

 PMMS	OPERAÇÕES POLICIAIS HELITRANSPORTADAS	PROCESSO: 6.03	
		PADRÃO: 6.03.11	
		ESTABELECIDO 28/09/2017	EM:
NOME DO PROCEDIMENTO: Desembarque de tropa em estabelecimento prisional		REVISADO EM:	
RESPONSÁVEL: Equipe Policial Militar - Tripulação.			
ATIVIDADES CRÍTICAS			
<ol style="list-style-type: none"> 1. Briefing, antes do embarque da equipe de Choque ou tropa equivalente devida e previamente treinada; 2. Sobrevôo do local com condições Meteorológicas Desfavoráveis. 3. Sobrevôo próximo a obstáculos (Antenas, Alta Tensão, Construções, cabos de aço sobre o estabelecimento prisional, etc.). 4. Realização da operação em local desconhecido pelo Cmt da Aeronave e tripulação. 5. Sobrevôo em local com grande concentração de pessoas. 6. Vôo à baixa altura. 7. Desembarque de tropas no interior do estabelecimento prisional. 			
SEQUÊNCIA DE AÇÕES			
<ol style="list-style-type: none"> 1. Realizar pouso com a aeronave em local seguro, para o devido briefing, determinação da área de desembarque, podendo esta decisão ser tomada em conjunto com o Cmt da Operação e embarque da equipe a ser transportada, na seguinte configuração: <ul style="list-style-type: none"> • 1P; • 2P; • 01 (um) TOp (lançador), • 04 (quatro) componentes da tropa de Choque ou tropa equivalente, previamente treinada e equipada, os quais permanecerão dois em cada lado da aeronave, nos esquis, ancorados, aguardando a liberação para desembarque pelo lançador. 2. O setor de desembarque, pode ser alterado a qualquer tempo, em benefício da segurança. 3. Cientifica a tripulação que iniciará a aproximação para o desembarque, devendo o tripulante operacional, coordenar com o Cmt da anv., Utilizando a fraseologia padrão, transmitindo as condições observadas quanto ao posicionamento da Anv e altura adequada para o desembarque da tropa de choque. 			

4. Posicionar a Anv., preferencialmente, de maneira que o lado esquerdo fique exposto para a área de risco, minimizando assim os riscos a que o 1P ficará exposto.
5. O TOp deverá coordenar com o 1P cientificando-o que a Anv. está na posição e que será liberado o desembarque, aguardando a autorização do 1P/ “Ciente”.
6. O TOp libera o desembarque através de gestos ou ações, pré determinados no briefing, observando que os pax até esse momento ainda encontram-se ancorados.
7. O procedimento acima descrito poderá ser repetido de acordo com a necessidade.
8. Manter comunicação bilateral com o Cmt da Operação no solo, transmitindo informações importantes e momento em que será realizado novo embarque de tropa na área pré determinada.
9. Manter sobrevôo no estabelecimento prisional de acordo com a necessidade.
10. Após liberação da equipe por parte do Cmdo da Op, retornar ao GPA.

POSSIBILIDADES DE ERRO

1. Não manter comunicação bilateral com o Cmdo Op, deixando de transmitir informações importantes;
2. Embarcar a tropa de Choque em local não seguro.
3. Não atentar para obstáculos próximos ao estabelecimento prisional, durante sobrevôos;
4. Exceder as limitações especificadas no manual de vôo da aeronave,
5. Não emprego do 2P.

RESULTADOS ESPERADOS

1. Impacto psicológico
2. Desembarque da tropa em segurança.
3. Expor o mínimo possível o Cmt da Anv.
4. Contenção da rebelião
5. Retomada do estabelecimento prisional pelo Poder Público.

AÇÕES CORRETIVAS

1. Voar a uma altura de segurança tal, que permita a observação e transmissão das informações importantes ao Cmdo da Op;
2. Manter contato bilateral constante com o Cmdo da Op, transmitindo-lhe as informações sobre novo embarque que possa vir a ocorrer;
3. Avaliar área de pouso para embarque da tropa de Choque, atentando para aspectos de segurança;

<p>4. Manter constante vigilância sobre os obstáculos próximos ao estabelecimento prisional rebelado e região do sobrevôo; e</p> <p>5. Durante a aproximação e desembarque a baixa altura, expor o mínimo possível o lado direito da Anv.</p>	
REFERÊNCIAS, DOUTRINAS e LEGISLAÇÕES	
<p>1. Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica).</p> <p>2. Regulamento R-200 – Decreto Federal nº 88.777, de 30 de setembro de 1983.</p> <p>3. Lei complementar estadual de nº 190 de 04 de abril de 2014.</p> <p>4. Regulamento Brasileiro de Homologação Aeronáutica nº 91, Subparte K.</p>	
ELABORADOR:	APROVADO:
<p>HIPÓLITO VILA MAIOR – TC QOPM. AMADOR DE CASTILHO GONÇALVES COLLETES – MAJ QOPM. ELIMAR DIAS DE SOUZA – 1º SGT QPPM.</p>	<p>_____ Waldir Ribeiro Acosta – Cel QOPM Comandante-Geral da PMMS Mat. 38837021</p>
REVISADO POR:	APROVADO:
RELAÇÃO DAS PÁGINAS E TÓPICOS ALTERADOS:	DIFUSÃO:
	PUBLICO INTERNO
ESCLARECIMENTOS:	
<p>1. A presente operação não será realizada em período noturno.</p> <p>2. Em operações diurnas, fica dispensada a utilização de farol de busca.</p> <p>3. O Cmt Anv não deverá permitir lançamento de explosivos ou munição química da aeronave por parte da tripulação ou por passageiro pertencente a OPM especializada, ou equivalente, mesmo sendo solicitado pelo Comandante das Operações no solo, devido a aspectos de segurança de voo.</p> <p>4. Quanto ao emprego do 2P, na operação policial em questão, sua permanência é obrigatória, devido aos riscos a que o 1P fica exposto.</p>	