


| | | |
|--|--|---------------------------------------|
|  PMMS | RADIOPATRULHAMNETO AÉREO PREVENTIVO | PROCESSO: 6.02 |
| | | PADRÃO: 6.02.03 |
| | | ESTABELECIDO EM: 28/09/2017 |
| NOME DO PROCEDIMENTO: Acompanhamento de veículo e orientação de cerco. RESPONSÁVEL: Equipe Policial Militar - Tripulação. | | REVISADO EM: |
| ATIVIDADES CRÍTICAS | | |
| <ol style="list-style-type: none"> 1. Condições Meteorológicas Desfavoráveis. 2. Atenção a Obstáculos (Antenas, Alta Tensão, Construções, etc.). 3. Manutenção da altura e velocidade durante o patrulhamento 4. Vôo noturno. | | |
| SEQUÊNCIA DE AÇÕES | | |
| <ol style="list-style-type: none"> 1. Realizar a inspeção pré-voo na aeronave para verificar a disponibilidade operacional. 2. Tomar conhecimento da missão. 3. Realizar o briefing com a Tripulação de serviço: objetivos da missão, forma de execução, atribuições e, responsabilidades. 4. Localizado o veículo o Cmt Anv deve mantê-lo sob o campo visual do Cmt Op e do TOp (Observador), mantendo o veículo ao lado esquerdo da Anv. 5. O Cmt Anv deverá voar sempre à retaguarda do veículo atendendo as orientações do TOp (Observador) e do Cmt Op, de forma a não denunciar, antecipadamente, que está acompanhando o veículo. 6. O Cmt Anv deverá manter altura mínima de 500ft do terreno durante o acompanhamento ou conforme necessidade para pronto atendimento a menos altura ou pouso em local compatível com a ocorrência. 7. O Cmt Anv deverá manter velocidade compatível conforme o deslocamento e rumos do veículo, pairando se necessário, a fim de mantê-lo no campo visual da tripulação, tudo mediante coordenação de cabine. 8. Durante o acompanhamento o Cmt Anv deverá atender as solicitações do TOp (Observador) para posicionamento da Anv (Veloc de deslocamento, altura e curvas), atentando para questão da segurança (obstáculos). 9. O TOp (Navegador) deverá manter-se atento para a existência de obstáculos, auxiliando o Cmt Anv. 10. O TOp (Navegador) deverá, através do Guia de Campo Grande, manter o posicionamento da Anv sob domínio (em relação às avenidas, ruas, etc.), auxiliando o Cmt Op. | | |

| | |
|---|------------------|
| 11.O Cmt Op deverá constantemente orientar e informar a rede rádio quanto ao posicionamento atual do veículo e, se possível o número de ocupantes. | |
| POSSIBILIDADES DE ERRO | |
| 1. Não observar obstáculos em função da atenção sobre a ocorrência. 2. Não manter a altura e velocidade prevista para a aeronave. 3. Não conseguir manter contato via rádio com a OPM ou GU da área. 4. Desvio de atenção do Cmt da Anv, descuidando-se das referências externas, bem como aos demais parâmetros de voo da Anv. | |
| RESULTADOS ESPERADOS | |
| 1. Racionalização de recursos humanos e logísticos. 2. Atender a população com eficiência, cordialidade, responsabilidade e respeito. 3. Redução do tempo resposta da Polícia Militar. 4. A aeronave deve manter o veículo no visual durante todo o acompanhamento, observando aspectos de segurança e a todo instante ciente de sua posição, informando via rádio, possibilitando o cerco e finalizando com a abordagem do veículo. | |
| AÇÕES CORRETIVAS | |
| 1. Se durante o voo a visibilidade estiver abaixo dos mínimos previstos pela legislação aeronáutica, cancelar e retornar. 2. Se ocorrer dificuldade para observação no solo, utilizar dos recursos disponíveis (binóculos, policiais no solo etc), mantendo altura de segurança prevista. 3. Se houver muitos obstáculos, manter altura de segurança. 4. Orientações e indicações por parte do TOp (Observador) e Cmt Op ao Cmt Anv para que se mantenha a Anv na posição adequada (à retaguarda do veículo) e no campo visual. 5. Manter controle constante durante o acompanhamento cabendo ao Cmt Op e aos TOp a localização da Anv, a fim de ser transmitida via rádio aos Policiais em solo e CIOPS. | |
| REFERÊNCIAS, DOUTRINAS e LEGISLAÇÕES | |
| 1. Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica). 2. Regulamento R-200 – Decreto Federal nº 88.777, de 30 de setembro de 1983. 3. Lei complementar estadual de nº 190 de 04 de abril de 2014. 4. Regulamento Brasileiro de Homologação Aeronáutica nº 91, Subparte K. | |
| ELABORADOR: | APROVADO: |

| | |
|---|--|
| HIPÓLITO VILA MAIOR – TC QOPM. AMADOR DE CASTILHO GONÇALVES COLLETES – MAJ QOPM. ELIMAR DIAS DE SOUZA – 1º SGT QPPM. | <div style="text-align: center;"> <hr/> Waldir Ribeiro Acosta – Cel QOPM Comandante-Geral da PMMS Mat. 38837021 </div> |
| REVISADO POR: | APROVADO: |
| | |
| RELAÇÃO DAS PÁGINAS E TÓPICOS ALTERADOS: | DIFUSÃO: |
| | PUBLICO INTERNO |
| ESCLARECIMENTOS: | |
| <ol style="list-style-type: none"> 1. Seja qual for à missão deverá ser mantida a comunicação bilateral com o CIOPS. 2. Devido às condições do terreno, quanto a obstáculos, prédios, ruas arborizadas, o Cmt da Anv deverá manter o veículo sob o campo visual, e nesse caso poderá fazer uma aproximação mais a baixo que o estabelecido em 500 ft de altura. 3. Se durante o acompanhamento os indivíduos desembarcarem e se separarem durante a fuga a pé, a Anv deverá optar por acompanhar o que estiver armado. | |