

 PMMS	OPERAÇÕES POLICIAIS HELITRANSPORTADAS	PROCESSO: 6.03	
		PADRÃO: 6.03.06	
		ESTABELECIDO 28/09/2017	EM:
NOME DO PROCEDIMENTO: Emprego de armamento a bordo da aeronave RESPONSÁVEL: Equipe Policial Militar - Tripulação.		REVISADO EM:	
ATIVIDADES CRÍTICAS			
<ol style="list-style-type: none"> 1. Condução do armamento até a aeronave; 2. Embarque na aeronave com o armamento; 3. Manuseio do armamento no interior da cabine; 4. Queda de estojos nas costas dos pilotos. 			
SEQUÊNCIA DE AÇÕES			
<ol style="list-style-type: none"> 1. Os Tripulantes Operacionais de serviço, após acionados, deverão estar portando seu armamento descarregado em bandoleira ajustada ao corpo. 2. Os Tripulantes Operacionais irão deslocar até a aeronave com as armas, utilizando a retenção de “guarda baixa”; de maneira nenhuma deverão estar apontadas para cima, para alguém ou para parte do corpo de quem a conduz. 3. Durante os procedimentos, os Tripulantes Operacionais deverão manter sempre o dedo fora do gatilho, exceto no caso de real necessidade de utilização da arma. 4. No deslocamento até o local da ocorrência, patrulhamento e demais procedimentos no interior da aeronave, deverá atentar para nunca voltar o cano da arma para si ou para a tripulação. 5. O TOp's solicitarão autorização do Cmt da anv para carregar o armamento. (somente carregar o armamento após autorização). 6. O 1P deverá posicionar, sempre que possível, a aeronave com o lado direito para o teatro de operações (local dos fatos) de modo que a visualização da ocorrência seja realizada pelo 1P e tripulante da direita. 7. Durante o patrulhamento ou apoio nas ocorrências, os tripulantes deverão atentar para não deixar o cano da arma voltado para pessoas no solo. Exceto na execução da varredura. 8. Atentar sempre para o correto travamento dos carregadores. 9. Utilizando armamento que não possua coletor de estojos ou defletor, antes de realizarem disparos é necessário voltar à janela de ejeção para baixo devido ao risco das cápsulas tocarem os rotores ou caírem para dentro da cabine; 			

POSSIBILIDADES DE ERRO
<ol style="list-style-type: none"> 1. Tripulante Operacional conduzir a arma de forma inadequada para a aeronave; 2. Tripulante Operacional não se ancorar de forma adequada na aeronave, conduzir o armamento apontado para parte do corpo ou da tripulação ou ainda apontando-a para cima; 3. Tripulante Operacional não atentar para o correto travamento do carregador no armamento permitindo assim o risco de queda do mesmo, bem como não manter o carregador sobressalente na bolsa; 4. Colocar o dedo no gatilho sem que haja real necessidade de efetuar algum disparo; 5. Executar disparos com a aeronave realizando curva acentuada a direita ou esquerda, com risco de atingir as pás do rotor principal; 6. Não solicitar autorização para carregar o armamento; 7. Não informar quando for efetuar disparos; 8. Não posicionar a janela de ejeção para baixo no momento do disparo, quando a arma assim necessitar. 9. Disparo acidental.
RESULTADOS ESPERADOS
<ol style="list-style-type: none"> 1. Que a arma seja conduzida para aeronave, ao toque do alarme, em segurança. 2. Que a arma seja conduzida durante deslocamento para o local da ocorrência, durante a ocorrência e em patrulhamento sempre em segurança. 3. Que os disparos sejam realizados dentro das normas de segurança.
AÇÕES CORRETIVAS
<ol style="list-style-type: none"> 1. Correta manutenção e limpeza do armamento. 2. Fiscalização e eventual troca das munições amassadas, com projétil deformado e com prazo de validade vencido. 3. Ter um excelente conhecimento do armamento o qual será utilizado; 4. Ter um bom preparo físico e psicológico.
REFERÊNCIAS, DOUTRINAS e LEGISLAÇÕES
<ol style="list-style-type: none"> 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
ESCLARECIMENTOS:	
<ol style="list-style-type: none"> 1. Atentar para cessar os disparos quando a aeronave efetuar curva de grande inclinação para o mesmo lado do alvo, sob pena dos disparos atingirem o plano de rotação do rotor principal. 2. Os atiradores devem expor a arma de forma que os estojos vazios não entrem na cabine. 3. Nunca executar o descarregamento da arma durante o voo. 4. Em caso do pronto emprego do armamento por iniciativa própria quando em legítima defesa própria ou de terceiros, que o seja realizado dentro dos padrões mínimos de segurança, a saber: <ul style="list-style-type: none"> • nunca apontar a arma para dentro da aeronave. • atentar para os disparos não atingirem o plano do rotor principal. • executar todos os procedimentos de manuseio com o dedo fora do gatilho, cano da arma voltado para baixo e fora da aeronave. • atentar para o manuseio dos carregadores. • após os disparos o armamento deverá estar travado. • mesmo que a ação exija uma pronta resposta de disparo, os procedimentos deverão ser impreterivelmente reportados ao 1P. 5. Lembrar sempre que os fuzis utilizados pelos tripulantes operacionais, são armas com grande impacto psicológico, boa cadência de tiro, mas, sobretudo, são dotados de altíssimo poder de penetração. Por isso, seu emprego deve ser extremamente criterioso, principalmente em ocorrências dentro de zonas urbanas; 	

6. Durante todo o voo é fundamental que haja o cotejamento de informações. Dessa forma, elimina-se o fator surpresa e cria-se um ambiente de cabine onde todos os envolvidos em uma operação estejam cientes de tudo o que vai acontecer.

FRASEOLOGIA

Efetuar disparo.

TOp ATIRADOR – Alvo localizado a “x” horas.

1P – Ciente / aproximando.

TOp ATIRADOR – Carregando armamento.

1P – Ciente / autorizado.

TOp ATIRADOR – Arma pronta para o disparo. Alvo na mira.

1P – Ciente / autorizado.

TOp ATIRADOR – Disparando.

Trocando carregador.

TOp ATIRADOR – Arma travada, trocando carregador.

1P – Ciente.

TOp ATIRADOR – Arma pronta para o disparo. Alvo na mira.

1P – Ciente.

Final de disparo.

TOp ATIRADOR - Final de disparo. Arma travada. Recolhendo arma. **(verificar se a arma está aberta. Caso esteja, fechar a arma)**

1P – Ciente.

ATENÇÃO:

1- Em caso de pane o atirador deverá informar imediatamente **“ARMA EM PANE”**. Neste caso o Piloto deverá arremeter a aeronave enquanto a pane é sanada.

POSIÇÕES DE TIRO

1. Disparos efetuados pelo TOp da direita far-se-ão de modo que o mesmo esteja sentado no banco ou na barca da aeronave, até mesmo em pé nos esquis, desde

que esteja seguro no cabo de segurança (rabo de macaco), com o armamento apontado a uma amplitude de 135º grau da proa para a cauda da aeronave, e atentando para o controle de cano e a janela de ejeção voltada para baixo.

2. Disparos efetuados pelo TOp da esquerda far-se-ão de modo também que o mesmo esteja sentado na barca ou em pé nos esquis, desde que esteja seguro no cabo de segurança (rabo de macaco), com o armamento apontado a uma amplitude de 180º grau da proa para a cauda da aeronave, e atento quanto ao controle de cano e janela de ejeção voltada para baixo.
3. Disparos efetuados pelo TOp da direita e FIEL far-se-ão de modo que o TOp esteja sentado na barca ou em pé nos esquis, seguro no cabo de segurança (rabo de macaco), com o armamento apontado a uma amplitude de 90º grau do centro para a proa da aeronave, já o Fiel deverá estar sentado no banco com o armamento apontado a uma amplitude de 45º grau do centro para cauda da aeronave, sempre atentos ao controle de cano e janela de ejeção direcionados para baixo.
4. Disparos efetuados pelo TOp da esquerda e FIEL far-se-ão também de modo que o TOp esteja sentado na barca ou em pé nos esquis, seguro no cabo de segurança (rabo de macaco), com o armamento apontado a uma amplitude de 90º grau do centro para a proa da aeronave, já o Fiel deverá estar sentado no banco com o armamento apontado a uma amplitude de 90º grau do centro para cauda da aeronave, sempre atentos ao controle de cano e janela de ejeção direcionados para baixo.

VANTAGENS DO TIRO EFETUADO COM O TRIPULANTE NA BARCA

- - Maior mobilidade;
- - Melhor postura para o disparo;
- - Grande demonstração de força;
- - Diminui a possibilidade de queda de estojos nas costas dos pilotos após a ejeção, caso a arma não possua coletor de estojos.