

 PMMS	OPERAÇÕES POLICIAIS HELITRANSPORTADAS	PROCESSO: 6.03	
		PADRÃO: 6.03.12	
		ESTABELECIDO 28/09/2017	EM:
NOME DO PROCEDIMENTO: Apoio em Fiscalização Ambiental		REVISADO EM:	
RESPONSÁVEL: Equipe Policial Militar - Tripulação.			
ATIVIDADES CRÍTICAS			
<ol style="list-style-type: none"> 1. Sobrevôo do local com condições Meteorológicas Desfavoráveis. 2. Sobrevôo próximo a obstáculos (Antenas, Alta Tensão, Construções, cabos de aço sobre o estabelecimento prisional, etc.). 3. Realização da operação em local desconhecido pelo Cmt da Aeronave e tripulação. 4. Coordenadas geográficas dos locais a serem verificados; 5. Policial do Policiamento Ambiental a bordo, para verificação do exato local a ser verificado; 			
SEQUÊNCIA DE AÇÕES			
<ol style="list-style-type: none"> 1. Equipe e os policiais ambientais realizam “briefing” a respeito de detalhes, área a ser patrulhada e outros aspectos da missão; 2. Atentar-se aos aspectos de segurança de voo durante o “briefing” com os PAX; 3. Os locais de agressão ambiental, áreas desmatadas, áreas de queimadas, áreas de ocupação irregular, pesca predatória, caça, áreas de preservação ambiental permanente e quaisquer outras irregularidades, deverão ser plotados no GPS pelo Cmt de Operações, para posteriormente serem repassados a equipes em terra para fiscalização em “loco”; 4. É fundamental o objetivo (denúncia, fiscalização, etc) do voo e a área a ser verificada; 5. Definir no planejamento de voo: locais de pouso, locais de abastecimento, aeródromo da região, local de estacionamento para a aeronave; 6. Filmar e fotografar as áreas de degradação, plotar os pontos verificados no equipamento de GPS e registrar, através de croqui, as vias de acesso e pontos de referência para facilitar a chegada ao local das equipes em terra; 7. Nos vôos de levantamento na busca de área degradada deve-se aumentar a área de observação mantendo uma altitude média de 1500’ AGL; 8. Pouso nos locais de infração, somente quando plenamente justificável uma atuação imediata, dos policiais ambientais, a fim de interromper a degradação; 			

9. Atentar para o tipo de infração que será coibida com o pouso, verificando os riscos latentes para os ocupantes da aeronave (incêndio, perseguição a caçadores, etc), pois a segurança estará reduzida devido ao numero reduzido de tripulante operacional.

10. Após liberação da equipe por parte do Cmdo da Op, retornar Ao GPA.

POSSIBILIDADES DE ERRO

1. Não possuir as coordenadas a serem verificadas;
2. Usar o GPS incorretamente
3. Não haver Policial do Batalhão Ambiental embarcado;
4. Não realizar o Briefing com o PAX;
5. Não identificar fios de alta tensão quando da verificação em área Serrana.
6. Errar o cálculo de autonomia da ANV, devido aos longos Vôos.

RESULTADOS ESPERADOS

1. Efetuar o sobrevôo de toda a área a ser verificada, para reconhecer pontos de desmatamento, queimadas, incêndios, locais de ocupação proibida, caça e pesca irregular, disponibilizando os meios necessários para o cumprimento da missão.

AÇÕES CORRETIVAS

1. Comandante de Operações envolvido deverão contatar, antes da missão, o P-3 do batalhão em que vai ser desenvolvido o patrulhamento a fim de verificar se há área pré-demarcada para o patrulhamento e se Policial Ambiental que conhece a região a ser patrulhada, já foi escalado para acompanhar a equipe.
2. Devido as grandes distâncias sobrevoadas neste tipo de patrulhamento com perda visual dos centros urbanos, a equipe deverá estar empenhada em não se fundamentar apenas na navegação por GPS fazendo então uso de cartas, mapas e demais tipos de navegação.
3. A equipe junto com a aeronave deverá estar no local de embarque dos PAX com uma hora de antecedência do início da missão para que haja tempo hábil para o briefing e acerto de detalhes.
4. A missão deverá ser exaustivamente programada, no que tange a área a ser patrulhada, para que as decisões a serem tomadas como local de abastecimento, local de estacionamento da aeronave, autonomia de Vôo, possíveis locais de pouso sejam tomadas com correição.

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:	
Caberá a Cmt de Operações definir qual tipo de aeronave realizará a missão, baseado nas condições meteorológicas, e relevo da região e características da máquina..	