


ESCLARECIMENTOS:		
1. Durante o patrulhamento a equipe deverá estar atenta à rede rádio quanto a possíveis ocorrências na área patrulhada e anormalidades e situações suspeitas. 2. Para a realização desse patrulhamento, a equipe envolvida deverá estabelecer contato, no mínimo, pelo rádio, com o despachante da área e se possível com viaturas em solo, para definir a região que mais carece atenção.		
 <b>PMMS</b>	<b>RADIOPATRULHAMNETO AÉREO PREVENTIVO</b>	<b>PROCESSO:</b> 6.02
		<b>PADRÃO:</b> 6.02.02
		<b>ESTABELECIDO EM:</b> 28/09/2017
<b>NOME DO PROCEDIMENTO:</b> Apoio em ocorrência. <b>RESPONSÁVEL:</b> Equipe Policial Militar - Tripulação.		<b>REVISADO EM:</b>
ATIVIDADES CRÍTICAS		
1. Coletar todas as informações relativas ao local, natureza, hora e situação atual da ocorrência. 2. Perder contato bilateral com aeronave. 3. Desconhecer posicionamento da aeronave durante o desenrolar da ocorrência.		
SEQUÊNCIA DE AÇÕES		
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. Manter escuta constante do rádio policial convencional. 5. Anotar os dados e se possível entrar na rede rádio, onde estiver em curso uma ocorrência com forte indício de necessidade de apoio aéreo. 6. Deslocar em apoio para o local da ocorrência. 7. Estabelecer contato coma OPM ou o GU solicitante. 8. Sempre que a aeronave sobrevoar locais de conflitos na procura de criminosos, o tripulante deverá, levando em consideração a necessidade da ocorrência, carregar o armamento informando ao comandante que irá colocar a munição na câmara: <b>“Cmt tripulante da direita/esquerda lançando munição na câmara?”</b> , após informar <b>“arma carregada e travada”</b> . O Cmt dará o seu <b>Ciente</b> . 9. Nos voos em apoio a ocorrências, o Cmt da Anv sempre informará previamente aos tripulantes a manobra a ser executada, como por exemplo, <b>“curva a direita ou esquerda”</b> , <b>“curva 180° pela direita ou pela esquerda”</b> etc, para que estes estejam preparados para a manobra, podendo auxiliar no caso de um obstáculo, e o tripulante do lado correspondente cotejará, <b>“direita/esquerda livre sem obstáculo”</b> .		

10. Em razão das características de performance da aeronave, das condições do vento, e melhor visibilidade, o Cmt da Anv escolherá uma lateral da aeronave para observar a ocorrência, e sempre avisará aos tripulantes antes dessa manobra, para se prepararem.
11. Após o pouso o Fiel deverá elaborar um relatório circunstanciado devendo conter todos os dados possíveis, o tempo de voo, pessoas a bordo e uma descrição sucinta do que ocorreu durante o voo.
12. Nas ocorrências policiais fora da terminal Campo Grande, o Piloto em comando deverá ter autorização do CmtG.

#### **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 da área ou GU solicitante.
4. Desvio de atenção do Cmt da Anv, descuidando-se das referências externas, bem como aos demais parâmetros de voo da Anv.
5. Devido à rapidez na anotação dos dados, transcrever dados incorretos.
6. Realizar o levantamento das Coordenadas Geográficas erradas.
7. Aeronave em sobrevôo sem informações precisas da ocorrência.
8. Não utilização da fraseologia correta e conversação paralela não relacionada à ocorrência.

#### **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. Menor tempo possível na coleta de dados da ocorrência com a maior precisão.

#### **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. 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.