

SOS VIDA: CONHECENDO A SEÇÃO CONTRA INCÊNDIO DO AEROPORTO PEDRO OTACÍLIO DE FIGUEIREDO – VITÓRIA DA CONQUISTA – BA

*Mauricio de Oliveira Silva*¹

*Thomas Leonardo Marques de Castro Leal*²

RESUMO

O aeroporto Pedro Otacílio de Figueiredo fica em Vitória da Conquista - Bahia. Possui vários voos para diferentes estados e conta com uma Seção Contra Incêndio do Corpo de Bombeiros Militares. O objetivo deste trabalho é apresentar a Seção Contra Incêndio do aeroporto e verificar a aplicação das normas de segurança e combate a incêndio, primeiros socorros e atendimento pré-hospitalar. Atualmente, os acidentes e incidentes são praticamente zero, as ações de primeiros socorros são raras e há prevenção de acidentes com o apagamento de pequenos focos de incêndio na vegetação e o espantamento de urubus (*Coragyps atratus*) que podem causar acidentes.

Palavras-chave: Aves. Bombeiros. Resgate.

¹ Mestrando em Ciências Ambientais (UESB).

² Bacharel em Engenharia Ambiental pela Universidade Estadual do Sudoeste da Bahia (UESB) Pós-Graduado em Engenharia de Segurança do Trabalho pela Faculdade de Tecnologia e Ciências (FTC).

**SOS LIFE: KNOWING THE ANTI-FIRE SECTION OF THE
AIRPORT PEDRO OTACÍLIO DE FIGUEIREDO – VITÓRIA DA
CONQUISTA - BA**

ABSTRACT

Pedro Otacílio de Figueiredo airport is located in Vitória da Conquista – Bahia. It has several flights to different states and has a Fire Department of the Military Fire Department. The objective of this paper is to present the Airport Fire Section and to verify the application of safety and fire fighting rules, first aid and prehospital care. Accidents and incidents are now practically zero, first aid actions are rare and accidents are prevented by the extinguishing of small fires in the vegetation and the killing of vultures (*Coragyps atratus*) that can cause accidents.

Keywords: Birds. Firemen. Rescue.

Artigo Recebido em 02/07/2019 e Aceito em 02/02/2020

1 INTRODUÇÃO

Enquanto atividade econômica, o transporte aéreo é um dos setores mais importantes e dinâmicos da economia, atende as necessidades de deslocamento e estende seus efeitos distributivos à população, representando um meio de desenvolvimento econômico e social (KYSEL'OVÁ, 2012).

O Sistema de Resposta a Emergência Aeroportuária (SREA) é o conjunto de recursos - humanos e materiais - e procedimentos instituídos para serem acionados no caso de uma emergência em um aeroporto (ANAC, 2019)

Os encargos referentes as ações de salvamento e combate a incêndio são coordenadas pelo chefe da Seção Contra Incêndio (SCI) (INFRAERO, 2004). Esta seção possui o objetivo de dar uma pronta resposta no caso da ocorrência de um acidente ou incidente aeronáutico em um aeródromo, objetivando-se, assim, preservar a vida humana e minimizar os danos ao patrimônio eventualmente envolvido (SÃO PAULO, 2006, p.11).

Este setor também é responsável pela prestação dos primeiros socorros em casos de incidentes. Primeiros socorros têm como base um conjunto de procedimentos eficazes e cientificamente comprovados, preestabelecidos e exaustivamente ensaiados, que devem ser ministrados entre o momento que ocorre o acidente até a chegada do Atendimento Pré-Hospitalar (APH) (SILVA, 2013 *apud* OLIVEIRA *et al.*, 2017)

Dessa forma, entende-se primeiros socorros como os procedimentos adotados, antes da chegada ao médico, de algum profissional qualificado da área de saúde ou da ambulância, quando uma pessoa é vítima de qualquer acidente ou mal súbito (FRANGE, 2017, p.6), que quando bem aplicados podem salvar vidas (OLIVEIRA *et al.*, 2017, p.2).

Já o Atendimento Pré-Hospitalar (APH) é caracterizado pela assistência adequada prestada à vítima, bem como o seu transporte para uma unidade de

pronto atendimento (MINAS GERAIS, 2010). É feito por profissionais qualificados como os médicos, enfermeiros, policiais militares, auxiliares de enfermagem, técnicos em enfermagem, bombeiros militares e civis, entre outros (BRASIL, 2002).

O objetivo deste trabalho é apresentar o trabalhoda Seção Contra Incêndio do aeroporto Pedro Otacílio de Figueiredo em Vitória da Conquista – BA e verificar a aplicação das normas de segurança de combate a incêndio, primeiros socorros e atendimento pré-hospitalar.

2 MÉTODOS

Os dados que sustentam esta pesquisa foram classificados pela abordagem descritiva - qualitativa. A pesquisa descritiva “expõe características de determinada população ou de determinado fenômeno. Pode também estabelecer correlações entre variáveis e definir sua natureza. Não tem compromisso em explicar os fenômenos que descreve, embora sirva de base para tal explicação” (VERGARA, 2004, p. 47).

Segundo Minayo (2009), a abordagem qualitativa trabalha com os dados que podem ou não serem quantificados, ou seja, trabalha com o universo dos significados, dos motivos, das aspirações, das crenças, dos valores e das atitudes, esse conjunto de fenômenos humanos é entendido como parte da realidade social.

Para tal, a pesquisa envolveu: (a) levantamento bibliográfico; (b) entrevistas com bombeiros em trabalho no dia da visita. Os dados foram coletados mediante procedimentos de entrevista e observações *in loco* para organização de um relato de experiência.

Apesar da amostragem ser realizada por conveniência, utilizando-se como critério os bombeiros presentes no dia, para análise dos dados levantados, rotina da Seção Contra Incêndio e de atendimento pré-hospitalar do aeroporto e como se dá o seguimento das normas de segurança no local, a amostra é suficiente.

A utilização da entrevista foi por

ser um dos métodos mais largamente utilizados em pesquisas humanas, clínicas, sociais e organizacionais, e constitui uma interação assimétrica, em que uma parte coleta de dados e a outra se apresenta como fonte ou, na linguagem especializada, como informante (VASCONCELOS, 2007, p.220).

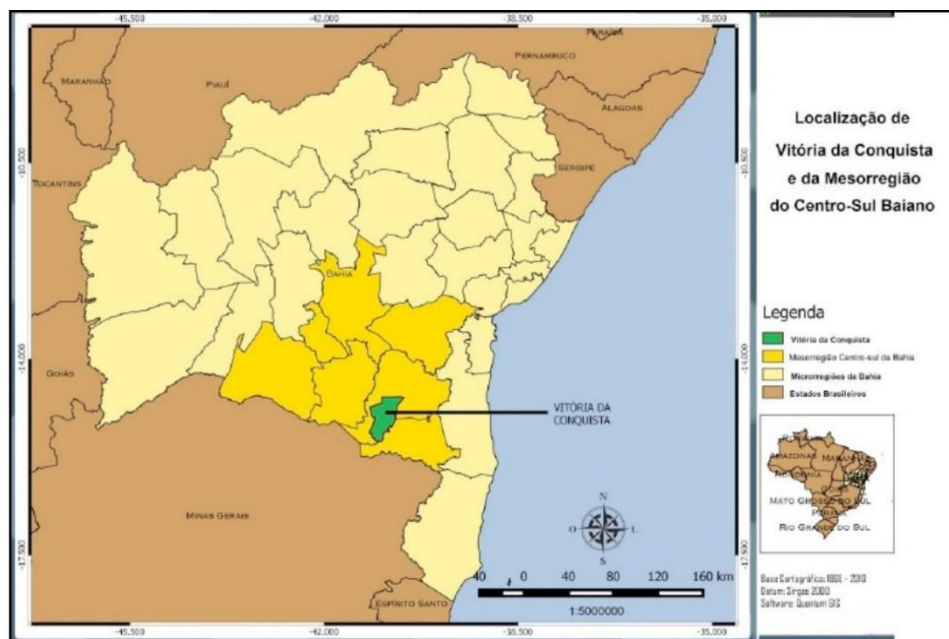
A entrevista foi composta por 12 questões, a saber:

1. Qual a quantidade de funcionários e suas respectivas funções dentro do Serviço de Combate Incêndio (SCI) do Aeroporto Pedro Otacílio de Figueiredo?
2. Quais são as normas e rotinas da instituição?
3. Quais os tipos de atendimentos realizados pelo SCI?
4. Qual a média de ocorrências registradas no mês?
5. Quais são as qualificações técnicas dos profissionais que trabalham no SCI?
6. São realizados treinamentos frequentes e reciclagens dos profissionais que lidam diretamente com as ocorrências de Atendimento Pré-Hospitalar e Resgate?
7. Quais os materiais e equipamentos utilizados na instituição?
8. Como funciona a carga horária de serviço no SCI?
9. O que você acha da atividade que desenvolve no SCI?
10. Existe algum tipo de acompanhamento psicossocial para os profissionais do SCI?
11. Qual o grau de satisfação em trabalhar atualmente na unidade de serviço.
 - (1) muito insatisfeito
 - (2) insatisfeito
 - (3) indiferente
 - (4) satisfeito
 - (5) muito satisfeito.
12. Quais são as prioridades no atendimento de APH e RESGATE, já no local do atendimento?

Área de estudo

Vitória da Conquista (Figura 1) é a terceira maior cidade do Estado da Bahia, conhecida como a capital do Sudoeste da Bahia, é um grande polo de educação que conta com três universidades públicas, A Universidade Estadual do Sudoeste da Bahia (UESB), a Universidade Federal da Bahia (UFBA) e o Instituto Federal da Bahia (IFBA), além de diversas outras faculdades particulares. É uma cidade de forte comércio e produção agropecuária, com expressiva produção de café (UESB, 2011).

Figura 1: Localização de Vitória da Conquista e da Mesorregião do



Centro-Sul baiano (Planalto da Conquista)

Fonte: Base cartográfica IBGE, Autor: Lucas Araújo, 2010.

De acordo com a UESB (2011), a malha urbana de Vitória da Conquista articula-se em torno de dois eixos rodoviários. No sentido Norte-Sul, a BR 116 (Rio-Bahia) permite o acesso tanto ao Centro-Sul como ao Norte e Nordeste do país. No sentido Leste-Oeste, a BA 415 (Vitória da Conquista- Itabuna) permite

acesso ao litoral, e a BA 262 (Conquista-Brumado) permite acesso ao Oeste do estado.

Devido a essa privilegiada localização geográfica, o município pôde integrar-se as regiões do estado e do restante do país (UESB, 2011, p.19). Esse contexto contribui para que várias empresas de transporte rodoviário de grande e médio porte se instalem no município, deslocando cargas e pessoas de todas as regiões do Brasil.

O Aeroporto Pedro Otacílio de Figueiredo serve Vitória da Conquista com uma população estimada pelo IBGE em 2018 de 338.885 mil habitantes e região, e é de propriedade do Governo do Estado.

O aeroporto Pedro Otacílio fica localizado na avenida Paraná, s/n, bairro Patagônia. Dentro do aeroporto está o quartel (Figura 2. A) responsável pela Seção Contra Incêndio (Figura 2.B) e Atendimento Pré-Hospitalar. O aeroporto surgiu pela necessidade de unir a região Sudoeste as outras regiões da Bahia, do Brasil e do mundo.

Figura 2 : a) Unidade Corpo de Bombeiros, b) Seção Contra Incêndio.



Fonte: Mauricio de Oliveira, 2015.

É administrado por uma empresa privada, a SOCICAM. Possui voos diários para Salvador, São Paulo, Barreiras, Brasília, Ribeirão Preto, Belo Horizonte, Campinas, Campo Grande, Curitiba, Rio de Janeiro, São José dos Campos, Uberlândia pelas empresas TRIP, Passaredo; Gol (em sistema de *Codeshare* com Passaredo) e TAM (em sistema de *Codeshare* com TRIP).

O aeródromo está completamente inserido na área urbana, passou por reforma recente para melhoria das condições de conforto dos passageiros no terminal. Atualmente as aeronaves EMB-145, ATR-42 e ATR-72 atendem ao aeroporto, em suas operadoras Passaredo e TRIP respectivamente.

O aeroporto conta com terminal para passageiros climatizado, estacionamento, Seção Contra Incêndio (SCI), sistema de proteção ao voo PAPI (*Precision Approach Path Indicator*) e NDB (*Non Directional Beacon*), balizamento noturno, farol rotativo além de uma estação de rádio de Serviço de Informação de Voo de Aeródromo (AFIS) (130.30) para prestar informações acerca das condições de uso do aeródromo aos pilotos.

3 RESULTADOS E DISCUSSÃO

Denomina-se Seção Contra Incêndio(SCI), o conjunto de instalações e dependências projetadas para servir de sede operacional do serviço de salvamento e contra incêndios (BRASIL, 2015, p.4).

Esse sistema foi estabelecido pelo Código Brasileiro de Aeronáutica, que tem por finalidade a orientação, a supervisão, a fiscalização e a coordenação das atividades de prevenção, salvamento e combate a incêndio em aeródromos e edificações do Comando da Aeronáutica (SÃO PAULO, 2006, p.12).

Essa seção tem a função de abrigar o efetivo operacional, equipamentos e viaturas com toda atenção direcionada para a prevenção e combate a incêndios em aeronaves militares, comerciais e ou particulares, eventuais acidentes aeronáuticos que por acaso possa haver dentro da área do aeroporto

como também nas instalações do aeroporto. Acidentes como: fogo em vegetação do parque aeroportuário, nas dependências das empresas que atuam na área do aeroporto, atendimento pré-hospitalar etc.

A SCI do aeroporto Pedro Otacílio de Figueiredo é composta por 20 profissionais bombeiros militares, que são distribuídos por escala. Diariamente trabalham 4 (1 motorista, 1 operador de rádio e 2 auxiliares) em prontidão para atender e prevenir acidentes.

As rotinas do SCI consistem na conferência dos materiais (*checklist*), teste da viatura, teste do equipamento de corte de ferragens, teste do canhão de água e demais equipamentos. O serviço é restrito ao aeroporto, atende ao raio de 8 km quando se trata de acidente em aeronaves.

O serviço básico do SCI é o atendimento a acidentes com avião. Em alguns casos presta os primeiros atendimentos a passageiros que passam mal e solicitam o apoio do Serviço de Atendimento Móvel de Urgência (SAMU 192).

Atividades desenvolvidas e acidentes com aves em aeroportos

Durante a entrevista com os bombeiros, eles informaram que é comum que apaguem pequenos focos de incêndios no aeroporto (na vegetação) e que frequentemente espantam urubus (*Coragyps atratus* (Bechstein, 1793) – Cathartidae) das imediações do aeroporto.

Há relatos de que essas aves podem causar acidentes, o assunto pode não ser tão conhecido pelo público leigo, porém ao buscar na literatura, notou-se que as aves comumente causam problemas em aeroportos brasileiros.

Muitas aves são encontradas nos aeroportos brasileiros, o urubu-de-cabeça-preta ou urubu-comum (*C. atratus*) e o carcará (*Caracara plancus* (Miller, 1777) – Falconidae) são frequentemente avistados nesses locais (LUIGI, 2006, p.20).

Ainda de acordo com Luigi (2006), garças (*Bubulcus ibis* Linnaeus, 1758 - Ardeidae), quero-queros (*Vanellus chilensis* (Molina, 1782) - Charadriidae) e

pombos (*Columbalivia* Gmelin, 1789 – Columbidae) são aves que oferecem riscos por serem muito frequentes em áreas próximas a aeroportos.

Como exemplos de aeroportos com problemas envolvendo aves, tem-se o Aeroporto de Corumbá que tem muitos trinta-réis-grande (*Phaetusa simplex* (Gmelin, 1789) – Sternidae) em seu pátio e pista e o Aeroporto Internacional Val-de-cães (Belém/PA), que sua pista é utilizada por coruçã (*Podagerna cunda* (Vieillot, 1817) – Caprimulgidae) (LUIGI, 2006, p.21).

Segundo Luigi (2006), outras 24 famílias de aves estão associadas a colisões com aeronaves, o que alerta para a necessidade de cuidados para evitar acidentes em aeroportos. Para normatizar as medidas mais utilizadas e eficientes nesse quesito de segurança, em outubro de 2006, o Comitê Internacional do Perigo Aviário (IBSC) publicou um documento contendo as práticas recomendadas para o controle de aves e animais nos aeroportos intitulado '*Standards for Aerodrome Bird / Wildlife Control*'.

O documento aponta 9 normas que devem ser seguidas para obter sucesso no programa de controle e perigo aviário, sendo elas: (*International Bird Strike Committee*, 2006 apud MARTOS e MADEIRA, 2013, p.12-13)

1. Primeiramente um membro sênior da administração aeroportuária deve ser responsável pela implementação de um Programa de Controle do Perigo Aviário, incluindo manejo de habitat e controle ativo do perigo aviário.
2. O aeroporto deve comandar uma vistoria em sua propriedade a procura de recursos que podem ser focos atrativos de aves. Esses recursos devem ser bem identificados e um plano de manejo deles deve ser feito com objetivo de reduzir a sua quantidade, ou impedir o acesso das aves ao mesmo quando praticável. Tal plano de manejo deve ser bem descrito e evidenciado para futuras análises.
3. Uma equipe treinada para afugentar aves deve estar presente no espaço do aeródromo pelo menos 15 minutos antes de cada pouso e decolagem e no caso de aeroportos de grande movimentação ela deve estar a postos o dia todo. Essa equipe deve se preocupar unicamente com as aves e mesmo durante a noite equipes devem fazer a ronda do aeroporto para identificar algum perigo.
4. As equipes devem contar com os equipamentos necessários para afugentar ou capturar as aves que ali habitam, levando em consideração as espécies, o número de aves e a área a ser controlada.
5. As equipes de controle devem manter anotações constantes sobre: áreas que foram patrulhadas; número, espécies e localização

das aves avistadas; ações tomadas para afugentá-las; resultados das ações.

6. Os acidentes devem ser divididos em 3 categorias: Acidentes Confirmados; Acidentes não Confirmados e Acidentes Confirmados de Grande Proporção.

7. Os aeroportos devem estabelecer algum mecanismo que possa assegurar que todos os acidentes com aves em sua região sejam reportados. Assim como as espécies envolvidas sejam identificadas sempre que possível. Esses dados devem ser repassados ao órgão nacional que combate ao perigo aviário, que deverá anualmente repassar as informações para a ICAO (Organização da Aviação Civil Internacional).

8. Aeroportos devem realizar uma avaliação formal sobre os riscos que o perigo aviário representa, para que seja possível a avaliação da efetividade do programa de controle.

9. Aeroportos devem cuidar para que seja proibido a implantação de atividades atrativas de aves dentro de uma área que compreende um círculo com raio de 13 Km. (MARTOS e MADEIRA, 2013, p. 12-13)

Além destas 9 medidas, a redução de disponibilidade de alimentos, água e abrigos reduzem que aves busquem aeroportos para sobreviverem (MARTOS e MADEIRA, 2012, p.13).

Em um levantamento feito por Paula-Junior et al. (2019) sobre acidentes causados por choques de aviões com aves no Brasil, entre os anos de 1996 a 2015, houve um menor número de colisões em 1996 (127) e maior número no ano de 2015 (1824), com média de 735,75 colisões anuais ao longo da série histórica, o que aponta um crescimento de acidentes com o passar do anos e carece de medidas de redução.

Resultado das entrevistas

De acordo com os bombeiros as ocorrências de acidentes e incidentes registradas por mês no aeroporto de Vitória da Conquista são praticamente zero, com pequenos incidentes isolados como supracitado.

Para atuar no SCI os profissionais precisam ter Curso de Habilitação de Bombeiro de Aeródromo (BRASIL, 2019). O último curso realizado em Vitória da Conquista foi em 2011 e reciclagem dos profissionais acontecem a cada 2 anos.

Os bombeiros de aeródromo especializados para a condução dos carros contra incêndio desempenham papel fundamental no Salvamento e Combate a Incêndio em Aeródromos Civis (SESCINC), sendo também responsáveis pela operação dos sistemas de combate a incêndio desses veículos, equipamento essencial às operações de salvamento e combate a incêndio em aeronaves (ANAC, 2015, p.42).

Quando perguntados se são realizados treinamentos frequentes e reciclagens dos profissionais que lidam diretamente com as ocorrências de Atendimento Pré-Hospitalar e resgate, foi informado que treinamentos e reciclagens são raros, mas existe troca de conhecimento entre colegas mais experientes.

Quanto aos materiais e equipamentos que são utilizados na instituição, foram apontados o desencarcerador (corta ferragens), motosserra, moto abrasivo para corte de ferro, pedra e concreto, almofada pneumática, viatura com caminhão AP2 e ASD3, mochila de primeiros socorros, roupa de aproximação, Equipamentos de Proteção Individual (EPI) e Equipamentos de Proteção Respiratória (EPR) como os mais usuais no combate a incêndios e primeiros socorros.

Referente as questões de trabalho, a carga horária dos trabalhadores da SCI consiste em escala de 24 X 96, ou seja, trabalha 24 horas e folgam 96 horas. Esta escala não está em conformidade com a Lei 11.901, de 12 de janeiro de 2009. Em seu artigo 5º, a legislação prevê que Art. “A jornada do Bombeiro Civil é de 12 (doze) horas de trabalho por 36 (trinta e seis) horas de descanso, num total de 36 (trinta e seis) horas semanais”. Perguntado aos colaboradores o que achavam da atividade desenvolvida, a resposta foi que “é tranquilo, sem estresse”.

Perguntados se há algum acompanhamento psicossocial para os profissionais do SCI, foi informado que não há acompanhamento, mas existem profissionais disponibilizados pela Polícia Militar (PM). Para os soldados que querem algum tipo de suporte, este deve procurar pelo serviço.

A partir dessa questão foi perguntado o grau de satisfação em trabalhar na unidade SCI do aeroporto Pedro Otacílio Figueiredo. Dos quatro profissionais em serviço que foram questionados, três deles disseram estarem muito satisfeitos e um afirmou estar insatisfeito.

Segundo Silva (2015), a falta de compromisso dos governantes com os militares é o fator majoritariamente desmotivador da categoria e que causa maior insatisfação entre os militares.

Vara et al. (2014) aponta que poderá ser importante incluir na formação dos bombeiros conteúdos sobre gestão do stress e regulação das emoções, bem como criar nos corpos de bombeiros equipes de suporte de pares para prevenir o trauma e a insatisfação com o trabalho, sendo estes, agentes que podem causar insatisfação.

Acidentes e incidentes

As informações de acidentes e incidentes mais marcantes na história do aeroporto são relatadas pela *Aviation Safety Network* (1996 – 2019) e por jornais e blogs, com destaques ao G1 (2010) e O Globo (2010).

Em 6 de março de 1955: Um Douglas DC-3 da Real Transportes Aéreos, registro PP-YPZ caiu durante a aproximação para pousar em Vitória da Conquista. O trem de pouso abaixou, porém não travou. O piloto fez uma elevação durante uma curva para a esquerda e atingiu um poste, caiu e pegou fogo. Das 21 pessoas a bordo, cinco morreram (ASN, 1996, on-line).

No dia 9 de outubro de 1985: Um Embraer EMB-110 Bandeirante da Nordeste Linhas Aéreas, registro PT-GKA operando um voo de carga de Vitória da Conquista para o Aeroporto Dois de Julho (Salvador) caiu durante a subida inicial em Vitória da Conquista, depois de voar anormalmente baixo. Os dois tripulantes morreram (ASN, 1996, on-line).

25 de agosto de 2010: Durante o pouso do voo 2231, da Passaredo Linhas Aéreas, operado com um Embraer ERJ-145, caiu na aproximação em

Vitória da Conquista. O avião pousou nos limites do aeroporto, próximo à pista e equipe perdeu o controle. Como resultado, a aeronave sofreu graves danos. Duas das 27 pessoas a bordo ficaram feridas. A companhia aérea afirmou que não foi possível baixar o trem de pouso, apesar de testemunhas terem observado que o trem de pouso estava abaixado enquanto a aeronave estava pousando (G1, 2010; O GLOBO, 2010).

Primeiros socorros e atendimento pré-hospitalar

O Atendimento pré-hospitalar é caracterizado pela assistência adequada prestada à vítima, bem como o seu transporte para uma unidade de pronto atendimento. Somente podem realizar o APH os atores legitimados pela Portaria nº. 2.048, de 05 de novembro de 2002 (MINAS GERAIS, 2010, on-line).

A partir desses conhecimentos, foi perguntado aos profissionais quais são as prioridades no atendimento de APH e resgate, já no local do atendimento, quais seriam os passos a serem seguidos.

Foi respondido por um dos entrevistados que “1º Primeiro eu, 2º prioridade a vítima em maior chance de sobreviver, 3º usar EPI, 4º Atentar ao local (a segurança), 5º Abordagem, 6º Nível de consciência e 7º Sinais vitais”.

Assim como a ação de bombeiros socorristas, o passo a passo em caso de acidentes ou problemas com doenças seguem uma sequência lógica de atendimento, que consiste em: a) manter o controle de si mesmo e também da situação; b) agir com calma e lógica; c) usar as mãos delicadamente; d) falar com a vítima de modo gentil; e) ser objetivo (FRANGE, 2017, p. 7).

O Colégio Americano de Cirurgiões estabeleceu um protocolo que é ministrado em um curso denominado *Advanced Trauma Life Support – ATLS* –, cujo objetivo é estabelecer as prioridades no atendimento à vítima de traumas (ATLS, 1996).

O protocolo recomenda uma sequência sistematizada já adotada internacionalmente, definida como ABCDE, ou seja, é uma sistemática que uniformiza as condutas para o paciente/vítima a fim de evitar o óbito. Tido como método internacional, o ABCDE corresponde a: A (*airways*) – vias aéreas com controle da coluna cervical; B (*breathing*) – respiração e ventilação; C (*circulation*) – circulação com controle da hemorragia; D (*disability*) – estado neurológico; E (*exposure*) – exposição e controle da temperatura (ATLS, 1996).

Tem-se que a partir da aplicação adequada dos protocolos e comportamentos para a realização dos primeiros socorros é possível conservar a vida até que a vítima chegue ao atendimento hospitalar.

4 CONSIDERAÇÕES FINAIS

A Seção Contra Incêndio no aeroporto de Vitória da Conquista trabalha na prevenção e na assistência de primeiros socorros sendo indispensável na segurança do aeroporto. Contudo, a falta de reciclagem dos cursos dos bombeiros pode ser entendida com o um problema grave, pois as resoluções que regulamentam o setor já passaram por atualizações.

Pela visita e entrevista foi possível detectar que a prevenção é um fator determinante, como informado pelos bombeiros, ações pequenas de extinção de pequenos focos de incêndio e o espantamento de aves são essenciais para que não haja maiores problemas.

Como outro ponto importante foi observado que os equipamentos, o treinamento e a troca de experiência, além da confiança entre os colegas de profissão são necessárias para o bom desenvolvimento das ações preventivas.

A insatisfação de um dos trabalhadores pode estar ligada a questões pessoais/ou questões políticas acerca da categoria, o que exige debate sobre a profissão e sua valorização.

REFERÊNCIAS

ANAC. Agência Nacional de Aviação Civil. **Especialização de bombeiro de aeródromo**. 2015. Disponível em: <<http://www.anac.gov.br/noticias/2015/especializacao-de-bombeiro-de-aerodromo>>. Acesso em: 07 mar. 2019.

_____. Agência Nacional de Aviação Civil. 2013. Disponível em:<encurtador.com.br/eInT6>. Acesso em: 06 mar. 2019.

_____. Agência Nacional de Aviação Civil. **Manual do SESNIC**. 2019. Disponível em:<encurtador.com.br/qtxB2>. Acesso em: 06 nov. 2019.

ASN, **AviationSafety Network**. 1996. Disponível em: <<http://aviationsafety.net/database/record.php?id=19550306-0>>. Acesso em: 05 mar. 2019.

ATLS. **Manual de Suporte Avançado de Vida no Trauma**. 5 ed. São Paulo: ATLS,1996.

BRASIL. **Lei nº 11.901, de 12 de janeiro de 2009**. Dispõe sobre a profissão de Bombeiro Civil e dá outras providências. Brasília, DF. 2009

BRASIL. Ministério da Saúde. **Portaria nº 2048, de 5 de novembro de 2002**. 2002. Disponível em: <encurtador.com.br/pqYZ1>. Acesso em: 03 nov. 2019.

BRASIL. Infraestrutura. **Arquitetura SCI**. 2015. Disponível em: <<https://infraestrutura.gov.br/images/15-1-5-arquitetura-sci-rev-01.pdf>>. Acesso em: 01 jul. 2019.

BRASIL. Ministério da Saúde. **Regulamento Técnico dos Sistemas Estaduais de Urgência e Emergência**. Portaria nº 2.048/GM de 05 de novembro de 2002. BRASILIA, p. 32-54, nov. 2002. Disponível em: Acesso em: 27 jun. 2019.

BRASIL. **Resolução nº 517, de 14 de maio de 2019**. Altera a Resolução nº 279, de 10 de julho de 2013, e aprova a Emenda nº 04 ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 153. Diário Oficial da União. Brasília, DF. 2019.

FRANGE, P. **Primeiros socorros**. 2017. Disponível em: <encurtador.com.br/rwFJN>. Acesso em: 22 dez. 2019.

G1. **Avião faz pouso de barriga na Bahia**. 2010. Disponível em: <encurtador.com.br/cny35>. Acesso em: 05 mar. 2019.

GERHARDT, T. E.; SILVEIRA, D. T. (Org.). **Métodos de pesquisa. EAD: série educação a distância.** Editora da UFRGS. 2009. 120 p.

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Vitória da Conquista. 2018. Disponível em: <<https://www.ibge.gov.br/cidades-e-estados/ba/vitoria-da-conquista.html?>>. Acesso em: 04 mar. 2019.

IBSC. International Bird Strike Committee. **Recommended Practices No.1 - Standards For Aerodrome Bird/Wildlife Control.** Warsaw: IBSC. 2006.

INFRAERO. Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária. **Manual de Procedimentos: Plano de Emergência Aeronáutica dos Aeroportos da INFRAERO (PLEM).** 2004.

KYSEL'OVÁ, V. Risk Management in Air Transport and Insurance. **Anais International Scientific Conference Management 2012.** Serbia. 6p. 2012

LUIGI, G. **Aves como fator de risco para a aviação nas proximidades de aeroportos no Brasil: desenvolvimento de uma metodologia para avaliação e busca de soluções.** Manual de controle do perigo aviário para aeroportos da rede INFRAERO 5 a versão/5 a fase. COPPETEC. 2006. 213 p. Disponível em: <encurtador.com.br/pwDNP>. Acesso em: 06 mar. 2019.

MARTOS, J. F. A.; MADEIRA, F. Análise da medida de controle de perigo aviário. **Anais do 6º Simpósio de Segurança de Voo.** 2013. Disponível em: <encurtador.com.br/aefw7>. Acesso em: 07 mar. 2019.

MINAYO, M. C. S. O Desafio da pesquisa social. 2009. In: DESLANDES, S. F. GOMES, R.; MINAYO, M. C. S. (Org.). **Pesquisa social: teoria, método e criatividade.** 28 ed. Petrópolis, RJ: Vozes, 2009.

MINAS GERAIS. Corpo De Bombeiros Militar De Minas Gerais. **Qual a diferença entre atendimento pré-hospitalar e primeiros socorros?** 2010. Disponível em: <<http://www.bombeiros.mg.gov.br/component/content/article/70722>>. Acesso em: 27 jun. 2019.

O GLOBO. **Avião da Embraer com 27 pessoas a bordo pousa de barriga na Bahia.** 2010. Disponível em: <encurtador.com.br/ghrX9>. Acesso em: 05 mar. 2019.

OLIVEIRA, A. S.; SANTOS, S. M.; FERRAZ, A. F. A.; SILVA, M. O. O uso da interdisciplinaridade no ensino de primeiros socorros no ensino médio profissionalizante: um relato de experiência. **Anais Congresso Nacional**

de Educação – CONEDU. Editora Realize. 2017. Disponível em:
<encurtador.com.br/deHT3>. Acesso em: 05 mar. 2019.

PAULA-JUNIOR, L. A.; NÓBREGA, M. J. R.; PIMENTEL, P. G.; MOLNAR, L. O. **Perigo Aviário: colisões envolvendo aves e aeronaves no Brasil**. Universidade Santa Úrsula - USU, Rio de Janeiro. 2019. Disponível em:
<encurtador.com.br/esyzD>. Acesso em: 08 nov. 2019.

REIS, I. **Manual de Primeiros Socorros: situações de urgência nas escolas, jardins de infância e campos de férias**. 3 ed. Biblioteca Nacional de Portugal, Portugal. 1952.

SÃO PAULO. Coletânea de manuais técnicos dos bombeiros. **Salvamento e Combate a incêndio em aeronaves**. Polícia Militar de São Paulo. 1ª Ed., v.1, 2006.

SILVA, W. L. A. **Motivação No Trabalho: a percepção dos Bombeiros Militares do Setor de Operações do Grupamento de busca e Salvamento do Corpo de Bombeiros Militares Do Rio Grande Do Norte**. Universidade Federal do Rio Grande do Norte, Natal, 2015. Disponível em:
<encurtador.com.br/rx047>. Acesso em: 10 nov. 2019.

UESB. Universidade Estadual do Sudoeste da Bahia. Colegiado do curso de Licenciatura em Matemática com enfoque em Informática, Pró-reitoria de graduação, gerência acadêmica. Jequié-Bahia. 2011.

VARA, N.; GONÇALVES, S. P.; QUEIRÓS, C. Satisfação no trabalho dos bombeiros: a influência das emoções e do coping. 2014; In: **Multidimensão e Territórios de Risco**. Imprensa da Universidade de Coimbra; RISCOS - Associação Portuguesa de Riscos, Prevenção e Segurança. Coimbra: Portugal. 2014.

VASCONCELOS, E. M. **Manual operativo para pesquisas interdisciplinares e interparadigmáticas: Parte II**. 3. ed.: Petrópolis, RJ: vozes, 2007.

VERGARA, S. C. **Projetos e relatórios de pesquisa em administração**. 5. ed. São Paulo: Atlas, 2004.