

 PMMS	OPERAÇÕES POLICIAIS HELITRANSPORTADAS	PROCESSO: 6.03	
		PADRÃO: 6.03.05	
		ESTABELECIDO 28/09/2017	EM:
NOME DO PROCEDIMENTO: Decolagem em área restrita		REVISADO EM:	
RESPONSÁVEL: Equipe Policial Militar - Tripulação.			
ATIVIDADES CRÍTICAS			
<ol style="list-style-type: none"> 1. Avaliação das Condições Meteorológicas. 2. Tráfego de veículos e pessoas nas Proximidades da Área. 3. Local desconhecido pela Tripulação. 4. Peso excedente ao envelope da Anv para decolagem. 			
SEQUÊNCIA DE AÇÕES			
<ol style="list-style-type: none"> 1. O TOp 2 deverá postar-se à frente da Anv a uma distância segura no raio de visão do 1P tendo-o sempre à vista para o recebimento de instruções e para assegurar a segurança por ocasião do acionamento da mesma, aguardando o sinal de embarque que será dado pelo 1P. 2. O TOp 1 se postará na retaguarda à direita da Anv, ficando responsável pela segurança do rotor de cauda, aguardando o sinal de embarque que será dado pelo TOp 2. 3. Caso haja apenas um TOp, a segurança da Anv será realizada pela direita dando ênfase ao rotor de cauda. Atentar para o contato visual com o 1P quando da autorização para o embarque. 4. Assegurar-se das informações meteorológicas nas proximidades da região. 5. As dimensões da área para decolagem devem ser estimadas, quando também deverão ser observados os obstáculos. 6. Durante esta operação, o 1P deverá observar a velocidade e direção dos ventos predominantes, para que esta seja a mais segura possível, preferencialmente com ventos de proa. 7. Em ocorrências aeromédicas, antes do embarque da “vítima”, o 1P deverá estimar o peso desta e em consequência, o peso de decolagem, verificando a possibilidade ou não de se prosseguir com o atendimento, numa decolagem na vertical ou se o terreno permitir em uma decolagem próxima à normal. 8. Após o início da decolagem, toda a tripulação deve se ater para obstáculos existentes, e que possam causar risco à decolagem, como fios, árvores, torres etc. 			

9. Caso a Anv esteja pousada em área de vegetação, os TOp's deverão verificar se os esquis estão livres de algum obstáculo (ramos, galhos, troncos) que porventura tenha se enrolado no momento da aterrissagem.
10. Antes da decolagem, a tripulação deverá checar se nas adjacências do local escolhido não existem materiais que possam ser deslocados pelo vento, como telhas, tampas de caixas de água e/ou pedaços de madeira, no solo ou em construções próximas, bem como estruturas que possam ser afetadas como bancas de jornal ou carrinhos de vendedores ambulantes, e se existirá possibilidade de se criar uma nuvem de poeira, o que exigirá o acionamento do **"Filtro Anti-Areia"** pelo 1P a seu critério numa decolagem direta.
11. Se o local for de trânsito livre de pessoas e veículos, quando possível realizar contato com pessoal em terra (PM ou outros), via rádio ou pessoalmente, para que se faça um isolamento prévio do local escolhido para a decolagem.
12. Quando o 1P informar "Iniciando Decolagem", priorizar a atenção quanto a aproximação de pessoas e animais bem com as possíveis restrições – obstáculos, adjacentes à área de decolagem. Os rádios policiais e aeronáuticos devem ter seu volume diminuído para evitar o ruído na cabine e mesmo que seja necessária qualquer comunicação operacional essa deverá ser feita apenas após a decolagem completa da aeronave.

POSSIBILIDADES DE ERRO

1. Não executar as verificações de área com a atenção devida.
2. Excesso de confiança levando a negligência dos aspectos de segurança do voo julgados mais simples.
3. Posicionamento inadequado da tripulação no embarque, possibilitando falhas de segurança na operação.
4. Aproximação de pessoas ou animais com os rotores da aeronave em movimento.
5. Decolagem efetuada fora do envelope operacional da aeronave, com peso excessivo ou utilizando potência inferior à necessária para manter-se o voo pairado OGE.

RESULTADOS ESPERADOS

1. A segurança da Anv e a ação coordenada na cabine e da tripulação.
2. Realizar uma decolagem com total segurança dentro do envelope de voo.

AÇÕES CORRETIVAS

1. Caso as condições de segurança não existirem, **abortar a missão**.
2. Assegurar-se de que todos os que tripulam a Anv são responsáveis pela segurança

independente da função. 3. Ater-se a aproximação de pessoas ou animais, principalmente na área próxima ao rotor de cauda. 4. Não executar a decolagem quando se verifique que não há potência necessária para se manter o voo pairado OGE.	
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.	<hr/> Waldir Ribeiro Acosta – Cel QOPM Comandante-Geral da PMMS Mat. 38837021
REVISADO POR:	APROVADO:
RELAÇÃO DAS PÁGINAS E TÓPICOS ALTERADOS:	DIFUSÃO:
	PUBLICO INTERNO
ESCLARECIMENTOS:	
1. Área restrita é toda aquela que não possui homologação para operações com helicóptero por parte dos órgãos aeronáuticos, e que apresentam dificuldades de acesso para pouso devido à existência de obstáculos nas imediações, dificultando a aproximação da aeronave exigindo um tráfego fora dos procedimentos padrão de circuito de tráfego. 2. Fraseologia padrão é o método adequado de comunicação no interior da cabine por parte da tripulação, que minimiza as possibilidades de falha de entendimento entre os interlocutores, o que pode gerar risco ao voo.	