


SEJUSP – Secretaria de Estado de Justiça e Segurança Pública

TOp – Tripulante Operacional.

 PMMS	RADIOPATRULHAMNETO AÉREO PREVENTIVO	PROCESSO: 6.02
		PADRÃO: 6.02.01
		ESTABELECIDO EM: 28/09/2017
NOME DO PROCEDIMENTO: Patrulhamento Preventivo. 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 patrulhamento4. Voo 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. Cientificar ao CIOPS sobre a missão a ser desempenhada, bem como solicitar que o despachante da área seja informado.5. Manter escuta permanente com a frequência da área patrulhada.6. Manter altura de 500 ft AGL e uma velocidade de 60 kt.7. Manter as duas portas traseiras abertas, durante o patrulhamento.8. Caso seja observada alguma situação suspeita, os TOp devem solicitar ao Cmt da Anv que retorne para uma melhor avaliação e, se necessário o Fiel deverá solicitar apoio terrestre.9. Quando em período noturno, o patrulhamento deverá ser realizado com auxílio do farol de busca.10. Informar ao CIOPS sobre o término do patrulhamento.		
POSSIBILIDADES DE ERRO		
<ol style="list-style-type: none">1. Não observar obstáculos em função da atenção sobre a área patrulhada.2. Não manter a altura e velocidade prevista para a aeronave.		

3. Não conseguir manter contato via rádio com a OPM da área patrulhada.
4. Desvio de atenção do Cmt da Anv, descuidando-se das referências externas, bem como aos demais parâmetros de voo da Anv.
5. Efetuar voo pairado a baixa altura visando verificar detalhes no solo, tais como placas de veículos, luminosos, placas de propaganda em estabelecimentos comerciais etc.
6. Voos pairados prolongados em área habitada, que além de comprometer a segurança da aeronave também provoca efeito solo e a emissão de ruídos.

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. Que a aeronave seja percebida em patrulhamento preventivo pelo público no solo.
5. Que o patrulhamento preventivo seja executado de forma coordenada com o policiamento urbano.

AÇÕES CORRETIVAS

1. Se durante o patrulhamento 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. Observar a disciplina da comunicação interna de cabine.

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.	Waldir Ribeiro Acosta – Cel QOPM Comandante-Geral da PMMS Mat. 38837021
REVISADO POR:	APROVADO:
RELAÇÃO DAS PÁGINAS E TÓPICOS ALTERADOS:	DIFUSÃO:
	PUBLICO INTERNO