar o Recovery kit.

6.2.2.1. EQUIPAMENTOS DE EMPRESAS/ÓRGÃOS LOCALIZADOS NO SÍTIO AEROPORTUÁRIO E BASE AÉREA DO RECIFE

| EQUIPAMENTOS | QTD | DETENTOR | LOCALIZAÇÃO |
|---------------------------------------------|-----|---------------------------|------------------------------------|
| CAMINHÃO DE PORTE MÉDIO 02 | 01 | AENA (81) 3322-4888 | PRÉDIO DE MANUTENÇÃO DO SBRF |
| TRATOR | 01 | (81) 3322-4897 | |
| TRATOR DE PEQUENO PORTE Cap. 16CV | 02 | BARF (81)2129-8421 | HANGAR 01 BARF SBRF |
| FONTE DE FORÇA – 115VAC | 01 | | |
| FONTE DE FORÇA - 28VDC | 01 | | |
| EMPILHADEIRA CAP. 5.000 kg | 01 | | |
| MACACO HIDRÁULICO P/ ELEVAÇÃO DE ANV 5 Ton. | 04 | | |

| | | | | |
|------------|--------------------------------|------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------|
| EMENDA: 03 | DATA EFETIVAÇÃO: 19/03/2026 | REVISADO POR: Evandro Roberto Rebouças Fernandes DIRETORIA: SBRF | APROVADO POR: Lucio Flávio Guimaraes Fonseca DIRETORIA: SBRF |  |
|------------|--------------------------------|------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------|


| | | | |
|---------------------------------------------------------------------------|----|----------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------|
| UNIDADE REBOCADORA DE AERONAVE | 01 | | |
| PLATAFORMA DE 03 DEGRAUS | 01 | | |
| PLATAFORMA DE 06 DEGRAUS | 01 | | |
| PLATAFORMA DE 14 GRAUS | 01 | | |
| GARFO DE REBOQUE PARA C-95 | 01 | | |
| GARFO DE REBOQUE PARA C-98 | 01 | | |
| TRATOR | 01 | PCAN/RF (81) 2129-8421 | AV. CENTENÁRIO SANTOS DUMMONT, S/N, JORDÃO BAIXO |
| EMPILHADEIRA CAP. 5.500kg | 02 | | |
| MACACO HIDRÁULICO P/ ELEVEÇÃO DE ANV Cap. 5Ton. | 03 | | |
| EMPILHADERIA DE 2,5 TONELADAS | 01 | PAC LOG (47) 3515-0803 (47) 98861-3698. | TERMINAL DE CARGAS DO SBRF |
| EMPILHADEIRA DE 10 TONELADAS | 01 | | |
| MACACO PARA RODA TREM PRINCIPAL | 02 | GOL Manutenção (81) 3322- 4785/4808 (81) 9926-0492 | ÁREA DE GUARDA EQUIPAMENTOS NO PÁTIO DO SBRF. |
| MACACO PARA RODA DE NARIZ | 01 | | |
| ESCADA DE MANUTENÇÃO | 10 | | |
| PRANCHA REBOCÁVEL COM TRATOR | 02 | | |
| GPU-90 KUA AUTOMOTORA | 03 | | |
| ESCADAS DE ALUMÍNIO DO TIPO TESOURA 07 DEGRAUS. | 01 | LATAM Manutenção (81) 3322-4875 | ÁREA DE GUARDA DE EQUIPAMENTOS NO PÁTIO DO SBRF |
| ESCADA DE 14 DEGRAUS COM APROXIMADAMENTE 4,0 m. | 01 | | |
| ESCADA DE 13 DEGRAUS COM APROXIMADAMENTE 3,0 m. | 01 | | |
| ESCADA DE 11 DEGRAUS - COM APROXIMADAMENTE 2,5 m. | 01 | | |
| ESCADA PEQUENA DE 02 DEGRAUS - COM APROXIMADAMENTE 50 cm DE ALTURA. | 01 | | |
| ESCADA TIPO PLATAFORMA - COM RANGE APROXIMADO DE 3,5 m a 4,0 m. | 01 | | |
| MACACO CAP. 45.000 kg. | 01 | | |

| | | | | |
|------------|--------------------------------|------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------|
| EMENDA: 03 | DATA EFETIVAÇÃO: 19/03/2026 | REVISADO POR: Evandro Roberto Rebouças Fernandes DIRETORIA: SBRF | APROVADO POR: Lucio Flávio Guimaraes Fonseca DIRETORIA: SBRF |  |
|------------|--------------------------------|------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------|


| | | | |
|--------------------------------------------------------|----------|------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------|
| MACACO CAP. 65.000 kg. | 01 | (81) 3322-4875 | |
| EXTINTOR | 10 | AEROMECANICA LTDA (81) 99558-0315 (81) 99942-0370 | HANGAR DO SBRF |
| TRATOR | 01 | | |
| NITROGÊNIO PARA PNEUS (CILINDRO) | 02 | | |
| FERRAMENTAS PARA USO GERAL | DIVERSAS | | |
| GARFOS PARA TRATORAMENTO | DIVERSOS | | |
| MACACO PORTÁTIL | 03 | | |
| REBOCADOR 31.752Kg | 01 | (81) 99948-9537 | WESTON |
| MACACOS PARA TREM DE POUSO PRINCIPAL COM CAPAC. 35T | 01 | AZUL (81) 98491-7271 | ÁREA DE GUARDA DE EQUIPAMENTOS NO PÁTIO DO SBRF |
| MACACOS PARA TREM DE POUSO PRINCIPAL COM CAPAC. 95T | 01 | | |
| MACACOS PARA TREM DE POUSO PRINCIPAL COM CAPAC. 45T | 01 | | |
| MACACOS PARA TREM DE POUSO DO NARIZ COM CAPAC. 02T | 01 | | |
| MACACOS PARA TREM DE POUSO DO NARIZ COM CAPAC. 10T | 01 | | |
| MACACOS PARA TREM DE POUSO DO NARIZ COM CAPAC. 25T | 01 | | |
| ESCADAS COM 07 DEGRAUS SEM PLATAFORMA | 02 | | |
| ESCADAS COM 9 DEGRAUS E PLATAFORMA | 01 | | |
| ESCADAS COM 17 DEGRAUS S/PLATAFORMA | 01 | | |

6.2.2.2. EQUIPAMENTOS DE EMPRESAS EXTERNAS LOCALIZADOS NA REGIÃO DO SBRF:


| EQUIPAMENTOS | QTD | DETENTOR | LOCALIZAÇÃO E TEMPO DE CHEGADA AO AEROPORTO |
|-----------------------------|-----|---------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Caminhão com Munck 35 TON | 1 | FAAB Construtora | Rua Madrid 235 Imbiribeira Fone: 3312-1814 Horário de funcionamento: 24h Distância do aeroporto 05 Km. |
| Caminhão com Munck 30 TON | 1 | | |
| Caminhão com Munck 25 TON | 1 | | |
| Caminhão com Munck 22,5 TON | 1 | | |
| Caminhão com Munck 20 TON | 4 | | |
| Caminhão com Munck 10 TON | 4 | | |

| | | | | |
|------------|--------------------------------|------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------|
| EMENDA: 03 | DATA EFETIVAÇÃO: 19/03/2026 | REVISADO POR: Evandro Roberto Rebouças Fernandes DIRETORIA: SBRF | APROVADO POR: Lucio Flávio Guimaraes Fonseca DIRETORIA: SBRF |  |
|------------|--------------------------------|------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------|


| | | |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Guindaste Hidráulico, marca TADANO, modelo TS-130L, lança telescópica com 29,2 metros de extensão (C/JIB), giro 360 graus e capacidade para 13 toneladas, montado sobre chassis de caminhão Mercedes Benz.</p> | <p>NÃO DIVULGADO</p> | <p>M.G. SARAIVA DE MORAES</p> <p>Av. Presidente Dutra, 4993, Imbiribeira, Recife Acionamento 24H no telefone: (81) 99976-7494 (81) 3471-3344 Distância do aeroporto: menos de 01km tempo estimado para a chegada do equipamento ao aeroporto aproximadamente 30 min. Em caso de remoção de peso a partir de 100 toneladas, considerar o tal de 01h para incluir o transporte de contrapesos.</p> |
| <p>Guindaste Hidráulico, marca TADANO, modelo TS-180L, lança telescópica com 29,2 metros de extensão (C/JIB), giro 360 graus e capacidade para 18 toneladas, montado sobre chassis de caminhão Mercedes Benz.</p> | | |
| <p>Guindaste Hidráulico, marca RANDON, modelo RK-20, lança telescópica com 29,2 metros de extensão (C/JIB), giro 360 graus e capacidade para 18 toneladas, montado sobre chassis de caminhão Mercedes Benz.</p> | | |
| <p>Guindaste Hidráulico, marca MADAL, modelo MD-22, lança telescópica com 30,5 metros de extensão (C/JIB), giro 360 graus e capacidade para 20 toneladas, montado sobre chassis de caminhão Mercedes Benz.</p> | | |
| <p>Guindaste Hidráulico, marca TEMA, modelo TC-20, lança telescópica com 34,2 metros de extensão (C/JIB), giro 360 graus e capacidade para 20 toneladas, montado sobre chassis de caminhão Mercedes Benz.</p> | | |
| <p>Guindaste Hidráulico, marca MADAL, modelo MD-25, lança telescópica com 30,5 metros de extensão (C/JIB), giro 360 graus e capacidade para 25 toneladas, montado sobre chassis de caminhão Mercedes Benz.</p> | | |
| <p>Guindaste Hidráulico, marca KATO, modelo NK-250E, lança telescópica com 39 metros de extensão (C/JIB), giro 360 graus e capacidade para 25 toneladas, montado sobre chassis NISSAN.</p> | | |
| <p>Guindaste Hidráulico, marca TADANO, modelo TS-250E, lança telescópica com 39 metros de extensão (C/JIB), giro 360 graus e capacidade para 25 toneladas, montado sobre chassis Volvo.</p> | | |
| <p>Guindaste Hidráulico, marca MADAL, modelo MD-30, lança telescópica com 44,2 metros de extensão (C/JIB), giro 360 graus e capacidade para 30 toneladas, montado sobre chassi Mercedes Benz ou Ford Cargo.</p> | | |
| <p>Guindaste Hidráulico, marca XCMG, modelo QY30K, lança telescópica com 48 metros de extensão (C/JIB), giro 360 graus e capacidade para 30 toneladas, montado sobre chassi XCMG.</p> | | |

| | | | | |
|-------------------|----------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>EMENDA: 03</p> | <p>DATA EFETIVAÇÃO: 19/03/2026</p> | <p>REVISADO POR: Evandro Roberto Rebouças Fernandes DIRETORIA: SBRF</p> | <p>APROVADO POR: Lucio Flávio Guimaraes Fonseca DIRETORIA: SBRF</p> |  |
|-------------------|----------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------|


| | | |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Guindaste Hidráulico, marca LUNA, modelo GT 35/30, lança telescópica com 45 metros de extensão (C/JIB), giro 360 graus e capacidade para 35 toneladas, montado sobre chassis de caminhão Ford Cargo.</p> | <p>M.G. SARAIVA DE MORAES</p> | <p>Acionamento 24H no telefone: (81) 99976-7494 Atendimento horário comercial: (81) 3471-3344 Distância do aeroporto: menos de 01km tempo estimado para a chegada do equipamento ao aeroporto aproximadamente 30 min. Em caso de remoção de peso a partir de 100 toneladas, considerar o tal de 1h para incluir o transporte de contrapesos.</p> <p>Av. Presidente Dutra, 4993, Imbiribeira, Recife Acionamento 24H no telefone: (81) 99976-7494 Atendimento horário comercial: (81) 3471-3344 Distância do aeroporto: menos de 01km tempo estimado para a chegada do equipamento ao aeroporto aproximadamente 30 min. Em caso de remoção de peso a partir de 100 toneladas, considerar o tal de 1h00 para incluir o transporte de contrapesos.</p> |
| <p>Guindaste Hidráulico, marca TADANO, modelo TG-500, lança telescópica com 56,5 metros de extensão (C/JIB), giro 360 graus e capacidade para 50 toneladas, montado sobre chassi NISSAN.</p> | | |
| <p>Guindaste Hidráulico, marca DEMAG, modelo AC-50, lança telescópica com 57,5 metros de extensão (C/JIB), giro 360 graus e capacidade para 50 toneladas, montado sobre chassi importado.</p> | | |
| <p>Guindaste Hidráulico, marca XCMG, modelo QY50K, lança telescópica com 55 metros de extensão (C/JIB), giro 360 graus e capacidade para 50 toneladas, montado sobre chassis XCMG.</p> | | |
| <p>Guindaste Hidráulico, marca LIEBHERR, modelo LTM-1055, lança telescópica com 56 metros de extensão (C/JIB), giro 360 graus e capacidade para 50 toneladas, montado sobre chassis importado.</p> | | |
| <p>Guindaste Hidráulico, marca LUNA, modelo GT 60/40, lança telescópica com 58 metros de extensão (C/JIB), giro 360 graus e capacidade para 60 toneladas, montado sobre chassi Scania.</p> | | |
| <p>Guindaste Hidráulico, marca LIEBHERR, modelo LTM-1060, lança telescópica com 59 metros de extensão (C/JIB), giro 360 graus e capacidade para 65 toneladas, montado sobre chassi importado.</p> | | |
| <p>Guindaste Hidráulico, marca XCMG, modelo QY70K, lança telescópica com 57 metros de extensão (C/JIB), giro 360 graus e capacidade para 70 toneladas, montado sobre chassi XCMG.</p> | | |
| <p>Guindaste Hidráulico, marca TADANO, modelo AR-1000, lança telescópica com 65 metros de extensão (C/JIB), giro 360 graus e capacidade para 100 toneladas, montado sobre chassi FAUN.</p> | | |
| <p>Guindaste Hidráulico, marca LIEBHERR, modelo LTM-1090, lança telescópica com 71 metros de extensão (C/JIB), giro 360 graus e capacidade para 100 toneladas, montado sobre chassi importado.</p> | | |
| <p>Guindaste Hidráulico, marca DEMAG, modelo AC-1200, lança telescópica com 77 metros de extensão (C/JIB), giro 360 graus e capacidade para 130 toneladas, montado sobre chassi importado.</p> | | |
| <p>Guindaste Hidráulico, marca LIEBHERR, modelo LTM-1160, lança telescópica com 96 metros de extensão</p> | | |

| | | | | |
|-------------------|----------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>EMENDA: 03</p> | <p>DATA EFETIVAÇÃO: 19/03/2026</p> | <p>REVISADO POR: Evandro Roberto Rebouças Fernandes DIRETORIA: SBRF</p> | <p>APROVADO POR: Lucio Flávio Guimaraes Fonseca DIRETORIA: SBRF</p> |  |
|-------------------|----------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------|

| | | | |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|-------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>(C/JIB), giro 360 graus e capacidade para 170 toneladas, montado sobre chassi importado.</p> | | <p>M.G. SARAIVA DE MORAES</p> | <p>Av. Presidente Dutra, 4993, Imbiribeira, Recife Acionamento 24H no telefone: (81) 99976-7494 Atendimento horário comercial: (81) 3471-3344 Distância do aeroporto: menos de 01km tempo estimado para a chegada do equipamento ao aeroporto aproximadamente 30 min. Em caso de remoção de peso a partir de 100 toneladas, considerar o tal de 1h00 para incluir o transporte de contrapesos.</p> |
| <p>Guindaste Hidráulico, marca LIEBHERR, modelo LTM-1200, lança telescópica com 96 metros de extensão (C/JIB), giro 360 graus e capacidade para 220 toneladas, montado sobre chassi importado.</p> | | | |
| <p>Guindaste Hidráulico, marca GROVE, modelo GMK-5220, lança telescópica com 95 metros de extensão (C/JIB), giro 360 graus e capacidade para 220 toneladas, montado sobre chassis importado.</p> | | | |
| <p>Guindaste Hidráulico, marca TEREX, modelo AC-250, lança telescópica com 116 metros de extensão (C/JIB), giro 360 graus e capacidade para 300 ton/Short's, montado sobre chassi importado.</p> | | | |
| <p>Guindaste Hidráulico, marca DEMAG, modelo AC-350, lança telescópica com 120 metros de extensão (C/JIB), giro 360 graus e capacidade para 350 ton, montado sobre chassi importado.</p> | | | |
| <p>Guindaste Hidráulico, marca LIEBHERR, modelo LTM-1500, lança telescópica com 142 metros de extensão (C/JIB), giro 360 graus e capacidade para 500 ton, montado sobre chassi importado.</p> | | | |
| <p>Guindaste Hidráulico, marca CLARK, modelo 714, lança telescópica com 18,3 metros de extensão, giro de 360 graus e capacidade para 12,7 toneladas, tração e direção nas 04 (quatro) rodas.</p> | | | |
| <p>Guindaste Hidráulico, marca CLARK, modelo 720, lança telescópica com 34,2 metros de extensão (C/JIB), giro 360 graus e capacidade para 20 toneladas, tração e direção nas 04 (quatro) rodas.</p> | | | |
| <p>Guindaste Hidráulico, marca TEREX, modelo RT230, lança telescópica com 43,0 metros de extensão (C/JIB), giro 360 graus e capacidade para 30 toneladas, tração e direção nas 04 (quatro) rodas, computadorizado.</p> | | | |
| <p>Guindaste Hidráulico, marca GROVE, modelo RT540E, lança telescópica com 44,7 metros de extensão (C/JIB), giro 360 graus e capacidade para 40 toneladas, tração e direção nas 04 (quatro) rodas, computadorizado.</p> | | | |
| <p>Guindaste Hidráulico, marca TEREX, modelo RT555, lança telescópica com 52,0 metros de extensão (C/JIB), giro 360 graus e capacidade para 55 toneladas, tração e direção nas 04 (quatro) rodas, computadorizado.</p> | | | |

| | | | | |
|-------------------|----------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>EMENDA: 03</p> | <p>DATA EFETIVAÇÃO: 19/03/2026</p> | <p>REVISADO POR: Evandro Roberto Rebouças Fernandes DIRETORIA: SBRF</p> | <p>APROVADO POR: Lucio Flávio Guimaraes Fonseca DIRETORIA: SBRF</p> |  |
|-------------------|----------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------|

| | | |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Guindaste Hidráulico, modelo MD-10.000L, lança telescópica com 08 metros de extensão, giro 360 graus e capacidade para 10 ton/métricas, montado sobre chassi de caminhão, com carroceria livre e aberta para o transporte de cargas.</p> | <p>M.G. SARAIVA DE MORAES</p> | <p>Av. Presidente Dutra, 4993, Imbiribeira, Recife Acionamento 24H no telefone: (81) 99976-7494 Atendimento horário comercial: (81) 3471-3344 Distância do aeroporto: menos de 01km tempo estimado para a chegada do equipamento ao aeroporto aproximadamente 30 min. Em caso de remoção de peso a partir de 100 toneladas, considerar total de 1h00 para incluir o transporte de contrapesos.</p> |
| <p>Guindaste Hidráulico, modelo MD-15.504L, lança telescópica com 11,5 metros de extensão, giro 360 graus e capacidade para 15,5 ton/métricas, montado sobre chassi de caminhão, com carroceria livre e aberta para o transporte de cargas.</p> | | |
| <p>Guindaste Hidráulico, modelo MD-20.000L, lança telescópica com 13,5 metros de extensão, giro 360 graus e capacidade para 20 toneladas, montado sobre caminhão, com carroceria livre e aberta para o transporte de cargas.</p> | | |
| <p>Guindaste Hidráulico, modelo MD-25.504L, lança telescópica com 14 metros de extensão, giro 360 graus e capacidade para 25 ton/métricas, montado sobre chassi de caminhão, com carroceria livre e aberta para o transporte de cargas.</p> | | |
| <p>Guindaste Hidráulico, modelo MD-30.504L, lança telescópica com 17 metros de extensão, giro 360 graus e capacidade para 30 ton/métricas, montado sobre chassi de caminhão, com carroceria livre e aberta para o transporte de cargas.</p> | | |
| <p>Empilhadeira hidráulica, marca CLARK, modelo CY-500, com capacidade para 7,0 (sete) toneladas, torque automático e garfos alongados.</p> | | |
| <p>Empilhadeira hidráulica, marca HYSTER, modelo HJ-110, com capacidade para 05 (cinco) toneladas, torre de elevação até 5,80 metros.</p> | | |
| <p>Empilhadeira hidráulica, marca CLARK, modelo CY-300, com capacidade para 3,0 (três) toneladas, torre padrão.</p> | | |
| <p>Empilhadeira hidráulica, marca CLARK, modelo CGP-25, com capacidade para 2,5 (duas e meia) toneladas, torre triplex, torque automático.</p> | | |
| <p>Cavalo mecânico, modelo 112-E, Scania, tipo LT 6x4.</p> | | |
| <p>Cavalo mecânico, modelo EDC-360, NI-12, Volvo, tipo LT 6x4.</p> | | |
| <p>Cavalo mecânico, modelo 380 NL, tipo L4x2, marca Volvo.</p> | | |
| <p>Cavalo mecânico, modelo NH 420, tipo 4x2, marca Volvo.</p> | | |
| <p>Cavalo mecânico, modelo NH 420, tipo LT 6x4, marca Volvo</p> | | |

| | | | | |
|------------|--------------------------------|------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------|
| EMENDA: 03 | DATA EFETIVAÇÃO: 19/03/2026 | REVISADO POR: Evandro Roberto Rebouças Fernandes DIRETORIA: SBRF | APROVADO POR: Lucio Flávio Guimaraes Fonseca DIRETORIA: SBRF |  |
|------------|--------------------------------|------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------|

| | | | |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---|------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Carreta prancha baixa, 03 eixos, marca Randon, com 2,80m de largura, por 11,0m de comprimento. | | | |
| Carreta prancha baixa reta, 03 eixos, marca Randon, com 2,80m de largura, por 12,0m de comprimento. | | | |
| Carreta carga seca extensiva, 03 eixos, marca Randon, com 2,60m de largura, com alongamento até 22,5m | | | |
| Carreta prancha baixa, 04 eixos, marca Randon, com 3,0m de largura, com 14,0m de comprimento. | | | |
| Carreta hidropneumática, 04 eixos, 32 pneus, marca Randon, com 3,20 m de largura, comprimento de 15m, com rampa hidráulica | | | |
| Carreta tipo lagartixa, 03 eixos, marca Randon, com 3,0m de largura, com 15m de comprimento. | | | |
| Dolly com 02 eixos. | | | |
| Dolly com 01 eixo. | | | |
| Carreta carga seca 03 eixos. | | | |
| Carreta portas containers. | | | |
| 36 módulos linha eixo. | | | |
| Batedores credenciados. | | | |
| Guindaste tipo CLACKER cap. 15 ton lança 15 mt. Altura | 1 | Norte Guincho | Rua Des. Heráclito Cavalcanti 125 Casa Amarela Fone 81 98409-1831 81 99971-7382 Horário de funcionamento 24h Distância do aeroporto 10 km |

**Sempre que necessário, entrar em contato com a Companhia de Trânsito e Transporte Urbano – CTTU nos telefones 0800-0811078 81 / 3355-5323 para solicitar escolta imediata.*


6.2.2.3. EQUIPAMENTOS DISPONÍVEIS EM COMUM

Conforme indicado no Manual de Serviços aeroportuários Parte 5, parágrafo 2.2, onze pontos estratégicos estão atualmente disponíveis a partir do mundo dos equipamentos aéreos, mantidos pelo IATP e capazes de levantar aeronaves de corpo largo e aeronaves de pequeno porte.

O material está pronto para embarque imediato para qualquer local onde ocorreu um grave acidente/incidente, juntamente com pessoal especializado na operação.

O material composto consiste em (11) jogos distribuídos em todo o mundo, consistindo em:

- Seis (6) almofadas de elevação pneumática de até 30 toneladas.
- Dois (2) grandes macacos hidráulicos de 73 toneladas.
- Um (1) conjunto de cabos estocados em paletes

| | | | | |
|------------|--------------------------------|------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------|
| EMENDA: 03 | DATA EFETIVAÇÃO: 19/03/2026 | REVISADO POR: Evandro Roberto Rebouças Fernandes DIRETORIA: SBRF | APROVADO POR: Lucio Flávio Guimaraes Fonseca DIRETORIA: SBRF |  |
|------------|--------------------------------|------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------|

- Conjuntos complementares para elevação de aeronaves de fuselagem larga consistindo de duas (2) almofadas de elevação de 40 toneladas cada.

Os contatos dos responsáveis pelos Recovery Kits mantidos pela IATP (International Airlines Technical Pool) para fornecimento de Recovery Kit estão marcados na tabela a seguir:

| REMOÇÃO DE AERONAVES - IATB | | | |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------|--------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------|
| ESTADO AEROPORTO CIDADE | EMPRESA AÉREA FORNECEDORA | TELEFONE | CONTATO |
| BRASIL AEROPORTO INTERNACIONAL DE SÃO PAULO/GUARULHOS – GOVERNADOR ANDRÉ FRANCO MONTORO GUARULHOS - SP | LATAM | (11) 2828-4380 / (11) 11-9 5469 0889 | GERENTE DE MANUTENÇÃO E RECOVERY |
| AUSTRÁLIA SYDNEY KINGSFORD SMITH INTERNATIONAL | QANTAS | SYDNEY 669- 0111 DE 669-7961/2 | COORDENADOR DE ARMAZENAMENTO COMUM |
| ESTADOS UNIDOS NOVA YORK /JONH F. KENNEDY INTERNATIONAL | PAN- AMERICANO WORLD AIRWAYS | (212) 632-5266 | CAPATAZ EM SERVIÇO |
| CHICAGO/O'HARE | AMERICAN AIRLINES | (312) 686-4400 | CAPATAZ DE SERVIÇOS GERAIS |
| HONOLULU/HONOLULU INTERNATIONAL | UNITED AIRLINES | (808) 836-5333 (808) 836-5332 | CAPATAZ EM SERVIÇO |
| LOS ANGELES/LOS ANGELES INTERNACIONAL | TRANS WORLD AIRL. | (213) 646-4417 (213) 646-8909 | GERENTE DE OPERAÇÕES DA MANT. AERONAVE, ENSERVICIO |
| FRANCÊS PARIS/ORLY | AIR FRANCE | 48644584 (COPIADO DA BCN) | CHEFE DA DIVISÃO DE SERVIÇOS ONLINE, SERVIÇO DE PROCESSAMENTO DO AVIÃO EM ESCALA |
| ÍNDIA BOMBAIM/BOMBAIM | AIR INDIA | 535461 EXT. 212 | FUNCIONÁRIOS ENCARREGADOS DE MANUTENÇÃO DE TURNO |

EMENDA: 03

DATA EFETIVAÇÃO:
19/03/2026

REVISADO POR: Evandro Roberto
Rebouças Fernandes

DIRETORIA: SBRF

APROVADO POR: Lucio Flávio Guimaraes
Fonseca

DIRETORIA: SBRF



| | | | |
|---------------------------------------------|------------------------------|---------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------|
| JAPÃO TÓQUIO/NARITA | LINHAS AÉREAS DO JAPÃO | (0476) 32-4135 | VICE-DIRETOR DE SERVIÇO |
| REINO UNIDO LONDRES/HEATHROW | BRITISH AIRWAYS | 01-562-7465 01-562-7342 (COPIADO DA BCN) | SUPERINTENDENTE DE MANUTENÇÃO DE FROTA (PLANEJAMENTO DE PRODUÇÃO) |
| ÁFRICA DO SUL JOANESBURGO / JAN SMUTS | AIRW SUL- AFRICANO. | 978-3033 978-3603 978-3703 | GERENTE DE MANUTENÇÃO DE LINHA E SUPERINTENDENTE DE PRODUÇÃO |

Além do Recovery Kit mantido pela IATB no Brasil, existe o equipamento seguinte:

| REMOÇÃO DE AERONAVES | | | |
|--------------------------------|------------------------------------------|---------------|------------------------------------------------------------------------------|
| EMPRESA | TELEFONES | | ENDEREÇO |
| | FIXO | MÓVEL | |
| AEROPORTOS BRASIL VIRACOPOS | (19) 3795- 7920 (19) 3795- 7921 | 19-97111-8500 | Rodovia Santos Dumont, km 66 - Parque Viracopos, Campinas - SP, 13055-900 |

O equipamento está disponível não só para as companhias aéreas que compõem esse fundo de equipe comum, mas também para qualquer outra parte interessada que tenha a necessidade do atendimento e solicitá-lo, pagando uma taxa.

A experiência até agora indica que os equipamentos agrupados podem ser transportados do mundo para um máximo de 10 horas e com mais frequência dentro de 5-6 horas.

6.3. SISTEMAS DE INFORMAÇÃO


Dentre os sistemas de informação mais comuns, encontramos o seguinte sistema no SBRF:

- NOTAM

6.4. SISTEMAS DE COMUNICAÇÃO

Dentro dos sistemas de comunicação mais comuns, encontramos os seguintes no Aeroporto do Recife:

- Telefone
- Radio frequência

| | | | | |
|------------|--------------------------------|------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------|
| EMENDA: 03 | DATA EFETIVAÇÃO: 19/03/2026 | REVISADO POR: Evandro Roberto Rebouças Fernandes DIRETORIA: SBRF | APROVADO POR: Lucio Flávio Guimaraes Fonseca DIRETORIA: SBRF |  |
|------------|--------------------------------|------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------|

- Estações
- Fax

7. CENÁRIOS E ATIVAÇÃO DE PROCEDIMENTOS

O Procedimento para Remoção de Aeronaves Inoperantes é ativado quando uma aeronave se torna imóvel na área de movimento ou suas proximidades como resultado de um acidente ou incidente, de modo a interferir na operação do aeroporto.

Em caso de a inoperância de uma aeronave ser devida a um acidente aéreo, as medidas serão tomadas da maneira indicada no Plano de Emergência do Aeroporto do SBRF. Assim que a emergência terminar, a aeronave será removida, de acordo com as fases e termos estabelecidos abaixo, sendo obrigatório o cumprimento das regras e leis que regem a investigação do acidente.

Este procedimento contempla o caso de uma aeronave inutilizada dentro da propriedade concedida à Aena Brasil nas instalações do SBRF.

A ativação do procedimento é realizada pela mais alta autoridade, que é o Diretor do aeroporto ou pessoa em quem ele delega.


8. LEGISLAÇÃO APLICÁVEL E DOCUMENTAÇÃO DE REFERÊNCIA PARA A ELABORAÇÃO DO PROCEDIMENTO

- Lei 7.565, de 19/12/86 - Dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica
- RBAC 153 EMD 06 - ANAC;
- NSCA 3-7 - Dispõe sobre Responsabilidade dos Operadores de Aeronaves em Caso de Acidente e de Incidente Aeronáutico;
- NSCA 3-13 - Protocolos de Investigação de Ocorrências Aeronáuticas da Aviação Civil conduzidas pelo Estado Brasileiro
- ICA 100-12 – Regras do Ar;
- OACI. Doc. 9137. Manual de Servicios de Aeropuertos. Parte 5. “Traslado de Aeronaves Inutilizadas”.

9. DESCRIÇÃO DA SEQUÊNCIA DE AÇÕES

9.1. FASE 0. AÇÕES PRÉVIAS


- a. O Procedimento para Remoção de Aeronaves Inoperantes é ativado quando uma aeronave se torna imóvel na área de movimento ou suas proximidades como resultado de um acidente ou incidente, de modo a interferir na operação do aeroporto.
- b. Em caso de a inoperância de uma aeronave ser devida a um acidente aéreo, as medidas serão tomadas da maneira indicada no Plano de Emergência do Aeroporto do SBRF. Assim que a emergência terminar, a aeronave será removida, de acordo com as fases e termos estabelecidos abaixo, sendo obrigatório o cumprimento das regras e leis que regem a investigação do acidente.
- c. Este procedimento contempla o caso de uma aeronave inutilizada dentro da propriedade concedida à Aena Brasil nas instalações do SBRF.

| | | | | |
|------------|--------------------------------|------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------|
| EMENDA: 03 | DATA EFETIVAÇÃO: 19/03/2026 | REVISADO POR: Evandro Roberto Rebouças Fernandes DIRETORIA: SBRF | APROVADO POR: Lucio Flávio Guimaraes Fonseca DIRETORIA: SBRF |  |
|------------|--------------------------------|------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------|

- d. A ativação do procedimento é realizada pela mais alta autoridade, que é o Diretor do aeroporto ou pessoa em quem ele delega.


9.2. FASE 1. INÍCIO DO INCIDENTE

- a. Quando a TWR ou qualquer outra unidade/empresa que trabalhe no aeroporto detectar que uma aeronave se tornou inoperante na pista ou perto da pista com potencial de limitar a capacidade operacional do aeroporto deverá informar ao COE para que o PCP seja acionado e ative o Plano de Emergência do Aeroporto.
- b. As seguintes informações deverão ser repassadas ao COE pela TWR ou outra unidade/empresa detectora da ocorrência:
- 1) Posicionamento da aeronave em relação à pista;
 - 2) Tipo de aeronave;
 - 3) Empresa a que pertence.
- c. A partir desse momento, a TWR gerenciará as operações de tráfego aéreo adaptando-as à evolução da ocorrência.
- d. O PCP, com apoio do COE, deve comunicar e relatar o incidente para:
- 1) SERIPA 2 e à ANAC, conforme explicado no anexo II deste Procedimento.
 - 2) Autoridade judiciária competente, se aplicável.
 - 3) Agente de Assistência Terrestre
 - 4) SESCINC (se ainda não ativado pela TWR)
 - 5) PCM (Executivo de Serviços)
 - 6) Coordenador de Remoção de Aeronaves
 - 7) Operador ou representante da aeronave
 - 8) Agente de Handling do operador da aeronave
 - 9) Empresa de assistência a combustíveis
 - 10) Empresas de manutenção de aeronaves
 - 11) Centro de Gestão de Rede Aena H24
- e. O PCM estabelecerá rotas de acesso para que os veículos sejam deslocados para o local onde a aeronave está inutilizada, em alinhamento com o PCP. Essas rotas serão estabelecidas de acordo com a situação da aeronave, as rotas internas de circulação do aeroporto, o estado do terreno e com a mínima afetação possível da operação aeroportuária.
- f. O SESCINC deverá se deslocar até o local do incidente/acidente, revisar a situação e informar a autoridade aeroportuária, por meio do PCM, sobre as condições da aeronave e do terreno circundante, bem como o status do passageiro, bagagem, mercadorias e combustível. Por sua vez, o PCM é responsável por determinar obstáculos que possam causar o fechamento de algum trecho da área de movimento e deve fazer as notificações pertinentes.
- g. O PCP comunicará a situação ao proprietário/responsável pela aeronave por meio da "Comunicação de Situação de Aeronave Inoperante" (deixando o registro por escrito) e coletará os dados da aeronave. Disponibilizará ao proprietário registrado ou explorador afetado os meios de reboque para a remoção de aeronaves inoperantes pertencentes ao aeroporto, sendo o proprietário ou explorador afetado responsável por informar seu Agente de Handling para a realização das manobras de remoção correspondentes.

| | | | | |
|------------|--------------------------------|------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------|
| EMENDA: 03 | DATA EFETIVAÇÃO: 19/03/2026 | REVISADO POR: Evandro Roberto Rebouças Fernandes DIRETORIA: SBRF | APROVADO POR: Lucio Flávio Guimaraes Fonseca DIRETORIA: SBRF |  |
|------------|--------------------------------|------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------|


- h. O operador da aeronave confirmará o recebimento da "Comunicação de Situação de Aeronave Inoperante" e enviará uma pessoa até o PCP com todas as informações disponíveis da referida aeronave indicadas no anexo VII a este Procedimento.
- i. Se necessário, o alerta local será dado. Além disso, se for o caso, uma mensagem será transmitida por sistema de som no Terminal para informar aos passageiros.
- j. O Agente de Assistência Terrestre enviará uma pessoa ao PCM com todas as informações disponíveis da aeronave de acordo com o anexo VII ao Procedimento de Remoção de Aeronaves Inoperante. Por sua vez, a empresa de fornecimento de combustível também enviará uma pessoa ao PCM para cooperar na determinação do método mais adequado para descarregar o combustível da aeronave.
- k. As operações serão coordenadas com a TWR para que prossigam, quando possível, as operações aeronáuticas.
- l. O PCP comunicará/coordenará com as autoridades investigadoras as medidas a serem tomadas antes que a aeronave seja vasculhada, garantindo segurança no local do incidente/acidente.
- m. O PCM convocará um estudo crítico da operação de remoção com a participação de todas as partes interessadas. O Coordenador de Remoção estará à disposição do PCM e informará sobre os aspectos técnicos do estudo. Este estudo incluirá a análise das medidas exigidas pela autoridade investigadora e uma discussão sobre os procedimentos e equipamentos a serem utilizados para a remoção. O estudo abordará os seguintes pontos:
- 1) Procedimento ideal para movimentação da aeronave e tempo estimado necessário.
 - 2) Trilhas de escolta entre a área do Terminal e o local do incidente/acidente.
 - 3) Necessidade de descarregar a aeronave (combustível, correio, mercadorias, etc.)
 - 4) Necessidades e disponibilidade de equipamentos para a remoção da aeronave.
 - 5) Ativação de meios externos de suporte, se necessário.
 - 6) Rotas para condução de equipamentos e de materiais para o local do incidente/acidente.
 - 7) Condições meteorológicas durante as operações de remoção.
 - 8) Iluminação do lugar.
 - 9) Planejamento de contingência.
- n. Durante o estudo, se necessário, o Operador de Aeronaves poderá consultar fabricantes ou outros representantes de operadores de aeronaves que tenham experiência em tais incidentes/acidentes.
- o. O PCM deve monitorar/coordenar as operações de remoção onde a aeronave está localizada, assumindo as seguintes responsabilidades:
- p. Informar ao PCP sobre entradas adicionais na área protegida devido às manobras de equipamento necessárias para o trabalho de remoção de aeronaves para coordenação junto ao APP/TWR.
- q. Informar permanentemente ao PCP sobre o desenvolvimento das atividades inerentes à remoção, realizando uma relação cronológica delas.
- r. Tire fotos da operação de remoção.
- s. Supervisionar os funcionários do aeroporto e os meios designados para a operação de remoção.

9.3. FASE 2. MEDIDAS A SEREM TOMADAS NA REMOÇÃO DE AERONAVES

| | | | | |
|------------|--------------------------------|------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------|
| EMENDA: 03 | DATA EFETIVAÇÃO: 19/03/2026 | REVISADO POR: Evandro Roberto Rebouças Fernandes DIRETORIA: SBRF | APROVADO POR: Lucio Flávio Guimaraes Fonseca DIRETORIA: SBRF |  |
|------------|--------------------------------|------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------|


- a. As seguintes recomendações gerais devem ser levadas em conta:
- b. Determinar o estado da aeronave (tobogãs de evacuação, trem de pouso, asas, estabilizadores, portas, etc.)
- c. Determinar o estado do terreno circundante, eliminando todos os vestígios de líquidos inflamáveis que porventura foram derramados.
- d. Determinar os procedimentos e técnicas a serem utilizados na operação de remoção (reboque, elevação por guindaste, elevação por macaco hidráulico, elevação pneumática, ancoragem etc.)
- e. Reduzir, na medida do possível, o peso da aeronave, descarregando o combustível, mercadorias, água, elementos destacáveis e, em alguns casos, os principais componentes da aeronave (Manuais de Peso e Balanceamento, acessos para operações de redução de peso). Para isso, será informado ao Agente responsável pela Assistência Terrestre, prévia autorização do PCP, para ter os meios necessários à operação de descarregamento.
- f. Caso seja necessário movimentar a aeronave para remover pessoas, animais, correspondências e objetos de valor, a fim de proteger as provas e manter a custódia segura da aeronave, conforme especificado no ponto 3.3 do Anexo 13 da OACI, a movimentação será realizada com a autorização prévia da autoridade responsável pela investigação do acidente. No entanto, a operação não será realizada até que:
- 1) Fotos sejam tiradas, indicando a localização e direcionamento de cada item;
 - 2) A localização e a posição relativa de todos os componentes principais sejam demarcadas no solo.
 - 3) Um diagrama do local do acidente seja desenhado, incluindo quaisquer vestígios/marcas/impressões deixados no solo.
- g. A bateria elétrica da aeronave seja desconectada e removida antes de se examinar o estado da aeronave ou de se iniciar qualquer tarefa na aeronave. Se não for possível remover a bateria, o cabo de massa deve ser desconectado e isolado em um ponto onde a energia é separada das barras de distribuição da aeronave.
- h. Necessário desativar o suprimento de oxigênio das garrafas/cilindros.
- i. Ventilar as partes internas da aeronave antes de movê-la.
- j. A quantidade de combustível extraído de cada tanque, incluindo a identificação do tanque, deve ser registrada.
- k. Enquanto esta operação está ocorrendo, um CCI deve estar presente.
- l. Exceto em circunstâncias excepcionais em que, para preservar a segurança de outras aeronaves, a aeronave inoperante deve ser movida o mais rápido possível, a remoção não deve causar nenhum dano adicional não permitido pelo operador ou proprietário da aeronave.
- m. Determinar um ponto até onde a aeronave possa ser movida e possa permanecer por um maior período.
- n. Antes de reabrir as áreas de operação, deve ser realizada uma inspeção de segurança, incluindo situação verificação do pavimento, sinalização, obstáculos e balizamento.

No processo de esvaziamento de combustível, as seguintes recomendações devem ser levadas em conta:


| | | | | |
|------------|--------------------------------|------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------|
| EMENDA: 03 | DATA EFETIVAÇÃO: 19/03/2026 | REVISADO POR: Evandro Roberto Rebouças Fernandes DIRETORIA: SBRF | APROVADO POR: Lucio Flávio Guimaraes Fonseca DIRETORIA: SBRF |  |
|------------|--------------------------------|------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------|

- a. Se for necessária a remoção do combustível para aliviar o peso da aeronave, o PCP autorizará a concessionária em coordenação com o operador/proprietário a fornecer os meios necessários para a retirada do combustível da aeronave. Além disso, autorizará o SESCINC a deslocar viatura presente durante a operação de descarregamento de combustível. Deverão registrar a quantidade de combustível extraído de cada tanque, incluindo a identificação do tanque.
- b. O esvaziamento de combustível é um fator importante durante as fases iniciais de remoção de uma aeronave inoperante. A massa total de combustível a bordo da aeronave pode ser considerável e se a aeronave estiver em uma posição anormal, pode causar um deslocamento significativo do centro de gravidade no momento de endireitar a aeronave para colocá-la em uma posição normal.
- c. É por isso que a presença de funcionários da Empresa de Abastecimento de Combustível é necessária no PCM para aconselhar sobre a determinação do método mais adequado para descarregar o combustível da aeronave.
- d. Muitas operações de remoção de aeronaves podem ser realizadas sem a necessidade de descarregamento do combustível, embora essa decisão só deva ser tomada no próprio local do acidente/incidente, após estudar todas as condições e calcular a massa do material a ser removido, o centro de gravidade, as cargas resultantes nos pontos de aplicação dos equipamentos de elevação etc.
- e. Se o trem de pouso principal tiver sido quebrado, a movimentação de combustível do tanque e do tanque de asa baixa e da fuselagem para os tanques externos da asa oposta reduzirá a massa da asa baixa, diminuindo assim a força necessária para levantar a asa baixa. Devem ser levadas em conta as alterações no centro de gravidade (CG).
- f. Devem ser utilizados os seguintes métodos de esvaziamento de combustível:
 - i. Esvaziamento normal: Só pode ser realizado quando os sistemas de combustível e elétrico da aeronave sofreram poucos danos ou estão intactos.
 - ii. Esvaziamento com as bombas do sistema de combustível da aeronave, utilizando energia elétrica externa: quando os danos sofridos pela aeronave não permitem que a instalação elétrica seja ativada, cada bomba de aeronave pode ser conectada diretamente a uma fonte de energia. Um cabo elétrico improvisado localmente pode ser usado para fornecer energia diretamente a partir das bombas e proveniente de fontes de energia externas adequadas.
 - iii. Destanqueio: Pode ser realizado utilizando a bomba do carro tanque abastecedor, através do acionamento da válvula apropriada para esta operação. Se não houver muito tempo disponível, os dispositivos de bombeamento da aeronave e o esvaziamento do combustível por sucção, através da entrada de carga de pressão, devem ser usados simultaneamente para que o combustível circule na velocidade mais alta possível. Uma avaliação de Risco deve ser realizada para essa operação.
 - iv. Esvaziamento dos tanques de combustível da Aeronave: Se as bombas de circulação de combustível da aeronave não funcionarem ou a instalação de esvaziamento de combustível por sucção (Destanqueio) não estiver disponível, ela pode ser lentamente esvaziada através das válvulas de drenagem de ponto baixo dos tanques da aeronave.

9.4. FASE 3. REMOÇÃO DE AERONAVES

| | | | | |
|------------|--------------------------------|------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------|
| EMENDA: 03 | DATA EFETIVAÇÃO: 19/03/2026 | REVISADO POR: Evandro Roberto Rebouças Fernandes DIRETORIA: SBRF | APROVADO POR: Lucio Flávio Guimaraes Fonseca DIRETORIA: SBRF |  |
|------------|--------------------------------|------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------|

- a. O Manual de Serviços Aeroportuários (OACI, Doc. 9137) Parte 5 "Remoção de Aeronave Inoperante" prevê que:
- i. *"A tarefa de mover a aeronave é de responsabilidade do proprietário registrado ou do explorador afetado, com a gestão e coordenação do trabalho de elevação e remoção da aeronave inoperante. (...) No entanto, se o proprietário ou explorador afetado não puder mover a aeronave ou demorar a fazê-lo, a administração do aeroporto deve agir em seu lugar, sem demora"*
- b. As complicações e responsabilidades da remoção de uma aeronave inoperante exigem a nomeação de um coordenador responsável por toda a operação de remoção.
- c. As operações de remoção de aeronaves serão realizadas considerando principalmente a segurança do pessoal que realiza este trabalho, e secundariamente garantindo que a aeronave não seja prejudicada e que a pista permaneça fechada por um período mínimo de tempo.
- d. As duas situações a seguir deverão estar em acordo com o disposto acima:
- e. No caso de o proprietário/empresa operacional assumir a direção da operação de remoção,
- f. Caso a Empresa Operadora assuma a operação da remoção, o PCP autorizará a Companhia Aérea/Proprietária ou Operadora a remover a aeronave por meio da comunicação de "Autorização para o início da remoção" (deixando o registro por escrito) indicando que, após o tempo estimado para resposta, se ficar claro que a condução não produziu resultados, a Administração Aeroportuária assumirá a responsabilidade pelas ações de retirada da aeronave, com o objetivo de restaurar a operação do aeroporto no menor tempo possível. O PCM e o Coordenador de Remoção serão designados.
- g. O Operador da aeronave deve confirmar o recebimento de tal comunicação.
- h. A Empresa Operadora nomeará um representante, que poderá tomar todas as decisões técnicas e econômicas necessárias para a remoção da aeronave, de acordo com o Regulamento Geral do Aeroporto, ANAC, OACI e AACC/IATA. Este representante informará em todos os momentos as ações a serem tomadas ao Coordenador de Remoção.
- i. O proprietário registrado ou explorador afetado da aeronave fornecerá o equipamento humano e o material para realizar todas as operações envolvidas na remoção.
- j. Por sua vez, o SBRF disponibilizará ao proprietário registrado ou explorador afetado os meios disponíveis (equipamento de recuperação de aeronaves inoperantes) publicados na AIP. O proprietário ou explorador afetado em questão avisará a seu Agente de Handling para que possa fazer uso desses equipamentos e prestar a assistência necessária para auxiliar na recuperação da operação do aeroporto o mais rápido possível. O pessoal do Agente de Handling, Autohandling ou empresas de manutenção de aeronaves que realizam a prestação do serviço, devem estar qualificados para o serviço.
- k. Um conjunto de equipamentos específicos está disponível no Aeroporto e na região para a remoção de aeronaves inoperantes cobrindo algumas das necessidades básicas de elevação e reboque, detalhados no item 5 do presente processo.

| | | | | |
|------------|--------------------------------|------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------|
| EMENDA: 03 | DATA EFETIVAÇÃO: 19/03/2026 | REVISADO POR: Evandro Roberto Rebouças Fernandes DIRETORIA: SBRF | APROVADO POR: Lucio Flávio Guimaraes Fonseca DIRETORIA: SBRF |  |
|------------|--------------------------------|------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------|

- l. Caso a participação da equipe especial conjunta do IATP seja considerada necessária para a remoção, o Delegado ou Representante da Empresa Operadora tomará as providências necessárias para a chegada do equipamento (Recovery Kit) no menor tempo possível.
- m. A recuperação será implementada de acordo com as normas do fabricante, conforme recomendado pela OACI.
- n. Se ficar claro que a retirada da aeronave não terminará dentro do prazo concedido, o PCP informará ao Centro de Controle de Operações da Companhia Aérea o seguinte:
 - 1) Sobre novo período concedido (atualização do tempo estimado de resposta), caso a Companhia Aérea/Proprietário ou Operador da aeronave tenha respondido satisfatoriamente e fique claro que, devido à complexidade das ações, é adequado estender o prazo de resposta relatado.
 - 2) Ou, da iminente conclusão do tempo estimado de resposta concedido, com o aviso de que a partir desse momento a administração do aeroporto assume a responsabilidade pelas ações de retirada da aeronave.
- o. Se o Operador da aeronave não puder realizar o trabalho de remoção da aeronave, ele deve declarar isso por meio da comunicação "Declaração de incapacidade de realizar a remoção" (deixando registro por escrito).
- p. Nesse caso, o Aeroporto, por meio da Diretoria, poderá solicitar aos Agentes de Handling, Autohandling e empresas de manutenção de aeronaves que participem do contingenciamento, sendo sua participação uma obrigação prioritária em relação a qualquer outra função que estavam desempenhando naquele momento em outras áreas do aeroporto não afetadas. Eles farão uso dos meios materiais (equipamentos de remoção de aeronaves inoperantes) disponíveis para o aeroporto, bem como seus próprios equipamentos, realizando a remoção da aeronave no menor tempo possível. O pessoal dessas empresas deverá possuir treinamento no uso e manuseio de tais equipamentos. Esses funcionários estarão em coordenação no local com o PCM e estarão à disposição do Coordenador de Remoção.
- q. Caso o proprietário/empresa operacional NÃO assuma os rumos da operação de remoção
- r. Se a Companhia Aérea/Proprietário ou Operador se declarar incapaz de realizar a remoção da aeronave, será necessário comunicá-la por meio da "Declaração de incapacidade de realizar a remoção" (deixando o registro por escrito), declarando sua recusa em assinar as atas se assim for. Posteriormente, a direção e coordenação da remoção da aeronave está sob responsabilidade da Autoridade Aeroportuária.
- s. Diante dessa situação de contingência, o Aeroporto, por meio da Diretoria, poderá solicitar aos Agentes de Handling, Autohandling e Empresas de Manutenção de Aeronaves, a participação no contingenciamento, sendo sua participação uma obrigação prioritária para qualquer outra função que estavam desempenhando naquele momento em outras áreas do aeroporto não afetadas. Esses funcionários estarão em coordenação no local com o PCM e estarão à disposição do Coordenador de Remoção.
- t. Se a participação da equipe especial conjunta do IATP for considerada necessária para a remoção, o PCP tomará as providências necessárias para a chegada do equipamento (Recovery kit) no menor tempo possível.


- u. A remoção será executada de acordo com as normas do fabricante, conforme recomendado pela OACI.
- v. O PCP deverá informar prontamente sobre o andamento das operações de remoção da aeronave para todas as partes envolvidas/afetadas no processo.

9.5. FASE 4. DE VOLTA À OPERAÇÃO NORMAL

- a. Uma vez concluído o processo de retirada da aeronave, o PCM informará a situação ao PCP.
- b. O PCM solicitará apoio ao Chefe de Equipe do SESCINC e à Equipe de Fiscais de Campo de Voo, e a mais quem julgar apropriado que seja realizada uma inspeção de faixa de pista para detectar possíveis materiais, derramamentos de combustível ou lubrificantes, máquinas ou objetos abandonados, estado da sinalização e iluminação etc.
- c. Uma vez que a inspeção esteja concluída, o Chefe de Equipe e o Fiscal de Campo de Voo informarão o resultado ao PCM, e este, por sua vez, informará ao PCP. Se alguma deficiência tiver sido observada, esta última deve ser informada para resolução imediata do responsável correspondente:
- d. Manutenção aeroportuária (reparo de auxílios visuais prejudicados na área de manobras, avaliação do estado do pavimento).
- e. Coordenador do Agente de Assistência Terrestre (retirada de equipes de apoio).
- f. Empresa operadora da aeronave (remoção de máquinas, ferramentas ou detritos abandonados).
- g. SESCINC (limpeza de derramamentos de combustível ou lubrificantes), etc.
- h. Equipe de fiscais de Campo de Voo (áreas afetadas liberadas de obstáculos, F.O.D., etc.)
- i. Se, pelo contrário, a inspeção comprovar que a pista está novamente em condição de ser utilizada, o PCM informará o PCP que notificará imediatamente a TWR e todas as partes envolvidas/afetadas no processo.
- j. O PCP elaborará um relatório sobre a operação de remoção, com a participação de todas as partes envolvidas.
- k. **MEDIDAS PREVENTIVAS:** Os planos preventivos vistos no parágrafo nº 2 deste "Procedimento para a Remoção de Aeronaves Inoperantes" devem ser considerados como medidas preventivas.

1) Controle de Fauna:

- i. A presença da fauna (aves e outros animais) nos aeródromos ou próximos representa uma séria ameaça à segurança operacional das aeronaves.
- ii. O perigo de colisões com aves e outros animais num aeródromo ou em suas proximidades deve ser avaliado por:
 - a. Estabelecimento de um procedimento nacional para registro e notificação de colisões de aves e outros animais com aeronaves.
 - b. A coleta de informações de operadores de aeronaves, pessoal de aeródromo e outras fontes sobre a presença da fauna no aeródromo ou

| | | | | |
|------------|--------------------------------|------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------|
| EMENDA: 03 | DATA EFETIVAÇÃO: 19/03/2026 | REVISADO POR: Evandro Roberto Rebouças Fernandes DIRETORIA: SBRF | APROVADO POR: Lucio Flávio Guimaraes Fonseca DIRETORIA: SBRF |  |
|------------|--------------------------------|------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------|

próximo do aeródromo que constituam um perigo potencial para as operações aeronáuticas.

- c. Uma avaliação do perigo representado pela fauna realizada pela equipe competente.

- iii. As indicações constantes no PR-SGA-002-00-REC – Programa de Gerenciamento de Risco de Fauna devem ser seguidas.

2) Manutenção de áreas de movimento (limpeza de borracha):

- i. Superfícies de todas as áreas de movimento, incluindo pavimentos e áreas adjacentes, devem ser inspecionadas e suas condições monitoradas regularmente como parte do programa de manutenção preventiva e corretiva do aeródromo, a fim de prevenir e eliminar qualquer objeto/resíduo solto que possa causar danos às aeronaves ou prejudicar o funcionamento de sistemas a bordo.
- ii. As características de atrito da superfície da faixa com um dispositivo de faixa devem ser medidas periodicamente. Para isso, o manual de serviços aeroportuários (Doc. 9137) Parte 2 e o RBAC 153 da ANAC será tomado como orientação.
- iii. As indicações constantes na *Instrução de Trabalho para Fiscal de Campo de Voo - I-OPS-001-01-REC* e no *Guia de Itens a serem vistoriados e monitorados durante o turno de trabalho dos Fiscais de Campo de Voo - OPS-0001-00-REC* devem ser seguidas.

3) Manutenção da sinalização visual e instrumental:

- I. Manutenção de auxílios visuais das pistas, bem como auxílios de navegação, para evitar possíveis erros na orientação da aeronave ou possíveis saídas de pista, entre outros. As indicações constantes na *Instrução de Trabalho para Fiscal de Campo de Voo - I-OPS-001-01-REC* e no *Guia de Itens a serem vistoriados e monitorados durante o turno de trabalho dos Fiscais de Campo de Voo - OPS-0001-00-REC* devem ser seguidas.


4) Meio Ambiente:

- I. As indicações dadas no procedimento “M-SGQ-002-MAT Manual dos Sistemas Integrados de Gestão e seus procedimentos de Meio Ambiente e Sustentabilidade” serão seguidas.

- I. MEDIDAS CORRETIVAS: Se o relatório apresentado resultar na necessidade de fazer alterações neste Procedimento de Remoção de Aeronaves Inoperante, os problemas decorrentes das ações que foram realizadas serão analisados e o Procedimento será alterado para saná-los.

10. PRAZOS PARA DESINTERDIÇÃO DE PISTA

- a. O prazo para desinterdição de pista dependerá diretamente do porte da Aeronave contados a partir da liberação do responsável pela investigação SIPAER, ou equipamentos quando necessária e disponibilidade, assim, devendo a Empresa Aérea ou detentor do bem observar os recursos de acordo com o Nível de Proteção Contra-incêndio e Peso Máximo de Decolagem das aeronaves ou ainda o peso máximo dos equipamentos para remoção por parte da Empresa Aérea ou detentor, a saber:

| | | | | |
|------------|--------------------------------|------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------|
| EMENDA: 03 | DATA EFETIVAÇÃO: 19/03/2026 | REVISADO POR: Evandro Roberto Rebouças Fernandes DIRETORIA: SBRF | APROVADO POR: Lucio Flávio Guimaraes Fonseca DIRETORIA: SBRF |  |
|------------|--------------------------------|------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------|


| EQUIPAMENTOS / OBJETOS | | PMD ESTIMADO | NOTA | PRAZO OPERADOR AEROPORTUÁRIO |
|-----------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------|
| EQUIPAMENTOS E/OU OBJETOS NÃO ENQUADRADOS COMO AERONAVES. | | 10 a 50 toneladas | Os custos provenientes da desinterdição de pista serão repassados ao detentor do bem. | 36 HORAS |
| | | 51 a 100 toneladas | | 48 HORAS |
| | | 100 a 700 toneladas | | 72 HORAS |
| CATEGORIA DA ANV | MODELOS DE ANV PARA CATEGORIA | PMD ESTIMADO | NOTA | PRAZO OPERADOR AEROPORTUÁRIO |
| <u>Categoria C</u> 01 a 04 | <ul style="list-style-type: none"> • C208 – Caravan; • Embraer 110 – Bandeirante; • Embraer 120 – Brasília; • ATR 42. | 10 a 50 toneladas | Lei 7.565 de 19/12/86 – CBA Art. 90 - Sempre que forem acionados os serviços de emergência de aeroporto para a prestação de socorro, o custo das despesas decorrentes será indenizado pelo explorador da aeronave socorrida. Art. 91 - As despesas de remoção e desinterdição do local do acidente aeronáutico, inclusive em aeródromos, correrão por conta do explorador da aeronave acidentada, desde que comprovada a sua culpa ou responsabilidade. | 36 HORAS |
| <u>Categoria D</u> 05 a 07 | <ul style="list-style-type: none"> • Fokker 50; • Airbus 320; • Embraer 190; • Boeing 737-800. | 51 a 100 toneladas | | 72 HORAS |
| <u>Categoria E</u> 08 a 10 | <ul style="list-style-type: none"> • Airbus 333; • MD 11; • Airbus 380; • Boeing 777. | 100 a 700 toneladas | | 96 HORAS |

- b. Num prazo de até 15 (quinze) minutos, o PCP deverá receber o estudo de remoção determinando a primeira estimativa de prazo para então informar a previsão à TWR /APP, com a definição, por parte da empresa aérea envolvida, de assumir as ações de remoção com plano próprio e compatível com o PRAI do SBRF ou se será aplicada as ações previstas neste PRAI, sem contudo responsabilizar o Operador Aeroportuário por quaisquer ações.


11. RETOMADA OPERACIONAL DO AEROPORTO

Ao tomar conhecimento de uma ocorrência de interdição de pista e após execução dos procedimentos previstos no Plano de Emergência do SBRF e em paralelo às medidas adotadas para remoção de aeronave ou equipamento inoperante, a administração aeroportuária e órgãos e empresas integrantes do processo de retomada operacional devem executar as seguintes ações:

- a. O COE deve acionar os integrantes do processo de retomada para tomada de decisões pertinentes, informando os dados da ocorrência:
- 1) Executivos de Serviços (PCM)
 - 2) Seripa 2

| | | | | |
|------------|--------------------------------|------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------|
| EMENDA: 03 | DATA EFETIVAÇÃO: 19/03/2026 | REVISADO POR: Evandro Roberto Rebouças Fernandes DIRETORIA: SBRF | APROVADO POR: Lucio Flávio Guimaraes Fonseca DIRETORIA: SBRF |  |
|------------|--------------------------------|------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------|

- 3) Diretor do SBRF e gestores operacionais da área de Operações, Safety e Manutenção.
 - 4) Chefe de Equipe ACC – AGA/CINDACTA
 - 5) CGNA
 - 6) ANAC
 - 7) Empresas Aéreas que operam no SBRF
- b. O Executivo de Serviços deve:
- 1) Assumir o PCM caso ainda não o tenha feito em decorrência de acionamento do PLEM.
 - 2) Solicitar a inspeção especial, a fim de verificar danos ao pavimento e às sinalizações, bem como danos evidentes aos auxílios de navegação.
 - 3) Acionar as equipes de Manutenção para posicionamento com materiais de intervenção.
 - 4) Informar ao Grupo de Decisão status dos danos ao pavimento, sinalização e auxílios.
 - 5) Mensurar in loco e com a liberação do SESCINC e SERIPA 2 o posicionamento do aeronave / equipamento inoperante em relação ao eixo da PPD do SBRF e em relação à cabeceira mais próxima da ocorrência, informando os dados em seguida ao grupo de Decisão. Em caso de dúvida sobre a cabeceira mais próxima, realizar a medição em relação às duas cabeceiras.
 - 6) Solicitar e monitorar a execução de sinalização de deslocamento de cabeceira.
 - 7) Solicitar inspeção especial de pista com novas distâncias.
- c. O Diretor, Gerente de Operações, Coordenador de Operações e Coordenador de Safety, e na ausência de todos esses, o PCM, deve:
- 1) Providenciar a emissão de NOTAM de fechamento da PPD.
 - 2) Realizar cálculo de distâncias declaradas de modo a avaliar se é possível a operação contingencial da PPD.
 - 3) Apresentar o cálculo aos demais integrantes do Grupo de Decisão, de modo a validar a abertura parcial da PPD.
 - 4) Informar novas distâncias ao PCM, solicitando a sinalização de deslocamento de cabeceira.
 - 5) Publicar NOTAM de interdição parcial da área afetada na PPD.
 - 6) Publicar NOTAM de distâncias declaradas validadas pelo Grupo de Decisão.
 - 7) Publicar demais NOTAMs necessários condizentes ao cenário da ocorrência.
- d. Equipe de Fiscais de Campo de Voo:
- 1) Apoiar nas atividades solicitadas pelo PCM.
 - 2) Realizar inspeção especial, inclusive, para liberação de PPD com novas distâncias, informando a conclusão via rádio ao PCM e Grupo de Decisão.
- e. Equipes de Manutenção:
- 1) Colocar-se à disposição do PCM com os materiais para intervenção inicial já listados para este tipo de contingência.
 - 2) Mensurar materiais necessários e disponíveis para recuperação dos danos identificados na área a ser retomada para a operação de pousos e decolagens.
 - 3) Executar manutenção necessária à recuperação de pavimentos e auxílios, inclusive, para deslocamento de cabeceira e praticabilidade de PPD com novas distâncias.
- f. A TWR deve realizar as ações contingências de sua jurisdição em relação ao tráfego aéreo no SBRF

| | | | | |
|------------|--------------------------------|------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------|
| EMENDA: 03 | DATA EFETIVAÇÃO: 19/03/2026 | REVISADO POR: Evandro Roberto Rebouças Fernandes DIRETORIA: SBRF | APROVADO POR: Lucio Flávio Guimaraes Fonseca DIRETORIA: SBRF |  |
|------------|--------------------------------|------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------|

- g. O Chefe de Equipe ACC (AGA) e ANAC devem validar ou não o cálculo de distâncias declaradas e proceder de acordo com seus protocolos.
- h. Seripa 2 deve realizar as ações conforme seus protocolos.
- i. O CGNA deve proceder de acordo com seus protocolos.
- j. As Empresas Aéreas devem tomar suas decisões de retomada operacional com base nas informações fornecidas pelo Grupo de Decisão e NOTAMs publicados.

NOTA: Entre os participantes acionados, formam o Grupo de Decisão de Retomada Contingencial do Aeroporto os seguintes setores e órgãos: Diretor do SBRF e gestores operacionais da área de Operações, Safety e Manutenção, representante do AGA/CINDACTA e Empresas Aéreas que operam no SBRF.

12. QUALQUER OUTRA INFORMAÇÃO DE INTERESSE NO PROCEDIMENTO

12.1. MÉTODOS TÍPICOS DE REMOÇÃO

12.1.1. ELEVAÇÃO COM MACACO HIDRÁULICO

A sequência de tarefas a serem executadas é:


- 1) Verifique se os suportes de macaco da aeronave estão acessíveis e não danificados.
- 2) Verifique se o pavimento vai suportar as cargas dos macacos.
- 3) O centro de gravidade deve ser calculado para verificar se os suportes do macaco não ficarão sobrecarregados.
- 4) Amortecer a superfície da aeronave em contato com o macaco.
- 5) Durante as operações de elevação manter o nível da aeronave, realizando ancoragem e escoramento.

12.1.2. LEVANTAMENTO COM ALMOFADAS PNEUMÁTICAS

A carga projetada no solo por almofadas pneumáticas é menor que a dos macacos hidráulicos.

A sequência de tarefas a serem executadas é:

- 1) Verifique se não há elemento cortante no chão onde as almofadas devem ser colocadas.
- 2) As almofadas devem ser distribuídas de forma equilibrada para que o deslocamento ocorra de maneira uniforme durante o levantamento.
- 3) Devem ser posicionadas para que a área máxima da superfície esteja em contato com a aeronave para que a aeronave permaneça estável.
- 4) Use o máximo de almofadas possível.
- 5) A situação do centro de gravidade deve ser levada em conta ao colocar e inflar as almofadas
- 6) Evite que as posições das almofadas cubram suportes de macacos hidráulicos ou componentes de trem de pouso.

| | | | | |
|------------|--------------------------------|------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------|
| EMENDA: 03 | DATA EFETIVAÇÃO: 19/03/2026 | REVISADO POR: Evandro Roberto Rebouças Fernandes DIRETORIA: SBRF | APROVADO POR: Lucio Flávio Guimaraes Fonseca DIRETORIA: SBRF |  |
|------------|--------------------------------|------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------|

7) É necessário fixar a aeronave durante o levantamento da aeronave.

EMENDA: 03

DATA EFETIVAÇÃO:
19/03/2026

REVISADO POR: Evandro Roberto
Rebouças Fernandes

DIRETORIA: SBRF

APROVADO POR: Lucio Flávio Guimaraes
Fonseca

DIRETORIA: SBRF

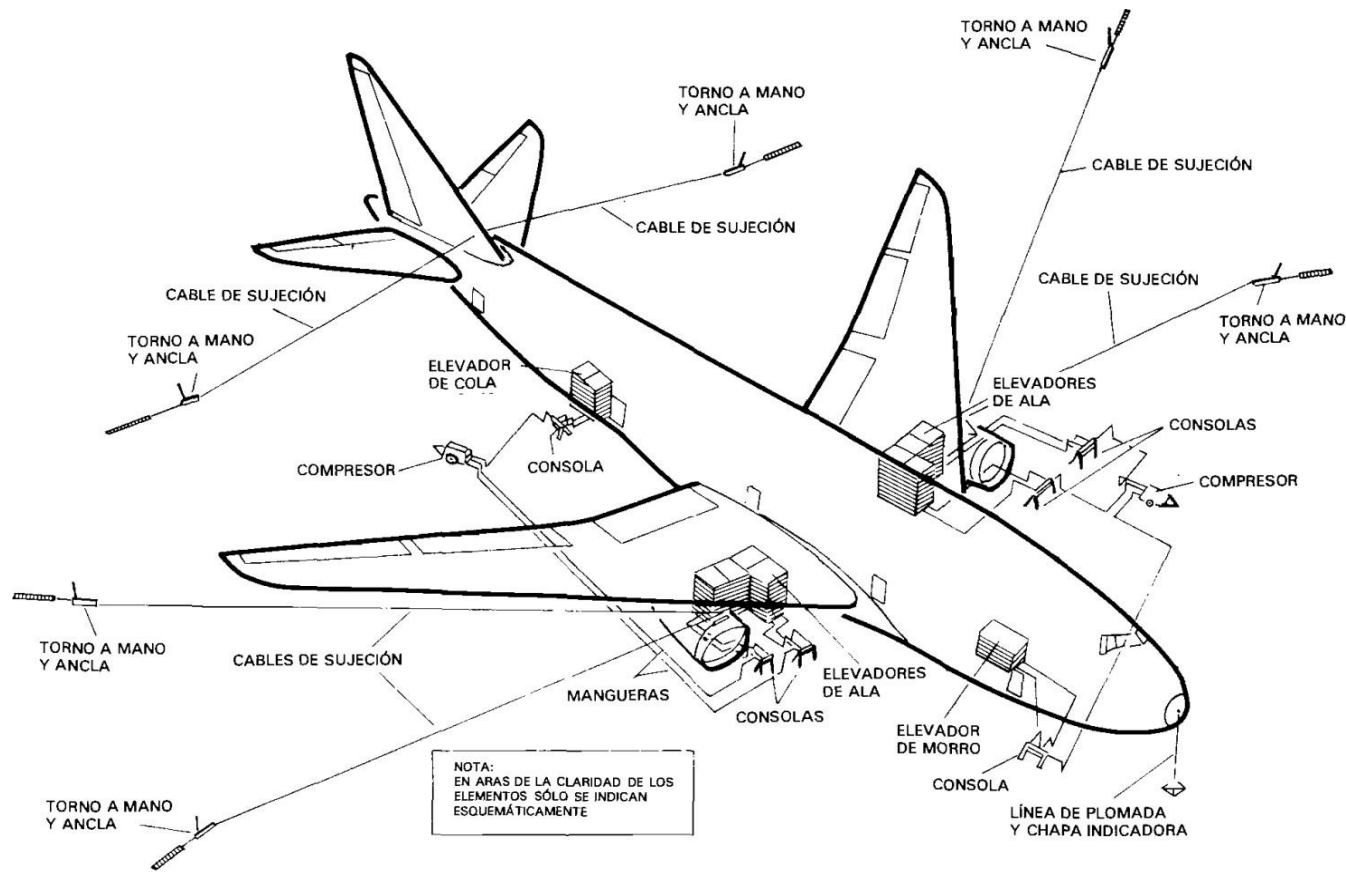

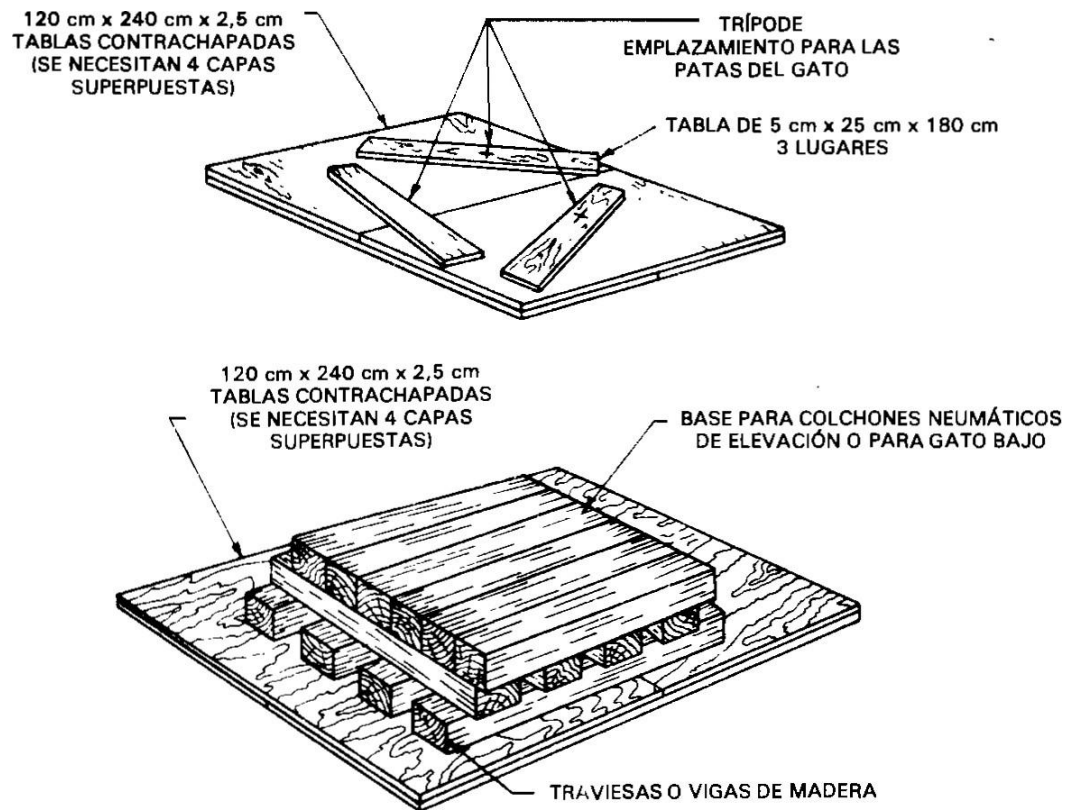


Figura 5-6. Colocación típica del equipo

| | | | | |
|------------|----------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------|
| EMENDA: 03 | <p>DATA EFETIVAÇÃO: 19/03/2026</p> | <p>REVISADO POR: Evandro Roberto Rebouças Fernandes DIRETORIA: SBRF</p> | <p>APROVADO POR: Lucio Flávio Guimaraes Fonseca DIRETORIA: SBRF</p> |  |
|------------|----------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------|



Nota: Puede usarse madera contrachapada de 2 cm cuando no se dispone de madera de 2,5 cm. Pueden utilizarse placas de acero en lugar de madera.

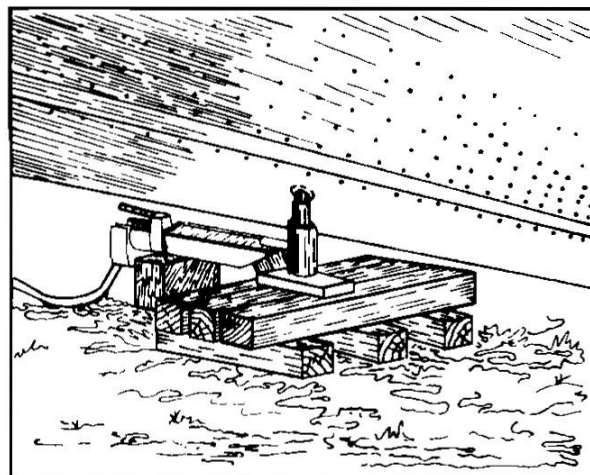


Figura 5-8. Bases para el levantamiento por medio de gatos y colchones neumáticos de elevación en terreno blando

12.1.3. LEVANTAMENTO COM GUINDASTE MÓVEL

A sequência de tarefas a serem executadas é:

- a. Estude e decida o número e a capacidade dos guindastes necessários.
- b. O terreno deve suportar as cargas projetadas pelos guindastes.
- c. Determine os pontos de ancoragem ideais (geralmente o nariz e as vigas do trem de pouso principal serão usados como pontos de elevação).

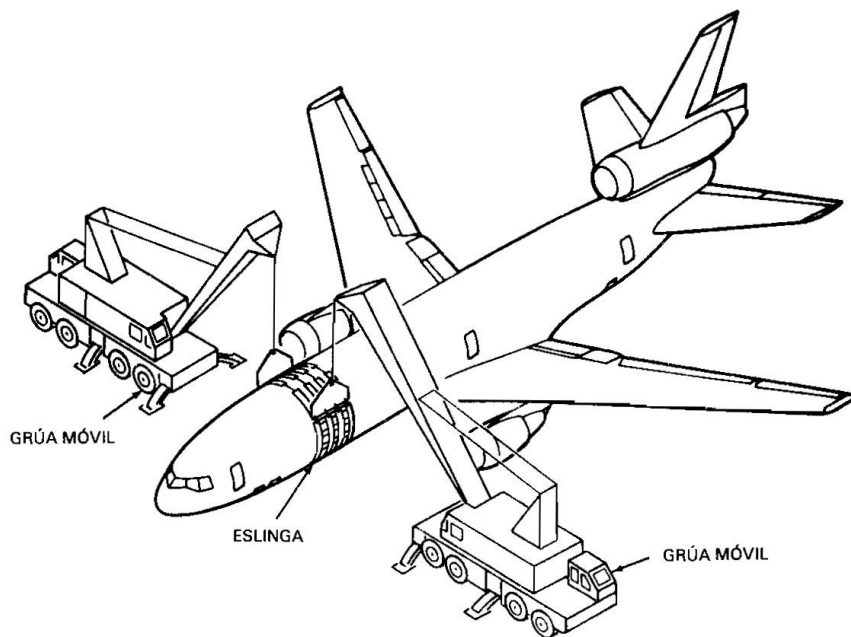



Figura 5-3. Ilustración de un método de levantamiento del morro de una aeronave con grúas móviles cuando está hacia abajo

| | | | | |
|------------|--------------------------------|------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------|
| EMENDA: 03 | DATA EFETIVAÇÃO: 19/03/2026 | REVISADO POR: Evandro Roberto Rebouças Fernandes DIRETORIA: SBRF | APROVADO POR: Lucio Flávio Guimaraes Fonseca DIRETORIA: SBRF |  |
|------------|--------------------------------|------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------|

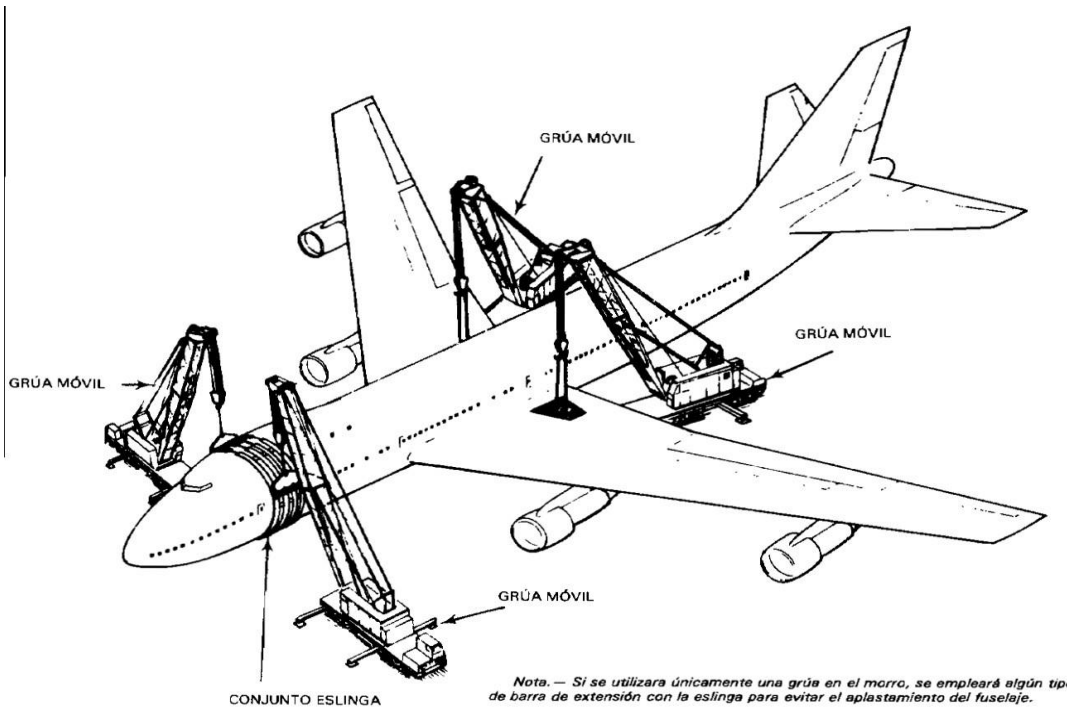


Figura 5-5. Ilustración de un método de levantamiento de una aeronave de gran tamaño con grúas móviles

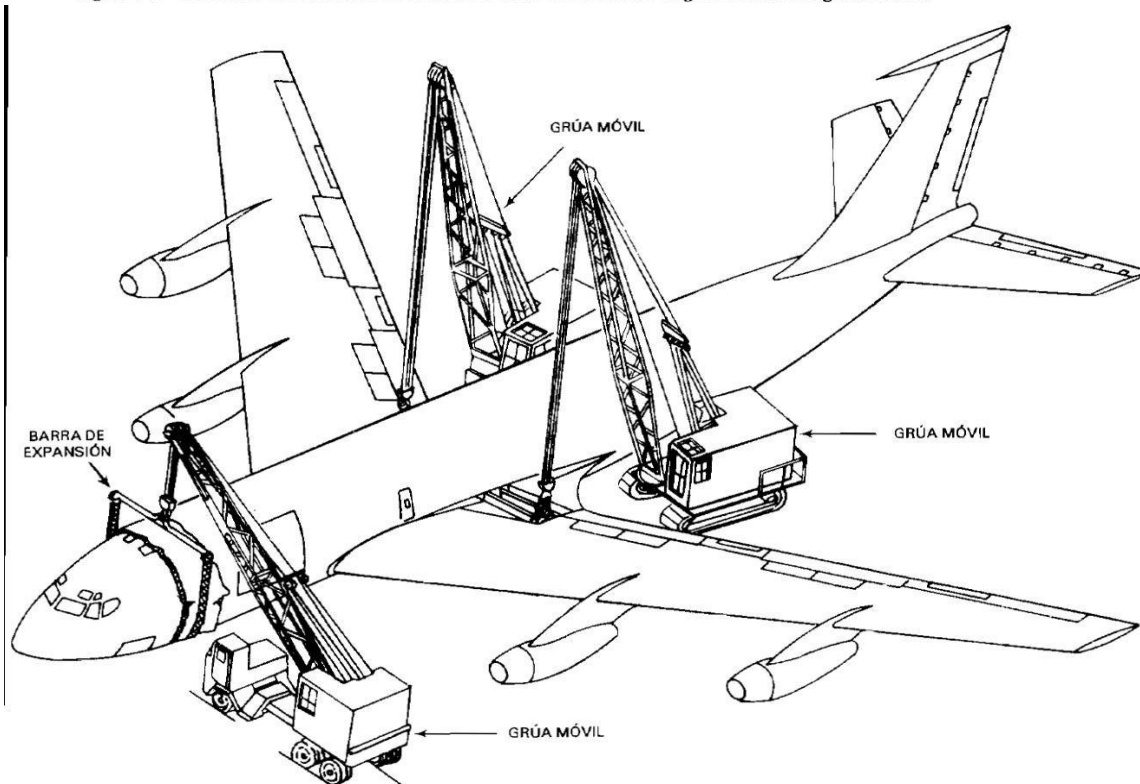



Figura 5-4. Ilustración de un método de levantamiento de toda la aeronave con grúas móviles

| | | | | |
|------------|--------------------------------|------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------|
| EMENDA: 03 | DATA EFETIVAÇÃO: 19/03/2026 | REVISADO POR: Evandro Roberto Rebouças Fernandes DIRETORIA: SBRF | APROVADO POR: Lucio Flávio Guimaraes Fonseca DIRETORIA: SBRF |  |
|------------|--------------------------------|------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------|

12.1.4. ANCORAGEM DE AERONAVES

A sequência de tarefas a serem executadas é:

1. É necessário fixar a aeronave durante as operações de elevação, a fim de mantê-la estável.
2. Amortecer as áreas de contato entre a aeronave e os cabos utilizados para ancoragem.

12.2. MEDIDAS A SEREM TOMADAS PARA PRESERVAR QUALQUER EVIDÊNCIA NO CASO DA REMOÇÃO DE AERONAVES INOPERANTES


- a. A aeronave não deve ser movida sem a autorização prévia da autoridade de investigação de acidentes. No entanto, em circunstâncias excepcionais, quando a segurança de outras aeronaves está em perigo, a aeronave inoperante deve ser movida o mais rápido possível. Se a aeronave ou seções da aeronave tiverem que ser removidas antes da conclusão da investigação, é importante que tal operação não seja realizada até:
- 1) Sejam tiradas fotografias (se for apropriado usar a aerofotografia) registrando a localização e orientação de cada fotografia;
 - I. Visão geral em todas as quatro direções
 - II. Caminhos
 - III. Seções separadas e/ou danificadas
 - IV. Origem / Causa do acidente
 - V. Ponto de saída da aeronave
 - 2) A localização e a posição relativa de todos os componentes principais sejam demarcadas no solo;
 - 3) Um diagrama do local do acidente seja desenhado, incluindo quaisquer vestígios/ marcas/ impressões deixadas no solo. A localização de todos os componentes principais e sua posição relativa em relação a um ponto ou linha de referência deve ser incluída.

12.3. FORMAÇÃO

As Empresas de Handling, Autohandling e de Manutenção de Aeronaves que operam no SBRF devem ter equipe treinada para uso dos meios para a remoção de aeronaves inoperantes, tanto para os equipamentos que o Aeroporto possui (e que estão incluídos neste Procedimento), quanto para os equipamentos próprios auxiliares pertencentes às referidas empresas e que podem ser utilizados em coordenação com os do Aeroporto.

12.4. RELATÓRIO DE ANÁLISE DE ACIDENTES/INCIDENTES E REMOÇÕES

Em caso de ativação do procedimento, um relatório deve ser feito após o incidente. Este relatório será realizado após reunião entre todos os envolvidos na operação, analisando os problemas decorrentes das ações realizadas e, como resultado:

| | | | | |
|------------|--------------------------------|------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------|
| EMENDA: 03 | DATA EFETIVAÇÃO: 19/03/2026 | REVISADO POR: Evandro Roberto Rebouças Fernandes DIRETORIA: SBRF | APROVADO POR: Lucio Flávio Guimaraes Fonseca DIRETORIA: SBRF |  |
|------------|--------------------------------|------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------|

- 1) O apontamento de necessidades de modificação dos procedimentos de movimentação de aeronaves inoperantes do aeroporto para então resolvê-las se as necessidades forem detectadas.
- 2) Que sejam emitidas recomendações concretas e/ou que sejam acordadas ações corretivas definidas com as partes envolvidas.

O relatório final incluirá a análise e as recomendações/medidas determinadas por todas as partes envolvidas.


O relatório deve ser apresentado dentro de três meses após a remoção.

13. CONTROLE E GESTÃO DA DOCUMENTAÇÃO FINAL

Como resultado deste procedimento, são gerados os seguintes documentos:

| inscrição | código |
|-------------------------------------------------------------|------------------------|
| COMUNICAÇÃO DE SITUAÇÃO DE AERONAVE INOPERANTE | ANEXO I, DOCUMENTO I.A |
| COMUNICAÇÃO DE AUTORIZAÇÃO PARA O INÍCIO DA REMOÇÃO | ANEXO I, DOCUMENTO I.B |
| DECLARAÇÃO DE INCAPACIDADE PARA FAZER A REMOÇÃO | ANEXO I, DOCUMENTO I.C |
| ATA PARA REGISTRO DE AUSÊNCIA DO REPRESENTANTE/PROPRIETÁRIO | ANEXO I, DOCUMENTO I.D |
| COMUNICAÇÃO AO SERIPA 2 E ANAC | - |
| RELATÓRIO DE ANÁLISE DE ACIDENTES/INCIDENTES E REMOÇÕES | - |

Aeroporto Internacional do Recife, 19 de março de 2026

| | | | | |
|------------|--------------------------------|------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------|
| EMENDA: 03 | DATA EFETIVAÇÃO: 19/03/2026 | REVISADO POR: Evandro Roberto Rebouças Fernandes DIRETORIA: SBRF | APROVADO POR: Lucio Flávio Guimaraes Fonseca DIRETORIA: SBRF |  |
|------------|--------------------------------|------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------|

ANEXO I - DOCUMENTOS

Documento I.A.

"COMUNICAÇÃO DE SITUAÇÃO DE AERONAVE INOPERANTE"

Aeroporto Internacional do Recife / Guararapes – Gilberto Freyre em
de..... de.....
às.....horas.


Senhor.....,
como.....
representante da Autoridade Aeroportuária.

MANIFESTA: que a aeronave matrícula....., tipo.....
da Companhia....., e Nacionalidade
.....,
da qual Vossa Senhoria é representante / proprietário / explorador se encontra inoperante em
.....
...devido a
.....

Representante do Aeroporto

Recebido

data..... hora.....
Proprietário/Operador/Representante da Empresa Operadora

| | | | | |
|------------|--------------------------------|------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------|
| EMENDA: 03 | DATA EFETIVAÇÃO: 19/03/2026 | REVISADO POR: Evandro Roberto Rebouças Fernandes DIRETORIA: SBRF | APROVADO POR: Lucio Flávio Guimaraes Fonseca DIRETORIA: SBRF |  |
|------------|--------------------------------|------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------|

Documento I.B

"COMUNICAÇÃO DE AUTORIZAÇÃO PARA O INÍCIO DE REMOÇÃO DE AERONAVE INOPERANTE"


Aeroporto Internacional do Recife / Guararapes – Gilberto Freyre em
de..... de.....
às.....Horas.

Senhor.....
como.....

em nome da Autoridade Aeroportuária autoriza e solicita o início das operações de remoção da
aeronave matrícula, tipo.... ..,
Companhia.....nacionalidade....., da qual Vossa Senhoria é um
representante/proprietário/operador que se encontra. inoperante
em.....até (localização designada).

Representante do Proprietário/
Explorador/Empresa operadora

Representante do Aeroporto

| | | | | |
|------------|--------------------------------|------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------|
| EMENDA: 03 | DATA EFETIVAÇÃO: 19/03/2026 | REVISADO POR: Evandro Roberto Rebouças Fernandes DIRETORIA: SBRF | APROVADO POR: Lucio Flávio Guimaraes Fonseca DIRETORIA: SBRF |  |
|------------|--------------------------------|------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------|

Documento I.C

"DECLARAÇÃO DE INCAPACIDADE PARA REALIZAÇÃO DE REMOÇÃO DE AERONAVE INOPERANTE"

Senhor/ Senhora com DNI ou Passaporte nº.....
como proprietário/operador/representante da aeronave com matrícula.....
companhia..... no Aeroporto Internacional do Recife / Guararapes – Gilberto Freyre.

Manifesta não ter meios de realizar a operação de remoção da aeronave tipo.....matrícula.....
inoperante no Aeroporto Internacional do Recife / Guararapes – Gilberto Freyre desde as.....horas,
na data operando no voo que obstrui e paralisa a operação da pista


Está ciente, ainda, que a partir da assinatura deste documento, a Autoridade Aeroportuária (AENA Brasil)
procederá, se for possível, com meios próprios, a remoção da referida aeronave, e que os danos decorrentes
de dita remoção serão de responsabilidade do proprietário/operador/empresa operadora, além das despesas
que a referida remoção implique ao aeroporto.

E para que constem, assinam este documento, em às....., às horas do dia.....

Representante do Proprietário /
Empresa operadora/operadora

Recebido

data..... hora.....
Representante da Autoridade Aeroportuária

| | | | | |
|------------|--------------------------------|----------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------|
| EMENDA: 03 | DATA EFETIVAÇÃO: 19/03/2026 | REVISADO POR: Evandro Roberto Rebouças Fernandes DIRETORIA: SBRF | APROVADO POR: Lucio Flávio Guimaraes Fonseca DIRETORIA: SBRF |  |
|------------|--------------------------------|----------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------|

Documento I.D.

"ATA PARA REGISTRAR A AUSÊNCIA DO REPRESENTANTE/PROPRIETÁRIO"

DADOS DO AVIÃO

Matrícula..... Tipo.....
Companhia..... Nacionalidade.....

REPRESENTANTE DO EXPLOTADOR/PROPRIETÁRIO

D..... com RG ou Passaporte

Nacionalidade..... Domicílio.....

Domicílio Social..... Tlf:


D....., como.....representante da
Autoridade Aeroportuária.

MANIFESTA: que tentou encontrar a localização (*) do proprietário/operador/representante da aeronave cujos dados estão contidos neste documento e que ficou inoperante no dia..... àshoras, localizada em

e, a fim de acelerar completamente a área de manobra do aeroporto evitando danos de vários tipos a passageiros, aeronaves, empresas, etc., ordena serviços aeroportuários para evacuar a aeronave.

E para os propósitos da época, esta declaração é assinada.
Para..... de..... de.....

(*) CONFORME REGISTRADO NA DOCUMENTAÇÃO ANEXA (FAX, TELEGRAMA, TELEFONEMA ETC.)

| | | | | |
|------------|--------------------------------|----------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------|
| EMENDA: 03 | DATA EFETIVAÇÃO: 19/03/2026 | REVISADO POR: Evandro Roberto Rebouças Fernandes DIRETORIA: SBRF | APROVADO POR: Lucio Flávio Guimaraes Fonseca DIRETORIA: SBRF |  |
|------------|--------------------------------|----------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------|

ANEXO II - INSTRUÇÕES PARA NOTIFICAÇÃO DE ACIDENTES E INCIDENTES AO SERVIÇO DE INVESTIGAÇÃO E À ANAC

Após o conhecimento de um acidente sofrido por uma aeronave doméstica ou estrangeira, os fatos serão comunicados ao Segundo Serviço Regional de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos - SERIPA 2. A comunicação deve ser feita via telefone conforme segue:

SERIPA 2:

- Oficial de Segurança de Voo - Sobreaviso do SERIPA 2: (81) 99161-2232 24h;
- Graduado de Segurança de Voo - Sobreaviso do SERIPA 2: (81) 99197-7909 24h;

Durante o telefonema, serão fornecidas o máximo de informações possíveis, mas em nenhum caso a comunicação será adiada por falta de informações completas.

Os Eventos de Segurança Operacional - ESO classificados notoriamente como acidentes e incidentes graves e os tipificados abaixo deverão ser reportados à ANAC, sem prejuízo às obrigações de comunicação aos órgãos do sistema de investigação e prevenção de acidentes aeronáuticos. Os reportes deverão ocorrer imediatamente após a ocorrência para o e-mail sgso.sia@anac.gov.br pelo COA e, posteriormente, dentro do prazo de 48 horas, a Coordenação de Safety deverá registrar no Sistema de Consulta e Registro de Ocorrências Aeronáuticas (SISCRO), que está disponível para acesso no seguinte endereço eletrônico: <https://sistemas.anac.gov.br/SISCRO/LogOn/Index?ReturnUrl=%2fSISCRO>

INSTRUÇÕES SOBRE A AERONAVE ACIDENTADA E SEU ENTORNO

Todas as medidas apropriadas serão tomadas para proteger os indícios/evidências e para manter a custódia efetiva da aeronave e seu conteúdo, pelo tempo necessário para conduzir a investigação. A aeronave poderá ser deslocada para retirada de pessoas, animais, correspondências, malas postais e objetos de valor, a fim de evitar sua destruição por fogo ou por outras causas ou para eliminar qualquer perigo ou obstáculo à navegação aérea, a outros meios de transporte ou ao público. A proteção das provas incluirá a preservação por procedimento fotográfico ou por outros meios de qualquer evidência que possa ser porventura apagada, perdida ou destruída. A custódia efetiva incluirá proteção para evitar danos adicionais, para coibir o acesso de pessoas não autorizadas e para prevenir roubo ou danos.


Tudo isso ocorrerá até a chegada do Investigador do SERIPA 2, para o qual serão prestadas a máxima assistência e facilidades, e fornecido acesso irrestrito aos destroços da aeronave terão acesso irrestrito, bem como controle absoluto sobre os restos da aeronave, a fim de garantir que a equipe autorizada participante na investigação proceda, sem demora, a um exame detalhado. Os investigadores deverão ter à sua disposição registros de voo e todas as informações escritas ou gravadas em qualquer meio que forneça informações para a investigação.

COMUNICAÇÕES AO EXPLORADOR

A companhia aérea/proprietário ou explorador da aeronave deve ser informada/informado por escrito da "Situação de Aeronave inoperante" de acordo com o Documento I.A do Anexo I.

Além disso, a companhia aérea/proprietário ou explorador da aeronave deve ser comunicada/comunicado por escrito sobre a "Autorização para Iniciar Operação de Remoção de Aeronave Inoperante", conforme Documento I.B no Anexo I.

Se a companhia aérea/proprietário ou explorador da aeronave se declarar incapaz de realizar a remoção da aeronave, será necessário registrar tal fato por escrito, conforme Documento I.C do Anexo I, fazendo constar inclusive sua recusa em assiná-la se assim for.

| | | | | |
|------------|--------------------------------|------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------|
| EMENDA: 03 | DATA EFETIVAÇÃO: 19/03/2026 | REVISADO POR: Evandro Roberto Rebouças Fernandes DIRETORIA: SBRF | APROVADO POR: Lucio Flávio Guimaraes Fonseca DIRETORIA: SBRF |  |
|------------|--------------------------------|------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------|

A impossibilidade de localização dos responsáveis pela companhia aérea/proprietário ou explorador deverá ser registrada por escrito conforme Documento I.D do Anexo IV, não sendo este fato razão de atraso nas operações de remoção da aeronave, se a Autoridade Aeroportuária assim julgar apropriado.

ANEXO III - INFORMAÇÃO SOBRE AERONAVE ACIDENTADA

1. Posição (Grade) / localização e status da aeronave.
2. Número de tripulantes e passageiros.
3. Passageiros com necessidade de assistência especial (PNAE)
4. Passageiros especiais (Vip's, autoridades armadas, etc.)
5. Produtos perigosos a bordo (Nome do Produto e Número da ONU).
 - Classe 1. Explosivos
 - Classe 2. Gases
 - Classe 3. Líquidos inflamáveis
 - Classe 4. Sólidos inflamáveis
 - Classe 5. Substâncias de combustível: Peróxidos orgânicos
 - Classe 6. Substâncias venenosas (tóxicas) e infecciosas
 - Classe 7. Substâncias radioativas
 - Classe 8. Substâncias corrosivas
 - Classe 9. vários
6. Bens especiais.
 - AVI Animal vivo
 - Val Material/Carga Valiosa
 - HEA Carga pesada (a partir de 150 kg. por peça)
 - HUM Restos humanos
 - MAG Material magnetizado
 - Per Carga perecível
 - RIS Substância infecciosa
7. Combustível a bordo (tipo e quantidade).
8. Ficha de Peso e Balanceamento.
9. Relação de passageiros e tripulantes.
10. Manifesto de Carga/Declaração Geral.
11. Todos os outros dados de interesse.


ANEXO IV - MEDIDAS A SEREM TOMADAS PARA PRESERVAR QUALQUER EVIDÊNCIA NO CASO DA REMOÇÃO DE AERONAVE INOPERANTE

A aeronave não deve ser movida sem a autorização prévia da autoridade de investigação de acidentes. No entanto, em circunstâncias excepcionais, quando a segurança de outras aeronaves está em perigo, a aeronave inoperante deve ser movida o mais rápido possível. Se a aeronave ou seções da aeronave tiverem que ser removidas antes da conclusão da investigação, é importante que tal operação não seja realizada até que:

- a) Sejam tiradas fotografias (se for o caso usando a aerofotografia) registrando a localização e orientação de cada fotografia:
 - ✓ Visão geral em todas as quatro direções
 - ✓ Caminhos
 - ✓ Seções separadas e/ou danificadas
 - ✓ Origem/Razão para acidente
 - ✓ Ponto de saída da aeronave


- b) A localização e a posição relativa de todos os componentes principais sejam demarcadas no solo;

- c) Um diagrama do local do acidente seja desenhado, incluindo quaisquer vestígios/ marcas/ impressões deixadas no solo. A localização de todos os componentes principais e sua posição relativa em relação a um ponto ou linha de referência deve ser incluída.

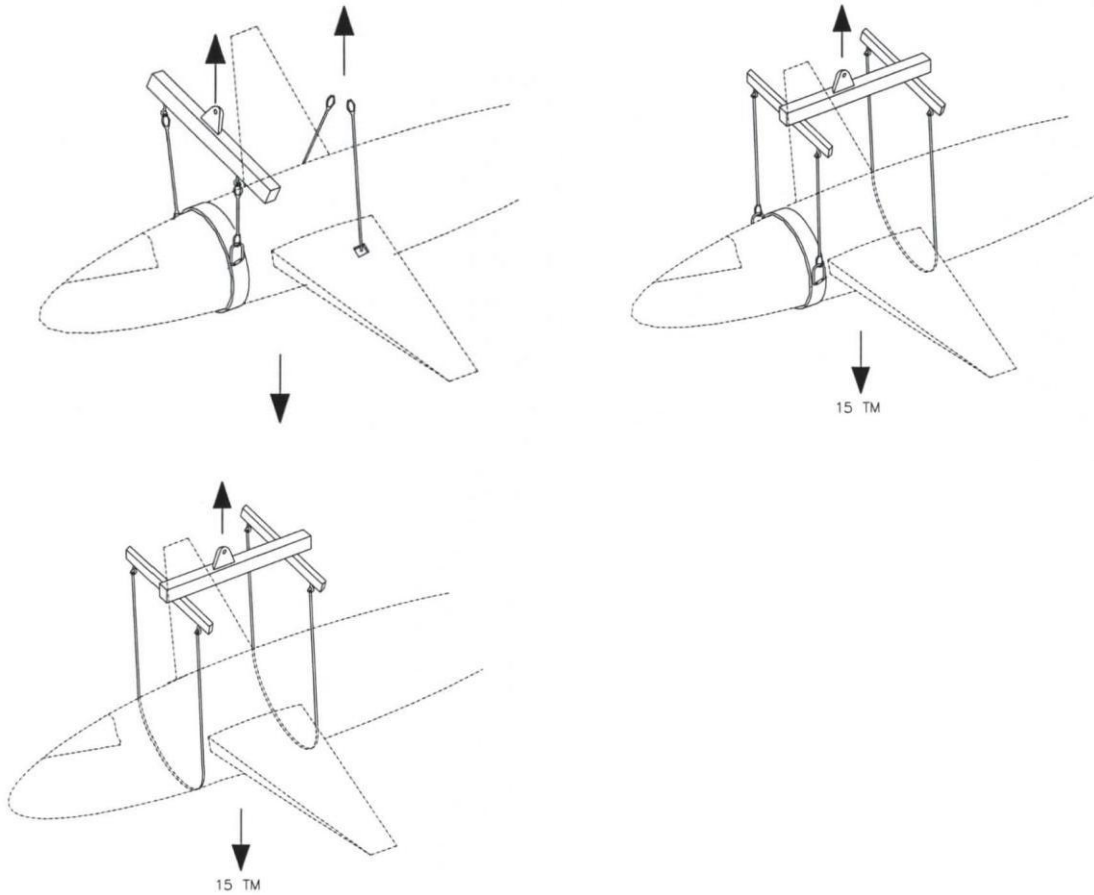
| | | |
|-----------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------|
|  | PROCEDIMENTOS DE REMOÇÃO DE AERONAVES INOPERANTES E DESINTERDIÇÃO DE PISTA - PRAI | CÓDIGO: MN-PRAI-001-01-REC REFERÊNCIA: RBAC Nº 153 PÁGINA: 53/61 |
|-----------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------|

ANEXO V - MÉTODOS TÍPICOS DE REMOÇÃO DE AERONAVE INOPERANTE

| STATUS DA AERONAVE | MÉTODOS TÍPICOS DE REMOÇÃO | Observações | MATERIAL DISPONÍVEL NO AEROPORTO |
|------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Trem dianteiro colapsado | <ul style="list-style-type: none"> - Elevação com macacos, almofadas pneumáticas ou guindastes. - Puxando a partir de baixo com um ferro na cauda. | <ul style="list-style-type: none"> - Às vezes pode ser necessário combinar um útil em "U" e dois macacos. | <ul style="list-style-type: none"> - Vigas e eslingas para a elevação de aeronaves CAT I/II/III. - Plataforma de remoção. |
| Trem principal inoperante / Trem dianteiro operante | <ul style="list-style-type: none"> - Elevação com macacos, almofadas pneumáticas ou guindastes. | <ul style="list-style-type: none"> - Será necessário localizar o ponto de elevação do trem principal. | <ul style="list-style-type: none"> - Vigas e eslingas para a elevação de aeronaves CAT I/II/III. - Veículo (V1/V2). |
| Trem principal colapsou de um lado | <ul style="list-style-type: none"> - Elevação com macacos, almofadas pneumáticas ou guindastes. | <ul style="list-style-type: none"> - Será necessário localizar o ponto de elevação do trem principal. - Nenhum combustível será descarregado da asa não tombada. | <ul style="list-style-type: none"> - Vigas e eslingas para a elevação de aeronaves CAT I/II/III. - Plataforma de recuperação. |
| Todas as patas do trem de pouso principal colapsaram | <ul style="list-style-type: none"> - Elevação com macacos, almofadas pneumáticas ou guindastes. | <ul style="list-style-type: none"> - Será necessário localizar os pontos de elevação do trem principal. | <ul style="list-style-type: none"> - Vigas e eslingas para a elevação de aeronaves CAT I/II/III. - Plataforma de recuperação. |
| Trem de pouso principal fora do pavimento, sem danos estruturais | <ul style="list-style-type: none"> - reboque - Elevação com macacos, almofadas pneumáticas ou guindastes. - Construção de rampa provisória | | <ul style="list-style-type: none"> - Vigas e eslingas para a elevação de aeronaves CAT I/II/III. - Plataforma de recuperação. - Veículo de recuperação (V1/V2). |
| Falhas no pneu e/ou rodas danificadas | <ul style="list-style-type: none"> - Macacos e troca dos itens danificados. | <ul style="list-style-type: none"> - Às vezes, a combinação de um útil em U e dois macacos pode ser necessária. | <ul style="list-style-type: none"> - Vigas e eslingas para a elevação de aeronaves CAT I/II/III. - Veículo de elevação (V1/V2). |
| Todos os trem de pouso entraram em colapso. | <ul style="list-style-type: none"> - Elevação com macacos, almofadas pneumáticas ou guindastes. | | |

| | | | | |
|-------------------|---------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------|
| EMENDA: 03 | DATA EFETIVAÇÃO: 19/03/2026 | REVISADO POR: Evandro Roberto Rebouças Fernandes DIRETORIA: SBRF | APROVADO POR: Lucio Flávio Guimaraes Fonseca DIRETORIA: SBRF |  |
|-------------------|---------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------|

As possíveis manobras com vigas e slings de elevação de aeronaves CAT I/II podem ser:




Tanto as vigas longitudinais quanto transversais têm várias posições para balanceamento de eslingas:

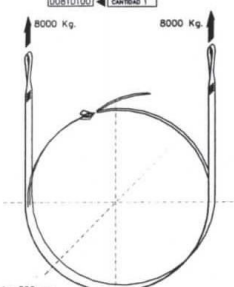
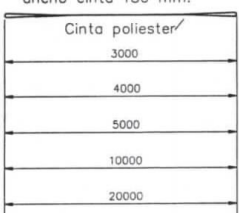
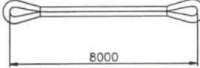
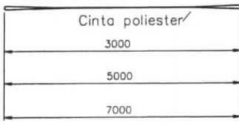
- Longitudinal: 2500/2850/3200/3550/3900 mm
- Transversal: 1500/2000/2500/3000 mm

A escolha desses parâmetros corresponde ao tipo de aeronave em intervenção, garantindo que os contatos estejam em áreas estruturais resistentes aos esforços que serão gerados (ver manuais de intervenção da aeronave).

Além disso, a seleção de comprimentos de eslingas deve garantir que as vigas em sua suspensão sejam mantidas horizontais, em ambos os sentidos, se as vigas transversais forem usadas. Em nenhuma circunstância os limites de carga indicados devem ser excedidos.


Para eslingas, devemos levar em conta os seguintes pontos:

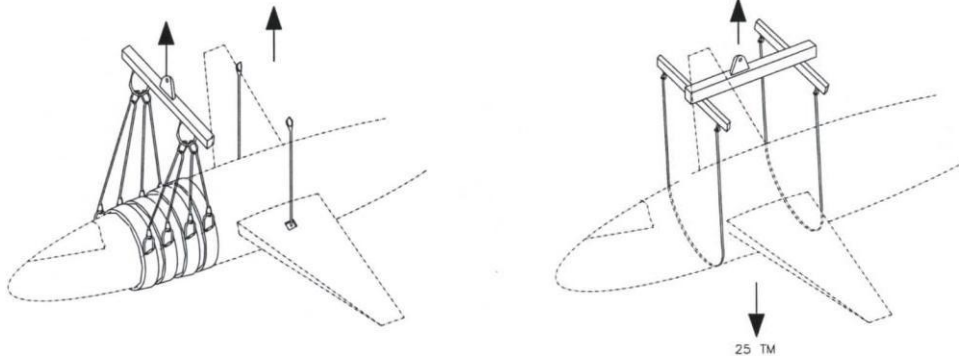
| | | | | |
|------------|--------------------------------|------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------|
| EMENDA: 03 | DATA EFETIVAÇÃO: 19/03/2026 | REVISADO POR: Evandro Roberto Rebouças Fernandes DIRETORIA: SBRF | APROVADO POR: Lucio Flávio Guimaraes Fonseca DIRETORIA: SBRF |  |
|------------|--------------------------------|------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------|

| | |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|  <p>Ancho: 300mm Desarrolla: 13000mm Copa protectora en una cara para no dañar fuselaje. Sistema de tensado y cierre</p> | <p>Para uso exclusivo, de suspensión de fuselaje, adaptándolo al desarrollo del mismo. Siempre la suspensión se realiza con viga principal 15 Tm.</p> |
| <p>ancho cinta 180 mm.</p>  <p>Cinta poliéster/ 3000 4000 5000 10000 20000</p> <p>6 Tm.</p> <p>00810105 CANTIDAD 2 00810106 CANTIDAD 2 00810107 CANTIDAD 2 00810108 CANTIDAD 2 00810109 CANTIDAD 2</p> | <p>Para elementos de suspensión directa o en lazo, para suspensión con viga en H, sobre fuselaje de aeronaves CAT I o II que su peso y tamaño lo permita.</p> |
|  <p>25 Tm. 8000</p> <p>Grillete 25 Tm. 90032237 CANTIDAD 2</p> | <p>Para elevación por la ala. Tiro directo, con grillete para unión a útil de elevación y conectable al punto de amarre de la ala.</p> |
| <p>ancho cinta 300 mm.</p>  <p>Cinta poliéster/ 3000 5000 7000</p> <p>10 Tm.</p> <p>Grillete 12 Tm. 90032238 CANTIDAD 2</p> | <p>Para elementos de suspensión directa en los casos que el tamaño y carga de aeronave lo permita.</p> |

NOTA: Todas as eslingas estão marcados em seus terminais com os últimos 3 dígitos de suas referências.

As manobras possíveis com vigas e eslingas de elevação de aeronaves CAT III:

| | | | | |
|------------|--------------------------------|----------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------|
| EMENDA: 03 | DATA EFETIVAÇÃO: 19/03/2026 | REVISADO POR: Evandro Roberto Rebouças Fernandes DIRETORIA: SBRF | APROVADO POR: Lucio Flávio Guimaraes Fonseca DIRETORIA: SBRF |  |
|------------|--------------------------------|----------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------|



Tanto a viga longitudinal quanto a viga transversal têm várias posições para o balanceamento de eslinga:

Longitudinal: 4700/5350/6000/7300 mm


Transversal: 1500/2000/2500/3000 mm

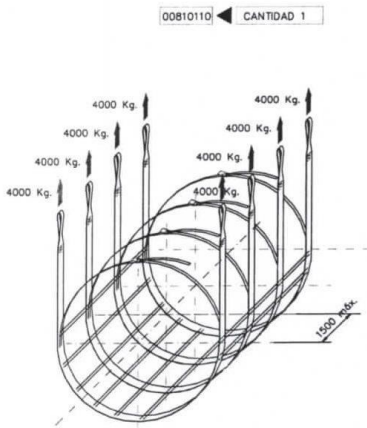
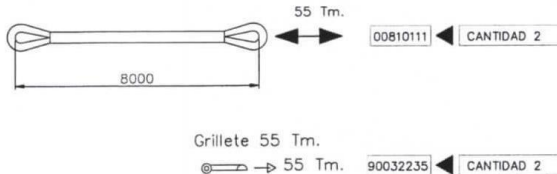
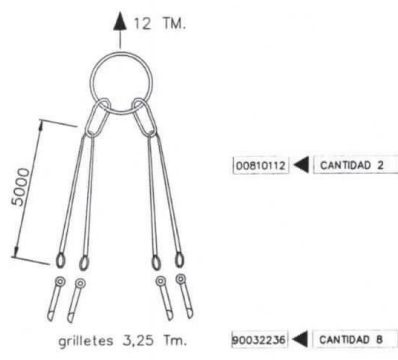
A escolha desses parâmetros corresponde ao tipo de aeronave em intervenção, garantindo que os contatos estejam em áreas estruturais resistentes aos esforços que serão gerados (ver manuais de intervenção da aeronave).

Além disso, a seleção de comprimentos de eslinga deve garantir que as vigas em sua suspensão sejam mantidas horizontais, em ambos os sentidos, se as vigas transversais forem usadas.


Em nenhuma circunstância os limites de carga indicados devem ser excedidos.

Para eslingas, devemos levar em conta os seguintes pontos:

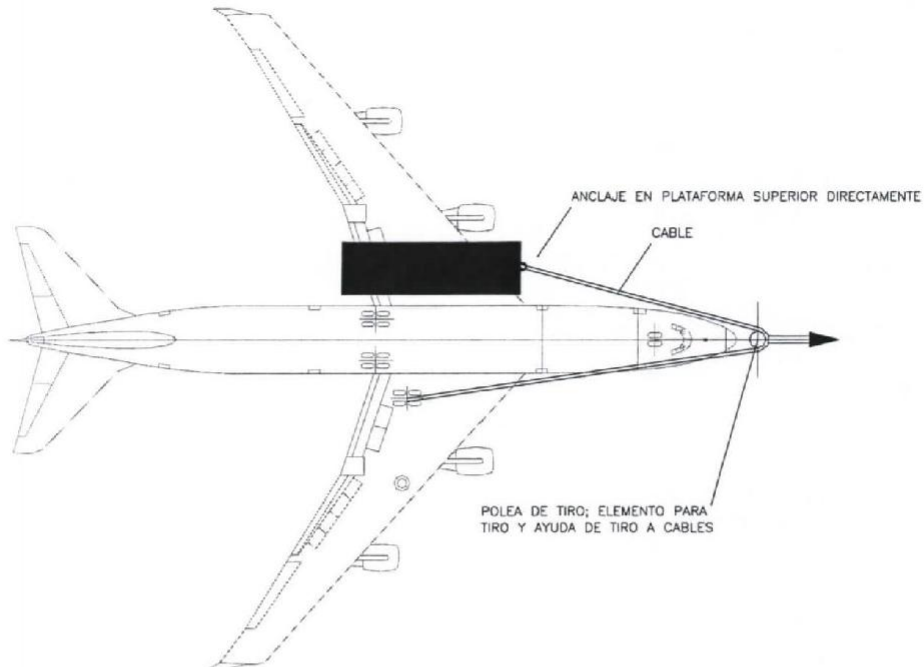
| | | | | |
|------------|--------------------------------|------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------|
| EMENDA: 03 | DATA EFETIVAÇÃO: 19/03/2026 | REVISADO POR: Evandro Roberto Rebouças Fernandes DIRETORIA: SBRF | APROVADO POR: Lucio Flávio Guimaraes Fonseca DIRETORIA: SBRF |  |
|------------|--------------------------------|------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------|

| | |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|  <p>00810110 ◀ CANTIDAD 1</p> <p>4000 Kg. 4000 Kg. 4000 Kg. 4000 Kg. 4000 Kg. 4000 Kg. 4000 Kg. 4000 Kg. 4000 Kg. 4000 Kg.</p> <p>1800 mm.</p> <p>Capacidad de carga: 25 TM. Ancho: 180mm. Desarrollo: 24000mm. Copa protectora en una cara para no dañar fuselaje. Sistema de tensado y cierre</p> | <p>Para uso exclusivo, de suspensión de fuselaje, adaptándolo al desarrollo del mismo. Siempre con suspensión con viga principal 25 Tm. y conjunto 00810112.</p> <p>Distancia mínima aplicación entre bandas 300 mm. y máximo 1500 mm., (deberá revisarse distribución de mamparas y cuadernas de fuselaje según manual del avión).</p> |
|  <p>55 Tm. 00810111 ◀ CANTIDAD 2</p> <p>8000</p> <p>Grillete 55 Tm. 55 Tm. 90032235 ◀ CANTIDAD 2</p> | <p>Para elevación en ala directa, con grillete para cogida a útil de elevación conectable al punto de elevación.</p> |
|  <p>12 TM.</p> <p>5000</p> <p>00810112 ◀ CANTIDAD 2</p> <p>grilletes 3,25 Tm. 90032236 ◀ CANTIDAD 8</p> | <p>Elementos de suspensión lateral, para conexión de viga principal (por la argolla) y pulpo 00810110.</p> <p>Apertura entre brazos 300 mm.</p> |

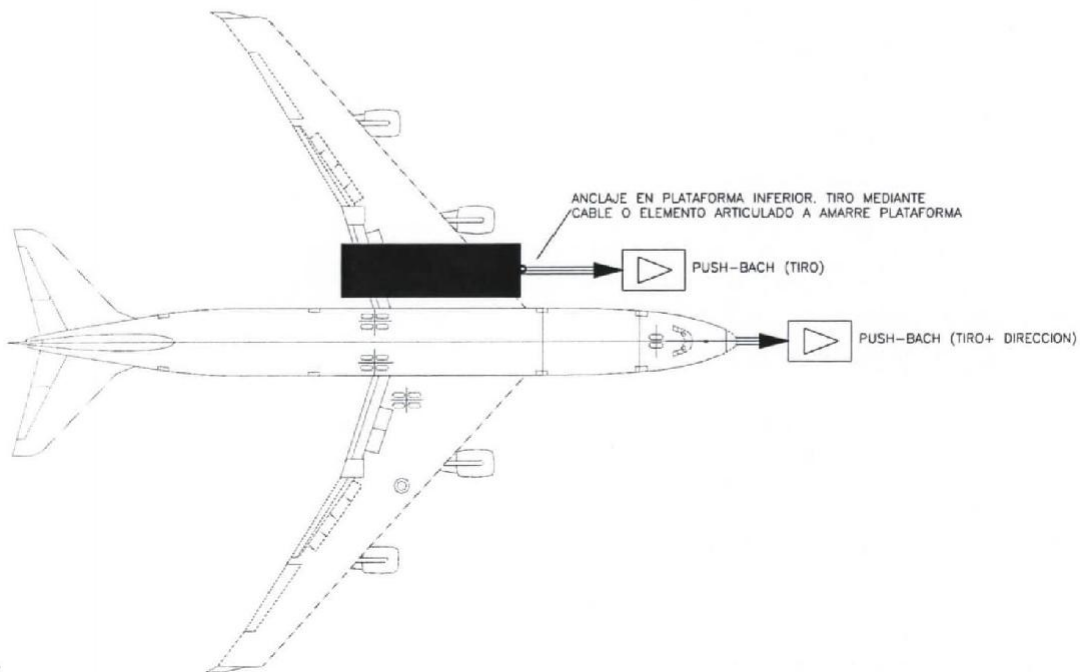
Em caso de ser necessário utilizar o equipamento de transição de asa de 60 TN, a maneira de ancorá-lo à aeronave será a seguinte:

| | | | | |
|-------------------|----------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>EMENDA: 03</p> | <p>DATA EFETIVAÇÃO: 19/03/2026</p> | <p>REVISADO POR: Evandro Roberto Rebouças Fernandes</p> <p>DIRETORIA: SBRF</p> | <p>APROVADO POR: Lucio Flávio Guimaraes Fonseca</p> <p>DIRETORIA: SBRF</p> |  |
|-------------------|----------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------|

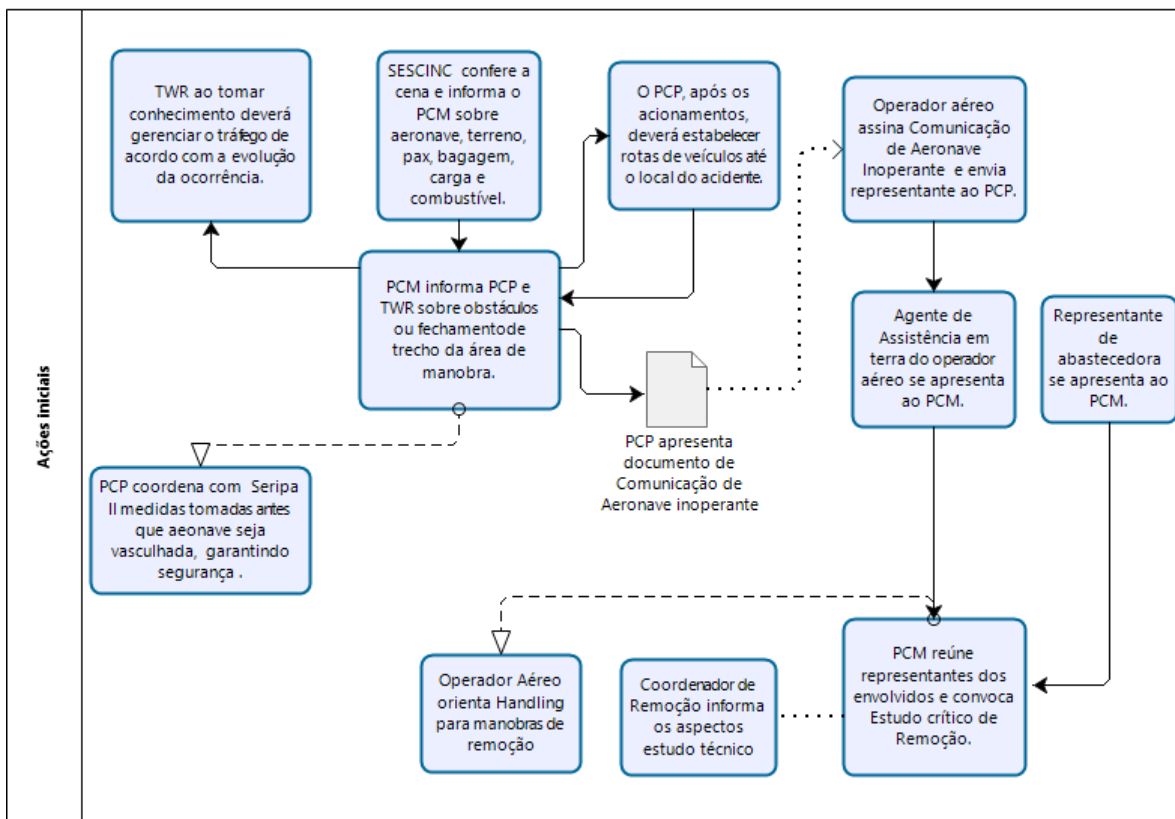
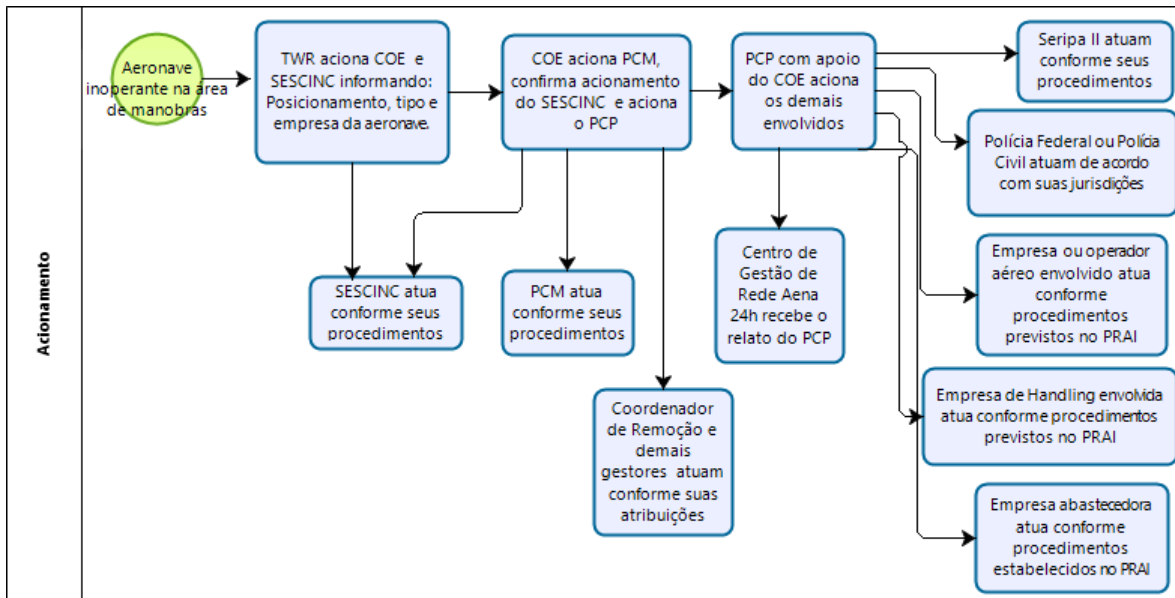
Sistema de tiro A :

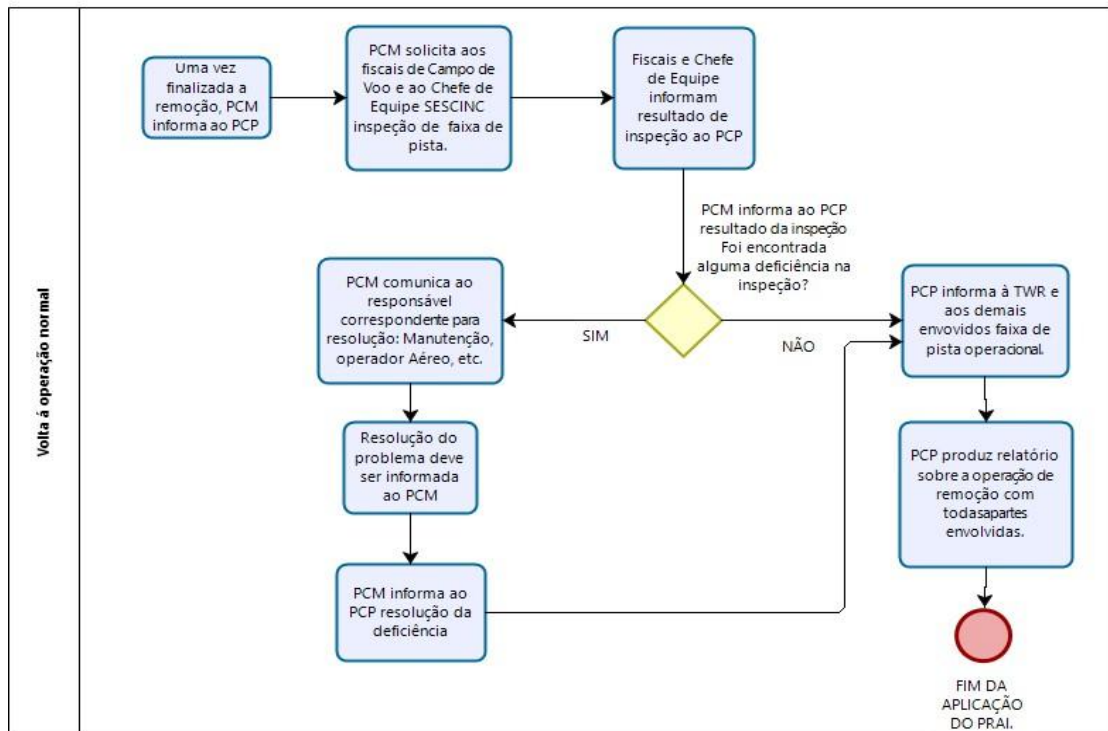
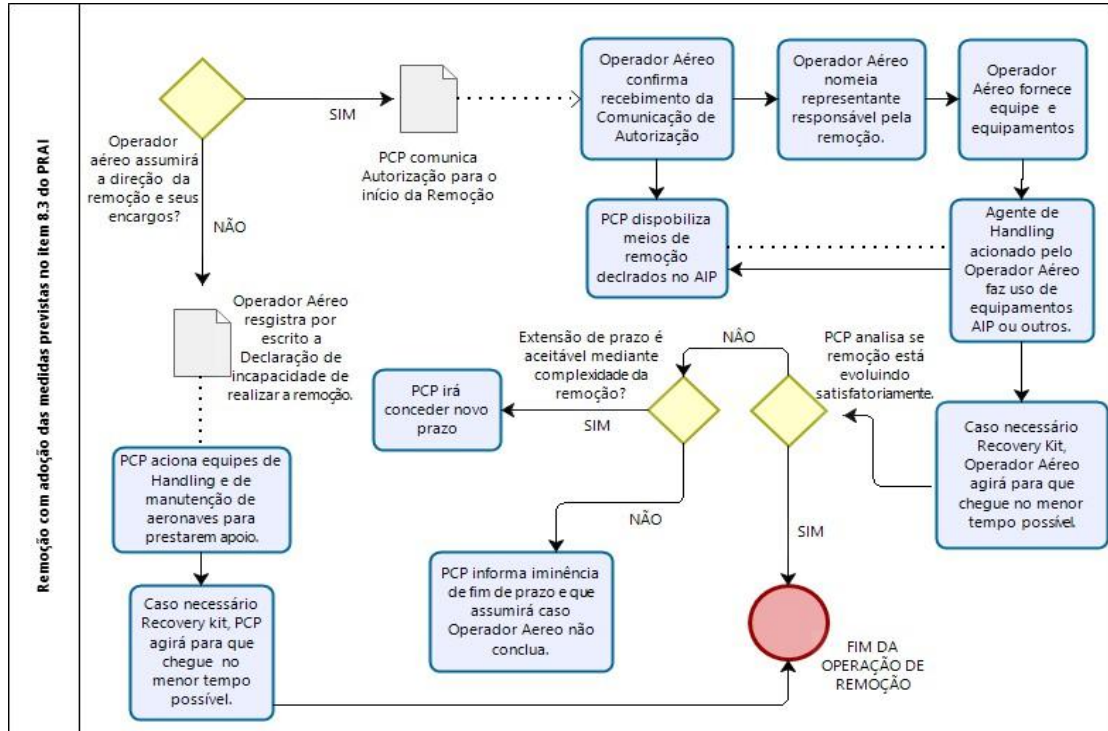


Sistema de tiro B



ANEXO VI – FLUXOGRAMAS DE ACIONAMENTO E PROCEDIMENTOS DE REMOÇÃO DE AERONAVE INOPERANTE





ANEXO VII – FLUXOGRAMAS DE ACIONAMENTO E PROCEDIMENTOS PARA RETOMADA OPERACIONAL DO SBRF

