

1. INTRODUÇÃO

Os cenários acidentais de que trata este PEI foram identificados na Análise Preliminar de Perigos - APP, de onde foram extraídos aqueles que possam resultar em descarga de óleo para o mar, já que, para os cenários relativos a outros produtos, os volumes envolvidos não representam risco de poluição do mar. Foi considerado ainda o cenário de afundamento da P-50 como sendo a descarga de pior caso, por ser este o que resulta em derramamento de maior volume de óleo para o mar.

Para definir a zona potencial de impacto, foram realizadas simulações matemáticas tomando por base as condições meteoceanográficas da Bacia de Campos nos períodos de verão e inverno. Para o período de verão foi escolhido o mês de novembro, que corresponde ao acidente associado à menor distância da linha de costa. Para o período de inverno foi escolhido o mês de julho, que corresponde ao acidente associado ao maior volume de óleo que atinge a costa.

As simulações citadas são para as condições predominantes na região nas estações mencionadas, porém, em caso de incidente, novas simulações serão feitas tomando por base o real volume derramado e as condições meteoceanográficas existentes, uma vez que, como informado, as simulações apresentadas consideraram as condições predominantes de vento e corrente nos períodos neles indicados, consideraram a descarga instantânea dos volumes indicados nos cenários e desconsideraram as reduções nos volumes sobrenadantes em função das operações de combate.

As zonas potenciais de impacto foram calculadas em função do tempo necessário para mobilização e chegada dos equipamentos e materiais de resposta disponíveis na Bacia de Campos e em Macaé, estimado em 8,5 horas. Estas simulações são representadas graficamente no *Anexo 21*.

Os cenários e ações aqui previstos referem-se a P-50 e seus equipamentos associados, como linhas e dutos submarinos.

A modelagem aqui mencionada foi realizada a partir do sistema de modelos OILMAP da Applied Science Associates (ASA), utilizado para estudar a trajetória e transformações biogeoquímicas de um potencial acidente com petróleo na plataforma P-50, na Bacia de Campos.

2. OBJETIVO DO RECONHECIMENTO AÉREO

O reconhecimento aéreo é essencial para uma resposta efetiva a derrames de óleo tanto para facilitar a localização do óleo no mar quanto para melhorar o controle das operações de limpeza.

É necessário localizar o óleo, a fim de que medidas sejam tomadas em tempo hábil. Entretanto, encontrar o óleo e então interpretar sua aparência em termos de quantidade e tipo é freqüentemente difícil. As condições de tempo e mar na área de busca podem ser desfavoráveis e a semelhança entre o óleo flutuante e outros fenômenos é algumas vezes enganosa. O objetivo desta orientação, é ilustrar algumas dessas dificuldades.

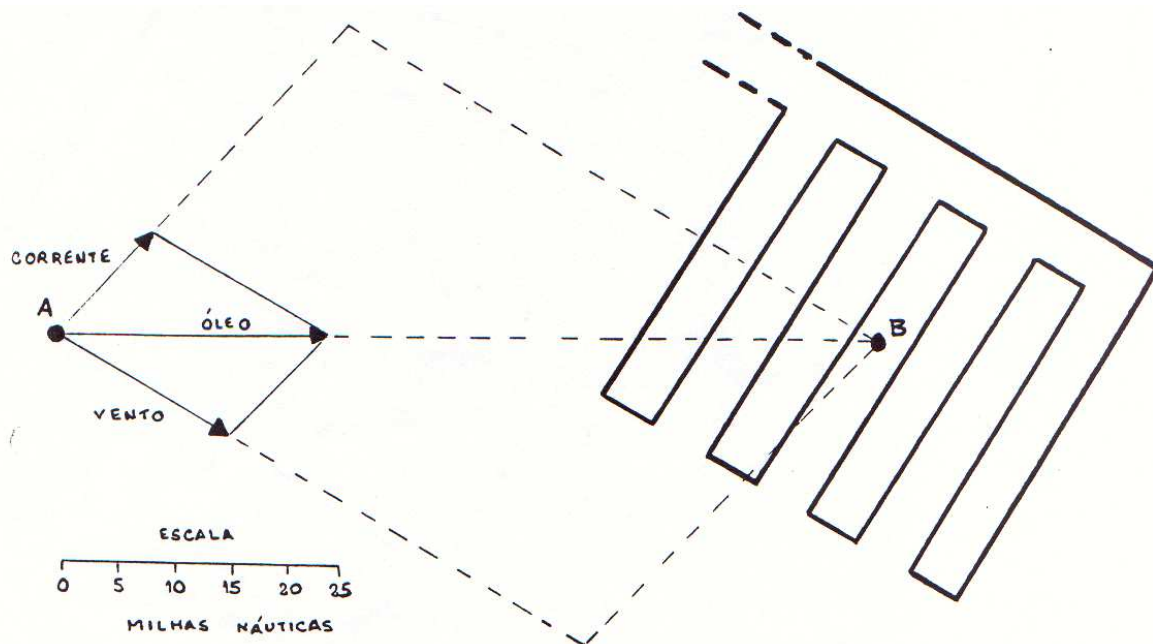
3. PREPARAÇÕES PARA RECONHECIMENTO AÉREO

A aeronave disponibilizada para observação aérea deve possuir características de boa visibilidade e recursos de navegação adequados. No caso da Bacia de Campos, a utilização de helicópteros é o mais adequado para o monitoramento aéreo.

Um plano de vôo deve ser previamente preparado usando um mapa de escala apropriada e levando em conta qualquer informação disponível que possa reduzir a área de procura tanto quanto possível. Para evitar confusão, é aconselhável desenhar uma rede sobre o mapa tal que, qualquer posição possa ser positivamente identificada por uma rede referência. Por exemplo, uma rede quadrada pode representar cada uma milha quadrada.

A tarefa de localizar a posição do óleo é simplificada se dados sobre ventos e correntes são disponíveis, visto que ambos os agentes contribuem para o movimento do óleo flutuante. O mecanismo pelo qual o movimento de superfície é induzido pela corrente de vento não é perfeitamente conhecido, mas tem sido verificado empiricamente, que o óleo flutuante se moverá com a influência de cerca de 3% da velocidade do vento. Na presença de correntes de superfície, um movimento adicional de óleo, proporcional à força da corrente, será superposto sobre qualquer movimento de direção do vento.

Próximo à terra, a força e direção de qualquer corrente de maré devem ser consideradas para prever o movimento do óleo, sendo que, em mar aberto, a contribuição é menos significativa face à natureza cíclica do movimento da maré. Assim, com o conhecimento dos ventos e correntes predominantes, é possível prever a velocidade e direção do movimento do óleo a partir de uma posição conhecida, como mostrado no diagrama a seguir.



Em vista das dificuldades em se prever o deslocamento do óleo no mar, é necessário planejar a busca aérea. Uma "malha de busca" é freqüentemente o método mais econômico de procura (ver diagrama), e a visibilidade, altitude de vôo, duração do vôo, disponibilidade de combustível, além de outras contribuições que o piloto possa dar, devem ser previamente consideradas.

Uma vez que o óleo tende a se alinhar em estrias compridas e estreitas paralelas à direção do vento, é aconselhável preparar a malha de busca cruzando (de um lado a outro) a direção do vento predominante, para aumentar as chances de detecção do óleo. Outra consideração é a possibilidade de bruma e nevoeiro em alto mar que freqüentemente afetam a visibilidade.

Dependendo da posição do sol, pode ser mais vantajoso voar na direção oposta ao planejado originalmente. A altitude de busca é geralmente determinada pela visibilidade. Em tempo claro, a 500 m (1500 pés), freqüentemente se comprova ser a altitude ótima para maximização da área em exploração sem perder a firmeza visual. Entretanto, é necessário baixar para meia altura, ou menos, a fim de se confirmar qualquer vestígio de óleo ou para analisar sua aparência.

4. APARÊNCIA DE ÓLEO NO MAR

Do ar é notoriamente difícil distinguir entre óleos provenientes de derrames e uma variedade de outros fenômenos. Estes incluem sombra de nuvens; ondulações na superfície do mar, nódoas de algas em águas pouco profundas; diferenças na cor de duas massas de água adjacentes e descargas de esgoto.

Uma tarefa particularmente difícil é distinguir entre lavagem de tanques de navios e óleo originado de derrames acidentais. Petróleo bruto ou óleo combustível, quando derramados no mar, sofrem mudanças na aparência com a passagem do tempo devido à evaporação, emulsificação e outros processos conhecidos coletivamente como "processo de envelhecimento do óleo".

A maioria dos óleos espalhados lateralmente sob a influência combinada do peso e tensão superficial, forma faixas contínuas de óleo espesso escuro que gradualmente afinam em camadas prateadas ou iridescentes nas bordas. Alguns óleos crus e óleos combustíveis pesados são excepcionalmente viscosos e tendem a não espalhar muito, mas permanecem em manchas arredondadas circundadas por poucas ou nenhum filme. As manchas são logo quebradas em estrias - tipicamente com 30-50 metros de separação - que se formam de uma maneira geral paralelas à direção do vento. Derrames de petróleo e alguns combustíveis são freqüentemente acompanhados pela rápida formação de emulsão água em óleo (mousse) que são freqüentemente caracterizadas por uma coloração marrom/laranja e uma aparência coesa.

5. QUANTIFICAÇÃO DE ÓLEO FLUTUANTE

Uma avaliação precisa da quantidade de qualquer óleo observado no mar é virtualmente impossível devido à dificuldade de se medir a espessura e extensão do óleo flutuante.

O espalhamento devido ao peso de um óleo derramado é bastante rápido e a maioria dos óleos líquidos logo alcançará um equilíbrio com espessura caracterizada por uma aparência preta ou marrom escuro.

Similarmente, a coloração do filme de uma maneira geral indica sua espessura (veja Tabela 1 deste anexo). Uma estimativa segura da água contida em um "mousse" não é possível sem análises de laboratório, mas aceita-se que números de 50 a 80% são típicas, e que cálculos aproximados de quantidades de óleo podem ser feitos, visto que a maioria das mousses flutuantes têm cerca de 1 mm de espessura. Entretanto deve ser enfatizado que a espessura da mousse e outros óleos viscosos é particularmente difícil para aferir, por causa de seus espalhamentos limitados. Na verdade em águas frias alguns óleos com alto "pour points" solidificarão em formas "imprognosticável" e a aparência das porções flutuantes contradirão o volume total do óleo presente.

6. RELAÇÃO ENTRE APARÊNCIA, ESPESSURA E VOLUME DE MAR

Tabela1 do Anexo 21- Relação entre aparência, espessura e volume

Aparência do óleo	Espessura (mm)	Volume Aproximado (m³/km²)
Filme pouco visível	0,00004	0,05
Filme de brilho prateado	0,00007	0,1
Filme com início de Arco Íris	0,0001	0,2
Arco íris	0,0003	0,4
Cores opacas	0,001	1,2
Cores escuras	0,003	3,6
Marrom amarelada	0,01	10
Marrom alaranjado – <i>Mousse</i>	1	1.000
Escura	2	2.000

Reproduzido do "Oil Spill Slide Rule" © 1985 Government Publishing Office The Hague / The Netherlands.

Para estimar a quantidade de óleo, é necessário além de aferir a espessura, determinar a área superficial dos vários tipos de poluição por óleo observada. Para evitar visões distorcidas, é necessário olhar verticalmente para baixo sobre o óleo quando avaliando sua distribuição. Para estimar a percentagem coberta de óleo em questão, a área real coberta relativa à área total afetada, pode ser calculada a partir do tempo de sobrevôo a velocidade constante. Fotografias algumas vezes auxiliarão no cálculo da percentagem do óleo flutuante e o uso de uma máquina instantânea pode, portanto, ser de grande ajuda.

Para ilustrar o processo de estimar quantidade de óleo o seguinte exemplo é dado:

"Durante um vôo de observação aérea a uma velocidade constante de 150 knots uma mousse de petróleo e filme de brilho prateado foram observados flutuando em uma área de mar. O comprimento e largura foram observados 65 segundos e 35 segundos respectivamente. A percentagem coberta de mousse na área contaminada foi estimada em 10% e a área coberta por filme em 90%".

A partir desta informação pode-se calcular que a da área contaminada medida é:

$$\frac{65 \text{ (seg)} \times 150 \text{ (Knot)}}{3600 \text{ (seg em 1h)}} = 2,7 \text{ milhas náuticas}$$

Semelhantemente, a largura da área medida é:

$$\frac{35 \times 150}{3600} = 1,5 \text{ milha náutica}$$

Dando uma área total de aproximadamente 4 milhas náuticas quadradas ou 14 km². O volume de "mousse" pode ser calculado como 10% (percentagem coberta) de 14 km² x 1000 (volume aproximado em m³ por km² da *Tabela 1*). Como 50-80% deste mousse seria água, o volume presente seria de aproximadamente 300-700 m³. Um cálculo semelhante para o volume do filme 90% de 14 km², 0,1 que é equivalente a aproximadamente 1,3m³ de óleo.

Este exemplo serve também para demonstrar que embora o filme possa cobrir uma área relativamente grande da superfície do mar, ele tem uma contribuição muito pequena para o

volume do óleo presente. Por isso é crucial que o observador seja capaz de distinguir entre "filme" e óleo espesso.

OBS: "pour point" é a temperatura abaixo da qual o óleo não fluirá, ou seja, comporta-se como um sólido.

7. REGISTRO DOS SOBREVÔOS DE MONITORAMENTO

As observações feitas nos sobrevôos de monitoramento devem ser registradas no formulário a seguir e disponibilizadas para o Coordenador das Ações de Resposta, de maneira a serem utilizadas no planejamento das operações subseqüentes.

Incidente:						Data:					
Observador (es):											
Início do sobrevôo:				H min		Término do sobrevôo				H min	
<input type="checkbox"/> Céu claro		<input type="checkbox"/> Parcialmente nublado				<input type="checkbox"/> Nublado				<input type="checkbox"/> Chuvoso	
Velocidade do Vento (nós)			Sentido do Vento			Condições de mar (Escala Beaufort)			Sentido da corrente		
Mancha	Aparência do óleo		Área da Mancha (km ²)		Estimativa de área Cobertura em %		Área real (km ²)		Volume Estimado de Óleo (m ³)		
1											
2											
3											
4											
5											
Observações:											
1) Informar as coordenadas inicial, final e, se possível, do ponto central de cada mancha observada durante o sobrevôo;											
2) Para classificação da aparência e estimativa do volume do óleo, utilizar a Tabela 01 contida no item 6 deste anexo "Monitoramento Aéreo de Óleo no Mar" do Plano de Emergência Individual.											

Bibliografia: "Aerial Observations of Oil at Sea – HAZMAT Report 96-7, April 1996", NOAA (National Oceanic and Atmospheric Administration), EUA