

Universidade Gama Filho  
Programa de Pós-Graduação a Distância em  
Gerenciamento de Crises

André Luís Hach Pratts

ESTUDO PARA IMPLATAÇÃO DE PLANO DE MOBILIZAÇÃO E EMPREGO  
DE FORÇA-TAREFA AEROTRANSPORTADA DE SEGURANÇA PÚBLICA EM  
APOIO A CATÁSTROFES

Monografia de Pós-Graduação

Florianópolis  
2010

**ANDRÉ LUÍS HACH PRATTS**

**ESTUDO PARA IMPLANTAÇÃO DE PLANO DE MOBILIZAÇÃO E EMPREGO  
DE FORÇA-TAREFA AEROTRANSPORTADA DE SEGURANÇA PÚBLICA EM  
APOIO A CATÁSTROFES**

Projeto de Monografia apresentado ao Curso de Especialização em Gerenciamento de Crises da Universidade Gama Filho, como requisito parcial à obtenção do título de Especialista em Gerenciamento de Crises.

Orientador: Prof.Giovani de Oliveira .

Co-orientador: Maj BMSC Edupércio Pratts.

Florianópolis  
2010

**ANDRÉ LUÍS HACH PRATTS**

**ESTUDO PARA IMPLANTAÇÃO DE PLANO DE MOBILIZAÇÃO E EMPREGO  
DE FORÇA-TAREFA AEROTRANSPORTADA DE SEGURANÇA PÚBLICA EM  
APOIO A CATÁSTROFES**

Este trabalho monográfico foi julgado e aprovado para a  
obtenção do grau de **Especialista em Gerenciamento de Crises** no  
**Programa de Pós Graduação em Gerenciamento de Crises** da  
Universidade Gama Filho

Florianópolis, 21 de agosto de 2010

Prof. Luiz Henrique Horta Hargreaves  
Coordenador do Programa

**BANCA EXAMINADORA**

---

Prof.  
Universidade Gama Filho

---

Prof.  
Universidade Gama Filho

---

Prof.  
Universidade Gama Filho

---

Prof. Giovani de Oliveira  
Universidade Gama Filho

A todas as vítimas da Catástrofe  
do ano de 2008 que aconteceu em  
Santa Catarina

## AGRADECIMENTOS

À Deus por me permitir avançar mais um passo na minha vida.

À meus pais Edupércio Pratts e Margareth Hach Pratts, por todo carinho dedicado e apoio concebido, nos incentivos durante a caminhada da vida, mostrando o caminho de como ser uma pessoa de caráter em uma carreira digna.

Aos amigos de farda, que me apoiaram e incentivaram a continuar me especializando.

A Universidade Gama Filho e seus professores pela disponibilização deste Curso e competente acompanhamento nos caminhos trilhados em busca do conhecimento.

Aos colegas de turma, pela troca de experiências vivenciadas ao longo do Curso.

A aqueles que me disseram não quando pensei em desistir.

## Resumo

PRATTS, André Luís Hach, Estudo para implantação de plano de mobilização e emprego de força-tarefa aerotransportada de segurança pública em apoio a catástrofes. 2010. 36 f. Trabalho Monográfico (Especialização em Gerenciamento de Crises) – Programa de Pós-Graduação em Gerenciamento de Crises, Universidade Gama Filho, Florianópolis.

A falta de oportunidades e de empregos, no interior do país, tem incentivado a migração da população para os grandes centros econômicos, em busca de melhores oportunidades. Porém grande parte destas pessoas não conseguem condições dignas de sobreviver, sendo obrigadas a morar nas periferias, em aglomerados habitacionais, sem nenhuma condição de segurança. Este crescimento habitacional descontrolado, por vezes, é a origem de grandes catástrofes que superam a capacidade de resposta do Estado atingido. Neste norte este trabalho se propõem a direcionar uso racional de recursos Federais, por meio do uso da ferramenta do do Sistema de Comando de Incidentes, na mobilização e emprego de força-tarefa aerotransportada de segurança pública em apoio a catástrofes.

Palavras-chave: Segurança Pública; Catástrofes; Força-tarefa; Aerotransportada.

## Abstract

PRATTS, André Luís Hach, Estudo para implantação de plano de mobilização e emprego de força-tarefa aerotransportada de segurança pública em apoio a catástrofes. 2010. 36 f. Trabalho Monográfico (Especialização em Gerenciamento de Crises) – Programa de Pós-Graduação em Gerenciamento de Crises, Universidade Gama Filho, Florianópolis.

The lack of opportunities and jobs within the country, has encouraged the migration of population to the major economic centers in search of better opportunities. But most of these people can not survive decent, being forced to live in the suburbs, housing in clusters, without any conditions of security. This uncontrolled housing growth sometimes is the source of major disasters that exceed the response capacity of the state reached. In the north this work are proposed to direct the rational use of federal resources through the use of the tool of the Incident Command System, mobilization and employment of airborne task force of public security in support of disasters.

Key-words: Segurança Pública; Catástrofes; Força-tarefa; Aerotransportada.

## Sumário

|   |           |
|---|-----------|
| Lista de Figuras.....   | 08        |
| Lista de Tabelas.....   | 09        |
| Lista de Abreviaturas, siglas e símbolos.....   | 10        |
| <b>CAPÍTULO I.....</b>  | <b>11</b> |
| 1.1. INTRODUÇÃO.....  | 11        |
| 1.2. TEMA DA PESQUISA.....  | 13        |
| 1.2.1. DELIMITAÇÃO DO TEMA.....   | 13        |
| 1.3. FORMULAÇÃO DO PROBLEMA.....  | 13        |
| 1.4. JUSTIFICATIVA DA PESQUISA.....   | 14        |
| 1.5. OBJETIVOS.....   | 14        |
| 1.5.1. OBJETIVO GERAL.....  | 14        |
| 1.5.2. OBJETIVOS ESPECÍFICOS.....   | 14        |
| 1.6. METODOLOGIA DA PESQUISA.....   | 15        |
| 1.7. REVISÃO DE LITERATURA.....   | 16        |
| <b>CAPÍTULO II.....</b>   | <b>18</b> |
| 2. MOBILIZAÇÃO DE FORÇA-TAREFA AEROTRANSPORTADA DE<br>SEGURANÇA PÚBLICA.....                      | 18        |
| <b>CAPÍTULO III.....</b>  | <b>22</b> |
| 3. EMPREGO DE FORÇA-TAREFA AEROTRANSPORTADA DE<br>SEGURANÇA PÚBLICA EM APOIO A CATÁSTROFES.....   | 22        |
| 3.1. OS PRINCÍPIOS DO SCI.....  | 23        |
| 3.1.1. TERMINOLOGIA COMUM.....  | 24        |
| 3.1.2. ALCANCE DE CONTROLE.....   | 24        |
| 3.1.3. ORGANIZAÇÃO MODULAR.....   | 24        |
| 3.1.4. COMUNICAÇÕES INTEGRADAS.....   | 25        |
| 3.1.5. PLANO DE AÇÃO NO INCIDENTE.....  | 25        |
| 3.1.6. CADEIA DE COMANDO.....   | 25        |
| 3.1.7. COMANDO UNIFICADO.....   | 25        |
| 3.1.8. INSTALAÇÕES PADRONIZADAS.....  | 26        |
| 3.1.9. MANEJO INTEGRAL DOS RECURSOS.....  | 26        |
| 3.2. ESTRUTURA DA FORÇA TAREFA AEROTRANSPORTADA DE<br>SEGURANÇA PÚBLICA.....                      | 27        |
| 3.2.1. RESPONSABILIDADES DO COMANDO DA FORÇA TAREFA<br>AEROTRANSPORTADA DE SEGURANÇA PÚBLICA..... | 27        |
| 3.2.2. STAFF DE COMANDO.....  | 28        |
| 3.2.2.1. OFICIAL DE SEGURANÇA DE VÔO.....   | 28        |
| 3.2.2.2. OFICIAL DE INFORMAÇÃO.....   | 29        |
| 3.2.2.3. OFICIAL DE LIGAÇÃO.....  | 29        |
| 3.2.3. SEÇÕES.....  | 31        |
| 3.2.3.1. SEÇÃO DE PLANEJAMENTO.....   | 31        |
| 3.2.3.2. SEÇÃO DE OPERAÇÕES.....  | 32        |
| 3.2.3.3. SEÇÃO DE LOGÍSTICA.....  | 33        |
| 3.2.3.4. SEÇÃO DE ADMINISTRAÇÃO E FINANÇAS.....   | 33        |
| <b>CONCLUSÃO.....</b>   | <b>35</b> |
| <b>REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....</b>  | <b>36</b> |



## Lista de Figuras

|   |    |
|---|----|
| Figura 1 - Pintura “La Hélice de Da Vince” .....  | 11 |
| Figura 2 - Primeiro carro de combate a incêndios fabricado na Inglaterra em 1908 e utilizado no CBMSC até 1926 e Helicóptero operado pelo CBMSC a partir de Fev. De 2010..... | 20 |
| Figura 3: Seções do Comando da força-tarefa.....  | 31 |

Lista de Tabelas

CONTROLE DE UNIDADES AÉREAS..... 21

## Lista de Abreviaturas, siglas e símbolos

|        |  |
|--------|--|
| CBMSC  | Corpo de Bombeiros Militar de Santa Catarina |
| PAI    | Plano de Ação no Incidente                   |
| SENASP | Secretaria Nacional de Segurança Pública     |

## CAPÍTULO I

### 1.1. INTRODUÇÃO

A mais ou menos três mil anos antes de Cristo, na China, já eram comuns brinquedos com princípio de funcionamento (sustentação) muito similar ao que hoje conhecemos por helicópteros. *Leonardo Da Vinci*, por volta de 1500 dC, manifestou através de sua arte a ideia de asa rotativa num projeto denominado “*La Hélice de Da Vince*”.

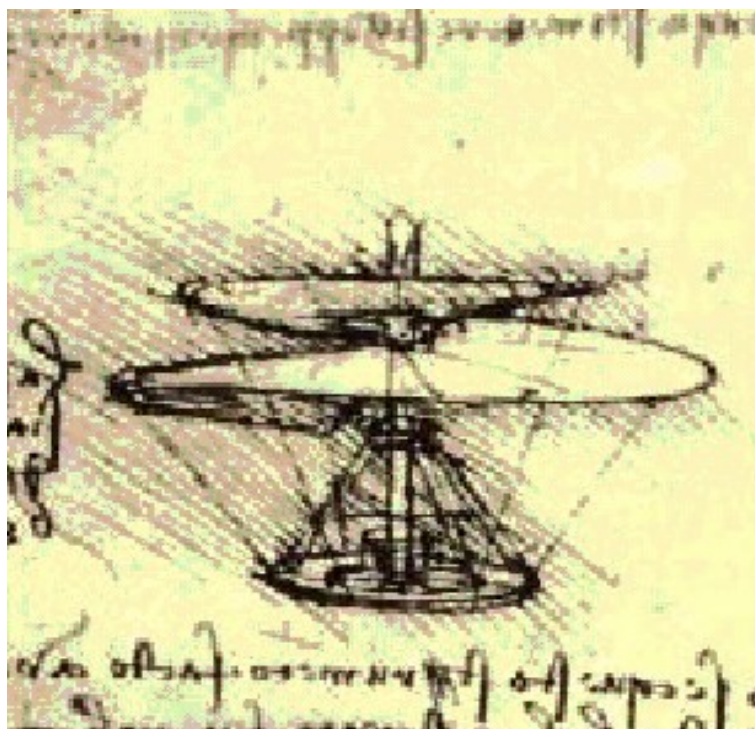


Figura 1 - Pintura “*La Hélice de Da Vince*”

Porém, observa-se que somente com as grandes guerras que este tipo de tecnologia se desenvolveu efetivamente. A versatilidade dos helicópteros sempre fascinou os homens, e sua utilidade como armamento foi exaustivamente adaptada as mais diversas missões. Ao final da 2ª Guerra Mundial, estas máquinas já eram utilizadas para realização de resgates de pilotos de aviões bombardeiros acidentados, pois, a mão de obra destes estava extremamente escassa, e sua formação requeria muito tempo. Neste sentido, após a guerra, as nações mais desenvolvidas adaptaram estas aeronaves a resgates dos mais diversos tipos, em

todos ramos da sociedade, como resgates a embarcadores, alpinistas e até mesmo para combater incêndios florestais.

Outro grande incentivador foi a difusão e concretização do transporte aéreo como meio de transporte rápido e seguro. Este meio de transporte é tão importante na história da humanidade que é difícil imaginar a vida como ela é, sem esse meio de transporte.

No Brasil, os grandes fatos marcantes para a aviação de segurança pública, foram os incêndios nos Edifícios Andraus e Joelma, nos quais várias vidas puderam ser salvas graças a utilização de helicópteros.

Após este fato, várias forças que compõem a segurança pública do país se atentaram para as vantagens do uso desta ferramenta, que maximiza em até 100 vezes o serviço prestado por seus profissionais.

Atualmente esta ferramenta é utilizada pelas forças de segurança pública para a realização das mais diversas missões, como prevenção em balneários, combate a incêndios florestais, resgates em locais de difícil acesso, atendimento pré-hospitalar, plataforma de observação aérea, e apoio a operações policiais.

Visto a afinidade que os setores aéreos das forças de segurança pública tem com situações anormais de ordem pública, estes elementos são essenciais nas situações de resposta a catástrofes, pois elevam a capacidade e qualidade dos serviços prestados. Assim sendo, é necessário se pensar e trabalhar situações em que seja necessário o emprego de mais de uma Unidade Aérea de segurança pública numa mesma cena, visando a otimização dos recursos disponíveis.

Esta é a razão deste trabalho discutir algo, cotidianamente observado em catástrofes, porém de forma centrada nas operações aéreas, o Sistema de Comando de Incidentes, que no Brasil é difundido pela Secretaria Nacional de Segurança Pública.

## 1.2. TEMA DA PESQUISA: Catástrofes.

### 1.2.3. DELIMITAÇÃO DO TEMA:

Estudo para implantação de plano de mobilização e emprego de força-tarefa aerotransportada de segurança pública, em apoio a catástrofes no Brasil.

### 1.3. FORMULAÇÃO DO PROBLEMA:

Sabe-se que com o desenvolvimento da sociedade e a expansão populacional, a migração da população para áreas não compatíveis a serem habitadas passou a ser uma realidade, agregado a isto, tem sido evidenciado nas últimas décadas um aumento considerável na quantidade de Catástrofes.

Partindo-se deste princípio, e com o objetivo de somar a atividade aeropolicial e de Defesa Civil as respostas as emergências advindas de Catástrofes no Brasil, cabe indagar:

**Como gerenciar a mobilização e o emprego de força-tarefa aerotransportada de Segurança Pública em apoio a Catástrofes no Brasil?**

#### 1.4. JUSTIFICATIVA DA PESQUISA:

A redução dos danos sofridos com o advento dos desastres é uma missão da Defesa Civil e por consequência dos seus órgãos executores, que entre outros estão os que compõem a Segurança Pública. Tendo a visão de atendimento qualificado, especializado e com tempo resposta aceitável, a utilização do serviço de resgate com aeronave, vem ao encontro das expectativas da população.

Este trabalho destina-se a apresentar uma proposta de um plano de mobilização e emprego de força-tarefa aerotransportada de Segurança Pública de em apoio a catástrofes no Brasil.

A Universidade Gama Filho corrobora com os objetivos de formar cidadãos, capazes de contribuir para a construção de uma sociedade humanizada, em permanente sintonia com os avanços da tecnologia, o que está intrinsecamente ligado aos objetivos do trabalho.

#### 1.5. OBJETIVOS

##### **1.5.1. Objetivo Geral**

Verificar a capacidade de mobilização e emprego de força-tarefa aerotransportada de segurança pública em apoio a Catástrofes no Brasil.

##### **1.5.2. Objetivos Específicos**

- a) Justificar a mobilização e o emprego de força-tarefa aerotransportada de segurança pública em apoio a Catástrofes no Brasil.
- b) Apresentar um modelo de controle para mobilização de força-tarefa aerotransportada de segurança pública.
- c) Adaptar a ferramenta do Sistema de Comando de Incidente a gestão da força-tarefa aerotransportada de segurança pública em apoio a Catástrofes no Brasil..

## 1.6. METODOLOGIA DA PESQUISA

Neste trabalho, partiu-se por meio do método indutivo, com uma pesquisa teórica, quantitativa e qualitativa, explicar a situação problema apresentada, baseando-se em contribuições teóricas em fontes publicadas.

Para a formulação do trabalho foi utilizado o método de pesquisa monográfica, sendo a principal técnica a de documentação indireta, mediante análise bibliográfica e documental. Sendo que as análises serão feitas no período de tempo de junho de 2009 a julho de 2010 no território brasileiro.



## 1.7. REVISÃO DE LITERATURA:

Sabe-se que, quase que diariamente, o Brasil, devido ao seu tamanho geográfico, às condições climáticas e fisiográficas e ao grau de desenvolvimento, está sujeito, a um elevado número de desastres, que provocam muitas mortes, feridos, incapacidades físicas, temporárias e definitivas, além de causar grande quantidade de danos às propriedades, bens, serviços, à produção agrícola, à pecuária e também profundos efeitos e consequências desastrosas ao meio ambiente.

Contudo há uma confusão entre os termos Desastre e Catástrofe, algo natural, devido sua similaridade, mas para esclarecermos esta confusão de termos utilizados em situações emergenciais Antônio Luiz Coimbra de Castro nos esclarece definindo Catástrofe como sendo “grande desgraça, acontecimento funesto e lastimoso. Desastre de grandes proporções, envolvendo alto número de vítimas e/ou danos severos” (CASTRO,1998), e desastre como:

Resultado de eventos adversos, naturais ou provocados pelo homem, sobre um ecossistema (vulnerável), causando danos humanos, materiais e/ou ambientais e consequentes prejuízos econômicos e sociais. Os desastres são quantificados, em função dos danos e prejuízos, em termos de intensidade, enquanto que os eventos adversos são quantificados em termos de magnitude. A intensidade de um desastre depende da interação entre a magnitude do evento adverso e o grau de vulnerabilidade do sistema receptor afetado. Normalmente o fator preponderante para a intensificação de um desastre é o grau de vulnerabilidade do sistema receptor. (CASTRO, 1998).

Como vimos na prática uma catástrofe seria um desastre de grande intensidade, deste modo, um dano de proporção tamanha que comunidade local não é capaz de superar sem auxílio externo, e para regular o atendimento realizado, o Ministério da Integração Nacional, por meio de sua Secretaria de Defesa Civil lançou no ano 2000 a Política Nacional de Defesa Civil, que é um manual composto por condicionantes, objetivos, instrumentos, conceituação, diretrizes, metas, planos, programas e projetos, que visa regular a linguagem e a forma de atendimento a desastres no território brasileiro, para com isto atingir o Objetivo Geral da Defesa Civil que é “a redução de desastres” (BRASIL, 2000).

A partir desta metodologia de Defesa Civil, este estudo se propõe a trabalhar dentro da Política Nacional, o Plano de Mobilização, que está dentro do Programa de

Preparação para Emergências e Desastres – PPED e por sua vez Plano de Preparação para Emergências e Desastres, voltado a uma força-tarefa aerotransportada de segurança pública em apoios a catástrofes.

Quando pensamos no conceito de força-tarefa várias são as sugestões que passam em nossas mentes, mas com a finalidade de direcionar os vocábulos adotados o Curso de Comandos de Incidentes define força-tarefa como:

É qualquer combinação de Recursos Únicos de diferentes classes e ou tipos, sendo constituída para uma necessidade operacional particular, com um só líder e comunicações. A equipe deve ser autônoma e atuar dentro de uma mesma área geográfica, sendo respeitado o Alcance de Controle (SENASP, 2008).

Intrinsecamente, observa-se que esta força-tarefa tarefa tem um caráter independente, porém, que pode compor um conjunto de forças-tarefas, ordenados de maneira a otimizar ações e resultados.

Para este ordenamento a SENASP adota a ferramenta do Sistema de Comando de Incidentes como doutrina para direcionar as ações nas situações em que os sinistros fujam da normalidade.

Neste sentido, este trabalho não pretende criar uma nova ferramenta, mas adaptar a doutrina genérica existente, oriunda do “Curso de Sistema de Comando de Incidentes” (SENASP, 2008), as necessidades emanadas do emprego de força-tarefa aerotransportada de segurança pública.

## CAPÍTULO II

### 2. MOBILIZAÇÃO:

O processo de mobilização é um ato contínuo que se inicia na percepção de um evento anormal (sinistro) galgando degraus em níveis de competências compatíveis com o evento. Neste sentido é preciso compreender a mobilização como uma doutrina que engloba o “conjunto de preceitos sistemáticos que, com propósito normativo, conceituam a mobilização, orientam o planejamento, a organização e a execução das atividades dos órgãos da estrutura e fundamentam o respectivo sistema” (CASTRO, 1998)

Dentre os diversos conceitos conhecidos para o termo mobilização, a definição de Antônio Luiz Coimbra de Castro se aplica perfeitamente a este estudo, pois define mobilização como sendo “ o conjunto de medidas que visam a ampliar, de forma ordenada, a capacidade de concentrar recursos institucionais, humanos, econômicos e materiais para enfrentar uma situação de emergência” (CASTRO, 1998), neste norte, percebe-se como de fundamental importância a questão de somar a maior quantidade possível de recursos disponíveis para resposta a desastres.

Sabe-se que o Brasil é um País de dimensões continentais que está em constante desenvolvimento, fato este reconhecido internacionalmente pelos chefes das grandes nações. Atrelado a este desenvolvimento, está a melhoria nos serviços prestados a população nos diversos setores dos serviços públicos, sendo que na segurança pública (Corpos de Bombeiros Militares; Polícia Militar; Polícia Civil; ..... ) não é diferente.

A atualização é uma constante neste setor da administração pública, seja na qualificação de seus profissionais, seja na utilização de novas tecnologias para efetuarem suas missões. Exemplo marcante disto apresenta-se no Corpo de Bombeiros Militar de Santa Catarina, instituição que até o ano de 1926 combatia

incêndios com veículos do tipo carroça e nos dias atuais, menos de cem anos depois, já opera aeronaves como aviões e helicópteros.

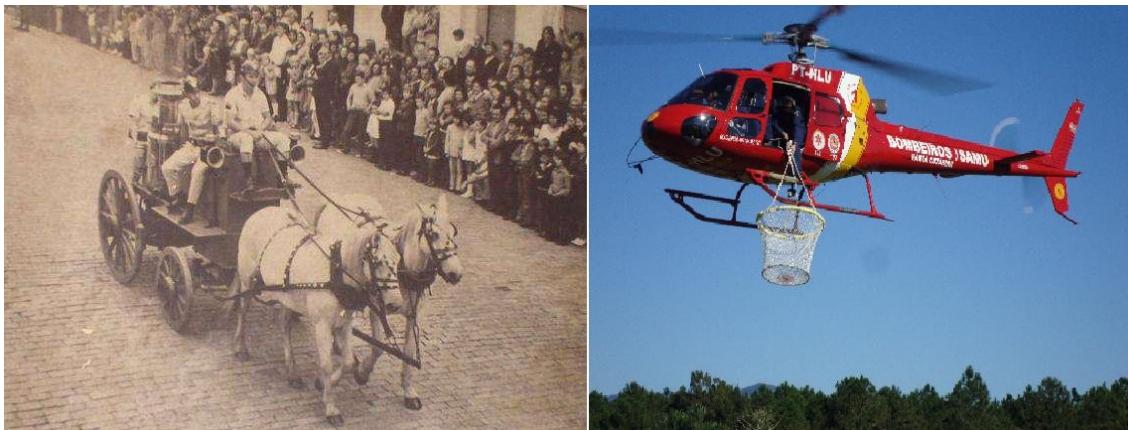


Figura 2 - Primeiro carro de combate a incêndios fabricado na Inglaterra em 1908 e utilizado no CBMSC até 1926 e Helicóptero operado pelo CBMSC a partir de Fev. De 2010.  
Fonte: CBMSC

Este tipo de aperfeiçoamento corresponde significativamente as expectativas e da sociedade e positivamente as respostas a demanda crescente de ocorrências, isto pois, Segundo Lopes (2007, p.19) “o uso de helicópteros, em operações aéreas emergenciais de bombeiro militar proporciona um rápido atendimento ao público, e passou a desencadear objetivamente ações de respostas efetivas demandadas pela sociedade”. Portanto, este tipo de serviço conta com grande versatilidade e agilidade, fatores fundamentais nas respostas a grandes desastres.

A versatilidade à versatilidade apresentada pelo helicóptero na atividade do Corpo de Bombeiros Militar, segundo Lopes (2007, p.19), apresenta-se da seguinte forma:

“é o resultado da capacidade do helicóptero de realizar uma série de atividades de forma eficiente e eficaz, verificam-se essas capacidades quando a aeronave realiza missões de emergência, salvamento e busca, resgate de várias naturezas e ações de combate a incêndios, sejam urbanas ou florestais” (LOPES, 2007).

Já no que se espera da agilidade, Pratts (2008, p. 27), apresenta alguns fatores que causam grande discrepância na comparação de resposta de uma aeronave com uma viatura terrestre:

“No que tange a velocidade e o tempo resposta às ocorrências, tal equipamento corresponde de maneira positiva, por não ser afetado com questões ligadas ao trânsito, bem como vias de acesso e congestionamentos. Sendo tal parâmetro evidenciado por comparações entre este meio de transporte e os demais que se utilizam de vias terrestres”

Atualmente no Brasil são Operadas mais de 200 aeronaves nas Forças de Segurança Pública, arsenal este distribuído ao longo de todo território nacional, porém que em situações de grandes desastres poderiam ser concentrados, de acordo com a demanda, para as respostas aos desastres, fato este já realizado empiricamente nos desastres naturais dos anos de 1983; 1984; 2008 em Santa Catarina e do ano de 2010 no Estado de Alagoas.

Observando-se a demanda crescente, e a atividade já realizada, constata-se a necessidade de doutrinar estes procedimentos a fim de se evitar acidentes e desperdício de recursos públicos, atrelando-se a realidade apresentada a doutrina de mobilização.

Para se viabilizar a mobilização propõem-se inicialmente o cadastramento de todas unidade aéreas do país num banco de dados nacional, expondo seus modelos de aeronaves e suas condições operacionais, sendo este ato é necessário para se ter o controle dos recursos disponíveis por região, adequando a distribuição dos recursos necessários em situações de desastres.

Este controle a nível nacional deve ser realizado pela Força Nacional, que é uma instituição de segurança pública que foi criada em 2004 para atender às necessidades emergenciais dos estados, em questões onde se fizerem necessárias a interferência maior do poder público ou fosse detectada a urgência de reforço na área de segurança.

Por ser uma Instituição baseada na Força de Paz da Organização das Nações Unidas (ONU), e coordenada pela Secretaria Nacional de Segurança Pública (SENASP), do Ministério da Justiça, este órgão tem a vocação nata para esta atividade, cabendo a ele a responsabilidade de desenvolvê-la.

Para tanto propõem-se a adoção da seguinte Tabela:

### CONTROLE DE UNIDADES AÉREAS

| Instituição | Aeronaves | Tipo        | Nº Cmt de Aeronaves | Nº Cmt de Op. Aéreas | Nº Tripulantes | Nº Mecânicos | Cmt da Unidade     | Contato  |
|-------------|-----------|-------------|---------------------|----------------------|----------------|--------------|--------------------|--|
| CBM-SC      | PT-HLU    | Helicóptero | 03                  | 07                   | 10             | 01           | Maj BM Edupércio   | <a href="mailto:boacmt@cbm.sc.gov.br">boacmt@cbm.sc.gov.br</a><br>(48) 3270-0001             |
|             | PP-ADL    | Avião       |                     |                      |                |              |                    |  |
| SENASP      | PT- MJX   | Helicóptero | 05                  | 05                   | 10             | 02           | Maj PMDF Gonsálves | <a href="mailto:galsalves@senasp.mj.gov.br">galsalves@senasp.mj.gov.br</a><br>(61) 3455-0002 |
|             |           |             |                     |                      |                |              |                    |  |
|             |           |             |                     |                      |                |              |                    |  |
|             |           |             |                     |                      |                |              |                    |  |
|             |           |             |                     |                      |                |              |                    |  |

Obs.: Devem ser anexadas ordenadamente as fotos e descrições das aeronaves.

Baseado nas informações contidas na tabela o acionamento deve ser realizado de acordo com a dinâmica das catástrofes, observando a disponibilidade dos Estados e o custo benefício de seu emprego.

## CAPÍTULO III

### 3. A FERRAMENTA DO SISTEMA DE COMANDO INCIDENTES ADAPTADA AO EMPREGO DE FORÇA TAREFA AEROTRANSPORTADA DE SEGURANÇA PÚBLICA EM APOIO A CATASTROFES:

Atualmente é disseminado pela Secretaria Nacional de Segurança Pública o Programa Nacional de Segurança Pública com Cidadania, que visa, entre outros, a qualificação dos profissionais de segurança pública através da realização de cursos, presenciais e a distância, para efetuarem com qualidade as atividades desenvolvidas.

Dentre as qualificações disponíveis está a do Sistema de Comando em Incidentes, que foi originalmente desenvolvido em meados da década de 70, nos Estados Unidos da América, em virtude de grandes incêndios florestais que assolavam a região, tendo como o fato motivador um incêndio de aproximadamente 13 dias onde 16 pessoas morreram, 700 edificações foram destruídas e mais de meio milhão de acres foram queimados somente no Estado da Califórnia. Os principais fatores identificados como contribuintes para esta catástrofe foram terminologias diferentes entre as instituições participantes da resposta as emergências, falta de adaptabilidade da estrutura macro a situações variantes, dispersão das informações e comunicações, planos de ação não consolidados e ausência de instalações com localização e denominação precisas. A partir deste momento estudos foram desenvolvidos e investimentos direcionados a fim de minimizar os problemas identificados e desenvolver uma ferramenta versátil que suprisse a demanda e fosse aplicada a coordenação de situações críticas.

Com o passar dos anos, e a necessidades de uma coordenação eficiente em outras situações anormais de distúrbio público, este sistema acabou sendo aperfeiçoado para ser um modelo eficaz de coordenação em grandes operações, aplicando-se de forma genérica a todos os tipos de incidentes.

Partindo-se do princípio da aplicação do “Sistema de Comando de Incidentes”(SENASP,2008) a coordenação de distúrbios públicos ou catástrofes de qualquer natureza, e sendo este sistema uma corrente complexa com vários elos distintos que possuem particularidades, este capítulo se propõem a direcionar e adaptar as ações da força-tarefa aerotransportada de segurança pública a gestão das ações em situações de catástrofes, aplicando-se o Sistema de Comando de Incidentes a este elo da Operação.

Neste norte é necessário apresentar o SCI efetivamente, observando-se de modo geral as principais características desta ferramenta dentro de uma abordagem adaptada a mobilização e ao emprego de força tarefa, de segurança pública em apoio a catástrofes no Brasil.

### 3.1. OS PRINCÍPIOS DO SCI:

Tendo em vista que cada entidade participante de um SCI tem suas particularidades, o SCI adota 9 (nove) princípios que permitem assegurar o deslanche rápido, coordenado e efetivo dos recursos, minimizando a alteração das políticas e dos procedimentos operacionais próprios das instituições envolvidas. Sendo estes:

- terminologia comum;
- alcance de controle;
- organização modular;
- comunicações integradas;
- plano de ação no (do) incidente;
- cadeia de comando;
- comando unificado;
- instalações padronizadas;
- manejo integral dos recursos.



### **3.1.1. Terminologia Comum:**

Durante a resposta ao incidente, não se deve perder tempo criando novos vocábulos, é necessário que a linguagem seja padronizada, por isso a necessidade de manuais de referência quanto a padronização de respostas a sinistros e a ação na cena da catástrofe. No emprego de força-tarefa aerotransportada de segurança pública em apoio a catástrofes não pode ser diferente, estas ações tem que ser compreendidas por todos e executadas por cada elemento dentro de suas áreas afins, ou seja, é necessário que todos os pilotos, tripulantes e mecânicos se entendam.

### **3.1.2. Alcance de Controle:**

Para possa se manter o controle, nas missões empreendidas, cada integrante da equipe da força-tarefa envolvida no incidente deve se dirigir a um número enxuto de pessoas, sendo o recomendado máximo de 7 integrantes. A medida que mais recursos são mobilizados para o incidente é necessária a expansão da estrutura.

### **3.1.3. Organização Modular:**

O SCI possui uma organização modular que se estrutura de acordo com o tipo, magnitude e complexidade do incidente, Sua expansão ocorre à medida que os recursos são mobilizados para o incidente, adequando-se as necessidades do evento, e sua desmobilização se dá conforme a diminuição da magnitude. No caso particular da emprego de força tarefa aerotransportada de segurança pública em apoio a catástrofes, além das características do evento, também é necessário apoio político dos governos dos Estados que compõem a Federação, uma vez que a força tarefa é viabilizada através da soma dos recursos humanos (pilotos e tripulantes) e materiais (aeronaves) oriundas de Forças Públicas Estaduais.

#### **3.1.4. Comunicações Integradas**

A estrutura de comunicações do SCI deve ser integrada, no caso de força tarefa aerotransportada de segurança pública em apoio a catástrofes, esta comunicação é facilitada pelo uso do rádio aeronáutico.

#### **3.1.5. Plano de Ação no Incidente (PAI):**

Em uma força tarefa aerotransportada de segurança pública em apoio a catástrofes o PAI deve ser desenvolvido de forma a ser um planejamento operacional específico para a resposta a um incidente. Para isto deve ser desenvolvido diversos planos, especificados em áreas determinadas voltadas as missões constitucionais de cada uma das entidades empregadas, que, ao final, devem ser somados a um plano de ação comum dirigido preferencialmente de forma unificada pelos gestores de Unidades Aéreas do Estado afetado em questão.

#### **3.1.6 Cadeia de Comando:**

Na força tarefa aerotransportada de segurança pública e de defesa civil em apoio a catástrofes SCI, cada integrante reporta-se e informa somente a uma pessoa designada, no caso seu superior imediato, indicando o cumprimento das ordens emanadas e das missões desenvolvidas.

#### **3.1.7. Comando Unificado:**

Pode-se compreender o Comando Unificado como sendo a cooperação entre instituições diferentes, direcionando esforços para otimizar recursos e resultados oriundos de suas ações. Em uma força tarefa aerotransportada de segurança pública, entende-se que esta ação se da entre os Comandantes de Unidades Aéreas do Estado afetado, conciliados por um Gestor de Unidade Aérea externo, preferencialmente indicado pela Unidade Aérea da Força Nacional de Segurança

Pública. Neste sentido, entende-se que as demais Unidades Aéreas deslocadas para a resposta ao incidente devem se reportar de maneira cordial aos Comandantes de Unidades Aéreas de mesma vocação.

### **3.1.8. Instalações Padronizadas:**

Para uma força tarefa aerotransportada de segurança pública e de defesa civil é necessário que o local seja seguro, possua fácil acesso e combustível aeronáutico, isto pois, o patrimônio disponibilizado possui um valor elevado, a demanda de suprimentos geralmente parte destas instalações e a qualidade do combustível aeronáutico é fundamental para se evitar acidentes.

### **3.1.9. Manejo Integral dos Recursos:**

Para se efetivar a otimização, controle e contabilidade dos recursos, é necessário o Manejo Integral dos Recursos, isto se dá em função da missão a ser desenvolvida, coordenada pelo Comandante da Unidade Aérea que possui a vocação para missão a ser cumprida. Não se pode esquecer que independentemente da instituição a que pertença, cada recurso utilizado no incidente, faz parte do sistema, ficando sob a responsabilidade do Comando da força-tarefa.

### 3.2. ESTRUTURA DA FORÇA TAREFA AEROTRANSPORTADA DE SEGURANÇA PÚBLICA:

O Sistema de Comando de Incidentes é estruturado em oito funções principais, que formam os pilares que sustentam a estrutura, por sua vez, a estrutura da força tarefa aerotransportada de segurança pública, que é um braço do SCI, não foge desta doutrina, sendo sugerida a seguinte formação:

- Comando da força tarefa aerotransportada de segurança pública;
- Planejamento;
- Operações;
- Logística;
- Administração e Finanças;
- Segurança de Vôo;
- Informações;
- Ligação.

Havendo necessidade, motivada pela magnitude das ações empreendidas, estas funções básicas podem ser ampliadas em seções menores, de forma modular como dita a doutrina do SCI.

#### **3.2.1. Responsabilidades do Comando da força tarefa aerotransportada de segurança pública:**

O Comando da força tarefa aerotransportada de segurança pública é formado pelos Comandantes das Unidades Aéreas ligados a área de Segurança Pública de dentro do Estado atingido pela catástrofe, sendo que seus membros devem ser competentes para dirigir as ações que demandem apoio aéreo.

Responsabilidades:

- Constituir o Comando e determinar o local a ser instituído como Base;
- Zelar pela segurança e pelas ações seguras, de todo o pessoal sob seu comando;

- Avaliar as prioridades de apoio aéreo e de ações de resposta;
- Determinar os objetivos operacionais;
- Coordenar a execução do Plano de Ação do Incidente (PAI), no que for relativo ao setor aéreo;
- Desenvolver uma estrutura funcional apropriada;
- Manter o Alcance de Controle;
- Administrar os recursos aéreos;
- Manter a coordenação geral das atividades aéreas;
- Manter um quadro de situação que mostre o estado e a aplicação dos recursos;
- Manter a motivação do pessoal que está sob seu Comando;
- Acompanhar os tramites de documentação e do controle de gastos, apresentando relatório ao final.

Somando-se novas Unidades Aéreas a força tarefa aerotransportada de segurança pública, haverá a necessidade de se constituir o *Staff* de Comando, ao qual será delegado competências para o desempenho de certas atividades.

### **3.2.2. Staff de Comando:**

As funções de *Staff* do Comando da força-tarefa aerotransportada de segurança pública devem ser delegadas a membros da equipe de operações aéreas, os quais deveram incorporar suas responsabilidades . Estas funções e suas responsabilidades estão apresentados a seguir.

#### **3.2.2.1 Oficial de Segurança de Vôo:**

É o responsável pela avaliação de situações perigosas e inseguras e também o desenvolvimento de medidas que visem a segurança de vôo. Deve ainda relatar imediatamente, situações propensas a acidentes, ao Comando da força-tarefa aerotransportada de segurança pública.

#### Responsabilidades:

- Assessorar o Comando para assuntos relacionados a segurança de vôo;
- Análise dos relatórios de prevenção de vôo (RELPREV);
- Emissão de recomendações de segurança de vôo;
- Controle estatístico dos acidentes e incidentes das operações da força-tarefa;
- Realizar diariamente *briefing* e *debriefing* das missões a serem realizadas
- Propor treinamentos, com a finalidade de evitar acidentes.

#### 3.2.2.2. Oficial de Informação:

Deve ser o contato entre o setor aéreo e o Oficial de Informações Públicas, procurando, sempre que possível, mantê-lo informado das ações da força-tarefa aerotransportada de segurança pública no incidente em questão.

#### Responsabilidades:

- Buscar informações com os membros das equipes empenhadas em missões;
- Realizar um levantamento das imagens realizadas no exercício das missões;
- Manter o Comando da força tarefa aerotransportada de segurança pública informado de suas ações;
- Orientar os membros da força tarefa aerotransportada de segurança pública a não fornecer informações diretamente a mídia;
- Realizar, ao final do Incidente, uma apresentação das missões desenvolvidas pela força tarefa aerotransportada de segurança pública.

#### 3.2.2.3. Oficial de Ligação (Ajudante de Ordens):

Deve ser o facilitador entre os representantes das Unidades Aéreas envolvidas na força tarefa aerotransportada de segurança pública. É de suma importância que Oficial de Ligação conheça os membros das Unidades Aéreas envolvidas.

Responsabilidades:

- Manter contato com o Comando da força tarefa aerotransportada de segurança pública, afim de se informar das ações pretendidas;
- Estabelecer o local para contato com as demais Unidades Aéreas;
- Identificar os representantes de cada uma das Unidades Aéreas mobilizadas, incluindo sua localização e linhas de comunicação;
- Observar as dificuldades e propor ao Comando da força tarefa aerotransportada de segurança pública soluções para os problemas identificados entre as Unidades Aéreas.

### 3.2.3. Seções:

Defini-se seções como sendo parte do todo da estrutura, no caso do SCI “elas têm a responsabilidade de uma área funcional que facilitam as o desempenho das missões, sendo elas: Planejamento; Operações; Logística; Administração e Finanças” (SENASP, 2008).

Em nosso caso, estas seções devem estar subordinadas diretamente ao Comando da força tarefa aerotransportada de segurança pública, porém mantendo contato com as seções correlatas a nível Comando do Incidente.



Figura 3: Seções do Comando da força-tarefa  
Fonte: SENASP, 2008.

#### 3.2.3.1. Seção de Planejamento:

A Seção de Planejamento na força tarefa aerotransportada de segurança pública deve estar relacionada adequação do que foi pré definido no Plano de Ação do Incidente (PAI) as missões a serem executadas setor, avaliando os resultados e reportando os mesmos a Seção de Planejamento do SCI em questão.

Responsabilidades:

- Colaborar com informações a preparação do Plano de Ação do Incidente (PAI);
- Providenciar uma cópia do PAI;
- Adequar a demanda de missões aos recursos aeronáuticos disponíveis;
- Distribuir as missões as Unidades Aéreas (Obs.: As missões deverão ser distribuídas de acordo com a afinidade de cada instituição para cumprimento



da mesma.);

- Estabelecer um sistema de obtenção de informações meteorológicas próprio, visto a grande demanda, das aeronaves, com relação a este serviço;
- Identificar a necessidade do emprego de equipes especializadas;
- Compilar e distribuir as informações obtidas com as equipes a Seção de Planejamento do Incidente.

### 3.2.3.2. Seção de Operações:

Esta Seção deve ser responsável pela execução das ações de resposta executadas pela força tarefa aerotransportada de segurança pública. O Chefe da Seção de Operações força tarefa da aerotransportada de segurança pública e de defesa civil dirige e coordena todas as operações cuidando da segurança das operações.

#### Responsabilidades:

- Obter informações necessárias (carta topográficas; avisos metrológicos, etc.) para a execução das missões da força-tarefa aerotransportada de segurança pública;
- Manter contato com a seção de planejamento da força-tarefa;
- Apresentar, as Unidades Aéreas que compõem a força-tarefa aerotransportada de segurança pública, o Plano de Ação do Incidente (PAI);
- Supervisionar as operações da força-tarefa aerotransportada de segurança pública;
- Obter informações a respeito de equipes que estão atuando na mesma cena de resposta;
- Informar ao Comando da força-tarefa aerotransportada de segurança pública as necessidades de recursos adicionais;

### 3.2.3.3. Seção de Logística:

Na estrutura da força-tarefa aerotransportada de segurança pública e de defesa civil esta seção deve ser responsável por disponibilizar as instalações da base, os serviços e os materiais necessários para o trabalho administrativo. Cabe também a esta seção o fornecimento de alojamentos e alimentação aos membros desta força-tarefa, bem como o de combustível as aeronaves.

#### Responsabilidades:

- Planejar a logística necessária para as operações da força-tarefa aerotransportada de segurança pública;
- Informar a Seção de Logística do SCI os recursos que serão necessários para a força-tarefa aerotransportada de segurança pública com a finalidade de compor o Plano de Ação do Incidente;
- Gerenciar questões relativas a demanda de combustível aeronáutico;
- Acompanhar a necessidade recursos adicionais para força-tarefa aerotransportada de segurança pública;
- Assegurar o bem-estar geral e a segurança dos membros da força-tarefa aerotransportada de segurança pública;

### 3.2.3.4. Seção de Administração e Finanças:

Esta seção deve acompanhar, observando a legislação em vigor, todas as despesas realizados pela força-tarefa aerotransportada de segurança pública, arquivando as documentações, orçamentos e notas fiscais referentes a estas despesas.

#### Responsabilidades:

- Manter contato com as seções de planejamento e logística;
- Conferir se as documentações estão corretas, de acordo com a legislação em vigor, antes da realização das despesas;
- Arquivar todas as documentações referentes a despesas realizadas pela

força-tarefa aerotransportada de segurança pública;

- Identificar e solicitar os recursos financeiros necessários para a logística da força-tarefa aerotransportada de segurança pública;
- Manter contato periódico com as Unidades Aéreas que compõem a força-tarefa aerotransportada de segurança pública para identificar as sua demanda referente as questões de finanças;
- Assegurar que todos os documentos de obrigações iniciados durante o incidente, relativos a força tarefa aerotransportada de segurança pública, estejam devidamente preparados e completos;

## Conclusão

Ao final deste estudo, observa-se que a evolução tecnológica já algum tempo está presente na Segurança Pública, e que a inclusão da atividade aérea neste setor maximizou a qualidade dos serviços prestados pelos órgãos responsáveis.

Também podemos constatar que, com o desenvolvimento da sociedade, alguns eventos, que antes eram apenas desordem pública, nos dias atuais caracterizam situações que ultrapassam a capacidade de resposta dos serviços competentes locais, exigindo uma intervenção de uma força-tarefa externa.

Neste sentido, constatamos ainda, que nos dias atuais, mesmo com todos os avanços dos meios de comunicação, ainda temos dificuldades em realizar grandes mobilizações para resposta a catástrofes. Para isto, propomos, uma tabela, com a finalidade de cadastrar todas as Unidades Aéreas do país, que sirva de início para estudos mais aprofundados de meios, eficazes, de mobilização havendo necessidade.

Com este estudo, procuramos ainda, adequar a ferramenta do “Sistema do Comando de Incidentes” (SENASP, 2008) as necessidades das operações aéreas envolvendo mais de uma unidade em uma situação de catástrofes.

Por fim em momento algum este estudo objetivou se tornar algo acabado, pelo contrário, na realidade sua intenção foi dar um primeiro passo para uma situação nova, que tem se tornado cotidiana, e que precisa ser debatida e complementada na busca pela excelência da prestação de serviço do ramo da segurança pública.

## 7. Referências Bibliográficas:

AMORIM, João Schorne de. Aviação Policial & Defesa Civil. **Aviação em Revista**. 2ª ed. São Paulo, ano 67, p. 37, 2005.

ASTE, Giancarlo de; MYSSSEN, Marcus Vinicius da Luz. **Salvamento em altura**. 1ª ed. Rio de Janeiro: Imprensa Oficial, 1991.

AVIAÇÃO EM REVISTA: Aviação Policial & Defesa Civil. São Paulo: 3ª ed. 2006. 37p.

BRASIL (País). Ministério da Justiça. Secretaria Nacional de Segurança Pública. Plano Nacional de Segurança Pública. **Bombeiros**. Brasil, 2004.

BRASIL (País). Ministério da Integração Nacional. Secretaria de Defesa Civil. **Política Nacional de Defesa Civil**. Imprensa Nacional, 2000.

CASTRO, Antônio Luiz Coimbra de. Ministério do Planejamento e Orçamento. Secretaria Especial de Políticas Regionais. Departamento de Defesa Civil. **Glossário de Defesa Civil**, Estudos de Riscos e Medicina de Desastres. Imprensa Nacional, 1998.

CAMPOS FILHO, João Galdino de. Aviação Policial & Defesa Civil. **Aviação em Revista**. São Paulo, ano 65, n. 671, p. 38, dez. 2003.

GRUPO DE radiopatrulhamento aéreo da Polícia Militar do Estado de Santa Catarina. **Palestra à unidades operacionais**. Florianópolis, 2000.

LOPES, Edemilson. **A Relevância da Segurança de Vôo nas Operações Aéreas Emergenciais de Bombeiro Militar**. 2007. 95 f. Trabalho de conclusão de curso (Curso de Especialização Latu Sensu em Gestão de Serviços de Bombeiro) – Universidade do Sul de Santa Catarina, Santa Catarina, Florianópolis.

PRATTS, Edupércio. **Técnicas de salvamento com helicópteros**. 1990. 72 f. Trabalho de conclusão de curso (Curso de Especialização de Bombeiros para Oficiais) – Polícia Militar de Santa Catarina. Corpo de Bombeiros Militar, Santa Catarina.

\_\_\_\_\_. Corpo de Bombeiros Militar do Estado de Santa Catarina. **Operações com Helicópteros: Visão de Futuro**. 1ª ed. Santa Catarina, ano 1, p. 37, 2007.

SCHELEMPER JUNIOR, Bruno Rodolfo. **Atendimento pré-hospitalar e transferência inter-hospitalar de urgência e emergência em Santa Catarina**. 2ª ed. Santa Catarina: Pallotti, 2000.

SENNÁ, Eduardo André. Aeronaves. **Diário Catarinense**, Santa Catarina, 08 ago. 2006. Diário do Leitor, p. 38.