

**UNIVERSIDADE DO ESTADO DO AMAZONAS
ESCOLA SUPERIOR DE CIÊNCIAS SOCIAIS
CURSO DE SEGURANÇA PÚBLICA E DO CIDADÃO**

Alberto Barros Cavalcante Neto

Serviço Aeropolicial

Manaus, 2010

FOLHA DE ACESSO

Alberto Barros Cavalcante Neto

Serviço Aeropolicial

Orientador: 1º Ten QOPM Agnelo de Lima de Júnior

Pré-projeto da disciplina de Trabalho de Conclusão de Curso I, destinado à obtenção de nota parcial referente ao quinto período do curso de Bacharelado em Segurança Pública e do Cidadão na Universidade do Estado do Amazonas - UEA.

Manaus, 2010

ATA DE APROVAÇÃO

Dedico este trabalho a minha esposa,
que esteve comigo nos bons e maus
momentos da vida.

Agradeço a Deus por essa oportunidade de estar no curso de formações de oficiais e a minha mãe por ser a minha maior incentivadora nos estudos.

EPÍGRAFE

“Procure apresentar-se a Deus aprovado, como obreiro que não tem do que se envergonhar e que maneja corretamente a palavra da verdade.”

2 Tim 2.15

RESUMO

Esta monografia tem como finalidade apresentar a importância do serviço aeropolicial na execução das missões policiais, tais como: defesa civil, fiscalização ambiental, policiamento de trânsito, resgate aeromédico e operações de choque, como uma arma para redução dos índices de criminalidade com o policiamento aéreo preventivo. Apresenta não só o helicóptero, mas também propôs o uso do hidroavião e VANT (Vôo Aéreo Não tripulado) para que o Serviço Aeropolicial alcance todo o Estado do Amazonas. Utilizamos neste estudo o método descritivo exploratório a partir da leitura de livros e de outras fontes bibliográficas que tratam do assunto, em que foi evidenciada a evolução da criminalidade, necessidade para Copa do Mundo de 2014, abordagem histórica dos serviços aeropoliciais e suas organizações por Estado em seguida e estudos científicos sobre o uso do helicóptero nas missões policiais, através da pesquisa de campo, por meio de uma entrevista investigando a importância de um hidroavião na Amazônia. A revisão de literatura e a pesquisa de campo levaram-nos a concluir que este serviço, objeto da presente pesquisa, é a ferramenta mais moderna e versátil para realizar a missão que o policiamento terrestre não consegue, ou em ocorrências com maior grau de complexidade e que o Estado do Amazonas anseia por sua rotineira utilização.

Palavras-chave: Serviço Aeropolicial; Helicóptero; Hidroavião; VANT; Policiamento aéreo preventivo.

ABSTRACT

This monograph aims to present the importance of Aeropolice Service in carrying out police missions, such as civil defense, environmental monitoring, traffic police, ambulance and rescue operations of shock, as a weapon for reducing crime rates with the air policing preventive. Presents not only the helicopter but also proposed the use of the seaplane and UAV (Unmanned Aerial Flight) to the Aeropolice Service reach throughout the state of Amazonas. We use this descriptive exploratory study method from the reading of books and other literature sources that address the topic, which showed the trends in crime, the necessity for World Cup 2014, historical approach aeropolice services and their organizations by state then and scientific studies on the use of police helicopter missions, through field research, through an interview investigating of importance of a seaplane in the Amazon. The literature review and field research led us to conclude that this service, the object of this research is the most modern and versatile tool to accomplish the mission that policing cannot land, or in events with the highest degree of complexity and the State of Amazonas longing for his routine use.

Key word: Service Aeropolicial; Helicopter; Seaplane; UAV; Air preventive policing

LISTA DE SIGLAS

ANAC - Agência Nacional de Aviação Civil
BPM – Batalhão de Polícia Militar
BRPAe - Bases de Radiopatrulha Aérea
CApSol - Curso de Apoio de Solo
CCF - Certificado de Capacidade Física
CCT - Certificado de Conhecimentos Teóricos
CHT - Certificado de Habilitação Técnica
CICOM – Companhia Interativa Comunitária
CIOPAER – Centro Integrado de Operações Aéreas
CIOPS – Centro de Operações de Segurança
COELCE – Companhia Energética do Ceará
COMPE - Curso de Operações Marítimas Policiais Especiais
CORPAer – Comando de Radiopatrulhamento Aéreo
COV – Conselho Operacional de Vôo
CPAMB – Comando de Policiamento Ambiental
CPC - Comando de Policiamento da Capital
CTO - Curso de Tripulante Operacional
DAC - Departamento de Aviação Civil
Esav - Escola de Aviação da Polícia Militar
EUA - Estados Unidos da América
FEAM - Fundação Estadual do Meio Ambiente
GAM - Grupamento Aéreo e Marítimo
GESPOL – Sistema de Gestão da Polícia Militar
GPAER – Grupamento Aéreo
GRAer - Grupamento de Radio Patrulhamento Aérea
GRPA – Grupamento de Radiopatrulhamento Aéreo
IBAMA – Instituto Brasileiro do Meio Ambiente
NASA - North American Space Agency
NIEsp - Núcleo de Instrução Especializada
NOA - Núcleo de Operações Aéreas
NPA - Núcleo de Policiamento Aéreo
NPM - Núcleo de Policiamento Marítimo
NYPD - New York Police Department
PM – Polícia Militar
PMAM – Polícia Militar do Amazonas
PMERJ – Polícia Militar do Estado do Rio de Janeiro
PMESP – Polícia Militar do Estado de São Paulo
PMMG – Polícia Militar de Minas Gerais
PPI - Plano de Policiamento Inteligente
PRONASCI – Programa Nacional de Segurança e Cidadania
RAIO - Respostas Rápidas, Intervenção e Apoio Operacional
RBHA - Regulamentos Brasileiros de Homologação Aeronáutica
RMM - Região Metropolitana de Manaus
SAEG - Serviço Aéreo do Estado de Goiás
SEAPM - Serviço de Aviação da Polícia Militar
SEMAD - Secretaria de Estado do Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável
SSP – Secretaria de Segurança Pública
VANT – Vôo Aéreo Não Tripulado

LISTA DE FIGURAS

Figura 1: Vis Aérienne de Leonardo da Vinci	21
Figura 2: Bell 47 da Polícia de Nova York.....	23
Figura 3: Curso de tripulante operacional da PMAM.....	33
Figura 4: Gráfico do INFOCRIM	38
Figura 5: Policiamento de Trânsito Urbano com o Esquilo AS 55	51
Figura 6: Salvamento Aquático	53
Figura 7: Missão de salvamento.....	54
Figura 8: Figura C208A-Caravan Anfíbio da Asas do Socorro	56
Figura 9: Resgate aero-médico	58
Figura 10: Caravan 675 Anfíbio.....	61

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	13
1 FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA	17
1.2 DEFINIÇÕES DE TERMOS DE ACORDO COM A DIRETRIZ OPERACIONAL DO EMPREGO DE AERONAVES NO RADIOPATRULHAMENTO AÉREO DA PMAM Nº 001/PM-3 EMG-2010:	17
1.3 HELICÓPTERO: HISTÓRIA, CONCEITOS, EVOLUÇÃO, ESTUDOS E O EMPREGO NAS POLÍCIAS MILITARES.....	20
1.3.3 Conceito de helicóptero	20
1.3.4 Breve histórico no Brasil	22
1.3.5 História do helicóptero Policial	23
1.4 SERVIÇO AEROPOLICIAL NO PAÍS.....	24
1.4.3 Estado do Rio de Janeiro.....	24
1.4.4 Estado de São Paulo	27
1.4.5 Estado de Goiás.....	28
1.4.6 Estado do Ceará	28
1.4.7 Estado de Minas Gerais	30
1.4.8 Estado do Amazonas	33
1.5 ESTUDOS SOBRE O SERVIÇO AEROPOLICIAL.....	35
1.5.3 Projeto Sky Knight.....	35
1.5.4 Estudo Realizado pela Universidade do Sul da Califórnia.....	36
1.5.5 Avaliação do Laboratório de Propulsão a Jato da NASA	37
1.5.6 Estudo realizado na cidade de são José dos Campos.....	37
1.5.7 Estudo realizado na Universidade da Carolina do Sul sobre uso de helicópteros no policiamento: necessidade ou desperdício?	39
1.5.8 Perfil do piloto policial	40
1.5.9 Legislação do piloto policial.....	41
1.5.10 A legalidade do Serviço Aeropolicial	42
1.5.10.1 Poder de Polícia	43
1.5.10.2 Ordem Pública e Manutenção da Ordem Pública.....	43
1.5.10.3 Constituição Federal de 1988.....	44
1.5.10.4 Constituição Estadual.....	44
1.5.10.5 Decreto-Lei nº 667.....	45

1.5.10.6	Decreto Federal nº 88.777.....	45
1.6	EXPERIÊNCIA DE SÃO PAULO	46
1.6	CONSELHO OPERACIONAL DE VÔO.....	47
1.7	O HELICÓPTERO NO RADIOPATRULHAMENTO AÉREO: VANTAGENS DE UTILIZAÇÃO	48
1.8	HELICÓPTERO EM MISSÕES POLÍCIAIS: QUADRO DE EMPREGO	48
1.8.1	O Helicóptero em apoio ao Policiamento Ostensivo Geral.....	49
1.8.1.1	Cerco e interceptação.....	49
1.8.1.2	Busca de delinquentes	50
1.8.1.3	Operação de Repressão.....	50
1.8.2	Em apoio ao Policiamento de Trânsito Urbano:	50
1.8.3	Em apoio ao Policiamento Rodoviário:	51
1.8.4	Em apoio ao Policiamento Ambiental	52
1.8.5	Em apoio às Operações De Choque	52
1.8.6	Em apoio às Operações de Bombeiros Militares	53
1.8.7	Operações de Defesa Civil.....	54
1.8.8	Comando e Controle	55
1.9	OUTRAS FERRAMENTAS A SEREM APRESENTADAS PARA A AVIAÇÃO POLICIAL	56
1.9.1	Aeronave de asa fixa (Grand Caravan) para Amazônia.....	56
1.9.1.1	Incursões e extrações de Tropa especializada.....	57
1.9.1.2	Resgate Aeromédico	58
1.9.1.3	Transporte de presos.....	59
1.9.1.4	Fiscalização ambiental	60
1.9.2	A Aeronave Ideal.....	61
1.9.3	O Veículo Aéreo Não Tripulado (Vant).....	62
2	DISCUSSÃO DOS RESULTADOS	65
	REFERÊNCIAS.....	70
ANEXO A	72
ANEXO B	83
ANEXO C	89

INTRODUÇÃO

Atualmente a Polícia Militar do Amazonas (PMAM) passa por uma modernização na sua estrutura organizacional e operacional. Uma das grandes motivações para isso é a realização da Copa do Mundo de 2014, na qual Manaus é uma das sedes. A PMAM vem se planejando para conseguir ser referência nacional como instituição de Segurança Pública.

Uma ferramenta moderna utilizada por várias polícias no mundo é o emprego do helicóptero nas suas missões. Pois a Polícia Militar é responsável pelo policiamento ostensivo e preservação da ordem pública, conforme preconiza a Carta Magna e no estado do Amazonas foi acrescido à preservação do meio ambiente.

Podemos citar algumas missões que o helicóptero executa com muita eficiência: apoio ao policiamento ostensivo geral; em apoio ao Policiamento Rodoviário; em apoio ao Policiamento Ambiental; em apoio às Operações de Choque e entre outras que serão citadas e estudadas nesse trabalho.

Recentemente a PMAM criou o Batalhão de Respostas Rápidas, Intervenção e Apoio Operacional (RAIO), conforme lei estadual Nº 3.434, de 15 de setembro de 2009, alterando a Lei Delegada nº 88, de 18 de maio de 2007, lei de organização básica da PMAM.

Dentre as diversas missões do RAIO destaca-se a seguinte: operações aéreas, que serão realizadas pelo GRAER (grupamento aéreo), com o emprego do helicóptero para o policiamento ostensivo e ocorrências de grande complexidade.

Sabemos que no Brasil a que está escrito nem sempre é operacionalizado, devido a inúmeros motivos, falta de verba é a maior delas. Porém, com o advento da Copa do Mundo e o desenvolvimento da criminalidade, a fiscalização da floresta, e o crescimento demográfico de Manaus não se pode deixar de utilizar esse recurso tão versátil para o policiamento e esse trabalho visa abordar o Serviço Aeropolicial, analisando sua utilização em outras polícias e tentando empregá-las conforme a realidade operacional e organizacional da PMAM, contextualizando as peculiaridades no estado do Amazonas.

Manaus é a sétima cidade do Brasil em índice demográfico, apesar de não ter passado pelo processo de conurbação é considerada uma metrópole, e como as

grandes cidades sofrem com um problema em comum, o aumento da violência. A evolução da criminalidade em relação a homicídio atingiu proporções inéditas.

A Polícia Militar tem a responsabilidade pela preservação da ordem pública e policiamento ostensivo. Muitos são os esforços para combater a evolução das violências e precisamos de ações multisetoriais.

Atualmente, o emprego do helicóptero segue uma tendência internacional de realizar um policiamento aéreo preventivo, função precípua da Polícia Militar, que de evitar que o crime ocorra, além disso, o serviço aeropolicial pode desenvolver missões de salvamento nos vastos rios amazônicos e na terra, efetivando um compromisso com a sociedade amazonense de proteger e socorrer. Por que o Serviço Aeropolicial é uma importante ferramenta para o cumprimento das missões policiais? Este é um problema a ser discutido.

Traçou-se um objetivo geral que foi mostrar o Serviço Aeropolicial como mais uma ferramenta de elevado avanço tecnológico e estratégico a ser empregada em diversos policiamentos. E para atingir este objetivo foram definidos cinco objetivos específicos: apresentar estudos que comprovem a eficácia do Serviço aeropolicial; apresentar os Grupamentos Aéreos de alguns estados; explicar o emprego do helicóptero em missões policiais; apresentar um histórico da aviação policial; enfatizar a implementação do Serviço Aeropolicial para o Amazonas; explanar sobre a importância de um avião anfíbio para a Segurança Pública;

A realização desse estudo é relevante porque a criminalidade está a cada dia mais desenvolvida e a Polícia Militar tem que se modernizar para está à frente. A aviação policial é uma arma poderosa para enfrentar com soberania a criminalidade. Muitas vidas podem ser salvas com a aplicabilidade do Serviço Aeropolicial nas missões policiais como resgate aeromédico e atuações em defesa civil.

Mostrar a importância do Serviço Aeropolicial nos cumprimentos das missões policiais vai trazer conhecimento sobre o assunto para policiais e interessados que perceberão que é inaceitável o Estado do Amazonas não ter um grande grupamento aéreo. Muitos estados do Brasil, inclusive estados do nordeste com bem menos arrecadação, já utilizam o serviço aeropolicial com bastante sucesso na redução da criminalidade e na execução de suas diversas missões.

Portanto, o emprego do helicóptero é de fundamental importância para resolver problemas atuais, como, trânsito, desastres naturais, fiscalização na floresta amazônica, dentre outras missões policiais.

Iremos passar agora para o método científico deste presente trabalho, segundo Lakatos e Marconi (2001) a definição de método científico é: “o conjunto das atividades sistemáticas e racionais que, com maior segurança e economia, permite alcançar o objetivo – conhecimentos válidos e verdadeiros – traçando o caminho a ser seguido, detectando erros e auxiliando as decisões do cientista”.

Com o intuito de visualizar a importância do serviço aeropolicial como mais uma ferramenta na execução das missões policiais de fiscalização, policiamento preventivo, resgate, operações de repressão e entre outras que por causa de sua versatilidade pode permitir. Desenvolveu-se o procedimento metodológico, por meio de pesquisa descritiva e exploratória, com abordagem a aspectos qualitativos.

Primeiramente, foram utilizados dois tipos de pesquisas, a saber: a pesquisa bibliográfica, constituída do estudo sistematizado desenvolvido com base em matérias publicadas em livros, revistas, jornais, redes eletrônicas, isto é, material acessível ao público em geral; e a pesquisa documental, realizada em documentos conservados no interior de órgãos públicos e/ou privados de qualquer natureza, ou com pessoas: registros, regulamentos, circulares, ofícios, memorandos, diários, cartas pessoais e outros.

Em outro momento, foi desenvolvida a pesquisa de campo de natureza qualitativa, por meio de uma entrevista com o piloto da ONG-ASAS DE SOCORRO.

O local da pesquisa foi realizado no próprio Estado do Amazonas no mês de maio de 2010 na ONG-ASAS DE SOCORRO, que realiza diversas missões para o Governo do Estado.

O universo utilizado foi o único piloto de Caravan Anfíbio, o Sr. Rempel, que tem grande conhecimento em utilizar o hidroavião na Amazônia.

Nesta monografia, nos procedimentos de coleta de dados, utilizei a técnica de documentação indireta, através de fontes estatísticas e bibliográficas (livros, revistas e monografias) e a documentação direta com a feitura da pesquisa de campo.

Os Procedimentos de Análise de Dados foram utilizados as informações da entrevista para construir uma legitimidade ao trabalho. Os resultados avaliados vieram a corroborar como é importante o Serviço Aeropolicial.

Acredita-se que o Serviço Aeropolicial e nos dias de hoje indispensável nas realizações das missões policiais, além de trazer uma melhor qualidade de vida para sociedade amazonense

Sem a pretensão de exaurir a discussão, este estudo pretende contribuir, de forma sucinta, para a Polícia Militar do Amazonas que visa ser referência nacional em Segurança Pública, com uma melhoria da imagem da corporação frente à sociedade a que serve.

Dessa forma então, este trabalho de conclusão de curso, cumprindo a normatização, se apresenta estruturada em dois capítulos, contemplando a necessidade requerida.

No qual o primeiro capítulo trata da fundamentação teórica, com uma síntese de várias bibliográficas, monografias, artigos científicos brasileiros e estrangeiros, traz também a experiência de outros estados que utilizam a aviação na segurança pública, legislações para mostrar a legalidade do serviço. Veio mostrar que dentro do grupamento aéreo o helicóptero é o mais usado devido a sua versatilidade nas missões, porém este trabalho trouxe também a implementação do hidroavião Grupamento Aéreo do Amazonas e outra novidade tecnológica que o VANT.

Já no segundo capítulo trouxe uma entrevista com um piloto de avião de asas fixas com a idéia de mostrar a importância do hidroavião para o Estado do Amazonas.

1 FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA

1.2 DEFINIÇÕES DE TERMOS DE ACORDO COM A DIRETRIZ OPERACIONAL DO EMPREGO DE AERONAVES NO RADIOPATRULHAMENTO AÉREO DA PMAM Nº 001/PM-3 EMG-2010:

- a) **MISSÕES DE EMERGÊNCIA:** são aquelas cujo atendimento impõe a condição de urgência, tendo em vista um perigo imediato ou grave risco de vida de pessoas e onde a intervenção policial não pode ser adiada, suspensa ou não realizada. Caracterizam-se sempre, como ocorrências emergenciais decorrentes de sinistros (afogamentos, incêndios, destruição de meio ambiente, assaltos a bancos e carros fortes, seqüestros etc.);
- b) **MISSÃO DE MISERICÓRDIA (MMI):** É o transporte aéreo de doentes e feridos bem como transporte de medicamentos e recursos médicos em geral, normalmente efetuadas inopinadamente e utilizando-se os recursos disponíveis. As missões de misericórdia só serão realizadas com a autorização da cadeia de comando;
- c) **MISSÕES PLANEJADAS:** são aquelas que, não se enquadrando nas situações de emergência, necessitam de prévio planejamento e autorização do Comandante do Grupamento de Radiopatrulha Aérea, ouvido antes o Cmt G, sempre que a natureza da missão exigir. As missões planejadas dividem-se em:
 - i. **DE ROTINA:** são aquelas missões precedidas de planejamento, com o objetivo de se suprir a necessidade da periodicidade e da prevenção. Estão inclusas aqui as patrulhas aéreas e o treinamento para a manutenção técnica das tripulações. Nas bases avançadas deverão ser cumpridas conforme o planejamento da Unidade Operacional da circunscrição, comunicando previamente o Cmt do GRAER; e

- ii. EVENTUAIS: são aquelas de apoio, cuja natureza não se caracteriza tipicamente como operações aéreas policiais, mas de interesse do Estado. Incluem-se aqui os diversos apoios prestados aos órgãos do públicos (DETRAN, IBAMA, Gabinete do Governador, Casa Militar, etc.), sendo confeccionada a respectiva Ordem de Serviço.

- d) A INTEGRAÇÃO AR/SOLO está consubstanciada no perfeito entrosamento entre as frações terrestres e aéreas que atuarem em conjunto para o desencadeamento de ações ou operações policiais militares, com objetivos definidos.

- e) GUARNIÇÃO DE OPERAÇÕES AÉREAS – GOA – É a fração composta pela Tripulação Policial Militar, integrando os esforços efetivados pelas frações PM/BM de terra com o fim de alcançar os objetivos da Corporação no quadro da segurança pública;

- f) RADIOPATRULHAMENTO AÉREO – Exercício dinâmico do Poder de Polícia e em cumprimento da atividade de socorro público, dentro da esfera de competência da Polícia Militar, realizando missões com o emprego de aeronaves em operações, isolado ou em conjunto com as frações PM/BM de terra, cumprindo missões de observação, fiscalização, reconhecimento, coordenação, busca, resgate, salvamento e socorro público;

- g) TRIPULAÇÃO POLICIAL MILITAR – É a guarnição de operações aéreas, integrada pelo Comandante da aeronave e Comandante de Operações aéreas (Co-Piloto), e por tripulantes operacionais orgânicos do GRAER;

- h) HELIPONTO – Área homologada ou registrada, ao nível do solo ou elevada, utilizada para pousos e decolagens de helicópteros;

- i) HELIPORTO – Heliponto público dotado de instalações e facilidades para apoio de operações de aeronaves e de embarque e desembarque de pessoas e cargas;
- j) COMANDANTE DE OPERAÇÕES AÉREAS – COA – Oficial de Carreira da Polícia Militar, aprovado em concurso interno da corporação, e com aprovação do Conselho de Vôo, com no mínimo licença de Piloto Comercial de Helicóptero (PCH), e Certificado de Habilitação Técnica (CHT) para o tipo de equipamento, é o responsável pela coordenação das operações aéreas;
- k) COMANDANTE DE AERONAVE – Oficial de carreira da Polícia Militar, integrante do GRAER, tendo cumprido com aproveitamento as normas para ascender tecnicamente às funções operacionais, aprovado pelo Conselho de Vôo, e designado pelo Comando Geral, com licença de Piloto Comercial de Helicóptero (PCH) e Certificado de Habilitação Técnica (CHT) para o tipo de equipamento, com no mínimo 500 horas de vôo, responsável pelo comando, condução e segurança da aeronave;
- l) ÁREA DE POUSO OCASIONAL – Área de dimensões definidas, que poderá ser usada em caráter temporário, para pousos e decolagens de helicópteros mediante autorização prévia, específica e por prazo limitado, do Comando Regional respectivo (SERAC);
- m) ÁREA DE POUSO EVENTUAL – É uma área selecionada e demarcada para pousos e decolagens de helicópteros, possuindo características físicas compatíveis com aquelas estabelecidas pelo ANAC para helipontos normais, que pode ser usada, esporadicamente, em condições meteorológicas visuais (VMC), por helicóptero em operação policial, de salvamento, de socorro médico etc; e
- n) ORIENTADOR DE POUSO – Policial Militar habilitado pelo GRAER, que tem por finalidade orientar de terra o pouso e decolagem da aeronave.

1.3 HELICÓPTERO: HISTÓRIA, CONCEITOS, EVOLUÇÃO, ESTUDOS E O EMPREGO NAS POLÍCIAS MILITARES

A utilização de aeronaves no cumprimento de missões policiais iniciou-se em 1929 no Departamento de Polícia da cidade de Nova York, o qual operava com aviões de asa fixa no combate ao crime. Em 1948 esse mesmo Departamento coloca em operação a primeira aeronave de asas rotativas para o cumprimento de missões de polícia. Várias forças policiais no mundo - Gerdaemerie Française, Carabineiros Del México, Polícias Municipais Americanas, Guardas Nacionais, Caribeiros de Chile – vêm usando há décadas o helicóptero como recurso para a realização suas atividades de policiamento.

1.3.3 Conceito de helicóptero

O helicóptero é um avião com asas rotativas, capaz de decolar e aterrissar verticalmente e deslocando-se no ar em qualquer direção, para cima, para baixo, para frente, para trás e, inclusive, ficar pairado no ar. É um transporte extremamente versátil, pois vai até aos lugares mais incríveis, em florestas, penhasco, picos, no mar, no alto dos edifícios, além de realizar pousos no perímetro urbano em locais bem restritos.

Os helicópteros policiais são aeronaves de asas rotativas do tipo civis e públicas, destinadas ao cumprimento de missões típicas de polícia, de bombeiro militar e de defesa civil. Segundo classificação feita por SENISSE (1999, p. 76), os helicópteros destinados às atividades de polícia ostensiva se dividem nas seguintes classes:

HELICÓPTEROS DE INSTRUÇÃO: são aeronaves de dois lugares, compostos de planta motriz a pistão ou reação, com baixos custos de investimentos para aquisição e operação, que se destinam, dentro de um amplo programa de qualificação de recursos humanos para as atividades aeronáuticas, ao trabalho de instrução primária dos pilotos da organização.

HELICÓPTEROS DE PATRULHAMENTO: são aeronaves com capacidade para transporte de duas a cinco pessoas, podendo sua planta motriz ser a reação ou pistão, com custos médios de investimento para a aquisição e operação. Este tipo de equipamento, dentro do conceito de operações da unidade, é empregado, principalmente, como plataforma de observação em missões específicas de patrulhamento preventivo.

HELICÓPTEROS MULTIMISSIONES: são helicópteros para emprego em missões que se revestem de caráter repressivo e de socorro. São aeronaves que executam na plenitude as missões de ativador psicológico, transporte interno e externo de pessoas e materiais, e servem como plataforma de observação. Devido a sua capacidade para transporte de equipamentos e frações especiais de polícia é uma aeronave completa para o emprego policial e de bombeiro, principalmente, porque pertence à classe de helicópteros de pequeno porte. Sua planta motriz é a reação.

HELICÓPTEROS DE TRANSPORTE: são aeronaves para transporte de pessoal e material. Devido à natureza de suas missões os helicópteros desta classe são de grande porte, ficando seu emprego restrito a locais de operação com infra-estrutura aeronáutica, o que implica em maiores custos para a aquisição e operação. Sua planta motriz é a reação.

1.2.2 Histórico do helicóptero

A primeira idéia do vôo vertical foi imaginada por Leonardo da Vinci por volta de 1500, muito antes de a ciência aeronáutica permitir a construção de tal máquina.

Encantado com o fenômeno do vôo, produzindo estudos detalhados dos vôos dos pássaros e projetos de máquinas voadoras, entre as quais um desenho que se atribui os mesmos princípios do helicóptero. Esse desenho, dominado *Vis Aérienne*, conforme figura 01, era um parafuso de Arquimedes que permitia o vôo estacionário e decolagem vertical.

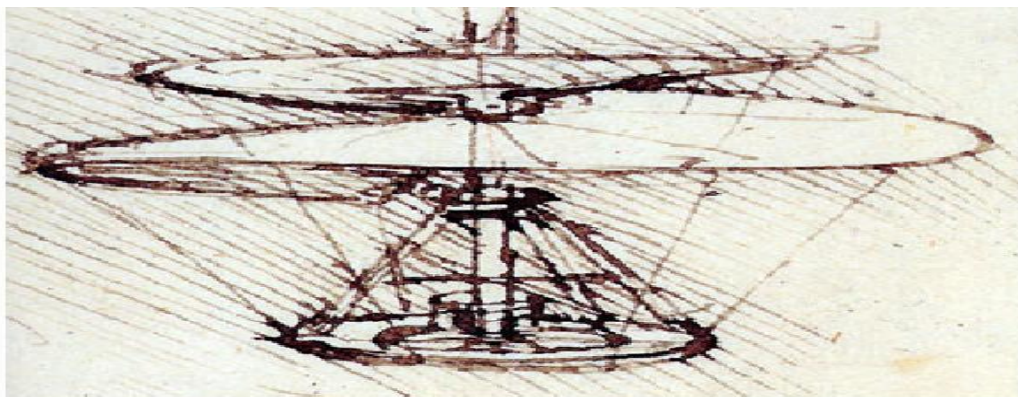


Figura 1: *Vis Aérienne* de Leonardo da Vinci
Fonte: Linhares e Santos

Porém, essa idéia era impraticável no requisito de peso versus potência e outros detalhes técnicos. Não se sabe se essas falhas eram propositalmente para evitar cópias indesejadas. Esse desenho é considerado pioneiro na idéia do vôo vertical.

Para se chegar ao helicóptero atual, vale à pena comentar nas aeronaves de autogiro, sistema primo do helicóptero. Na década de 20, Juan de La Cierva, adaptou em um avião comum um sistema de rotor principal capaz de girar apenas com a reação ao vento. Isso foi chamado de efeito de auto-rotação que atualmente incorporado pelos helicópteros, citando que essa aeronave não pairava no ar.

Foram realizadas diversas tentativas para se chegar a um helicóptero prático. A teoria do helicóptero puro, aos poucos ia sendo aperfeiçoada, por diversos cientistas, como:

Henri Berliner construiu dois helicópteros com motor de 80HP. Voava mais faltava mais estabilidade.

De Bothezat construiu um tipo de helicóptero com quatro rotores principais em cruz, impulsionados por um rotor de 200HP e dois rotores menores colocados no plano vertical para permitir mudanças de direção, conseguindo melhor estabilidade.

Von Baumhauer, 1930, construiu um tipo que com motor de 200HP impulsionado um rotor principal com duas pás e outro motor com 80HP acionava um pequeno rotor no plano vertical para eliminar o torque de reação do rotor principal, conseguindo assim mudança de direção. Porém, erros de cálculos em relação à potência consumida pelo rotor de calda.

Heirick Focke, em 1937, construiu o primeiro helicóptero realmente prático. Um avião sem asas com dois rotores laterais girando em sentidos contrários e um motor radial de 160HP. O ângulo das pás dos rotores controlava a mudança de direção. Essa aeronave realizou deslocamentos laterais, para frente, para trás, giro de 360 graus e vôos pairados.

Pode ser terminado com, Igor Sikorsky, que realizou modificações aerodinâmicas que trouxeram mais estabilidade e maior rendimento.

1.3.4 Breve histórico no Brasil

O aparecimento do helicóptero no Brasil foi, motivado por atividades agrícolas de pulverização, quando em 1948 uma empresa com sede em Orlandia – SP comprou um helicóptero Bell 47 D. O seu piloto, Renato Arena é considerado o primeiro piloto de helicóptero brasileiro.

Em meados de 1950 chegou os primeiros helicópteros Bell 47 para a Força Aérea Brasileira, destinados ao Grupo de Transporte Especial, sediados no aeroporto Santos Dumont. Dos EUA são importados Bell e Sikorsky, que iriam equipar os Grupos de Aviação Embarcada e de busca e salvamento.

Depois foi a vez da Marinha e do Exército adquirirem helicópteros conquistarem seu espaço.

Atualmente os pilotos e mecânicos brasileiros operam com segurança, eficiência e regularidade graças à iniciativa privada, às estatais, aos órgãos do governo e às Forças Armadas.

1.3.5 História do helicóptero Policial

A construção de helicóptero como as companhias americanas Bell Helicopters e Sikorsky para a venda no mercado civil aconteceu após a Segunda Grande Guerra. O Bell 47, conforme figura 02, ficou em produção 27 anos em versões de dois e três lugares e ainda está na ativa em muitos lugares.

Logo depois de ter sido homologado para operação comercial, o Departamento de Polícia de Nova York (New York Police Department – NYPD) passou a empregar o helicóptero como uma ferramenta moderna e versátil. A polícia de Nova York foi realmente a primeira organização policial a usar o helicóptero.



Figura 2: Bell 47 da Polícia de Nova York
Fonte: Gambaroni, 2007

A Polícia da cidade de Nova York manteve-se fiel ao uso de aeronaves de asas rotativas, realizando patrulhamento preventivo e sendo referência no mundo nessa atividade.

Além das missões de patrulhamento e vigilância, a Unidade de Aviação da NYPD atende emergências e incêndios em prédios elevados e também de conduzir todas as missões de evacuação aeromédica realizada na cidade de Nova York, levando vítimas para os hospitais especializados, centros e de trauma de queimados.

1.4 SERVIÇO AEROPOLICIAL NO PAÍS

O helicóptero tem sido usado pelo sistema de Segurança Pública e Defesa Civil, executando as mais diferentes missões, e compondo a frota das corporações polícias estaduais.

Atualmente, mais de 100 helicópteros sobrevoam nossos céus ostentando as cores de suas respectivas polícias, com o fito de preservar a ordem pública e atuar em situações complexas.

A atividade aeropolicial, diferente do Amazonas, é desenvolvida com bastante sucesso em outros estados da federação, e para situarmos com a realidade de outros estados faremos um breve histórico de alguns estados nessa atividade.

1.4.3 Estado do Rio de Janeiro

Em 2002, a Polícia Militar do Estado do Rio de Janeiro promoveu um sonho almejado há vários anos: fundou o Grupamento Aéreo e Marítimo (GAM). Os seus idealizadores foram o ex-governador do Estado, Sr. Anthony Garotinho, o Secretário de Segurança Pública à época, Coronel Josias Quintal e o ex-Comandante Geral da Polícia Militar, Coronel Wilton Soares Ribeiro. Assim, concretizando um antigo sonho que se tornou um marco na história da PMERJ, um salto na evolução tecnológica e qualitativa na área da Segurança Pública.

O Coronel Claudécir Ribeiro da Silva foi o primeiro Comandante do GAM, adquirindo a árdua missão de fazê-lo crescer e mostrar capacidade operacional, o que foi alcançado. Desde então, o GAM vem desenvolvendo ações, operações e

treinamentos conjuntos, integrando esforços no combate à criminalidade, tanto na área marítima, quanto aérea, mantendo um bom grau de relacionamento com outras Forças Policiais Civas ou Militares, Forças Armadas, Corpos de Bombeiros, Polícia Federal, IBAMA e ainda outros órgãos ligados ao Sistema de Segurança Pública.

Hoje, o GAM é uma realidade. Com confiança e altivez realiza missões de Radiopatrulhamento Aéreo e Marítimo, operações policiais em apoio a outras Unidades e órgãos, bem como já está habilitado a executar missões de Resgate e Salvamento, elevando cada vez mais o nome da Polícia Militar do Estado do Rio de Janeiro diante da população.

O GAM é composto hoje por cento e sessenta e três policiais altamente treinados no Setor Aéreo e Marítimo, e conta com cinco aeronaves e oito embarcações. Tais profissionais possuem formação (cursos e estágios) e treinamentos no próprio GAM, nas Forças Armadas Nacionais (Marinha, Exército, Aeronáutica), em outras Polícias Militares do Brasil, além de outros órgãos públicos e empresas privadas que ministram cursos e estágios no campo da Segurança Pública.

A especialização e o treinamento são constantes e fazem parte da rotina do Grupamento. Os profissionais integrantes são revestidos de um enorme compromisso com a corporação e também com a população, sempre buscando o aperfeiçoamento e o treinamento, o que os torna cada dia mais adestrados e aptos a executarem suas missões.

O trabalho desenvolvido pelo GAM é pioneiro em no Brasil, coadunando em única unidade operacional o policiamento aéreo e o marítimo, onde pouquíssimas Polícias do Brasil possuem uma unidade que disponha de recursos para executar um patrulhamento marítimo e com equipamentos do nível qualitativo que o GAM dispõe. Pode-se dizer que a Polícia Militar do Estado do Rio de Janeiro é a primeira a ter um Grupamento Aéreo e Marítimo junto e agora está mais completa, fechando um ciclo de patrulhamento com a integração entre os setores terrestres, marítimos e aéreos, onde, através das ações preventivas e repressivas, fornece apoio às unidades operacionais em terra, aumentando a eficiência no combate e a prevenção da criminalidade, através de modernos e eficientes equipamentos.

O GAM é dividido em três núcleos: Núcleo de Policiamento Marítimo (NPM), o qual possui a missão prioritária de intensificar cada vez mais o patrulhamento na Baía de Guanabara. Tal missão visa combater a criminalidade em diversos locais,

como por exemplo favelas à beira da Baía e, objetiva impedir que recebam drogas e armamento de contrabandistas, apoiando e proporcionando segurança às embarcações que nela trafegam.

Outra função é prestar missões de auxílio às Forças que atuam na Baía de Guanabara e no litoral fluminense. Já o Núcleo de Policiamento Aéreo (NPA), efetua, hoje, o Radiopatrulhamento aéreo preventivo e de apoio e coordenação às unidades em terra. Sendo assim, representa mais um importante “braço da lei” a serviço da população, além de estar apto a realizar resgates e salvamentos no mar e em terra. O Núcleo de Instrução Especializada (NIEsp) é encarregado de qualificar e manter o adestramento de seu efetivo, através de cursos de formação e aperfeiçoamento e, ainda, instruções periódicas para os policiais nos dias de folga.

De fato, antes de 2002, estas modalidades de policiamento, nunca foram realizadas por nenhum órgão do Estado do Rio de Janeiro. Este trabalho que está sendo desenvolvido é hoje um dos recursos que a Polícia Militar tem de mais moderno. Obtêm-se informações através das pesquisas realizadas nos bancos de dados da Secretaria de Segurança Pública e da Polícia Militar, além de levantamento feito por outros órgãos, proporcionando um melhor acompanhamento das manchas de criminalidade no Município do Rio de Janeiro, bem como, em todo o Estado.

Na parte Aérea em média são desenvolvidas 840 missões de patrulhamento, ao ano, incluindo missões exclusivas da Unidade e apoio a diversas outras Unidades da Corporação. Grande parte foi nos Complexo da Maré e do Alemão, além de empenho na Operação Praia, quando são patrulhados todos os acessos às praias, incluindo as vias expressas da área metropolitana que também são percorridas pelo menos duas vezes ao dia.

Grandes eventos também são cobertos pelo GAM, como por exemplo, shows no aterro do Flamengo, partidas importantes no Maracanã, Reveillon e grandes feriados em apoio ao Batalhão de Polícia Rodoviária. Enfim, o Grupamento Aéreo e Marítimo já ocupou seu espaço, executando um importante papel no campo da Segurança Pública e tende a se aprimorar e crescer, melhorando a cada dia a qualidade do serviço que presta ao Estado e à sociedade.

O Grupamento Aéreo e Marítimo qualifica seus policiais através do Curso de Operações Marítimas Policiais Especiais (COMPE), Curso de Tripulante Operacional (CTO) e Curso de Apoio de Solo, todos estes realizados na própria unidade.

Em 2006, com vistas aos jogos Panamericanos, a unidade realizou o Curso Nacional de Tripulante Operacional que qualificou trinta policiais de todo o Brasil e os habilitou a operar nossas aeronaves de acordo com as necessidades da cidade do Rio de Janeiro. Foi inaugurada também, a Escola de Aviação da Polícia Militar (Esav/PMERJ) homologada para formação teórica e prática de pilotos de helicóptero e avião, recebendo na sua primeira turma de Policiais Militares, Cíveis e Bombeiros de seis Estados.

1.4.4 Estado de São Paulo

O GRPAe foi criado em 1984 com a entrega de dois HB350B, modelo Esquilo, um foi destinado a Polícia Militar e outra a Polícia Civil.

Com essa nova arma São Paulo viu uma redução em vários tipos de crime como, assaltos a bancos e roubos a cobradores de ônibus. A participação do serviço aeropolicial dando apoio às viaturas nas ocorrências traz segurança aos policiais e eleva a moral na tropa.

Atualmente sua frota conta com 17 aeronaves, sendo 12 esquilo AS350, um avião Sêneca II, dois aviões Cessna 210, um Baron 58 e um Bonanza A-36. Seu efetivo é de 21 pilotos e 12 co-pilotos, e mais cinco oficiais distribuídos em quatro cidades do interior, situadas em São José dos Campos, Campinas, Bauru e Praia Grande.

O GRPAe atua dando apoio a unidades da Polícia Militar, atendendo principalmente a caso de buscas, perseguições, confrontos, resgates, prontoso corrimento, patrulhamento ambiental, e operações de distúrbio civil.

Atualmente o GRPAe tem sua sede e Base em São Paulo e as demais Bases de Radiopatrulha Aérea (BRPAe) estão localizadas em cinco cidades: Campinas, São José dos Campos, Bauru, Praia Grande e Ribeirão Preto. Sua frota de aeronaves: 19 (dezenove) helicópteros (1 HB350B, 5 AS350BA, 11 AS350B2, 1 Schweizer 269C-1 e 1 Sikorsky S 76 A) e 06 (seis) aviões (1 King Air B200GT, 2 Cessna 210 L, 1 Embraer Sêneca II, 1 Beech Aircraft Bonanza e 1 Beech Aircraft 58.

1.4.5 Estado de Goiás

O primeiro helicóptero da Polícia Militar do Estado de Goiás foi recebido em 1981 pelo Corpo de Bombeiros, que nesta época pertencia a PM, iniciando as operações policiais.

Com não havia um grupamento estruturado para operar a aeronave, esse helicóptero ficou aos cuidados do Serviço Aéreo do Estado de Goiás (SAEG) com hospedagem e manutenção, e aos poucos era utilizado em suas atividades.

O trabalho de implantação do Serviço Aeropolicial iniciou-se em 1987 com a recuperação do helicóptero. Durante um ano foram cumpridas varias etapas de formação do pessoal, construção do heliponto no 1º BPM e uma atualização da aeronave. Foi criado o Serviço de Aviação da Policia Militar – SEAPM, subordinado a 2º Seção do Estado Maior, e em 1988 já estava pronto para entrar em operação.

A primeira missão foi à participação no Combate ao incêndio florestal ocorrido no Parque de Goiânia, em 16 de setembro de 1988.

Atualmente, o serviço aeropolicial recebe a denominação de um Grupamento de Radiopatrulhamento Aéreo – GRAer, subordinado diretamente ao Comando de Policiamento da Capital – CPC.

1.4.6 Estado do Ceará

O Serviço Aeropolicial se apresenta como um marco na história da segurança pública do Estado do Ceará, que sem dúvida alguma deu um grande salto para a modernidade com o início das atividades de policiamento aéreo, equiparando-se as melhores polícias do Mundo.

De acordo com a filosofia da Secretaria de Segurança Pública e Defesa da Cidadania, de moderniza-se para se posicionar a frente dos infratores de uma maneira geral, procurando sempre se antecipar às ações delituosas.

Seu uso na atividade policial cearense não é mais visto como algo supérfluo, tampouco como luxo, eis que é hoje um dos meios mais eficazes de repressão e, principalmente, de prevenção às infrações criminais.

O Estado do Ceará não poderia andar na contramão do progresso e deixar de proporcionar à sociedade cearense tão eficaz meio de prevenção e repressão à

criminalidade. Assim, para montar toda uma estrutura que permitisse o emprego do serviço aeropolicial na Segurança Pública do Ceará, o Estado se mobilizou no sentido de adquirir aeronaves que pudessem trazer o melhor retorno em se tratando de custo em relação ao benefício, além de treinar e qualificar pessoal para operar junto a estas aeronaves seja em terra seja no ar, e de preparar uma base operacional em solo em plenas condições de dar às operações a agilidade requerida para o sucesso das missões.

Outro aspecto importante para que toda esta estrutura funcione a contento, diz respeito ao estabelecimento de um conceito operacional coerente e aplicável, ou seja, da existência de uma doutrina de trabalho que permita sempre o emprego mais eficaz dos meios disponíveis. E é seguindo esta doutrina, que todos os que fazem o ESQUADRÃO ÁGUIA se orgulham em poder servir ao povo cearense numa atividade tão nobre e envolta de riscos como a atividade aeronáutica.

As primeiras atividades aéreas policiais no Estado do Ceará datam do ano de 1995. Atento às necessidades de recursos materiais para bem cumprir sua missão institucional, o Governo do Estado desenvolveu seus primeiros projetos de aquisição de aeronaves no ano de 1995. Assim, naquele ano uma aeronave Esquilo – AS 350, de fabricação francesa, que servia à COELCE, foi incorporada à Polícia Militar do Ceará, no criado GPAER – Grupamento Aéreo. Esta aeronave, de matrícula PT-HLM, serviu ao GPAER durante toda a sua existência, ou seja, até o ano de 2001, tendo desempenhado serviços de extrema relevância à sociedade cearense.

Em julho de 2001, dando seguimento a um projeto que nascera há alguns anos atrás (1997), a Secretaria de Segurança Pública e Defesa da Cidadania decidiu ousar na criação de um órgão ímpar dentro da estrutura policial, o CIOPAER – Centro Integrado de Operações Aéreas. Seria, efetivamente, o exemplo do primeiro órgão em que Policiais Civis e Militares, bem como Bombeiros Militares, poderiam desempenhar missões operacionais que tiveram um planejamento integrado e uma execução integrada. Isso corresponde à quebra de um tabu que persegue as Polícias Brasileiras há anos, a atuação conjunta e ordenada das Polícias Civil e Militar, somando forças e esforços para melhor servir à comunidade. E no CIOPAER o resultado desta soma de forças só tem trazido resultados positivos.

Na prática, para a criação do CIOPAER foram adotados os seguintes procedimentos: foram adquiridos mais três helicópteros Esquilo – AS 350 – B2, de fabricação francesa e montados no Brasil pela Helibras – Helicópteros do Brasil S/A;

foram reunidos em um só órgão e sob a mesma direção Oficiais e Praças da Polícia Militar e do Corpo de Bombeiros, e Delegados, Inspetores e Escrivães da Polícia Civil; o CIOPAER passou a ser subordinado diretamente a Secretária de Segurança Pública e Defesa da Cidadania, e as aeronaves passaram a desempenhar missões múltiplas de policiamento ostensivo, repressivo, de combate a incêndio e de Defesa Civil. As tripulações passaram a ser mistas, mas a doutrina passou a ser a mesma, e os objetivos a serem cumpridos o seriam pela soma dos esforços e da determinação de todos.

Atualmente o CIOPAER conta com três helicópteros do tipo Esquilos. O CIOPAER conta ainda com um quadro de Pilotos, tripulantes Operacionais e Mecânicos formados dentro dos mais altos padrões nacional e internacional, além de uma vasta gama de equipamentos de última geração, a serem empregados nas várias missões a serem desempenhadas. Mas isso não basta, e ciente de que ainda há muito a ser feito, o Estado ainda investe na formação de novos profissionais (Pilotos, Mecânicos e Tripulantes), para que a capacidade Operacional do CIOPAER seja ampliada.

1.4.7 Estado de Minas Gerais

Acompanhando a evolução histórica e tecnológica, no ano de 1987, a Polícia Militar do Estado de Minas Gerais, adicionou às suas modalidades de policiamento o emprego de aeronaves como suporte às tropas terrestres. O Batalhão de Radiopatrulhamento Aéreo, Unidade Operacional a quem cabe o gerenciamento das aeronaves da PMMG, realiza suas atividades há 23 anos contando para isso com um corpo de profissionais com habilidades e capacitações específicas na área da aviação além de treinamento policial militar específico.

A história recente da aviação policial mineira iniciou-se em 1987 quando, através da Resolução 1665 de 27 de janeiro de 1987, a PMMG criou o Comando de Radiopatrulhamento Aéreo (CORPAer) com a finalidade de operacionalizar aeronaves em atividades de preservação da ordem pública.

O momento histórico brasileiro no campo da ordem pública caracterizava-se à época, pelo fortalecimento das lutas sindicalistas. Os sindicatos, cada vez mais sólidos e representativos, organizavam movimentos grevistas, sobretudo

metalúrgicos, o que demandava a atuação inexorável das forças públicas com o intuito de defender o bem comum e representar o Estado como ente responsável pela ordem pública.

À época, repercutia no cenário da segurança pública a criação, de forma experimental, do Grupamento de Radiopatrulha Aérea João Negrão, em São Paulo, que teve segundo dados daquela corporação, o condão de reduzir a índices próximos de zero as ocorrências de distúrbios civis (notadamente as de vandalismo e saques a estabelecimentos), além de consideráveis reduções a assaltos a bancos e delitos contra o patrimônio (como roubo a cobradores de ônibus).

Corroborado por esta e por outras experiências de utilização de helicópteros em forças públicas no Brasil e no mundo, o governo mineiro, em 1987, adquiriu um helicóptero *Bell Jet Ranger* III, que veio a tornar-se a primeira aeronave a equipar a Esquadrilha Pégasus – codinome utilizado nas aeronaves da Polícia Militar de Minas Gerais.

Diante da gestão de qualidade implementada ao emprego do Pégasus 01, que ratificou e legitimou a aviação na PMMG, e outras aeronaves viessem a compor a esquadrilha mineira. A expansão da frota de helicópteros surgiu em 1992, quando, em maio, a PMMG recebeu da Força Aérea Brasileira dois helicópteros *Bell 47* em caráter de doação definitiva.

A frota de helicópteros da PMMG continuou a crescer. Em 22 de fevereiro de 1994, incorporou-se à frota a quarta aeronave, um Esquilo AS350B2, prefixo PP-EPM (Pégasus 04), tendo sofrido um acidente em 1996, sem vítimas, mas com perda total da aeronave. Esta foi substituída por outro Esquilo, prefixo PP-EJJ (Pégasus 07). Em 1996, o Governo do Estado de Minas adquiriu mais quatro aeronaves esquilo prefixos PP-EJK, PP-EJL, PP-EJM e PP EJJN (Pégasus 08, 09 10 e 11 respectivamente).

Em 1995, mediante convênio firmado entre a PMMG e a Prefeitura Municipal de Uberaba, o CORPAer passou a operar naquela cidade um helicóptero modelo Robinson 22, prefixo PP-MAF (Pégasus 06). Após haver expirado a vigência deste convênio, não houve renovação do mesmo, deixando a PMMG de operar tal aeronave no triângulo mineiro.

Um capítulo à parte da história da aviação na PMMG pode ser contado tomando por testemunhas outras organizações com as quais foram firmados contratos e convênios ao longo dos 20 anos de existência do Batalhão de

Radiopatrulhamento Aéreo e que permitiram a atuação da Esquadrilha Pégasus e da tripulação a ela afeta em vários Estados da federação.

Um convênio firmado com o IBAMA, de 2002 a 2005, propiciou a presença de tripulações da PMMG na operação desenvolvida pelo órgão no arco do desmatamento da Amazônia legal, combate a incêndios florestais no Estado de Roraima e nos parques nacionais daquele órgão, dentre eles o Parque do Descobrimento, Pau Brasil e Monte Pascoal, no sul da Bahia. Nas oportunidades, o Núcleo de Operações Aéreas (NOA) utilizou-se da experiência dos tripulantes mineiros para operar aeronaves terceirizadas que eram empregadas em sua atividade fim.

Sempre de portas abertas à difusão de conhecimentos e doutrinas de emprego de aeronaves, o Batalhão de Radiopatrulhamento Aéreo buscou contribuir com o crescimento da aviação policial no país. Mostra disto foi o convênio firmado com a Polícia Militar de Pernambuco, através do qual a PMMG auxiliou no processo de implementação do Grupamento Aéreo daquele Estado como um todo, incumbindo-se, parcialmente da formação teórica e operacional de tripulantes, e compondo as guarnições aéreas pernambucanas com um piloto e um tripulante operacional por mais de um ano, até que o grupamento pudesse operar de forma segura com seu próprio capital humano. Apoio igualmente importante foi proporcionado no solo, na área técnica de manutenção de aeronaves, quando mecânicos da PMMG acompanharam o estágio dos mecânicos pernambucanos por igual período.

Contudo, o convênio que mais se destacou ao longo dos anos foi o firmado em 1998 entre a PMMG e a Secretaria de Estado do Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável (SEMAD). Tal convênio prevê como cláusula a operação de um helicóptero Esquilo, prefixo PP-IEF (Guará 01) e a partir de 2006 lhe foi acrescentado outro helicóptero de mesmo modelo de prefixo PP-IEG (Guará 02). Os Guarás – como são chamados os helicópteros da SEMAD - atuam na proteção e preservação do meio ambiente, conjuntamente com os integrantes das regionais do IEF e da SEMAD e de outros órgãos ambientais, como o Instituto Mineiro de Gestão das Águas (IGAM) e a Fundação Estadual do Meio Ambiente (FEAM), dentre outros.

Atualmente, a PMMG é constituída pela segunda maior frota policial dentre os operadores estaduais, sendo superada apenas por São Paulo. Contudo, existe um

projeto de desconcentração de bases aéreas em quatro regiões do interior de Minas Gerais, tal qual feita pela PMESP. A primeira, com sede em Uberlândia, e a segunda, com base em Montes Claros, foram todas efetivadas. Pretende-se estruturar outras duas bases em sedes estratégicas no Estado, sendo uma no município de Juiz de Fora e outra em Varginha.

1.4.8 Estado do Amazonas

Em 2010, é implantado o Grupamento Aéreo (Graer) com o apoio da Força Nacional, trazendo seus helicópteros e pilotos para efetuar patrulhamento aéreo preventivo.



Figura 3: Curso de tripulante operacional da PMAM
Fonte: (GRAER-AM, 2010)

O Grupamento Aéreo (Graer) do Amazonas é a mais nova unidade de Radiopatrulhamento Aéreo do Brasil. E na sua estréia já iniciou uma missão que é de fazer patrulhamento aéreo da operação “Paz na metrópole 2010”. A meta é diminuir nas áreas coordenadas por Companhias Interativas Comunitárias (CICOM), em 15% a 30%, o índice de criminalidade nos municípios que compõem a Região Metropolitana de Manaus (RMM), e de 10% a 20%, por zona da capital, até o dia 8 de fevereiro. E isso garantirá aos PMs o recebimento do 14º e 15º salários, como previsto na lei estadual nº 264/2009.

As metas foram apresentadas pelo comandante-geral da Polícia Militar, coronel Dan Câmara, durante coletiva à imprensa local. Ele também prometeu nessa primeira versão do ano, do “Paz na Metrópole”, que a cidade será sitiada pelo ar com o Graer, pelo rio com as frotas aquáticas e por diversas barreiras formadas policiais militares em áreas estratégicas, desta forma gerando um “choque de segurança” em Manaus. “Isso será possível porque trabalharemos em conjunto com a Secretaria de Estado da Segurança”, disse o comandante da PM.

Para alcançar as metas, Dan Câmara afirma que o Graer será fundamental na coordenação do patrulhamento aéreo, com os helicópteros da Força Nacional, e orientação as equipes de duas e quatro rodas, e até mesmo as aquáticas, “fechando o cerco da criminalidade com o monitoramento do Centro Integrado de Operações de Segurança (CIOPS)”.

A equipe do Grupamento Aéreo é formada atualmente por agentes da Força Nacional e alguns policiais amazonenses, já capacitados para as operações aéreas com helicóptero. “O patrulhamento aéreo facilitará o campo de visão e o deslocamento durante a operação”, afirmou Dan Câmara.

O GRAER da Polícia do Amazonas, conta com helicópteros do tipo Esquilo e Schweizer, comprados pela SSP/AM e SENASP, com isso colaborando para uma maior capacidade de operação de cerco, visão e coordenação de ações, dando apoio ao serviço motorizado (viaturas) e serviço fluvial (lanchas), já visando a Copa de 2014.

O maior feito realizado foi o apoio dado a reintegração de posse de propriedade de Monteiro Lobato, situado ao lado do Parque São Pedro, zona oeste de Manaus, ocupada por aproximadamente 500 famílias, inclusive indígenas. O confronto aconteceu com as famílias resistindo à ação da Polícia, mas logo entrou em ação o GRAER que apenas com sua presença inibiu boa parte dos invasores e depois como plataforma de lançamento de armas não letais, estas quais deixou a resistência vulnerável. Com isso a tropa terrestre pode atuar com poucas baixas.

Este trabalho vem a corroborar com GRAER mostrando como ele pode ser mais bem aproveitado. As diversas missões que o helicóptero pode atuar devido a sua versatilidade e outras ferramentas que podem ser acrescida no Grupamento Aéreo do Amazonas, como por exemplo, o hidroavião e o VANT. Mostrar também exemplos de outros estados, para trazer essa experiência para o recente grupamento.

Nos anexos desse trabalho vai uma sugestão de procedimento operacional padrão baseado na doutrina do serviço aeropolicial de Goiás.

1.5 ESTUDOS SOBRE O SERVIÇO AEROPOLICIAL

Lima, 1994, trouxe três estudos científicos, que marcaram a utilização do helicóptero como meio efetivo de patrulhamento: o projeto *Sky Knight* (Cavaleiro do Céu), de 1966; o estudo realizado pela Universidade do Sul da Califórnia, em 1968; e a avaliação do Laboratório de Propulsão a Jato da NASA (*North American Space Agency*, Agência Espacial Norte Americana), em 1968 que serão expostas neste trabalho de forma sucinta. Os três tinham o objetivo de validar o uso de aeronaves, sobretudo o helicóptero, em missões de patrulhamento aéreo preventivo. Esta monografia vem acrescentar mais dois estudos, o primeiro é o Patrulhamento Aéreo Preventivo Inteligente, e o segundo é o realizado pela Universidade de Carolina do Sul-EUA.

1.5.3 Projeto Sky Knight

Pioneiro no estudo da experimentação científica da validade do helicóptero como ferramenta auxiliar no serviço policial. Desenvolvida na cidade de *Lakewood*, vizinha a cidade de Los Angeles, que na época estava com 84.000 habitantes e 23 km² de área urbana. Utilizou o estudo comparativo entre duas áreas, idênticas em dimensões, característica de ocorrências criminais, topografia, população e cobertura policial. Uma delas teria o apoio integral de uma aeronave Hughes300 da polícia, sendo que a outra apenas os meios policiais terrestres.

No primeiro ano da realização, o helicóptero havia participado de 1.100 apoios policiais, participando para um estupendo declínio do crime, em relação à área semelhante objeto da comparação. Esse estudo buscou confirmar a importância do patrulhamento aéreo preventivo.

1.5.4 Estudo Realizado pela Universidade do Sul da Califórnia

O estudo da Universidade do Sul da Califórnia foi uma pesquisa de campo realizada na cidade de *Long Beach*, Califórnia, que possuía uma população de 387.500 habitantes. Versava em uma análise da redução da criminalidade após um ano de operação preventiva com o helicóptero, sem qualquer alteração de técnica policial por parte do apoio terrestre. Também comprovou a eficiência do uso do apoio aéreo.

Os resultados dessa pesquisa ressaltaram os seguintes aspectos positivos com relação ao emprego do helicóptero na atividade de segurança pública:

- a) O patrulhamento regular em uma área específica reduz sensivelmente os índices de roubo, arrombamentos e furtos de automóveis daquela área;
- b) Custa seis vezes mais operar o número de carros de patrulha que fariam o mesmo o mesmo trabalho de um só helicóptero;
- c) Um policial no ar tem uma visão de 700 pés e pode ver um objeto 15 vezes mais longe que um observador pode ver a terra;
- d) Na vigilância de áreas de preservação ambiental o helicóptero foi altamente aprovado, pois reúne requisitos que lhes permitem em curto espaço de tempo fiscalizar com maior eficiência;
- e) Nas operações de policiamento de trânsito, viaturas e ambulâncias que atuam em varias corredores de tráfego podem ser orientadas sobre acidentes nas vias, movimentações e volume de veículo que por elas trafegam. O fato de o helicóptero vencer grandes distâncias com rapidez permite o vasculhamento de várias rotas de fuga, orientando as forças terrestres no rastreamento de assaltantes.
- f) Funcionado como uma importante plataforma de observação, o helicóptero permite a sua guarnição detectar com precisão movimentos

de delinqüentes no solo e orientar poucas viaturas para uma ação precisa e decisiva. Com isto poupa-se combustível, permite que a cidade seja policiada com eficiência porque os meios desviados são menores, se ganha tempo na captura dos delinqüentes e, sobretudo, cria-se entre os marginais, condições adversas e desestimulantes à prática de delitos.

1.5.5 Avaliação do Laboratório de Propulsão a Jato da NASA

Esse Laboratório engajou-se em uma pesquisa científica, que visava comparar o efeito do apoio do helicóptero em determinadas regiões da área metropolitana de Los Angeles, com outras áreas similares desprovidas de tal apoio. Foram selecionadas três das 17 divisões da polícia de Los Angeles, pegando parâmetros de regiões vizinhas para comparações.

Mais uma vez foi verificado que o helicóptero é uma excelente ferramenta no serviço policial, além do apoio terrestre, reduz sensivelmente os índices de criminalidade.

1.5.6 Estudo realizado na cidade de São José dos Campos

Realizado na cidade de São José dos Campos um estudo com o tema: Patrulhamento Aéreo Preventivo Inteligente como fator de diminuição da criminalidade que tem como o autor Nivaldo dos Santos Furlan, Capitão da Polícia Militar do Estado de São Paulo.

Esse estudo veio a confirmar que o patrulhamento aéreo preventivo realizado com os helicópteros da Polícia Militar do Estado de São Paulo pode ser desenvolvido utilizando-se as ferramentas de inteligência policial, como por exemplo, a mancha criminal da cidade, com o objetivo de reduzir os índices criminais, e corroborar para proporcionar o aumento da sensação de segurança. O custo operacional de um helicóptero policial é elevado, e em razão disso, ainda não é possível manter a frota da PMESP voando diuturnamente, como ocorre, por

exemplo, nas polícias de alguns distritos dos Estados Unidos. Se o tempo disponível para o vôo preventivo é reduzido, é necessário que ele seja o mais proveitoso possível, e para que isso aconteça, o emprego dos helicópteros necessita ser cuidadosamente racionalizado.

Foi realizado um planejamento de vôo baseado no Plano de Policiamento Inteligente (PPI), para atestar a eficiência desta modalidade de policiamento na área da 2ª Cia/PM do 1º BPMI, em São José dos Campos.

Os resultados obtidos desse estudo depois de realizados os vôos, a fim de atestar os resultados, colheram-se os índices criminais. Foram levados em consideração os dados das duas semanas anteriores e das duas semanas posteriores ao período em que o helicóptero realizou seus vôos experimentais. Ressalta-se que os dados registrados abaixo, entre os dias 22 de junho e 02 de julho de 2009, levam em consideração apenas os horários em que o helicóptero efetivamente estava em vôo.

Com base na coleta de dados observa-se que, durante o período em que o helicóptero efetuou o patrulhamento, houve no dia 30 de junho, às 15h40min, apenas uma única ocorrência, coincidindo exatamente com o horário em que a aeronave estava voando. Verificou-se que o crime ocorrido foi “furto no interior de estabelecimento comercial”, onde teoricamente subentende-se que o mesmo tenha ocorrido em local fechado, onde o criminoso que o praticou possivelmente não tenha notado a presença do helicóptero.

Comparativo de incidência criminal por período de sobrevôo:

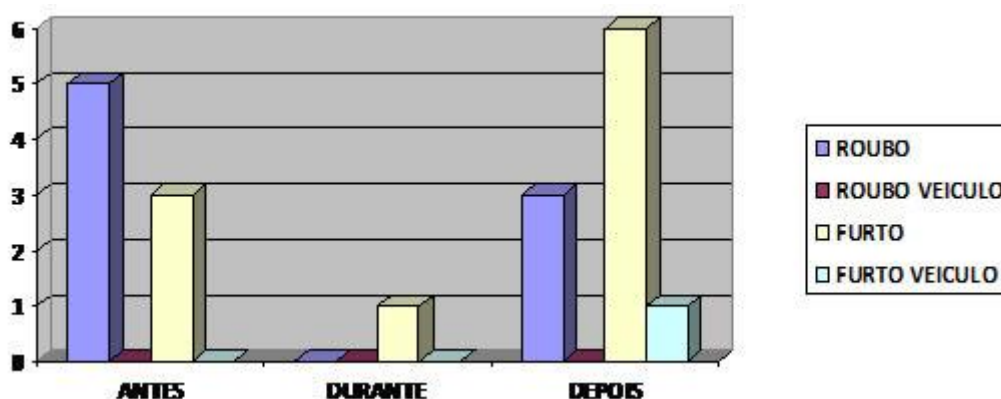


Figura 4: Gráfico do INFOCRIM
Figura: (FURLAN, 2010)

Nas duas semanas anteriores ao período experimental não houve vôo do helicóptero na área da 2ª Cia do 1º BPMI. Foram registradas 8 ocorrências, sendo 5 roubos e 3 furtos, todos dentro do período compreendido entre 15:30 e 16:30h.

Nas duas semanas posteriores também não houve vôo do helicóptero na mesma área. Foram registradas 10 ocorrências, sendo 3 roubos, 6 furtos gerais e 1 furto de veículo, todos dentro do período compreendido entre 15:30 e 16:30h.

Dessa forma, ficou claro que a presença do helicóptero inibe o infrator de cometer a infração, além de causar uma situação de alerta para todos os cidadãos que estão na região sobrevoada. Ficou claro que o helicóptero é uma ferramenta eficiente e versátil no combate à criminalidade e que, quanto melhor for o planejamento de seu emprego, melhores serão os resultados obtidos no combate à criminalidade e o aumento da sensação de segurança.

1.5.7 Estudo realizado na Universidade da Carolina do Sul sobre uso de helicópteros no policiamento: necessidade ou desperdício?

O estudo está dividido em cinco etapas. A primeira etapa é descrição da história do uso de helicópteros no policiamento. Esta seção oferece ao leitor informação de fundo. Em seguida, na segunda etapa, examina diversas utilizações de helicóptero no policiamento, dos seus benefícios potenciais. A terceira etapa avalia os custos de utilização de helicópteros. A quarta etapa tenta fornecer uma análise de custo-benefício dos potenciais dos departamentos de polícia ao considerar a implementação da tecnologia de helicóptero. A lista dos custos e benefícios não se destina a ser exaustiva, mas sim para fornecer uma estrutura de base para a discussão. Finalmente, a quinta etapa é uma visão geral da abordagem dos departamentos ao considerar esta questão. Esta questão de política é dirigida em departamentos de polícia com uma base de população de 250 mil ou mais habitantes, uma vez que (com algumas exceções) municípios de menor tamanho normalmente não podem pagar por um helicóptero.

A Evidência sugere que os helicópteros podem ajudar nos esforços da aplicação da lei. Há, no entanto, os custos (diretos e indiretos) associados à sua utilização. Custos para aquisição de helicópteros, manutenção e combustível, bem como os custos de pilotos e o pessoal de apoio. Por exemplo, uma aquisição

recente de um Bell 407 pela polícia de *Delaware* - EUA, com um custo estimado em US \$ 1,8 milhões. O preço de compra de helicópteros utilizados no policiamento é de US \$ 500.000 a US \$ 2 milhões, dependendo da dimensão e acessórios. Além disso, os custos associados à manutenção de uma aeronave são numerosos: hangar, mecânica, combustível, formação de pilotos e mecânicos. Por exemplo, a *Metro-Dade's Long Jet Ranger* tem um custo operacional por hora de US \$ 260 por hora. Em conjunto, esses dados indicam que ele é caro para comprar, manter e pilotar.

Há, no entanto, como compensar alguns custos como o da aquisição de helicóptero com parceria com o governo, como foi feito no Amazonas que conseguiu seu helicóptero por meio do PRONASCI. Observar que apesar dos custos serem mais altos do que o carro de patrulha, suas funções jamais poderão ser conseguidas por uma viatura. Conforme ALPERT, (2010), “a patrulha de um helicóptero pode fazer o trabalho de 10 a 15 unidades terrestres.” O seu uso no combate ao tráfico de drogas, com monitoramento de suspeito e apoio ao policiamento terrestre nos ataques e localização de possíveis campos de maconha.

Dessa forma percebe-se que há vantagens e desvantagens na utilização do helicóptero policial. A desvantagem é o custo que é bastante elevado. As vantagens são as missões que ele pode realizar que um veículo terrestre não consegue. Caso o seu estado seja grande e tenha condições de arcar com as despesas, elas serão todas justificadas com sua atuação rotineira.

1.5.8 Perfil do piloto policial

Segundo GAMBARONI, 2007, o piloto policial deve ter diversos atributos para exercer a atividade e que o processo de seleção deve ser identificado para melhor aproveitamento futuro piloto. E nesse perfil é exigido:

- a) Elevado controle emocional
- b) Diminuída ansiedade
- c) Diminuída impulsividade
- d) Elevado domínio psicomotor
- e) Elevada resistência à frustração
- f) Elevada memória auditiva e visual
- g) Elevado controle e canalização produtiva da agressividade
- h) Elevada resistência à fadiga psicofísica
- i) Elevada iniciativa

- j) Bom potencial de liderança
- k) Elevada capacidade de cooperar e trabalhar em grupo
- l) Elevado relacionamento interpessoal
- m) Elevada flexibilidade de conduta
- n) Elevada criatividade
- o) Ausência de sinais fóbicos e disrítmicos
- p) Elevada Inteligência geral
- q) Aptidões específicas:
 - Boa inteligência abstrata;
 - Elevado raciocínio lógico;
 - Bom raciocínio verbal;
 - Elevado raciocínio espacial;
 - Elevado raciocínio rápido;
 - Boa atenção concentrada e
 - Boa atenção flutuante.

1.5.9 Legislação do Piloto Policial

A formação de piloto civil no Brasil recebe as denominações de Piloto Privado e Piloto Comercial, consoante os dispositivos do Anexo I da Convenção de Chicago. Tal legislação, de âmbito do Ministério da Defesa compõe-se dos Regulamentos Brasileiros de Homologação Aeronáutica (RBHA) nº 61, cujo título é LICENÇAS DE PILOTOS E DE INSTRUTORES DE VÔO. Foi aprovado por intermédio da Portaria do Departamento de Aviação Civil (DAC)19, nº 1238/DGAC, de 02 de dezembro de 2004 e publicado no Diário Oficial da União nº 243, de 20 de dezembro de 2004.

O DAC foi substituído pela Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), mas os regulamentos permanecem com a mesma nomenclatura até que sejam substituídos por outros dentro da atual estrutura da Aviação Civil.

Seguindo a legislação civil, o piloto policial recebe inicialmente cursos de qualificação dentro das normas da ANAC vistas acima, cujo programa de matérias é padronizado e condicionado à aprovação em Banca examinadora realizada em datas definidas em todo o território nacional. Nessa fase inicial compõem o programa de treinamento as seguintes matérias: Regulamento de Tráfego Aéreo, Teoria de Vôo, Conhecimentos Técnicos, Meteorologia e Navegação.

Sendo aprovado na examinadora da ANAC, versando sobre tais matérias, o Piloto-aluno recebe um Certificado de Conhecimentos Teóricos (CCT), que é documento indispensável, juntamente com o Certificado de Capacidade Física (CCF), para que ele possa iniciar curso prático de pilotagem, habilitando-o a receber a licença de piloto e o Certificado de Habilitação Técnica (CHT), referente aos tipos ou modelos de aeronave que estará apto a pilotar.

Na Polícia Militar de São Paulo seleciona-se o profissional a ser treinado para as missões de Piloto Policial, possuidor de todo o conhecimento, competências e habilidades vistas por meio de concurso interno, inicia-se uma etapa de formação e treinamento que mescla teoria e prática, sempre acompanhada por outro piloto policial mais experiente, proporcionando uma transmissão de conhecimentos na própria atividade, o que resulta em otimização de custos e eficiência do processo, embora seja relativamente moroso.

Didaticamente, a formação do Piloto Policial compreende as seguintes etapas:

A primeira etapa o oficial aluno freqüentará inicialmente o "Curso de Especialização de Oficiais - Piloto Policial de Helicópteros", onde são ministradas as matérias essenciais que serão colocadas à prova na Banca de Avaliação do ANAC, para a obtenção do Comprovante de Conhecimento Teórico de "Piloto Privado de Helicóptero".

Numa segunda etapa, o oficial aluno, agora já de posse do Comprovante de Conhecimento Teórico, deverá freqüentar outro curso, o "Curso de Especialização de Oficiais - Comandante de Operações" para que some ao ensinado, conhecimentos que o capacitem a assumir a função de Comandante de Operações e 2p (segundo piloto), nas diversas missões executadas pelo GRPAe.

Após uma longa etapa de adaptação e aperfeiçoamento, o segundo piloto, que deverá já ter acumulado vasta experiência de vôo, iniciará o próximo passo: o Estágio de Vôo Avançado, quando, tendo acumulado pelo menos 500 (quinhentas) horas de vôo policial, o capacitará a assumir o comando da aeronave, concluindo assim a sua formação.

A duração estimada para a formação de um comandante de aeronave policial está entre 3 (três) e 4 (quatro) anos.

1.5.10 A legalidade do Serviço Aeropolicial

Principais embasamentos legais e entendimentos doutrinários que regulamentam o policiamento aéreo, nesse tópico vão ser abordados diversas legislações, como, Constituição federal, Direitos Administrativo, Leis Ordinárias e

Regulamento Aeronáutico que vai em Anexo B, que vão dá legitimidade ao serviço aeropolicial.

1.5.10.1 Poder de Polícia

É um poder instrumental da Administração Pública; para MEIRELES *apud* SOARES, 2000:

“podemos dizer que o poder de polícia é o mecanismo de frenagem de que dispõe a Administração Pública para conter abusos do direito individual. Por esse mecanismo, que faz parte de toda Administração, o Estado detém a atividade dos particulares que se revela contrária, nociva ou inconvenientes ao bem-estar social, ao desenvolvimento e à segurança nacional”

Dessa forma, temos um jogo de forças dos particulares entre si e deles com o Estado, cabendo a este último equalizar estas forças para que não seja perturbada a ordem estabelecida. É um poder intervencionista, que tem em vista a teleologia do Estado que é o bem-estar social.

1.5.10.2 Ordem Pública e Manutenção da Ordem Pública

O Decreto nº 88.777, de 1983, conhecida como R-200, estabelece em seu artigo segundo conceitos importantes para atuação policial das Polícias Militares:

- a) Ordem Pública: Conjunto de regras formais, que emanam do ordenamento jurídico da Nação, tendo por escopo regular as relações sociais de todos os níveis, do interesse público, estabelecendo um clima de convivência harmoniosa e pacífica, fiscalizado pelo poder de polícia, e constituindo uma situação ou condição que conduza ao bem comum; e
- b) Manutenção da Ordem Pública: é o exercício dinâmico do poder de polícia, no campo de segurança pública, manifestado por atuações predominantemente ostensivas, visando a prevenir, dissuadir, coibir ou reprimir eventos que violem a ordem pública.

1.5.10.3 Constituição Federal de 1988

A Constituição Federal, em seu artigo 144 prescreve:

Art. 144 - A segurança pública, dever do Estado, direito e responsabilidade de todos, é exercida para a preservação da ordem pública e da incolumidade das pessoas e do patrimônio, através dos seguintes órgãos:

I - polícia federal;

II - polícia rodoviária federal;

III - polícia ferroviária federal ;

IV - polícias civis;

V - polícias Militares e corpos de bombeiros militares.

(...)

§ 5º Às polícias militares cabem a polícia ostensiva e a preservação da ordem pública e aos corpos de bombeiros militares, além das atribuições definidas em lei, incumbe a execução de atividades de defesa civil.

§ 6º As polícias militares e corpos de bombeiros militares, forças auxiliares e reserva do Exército, subordinam-se, juntamente com as polícias civis, aos Governadores dos Estados, do Distrito Federal e dos Territórios.

§ 7º A lei disciplinará a organização e o funcionamento dos órgãos responsáveis pela segurança pública, de maneira a garantir a eficiência de suas atividades.

§ 8º Os Municípios poderão constituir guardas municipais destinadas à proteção de seus bens, serviços e instalações, conforme dispuser a lei.

(...)

1.5.10.4 Constituição Estadual

Art. 3, § 6º A força policial só poderá intervir para garantir o exercício do direito de reunião e demais liberdades constitucionais, bem como a defesa da ordem pública e do patrimônio público e privado e a segurança pessoal, cabendo responsabilidade aos agentes pelos excessos que cometerem.

A Constituição do Estado do Amazonas, em seu art. 114, dá atenção especial à segurança pública:

Art. 114. A Segurança Pública, dever do Estado, direito e responsabilidade de todos, é exercida para a preservação da ordem pública e da incolumidade das pessoas e do patrimônio público e privado, através de um Sistema de Segurança, integrado pelos seguintes órgãos:

I - Polícia Militar

II - Polícia Civil

III - Corpo de Bombeiros Militar

IV - Departamento Estadual de Trânsito

1.5.10.5 Decreto-Lei nº 667

O Decreto-Lei nº 667, de 02 de julho de 1969, modificado pelo Decreto-Lei nº 1072, de 30 de dezembro de 1969, reorganizou as Polícias Militares e Corpos de Bombeiros, e em seu Art. 3º, letra "a" prescreve:

Art. 3º - Instituídas para a manutenção da ordem pública e segurança interna nos Estados, Territórios e no Distrito Federal, compete às Polícias Militares, no âmbito de suas respectivas jurisdições:

- a) executar com exclusividade, ressalvadas as missões peculiares das Forças Armadas, o policiamento ostensivo, fardado, planejado pela autoridade competente, a fim de assegurar o cumprimento da lei, a manutenção da ordem pública e o exercício dos poderes constituídos;
- b) atuar de maneira preventiva, como força de dissuasão, em locais ou áreas específicas, onde se presume ser possível a perturbação da ordem;
- c) atuar de maneira repressiva, em caso de perturbação da ordem, precedendo o eventual emprego das Forças Armadas;
- d) atender à convocação, inclusive mobilização, do Governo Federal em caso de guerra externa ou para prevenir ou reprimir grave perturbação da ordem ou ameaça de sua irrupção, subordinando-se à Força Terrestre para emprego em suas atribuições específicas de Polícia Militar e como participante da defesa interna e da defesa territorial;
- e) além dos casos previstos na letra anterior, a Polícia Militar poderá ser convocada, em seu conjunto, a fim de assegurar à Corporação o nível necessário de adestramento e disciplina ou ainda para garantir o cumprimento das disposições deste Decreto-Lei, na forma que dispuser o regulamento específico."

1.5.10.6 Decreto Federal nº 88.777

O Decreto Federal nº 88.777, de 30 de setembro de 1983, aprovou o Regulamento, denominado R-200, que rege as Polícias Militares e os Corpos de Bombeiros Militares.

O Capítulo II do referido diploma legal trata de conceituações e competências. Em seu artigo 2º, item 27, encontramos:

Art. 2º item 27 - Policiamento Ostensivo : ação policial exclusiva das Polícias Militares, em cujo emprego do homem ou fração de tropa engajados sejam identificadas de relance, quer pela farda, quer pelo equipamento, ou viatura, objetivando a manutenção da ordem pública.

São tipos de policiamento ostensivo (...):

(...)

- radiopatrulha terrestre e aérea;

- (...)

No mesmo decreto, em seu artigo 3º, encontramos o respaldo para as Polícias Militares adquirirem aeronaves, e o mesmo texto sujeita as organizações ao controle do Ministério do Exército:

Artigo 3º...

Parágrafo único - O controle e a coordenação das Polícias Militares abrangerão os aspectos de organização e legislação, efetivos, disciplina, ensino e instrução, adestramento, material bélico de Polícia Militar, de saúde e veterinária de campanha, aeronave, como dispuser neste Regulamento e de conformidade com a política conveniente traçada pelo Ministério do Exército.

O artigo 30 deste decreto faz referências às características das aeronaves que poderão ser adquiridas pelas Polícias Militares, e trata também das restrições.

Art. 30 - a aquisição de aeronaves, cuja existência e uso podem ser facultadas às Polícias Militares, para melhorar o desempenho de suas atribuições específicas, bem como suas características, será sujeita à aprovação pelo Ministério da Aeronáutica, mediante proposta do Ministério do Exército.

1.6 EXPERIÊNCIA DE SÃO PAULO

A aviação paulista é a mais bem aparelhada do país, mas só isso não basta para entrar no rol das melhores do mundo. O capitão da PMESP, Hervem Hudson Bozello, lança um artigo mostrando que o GRAERe está no rumo à excelência.

Esse tópico vem mostrar que o GRAERe é um exemplo a ser seguido para o Grupamento Aéreo do Amazonas, que está no início e precisa de um norte. O Grupamento Aéreo de São Paulo está inserido dentro de uma visão sistêmica do programa de gestão de qualidade.

Recentemente foi publicada a obra GESPOL – Sistema de Gestão da Polícia Militar, que doutrina, interna e externamente, toda esta sistemática, congregando de forma bastante apropriada conceitos entranhados no arcabouço de normas que regem a Gestão pela Qualidade na PMESP e evidenciando que a atividade de Polícia requer a busca constante de respostas adequadas à realidade social e ao contexto em que a Corporação se insere.

Segundo Bozello, 2010, ainda ao que se refere à matriz organizacional, amplamente discutida no GESPOL, o Grupamento busca atingir os números ideais

preconizados, buscando por meio de uma seleção efetiva e criteriosa, uma formação eficiente, manter e completar seus quadros com uma força de trabalho capaz de contribuir ativamente para a consecução das metas e o alcance dos objetivos propostos.

Um Grupamento Aéreo que tem a pretensão se solidificar em um vetor essencial na Segurança Pública, tem que sempre mostrar uma efetividade nas suas ações e justificar o investimento que é considerado alto.

1.6 CONSELHO OPERACIONAL DE VÔO

A corporação que desejar ter um grupamento aéreo de qualidade tem que criar um órgão interno de avaliação continuada do desempenho, padronização e disciplina dos Pilotos Policiais. E sob a direção direta do Comandante da Unidade com o fito de avaliar os aeronavegantes quanto à atividade operacional que desempenham planejamento das atividades aéreas e doutrinas, visando o aprimoramento da Segurança de Vôo.

O Conselho Operacional de Vôo (COV) tem as seguintes atribuições, relacionadas com a formação e avaliação continuada do Piloto Policial:

- a) Verificar se houve o descumprimento de quaisquer normas de segurança de vôo e de doutrina, avaliando se a ação foi aceitável, propondo em alguns casos ações corretivas e educativas aos envolvidos;
- b) Realizar e aprimorar o planejamento das instruções quanto à formação básica de novos pilotos;
- c) Realizar e aprimorar o planejamento das instruções quanto à qualificação e requalificação dos pilotos; e
- d) Tomar medidas educativas e corretivas com os aeronavegantes, cuja avaliação tenha alcançado níveis abaixo dos mínimos estipulados e que estejam colocando em risco a segurança do vôo.

1.7 O HELICÓPTERO NO RADIOPATRULHAMENTO AÉREO: VANTAGENS DE UTILIZAÇÃO

Por ser uma máquina altamente versátil, o helicóptero pode cumprir com eficiência inúmeras operações de polícia ostensiva, de salvamento e socorro. Segundo o Comandante do CRPAer - Comando de Radiopatrulha Aérea, Cel. PM Jorge Alves Sobrinho a utilização do helicóptero pela Polícia Militar é uma forma de complementar o policiamento tradicional e dar maior eficácia ao trabalho desenvolvido pela instituição que são:

- a) Resposta rápida perante as ocorrências;
- b) Propicia maior mobilidade nas operações aumentando assim a área de influência policial e ação de presença contínua;
- c) Facilita a realização de operações de maior complexidade, destinadas a suprir exigências não atendidas pelo policiamento ostensivo normal;
- d) Permite, em caráter supletivo, ações psicológicas de saturação e concentração de ações ostensivas para fazer frente uma inquietante situação temporária;
- e) Proporciona maior aplicação no policiamento ostensivo causando no possível agente do delito um desestímulo para o cometimento de atos anti-sociais;
- f) Debilita o agente delituoso no campo psicológico deixando o mesmo altamente inquieto pela ação da aeronave;
- g) Permite à Força Policial vencer distâncias e ultrapassar barreiras que poderiam dificultar ou impedir a ação de forças terrestres na ação de resposta para cessar o ato anti-social ou suas conseqüências;
- h) Possibilita a descoberta, identificação e localização de atividades ou ações que tenham como finalidade a mudança ou perturbação da ordem social vigente;
- i) Possibilita condições de se estabelecer um ponto de observação aérea criando assim uma completa e nova dimensão para a obtenção de informações; e
- j) Representa um elo adicional na coordenação e no controle de frações empenhadas em operações policiais permitindo, ao escalão de comando, a obtenção de um entendimento mais preciso da situação que lhe possibilitará tomar decisões adequadas e emitir ordens. (SOBRINHO, 2009)

1.8 HELICÓPTERO EM MISSÕES POLÍCIAIS: QUADRO DE EMPREGO

O helicóptero é um aparelho de grande mobilidade e flexibilidade e assim o sendo, é altamente eficaz no desempenho de operações que se revistam tanto do caráter preventivo como repressivo. Uma das principais missões dos organismos de

segurança está na atuação preventiva visando o estabelecimento de um estado de segurança que venha evitar a eclosão de delitos ou atos ameaçadores à tranquilidade e a ordem pública. O uso do helicóptero no patrulhamento regular de zonas urbanas, rodovias e áreas de preservação ambiental, nos permitirão uma melhor incrementação da ação de presença. O equipamento pintado nas cores da Corporação e com os seus emblemas, poderá ser identificado de imediato pela população, agindo como fator estimulador da sensação de segurança, podendo, segundo os tipos de policiamento, ser empregado em diversas situações.

1.8.1 O Helicóptero em apoio ao Policiamento Ostensivo Geral

1.8.1.1 Cerco e interceptação

É utilizado o cerco e interceptação de pessoas e veículos para não acontecer perseguições cinematográficas, na qual o risco é muito alto para a população e para o próprio policial. Será utilizada a ação de duas forças: força de ação direta e força de cerco. A primeira, de ação direta, cuja missão é a de manter o agente perseguido sob pressão ininterrupta, a fim de evitar que tenha êxito na fuga. A segunda, de interceptação, que tem como missão deslocar e envolver os delinqüentes, anulando suas rotas de fuga de forma que ele possa ser interceptado entre esta força e a citada anteriormente. O helicóptero desempenha o papel de ambas as forças. Como força de ação direta é possível à aeronave sobrevoar veículos em fuga e, com o auxílio de equipamento especial de som, transmitir ordens inquietando psicologicamente os agentes. Como força de cerco, cuja principal característica é a mobilidade, o helicóptero pode antecipar-se aos marginais bloqueando suas principais vias de fuga. Em operações como esta a combinação de forças terrestres e operações aéreas resultam em uma força de alto valor.

1.8.1.2 Busca de delinquentes

Geralmente realizado em favelas e regiões de difícil acesso a viaturas e homens. Neste tipo de operação, o helicóptero, utilizado como plataforma de observação, incrementará a segurança das frações atuando a nível terrestre, pois poderá transmitir quadros de situação informando sobre a existência de obstáculos, preparação de emboscadas e rotas de fuga de delinqüentes. Com isto, Se ganha tempo e qualidade no trabalho de reestruturação da ordem pública. Estas possibilidades ainda podem ser potencializadas através do emprego de equipamentos especiais com destaque para os visores infravermelho.

No Amazonas pode ser utilizado o helicóptero Swazzer, por ser uma aeronave de baixo custo e que cumpre perfeitamente a missão de observação. Como as favelas de Manaus são como labirintos, com diversas saídas e difíceis entradas, deixando o Policial Militar em situação de risco. Com a comunicação AR-Solo esses riscos serão minimizados, pois a visualização dos infratores estarão ao alcance da Polícia.

1.8.1.3 Operação de Repressão

Repressão a assaltos a bancos. Operações de resgate de reféns e repressão a rebeliões e fugas em estabelecimentos penais. Nestas operações o helicóptero utilizado como plataforma de observação ou como força de cerco e/ou perseguição, além de aumentar a mobilidade da organização policial, proporcionando-lhe uma série de vantagens táticas para a estruturação de ações de reposta.

1.8.2 Em apoio ao Policiamento de Trânsito Urbano:

Auxílio em grandes congestionamentos de tráfego, conforme figura 03, orientando os usuários da via e a força policial terrestre. Cobertura em eventos de grande envergadura, onde o fluxo de veículos se torna bastante intenso, como “shows” de artistas de renome, eventos desportivos, vista de dignitários, etc.



Figura 5: Policiamento de Trânsito Urbano com o Esquilo AS 55

Fonte: Gambaroni, 2007

Com o evento da Copa do Mundo em 2014, o trânsito precisa de um apoio especial nesse grande evento, acompanhar o desenvolvimento do trânsito e gerenciando algum transtorno em virtude de possíveis acidentes. Trazendo ao morador e o turista uma grande sensação de proteção pelo Estado.

1.8.3 Em apoio ao Policiamento Rodoviário:

Nos grandes congestionamentos, permitindo o rápido conhecimento e a orientação relativa às alternativas para desobstrução de rodovias. Na localização de quedas de barreiras, deslizamentos e rachaduras nas pistas; Na localização, perseguição e bloqueio a veículos utilizados em furtos e/ou fuga de delinqüentes; No socorro a vítimas de acidentes; Na identificação de pontos de fuga ou desvios de postos de fiscalização, serviços de pesagem, etc.; Em operações localizadas de grande vulto, visando ao controle de fluxo de veículos; Em outras ocorrências rodoviárias que, por suas características, a operação apoiada por helicóptero possa obter maior possibilidade de êxito.

A PMAM não tem um Policiamento Rodoviário, que é uma falha grave para uma Polícia que deseja se tornar referência nacional, não tentando substituir esse policiamento, mas o helicóptero efetuará uma patrulha em todas as rodovias de Manaus com muita facilidade, trazendo segurança para população.

1.8.4 Em apoio ao Policiamento Ambiental

Auxílio à busca, localização e cobertura a operação terrestre contra depredadores do meio-ambiente; Cobertura e orientação a embarcações em perseguições e/ou outras operações aquáticas; levantamento de áreas de desmates, garimpos e outras atividades criminosas contra o meio-ambiente antecedendo o emprego de frações terrestres.

A Polícia Militar do Estado do Amazonas tem como missão a preservação da ordem pública e o meio ambiente mediante um policiamento ostensivo de excelência. E em nossa Constituição Federal no artigo 225 preconiza:

Art.225 Todos têm direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado, bem de uso comum do povo e essencial à sadia qualidade de vida, impondo-se ao poder público e à coletividade o dever de defendê-lo e preservá-lo para as presentes e futuras gerações.

§ 4º A Floresta Amazônica brasileira, a Mata Atlântica, a Serra do Mar, o Pantanal Mato-Grossense e a Zona Costeira são patrimônio nacional, e sua utilização far-se-á, na forma da lei, dentro de condições que assegurem a preservação do meio ambiente, inclusive quanto ao uso dos recursos naturais.

Observa-se que o Estado que mais terra possui na Floresta Amazônica é o Estado do Amazonas como foi visto acima é nossa obrigação tentar preservar-la. A PMAM pode muito bem fazer diversos tipos de fiscalização com o helicóptero, deixando os destruidores da floresta temerosos com a atuação do grupamento aéreo.

Essa atuação vai trazer prestígio para PMAM não só a nível nacional que a visão do Comando da PMAM, mas até internacionalmente podendo angariar recursos para o grupamento aéreo para compensar o grande investimento nesse setor, que é o ponto fraco do grupamento.

1.8.5 Em apoio às Operações De Choque

Observação e informação de locais de concentrações e de manifestações populares; com uma dissuasão psicológica, pela demonstração de aparato de força; transporte rápido de armamento convencional e químico para os locais de atuação de tropa; socorro de feridos e transporte de médicos e equipamentos especializados;

controle de tumultos, distúrbios e motins, facilitando a orientação tanto á tropa empenhada como ao público.

O grupamento aéreo do Amazonas teve a sua mais brilhante atuação nesse sentido, conseguindo ser o grande diferencial na reintegração de posse da propriedade Monteiro Lobato, zona oeste de Manaus, deixando os invasores temerosos com sua presença e servindo de plataforma de lançamento de diversos tipos de armas não letais. Com essa atuação a PMAM angariou reconhecimento da imprensa e da sociedade amazonense que tanto espera por uma polícia moderna.

1.8.6 Em apoio às Operações de Bombeiros Militares

Salvamento em incêndios florestais e em edificações, em apoio às frações atuando no local do sinistro; Transporte de feridos; Busca e salvamento de pessoas em montanhas e matas; Transporte de tropa especializada para locais de sinistros ou de outras ocorrências que exijam sua rápida presença; Salvamento de vítimas de acidentes aquáticos, conforme figura 04.



Figura 6: Salvamento Aquático
Fonte: Gambaroni, 2007

O Grupamento Aéreo apesar de ser da Polícia Militar não se pode dar o luxo de atuar somente com a PMAM, por seu custo se muito alto deve ser aproveitado da maneira mais eficiente possível, atuando nas diversas missões, cujo sua

característica de versatilidade seja o diferencial, ou até mesmo necessária para o cumprimento da missão.

Com a afirmação anterior pode ser aberta uma discussão a respeito da integração do grupamento aéreo. O GRAER sendo subordinada operacionalmente a Secretária de Segurança para facilitar e aproveitar melhor essa coordenação entre os órgãos da SSP.

Atualmente, no Brasil existem grupos aéreos que são integrados como também independentes, ou seja, cada órgão possui o seu grupamento aéreo. Como esse tema é complexo e não é objetivo do trabalho, por isso não será melhor dissertado. Mas o que se observa que cada Estado do Brasil tem uma historia em segurança pública que permite ou não uma maior facilidade na Integração entre os órgãos de segurança pública.

1.8.7 Operações de Defesa Civil

O helicóptero é um vencedor de obstáculos: montanhas, rios selvas, lagos ou regiões parcialmente ocupadas e bloqueadas. Esses obstáculos são superados de forma rápida, fácil e seguros. A cada ano que se passa parece-nos que os problemas relacionados á defesa civil se avolumam. Ora as grandes secas, ora as grandes inundações estão a exigir respostas de pronta ajuda ás populações atingidas.



Figura 7: Missão de salvamento
Fonte: Gambaroni, 2007

O helicóptero que já vem sendo utilizado largamente em operações desta natureza pelos Policiais e Corpo de Bombeiros Militares, conforme figura 07, tem dado mostras indiscutíveis de sua eficácia. Graças às suas características, é possível prestar uma gama imensa de ajuda no que se refere o transporte de pessoal, gêneros alimentícios e medicamentos nas áreas atingidas. Dentre as várias missões do helicóptero em defesa civil destacamos: Na realização de vistorias técnicas em regiões de risco ou que tenham sido atingidas por algum tipo de calamidade; transporte de material e pessoal para as áreas de difícil acesso; e em operações de salvamento e evacuação de pessoas de regiões cujo transporte não seja possível por meios terrestres.

1.8.8 Comando e Controle

Nas ocasiões em que se faça necessário o empenho de várias unidades em uma Operação Policial de grande vulto o helicóptero proporcionará condições para que o comando e controle sejam exercidos de maneira mais eficaz. O uso da aeronave permite ao escalão de comando obter um entendimento mais preciso da situação, que lhe permitirá tomar decisões adequadas e emitir ordens convenientes. Em situações efetivas de combate a ações que desestabilizem a vida normal de nossas populações e que geralmente geram grandes confusões e dificuldades de comunicação, o comandante, ao elevar-se em um helicóptero terá uma excelente oportunidade para chegar a um grau maior de entendimento do quadro vigente. Do ar, sobrevoando as áreas conturbadas, não só ele, mas como seus assessores, conquistarão a vantagem incomparável de observar de cima as condições de vias de tráfego urbanos e rurais, de ver exatamente como suas unidade ou frações de tropa estão distribuídas no terreno e, naturalmente, de pousar junto aos comandos subordinados para com eles dialogar, para saber de viva voz a situação de cada um e lhes transmitir ordens diretamente.

Medidas desta natureza, sem sombra de dúvida, tornarão a organização policial mais ágil, mais técnica e, antes de tudo, mais profissional na consecução de seus objetivos.

1.9 OUTRAS FERRAMENTAS A SEREM APRESENTADAS PARA A AVIAÇÃO POLICIAL

1.9.1 Aeronave de asa fixa (Grand Caravan) para Amazônia

O Estado do Amazonas é o maior em extensão do país, possuindo um total de 62 municípios, sendo que muitos deles ficam tão distante que o único transporte a passar é o barco, porém demora cerca de quatro dias para chegar. Dentre esses municípios existem várias diversidades regionais e variedades de relevo, vegetação e climas. Muitos desses municípios a única presença do estado é a Polícia Militar, não sendo difícil de acontecer situações calamitosas, que exigem uma intervenção rápida do Estado em locais insalubre e de difícil acesso, e na necessidade de cobrir essas longas distancias os meios disponíveis apresentam-se ineficiente para superá-los.

Implementar uma aeronave de asa fixa, conforme figura 8, no GRAER/AM não visa substituir a aplicação do helicóptero. O seu emprego visa potencializar as ações da Polícia Militar do Estado do Amazonas, atuando como vetor, em missões onde o helicóptero não possa ser utilizado devido a característica do evento.



Figura 8: Figura C208A-Caravan Anfíbio da Asas do Socorro
Fonte: Asas do Socorro¹

¹ Extraído de www.asasdesocorro.org.br

Esse capítulo visa propor a aquisição de aeronave de asa fixa para realizações de operações policiais com maior rapidez, eficiência e segurança com o intuito de apoiar o Batalhão RAI0 no transporte de tropas especializadas, por meio do time tático e ao Pelotão de Fronteira no combate ao narcotráfico na região de fronteiras com os países vizinhos, apoiar o Corpo de Bombeiros Militares no atendimento às missões de bombeiro e de defesa civil, apoiar o sistema prisional no transporte de reeducando, apoiar o Batalhão Ambiental, na fiscalização do meio ambiente.

1.9.1.1 Incursões e extrações de Tropa especializada

Por isso a grande necessidade da implementação de uma aeronave de múltiplo emprego, que tenham duas características: transporte de pessoas e cargas, associados a facilidade de pouso e decolagem em locais desprovido de infraestrutura aeroportuária.

A imensidão do estado do Amazonas cobertos de riquezas minerais e uma floresta cobiçada pelo o mundo todo, por sua biodiversidade inigualável e uma vastidão de recursos hídricos, e suas fronteiras serem alvos de muitos conflitos, como por exemplo, o tráfego de drogas. Todas essas características constroem um Estado que ocupa um lugar de destaque no Brasil e no mundo.

Segundo Nascimento, 2006:

O surgimento e estabelecimento de um evento crítico no interior do Estado, como uma ocorrência de reféns, uma rebelião, assalto a banco ou um conflito agrário armado, são situações que exigem uma pronta intervenção do Estado e o deslocamento urgente de uma tropa especializada, que o deslocamento feito por via terrestre leva tempo e causam o desgaste excessivo e desnecessário da tropa, que caso contrário, por via aérea, minimizariam muitos os riscos e aumentaria consideravelmente a rapidez e a segurança.

Por tanto qualquer evento crítico que ocorra no Estado do Amazonas e seja ele mal solucionado será algo de repercussão mundial. Por uma questão cultural as eleições no interior do Estado são sempre calorosas e bastante suscetíveis a eventos críticos que necessitam de uma ação rápida do estado para resguardar vidas e mostrar a presença do estado na região.

1.9.1.2 Resgate Aeromédico

A realidade do Estado do Amazonas é que todas as riquezas ficam concentradas na capital e o seu interior aparece com bastantes precariedades, por exemplos, faltas de profissionais de saúde, hospitais, ambulatórios, e por fatores climáticos podem entrar em estado de emergência e com necessidade de uma pronta intervenção do Estado.



Figura 9: Resgate aeromédico
Fonte: (NASCIMENTO, 2006)

Um exemplo citado por Nascimento,2006 da eficiência da aeronave de asa fixa no atendimento às missões de bombeiro e defesa civil desempenhada pelo 7º ETA (Esquadrão de Transporte Aéreo) da Força Aérea Brasileira no Estado do Amazonas:

Em 15 de outubro, a fim de apoiar as comunidades da Região Amazônia assolados por violenta seca que castigou a região norte do País norte do país, o VII COMAR deu início à operação COMAR Seco. Nesta operação, o 7º ETA, juntamente com outras Unidades Aéreas, participou ativamente do esforço aéreo fornecendo um C-95B(Bandeirante), C-97 (Brasília) e dois C-98 (Grand Caravan). Comprometido com mais uma missão humanitária, o Esquadrão transportou mais de 60 toneladas de cestas básicas e medicamentos, e mais de 80 passageiros entre bombeiros, pessoal de Defesa Civil e do Governo Federal para as cidades amazonenses de Barreirinha, Canutama, Palmeiras do Javari.

Nas circunstâncias supracitadas o avião é um excelente meio de transporte para prestar um auxílio as cidades que pela longa distância e outros fatores acabam

se tornando sem acessibilidade por vias terrestres, quer seja no transporte nos profissionais de segurança pública na área de saúde para realizar missões humanitárias, ou realizando transporte de enfermos, feridos e desabrigados.

O Estado do Amazonas é um estado tão grande que tem dimensões regionais em termo de Brasil, que os municípios mais distantes não têm a infra-estrutura necessária para realizar procedimentos mais intensivos.

Analisando essas condições visualiza-se o policial militar sem o devido apóio profissional, já que suas funções requerem um risco muito alto e está sempre envolvido com ocorrências perigosas, como, armas de fogo e caso precise de um transporte de urgência de maneira a levá-lo com rapidez e eficácia. O avião que se transforme em ambulância, conforme figura 9, seria o único meio de para atendê-lo, visto que nosso estado não tem na sua maioria vias terrestre por ser entrançados pelos seus vastos rios e um transporte que venha a suprir essa necessidade legítima vai cumprir o papel do Estado nesse local e o da Polícia Militar em salvaguardar o seu policial.

1.9.1.3 Transporte de presos

O Sistema Carcerário do Estado do Amazonas é um setor complicado da Secretária de Justiça e Direitos Humanos, que não é comum a necessidade do deslocamento de reeducando quer seja para prestar depoimentos em inquéritos e processos e processos, realizando reconstituições e o cumprimento de outras determinações judiciais, que mobiliza toda uma estrutura, envolvendo a Polícia Militar, a Polícia Judiciária e o sistema prisional.

A maioria dos deslocamentos dos municípios para a Capital são realizados por barcos, e o que no caso de transporte de presos deixariam as missões mais vulneráveis, possibilitando assim uma intervenção por parte de terceiros, que visam o resgate de presos ou a fuga dos reeducandos.

Logo o transporte aéreo é o que oferece o menor risco de resgate e fuga, por não existir as vulnerabilidades que o transporte terrestre e o fluvial tem em seus percursos longos e demorados.

1.9.1.4 Fiscalização ambiental

A Polícia Militar do Amazonas tem o Comando de Policiamento Ambiental, que tem a incumbência de realizar a fiscalização ambiental e fazer cumprir a legislação referente ao direito ambiental.

Conforme a Constituição Federal de 1988:

Art.225 Todos tem o direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado, bem como de uso comum do povo, e essencial a sadia qualidade de vida, impondo-se ao poder público e à coletividade o dever de defendê-lo e preservá-lo para as presentes e futuras gerações.

§ 3º As condutas e atividades consideradas lesivas ao meio ambiente sujeitarão os infratores, pessoas físicas ou jurídicas, a sanções penais e administrativas, independentemente da obrigação de reparar os danos causados.

§ 4º A Floresta Amazônica brasileira, a Mata Atlântica, a Serra do Mar, o Pantanal Mato-Grossense e a Zona Costeira são patrimônio nacional, e sua utilização far-se-á, na forma da lei, dentro de condições que assegurem a preservação do meio ambiente, inclusive quanto ao uso dos recursos naturais.

O Sistema de segurança pública precisa entender que o equilíbrio ecológico é frágil, delicado e que todos os seus elementos, ar, água, terra, luz, plantas, animais e homem, que interagem nesse ecossistema têm a influência um sobre o outro, e sobre o equilíbrio natural. Daí a importância da preservação com a fiscalização de um policiamento ambiental.

As missões específicas do CPAMB como localização de desmatamentos, queimadas, crimes contra a fauna e flora, não são rotineiras e eficazes, motivadas pelo baixos número de recursos materiais ou humanos, ou por nossa região ser de difícil acesso tornado inviável as patrulhas terrestre.

A atuação do CPAMB é em todo Estado do Amazonas, que é o maior do país, e como realizar uma fiscalização não sendo por via área, e por uma aeronave versátil que possa pousar tanto na terra como no ar.

O mundo toda cobra do Brasil uma maior atenção para a preservação da Amazônia, e um vetor essencial para essa preservação é uma maior fiscalização da floresta. Com todo esse interesse nacional não ficaria difícil do governo do estado investir mais no seu grupamento aéreo, por meio de recursos internacionais sem onerar o Estado.

1.9.2 A Aeronave Ideal



Figura 10: Caravan 675 Anfíbio
Fonte: www.tamaviacaoexecutiva.com.br

Não é mais necessário construir uma pista de pouso nos municípios de Manaus, aeroportos não são mais uma necessidade para aviação. Com o Cessna Caravan Anfíbio, conforme figura 6, só é preciso 585 metros para que ele chegue a qualquer lugar do Estado do Amazonas, sua versatilidade é o seu diferencial com o pouso na água ou na terra.

Seu painel de aviônicos oferece excelente visibilidade e acesso aos controles e instrumentos. Comparado às aeronaves bimotoras, o Cessna Caravan oferece maior quantidade de sistemas redundantes, que aumentam a segurança desta aeronave e contribuem para sua legendária taxa de despachabilidade (acima de 99%).

Construído na plataforma do Cessna Caravan 675, o Caravan Anfíbio foi certificado em 1986 e atualmente é o maior monomotor anfíbio construído no mundo. Seus flutuadores Wipline 8.000, produzidos pela renomada empresa Wipaire, comportam até 200 lb de carga cada. Seus lemes retráteis e o reverso permitem uma excelente manobrabilidade da aeronave no taxiamento em superfícies aquáticas, facilitando a atracação em praias e ancoradouros.

De acordo com o comandante Rempel, 2010:

O Caravan Anfíbio é uma aeronave com capacidade de até 10 pessoas, (2 pilotos e 8 passageiros), impulsionada por um sistema turbo-hélice (turbina+hélice) velocidade média de 240 km/h e autonomia de até 5 horas de voo (mais a reserva), alcance de 1200km e equipada para pousar tanto em água quanto em terra. Existem outras aeronaves similares de outros fabricantes no mercado, como os Beriev, Beaver, DeHaviland, Grumann, Kodiak e outros. A questão é que esta aeronave (C208) tem sido opção de vários operadores (4) de Manaus pelo fato de a Cessna (sua fabricante) possuir um relativo bom suporte ao cliente, acesso à peças de reposição, e esta aeronave já ter se provada eficiente e eficaz na versão terrestre. Não obstante, aeronaves como o Kodiak que é um projeto mais moderno, com certeza gerará concorrência no mercado de fabricantes e ampliará a gama de opções disponíveis e viáveis para este mercado.

Diante desse exposto o Caravan Anfíbio é o avião ideal para ser incluído no GRAER/AM, para cumprir as missões supracitadas, ou outras que venha ser de interesse da coletividade.

1.9.3 O Veículo Aéreo Não Tripulado (Vant).

De acordo com MILESKI (2007 apud NETO MIRANDA, 2010), entende-se por VANT:

Aeronaves capazes de executar atividades de apoio ostensivo aéreo, sem que seja necessária a exposição de vidas humanas. Militarmente falando, a importância estratégica desse tipo de equipamento cresce de importância em cenários onde determinada força não é capaz de obter superioridade aérea, evitando-se, assim, a indesejável exposição de seus pilotos ao perigo de fogo inimigo.

Neste cenário, o Veículo Aéreo Não Tripulado (VANT) apresenta-se como uma possível estratégia de apoio operacional às atividades de policiamento ostensivo na PMBA, considerando que os estudos atualmente realizados já apontam para a reconhecida importância do VANT tanto para aplicações militares como para civis.

O combate ao tráfico de drogas e ao crime organizado é feito constantemente pelas polícias em todo o território nacional e pode ter o VANT em apoio às ações de patrulhamento, investigação, dentre outras.

Neste cenário, o Veículo Aéreo Não Tripulado (VANT) apresenta-se como uma possível estratégia de apoio operacional às atividades de policiamento ostensivo na PMBA, considerando que os estudos atualmente realizados já apontam

para a reconhecida importância do VANT tanto para aplicações militares como para civis.

O combate ao tráfico de drogas e ao crime organizado é feito constantemente pelas polícias em todo o território nacional e pode ter o VANT em apoio às ações de patrulhamento, investigação, dentre outras.

Conforme Neto Miranda, 2010,

O intuito de efetuar esta atividade com um nível maior de eficiência, busca-se por meio de um serviço já existente nas Polícias Militares (policimento velado) utilizar o VANT como um serviço integrado entre as viaturas caracterizadas e descaracterizadas e chegar a excelência no atendimento à população, frente à evolução constante dos métodos empregados pela criminalidade, multiplicando-se assim as chances de se efetuar uma prisão em flagrante e atingindo um maior controle da criminalidade.

Existe uma necessidade de se ter um suporte inteligente, eficaz em cooperação ao policiamento ostensivo, capaz de transmitir informações privilegiadas no momento ou até mesmo antes da consumação do delito, a fim de que o policiamento terrestre cumpra com mais objetividade as suas funções, além da prevenção, ou seja, de prender em flagrante o autor do delito cometido.

De modo integrado e trazendo como premissas a questão da pronta intervenção policial, em relação à flagrância do cometimento de delitos, bem como a excelência do serviço policial medido por meio do resultado, chega-se ao que é chamado de policiamento velado: modalidade de policiamento executado por tropa da polícia militar, descaracterizada, que se fundamenta principalmente pela atividade de apoio ao policiamento ostensivo fardado, estando presente preferencialmente nos locais e momentos aonde não existe a prevenção policial.

Em 2009, a Polícia Federal no Paraná passou a incorporar a utilização do VANT como ferramenta de combate ao crime organizado, iniciando com uma fase de testes de uma aeronave não tripulada usada na vigilância em ações de repressão ao crime ao longo da faixa de fronteira, na região oeste do Estado e, no começo de 2010, o VANT poderá sobrevoar São Paulo e Rio de Janeiro.

O VANT que está sendo testado em Foz do Iguaçu é apenas uma demonstração do fabricante. Caso a PF considere o modelo adequado para operações policiais (uma vez que ele foi projetado para operações militares) poderá ser fechado um contrato para a aquisição de três aeronaves, inicialmente, para

formar uma unidade que irá amadurecer os procedimentos e doutrinas operacionais que serão usados para a instalação de eventuais outras unidades

2 DISCUSSÃO DOS RESULTADOS

Este capítulo foi destinado a apresentar um entrevista realizada com o experiente piloto de avião de asas fixas que já voa há muito tempo na Amazônia .

Resumo do Currículo:

Márcio Rempel, 38 anos, brasileiro, casado, Piloto Comercial desde 2001, com mais de 2100 horas de vôo acumuladas em aeronaves monomotoras terrestres e anfíbias, sendo mais de 1000 horas de vôo na região amazônica. Instrutor de vôo e mecânico de aeronaves.

- 1) O Sr acha que o Caravan Anfíbio é um avião ideal para alcançar os mais distantes lugares do Estado do Amazonas?

O Caravan Anfíbio é uma aeronave com capacidade de até 10 pessoas, (2 pilotos e 8 passageiros), impulsionada por um sistema turbo-hélice (turbina+hélice) velocidade média de 240 km/h e autonomia de até 5 horas de vôo (mais a reserva), alcance de 1200km e equipada para pousar tanto em água quanto em terra. Existem outras aeronaves similares de outros fabricantes no mercado, como os Beriev, Beaver, DeHaviland, Grumann, Kodiak e outros. A questão é que esta aeronave (C208) tem sido opção de vários operadores (4) de Manaus pelo fato de a Cessna (sua fabricante) possuir um relativo bom suporte ao cliente, acesso à peças de reposição, e esta aeronave já ter se provada eficiente e eficaz na versão terrestre. Não obstante, aeronaves como o Kodiak (vide: www.questaircraft.com), que é um projeto mais moderno, com certeza gerará concorrência no mercado de fabricantes e ampliará a gama de opções disponíveis e viáveis para este mercado.

A Hidroaviação de fato é uma alternativa viável para a Amazônia, mais especificamente o estado do Amazonas. A falta de rodovias, as longas distâncias e uma “malha” aquaviária bastante ampla são os ingredientes que favorecem esta atividade. Apesar de mais da metade dos municípios de Amazonas possuem pistas de pouso para aeronaves terrestres, as milhares de comunidades isoladas nas beiras dos rios e lagos e os demais municípios sem infraestrutura aeroportuária tornam a hidroaviação não somente uma atividade viável, mas indispensável para o desenvolvimento do interior do estado.

- 2) Quais as características do C208 Anfíbio que o faz competente para executar as diversas missões na Amazônia? Quais Missões?

O C208 é uma aeronave, como alguns outros também são, competente para a tarefa. A possibilidade de pousar tanto em água quanto em terra, ou seja, sua versatilidade, o combustível utilizado ser o

querosene, mas fácil de ser encontrado no interior, a robustez da construção e a propulsão a turbo-hélice, que é mais segura são características favoráveis.

3) O Sr acha que esse avião é essencial para deixar o Estado mais presente nos municípios mais distantes do nosso estado?

Uma aeronave turbo-hélice, anfíbia e com capacidade de pelo menos 8 passageiros é impriscindível para tal tarefa, certamente. Se deve ser o C208, depende dos requisitos que serão exigidos para a escolha da mesma, bem como uma análise das que estão disponíveis no mercado.

4) Qual o tipo de missão mais requisitada pelo Governo para Asas do Socorro?

Em muitos casos, quando não há aeroportos por perto ou o transporte por via fluvial é inviável devido o tempo ou condições adversas, a aeronave Caravan Anfíbia de propriedade de Asas de Socorro e operada por Cleiton Táxi Aéreo tem sido requisitada para diversas operações, como:

- a) Vôos para a Defesa Civil em períodos de grande cheia, estiagem ou emergências;
- b) Vôos para a Secretaria de Governo para fiscalização e implantação de obras e projetos no interior do Estado, bem como o transporte de enfermos ou pessoas em tratamento do interior para a capital e vice-versa de forma rápida e segura;
- c) Vôos para as diversas Polícias (Federal, Militar, Civil e Ibama) para o cumprimento de suas respectivas missões;
- d) Vôos para Secretaria de Saúde em remoções aeromédicas.
- e) Vôos para AGECOM para registro e cobertura jornalística dos eventos relativos às atividades do governo;
- f) Vôos para Casa Militar para acompanhamento das missões das autoridades governamentais ao interior do estado
- g) Vôos para o Poder Judiciário no transporte de advogados, procuradores, juízes e demais para suas atividades junto às comunidades e municípios do interior; e
- h) Vôos para as demais secretarias (Educação, Obras, Desenvolvimento, etc) nas respectivas demandas e ações que desenvolvem no interior.

Finalizando a entrevista

O que precisamos entender é que a inexistência de malha viária, as enormes distâncias que separam os 1,5 milhão de habitantes do interior do estado do Amazonas da capital e a enorme quantidade de rios e lagos, torna a hidroaviação, de qualquer porte, não só viável, mas indispensável para que a máquina do governo do estado do Amazonas seja tanto eficiente quanto eficaz na sua tarefa de alcançar o mais isolado cidadão amazonense como tornar o acesso para o mesmo possível e real.

Não obstante, tanto o investimento na aparelhagem do governo para tal, quanto a criação de parcerias ou contratos com a iniciativa privada para que esta ferramenta esteja disponível são necessários.

CONCLUSÃO

No decorrer desse trabalho monográfico foi dissertado sobre a importância do Serviço Aeropolicial nas missões policiais, como as de cerco policial, busca de delinqüentes, operações de repressão, dando apoio ao policiamento ambiental, em operações de choque, em operações de Bombeiros e em operações de defesa civil, todas essas realizadas com a utilização do helicóptero.

Outras missões também foram apresentadas para serem executadas com outras armas do serviço aeropolicial que seria a utilização de um avião anfíbio no cumprimento de diversas missões policiais, Incursões e extrações de Tropa especializada, resgate aéreo-médico, transporte de presos, fiscalização ambiental. Este estudo trouxe uma novidade que se encontra em teste em algumas polícias no Brasil, como a de São Paulo e a do Rio de Janeiro, que o VANT, que vem a ser mais uma arma de alto avanço tecnológico e vem a corroborar nas missões policiais, como uma espécie de policiamento velado, fiscalização de fronteiras e da floresta Amazônia.

A monografia apresenta diversos grupamentos aéreos do Brasil, São Paulo (que é o maior do Brasil e referencia mundial), Rio de Janeiro, Ceará, Minas Gerais e Goiás, para apresentá-los como uma importante ferramenta na Segurança Pública em seus respectivos estados e servir de comparativo para o GRAER do Amazonas que está no seu início.

Foram apresentados vários trabalhos e artigos que venha a corroborar com importância do serviço aeropolicial no cumprimento de missões policiais, como o estudo trazido Lima, 1994, realizado pela Universidade do Sul da Califórnia, Avaliação do laboratório de propulsão da NASA. O artigo, Patrulhamento Aéreo Preventivo Inteligente como fator de diminuição da criminalidade, construído pelo Capitão Furlan, 2010, realizado em São José dos Campos. E o mais recente estudo sobre o custo benefício dos helicópteros usados pelos departamentos de policias, realizado pela Universidade Carolina do Sul.

Todos os trabalhos supracitados vêm comprovar o uso do helicóptero com mais um importante vetor no combate a criminalidade, vem mostrar de modo científico os efeitos produzidos com a utilização do Helicóptero nas atividades policiais, principalmente os efeitos causados pelo policiamento aéreo preventivo e

como é importante o Estado ter a capacidade de servir a sociedade de maneira eficiente.

Foi trazida a questão da legalidade do Serviço Aeropolicial, mostrando legislações desde a constitucional até manuais aeronáuticos que tratam do assunto da aviação na segurança pública. Foi importante citar essas legislações para mostrar que a fiscalização ambiental é uma questão também de polícia e que pode ser melhor realizada utilizando os serviços aéreos.

Este estudo veio mostrar que o Estado tem muita dificuldade em se fazer presente nos lugares mais longínquas do Amazonas, por sua grandeza e seu acesso complicado pode ser vencida com uma ajuda do Serviço Aeropolicial, utilizando um hidroavião, pois este tem a versatilidade de pousar tanto em terra como na água. O avião escolhido foi o Grand Caravan Anfíbio por seu uso já está bem desenvolvido no Brasil e com isso sua operacionalização ser mais acessível.

Para legitimar a aplicação do hidroavião nas missões policiais foi realizada uma entrevista com um piloto experiente em voar na região amazônica, pela ONG-ASAS DE SOCORRO, onde foi constatado como é indispensável um hidroavião para o Estado do Amazonas.

A Polícia Militar do Amazonas tem como missão a preservação da ordem pública e o meio ambiente do Estado do Amazonas mediante um policiamento ostensivo de excelência. Em relação à ordem pública tem se conseguido realizar um bom trabalho de acordo com os últimos índices cedidos pelo Governo, mas quanto a questão do meio ambiente não tem se mostrado eficaz, não por falta de vontade de realizar um bom trabalho nesse sentido e sim por falta de um serviço fundamental para fiscalização dessa imensa floresta, que é o Serviço Aeropolicial.

Mais um aspecto para mostrar a importância em investir rápido do Serviço Aeropolicial, pois estamos prestes a sediar uma Copa do Mundo de Futebol. Para realização de um evento dessa magnitude é necessário um grupamento aéreo bem consolidado, com uma doutrina definida e seus aviões disponíveis para as diversas missões que poderão surgir como plataforma de observação, resgate aeromédico e uma saturação do local com um policiamento aéreo preventivo.

A visão da PMAM é ser referência nacional como instituição pública em preservação da ordem pública e do meio ambiente. O Grupamento Aéreo do Amazonas é o mais recente do Brasil, seus pilotos ainda se encontram em formação, sendo utilizados pilotos da Força Nacional. Para se tornar uma referência

nacional tem que se pensar em investir nesse vetor tecnológico, que o Serviço aeropolicial, montando um grupamento aéreo forte que venha a suprir as necessidades legítimas da sociedade amazonense no tocante a Segurança Pública.

Diante de tudo que foi levantado, entrevista, estudos científicos, experiência de outros estados do Brasil chegamos a conclusão de como é importante o Serviço aeropolicial para o cumprimento das missões policiais, e as suas atividades são imprescindíveis para o Estado do Amazonas, que há muito tempo é cobiçado pelo o mundo todo e hodiernamente precisa mostrar que a floresta amazônica está bem fiscalizada. Com a população de mais de três milhões de habitantes novos desafios aparecem como trânsito caótico e acidentes nas suas rodovias. O Serviço Aeropolicial poderá salvar muitas vidas com sua versatilidade e rapidez, e essa vida salva já seria o suficiente para justificar todo o seu investimento.

REFERÊNCIAS

ALPERT, Geoffrey; et al. **O uso de helicópteros no policiamento: necessidade ou desperdício?** College of Criminal Justice University of South Carolina. Disponível em: <www.pilotopolicial.com.br>. Acessado em: 15-04-2010 as 15h25min.

ARRUDA, Luiz Eduardo Pesce de. Biografia do Cel PM Dejanir Caldas. **A força Policial – órgão de informação e doutrina instituição Polícia Militar**. São Paulo, Polícia Militar do Estado de São Paulo, ano 13, n 51, setembro de 2006.

BRASIL Lei Nº 7.565 de 19 de dezembro de 1986, Código Brasileiro de Aeronáutica.

DA SILVA, Jorge. **Segurança Pública e Polícia: criminologia imaculada**. Criminologia Crítica crítica aplicada.

FURASTÉ, Pedro Augusto. **Normas Técnicas para o trabalho científico: elaboração e formatação**. 14. Ed. Porto Alegre: [S.n], 2006.

GAMBARONI, Ricardo. **Estudo de caso na Aviação da Polícia do Estado de São Paulo**. Dissertação de Mestrado do Centro Estadual de Educação Tecnológica Paula Souza, São Paulo, 2007.

GOIÁS. SECRETÁRIA DE ESTADO DE SEGURANÇA PÚBLICA. Polícia Militar do Estado de Goiás. **Procedimento Operacional Padrão Doutrina GRAER**. Polícia Militar, 2008.

GRAER-AM. Disponível em: <www.pm.am.gov.br>. Acesso em: 10-05-2010 às 18h30min.

LIMA, Otacílio Soares de. **Implantação de um Sistema Aéreo Preventivo**. Monografia (Curso de Aperfeiçoamento de Oficiais) – Centro de aperfeiçoamento e escolas Superiores, Polícia Militar do Estado de São Paulo, 1994.

LAKATOS, E. M; MARCONI, M. A. Fundamentos de Metodologia Científica. São Paulo. Editora Atlas S.A., 4ª Edição Revista e Ampliada – 2001.

LINHARES, Sérgio da Silva; SANTOS, Mouglan da Silva Moreira de. **Serviço Aeropolicial – Uma Ferramenta Importante Auxiliar Viável ao Sistema de Segurança Pública e Defesa Social para o Combate a Criminalidade e ao Atendimento as Ocorrências de Maior Complexidade**. Monografia (Curso de Especialização em Segurança Pública) – Academia de Polícia do Cabo Branco do Estado da Paraíba, 2005.

NASCIMENTO, João Paulo bezerra do. A Implementação de Aeronave de Asa Fixa no Centro Integrado de Operações Aéreas do Estado do Mato Grosso. Curso de Bacharel em Segurança Pública – CFO da Academia de Polícia Militar Costa Verde, 2006.

NETO MIRANDA, Arlindo Bastos, et al. **A Análise do Emprego do Veículo Aéreo Não Tripulado (VANT) nas Ações e Operações PM.** Monografia (Curso de Aperfeiçoamento de Oficiais) Universidade do Estado da Bahia e Academia de Polícia Militar do Curso de Especialização em Segurança Pública – CESP, 2009.

RIBEIRO, José Samuel. **Apoio do Policiamento Urbano para Otimização do Rádio Patrulhamento Aéreo.** Monografia (Curso de Aperfeiçoamento de Oficiais) – Centro de aperfeiçoamento e escolas Superiores, Polícia Militar do Estado de São Paulo, 1994.

SENISSE, Kleber Roberto de Lima. **Crítérios relevantes na aquisição de helicópteros multimissões para a Brigada Militar.** Porto Alegre: BMRS – CAAPM.

SOBRINHO, João Alves. **O Helicóptero no Radiopatrulhamento Aéreo: Vantagens na Utilização.** Comandante do CRPAer - Comando de Radiopatrulha Aérea, 2006. Disponível em: <www.ssp.go.gov.br>. Acesso em: 14-11-2009 as 18h00min.

ANEXO A - PROCEDIMENTO OPERACIONAL DE GOIÁS

NOME DO PROCESSO: RADIOPATRULHAMENTO AÉREO	
MATERIAL NECESSÁRIO	
1. Uniforme operacional: macacão de vôo (NOMEX) 2. Armamento: PT com seus respectivos carregadores e Fuzil (FAL 5,56 ou 7,62); 3. Coldre axilar; 4. Algemas com a chave; 5. Apito; 6. BO; 7. Caneta; 8. Colete balístico; 9. Folhas de anotações (bloco ou agenda de bolso); 10. Lanterna pequena para cinto preto; 11. Rádio portátil, móvel ou estação fixa; 12. EPI; 13. Canivete multi-uso; 14. Luvas descartáveis; 15. Capacete de vôo.	
ETAPAS	PROCEDIMENTOS
Conhecimento da ocorrência	1. Conhecimento da ocorrência (<u>Vide POP Nº 1.01.01</u>). a) COPOM (190) b) Escuta da Rede Rádio da Corporação; c) Se em vôo, através de qualquer viatura via fonia; d) Via telefone (demais Unidades do Interior) e) Determinação superior; f) Outros.
Deslocamento	Deslocamento para o local da ocorrência: (<u>Vide POP Nº 1.01.02</u>). Em vôo, observando regras do ar e limitações da aeronave.
Chegada ao local	3. Chegada ao local da ocorrência (<u>Vide POP Nº 1.01.03</u>)
Adoção de medidas específicas	4. Existência de substância ilegal e sua localização (Equipe Terrestre) 5. Arrolamento de testemunhas (Equipe Terrestre) 6. Apreensão da sustância ilegal (Equipe Terrestre)
Condução	7. Condução da(s) parte(s) (<u>Vide POP Nº 1.01.07</u>) a) Salvo extrema necessidade, todas as partes serão conduzidas pelas equipes terrestres. b) Preso será conduzido algemado e deitado no piso traseiro da aeronave.
Apresentação	8. Apresentação da ocorrência na Repartição Pública Competente se dará pela equipe de terra (<u>Vide POP Nº 1.01.08</u>)

Encerramento	<p>9. Encerramento da ocorrência (<u>Vide POP Nº 1.01.09</u>)</p> <p>O Comandante de Operações Aéreas informará as equipes em terra da retirada da aeronave do local, bem como, ao órgão de coordenação operacional (COPOM) sobre o fim da missão</p>
--------------	---

DOCTRINA OPERACIONAL

DESCRIÇÃO	LEGISLAÇÃO	
Atividade Policial	CONSTITUIÇÃO FEDERAL E CONSTITUIÇÃO ESTADUAL, R-200, PORTARIA 1426/99-GAB.	
Atividade Aeronáutica	RBHA 91 – SUBPARTE K	
POLÍCIAMILITAR DO ESTADO DE GOIÁS	RADIOATRULHAMENTO AÉREO	PROCESSO: 5.13
		PADRÃO: 5.13.01 ESTABELECIDO EM: 21/10/2003
NOME DO PROCEDIMENTO: Radiopatrulhamento Aéreo – Noções Gerais RESPONSÁVEL: Policial Militar.		REVISADO EM:
		Nº DA REVISÃO:
ATIVIDADES CRÍTICAS		
<ol style="list-style-type: none"> 1. Falha de comunicações terra/ar; 2. Embarque e desembarque com rotores girando; 3. Manejo de armas dentro da cabine da aeronave; 4. Passageiro/Tripulante não familiarizado com a aeronave e condições do vôo; 5. Condições meteorológicas e de visibilidade (chuva, vento, neblina, nevoeiro, granizo, fumaça, poeira); 6. Vôo noturno; 7. Vôo com carga externa; 8. Varreduras à baixa altura e baixa velocidade; 9. Reabastecimento fora da base e de locais homologados; 10. Tripulação inadequada para a missão; 11. Coleta de dados; 12. Uso de cobertura (quepe, boina, boné, chapéu, etc); 13. Cinto de segurança; 14. Pouso ocasional em área urbana (terreno inclinado, piso de concreto, asfalto, terra batida); 15. Condução de presos e detidos na aeronave. 		
SEQUÊNCIA DAS AÇÕES		
<ol style="list-style-type: none"> 1. Acionamento (190, Viatura, Iniciativa da Base, Outros) 2. Embarque da Equipe Policial ou Equipe Aeromédica 3. Contato com o órgão de controle de tráfego aéreo, acionamento e decolagem da aeronave; 4. Contato com elementos de terra (coleta de dados), pelo Comandante de Operações; 		

5. Clareamento da área; 6. Pronta reação, senão 7. Decisão (Comandante de Operações) por observação aérea ou pouso ocasional; 8. Retorno, em patrulhamento, á Base GRAer 9. Emissão de relatório à Seção de Operações Aéreas
RESULTADOS ESPERADOS
1. Perfeita coordenação com os elementos de terra, evitando a dispersão de esforços nas ações preventivas e repressivas, levadas a efeito no local da ocorrência; 2. Finalização da missão sem incidentes ou acidentes aeronáuticos.
AÇÕES CORRETIVAS
1. Acionamento observando o princípio da oportunidade; 2. Pintura do prefixo no teto da viatura; 3. Relatório de Perigo (situações de perigo e incidentes aeronáuticos)
POSSIBILIDADES DE ERRO
1. Indisciplina de vôo; 2. Acionamento extemporâneo; 3. Pousos desnecessários em aéreas urbanas; 4. Varredura em matagais utilizando o fluxo de ar do rotor principal;

ESCLARECIMENTOS:

1. SOBRE TERMOS TÉCNICOS

PROA: Direção do eixo longitudinal da aeronave (parte anterior, frente da aeronave);

ESQUILO: Modelo de helicóptero fabricado pela Eurocopter, montado no Brasil pela Helibras;

FALCÃO: Codinome (código de chamada) dos helicópteros da PMGO;

GRA: Guarnição de Radiopatrulha Aérea;

1P: Primeiro Piloto / Comandante da Aeronave

2P: Segundo Piloto / Comandante de Operações

TOP: Tripulante Operacional / Observador Aéreo

FIEL: Tripulante Operacional / 5º Homem

2. SOBRE AERONAVES

Nos dias atuais, o helicóptero não é só um aparelho ou aparato colocado à disposição dos órgãos de Segurança Pública, representa um recurso de inegável valor com amplas possibilidades de emprego nas operações policiais militares.

Não obstante, para que todas as potencialidades do processo de radiopatrulhamento aéreo sejam aproveitadas globalmente, na integração e

coordenação dos esforços das equipes em terra na preservação da ordem pública, a aeromobilidade é fundamental e depende sobremaneira da aeronave em operação.

O helicóptero policial deve apresentar as seguintes características: *custo baixo/médio de investimento e operação, capacidade de até 05 (cinco) pessoas, apresentar disponibilidade de potência, possibilidade de uso de equipamentos especiais, capacidade de transporte de carga externa, alcance/autonomia, velocidade e facilidade de manutenção.*

No País a maioria das policiais militares que operam helicópteros optaram pelo ESQUILO, por apresentar as características acima mencionadas.

3. SOBRE A GUARNIÇÃO DE RADIOPATRULHA AÉREA (GRA)

É a fração policial militar mínima, composta por elementos de terra e ar, empenhada em missão de radiopatrulhamento aéreo.

Equipe Policial

1P – Comandante da Aeronave

2P – Comandante de Operações;

TOP – Tripulante Operacional Esquerdo;

TOP – Tripulante Operacional Direito

FIEL – Tripulante Operacional (3º Homem)

Equipe Aeromédica

1P – Comandante da Aeronave

MÉDICO

ENFERMEIRO

4. SOBRE O EMPREGO OPERACIONAL DO RADIOPATRULHAMENTO AÉREO

Polícias fardadas de todo o mundo vêm, há anos, usando o helicóptero como recurso para o cumprimento de suas missões. Esse tipo de aeronave, pela sua versatilidade, encontra amplo e insubstituível emprego nas missões de policiamento e de socorro, podendo ser utilizado em:

Ação Isolada

O helicóptero caracterizado como policial por suas cores e inscrições, empregado isoladamente em patrulhamentos preventivos, atua como unidade de dissuasão de ilícitos, reforçando a presença da polícia em sua missão básica, a prevenção.

Procedimentos

O patrulhamento deve ser realizado em altura e velocidade que compatibilizem a segurança de vôo e a finalidade da missão, consistindo basicamente em “**ver e ser visto**” pela população.

Durante o vôo, a tripulação, exceto o piloto em comando, deve procurar observar:

- a) Indivíduos que, avistando a aeronave alterem o comportamento, passando a correr largando objetos ou demonstrando preocupação com a presença policial;
- b) Veículos ou pessoas paradas em atitudes suspeitas nas proximidades de estabelecimentos de ensino, bancários, comerciais ou industriais;
- c) Veículos estacionados irregularmente, com janelas ou portas abertas, ou ainda em locais ermos;
- d) Veículos em alta velocidade ou infringindo sistematicamente as regras de trânsito;
- e) Grupo de pessoas em locais isolados;
- f) Anormalidades de tráfego, congestionamentos e bloqueios da via pública;
- g) Fumaça em mata, residências ou instalações;
- h) Pessoa caída na via pública ou sendo carregada;
- i) Aglomerações;
- j) Acidentes de trânsito com ou sem vítimas;
- k) Viaturas policiais trafegando com dispositivos de alerta acionados.

Caso necessário, acionar o apoio da patrulhas terrestres para averiguação de anormalidades constatadas, transmitindo as informações via rádio com clareza e exatidão para que a abordagem seja correta e sem dúvidas.

Durante a averiguação em terra, a aeronave permanece nas imediações para esclarecimentos e apoio às viaturas empenhadas.

O Comandante da Aeronave em patrulhamento atém-se exclusivamente ao vôo, não atuando na operação policial que é coordenada pelo Comandante de Operações.

Ação Conjunta

O helicóptero é empregado em missão de apoio às demais Unidades em suas atividades particulares, atuando como plataforma de observação, de orientação ou como unidade de transporte rápido, objetivando a ampliação, regionalização e a economia dos meios utilizados.

APOIO AO POLICIAMENTO OSTENSIVO GERAL

Atuando essencialmente como plataforma de observação ou como unidade de transporte rápido, é empregado em:

- a) Averiguações policiais em andamento;
- b) Buscas e delinqüentes a pé ou motorizado;
- c) Perseguições de veículos;
- d) Cercos em áreas extensas onde se suponha a presença de marginais;
- e) Ocorrências policiais envolvendo reféns;
- f) Colocação de equipes especializadas;
- g) Grandes Operações Policiais;
- h) Remoção de feridos.

APOIO POLICIAMENTO ESPECIALIZADO

Policiamento de Trânsito e Rodoviário

Um componente da OPM apoiada deve ser incluído como observador especializado para orientação via rádio do efetivo em terra.

Em função das características de mobilidade e permitir visão global dos locais problemáticos, o helicóptero é utilizado para a tomada de decisões adequadas relativas a:

- a) Congestionamentos;
- b) Acidente;
- c) Itinerários Alternativos;
- d) Eventos Especiais;
- e) Escoltas em Geral;
- f) Varreduras Preliminares;
- g) Localização de infratores;
- h) Remoção de vítimas.

Policiamento Florestal e de Mananciais.

Utilizado na agilização do patrulhamento, conduzindo integrante da OPM específica para fiscalização florestal e de mananciais, objetivando a detecção de:

- a) Queimadas;
- b) Desmatamentos;
- c) Acampamentos de Pescadores e/ou Caçadores;

- d) Garimpos;
- f) Extração de areia;
- h) Carvoarias;
- i) Transporte ilegal de produtos florestais.

Policimento de Choque / Tático / Especial

Atua como posto de comando móvel ou de observação durante as operações de policiamento de choque em ocorrências de:

- a) Manifestações Públicas;
- b) Greves;
- c) Repressão à Atos de Terrorismo;
- d) Repressão à Atos de Sabotagem;
- e) Repressão à Rebelião e/ou Motins em Presídios;
- f) Depredações;
- g) Saques a Estabelecimentos;
- h) Resgate de Reféns;
- i) Retomada de Pontos Sensíveis;
- j) Dispersão e Repressão de Tumultos;
- l) Incursões em locais de homizio de delinqüentes de alta periculosidade;
- m) Apoio às requisições do Poder Judiciário em situações Emergenciais;
- n) Repressão ao Banditismo de alta envergadura;
- o) Custódia e Escolta de presos de alta periculosidade;
- p) Combate em localidades.

MISSÕES ESPECIAIS

Apoio ao Corpo de Bombeiros

O helicóptero é empregado como unidade de apoio às equipe de bombeiros empenhados em operação de salvamento e extinção de incêndios, conduzindo a bordo componente especializado na atividade para a devida orientação do efetivo em terra.

Procedimentos

Basicamente a aeronave é utilizada como plataforma de observação ou unidade de transporte rápido nas ocorrências de:

- a) Detenção de focos de incêndio em mata ou instalações;
- b) Avaliação e planejamento de operações de combate a incêndios;
- c) Transporte de equipes e materiais aos locais de operações;

- d) Remoção de vítimas;
- e) Busca e salvamento em locais de difícil acesso por terra;
- f) Ressuprimento de equipes;
- g) Prevenção de afogamentos;
- h) Localização de embarcações dentro dos limites permitidos pelo equipamento instalado na aeronave, conforme legislação em vigor para operações sobre a água.

Nas ocorrências de incêndios, o deslocamento do helicóptero deve ser precedido de solicitação do Comandante de Operações em terra que avalia a conveniência ou não do emprego, considerando a possibilidade de pânico no local.

Em tais situações, o aparelho deve ser mantido a uma razoável distância do foco de incêndio para que o deslocamento de ar provocado pelos rotores não atue como alimentador das chamas, salvo se houver vítima a ser resgatada.

O comandante da aeronave deve ser redobrar a atenção ao controle do aparelho, considerando o aumento da temperatura e a diminuição de visibilidade decorrente da fumaça.

Defesa Civil

São as atividades do helicóptero em apoio às equipes empenhadas nas operações de atendimento à população em situações de emergência decorrentes de calamidade pública.

Procedimentos:

Em ocorrências de inundações, desabamentos, incêndios e acidentes de grandes proporções, a utilização de helicópteros atende às necessidades de:

- a) Avaliação e Planejamento de Socorro;
- b) Transporte de Equipes de Salvamento e Apoio;
- c) Ressuprimento de Equipes;
- d) Localização de Vítimas;
- e) Salvamento e Resgates;
- f) Remoção de Enfermos e Feridos;
- g) Suprimento de Grupos Isolados;
- h) Coordenação de Operações;
- i) Verificação de Vias de Acesso Terrestre;
- j) Avaliação de Barragens, Encostas, Rios, Represas e outros;
- l) Constatação de Queda de Rede de Energia Elétrica.

MISERICÓRDIA

São as operações caracterizadas pela evacuação aeromédica de enfermos e feridos.

Evacuação Aeromédica Primária

É a remoção para estabelecimento hospitalar ou equivalente de pessoa necessitada de primeiros socorros médicos.

Evacuação Aeromédica Secundária

É a remoção do enfermo que, a respeito de encontrar-se atendido em estabelecimento hospitalar, necessita de internação em outro estabelecimento melhor equipado e, a critério médico, o transporte via aéreo e indicado.

5. SOBRE OPERAÇÕES NO SOLO (EMBARQUE E DESEMBARQUE)

O embarque e desembarque mais seguro é quando o helicóptero está pousado e com os rotores parados. Se não for possível o embarque e desembarque de tripulantes e/ou passageiros, nas condições acima, os procedimentos a seguir deverão ser rigorosamente observados

Procedimentos para Tripulantes

- a) Aproximar-se ou afastar-se da aeronave curvado para frente;
- b) Nunca se aproximar ou afastar-se do helicóptero caminhando em direção ao rotor de cauda;
- c) Nunca aproximar ou afastar-se da aeronave pelo lado alto de um terreno inclinado;
- d) Embarcar e desembarcar da aeronave nos limites estabelecidos pelas portas laterais e dentro do ângulo de visão do piloto ou co-piloto;
- e) Quando próximo à aeronave, carregar todo e qualquer material ao nível da cintura, jamais na vertical sobre os ombros ou cabeça;
- f) Ao embarcar, ajustar o cinto de segurança. No desembarque somente liberar os cintos após a autorização do comandante da aeronave;
- g) Proteger os olhos quando próximo do helicóptero com os rotores girando; e
- h) Não fumar a bordo.

Procedimentos para Passageiros

Todos os procedimentos prescritos para os tripulantes são válidos para os passageiros:

- a) Ao aproximar-se ou afastar-se do helicóptero, não utilizar qualquer tipo de cobertura;
- b) Não atirar nada para fora da aeronave, principalmente em vôo;

- c) Não jogar nenhum objeto próximo à aeronave;
- d) Atentar para o cumprimento de todas as instruções ministradas pelas tripulações;
- e) Ao desembarcar da aeronave faça-o em um só movimento e sem precipitação;
- f) Quando houver mais pessoas para o embarque aguardar sua vez, mantendo-se afastado da área de pouso; e
- g) Observar todas as orientações inscritas nos avisos no interior da aeronave.

Procedimentos em Situações de Emergência

Estas prescrições são válidas tanto para tripulantes quanto para passageiros:

- a) Não abandonar o helicóptero sem prévia autorização dos pilotos ou de qualquer membro da tripulação;
- b) Na iminência de um pouso forçado, assumir uma postura de proteção, curvando o corpo para a frente, colocando a cabeça entre os joelhos e os braços envolvendo as pernas;
- c) Verificar previamente todas as possíveis saídas;
- d) Manter a calma; e
- e) Não entrar em pânico.

Briefing

É compulsório o briefing antes do voo, para qualquer número de passageiros, devendo ser especificado, além dos procedimentos previstos para o embarque, desembarque e emergências as seguintes informações:

- a) Quantidade e localização dos extintores de incêndio e instruções de utilização;
- b) Localização dos estojos de primeiros socorros e sacos de enjôo;
- c) Localização de equipamentos de sobrevivência, bem como, instrução de sobrevivência por ocasião de voo prolongado sobre água ou selva;
- d) Para os voos sobre água, demonstração de uso correto de coletes salva-vidas;
- e) Demonstração dos procedimentos corretos para abertura e fechamentos da(s) porta(s) correção(s);
- f) Localização e demonstração de como usar os cintos de segurança, antes, durante e após o voo;
- g) Oportunidade para o esclarecimento de dúvidas de qualquer natureza, relacionadas ao voo.

6. SOBRE ORIENTAÇÃO REFERENCIAL

A equipe de terra deverá repassar via fonia à aeronave informações que facilitem a orientação da tripulação, tais como:

- a) Localização da própria equipe no terreno;
- b) Local exato da ocorrência;
- c) Rumos de fuga de marginais;
- d) etc.

Para tanto, o policial informara a posição como se estivesse dentro da aeronave e em termos de horas “cheias” de um relógio analógico.

ANEXO B – RBHA 91 - REGULAMENTO BRASILEIRO DE HOMOLOGAÇÃO AERONÁUTICA Nº 91 SUBPARTE A - GERAL

91.1 – APLICABILIDADE

(a) ...

(f) Este regulamento aplica-se, ainda, aos serviços aéreos especializados executados por aviões ou helicópteros tais como: aerofotografia, aerofotogrametria, aerocinematografia, aerotopografia, prospecção, exploração, detecção, publicidade, fomento ou proteção à agricultura e agropecuária, ensino e adestramento de vôo, experimentação técnica ou científica, inspeção em linhas de transmissão ou em dutos transportando fluídos e gases, **policiais, de busca e salvamento**, etc. Os serviços de transporte de cargas externas, realizados com helicópteros, e os serviços de fomento e proteção à agricultura e pecuária devem obedecer, também, aos RBHA 133 e 137, respectivamente. (**grifo nosso**)

SUBPARTE K - OPERAÇÕES AÉREAS DE SEGURANÇA PÚBLICA E/OU DE DEFESA CIVIL

91.951 – APLICABILIDADE

Face às peculiaridades das atividades aéreas de segurança pública e/ou de defesa civil, esta subparte estabelece normas e procedimentos aplicáveis a tais atividades, incluindo formação de tripulações e manutenção das aeronaves. (Port. 899/DGAC, 01/09/05; DOU 172, 06/09/05)

91.953 – CONCEITUAÇÃO

(a) Para os propósitos deste regulamento:

(1) "operação aérea de segurança pública e/ou de defesa civil" é uma atividade realizada com aeronaves e conduzida por Órgão de segurança pública ou de defesa civil.

(2) "Órgão de segurança pública" e "Órgão de defesa civil" são **Órgãos da administração pública** direta federal, **estadual**, municipal e do Distrito Federal,

destinadas a assegurar a preservação da ordem pública, da incolumidade das pessoas e do patrimônio. (grifo nosso)

(b) As operações aéreas de segurança pública e/ou de defesa civil compreendem as atividades típicas de polícia administrativa, judiciária, de bombeiros e de defesa civil, tais como: policiamento ostensivo e investigativo; ações de inteligência; apoio ao cumprimento de mandado judicial; controle de tumultos, distúrbios e motins; escoltas e transporte de dignitários, presos, valores, cargas; aeromédico, transportes de enfermos e órgãos humanos e resgate; busca, salvamento terrestre e aquático; controle de tráfego rodoviário, ferroviário e urbano; prevenção e combate a incêndios; patrulhamento urbano, rural, ambiental, litorâneo e de fronteiras; e outras operações autorizadas pelo DAC.

(c) Para simplificação do texto desta subparte, o termo "Órgão" engloba os Órgãos de segurança pública e/ou de defesa civil. (Port. 697/DGAC, 25/10/99; DOU 224, de 24/11/99) (Port. 899/DGAC, 01/09/05; DOU 172, 06/09/05).

91.955 - AERONAVES AUTORIZADAS

(a) As operações aéreas de segurança pública e/ou de defesa civil só podem ser conduzidas em aeronaves registradas como aeronaves civis brasileiras. Conseqüentemente, exceto como explicitamente previsto nesta subparte, tais aeronaves devem atender aos RBHA aplicáveis, a saber:

- (1) devem ser homologadas na categoria normal, transporte ou restrita, conforme o RBHA 21;
- (2) devem cumprir os requisitos de aeronavegabilidade estabelecidos pelo RBHA 23, RBHA 25, RBHA 27 ou RBHA 29, como aplicável à sua categoria;
- (3) devem ser mantidas conforme estabelecido pelo RBHA 43 e a subparte E deste regulamento;
- (4) devem ser identificadas como previsto no RBHA 45;
- (5) devem ser registradas no RAB como aeronaves públicas, conforme disposto no RBHA 47;
- (6) devem ser operadas por tripulações qualificadas pelo DAC que atendam aos requisitos do RBHA 61 quanto à habilitação técnica e às normas do RBHA 67 quanto à capacitação física;

(7) devem ser operadas de acordo com as normas e procedimentos estabelecidos neste regulamento e nos regulamentos sobre tráfego aéreo estabelecidos pelo DECEA;

(8) devem ser mantidas por oficinas homologadas segundo o RBHA 145; e

(9) cancelado

(b) Nenhuma organização pode operar aeronaves de combate ou versões militares de aeronaves civis (aeronaves fabricadas ou convertidas para uso militar, não homologadas para uso civil). Exceto quanto às organizações federais, é vedado aos demais Órgãos a instalação e/ou adaptação de armamento fixo em suas aeronaves.

(c) Qualquer equipamento adicional a ser implantado em uma aeronave, visando adequá-la a uma específica operação aérea de segurança pública e/ou de defesa civil, deve ser aprovado para o tipo de aeronave envolvida e deve ser instalado de acordo com as instruções do fabricante do tipo, aprovadas pela autoridade aeronáutica. (Port. 205/STE, 07/04/99; DOU 72, 16/04/99) (Port. 685/DGAC, 18/06/02; DOU 119, 24/06/02) (Port. 899/DGAC, 01/09/05; DOU 172, 06/09/05).

91.957 – TRIPULAÇÕES

As tripulações de aeronaves exclusivamente destinadas à realização de operações aéreas de segurança pública e/ou de defesa civil devem pertencer ao efetivo do Órgão. Nas situações excepcionais, cujo efetivo de tripulantes venha a ser composto por pessoas colocadas à sua disposição por outros Órgãos, tais pessoas devem ser subordinadas operacionalmente ao Órgão que opera as aeronaves. Devem ser obedecidos, ainda, os seguintes itens:

(a) o piloto em comando da aeronave deve possuir, no mínimo, licença de piloto comercial (PC ou PCH) e certificado de habilitação técnica para o tipo ou classe da aeronave que opera.

(b) O piloto segundo em comando deve possuir, no mínimo, licença de piloto comercial (PCA ou PCH) e certificado de habilitação técnica para o tipo ou classe da aeronave que opera. A exigência do CHT pode ser dispensada quando o Comandante da aeronave possuir habilitação de INVH, INVA, PLA ou PLH, conforme item 61.95 da RBHA 61;

(c) Os demais tripulantes devem possuir habilitação técnica sob responsabilidade do Órgão e o certificado de capacidade física equivalente ao de Operador de Equipamentos Especiais, conforme RBHA 67.

(d) Qualquer tripulante contratado segundo a Consolidação das Leis do Trabalho, CLT, está sujeito à Lei nº 7.183, de 05 de abril de 1984, que trata do exercício da profissão de aeronauta. (Port. 205/STE, 07/04/99; DOU 72, 16/04/99) (Port. 899/DGAC, 01/09/05; DOU 172, 06/09/05).

91.959 - HABILITAÇÃO, TREINAMENTO E PROFICIÊNCIA

(a) As normas para obtenção e revalidação de licenças e habilitações para os tripulantes de um Órgão são aquelas estabelecidas pelo RBHA 61 e estão sujeitos à supervisão do SERAC da área.

(b) Os Órgãos podem formar seus próprios tripulantes desde que possuam cursos homologados pelo DAC. Podem, ainda, formar tripulação para outros Órgãos, dentro dos cursos homologados que possuírem, mas não podem dar cursos diretamente para o público, em concorrência com escolas de aviação pertencentes à iniciativa privada ou a órgãos da administração pública indireta.

(c) Os instrutores de vôo e os examinadores credenciados dos Órgãos devem possuir as qualificações mínimas estipuladas pelos respectivos Órgãos, além das exigidas pelo DAC para o exercício de tais atividades.

(d) É responsabilidade do Órgão estabelecer os padrões mínimos de treinamento das tripulações no que diz respeito às operações aéreas de segurança pública e/ou de defesa civil especificadas no parágrafo 91.953 (b) deste regulamento.

(e) No que diz respeito à verificação de proficiência das tripulações:

(1) cabe ao DAC os exames relativos aos padrões de proficiência estabelecidos pelo RBHA 61;

(2) cabe à organização os exames relativos à verificação dos padrões de eficiência estabelecidos segundo o parágrafo (d) desta seção. (Port. 139/DGAC, 29/01/03; DOU 29, 10/02/03) (Port. 899/DGAC, 01/09/05; DOU 172, 06/09/05).

91.961 – CONDIÇÕES ESPECIAIS DE OPERAÇÃO

(a) O DAC, "a priori", autoriza as seguintes condições especiais de operação, que excepcionam as disposições gerais deste regulamento, em operações aéreas de segurança pública e/ou de defesa civil, desde que o objetivo seja a proteção e o socorro público. Cabe ao Órgão estabelecer programas de treinamento e procedimentos de operação padrão e de segurança de vôo com a finalidade de orientar a RBHA 91 conduta das tripulações em tais condições especiais.

(1) dispensa do relatório requerido pelo parágrafo 91.3(c), nos casos de emergência não envolvendo a aeronave propriamente dita, mas sim terceiros.

(2) cancelado.

(3) dispensa das exigências estabelecidas no parágrafo 91.102(d) deste RBHA para pousos e decolagens em locais não homologados ou registrados, bem como em áreas de pouso eventual.

(4) dispensa das exigências estabelecidas no parágrafo 91.102(e) deste RBHA para o embarque ou desembarque de pessoas da aeronave com os motores em funcionamento.

(5) cancelado.

(6) cancelado.

(7) cancelado.

(b) As condições especiais de operação que excepcionam as disposições gerais deste regulamento, relativas ao controle de tráfego aéreo, emitidas pelo DECEA devem ser coordenadas entre o Órgão envolvido e as Unidades locais do referido Departamento.

(c) Para autorizar ou executar uma operação aérea nos termos dos parágrafos (a) e (b) desta seção, o Órgão e/ou o comandante da aeronave envolvida deve gerenciar os riscos considerando, entre outros:

(1) se os riscos criados pela operação não irão agravar uma situação já por si grave;

(2) se os riscos criados pela operação em relação a terceiros são válidos em termos de "custo-benefício";

(3) se os riscos assumidos na operação são aceitáveis face aos objetivos da mesma; e

(4) se as tripulações envolvidas estão adequadamente treinadas e aptas à execução da missão.

(d) Nenhum Órgão pode autorizar a execução de uma operação aérea de segurança pública e/ou de defesa civil que conflite com o tráfego aéreo existente no espaço aéreo envolvido. (Port. 205/STE, 07/04/99; DOU 72, 16/04/99) (Port. 899/DGAC, 01/09/05; DOU 172, 06/09/05).

91.963 - RESPONSABILIDADES DAS AUTORIDADES DE SEGURANÇA PÚBLICA E/OU DE DEFESA CIVIL

Além das responsabilidades já citadas nesta subparte, o Órgão envolvido em uma operação aérea de segurança pública e/ou de defesa civil é responsável por:

- (a) Coordenar com o controle de tráfego aéreo com jurisdição sobre a área da operação a execução da mesma;
- (b) Adotar medidas de precaução visando a segurança da população e propriedades sob a área da operação;
- (c) No caso de emprego de mais de uma aeronave na operação, prover coordenação entre as mesmas; e
- (d) Cumprir e fazer cumprir as normas deste regulamento. (Port. 899/DGAC, 01/09/05; DOU 172, 06/09/05).

91.965 - MANUTENÇÃO DAS AERONAVES

Um Órgão que opere aeronaves deve mantê-las segundo as regras do RBHA 43. Para tanto, deve possuir oficina própria homologada pelo DAC segundo as regras do RBHA 145 ou, se não a possuir, deve contratar os serviços de oficinas homologadas.

(Emenda 91-05, DOU 72, 16/04/99) (Port. 899/DGAC, 01/09/05; DOU 172, 06/09/05).

ANEXO C ENTREVISTA COM O COMANDANTE DE HIDROAVIÃO DA ONG - ASAS DE SOCORRO.

Resumo do Currículo: ...

1. O Sr acha que o Caravan Anfíbio é um avião ideal para alcançar os mais distantes lugares do Estado do Amazonas?
2. Quais as características do C208 Anfíbio que o faz competente para executar as diversas missões na Amazônia? Quais Missões?
3. O Sr acha que esse avião é essencial para deixar o Estado mais presente nos municípios mais distantes do nosso estado?
4. Qual o tipo de missão mais requisitada pelo Governo para Asas do Socorro?

Finalizando a entrevista