

A large Brazilian flag is the central focus, waving in the wind. The flag's green and gold colors are prominent, with the blue globe in the center. Overlaid on the flag is a white Brazilian Air Force aircraft, likely a C-130 Hercules, flying from the bottom left towards the top right. The aircraft's propellers are blurred, suggesting motion. The background is a clear, bright blue sky.

FORÇA AÉREA BRASILEIRA EM DEFESA DA AMAZÔNIA AZUL

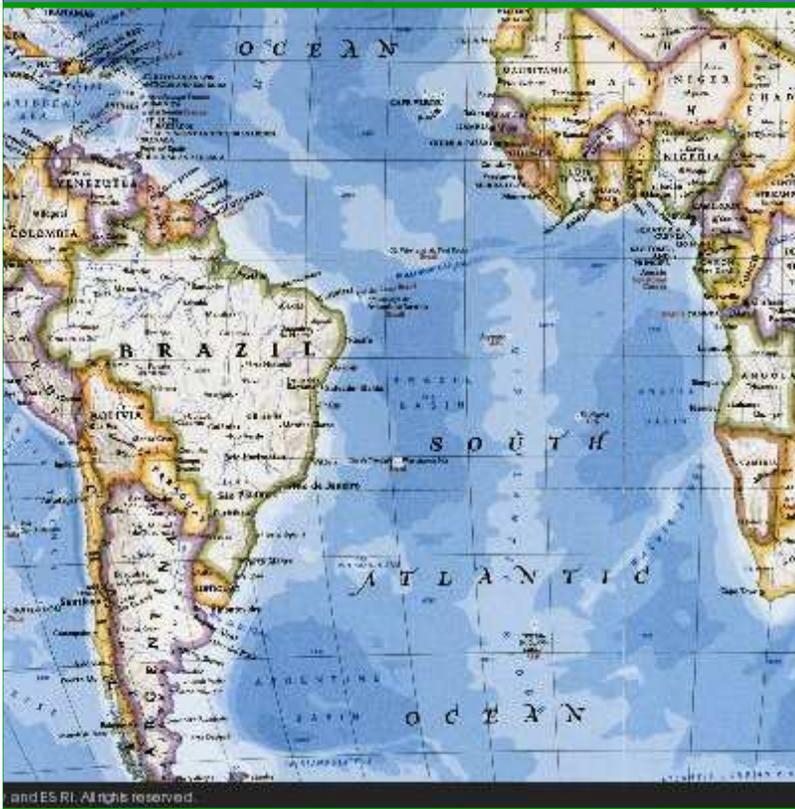
ROTEIRO

- CONTEXTO HISTÓRICO DA PATRULHA
- AMAZÔNIA AZUL
- LEI Nº 8.617 DE 4/01/93
- OPERAÇÃO ATLÂNTICO SUL
- SERVIÇO DE BUSCA E SALVAMENTO
- LEI Nº 7273 DE 10 DE DEZEMBRO DE 1984
- CARACTERÍSTICAS DA REGIÃO SUL
- MEDIDAS DE SEGURANÇA NA PESCA
- SISTEMA COSPAS- SARSAT
- POR QUE TREINAMOS ?

HISTÓRICO

- **EM 20 DE JANEIRO DE 1941 É CRIADO O MINISTÉRIO DA AERONÁUTICA.**
- **EM 1 DE OUTUBRO DE 1941- RATIFICADO O CONVÊNIO POLÍTICO MILITAR BRASIL/EUA.**
- **EM 4 DE FEVEREIRO DE 1942 - CRIAÇÃO DO AGRUPAMENTO DE AVIÕES DE ADAPTAÇÃO.**
- **NASCIA A AVIAÇÃO DE PATRULHA NO BRASIL.**
- **P-36 CURTISS; B-18 DOUGLAS; B-25 MITCHELL.**
- **EM 22 DE MAIO DE 1942- BATISMO DE FOGO (BARBARIGO-ITALIANO).**

Brasil: Nação Marítima



➤ O BRASIL É UMA NAÇÃO MARÍTIMA DEPENDENTE DO MAR PARA O TRANSPORTE DE PRODUTOS.

➤ CERCA DE 75% DO PETRÓLEO DOMÉSTICO É ORIGINADO DO MAR.

➤ AS RESPONSABILIDADES INTERNACIONAIS DO BRASIL EM BUSCA E SALVAMENTO INCLUEM CERCA DE 3.500.000 NM² DO OCEANO ATLÂNTICO

“AMAZÔNIA AZUL”

16° N

60° S



AMAZÔNIA AZUL

- Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar:
 - Bens econômicos existentes ao longo de uma faixa litorânea de 200 milhas marítimas de largura, na chamada Zona Econômica Exclusiva (ZEE), constituem propriedade exclusiva do país.
 - Em alguns casos, a Plataforma Continental (PC) - ultrapassa essa distância, podendo estender a propriedade econômica do Estado a até 350 milhas marítimas.
 - Essas áreas somadas - ZEE mais a PC - caracterizam a **Amazônia Azul**, medindo quase 4,5 milhões de Km², o que acrescenta ao País uma área equivalente a mais de 50% de sua extensão territorial.

ILHA DE TRINDADE

MarlonStein.com

ARQUIPÉLAGO DE SÃO PAULO E SÃO PEDRO



AMAZÔNIA AZUL

- 80% da população vive a menos de 200 Km do litoral
- Mais de 95% do nosso comércio exterior é transportado por via marítima
 - dependência do **tráfego marítimo**, constitui em uma das grandes vulnerabilidades.
 - Maiores complexos industriais e estratégicos da Nação

AMAZÔNIA AZUL

- **O petróleo é outra grande riqueza da nossa Amazônia Azul.**
 - Privados desse petróleo, a decorrente crise energética e de insumos paralisaria, em pouco tempo, o País.
 - 70 % do petróleo nacional

AMAZÔNIA AZUL

No Brasil 22% da população se encontra na faixa considerada como beira mar, e a pesca é uma atividade importante do ponto de vista econômico, social e cultural gerando aproximadamente 800 mil empregos diretos e 3 milhões de pessoas dependem direta ou indiretamente do setor.

Os recursos ainda não explorados encontram-se na zona pelágica (lula de profundidade, polvo, merluza negra, camarão carabineiro, caranguejo de profundidade, atuns e afins)

LEI Nº 8.617 DE 4/01/93

Dispõe sobre o mar territorial, a zona contígua, a zona econômica exclusiva e a plataforma continental brasileiros, e dá outras providências

Art. 1º O mar territorial brasileiro compreende uma faixa de doze milhas marítimas de largura, medidas a partir da linha de baixa-mar do litoral ...

Art. 2º A soberania do Brasil estende-se ao mar territorial, ao espaço aéreo sobrejacente, bem como ao seu leito e subsolo

Art. 3º É reconhecido aos navios de todas as nacionalidades o direito de passagem inocente no mar territorial brasileiro.

Art. 4º A zona contígua brasileira compreende uma faixa que se estende das doze às vinte e quatro milhas marítimas

Art. 5º Na zona contígua, o Brasil poderá tomar as medidas de fiscalização necessárias para:

I - evitar as infrações às leis e aos regulamentos aduaneiros, fiscais, de imigração ou sanitários, no seu territórios, ou no seu mar territorial;

II - reprimir as infrações às leis e aos regulamentos, no seu território ou no seu mar territorial.

Art. 6º A zona econômica exclusiva brasileira compreende uma faixa que se estende das doze às duzentas milhas marítimas

Art. 7º Na zona econômica exclusiva, o Brasil tem direitos de soberania para fins de exploração e aproveitamento, conservação e gestão dos recursos naturais, vivos ou não-vivos, das águas sobrejacentes ao leito do mar, do leito do mar e seu subsolo, e no que se refere a outras atividades com vistas à exploração e ao aproveitamento da zona para fins econômicos.

REFLEXÃO:

- A ZEE é uma concessão internacional;
- O Brasil ainda não ocupou esta zona, por falta de mão-de-obra qualificada entre outras adversidades;
- Organismos internacionais reivindicam explorá-la, nos países que não a utilizam;
- Atuns e afins não são espécies nacionais, estão nas regiões pelágicas onde precisa de tecnologia e qualificação para capturá-las;

ESQUADRÃO PHOENIX



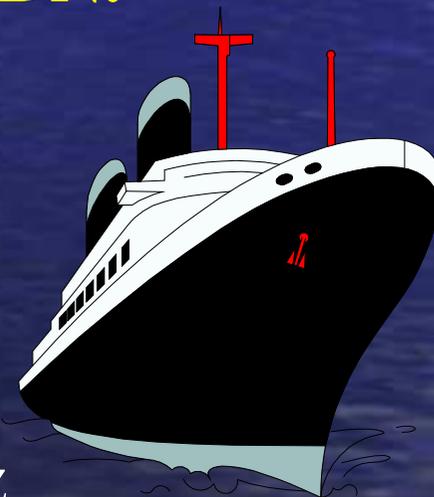
➤ Foi criado em 11 de setembro de 1981 e ativado em 15 de fevereiro de 1982, estando sediado em Florianópolis, Santa Catarina. Devido às dificuldades de cobrir a Região Sul do litoral brasileiro, para operar os Bandeirantes Patrulha nessa região.

➤ O nome Phoenix vem de uma ave da mitologia egípcia, que se consome em chamas ao final da sua vida, renascendo de suas próprias cinzas 600 anos depois. Em Florianópolis existiu um Esquadrão de Patrulha Marítima durante a Segunda Guerra Mundial, depois extinto.

OPERAÇÃO ATLÂNTICO SUL



MISSÕES DE PATRULHA PARA CONTROLE DE TRÁFEGO MARÍTIMO, REALIZADAS POR SOLICITAÇÃO DA MARINHA DO BRASIL, NORMALMENTE PARA O 5º DN.



Missão típica em tempo de paz

EQUIPAGEM OPERACIONAL

- Formação da tripulação:
 - 1PP (1º Piloto de Patrulha)
 - 2PP (2º Piloto de Patrulha)
 - CT (Coordenador Tático)
 - MC (Mecânico De Vôo)
 - OE-1 (Operador de Equipamentos Especiais nº 1)
 - OE-2 (Operador de Equipamentos Especiais nº 2)
 - O SAR -1 (Observador SAR)
 - O SAR -2 (Observador SAR)

NECESSIDADE DE INFORMAÇÃO

- Identificação do TM acima de 2.000 t
- Identificação de navios de guerra
- Navios poluindo as águas
- Atividades gerais de pesquisa no mar
- Barcos pesqueiros quando houver interesse da MB nas áreas de maior incidência de pesca ilícita



**SERVIÇO DE BUSCA E
SALVAMENTO NO MAR**
SAR ("Search and Rescue" - Busca e Salvamento)

"PARA QUE OUTROS POSSAM VIVER!"

INTRODUÇÃO

➤ PRIMÓRDIOS DA CIVILIZAÇÃO

- ESPÍRITO DE SOLIDARIEDADE EM SITUAÇÕES DE PERIGO

➤ IDADE MÉDIA

- EXPEDIÇÕES DE SOCORRO PARA NAVIOS MERCANTES

➤ 2º GUERRA MUNDIAL

- SALVAR AS EQUIPAGENS DE COMBATE

CRIAÇÃO DO SAR NO BRASIL

EM NOSSO PAÍS, O SAR TEVE COMO PRECURSORES UM GRUPO DE OFICIAIS DA FAB QUE , EM DEZ / 47 , NA TENTATIVA DE LOCALIZAR COMPANHEIROS TRIPULANTES DE UM CATALINA ACIDENTADO EM AQUIQUI (PARÁ) , DESPERTOU O SENTIMENTO SAR , NOTADAMENTE , NA ENTÃO 1ª ZONA AÉREA.

CRIAÇÃO DA OACI

- Chicago, EUA, 1º de novembro de 1944 - Delegados de 52 nações reuniram-se para estabelecer o desenvolvimento da aviação civil mundial.
- 7 de dezembro de 1944 - Assinatura da Convenção de Aviação Civil Internacional(CACI) e criação da Organização de Aviação Civil Internacional (OACI).
- A OACI pertence à estrutura da Organização das Nações Unidas (ONU).
- O propósito da OACI é promover o desenvolvimento harmonioso e pacífico da aviação internacional, sem discriminações.

O SERVIÇO DE BUSCA E SALVAMENTO

↪ REUNIÃO OACI - 1950

- EFETIVAÇÃO DO ANEXO 12 À CONVENÇÃO
- ANEXO 12 - A PARTIR DE MAR 1951
- BRASIL - PARTICIPANTE DA CONVENÇÃO DE CHICAGO
- BRASIL - ESTADO CONTRATANTE DA OACI

HISTÓRICO

➤ 1944 - CONVENÇÃO DE CHICAGO (CRIAÇÃO DA OACI)

- DIVISÃO DE BUSCA E SALVAMENTO (SAR)
- NORMAS E MÉTODOS RECOMENDADOS - ANEXO 12
- ELABORADO O MANUAL DE BUSCA E SALVAMENTO (DOC 7333-NA/859)

NORMAS E RECOMENDAÇÕES

PADRONIZAÇÃO: - Garantia de operação segura, regular e eficiente da aviação civil internacional

O Brasil, como signatário da CACI, adota as Normas e Recomendações, visando garantir à aviação civil, nacional e internacional, a prestação do serviço de busca e salvamento de acordo com os padrões internacionais estabelecidos.

A padronização requerida é estabelecida pelos SARP's (Standards and Recommended Practices) - “NORMAS E RECOMENDAÇÕES”.

O SERVIÇO DE BUSCA E SALVAMENTO

“O BRASIL COMO ESTADO PARTICIPANTE DA CONVENÇÃO DE CHICAGO E CONTRATANTE DA OACI, COMPROMETEU-SE A ESTABELEECER UM SERVIÇO DE BUSCA E SALVAMENTO”.

A CRIAÇÃO DO SAR NO BRASIL

- ACIDENTE COM O CATALINA - DEZ 1947
- COMISSÃO ORGANIZADORA DO SERVIÇO DE BUSCA E SALVAMENTO DA 1ª ZONA AÉREA
- 1ª AERONAVE SAR - PBY5A e FAB 6516



- PORTARIA MINISTERIAL Nº 324, DE DEZ 1950 (CRIA O SERVIÇO DE BUSCA E SALVAMENTO)

CRIAÇÃO DO SAR NO BRASIL

CRIAÇÃO DA COMISSÃO ORGANIZADORA DO SERVIÇO DE BUSCA E SALVAMENTO DA 1ª ZONA AÉREA COM A ADAPTAÇÃO DE UM CATALINA PARA APOIO AO SAR



1º RCC BRASILEIRO : BELÉM

CRIAÇÃO DO SAR NO BRASIL



CATALINA PBY - 5A - 6516

**1ª AERONAVE DE BUSCA E SALVAMENTO DA FAB
EM MISSÃO DE SALVAMENTO NA BOLÍVIA**



A CRIAÇÃO DO SAR NO BRASIL

EM CONSEQÜÊNCIA DA INICIATIVA PIONEIRA
DOS ABNEGADOS OFICIAIS DA 1ª ZONA AÉREA
EM 1947 , O MINISTÉRIO DA AERONÁUTICA ,
POR INTERMÉDIO DA PORTARIA Nº 324 , DE
DEZ / 1950 , CRIOU O SERVIÇO DE BUSCA E
SALVAMENTO

A ORGANIZAÇÃO DO SAR

- COMANDO ÚNICO
- RAPIDEZ X HIPOTERMIA

EFICÁCIA

PRONTA RESPOSTA



A ORGANIZAÇÃO DO SAR

NAVEGAÇÃO AÉREA

- **A MÁQUINA - AERONAVE**
- **O MEIO - ESPAÇO AÉREO**
- **O HOMEM - AERONAUTA**

ESTRUTURAÇÃO

- **2ª GUERRA MUNDIAL**
- **NECESSIDADE DE RECUPERAR SOBREVIVENTES DE AERONAVES ABATIDAS OU ACIDENTADAS**

Lei nº 7273 de 10 de dezembro de 1984

- Dispõe sobre a Busca e Salvamento de vida humana em perigo no mar, nos portos e nas vias navegáveis interiores;
- Busca e Salvamento -> todo ato ou atividade efetuados para prestar auxílio à vida humana em perigo no mar, nos portos e nas vias navegáveis interiores;



SAR



Área de jurisdição do 5º DN

Lei nº 7273 de 10 de dezembro de 1984

- Para efeitos desta lei, a palavra "socorro" tem o mesmo significado que a expressão "busca e salvamento";
- Competência para a busca e salvamento



Poderá delegar para:

- Órgãos federais, estaduais e municipais; e
- Por concessão para particulares, em áreas definidas de jurisdição.

Lei n° 7273 de 10 de dezembro de 1984

Obrigação de prestar auxílio ?



Qualquer pessoa! Desde que ...

- O possa fazer sem perigo para si; e
- O possa fazer sem perigo para outrem.

Lei nº 7273 de 10 de dezembro de 1984

No que consiste o auxílio?



- 🔊 Na simples comunicação do fato à autoridade naval; ou
- 🔊 Em providências que possibilitem o recebimento da informação, em tempo hábil, por essa autoridade.



Lei nº 7273 de 10 de dezembro de 1984

A obrigação de prestar auxílio cessa quando:

- O obrigado tenha conhecimento de que este serviço não é mais necessário; ou
- For dispensado pelo Comandante da embarcação assistida ou pela autoridade naval.



Lei nº 7273 de 10 de dezembro de 1984



- O pedido de auxílio será comunicado pela autoridade naval a todas as embarcações que estejam nas proximidades da área ou a uma embarcação em especial;
- Todo Comandante é obrigado a utilizar sua embarcação e meios sob sua responsabilidade para prestar auxílio a quem estiver em perigo de vida no mar, nos portos ou nas vias navegáveis interiores, desde que o possa fazer sem perigo sério para:

- Sua embarcação;
- Sua tripulação;
- Seus passageiros; ou
- Outra pessoa.



Lei nº 7273 de 10 de dezembro de 1984

Para efeitos desta lei, embarcação é ...

... Toda construção suscetível de se locomover na água, **quaisquer que sejam suas características.**



Lei nº 7273 de 10 de dezembro de 1984

Procedimentos do Comandante de uma embarcação ao tomar conhecimento de vida humana em perigo no mar:



1. Dirigir sua embarcação, na maior velocidade possível, para o local onde se encontrem as pessoas em perigo;



2. Informar às pessoas em perigo e às embarcações próximas a hora prevista de chegada na área e os meios de que dispõe para a prestação dos serviços de busca e salvamento; e



3. Após um abalroamento, permanecer no local do acidente, até que não exista necessidade de prestar auxílio, ou até que seja liberado de tal obrigação pelo Comandante da outra embarcação.



Lei nº 7273 de 10 de dezembro de 1984

- O Comandante deverá também lançar no Diário de Navegação, ou similar, as razões que o levaram a decidir pela impossibilidade ou desnecessidade da prestação dos serviços;
- Proprietário ou armador -> não pode determinar o não salvamento! -> **responsabilidade do Comandante!**

Lei nº 7273 de 10 de dezembro de 1984

Pedido de auxílio sem real ameaça de perigo de vida humana

INDENIZAÇÃO



Lei nº 7273 de 10 de dezembro de 1984

Dívida da pessoa salva ...



Lei nº 7273 de 10 de dezembro de 1984

Para fins da presente lei, são consideradas autoridades navais as do ...



... Comando da Marinha.

Características da região Sul ...

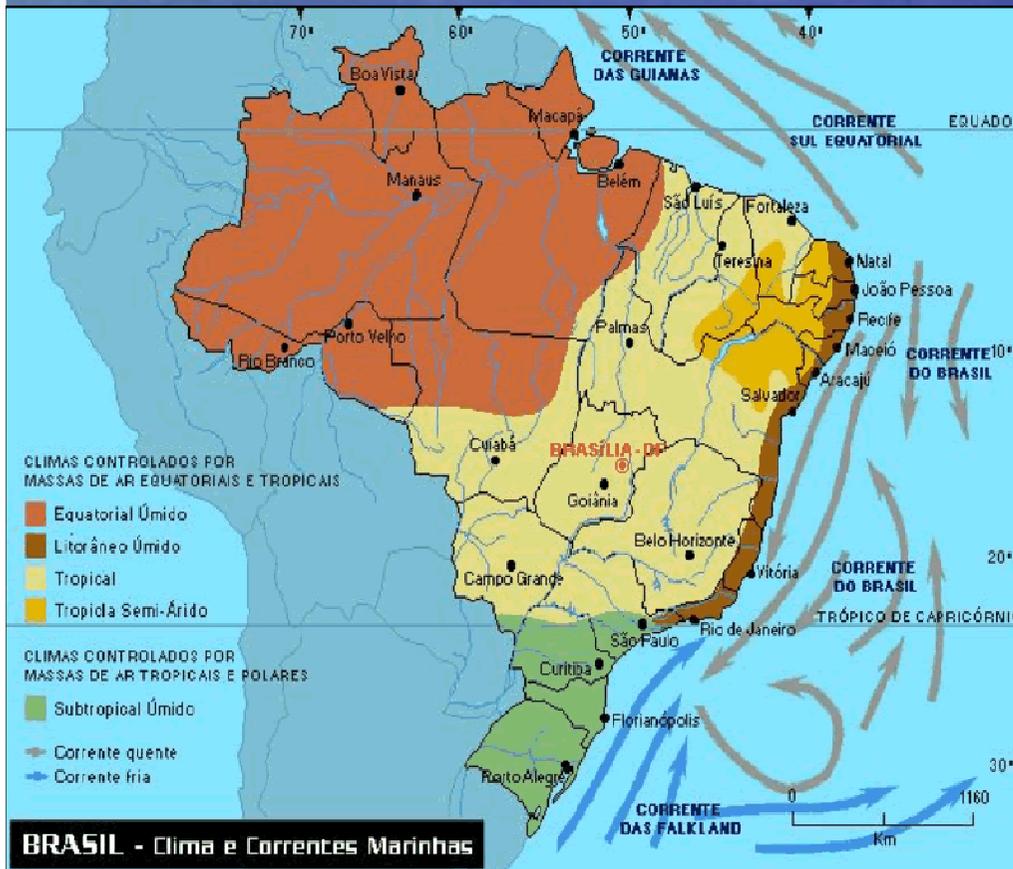
É uma região de clima uniforme com elevado grau de umidade.

Temperatura média: 17° C.

Forte influência da Corrente Fria.

Clima oferece condições adversas à operação dos meios e tráfego mercante, acarretando elevado número de incidentes SAR.

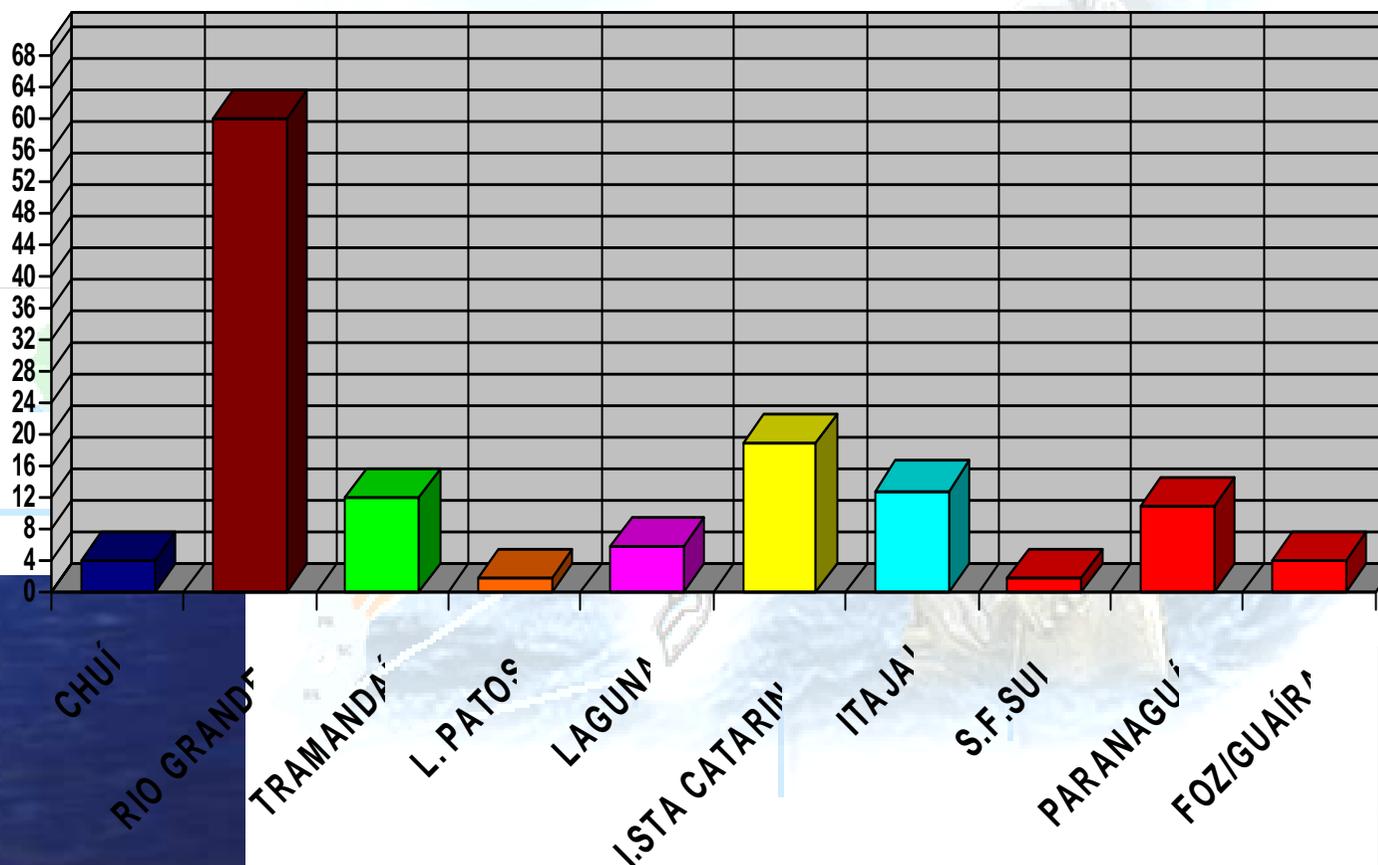
Mar agitado, ventos fortes e baixas temperaturas da água do mar.



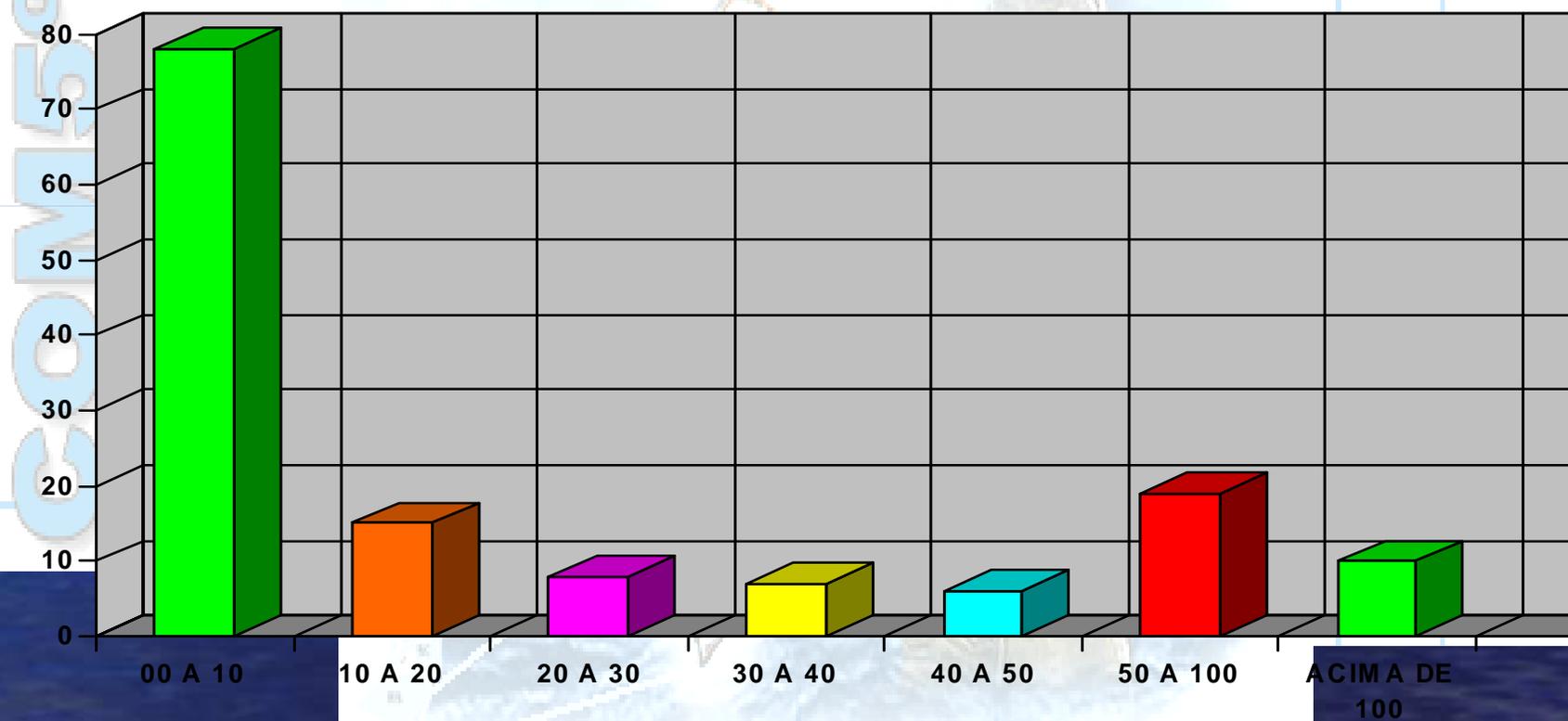
Eventos mais comum

- Tripulante enfermo
- Desaparecimento de embarcação
- Naufrágio
- Homem ao mar
- Embarcação à deriva
- Ações preventivas

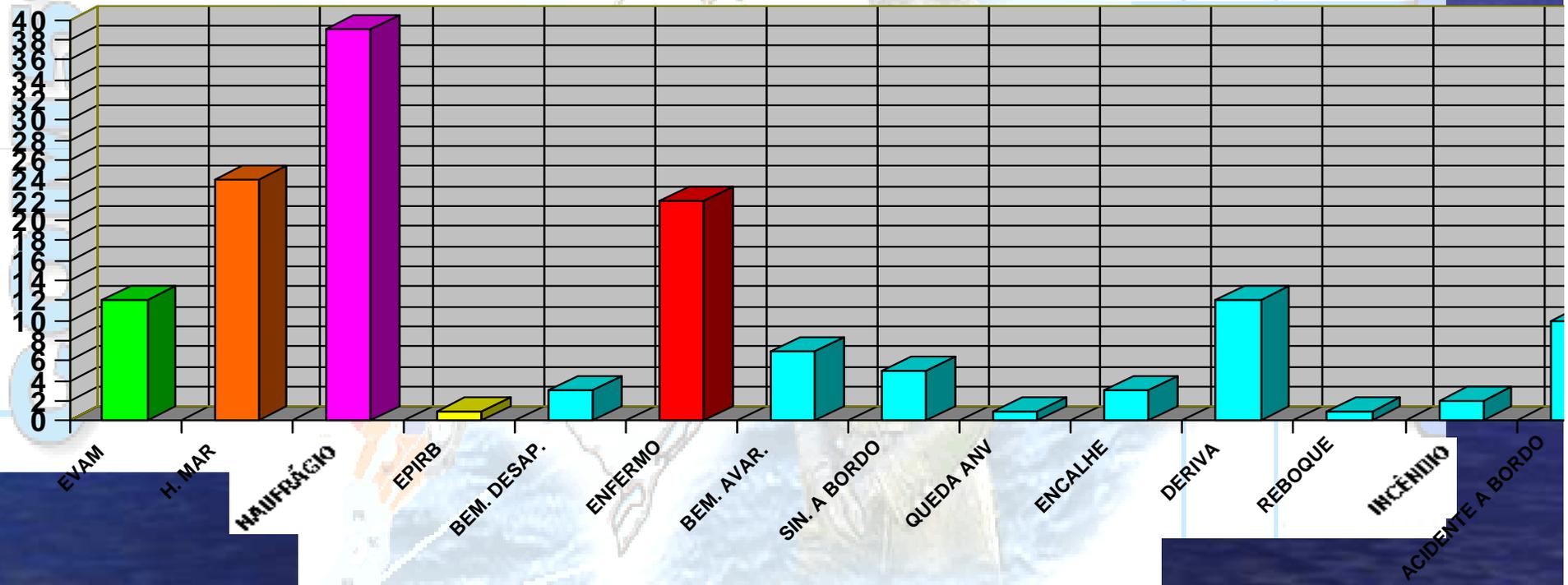
Total de eventos SAR na região Sul



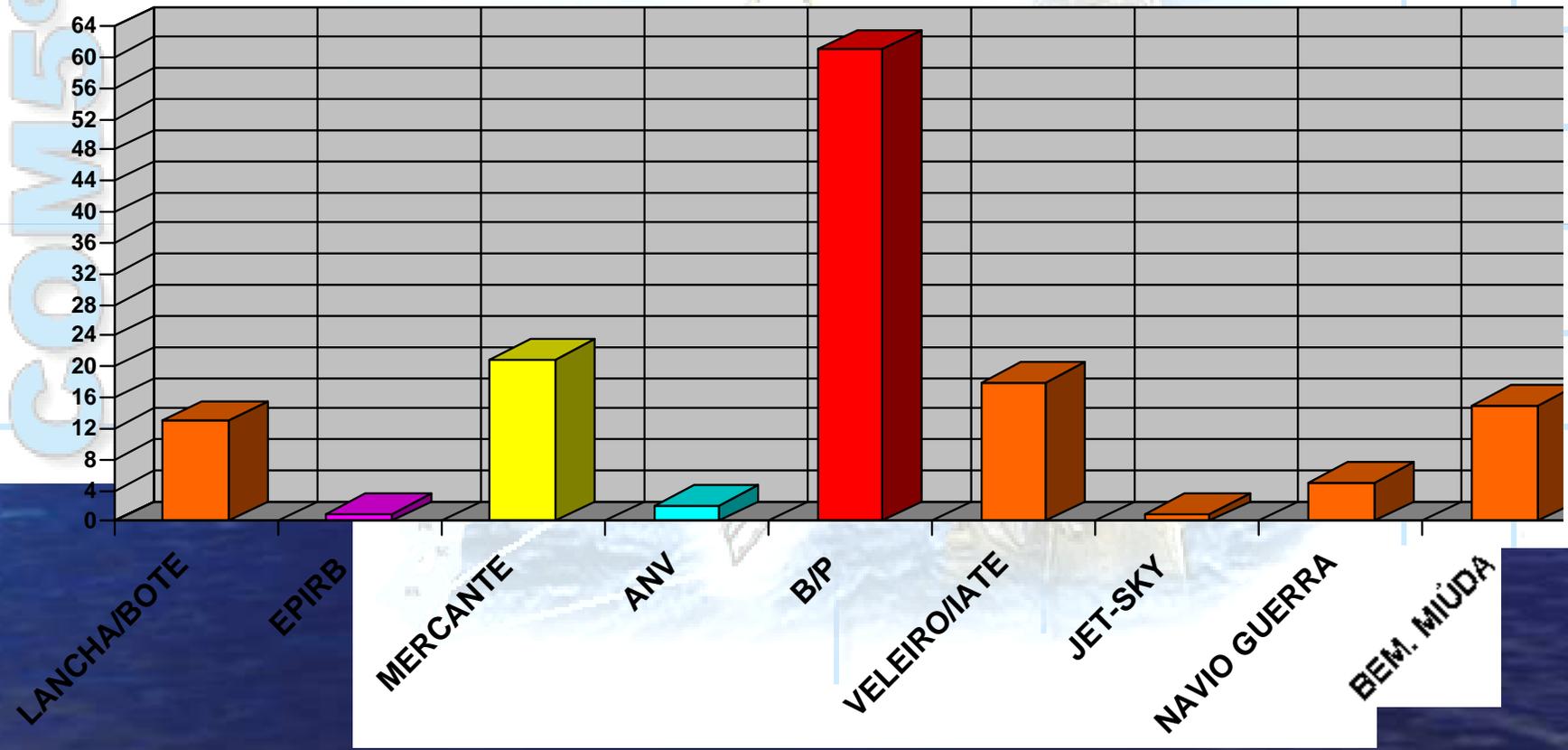
Distância do litoral



Causas



Tipos de meios



SALVAERO

➤ **A coordenação das missões de busca e salvamento em acidentes aéreos, quando ocorridos em território brasileiro, é de competência do SALVAERO, criado pela antiga Diretoria de Rotas Aéreas, atual Departamento de Controle do Espaço Aéreo. O apoio logístico a essas missões cabe às Unidades Aéreas da FAB; e ao PARASAR, a realização do resgate das vítimas.**

SALVAERO

Regiões de Busca e Salvamento Aeronáutico no Brasil:

- Belém;
- Recife;
- Brasília;
- Rio de Janeiro;
- Curitiba;
- Porto Velho; e
- Manaus.



Quando necessário, qualquer aeronave militar ou civil, de matrícula brasileira, poderá ser empregada em uma operação SAR.

SALVAMAR regional -> solicitar apoio diretamente ao SALVAERO da área.

Definições básicas:

- **Incidente SAR** -> qualquer situação anormal relacionada com a segurança de uma embarcação ou aeronave, que requeira notificação e alerta de recursos SAR, e que possa exigir o desencadeamento de operações de Busca e Salvamento;
- **Socorro Marítimo** -> serviço gratuito, executado em regime de urgência, visando a salvaguarda da vida humana no mar, que compreende o emprego de pessoal e recursos disponíveis, mesmo extra-Marinha, de modo a prestar um rápido resgate de pessoas em perigo no mar; e

Definições básicas:

- **Salvamento Marítimo** -> serviço executado em situações de urgência, quando o navio ou embarcação acidentada representam **perigo à navegação** e quando o retardamento do auxílio importar na sua perda ou agravamento sensível do acidente, não envolvendo, em **nenhum dos casos, perigo iminente de vidas humanas**. Este serviço, por envolver salvamento de material, em determinadas circunstâncias **poderá ser cobrado**.

Conceito da Operação

Fase 2 - Verificação das informações:

Incidente envolvendo navio ou embarcação de superfície será considerado iminente ou real quando:

- For evidente que a embarcação está em perigo ou tenha enviado um pedido de auxílio; ou
- A embarcação estiver atrasada em relação ao data-hora previsto para a chegada ao local de destino ou não se tenha recebido sua mensagem de posição. Quando se tratar de uma unidade da MB, deverão ser cumpridos os prazos e procedimentos previstos nas instruções da COMOPNAVINST 32-02 - Acompanhamento das movimentações das Forças Navais, navios de superfície, embarcações, submarinos e aeronaves da MB.



Conceito da Operação

Fase 2 - Verificação das informações:

Incidente envolvendo aeronave será considerado iminente ou real quando:

- For recebido um alerta de qualquer unidade do SALVAERO ou de outra fonte com credibilidade comprovada;



RENEC - Rede Nacional de Estações Costeiras

- O Serviço Móvel Marítimo permite o atendimento das necessidades de radiocomunicação entre usuário em terra e outro que esteja a bordo de uma embarcação trafegando em qualquer oceano do globo terrestre, e vice-versa;
- O atendimento desta necessidade poderá ser realizada por fonia (voz) através das estações da Rede Nacional de Estações Costeiras - RENEK, operada pela CENTRO DE OPERAÇÕES DO SERVIÇO MÓVEL MARÍTIMO da EMBRATEL;

Medidas para Embarcações de Pesca

➤ Além de possuírem OBRIGATORIAMENTE equipamentos de salvatagem, também deverão informar aos respectivos Sindicatos, Associações, Colônias ou Cooperativas, o seguinte:

- previsão de movimentação diária;
- autonomia e provisões (em dias);
- número de tripulantes; e
- área destino.

A VIDA vale mais que o SIGILO da área de pesca.

PARTICIPAÇÃO DE ENTIDADES CIVIS

- O êxito da operação depende do pronto recebimento de toda informação disponível relacionada com o incidente, do envio rápido dos meios de salvamento e de uma coordenação racional de recursos. A iniciativa de se conduzirem ações independentes, freqüentemente resulta em desperdícios de meios e retardo na prestação de socorro.
- O incidente SAR pode ser informado por qualquer pessoa ou entidade que dele tome conhecimento. Qualquer meio de comunicação poderá ser empregado (telefone, telex, fax, rádio - amadores, etc.), porém, normalmente, essas notificações se originam de uma Estação Costeira (no caso de um incidente envolvendo embarcações) ou do SAVAERO (no caso de um incidente envolvendo aeronaves no mar). Essa comunicação deverá ser a mais completa possível.

FINALIDADE DAS OPERAÇÕES DE BUSCA E SALVAMENTO

**Localizar, socorrer e retornar à
segurança ocupantes de aeronaves ou de
embarcações em situação de perigo.**

MISSÕES SAR

- **PRINCIPAIS**

Missão de Busca

Missão de Salvamento

Missão de Socorro em Vôo

Missão de Apoio

MISSÕES SAR

- **SECUNDÁRIAS**

Atividades no campo da ação-cívico social e militar, executadas em caso de calamidade pública, perigo da vida humana e outras, determinadas por autoridade competente

CENTRO DE CONTROLE DE SALVAMENTO - RCC

- **Coordenador de Busca e Salvamento**

Oficial qualificado para exercer funções de Coordenador de Missão SAR e capacitado para Chefia de Coordenação Regional, Sub-regional ou Setorial SAR

COMUNICAÇÕES

- Os recursos de comunicações deverão estar centralizadas na Estação de Comunicações do RCC

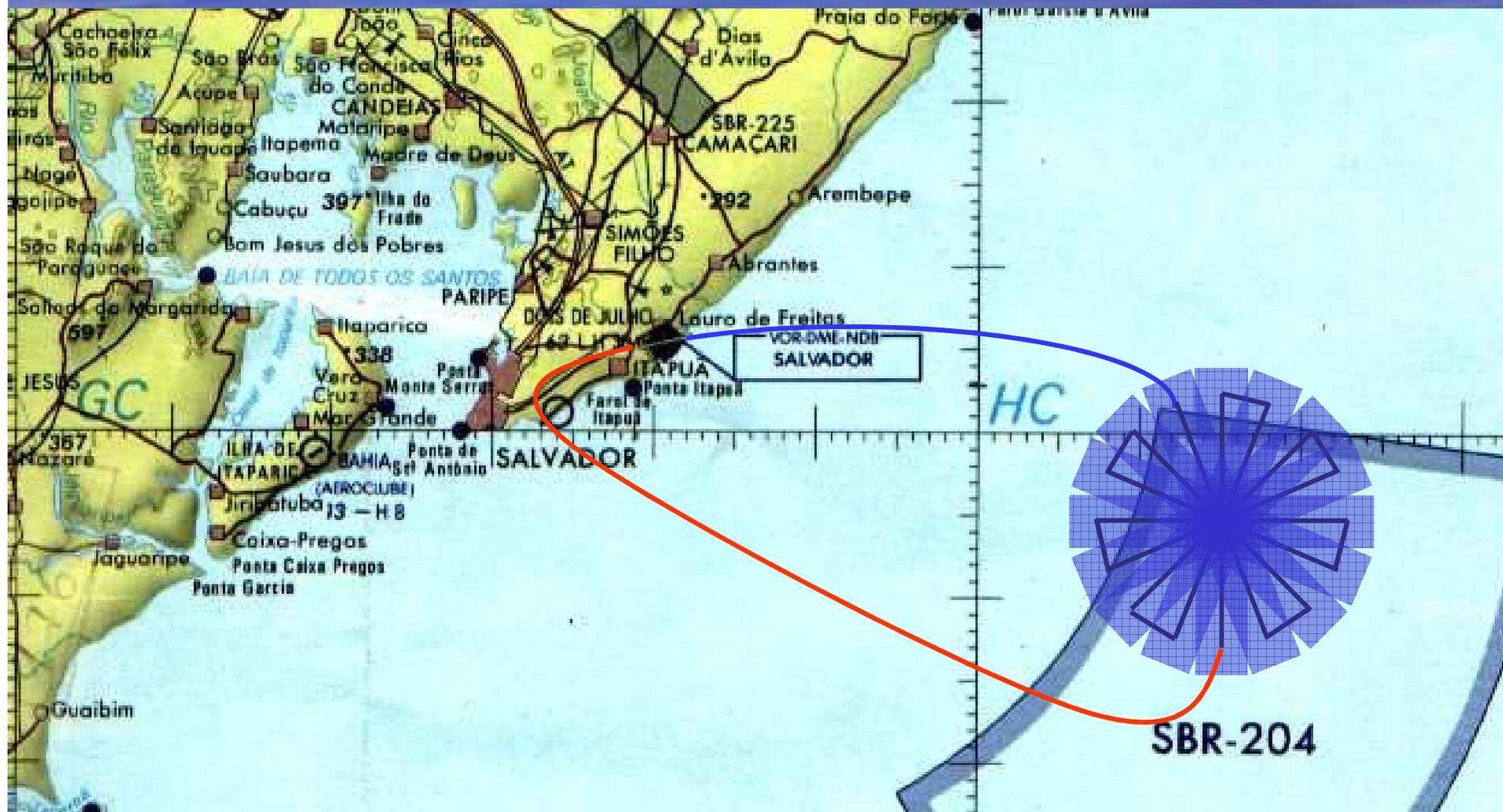
- Poderão ser empregadas como auxílio:
 - estações rádio costeiras e portuárias

- estações rádio aeronáuticas, estações rádio fixas, móveis, estações de navios e de aeronaves

FREQUÊNCIAS SAR

- **121.5 MHz - Internacional Aeronáutica de Emergência**
- **243 MHz - Internacional Aeronáutica na Cena**
- **5680 KHz - HF Internacional na Cena do Incidente SAR**

PLANEJAMENTO





SISTEMA
COSPAS - SARSAT

DESCRIÇÃO DO SISTEMA

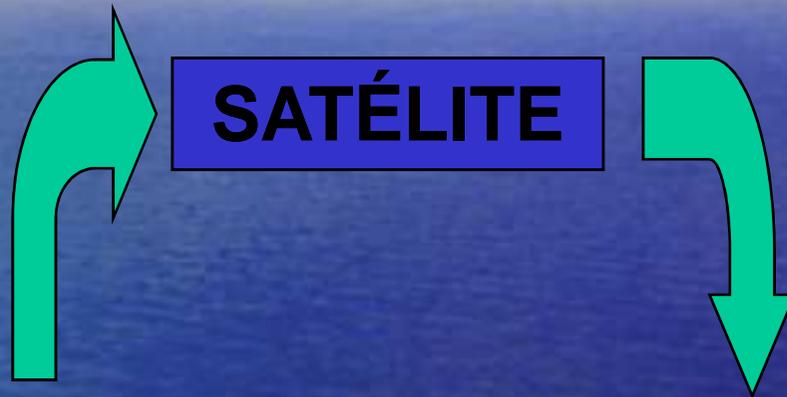
COSPAS

- “SISTEMA ESPACIAL DE BUSCA DE EMBARCAÇÕES EM SITUAÇÃO DE EMERGÊNCIA.”

SARSAT

- “SISTEMA DE BUSCA E SALVAMENTO POR RASTREAMENTO POR SATÉLITES.”

DESCRIÇÃO DO SISTEMA



ALERTA

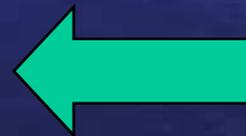
ENVIA



RECEPTOR



MISSÃO DE BUSCA



COORDENADOR

VANTAGENS TLE EM 406.0 MHZ

- NÃO PERMITE COMUNICAÇÃO POR VOZ;
- PERMITE INCLUSÃO DE MENSAGEM FORMATADA;
- POSSIBILIDADE DE SER ACOPLADO A SISTEMA DE NAVEGAÇÃO DE BORDO (EX.: GPS);
- LOCALIZAÇÃO MAIS PRECISA;
- PROJETADO EXCLUSIVAMENTE PARA O SISTEMA COSPAS-SARSAT;
- COBERTURA LOCAL E GLOBAL.

QUANDO TUDO DÁ CERTO...



NOVOS TEMPOS



CONCLUSÃO

O SAR Aeronáutico, desde a sua origem, participa ativamente para o salvamento de vidas humanas. A dedicação pessoal e irrestrita de cada um de seus membros é o verdadeiro baluarte para o sucesso da missão que lhe é atribuída.

É “máxima” internacional, treinar na paz para ter sucesso na guerra, embora o SAR tenha aprendido na guerra o que aplica em tempo de paz.

POR QUE TREINAMOS ?

“Aeronaves da Força Aérea Brasileira (FAB) localizaram as balsas com 64 sobreviventes do veleiro *Concórdia*, um navio-escola canadense pertencente ao “West Island College Internacional, o veleiro enfrentou fortes ventos e naufragou a aproximadamente 500 km da costa do litoral do Rio de Janeiro. A última balsa, com 20 pessoas, foi encontrada nesta manhã .”

“Aviões da Força Aérea Brasileira visualizaram nesta terça-feira destroços no oceano Atlântico a cerca de 650 quilômetros de Fernando Noronha durante operação de buscas do avião da Air France que desapareceu com 228 pessoas a bordo. ”

“Náufragos do Pesca Chile II são resgatados com vida após quatro dias em alto mar”

A composite image featuring a military aircraft flying over a large pair of eyes, with a ship on the water in the background.

“Na vida, costuma-se dizer que, quanto mais se vive, mais se aprende. Na vida militar, especificamente, pode-se afirmar que, quanto mais se aprende, mais se vive...” **Maj.- Brig.-do-Ar IVO GASTALDONI**



O ÚNICO DIA FÁCIL FOI ONTEM !!!

ROTEIRO

- CONTEXTO HISTÓRICO DA PATRULHA NA FORÇA AÉREA
- AMAZÔNIA AZUL
- LEI Nº 8.617 DE 4/01/93
- OPERAÇÃO ATLÂNTICO SUL
- SERVIÇO DE BUSCA E SALVAMENTO
- LEI Nº 7273 DE 10 DE DEZEMBRO DE 1984
- CARACTERÍSTICAS DA REGIÃO SUL
- MEDIDAS DE SEGURANÇA NA PESCA
- SISTEMA COSPAS- SARSAT
- POR QUE TREINAMOS ?



FORÇA AÉREA BRASILEIRA EM DEFESA DA AMAZÔNIA AZUL