
OA - 209839
Luis Jesús FLORES SOLÍS
TENIENTE GENERAL PNP
JEFE DEL COMANDO DE OPERACIONES POLICIALES
DE LA POLICÍA NACIONAL DEL PERÚ




OA - 283039
Fredy LOPEZ MENDOZA
TENIENTE GENERAL PNP
JEFE DE ESTADO MAYOR GENERAL DE LA POLICIA
NACIONAL DEL PERÚ

Resolución de la Comandancia General de la Policía Nacional

N° 452 -2026-CG PNP/COMOPPOL

Lima, 30 JUL 2026

VISTO, la Hoja de Recomendación N° 002-2026-EMG-PNP/DIRIDI-DIVDAP de marzo de 2026, emitido por el Coronel de la Policía Nacional del Perú Carlos Wilfredo BARRÓN MUNAYLLA, jefe de la División de Diagnóstico y Análisis Prospectivo de la Dirección de Investigación y Desarrollo Institucional del Estado Mayor General de la Policía Nacional del Perú, que propone la aprobación del proyecto del "Manual para el empleo adecuado de aeronaves y drones en la Policía Nacional del Perú".

CONSIDERANDO:

Que, el artículo 166° de la Constitución Política del Perú establece que la Policía Nacional del Perú tiene por finalidad fundamental garantizar, mantener y restablecer el orden interno. Presta protección y ayuda a las personas y a la comunidad. Garantiza el cumplimiento de las leyes y la seguridad del patrimonio público y del privado. Previene, investiga y combate la delincuencia. Vigila y controla las fronteras; asimismo, el artículo 168 de la carta magna establece que las leyes y reglamentos respectivos determinan la organización, las funciones, las especialidades, la preparación y el empleo; y norman la disciplina de las Fuerzas Armadas y la Policía Nacional;

Que, el artículo I del Título Preliminar del Decreto Legislativo N° 1267, Ley de la Policía Nacional del Perú, establece que dicha norma regula la estructura, organización, competencias, funciones y atribuciones de la Policía Nacional del Perú, así como sus regímenes especiales; asimismo, el artículo II define a la Institución Policial como una Institución del Estado con calidad de órgano ejecutor, que depende del Ministerio del Interior, con competencia administrativa y autonomía operativa para el ejercicio de la función policial en todo el territorio nacional, en el marco de lo previsto en el artículo 166 de la Constitución Política del Perú;

Que, el numeral 12.1 del artículo 12° del Reglamento del Decreto Legislativo N° 1267, Ley de la Policía Nacional del Perú, aprobado por Decreto Supremo N° 12 -2025-IN señala que, la Comandancia General es el órgano de comando de más alto nivel de la Policía Nacional del Perú, encargado de planificar,





organizar, dirigir y supervisar el desarrollo de la gestión administrativa y operativa de la Policía Nacional del Perú para el ejercicio de la función policial en todo el territorio nacional, en un contexto de mejor atención a la ciudadanía y eficiente uso de los recursos, en el marco de las políticas sectoriales aprobadas por el Ministerio del Interior;

Que, el Reglamento del Decreto Legislativo 1267, Ley de la Policía Nacional del Perú aprobado por Decreto Supremo N° 012-2025-IN, en el artículo 116° numeral 116.1 señala que, la Dirección de Aviación Policial es el órgano de apoyo policial de carácter técnico, operativo y especializado; responsable de planificar, coordinar, dirigir, supervisar y evaluar las operaciones aéreas policiales en apoyo a las unidades de organización de la Policía Nacional del Perú en el cumplimiento de las funciones policiales a nivel nacional; así como, prestar apoyo a los órganos del Ministerio del Interior en las actividades de acción cívica y aquellas orientadas al desarrollo nacional;

Que, el presente manual constituye un instrumento técnico de carácter institucional, orientado a estandarizar y optimizar el uso del recurso aéreo en el cumplimiento de la misión;

Que, mediante Directiva N° 19-2021-COMGEN PNP/SECEJE-DIRPLAINS-DIVMDI, aprueba "Lineamientos aplicables para la formulación, aprobación o modificación de dispositivos legales y documentos normativos u orientadores de la Policía Nacional del Perú";

Que, mediante Informe N° 124-2026-COMOPPOL-DIRAVPOL-DIVOPAER-SEC del 16 de mayo de 2026, la División de Operaciones Aéreas de la Dirección de Aviación Policial, recomienda la aprobación del proyecto del "Manual para el empleo adecuado de aeronaves y drones en la Policía Nacional del Perú";

Que, mediante Informe N° 000088-2026-SECEJE-DIRPLAINS-DIVMDI/PNP del 25 de junio de 2026, emitido por la la División de Modernización y Desarrollo Institucional de la Dirección de Planeamiento Institucional de la Policía Nacional del Perú, concluye que la aprobación del proyecto del "Manual para el empleo adecuado de aeronaves y drones en la Policía Nacional del Perú", resulta técnicamente viable;

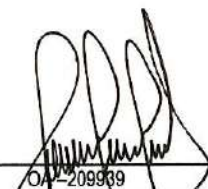
Que, mediante Informe N° 469-2026-COMOPPOL-PNP/EM-EQUASESP, del 07 de julio de 2026, el Equipo de Asesoramiento Especial del Comando de Operaciones Policiales, opina que la propuesta del proyecto del "Manual para el empleo adecuado de aeronaves y drones en la Policía Nacional del Perú", es viable;

Que, mediante Hoja de Estudio y Opinión N° 362-2026-EMG-PNP/DIRIDI-DIVDIID del 07 de julio de 2026, la División de Investigación, Innovación y Desarrollo de la Dirección de Investigación y Desarrollo Institucional del Estado Mayor General de la Policía Nacional del Perú, opina que resulta viable, la aprobación del proyecto del "Manual para el empleo adecuado de aeronaves y drones en la Policía Nacional del Perú";

Lo dictaminado por la Dirección de Asesoría Jurídica de la Policía Nacional del Perú, mediante Informe Legal N° 43-A-2026-SECEJE PNP/DIRASJUR-DIVDJPN del 30 de junio de 2026;






OA - 209989
Luis Jesús FLORES SOLÍS
TENIENTE GENERAL PNP
JEFE DEL COMANDO DE OPERACIONES POLICIALES
DE LA POLICÍA NACIONAL DEL PERÚ




OA - 233039
Freddy LOPEZ MENDOZA
TENIENTE GENERAL PNP
JEFE DE ESTADO MAYOR GENERAL DE LA POLICIA
NACIONAL DEL PERÚ

Resolución de la Comandancia General de la Policía Nacional

Lo propuesto por el Teniente General de la Policía Nacional del Perú, Jefe del Comando de Operaciones Policiales de la Policía Nacional del Perú, y;

Lo opinado por el Teniente General de la Policía Nacional del Perú, Jefe de Estado Mayor General de la Policía Nacional del Perú.

SE RESUELVE:

Artículo 1°.- Aprobar el "Manual para el empleo adecuado de aeronaves y drones en la Policía Nacional del Perú", que como anexo forma parte de la presente resolución.

Artículo 2°.- Encargar a la Dirección de Aviación Policial, el cumplimiento de la presente Resolución.

Artículo 4°.- Disponer que el Estado Mayor General de la Policía Nacional del Perú, ejerza el control del cumplimiento de la presente Resolución.

Artículo 5°.- Disponer que la Dirección de Comunicación e Imagen Institucional de la Policía Nacional del Perú y la Dirección de Recursos Humanos de la Policía Nacional del Perú, publiquen la presente resolución en la página web de la institución (www.policia.gob.pe), y en el Sistema Integrado de Gestión de la Carrera del personal de la Policía Nacional del Perú (<https://sigcpd.policia.gob.pe>), respectivamente.

Regístrese, comuníquese y archívese


OA - 228447
Oscar Manuel ARRIOLA DELGADO
GENERAL DE POLICIA
COMANDANTE GENERAL DE LA
POLICÍA NACIONAL DEL PERÚ



POLICÍA NACIONAL DEL PERÚ

DIRECCIÓN DE AVACIÓN POLICIAL



MANUAL N° 0006-2026

MANUAL PARA EL EMPLEO ADECUADO DE AERONAVES Y DRONES EN LA POLICÍA NACIONAL DEL PERÚ

APROBADO CON RCG N°452-2026-CG PNP/COMOPOL del 30JUL2026

PRESENTACIÓN

La Policía Nacional del Perú es una institución tutelar del estado, tiene por finalidad fundamental garantizar, mantener y restablecer el orden interno. Presta protección y ayuda a las personas y a la comunidad. Garantiza el cumplimiento de las leyes y la seguridad del patrimonio público y del privado. Previene, investiga y combate la delincuencia. Vigila y controla las fronteras, salvaguardando en todo momento el respeto irrestricto de los derechos humanos; en ese sentido, es muy importante el uso de las aeronaves (aviones, helicópteros y drones) para el desarrollo de las operaciones de vuelo en apoyo a las unidades policiales.



El presente *“Manual para el empleo adecuado de aeronaves y drones en la Policía Nacional del Perú”* constituye un instrumento técnico de carácter institucional, orientado a normar, estandarizar y optimizar el uso del recurso aéreo en el cumplimiento de la misión institucional. Su formulación responde a la necesidad de establecer lineamientos claros que regulen la planificación, coordinación, ejecución y control de las operaciones aéreas policiales, garantizando un empleo eficiente, seguro y oportuno de los recursos aéreos en apoyo a las distintas Unidades de la PNP a nivel nacional.



Actualmente, en un contexto caracterizado por el incremento de la criminalidad organizada, la conflictividad social y las amenazas transnacionales, el componente aéreo se posiciona como una capacidad estratégica fundamental para fortalecer la prevención, disuasión e intervención policial. En ese sentido, el presente manual integra criterios operacionales, logísticos y de seguridad aérea, incorporando el uso de los aviones, helicópteros y sistemas de aeronaves pilotadas a distancia (RPAS), considerándose la información que brindan estas aeronaves sirven como insumo para la inteligencia operacional, permitiendo mejorar la capacidad de respuesta y toma de decisiones en los Jefes operativos y al nivel del Alto Mando policial.



Finalmente, este documento refleja el compromiso institucional con la profesionalización, la seguridad operacional y la modernización de la Aviación Policial, promoviendo una cultura organizacional basada en la disciplina, la eficiencia y el respeto irrestricto a la normativa vigente. Su aplicación permitirá consolidar un sistema integrado de empleo del componente aéreo, orientado a maximizar los resultados en las operaciones policiales, reducir los riesgos inherentes a la actividad aeronáutica y fortalecer la capacidad del Estado en la lucha contra el crimen organizado, en beneficio de la seguridad y el bienestar de la ciudadanía.

Contenido

MANUAL PARA EL EMPLEO ADECUADO DE AERONAVES Y DRONES EN LA POLICÍA NACIONAL DEL PERÚ	1
PRESENTACIÓN	2
DIRECCIÓN DE AVIACIÓN POLICIAL.....	5
GLOSARIO	6
SIGLAS GENERALES.....	7
TÍTULO I	9
ASPECTOS GENERALES.....	9
TÍTULO II	13
DEL SERVICIO AÉREO DE LA POLICÍA NACIONAL DEL PERÚ.....	13
CAPÍTULO – 1	14
LA DIRECCIÓN DE AVIACIÓN POLICIAL SUS DIVISIONES Y RESPONSABILIDADES INTERNAS.....	14
CAPÍTULO – 2	22
CLASIFICACIÓN DE LAS AERONAVES EN LA POLICÍA NACIONAL	22
TÍTULO III	25
PROGRAMACIÓN Y EMPLEO DE LAS AERONAVES EN APOYO DEL SERVICIO POLICIAL.....	25
CAPÍTULO – 1	26
PROGRAMACIÓN DE LAS AERONAVES PARA EL SERVICIO POLICIAL Y/O APOYO A LAS DIFERENTES UNIDADES DE LA PNP	26
CAPÍTULO - 2	31
MISIONES DE VUELO, EVACUACIONES MÉDICAS, RESTRICCIÓN Y RESPONSABILIDADES DE LAS UNIDADES QUE SOLICITAN EL SERVICIO AÉREO.....	31
CAPÍTULO – 3	38
EMPLEO DE LAS AERONAVES Y DRONES (RPAS) EN LAS OPERACIONES POLICIALES Y LAS OPERACIONES DEL CONVENIO BILATERAL ANTIDROGAS.....	38
TÍTULO IV	43
CONSIDERACIONES PARA GARANTIZAR LA SEGURIDAD FÍSICA DE LAS AERONAVES Y LA CONSTRUCCIÓN DE HELIPUERTOS.....	43
TÍTULO V	47
ANEXOS	47
ANEXO 01: MODELO DE REQUERIMIENTO AÉREO PARA UNIDADES PNP	48
FLUJO DEL PROCESO PARA EL APOYO AÉREO	50



ANEXO 02: MODELO DE LA HOJA DE MISIÓN Y ANÁLISIS DE RIESGO	51
ANEXO 03: PARÁMETROS PARA LA CONSTRUCCIÓN DE HELIPUERTOS.....	53
Gráfico No. 1 CONSTRUCCIÓN DE HELIPUERTOS PARA VUELOS DE DÍA	57
Gráfico No. 2 CONSTRUCCIÓN DE HELIPUERTOS PARA VUELOS DE NOCHE	58
ANEXO 4: RECOMENDACIONES EN CASO DE TRANSPORTE DE PERSONAS EN AERONAVES (POLICIAS, MILITARES OTROS)	59
REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS	60

POLICÍA NACIONAL DEL PERÚ

DIRECCIÓN DE AVIACIÓN POLICIAL



GLOSARIO

1. **AUTORIZACIÓN:** En el contexto de las actividades de vuelo, la autorización es el acto formal mediante el cual una autoridad o nivel competente concede permiso para realizar una operación aérea específica, verificando la necesidad y previo informe de factibilidad, así como se deben cumplir las condiciones de seguridad, operativas, administrativas y legales exigidas en la actividad aérea.
2. **BRIEFING:** Es aquella orientación de la misión detallada que se realiza con todo los involucrados de la operación de vuelo, con la finalidad de garantizar el éxito de la operación aérea.
3. **FACTIBILIDAD:** Evaluación que se realiza al requerimiento de vuelo de acuerdo a la disponibilidad de aeronaves y análisis de los riesgos para el apoyo aéreo, la opinión de factible o no factible es de acuerdo al contexto real y la necesidad.
4. **LINEA:** Están referidas a los niveles de responsabilidad de la División de Mantenimiento Aéreo, quienes llevan el control histórico de información, datos y de los trabajos de mantenimiento de las aeronaves, para este propósito tenemos la línea de aviones y de helicópteros.
5. **PLANIFICACIÓN:** Consiste en la acción de recopilar información necesaria como el requerimiento de vuelo, disponibilidad de recursos aéreos, condiciones meteorológicas, análisis de riesgo de la zona, apreciación de situación de inteligencia entre otros y luego con toda la información recabada y analizada se hace la planificación del vuelo.
6. **PRO EFICIENCIA:** Está referida a la competencia o pericia, es decir, es la capacidad demostrada de un piloto o tripulante para operar una aeronave de forma segura, precisa y eficiente, cumpliendo estrictamente con los estándares de vuelo.
7. **POST BRIEFING:** Es la reunión con todos los que participaron en la misión de vuelo que se realiza al término de la misma con la finalidad de escuchar y lograr una retroalimentación y mejora continua a fin de evitar errores futuros.
8. **POST MISIÓN:** Es la reunión o reporte que se realiza inmediatamente después de completar una operación militar, policial o de rescate. Cuyo único objetivo es analizar con total honestidad lo que sucedió para mejorar las operaciones y lograr la eficacia en el futuro
9. **TIERRA-AIRE:** Es el término que se utiliza en aviación a la comunicación positiva entre el personal policial de tierra y la tripulación de la aeronave a fin de garantizar el éxito y desarrollo de la operación con aeronaves.

SIGLAS GENERALES

1. **ADP** : Aeropuertos del Perú
2. **COMGEN** : Comandancia General de la Policía Nacional del Perú
3. **COMOPPOL** : Comando de Operaciones Policiales
4. **CORPAC** : Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial S.A
5. **DIRANDRO** : Dirección Antidrogas
6. **DIRPLAINS** : Dirección de Planeamiento Institucional
7. **DIRAVPOL** : Dirección de Aviación Policial
8. **DIVMAAER** : División de Mantenimiento Aéreo
9. **DIVOPAER** : División de Operaciones Aéreas
10. **DIVSEAER** : División de Seguridad Aérea
11. **FF.AA** : Fuerzas Armadas
12. **JIA** : Junta de Investigación de Accidentes Aéreos
13. **OACI** : Organismo de Aviación Civil Internacional (OACI),
14. **PAX** : Pasajeros en general
15. **PMD** : Programación de Mantenimiento Diario de aeronaves
16. **PNP** : Policía Nacional del Perú
17. **PON** : Procedimientos Operativos Normales
18. **RD** : Resolución Directoral creación del Escuadrón Drones
19. **RPAS** : Sistema de Aeronaves Pilotadas a Distancia
20. **REGPOL** : Región Policial
21. **SAAL-INL** : Sección de Asuntos Antinarcóticos y Aplicación de la Ley (SAAL-INL) de la embajada de los EE. UU
22. **SBN** : Superintendencia Nacional de Bienes Estatales
23. **SAR** : Salvamento Auxilio y Rescate Aéreo
24. **SIGCP** : Sistema Integrado de Gestión de la Carrera Policial
25. **SL** : Sendero Luminoso
26. **TID** : Tráfico ilícito de Drogas
27. **USA** : Estados Unidos de América
28. **VHF** : Muy Alta Frecuencia (comunicación de radio)
29. **VRAEM** : Valle del Río Apurímac, Ene y el Mantaro



MANUAL PARA EL EMPLEO ADECUADO DE AERONAVES Y DRONES EN LA POLICÍA NACIONAL DEL PERÚ

Se ha visto necesario formular el “Manual para el empleo de aeronaves y drones en la Policía Nacional del Perú”, con el propósito de establecer criterios generales y definir responsabilidades para los Directores y Jefes de las Unidades de organización que soliciten el apoyo aéreo, a fin de garantizar el uso adecuado de dichos recursos durante el desarrollo de las operaciones policiales, conforme a los parámetros de seguridad establecidos por la Dirección de Aviación Policial y con la autorización del Comando de Operaciones Policiales (COMOPPOL), en función de la operatividad y disponibilidad de los recursos aéreos.

1. Sobre la Aprobación y difusión.

1.1 El “Manual para el empleo de aeronaves y drones en la Policía Nacional del Perú”, es aprobada por el Comandante General de la Policía Nacional del Perú y su difusión se realiza a través de la página oficial del Sistema Integrado de Gestión de la Carrera Policial (SIGCP) para su conocimiento y aplicación obligatoria por todas las unidades competentes.

1.2 Asimismo, cualquier necesidad futura de alguna modificación o incorporación de contenido debe ser autorizada exclusivamente por el Director de la Dirección de Aviación Policial, en su calidad de ente rector. Dichas modificaciones se formalizarán mediante adendas que se integrarán al Manual, debiendo ser puestas en conocimiento del personal involucrado a través de la página oficial de la Policía Nacional del Perú Sistema de Gestión de la Carrera Policial y/o mediante los documentos administrativos internos para las unidades de la Dirección de Aviación Policial.

1.3 Si se trata de una actualización significativa o total del Manual se debe poner nuevamente a consideración del Comando Policial para su revisión, validación y aprobación correspondiente.



TITULO I

ASPECTOS GENERALES



2. Objeto.

De acuerdo con los principios doctrinarios que rigen el servicio de la Policía Nacional del Perú, el presente manual tiene por objeto:

- 2.1 Fijar responsabilidades al interior de las subunidades de la Dirección de Aviación Policial (DIRAVPOL) para la disponibilidad de las aeronaves en apoyo a las operaciones policiales y demás actividades del servicio policial que disponga el Comando Institucional.
- 2.2 Fijar parámetros para el empleo de las aeronaves en apoyo al desarrollo de las operaciones policiales de las Unidades de la Policía Nacional del Perú.
- 2.3 Definir criterios para el empleo de las aeronaves en apoyo al transporte o traslado del personal policial; así como al desarrollo de las diferentes actividades del servicio y la función policial, con el propósito de mejorar los niveles de convivencia y la seguridad ciudadana.
- 2.4 Establecer responsabilidades para los Directores y Jefes de las diferentes Unidades de la Policía en lo concerniente al empleo y condiciones de seguridad de las aeronaves de la Policía Nacional del Perú.



3. Alcance.

El presente manual es de aplicación a todo el personal de la Dirección de Aviación Policial, así como a las demás unidades policiales (usuarios) que requieran el servicio de las aeronaves en apoyo para el cumplimiento de su misión.



4. Fundamentos del servicio de la policía en el marco de la Aviación Policial

- 4.1 **De los fines del servicio de policía.** Mantener las condiciones necesarias para el ejercicio de los derechos y libertades públicas; contribuir al logro de la convivencia pacífica, así como la preservación y restablecimiento del orden público cuando ésta sea vulnerada.
- 4.2 **Orientación del servicio policial.** La Policía Nacional del Perú, en cumplimiento de sus diversas actividades funcionales, tiene la responsabilidad, tanto en las áreas urbanas como rurales, de orientar su servicio bajo un enfoque integral, que le permita la cobertura aérea y el desarrollo de procesos en materia de prevención, disuasión y control de delitos y contravenciones a la ley.
- 4.3 **Responsabilidad del servicio.** Respecto a la prestación del servicio policial en ámbitos urbanos y rurales, la Policía Nacional del Perú enfrenta diversas



responsabilidades: el servicio básico esencial, la lucha frontal contra el TID, el terrorismo, y la criminalidad nacional y transnacional.

4.4 Coordinación y orientación con las Direcciones Especializadas y Unidades Operativas de la PNP. Se realiza con los Directores y los Jefes de Unidad al (nivel estratégico, táctico y operacional), a fin de implementar mecanismos que permitan integrar de forma efectiva, sistemática y permanente las diferentes modalidades del servicio en todos los niveles, para el cumplimiento de la función policial y poder mejorar la comunicación organizacional.

4.5 Capacidad de operación y respuesta. Las unidades de la policía en todos los niveles, deben contar con la capacidad de disuadir a los actores desestabilizando sus convivencias, gracias a su capacidad de intervención operativa y efectiva.



4.6 Centralización estratégica. La Comandancia General y las Direcciones Especializadas, son responsables de determinar y alcanzar los objetivos de alto impacto que amenazan la seguridad y la tranquilidad pública, articulando los recursos y esfuerzos institucionales en cumplimiento de la misión policial.



4.7 Desconcentración y apoyo. Se dispondrá el apoyo aéreo a las Direcciones Especializadas y Unidades Operativas, conforme a sus requerimientos o necesidades, con el fin de coadyuvar en el cumplimiento de su misión y responsabilidad funcional.



4.8 Comunicación y control. Debe garantizarse una comunicación óptima y oportuna para coordinar con el Comando de Operaciones Policiales la autorización, así como asignar de manera precisa los recursos para la operación y el apoyo a las unidades de la PNP a nivel nacional a fin de poder alcanzar los resultados esperados.



4.9 Coordinación estratégica. La función y la actividad policial se ejercerán con conocimiento del Comando Institucional y en coordinación con las demás entidades del Estado en lo que resulte pertinente. La coordinación debe ser permanente, adecuada, eficiente, eficaz y oportuna, con el fin de asegurar la convivencia pacífica y el normal desarrollo de las actividades ciudadanas.

4.10 Coordinación Intrainstitucional. Está referida a la articulación de medios y acciones encaminadas a garantizar la efectividad operativa para el desarrollo de la actividad policial; de tal manera que permita de forma conjunta complementarse estratégicamente y superar las limitaciones que pueda presentar una determinada Unidad policial.

4.11 Coordinación operacional. Es la responsabilidad de intercambiar información para la planeación y ejecución de las operaciones conjuntas, con la participación de las Unidades Policiales y las autoridades locales de cada zona, caso de las operaciones policiales del Convenio Antidrogas.



4.12 Operaciones Extra institucionales. Son aquellas que realiza la Dirección de Aviación a nivel Policial con las Fuerzas Armadas u otras entidades del Estado para fines específicos.



Avión Antonov AN-32



TITULO II

DEL SERVICIO AÉREO DE LA POLICÍA NACIONAL DEL PERÚ

CAPÍTULO – 1

LA DIRECCIÓN DE AVIACIÓN POLICIAL SUS DIVISIONES Y RESPONSABILIDADES INTERNAS

5. **Definición.** La Dirección de Aviación Policial, es una Orgánica Especializada en temas aeronáuticos, considerada como una unidad de apoyo para las diferentes unidades de la Policía Nacional del Perú, cuenta con equipos, medios y recursos para el desarrollo de las operaciones aéreas.

5.1 Estas acciones de apoyo contribuyen a satisfacer las diversas necesidades, reflejándose en la mejora de los diferentes servicios policiales, la convivencia y la seguridad ciudadana a nivel nacional.

5.2 La DIRAVPOL constituye una pieza fundamental en las labores de patrullaje urbano y rural; además de brindar soporte operacional, realiza el transporte de personal y apoyo logístico a las diferentes unidades de la PNP a nivel nacional de acuerdo a sus requerimientos y necesidades.

5.3 Por otro lado, mediante RD N° 268-2017-DIRGEN/DIRAVPOL-PNP del 04MAY17, se crea el Departamento de Drones en la DIRAVPOL, señalando en su Artículo 2. Designar a la Dirección de Aviación Policial, a través del Departamento de Aeronaves Pilotadas a Distancia (RPAS), como Dirección responsable, encargado de la Administración de los DRONES (RPAS) de la Policía Nacional del Perú.

6. **Principios de la Aviación.** Las operaciones aéreas se encuentran enmarcadas a cumplir tareas en los ámbitos preventivo, disuasivo y de control de delitos en sus diversas modalidades, con el fin de contribuir y garantizar la convivencia y seguridad ciudadana; en consecuencia, cada uno de sus miembros demuestra su experiencia y profesionalismo, bajo el respaldo de los principios siguientes:

6.1 **Legalidad.** El desarrollo de la Aviación Policial se llevará a cabo dentro de un marco normativo, que regula la actividad aérea en el Perú, la Ley 1267 y su Reglamento, tratados y disposiciones legales de carácter nacional e internacional que rigen la actividad de aviación, así como la doctrina policial vigente.

6.2 **Dignidad Humana.** El personal de la Policía Nacional del Perú, en el cumplimiento de sus funciones, tiene la obligación de respetar los derechos y garantías de las personas, consagrados en la Constitución Política y los tratados internacionales ratificados por el Estado Peruano.

6.3 **Proporcionalidad.** Se refiere a la relación que debe existir entre el uso de la fuerza y las armas de fuego, y sus consecuencias en términos de afectación de personas y bienes. Sugiere una ponderación en el desarrollo de las operaciones a fin de evitar riesgos y/o daños excesivos o innecesarios.

- 6.4 Disciplina.** Es una de las condiciones esenciales para el desarrollo de una operación aérea, e implica la observancia estricta de las habilidades adquiridas en el entrenamiento, aplicadas a la planificación y ejecución de las operaciones aéreas.
- 6.5 Profesionalización.** Los integrantes de la Aviación Policial deben iniciar un proceso de formación, capacitación e inducción, ajustado a un perfil académico definido, que cumpla con parámetros que permitan su especialización como pilotos, mecánicos, tripulantes de vuelo, artilleros, ingenieros y demás personal que forma parte del servicio aéreo.
- 6.6 Seguridad operacional.** Es un sistema de gestión inherente a la cultura organizacional de la Aviación Policial, que busca la preservación de la vida humana y la protección de los recursos, a través del cumplimiento de los programas de prevención, investigación y gestión del riesgo.
- 6.7 Cobertura.** La Aviación Policial estará en capacidad de atender las necesidades operacionales en todo el territorio nacional, con el propósito de contribuir a la seguridad y tranquilidad ciudadana, manteniendo la disponibilidad de aeronaves de ala fija, ala rotatoria y drones, ubicadas en bases aéreas estratégicamente distribuidas, que permitan ofrecer una respuesta oportuna y eficaz.
- 6.8 Planificación.** Las operaciones aéreas policiales se realizan en el marco de una planificación estratégica, optimizando los recursos destinados a su funcionamiento y ejecución, conforme a los parámetros establecidos.
- 6.9 Eficacia.** La Aviación Policial estará en capacidad de atender los requerimientos aéreos de tal manera que se satisfagan plenamente las necesidades de cobertura, movilidad y seguridad.
- 6.10 Eficiencia.** La Aviación Policial dispondrá de sus tripulaciones y flota aérea, orientando de manera óptima sus recursos y capacidades para el logro de los objetivos institucionales.
- 6.11 Efectividad.** La Aviación Policial justificará su potencial aeronáutico con un número determinado de horas anuales de vuelo, distribuidas en diferentes misiones, satisfaciendo las necesidades de la Policía Nacional del Perú y demás instituciones, así como en el marco del convenio antidrogas suscrito por Perú y EE.UU.
- 6.12 Publicidad.** La Aviación Policial garantizará la transparencia de sus procesos administrativos y operacionales, haciéndolos públicos conforme a



la normativa vigente, con el fin de fortalecer su reconocimiento institucional y posicionamiento ante la ciudadanía a través de los servicios aéreos.

7. **Operación Aérea.** Se define como el conjunto de actividades que involucran la planificación, ejecución, seguimiento y post misión de una operación de vuelo, desarrollada en el marco del servicio policial, conforme a la normativa vigente.
8. **Seguridad Aérea.** La Dirección de Aviación Policial, a través de la División de Seguridad Aérea (DIVSEAER), es responsable de la gestión de programas de prevención de accidentes, así como de la implementación de planes, procesos y actividades orientadas a la seguridad aérea e industrial, promoviendo una cultura institucional de seguridad, para ello se considera que:
 - 8.1 La seguridad aérea tiene como enfoque la gestión eficiente y eficaz de la seguridad operacional, sustentada en un compromiso institucional enmarcado en una cultura positiva de seguridad. Su finalidad es mantener un nivel aceptable de seguridad operacional, mediante la identificación de peligros y la gestión de riesgos, reduciendo la probabilidad de lesiones a las personas y daños a los bienes.
 - 8.2 En caso de ocurrencia de un accidente de aviación, la Junta de Investigación de Accidentes (JIA) se encarga de determinar los factores, hechos, condiciones y circunstancias relevantes, con el propósito de establecer la causa probable, orientándose a prevenir la repetición del accidente y de los factores que lo originaron.
 - 8.3 El tratamiento de los riesgos se realiza de la manera más efectiva posible, con iniciativas que se apoyan en las lecciones aprendidas, que aportan la investigación de accidentes e incidentes aéreos y situaciones riesgosas, en materia de seguridad operacional.
 - 8.4 La higiene y seguridad Industrial en materia de aviación, fundamenta su función en la protección, reducción de lesión a los funcionarios y su monitoreo médico, implementando controles técnicos en pro del bienestar humano mediante la identificación de peligros y administración de los riesgos que se presentan en la organización, desarrollando una correcta gestión preventiva mediante campañas que tienen por objeto la conservación de la salud, la prevención de enfermedades y accidentes laborales.
 - 8.5 El personal policial que presta servicios en la División de Seguridad Aérea debe ser reconocido por su experiencia y especialización, y contar con capacitación en medicina aeroespacial y psicología aeronáutica. Asimismo, es responsable de someterse a evaluaciones periódicas de sus capacidades



físico-psicológicas, certificando su aptitud mediante los respectivos exámenes médicos y psicológicos, necesarios para el cumplimiento de operaciones aéreas.

8.6 En caso de un desastre natural, incidente o accidente aéreo, las acciones de búsqueda, rescate y salvamento constituyen una prioridad institucional, desarrollándose con el objetivo de preservar la vida humana.

9. La logística aeronáutica. Se constituye en uno de los ejes centrales de la Aviación Policial y se encuentra sustentado en el concepto de la cadena de suministros dentro de la administración de recursos, la cual consiste en garantizar la disponibilidad oportuna de repuestos, consumibles y herramientas aeronáuticas, conforme a los requerimientos operativos de las aeronaves.

9.1 Los almacenes aeronáuticos cumplen con la normativa vigente, asegurando la conservación y preservación de los componentes en condiciones óptimas.

9.2 Su importancia radica en la adecuada planificación, proyección de costos y coordinación con la Dirección de Planeamiento Institucional (DIRPLAINS), respecto de las necesidades logísticas de la Aviación Policial.

9.3 En el ámbito del abastecimiento, se incluye el almacén aeronáutico, el suministro de combustible y la designación del responsable de los vuelos de apoyo, considerando que dichas dependencias constituyen el soporte esencial para el normal desarrollo de las operaciones de vuelo.

9.4 La logística requiere de un manejo especializado, nivel de responsabilidad y un estricto control, teniendo en cuenta su origen, sea que provengan de cooperación internacional o hayan sido adquiridos con recursos del Estado.

10. Mantenimiento aeronáutico. Está a cargo de la División de Mantenimiento Aéreo (DIVMAAER), realiza un conjunto de acciones y técnicas tendientes a la conservación y preservación del equipo aeronáutico, sometido periódicamente a los planes de mantenimiento del fabricante, así como el uso, deterioro normal y eventualidades imprevistas; con el objetivo de proveer un alto porcentaje de disponibilidad de aeronaves seguras, operativas en la línea de vuelo para atender las diferentes misiones policiales.

10.1 El mantenimiento se efectúa con personal debidamente capacitado en cada una de las líneas de ala fija, ala rotatoria y especialistas aeronáuticos, siguiendo estrictamente lo establecido en el manual del fabricante de cada aeronave.

10.2 Asimismo, los trabajos de mantenimiento se ejecutan bajo la supervisión, control y responsabilidad de control de calidad de la DIVMAAER.

11. Principios generales del mantenimiento aeronáutico. La ejecución del mantenimiento aeronáutico, es vital para mantener y conservar los estándares de seguridad durante las operaciones aéreas.

11.1 Será efectuado con altos estándares de calidad y ceñidos a la normatividad y legislación aeronáutica vigente. Debe ser planeado, ejecutado y verificado en coordinación con las diferentes dependencias de la Aviación Policial, sin afectar la seguridad aérea.

11.2 Se realizará en los tiempos estipulados, por personal técnico calificado, utilizando las herramientas adecuadas y haciendo uso de los manuales técnicos apropiados para cada aeronave.



12. Tipos de inspección de mantenimiento.



12.1 Programada. Es la inspección que se realiza a una aeronave o equipo aeronáutico, al cumplir un determinado periodo de tiempo y/o ciclos.



12.2 Especial. Inspección ordenada por el fabricante en cualquier momento, que debe realizarse a una aeronave o equipo aeronáutico. Esta inspección no forma parte del mantenimiento programado y tiene como finalidad garantizar la seguridad y operatividad del equipo ante situaciones no previstas.



12.3 Condicional. Es la inspección que debe realizarse a una aeronave o equipo aeronáutico, debido a un posible incidente que afecte la seguridad de vuelo.

12.4 No programado. Es el que se realiza a las aeronaves policiales, ante una discrepancia técnica imprevista o algún incidente o accidente de vuelo.

13. Programación de mantenimiento de las aeronaves.

13.1 Por fases. Es la inspección de mantenimiento que se realiza al cumplirse un determinado número de horas de operación de vuelo, combinando los requisitos de inspecciones periódicas, con el fin de minimizar el tiempo y ejecución de las inspecciones programadas.

13.2 Calendario por almacenamiento. Es la inspección de mantenimiento que se realiza cuando una aeronave o equipo aeronáutico, ha estado o estará parada por un lapso de tiempo fuera de operación, de acuerdo con los manuales técnicos vigentes.

13.3 Progresivo. Es la inspección de mantenimiento progresivo aquella revisión realizada de manera escalonada, diseñada para no afectar la capacidad operacional de la Unidad. Este trabajo puede incluir reemplazo de componentes, inspecciones parciales u otras labores que requieran pocas horas hombre. Para estos fines, los tiempos de trabajo se planifican y distribuyen de manera adecuada, asegurando que no se comprometan los requisitos de inspección ni la disponibilidad operacional de la aeronave.

14. Tipos de mantenimiento

14.1 Predictivo: Es el mantenimiento que, mediante la obtención de datos y el análisis estadístico de confiabilidad, permite detectar cualquier anomalía o falla en los equipos con el fin de crear o modificar los programas de mantenimiento. La aplicación de este método, estará sujeto al permanente estudio de las condiciones, uso y operatividad de las aeronaves y equipos.

14.2 Preventivo: Es el aplicado a las aeronaves y equipos asociados de manera planificada y programada, a fin de prever y cumplir acciones correctivas a tiempo, evitando así condiciones desfavorables; disminuyendo ocurrencias en otros componentes que pueden ocasionar daños mayores.

14.3 Correctivo: Es el aplicado a las aeronaves y equipos asociados, cuando sus sistemas o componentes han presentado fallas y requieren ser reparados. Su aplicación y ejecución estará sujeta a estas condiciones desfavorables que ocasionalmente se presenten.

14.4 Recuperativo: Es el aplicado a las aeronaves y equipos asociados, en la ejecución de las tareas de reemplazo, reconstrucción y restauración de los elementos afectados por el uso, incidentes, accidentes y tiempo de vida útil.

15. Servicio Policial Aéreo. Es la actividad aérea encargada de administrar los recursos y el equipo aéreo de manera eficiente, con el fin de dar soporte a las actividades administrativas y operativas que se requiera para el cumplimiento de la misión institucional. Como responsabilidad del servicio se encuentra:

15.1 Asesorar al Comando Institucional en materia de Aviación Policial, para gestionar los recursos necesarios requeridos en el mantenimiento y mejoramiento tecnológico de los equipos aéreos con el fin de realizar las operaciones áreas de manera eficaz, eficiente, y efectiva.

15.2 Dirigir, controlar, orientar y evaluar al talento humano asignado a la Aviación Policial, con el fin de que se realicen trabajos de óptima calidad que garanticen la efectividad de la operación policial.



15.3 Identificar, controlar y supervisar el cumplimiento a los requisitos legales que permitan las operaciones aéreas dentro de los estándares de seguridad.

15.4 Proveer aeronaves para el desarrollo de las operaciones aéreas en apoyo al servicio policial.

La DIRAVPOL, como servicio realiza patrullajes aéreos en zonas urbanas o rurales; asimismo, realiza evacuaciones médicas, vuelos en atención y prevención de desastres, vuelos de mantenimiento y entrenamiento, vuelos de interdicción, erradicación, misiones de alto valor, vuelos VIP, vuelos de acción cívica y apoyo humanitarios, vuelos de soporte para la seguridad y labores de inteligencia para el desarrollo de operaciones especiales.

16. División de Operaciones Aéreas (DIVOPAER). Es la que articula las diferentes actividades aéreas de los Escuadrones de Aviones, Helicópteros y Drones a nivel nacional, en coordinación con la DIVMAAER, responsable de la Administración y mantenimiento, la División de Seguridad Aérea (DIVSEAER) y Estandarización; igualmente, coordina con las Bases Aéreas fijas y Bases Móviles, para efectos de apoyo aéreo con el empleo de aviones y helicópteros, teniendo en cuenta el equipo logístico, infraestructura aérea y personal especializado para dicho fin. Asimismo, es responsable de coordinar y ejecutar las diferentes operaciones aéreas con las aeronaves pertenecientes al Convenio Bilateral Antidrogas suscrito entre los Gobiernos de Perú y los EE.UU.



17. Bases Aéreas Policiales. Corresponde al Jefe de la División de Operaciones Aéreas determinar, previa realización de un estudio técnico de necesidad y una adecuada planificación, la ubicación estratégica de bases aéreas policiales en distintos puntos del territorio nacional, conforme a los requerimientos operativos, a fin de fortalecer la cobertura y optimizar el apoyo aéreo policial.

18. Base Aérea Fija. Son aquellas unidades desconcentradas de la Aviación Policial bajo el Convenio Bilateral Antidrogas, que cuentan con logística aérea adecuada, así como con infraestructura y condiciones de bienestar para el personal, destinadas a realizar el mantenimiento y alistamiento de aeronaves en sus diferentes niveles. Para tal efecto, se cuenta con las bases de Pucallpa, Tingo María, Santa Lucía, Mazamari y Palmapampa.

19. Base Aérea Móvil. Son Bases Aéreas de Avanzada de carácter temporal, a través de las cuales se desarrollan operaciones de apoyo aéreo al servicio policial antidrogas, contando con una infraestructura mínima. Entre estas bases se encuentran la Base de Ciudad Constitución y la Base de San Gabán.

HELICÓPTERO MI-171 SH



CAPÍTULO – 2

CLASIFICACIÓN DE LAS AERONAVES EN LA POLICÍA NACIONAL

20. Clasificación de las aeronaves. El terreno, los fenómenos naturales, el tipo de misión a cumplir y las amenazas existentes hacen necesario evaluar previamente las capacidades de cada aeronave antes de la ejecución de cualquier misión. En ese sentido, para enfrentar dichas amenazas y optimizar su organización, la Aviación Policial clasifica sus aeronaves según su diseño, peso y capacidad operativa para el cumplimiento de la misión.

21. Clasificación de aeronaves en función de su diseño y peso. Las aeronaves de la Aviación Policial se clasifican en:

21.1 Aeronaves de ala fija: Son aquellos aviones en los cuales las alas se encuentran unidas/encastradas al fuselaje de la aeronave y no poseen movimiento propio. Esta categoría comprende todo tipo de avión. Según su peso se clasifican en:

21.1.1 Livianas: Hasta 9.500 lbs en peso máximo de despegue

21.1.2 Medianas: De 9.500 hasta 18.500 lbs en peso máximo de despegue

21.1.3 Pesadas: Con más de 18.500 lbs en peso máximo de despegue

21.2 Aeronaves de ala rotatoria: Son aquellos helicópteros con hélices, en este caso también denominadas "palas", giran alrededor de un eje, consiguiendo de este modo la sustentación. En esta categoría están comprendidos los helicópteros. Según su peso se clasifican en:

21.2.1 Livianas: Hasta 7.000 lbs en peso máximo de despegue

21.2.2 Medianas: De 7.000 hasta 12.500 lbs en peso máximo de despegue

21.2.3 Pesadas: Con más de 12.500 lbs. en peso máximo de despegue

21.3 Las aeronaves de acuerdo a su diseño y peso pueden ser destinadas para cumplir diferentes actividades de apoyo a las Unidades de la policía a nivel nacional.

22. Clasificación de las aeronaves en función al servicio que prestan. Según la misión las aeronaves de la Aviación Policial se clasifican en:

22.1 Utilitarias. Configuradas para el transporte de pasajeros y/o carga; el patrullaje de las ciudades y zonas rurales en caso de algún requerimiento especial.



22.2 De reconocimiento. Son empleadas para labores de recolección y/o verificación de información, pudiendo ser equipadas con tecnología disponible y operadas por personal especializado, a fin de realizar un trabajo más específico y efectivo.

22.3 Ambulancia: No se cuenta con una aeronave destinada exclusivamente a esta función; sin embargo, cuando se presentan este tipo de misiones, la aeronave es configurada con el equipamiento y el personal médico necesario, a fin de brindar atención al herido o paciente y, de ser el caso, realizar su evacuación.

23. Clasificación de aeronaves de la Policía Nacional de acuerdo a su adquisición y situación legal:

23.1 Aeronaves de propiedad de la Policía Nacional: Son aquellas cuyo título de propiedad está a nombre de la Policía.

23.2 Aeronaves bajo el Convenio Bilateral Antidrogas: Son todas aquellas aeronaves disponibles en territorio peruano bajo convenio suscrito entre los Gobiernos de Perú y EE.UU, para fines antinarcóticos.

23.3 Aeronaves en custodia: Son todas aquellas aeronaves entregadas formalmente a la Policía Nacional para su operación y custodia, mediante acto administrativo de la Superintendencia Nacional de Bienes Estatales (SBN) u orden judicial de autoridad competente.

23.4 Aeronaves adquiridas En el marco de convenios de cooperación institucional: llámese Gobiernos Regionales, Municipios entre otros, cuyo título de propiedad está a nombre del Gobierno Regional o alguna entidad del estado para los fines de su compra, luego resuelto el convenio podrán ser donados a la DIRAVPOL.



TÍTULO III

PROGRAMACIÓN Y EMPLEO DE LAS AERONAVES EN APOYO DEL SERVICIO POLICIAL

HELICÓPTERO EC-145



CAPÍTULO – 1

PROGRAMACIÓN DE LAS AERONAVES PARA EL SERVICIO POLICIAL Y/O APOYO A LAS DIFERENTES UNIDADES DE LA PNP

24. Programación de Aeronaves. Está a cargo del Oficial de Operaciones Aéreas, consiste en la administración correcta de las horas de vuelo de las aeronaves, con la finalidad de mantener un equilibrio en su utilización conforme a las horas programadas, asegurando así la disponibilidad de los recursos aéreos necesarios para el éxito de las operaciones policiales, así como para el apoyo a las demás actividades que realiza la Policía. Dicha programación debe ceñirse a lo siguiente:

24.1 El Oficial de Operaciones Aéreas debe verificar el cumplimiento a la programación de vuelo y coordinar con las tripulaciones necesarias para la ejecución de las mismas, y debe informar al Jefe de la División de Operaciones Aéreas si varía la programación.

24.2 Las operaciones diurnas con las aeronaves de la PNP se desarrollarán en el horario comprendido desde la salida hasta la puesta del sol, debiendo finalizar la misión de vuelo, teniendo en cuenta el tiempo necesario para la realización del mantenimiento preventivo del día (PMD) de la aeronave.

24.3 Todos los movimientos o actividades aeronáuticas se registran y procesan para hacer de conocimiento al Comando Institucional y el control de la operación está a cargo de la División de Operaciones Aéreas de la DIRAVPOL, así como el manejo de las estadísticas de accidentes, incidentes y situaciones riesgosas.

24.4 La información meteorológica es considerada como información prioritaria para el planeamiento de cualquier vuelo. Considerándose las observaciones del tiempo en la ruta, el clima actual y las tendencias en las horas próximas.

24.5 Asimismo, se considera el tiempo del lugar donde se va a desarrollar la misión aérea, condiciones geográficas climas adversas o severas en estas condiciones a fin de evitar cualquier maniobra que ponga en riesgo el vuelo.

25. Procedimientos Operativos Normales (PON): Consiste en un documento técnico detallado con el que debe contar la Aviación Policial, para establecer, registrar y difundir los procedimientos aeronáuticos aplicables, a fin de garantizar la ejecución de operaciones aéreas seguras, en concordancia con las normas legales vigentes.

26. Despliegue de Aeronaves en apoyo a las Unidades de la PNP. La Dirección de Aviación Policial garantizará el despliegue de las aeronaves disponibles de acuerdo a las normas de seguridad de aviación para brindar cualquier apoyo a las Unidades policiales a nivel nacional previo informe de factibilidad de la División de Operaciones Aéreas y la autorización del Comando de Operaciones Policiales con conocimiento de la Comandancia General de la PNP, para este propósito

cada Dirección Especializada, Región, Frente Policial y Unidades Especializadas de la PNP deben solicitar el apoyo de la(s) aeronave(s) conforme al **modelo de solicitud (Anexo 01)** y debiendo detallar en el requerimiento solo los aspectos de acuerdo a su necesidad.

27. Distribución de Aeronaves a las Regiones Policiales. Teniendo en cuenta las necesidades funcionales y operativas de la PNP como para atender casos de desastres naturales o situaciones de criminalidad o conflictividad que afecten el orden interno, se requiere contar con algunas aeronaves de manera descentralizada de acuerdo a la disponibilidad, pudiendo ser ubicadas en determinadas Regiones Policiales y/o Frentes Policiales.

27.1 Su asignación, traslado o redistribución de aeronaves se realizará de acuerdo al informe de factibilidad de la Aviación Policial y mediante Disposición de Comando autorizada por el Jefe del Comando de Operaciones Policiales quien tiene el nivel competente de la coordinación y supervisión del apoyo aéreo a las diferentes unidades de la PNP.

27.2 Corresponde a los Directores, Jefes de las Unidades Policiales, Regiones y Frentes Policiales donde se asignen estas aeronaves, velar por la seguridad, apoyo logístico, bienestar del personal aeronáutico y respetar los procedimientos de aviación, para garantizar una operación aérea segura.

28. Distribución de aeronaves en las bases aéreas fijas.

28.1 Las aeronaves deben ser distribuidas teniendo en consideración la ubicación estratégica a nivel nacional de acuerdo con las necesidades del servicio y con el propósito de optimizar la capacidad de respuesta a las diferentes Direcciones y Unidades Policiales.

28.2 Los Jefes de las Bases Fijas donde se tengan aeronaves asignadas, están en la obligación de llevar el control de las horas de vuelo establecidas e informar a la División de Operaciones Aéreas y a la División de Mantenimiento Aéreo para efectuar el correspondiente seguimiento para efectos de realizar trabajos de mantenimiento de tipo calendario y programado.

29. Disponibilidad de aeronaves. Es mantener un número adecuado de aeronaves listas para vuelo, de una manera racional y oportuna utilizando los recursos existentes. Los Jefes de Unidad que requieran el apoyo de las aeronaves estarán sujetos a la disponibilidad de aeronaves operativas según la programación dispuesta por el Servicio de Mantenimiento Aéreo y deben planificar operaciones policiales en función a ello.

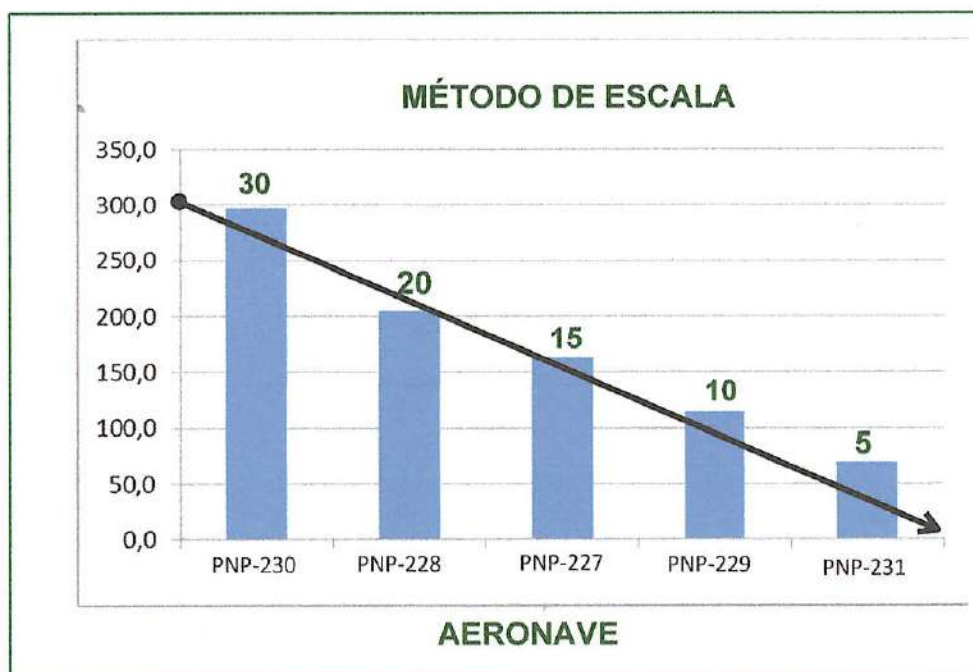
30. Organización de las aeronaves para su disponibilidad y trabajos de mantenimiento programados. Esta programación se realiza para contar con aeronaves disponibilidad y atender requerimientos de vuelo en forma adecuada, para esto la División de Mantenimiento Aéreo de la DIRAVPOL emplea un sistema de escala que es un método simple pero efectivo, mediante el cual se lleva un control del flujo de horas de vuelo para que las aeronaves ingresen al área de mantenimiento, debe ceñirse a un control estricto que el sistema permite:

30.1 Conocer día a día el número de horas voladas individuales de las aeronaves y las misiones cumplidas.

30.2 Organizar las aeronaves en orden descendente por horas, según se acumula las horas de vuelo, la aeronave se corre hacia la parte inferior de la tabla tratando de mantener una línea óptima; de esta forma, al finalizar las horas ingresa a una fase de mantenimiento programado, que al culminar le permitirá contar con el total de horas disponibles para el servicio policial y empieza en la tabla un nuevo ciclo del control de horas.

30.3 Flexibilidad en la disponibilidad de aeronaves operativas, lo cual, facilita su programación de manera adecuada, esto permite que la División de Operaciones Aéreas pueda planear el empleo eficiente de las aeronaves para el servicio policial.

Flujo de las horas de vuelo de cada aeronave para los trabajos de mantenimiento.



NOTA: La aeronave sale operativo de mantenimiento con 300 horas disponibles, en los intervalos se realizan las inspecciones del caso y agotada las 50 horas nuevamente entra a mantenimiento.

31. Planificación Aérea. Es un proceso continuo en la Dirección de Aviación Policial a nivel nacional bajo la supervisión del Oficial de Operaciones que comprende aspectos mínimos y necesarios que deben tomarse en cuenta antes de la ejecución de cualquier operación de vuelo.

31.1 Para ello se considera que el requerimiento de la misión este autorizado, la disponibilidad de los tripulantes de vuelo, número de aeronaves operativas y disponibles para el cumplimiento de la misión, las condiciones meteorológicas y la información de inteligencia, seguidamente se procede con la planificación aérea.

31.2 Toda esta información procesada permite al Jefe de la División de Operaciones Aéreas tomar decisiones debiendo sincronizar la disponibilidad de los recursos logísticos, aéreos, minimizar riesgos, comprender la misión a ejecutar y unificar todos los esfuerzos bajo el criterio de costo beneficio, a fin de optimizar y racionalizar el empleo de las aeronaves.

31.3 Asimismo, para el cumplimiento de la misión aérea, conforme al numeral 7.2.22 y 7.2.23 de la Directiva N° 09-2024-COMOPPOL/DIRAVPOL-DIVOPAER, **solo** pueden usar ropa y equipos de protección apropiadas y el traje de vuelo (overol) los pilotos y tripulantes que realizan actividades de vuelo, debiendo el resto del personal de la DIRAVPOL limitarse a usar el uniforme reglamentario de acuerdo a su actividad funcional.



CAPÍTULO - 2

MISIONES DE VUELO, EVACUACIONES MÉDICAS, RESTRICCIÓN Y RESPONSABILIDADES DE LAS UNIDADES QUE SOLICITAN EL SERVICIO AÉREO



EVACUACIÓN AEROMÉDICA. – El 13MAR2018, un efectivo policial herido por PAF durante el desalojo de terrenos en Chilca fue trasladado al Hospital Hipólito Unanue con apoyo del helicóptero EC matrícula PNP-130.

32. Apoyo de aeronaves en las diferentes misiones de vuelo. La DIRAVPOL dispone la utilización y empleo de las aeronaves, con el fin de optimizar la capacidad de respuesta de las Direcciones, Regiones y demás Unidades Policiales.

32.1 Los diferentes vuelos han sido clasificados con fines de control estadístico y para la justificación de los programas presupuestales asignados a la DIRAVPOL.

32.2 Las misiones son las siguientes: Vuelos de patrullaje aéreo policial (B), Erradicación (E), Interdicción (I), Instrucción (T), Vuelo de mantenimiento (F), Evacuación médica (M), Apoyo humanitario (A), Apoyo logístico antinarcóticos (Y), Vuelo reconocimiento (R), Conflictividad social (CS), Manifestaciones y disturbios (MD) y otras misiones.

33. Misiones en áreas de inteligencia, vigilancia y reconocimiento. Estas misiones de vuelo son de carácter especial y se ejecutan mediante el empleo de aviones, helicópteros y drones, estando orientadas a reforzar la capacidad operativa de la Policía.

33.1 Comprenden, entre otras, labores de vigilancia en zonas de conflictividad social, búsqueda de personas desaparecidas, control en áreas con alta incidencia criminal y delictiva, así como intervenciones en zonas cocaleras vinculadas al cultivo ilegal de la hoja de coca, tráfico y transporte ilícito de drogas y otras actividades delincuenciales.

33.2 Asimismo, estas misiones de reconocimiento incrementan significativamente la eficacia de la vigilancia aérea y de las labores de inteligencia policial, al facilitar información en tiempo real, lo que contribuye a una adecuada planificación y toma de decisiones operativas.

34. Evacuación médica. El transporte aéreo médico está indicado para pacientes que presenten lesiones o enfermedades que requieran ser evaluados o tratados en establecimientos de salud de mayor o igual nivel de complejidad y de acuerdo al criterio médico, pudiendo ser trasladados a cualquier hospital del estado, hospital particular o a la sanidad de la policía.

35. Clasificación para los traslados Aero médicos. La clasificación para determinar la prioridad del traslado corresponderá a la siguiente escala:

35.1 Traslado de emergencia: Paciente que requiere ser evacuado de manera inmediata dentro de las 2 horas siguientes, con el fin de salvar su vida o integridad física o mental.



35.2 Traslado de urgencia: Paciente marcadamente deteriorado que requiere ser evacuado dentro de las 12 horas antes que su estado empeore o se convierta en un transporte de emergencia.

35.3 Traslado prioritario: Paciente estable que requiere ser evacuado en las siguientes 24 horas, pues, se espera que su estado no empeore en este lapso.

36. Requerimientos para el transporte y/o evacuación aérea médica. Para el transporte aéreo necesariamente se requiere la solicitud y el informe médico y el paciente debe estar acompañado en el vuelo por algún miembro de la salud (médico, enfermero o paramédico de combate), en ningún caso hay criterios diferentes, según el estado de salud del paciente adicionalmente se cumplirá con los siguientes requisitos:

36.1 El traslado será autorizado previa evaluación del médico general o aeronáutico de la Aviación Policial según la disponibilidad, quien coordinará la referencia, aprobación y remisión del paciente.

36.2 Se requiere para el traslado, criterio del médico tratante y de un médico especialista en aviación. (médico aeronáutico en lo posible)

36.3 Adecuación de la aeronave en ambulancia aérea para el transporte de pacientes según sus condiciones y patologías, cumpliendo con los requisitos legales de la autoridad aeronáutica. (traslado de pacientes por COVID y/o otras enfermedades contagiosas)

36.4 Tripulación de vuelo y médico aeronáutico debidamente entrenada.

36.5 Equipo biomédico que soporte las condiciones de vuelo, elementos, insumos y suministros médicos.

36.6 Soporte asistencial en tierra y sistemas de comunicaciones oportunos.

36.7 Para aeronaves de ala fija, debe garantizarse la presurización cuando la altura de recorrido sea mayor a 10.000 pies.

36.8 La responsabilidad de la tripulación asistencial de la ambulancia aérea, inicia cuando es recibido el paciente por esta tripulación, durante el tiempo del traslado en ruta y finaliza cuando es entregado a la ambulancia de transporte terrestre asistencial o al establecimiento de sanidad policial o nosocomio particular - privada.



36.9 La atención en salud que la tripulación asistencial preste durante el recorrido, se realizará de acuerdo con los protocolos establecidos para este propósito a cargo de la Dirección de Sanidad de la Policía Nacional del Perú.

36.10 En todo momento se debe garantizar la comunicación disponible con personal de tierra y las unidades de origen y destino de los pacientes transportados, con el fin de asegurar la información requerida para la atención del paciente. Es decir, todo debe estar coordinado.

37. Restricciones para el empleo de aeronaves. No podrán ser empleadas para la ejecución de operaciones especiales contra grupos al margen de la ley, tales como DD.TT. y OO.CC. peligrosas, debido a que la mayoría de las aeronaves no cuentan con blindaje balístico en su estructura. La ejecución de operaciones de alto riesgo debe ejecutarse preferentemente con aeronaves que cuenten con protección balística y con apoyo de aeronaves adicionales que brinden cobertura aérea, previa evaluación de riesgos, bajo responsabilidad de quien autoriza la misión.

37.1 Se encuentra restringido el vuelo de las aeronaves a una distancia mayor de CINCO (5) millas náuticas mar adentro, a partir de la línea de costa, cuando no se cuente con el equipamiento apropiado para este tipo de operación.

37.2 Por otro lado, ningún helicóptero de la Policía Nacional del Perú podrá operar de forma individual en zonas que impliquen un alto nivel de riesgo, conforme a lo establecido en el formato de la hoja de misión y análisis de riesgo autorizado por el Jefe de la División de Operaciones Aéreas o el Director de la Aviación Policial.

37.3 En caso de existir una necesidad operativa debidamente justificada, dicho formato debe ser diligenciado por el piloto al mando y suscrito por la autoridad competente para autorizar el vuelo, quien asumirá la responsabilidad por cualquier eventualidad derivada de la ejecución de la misión aérea.

38. Solicitud de aeronaves. Cuando sea necesario emplear o utilizar el apoyo aéreo; la solicitud o requerimiento de aeronaves ante la Dirección de Aviación Policial debe ser canalizada mínimo con SETENTA Y DOS (72) horas de anticipación, esto con el fin de programar y preparar las aeronaves operativas con sus tripulaciones para la ejecución de la misión, considerando incluso el tiempo de traslado a la zona del apoyo, salvo situaciones de emergencia se prioriza el apoyo aéreo con cargo a regularizar. Para este propósito el solicitante debe tomar en consideración lo siguiente:



38.1 Las Direcciones, Regiones, Divisiones, Unidades Especializadas de la PNP debe canalizar el requerimiento de vuelo al Comando de Operaciones Policiales para su autorización y a la DIRAVPOL a fin de coordinar con la DVOPAER sobre la factibilidad del apoyo aéreo (**Anexo 01**).

38.2 La DIRAVPOL previa autorización dispone de los helicópteros y aviones cuya tripulación mínima será conformada por DOS (02) pilotos de acuerdo con lo estipulado con la normatividad vigente, así como la capacidad de pasajeros y carga según las cartas de rendimiento de cada aeronave.

38.3 El solicitante debe evaluar el costo beneficio de la operación al requerir el apoyo aéreo; por tal motivo, es necesario agotar los medios posibles antes de optar por este recurso aéreo.

38.4 La solicitud de aeronaves se orienta exclusivamente para el servicio policial y/o de acuerdo a la prioridad para atender emergencias y control de desastres, operaciones de rescate, operaciones especiales de conflictividad social, patrullajes; monitoreo y control de tránsito, disturbios y eventos para mitigar y combatir la **criminalidad organizada**; finalmente, para el traslado de autoridades, en casos de emergencia si así lo requieran.

38.5 El **Comandante General** de la Policía Nacional del Perú, cuando la situación amerite, tiene asignación exclusiva de alguna aeronave (avión o helicóptero), para el cumplimiento de las funciones propias de su cargo.

39. **Responsabilidades del servicio aéreo.** Corresponde al Jefe de la División de Operaciones Aéreas de la DIRAVPOL emplear los medios necesarios para verificar que todos los tripulantes cumplan con los requisitos exigidos para el vuelo y se encuentren vigentes a fin de garantizar la seguridad operacional. De existir una necesidad operativa de vuelo urgente y se tenga el déficit de tripulantes:

39.1 El piloto o pilotos, independientemente de la unidad que laboren, distinta a la Dirección de Aviación Policial, tengan el grado de oficial superior y cuenten con una experiencia de vuelo mayor a las 1500 horas, excepcionalmente podrán desempeñar funciones de vuelo, siempre y cuando no hayan excedido 90 días sin volar, para lo cual la Dirección de Aviación Policial debe sustentar la necesidad mediante el informe correspondiente y remitir por conducto regular a la superioridad, la cual debe ser autorizada por el COMOPPOL y conocimiento del COMGEN-PNP, en ese caso dicho piloto puede cumplir funciones como tripulante aéreo. Bajo el criterio costo beneficio es mejor mantener al piloto(s) vigente en vuelo debido a la alta inversión del Estado en su formación.

39.2 Es responsabilidad del piloto(s) **vigente** bajo este criterio excepcional de necesidad, realizar como mínimo un vuelo de día y de noche dentro de un periodo de 90 días, junto a un piloto en Comando o un piloto Instructor, Si deja de volar entre los 90 a 180 días, pierde su condición de vuelo.

40. **Responsabilidades del piloto en comando.** Esta referida a todo los Pilotos en Comando, donde para el caso de:

40.1 Aeronaves de ala fija deben operar exclusivamente en pistas de aterrizaje autorizadas a nivel nacional por la normativa vigente (RAP y disposiciones del MTC), siempre que estas cumplan con las condiciones mínimas de seguridad para la operación, de acuerdo con la configuración y performance de las aeronaves de la PNP. Si las características del terreno, superficie y material de construcción de la pista o área de aterrizaje son otras, solo previa evaluación del piloto y con autorización del comando policial.

40.2 Aeronaves de ala rotatoria, se autoriza la ejecución de aterrizajes en zonas no preparadas, siempre que se adopten estrictamente todas las medidas de seguridad operacional. Para tal efecto, el área de aterrizaje debe contar con dimensiones y condiciones que superen los mínimos requeridos por la aeronave, garantizando la seguridad de la operación de vuelo.

40.3 Asimismo, le corresponde asesorar, recomendar e informar, por conducto regular, al Jefe de la DIVOPAER sobre los procedimientos que deben considerarse para el cumplimiento de la misión de vuelo. De igual forma, debe desestimar cualquier orden que atente contra la seguridad de los vuelos mediante informe detallando los motivos que la imposibilitan.

41. **Responsabilidades para las Unidades que solicitan el apoyo aéreo.**

41.1 Los Directores, Jefe de Región, Jefes de los Frentes Policiales y Unidades PNP a quienes se les asignen aeronaves en apoyo para el desarrollo de operaciones especiales y demás actividades del servicio; están en la obligación de informar y coordinar en forma permanente con el Jefe de la DIVOPAER de la Dirección de Aviación Policial.

41.2 Para las misiones de vuelo, dicha coordinación podrá realizarse en el lugar con el Oficial Piloto más antiguo de la comisión, respecto a cualquier vuelo, a fin de garantizar la adecuada ejecución de las operaciones policiales dentro de sus respectivas jurisdicciones.

41.3 La seguridad aérea prevalece sobre cualquier otra consideración; por lo tanto, **de manera obligatoria se debe cumplir** con los puntos siguientes:

41.3.1 Una vez la aeronave se encuentra en la zona de operación fuera de Lima, el Director o Jefe de la Unidad es responsable de brindar la seguridad durante su permanencia con efectivos policiales (día y noche). En el caso de aeronaves dentro de las Bases Aéreas Fijas, el Jefe de la Base es el responsable de la seguridad de las aeronaves.

41.3.2 Garantizar la seguridad, operatividad y adecuada conservación de las aeronaves, así como la óptima gestión de los trabajos de mantenimiento, asegurando que cuenten con las condiciones necesarias para desempeñar sus funciones de manera eficiente y segura, en concordancia con las exigencias de la aviación policial.



41.3.3 No influir, presionar o cuestionar bajo ninguna circunstancia, las decisiones que tome el piloto en comando sobre la misión y operación de la máquina, teniendo en cuenta que es el único responsable de su operación y seguridad de los ocupantes. Para ello, la tripulación debe cumplir con las asignaciones de vuelo.



41.3.4 Proporcionar información amplia de la operación, así como la apreciación de inteligencia de la zona para el llenado de la hoja de misión y análisis de riesgo, estos documentos son firmados por el Jefe de la DIVOPAER o el Director de la Aviación si el nivel de riesgo es Alta. Una vez autorizada el vuelo, no se debe cambiar los itinerarios y la misión consideradas en el formato **(Anexo 02)**.



41.3.5 Asegurar que la comunicación TIERRA-AIRE, sea efectiva entre la tripulación y el personal de seguridad en tierra, así como durante el desarrollo del vuelo. Para este propósito la unidad solicitante debe contar con radios portátiles de frecuencia (VHF).



41.3.6 Informar al Comando Institucional con los documentos de acción sobre el desarrollo de las operaciones policiales y en caso de alguna eventualidad, accidente o incidente aéreo. Sobre este último punto la DIVSEAER, activa la operación de búsqueda y rescate (SAR).

42. Sobrevuelo de aeronaves policiales en espacio aéreo internacional. De conformidad con lo establecido en el artículo 3° de la Convención sobre Aviación Civil Internacional, ningún Estado contratante podrá sobrevolar el territorio de otro Estado sin la debida autorización previa o sin que medie acuerdo entre ambas partes.

CAPÍTULO – 3

EMPLEO DE LAS AERONAVES Y DRONES (RPAS) EN LAS OPERACIONES POLICIALES Y LAS OPERACIONES DEL CONVENIO BILATERAL ANTIDROGAS



Helicóptero del Convenio Bilateral Antidrogas UH-60 Black Haw.



DRON - RPAS

43. Operaciones policiales con aeronaves de la Policía Nacional del Perú. Están referidas a las actividades de vuelo realizadas mediante el empleo de aviones y helicópteros de la Policía Nacional del Perú, las cuales requieren previamente de una adecuada planificación, organización y administración de las aeronaves y del personal aeronáutico idóneo.

43.1 Estas acciones contribuyen al desarrollo de las operaciones orientadas al cumplimiento de las misiones policiales, tales como el traslado de personal y pertrechos a zonas alejadas, con la finalidad de desarticular organizaciones criminales y contrarrestar el accionar delincencional a nivel nacional.

43.2 Dichas operaciones se ejecutan en entornos de difícil acceso, alta tensión y riesgo, empleando principalmente helicópteros en misiones de vigilancia, seguridad aérea y apoyo en zonas de conflictividad social, entre otras de alto valor estratégico, especialmente en operaciones de interdicción contra el TID y remanentes de la organización terrorista de "SL" en zonas como el Alto Huallaga, Ucayali, el VRAEM, la zona de Iquitos y Puerto Maldonado.



44. Operaciones policiales con aeronaves del Convenio Bilateral Antidrogas. Comprenden todas las actividades de vuelo realizadas mediante el empleo de aviones y helicópteros pertenecientes al Convenio Bilateral Antidrogas, cuyo objetivo es controlar las actividades ilegales vinculadas al tráfico ilícito de drogas en la zona de selva del Perú. Para tal efecto, se emplean aeronaves de mediana y pequeña envergadura, como los aviones Beechcraft B1900 y Cessna 208, así como los helicópteros UH-1H II y UH-60 Black Hawk.

44.1 Para uso de las aeronaves del Convenio Bilateral se requiere aprobación de ambas partes previa planificación, organización y administración de los recursos aéreos, contando para ello con el asesoramiento de la Sección de Asuntos Antinarcóticos y Aplicación de la Ley (SAAL-INL) de la embajada de los EE.UU y la Directiva N° 09-2024-COMOPPOL/ DIRAVPOL-DIVOPAER que señala los lineamientos del Convenio Bilateral.

44.2 La responsabilidad de la participación activa en estas operaciones aéreas recae en el Jefe de la DIVOPAER de la DIRAVPOL, teniendo como sede principal de las operaciones antidrogas la Base Aérea de Pucallpa.

44.3 Asimismo, precisar que las misiones de vuelo se desarrollan en zonas cocaleras de Santa Lucía, Tingo María, Aguaytía, Ciudad Constitución, Mazamari, Palmapampa, la zona selva de Iquitos – Putumayo, la zona de Mazuko - Puerto Maldonado, la zona de San Gabán – Puno y otras zonas a implementarse.

45. Coordinación para el desarrollo de las Operaciones Antinarcoóticos. Como parte de las operaciones policiales del Convenio se realiza habitualmente con personal policial de la Dirección Antidrogas (DIRANDRO), para ello, es esencial el contacto frecuente entre el Jefe de la operación especial y el Jefe de la División de Operaciones Aéreas de la Dirección de Aviación Policial para el desarrollo de la misma, con el objetivo de conocer la intención del Jefe de las operaciones en tierra, así como el contenido de los planes a seguir y órdenes a ejecutar, a fin de cumplir adecuadamente la misión policial.

45.1 La programación, planificación y coordinación deben estar estrechamente asociadas, especificando en detalle el trabajo a ejecutar, la configuración requerida de las aeronaves para la operación de vuelo específico.

45.2 Si se va emplear aviones se debe considerar el peso de la carga y la cantidad de pasajeros a ser transportados.

45.3 Para casos de operaciones con la participación de helicópteros se debe considerar (sogas, camillas, arnés, grúas, tanques auxiliares, armamento, equipo de misión, etc.), en procura de alcanzar los resultados deseados, utilizando las horas de vuelo de manera adecuada para cumplir la misión.

46. Operaciones policiales con aeronaves pilotadas a distancia - RPAS. Al igual que los helicópteros, para el uso de los RPAS, previamente se requiere de una planeación, organización y administración de medios y personal policial idóneo para su operación.

46.1 Los Drones contribuyen significativamente para el desarrollo de las operaciones policiales y normalmente son empleados en espacios aéreos poco extensos para realizar misiones de reconocimiento, vigilancia y recojo de información georreferenciada para ser analizada y utilizada como parte de la inteligencia operacional.

46.2 En las zonas urbanas apoyan en desarticular organizaciones criminales y a contrarrestar el accionar delincencial, uso efectivo en espacios de difícil acceso, conflictividad social, seguridad aérea en casos de desastres, entre otros usos especiales que se le pueda dar.

46.3 Coordinaciones de apoyo. Para su empleo, las diferentes Unidades de la Policía Nacional del Perú que requieran el uso de Drones deben:

46.3.1 Solicitar con la documentación debida y anticipada al desarrollo de la operación a través de la mesa de partes de la DIRAVPOL.



46.3.2 Posteriormente, deben realizar las coordinaciones específicas con el Jefe de la División de Operaciones Aéreas de la DIRAVPOL.

46.3.3 Para una correcta planificación y desarrollo de la operación, se debe conocer la intención del jefe de la operación terrestre, los planes establecidos y las órdenes a ejecutar. Todo ello, con el propósito de garantizar el cumplimiento seguro y eficiente de la misión.

46.4 Coordinaciones de detalle. En la zona de la operación especial, el oficial o efectivo operador del dron, en coordinación directa con el jefe de la operación policial, debe:

46.4.1 Evaluar los requerimientos operativos y las necesidades específicas para el uso adecuado de este recurso (drones).

46.4.2 Para tal efecto, el operador debe configurar y preparar el dron conforme a las exigencias de la misión, a fin de optimizar su empleo y alcanzar los resultados previstos durante el desarrollo de la operación.

46.4.3 Asimismo, debe administrar de manera eficiente la disponibilidad de este recurso, garantizando el cumplimiento de la misión de vuelo.

47. Prioridades. Es necesario establecer una coordinación conjunta con los jefes de las unidades involucradas, a fin de determinar el orden de prioridades de las operaciones policiales, considerando el número de aeronaves y drones disponibles, las horas de vuelo requeridas y la oportunidad en la ejecución de cada operación.

48. Empleo de aeronaves en el marco de la planeación, coordinación y ejecución de las operaciones policiales. De acuerdo con lo establecido en el Manual de Procedimientos Operacionales (PON), según el tipo de misión aérea a ejecutar, se deben considerar los siguientes aspectos:

48.1 Establecer los procedimientos de operaciones aéreas en base al marco doctrinario del nivel estratégico, táctico aéreo y operacional.

48.2 Determinar las capacidades técnicas de las aeronaves a ser usadas dentro de las operaciones policiales y verificar el estado de pro eficiencia de cada uno de los tripulantes.



48.3 Efectuar al más alto nivel el planeamiento, preparación, coordinación y conducción de las operaciones aéreas policiales identificando el riesgo y la amenaza.

48.4 Evaluar la información de inteligencia para el desarrollo de las operaciones aéreas policiales con apoyo de otras Unidades Especiales de la Policía Nacional del Perú.

49. Responsabilidades de los comandantes de la misión aérea. En el desarrollo de las operaciones policiales, el comandante de la misión aérea debe ser designado por el Jefe de Operaciones Aéreas entre los oficiales Pilotos en Comando con mayor experiencia de vuelo y mayor cantidad de horas de vuelo.



49.1 Este Piloto es responsable de la conducción y supervisión integral de la operación aérea.

49.2 Conducir que estas se ejecuten dentro de las normas de seguridad y los procedimientos establecidos.



50. Responsabilidades del Jefe de la operación policial. Es el responsable directo de la seguridad en tierra de las aeronaves y del personal involucrado en la misión aérea. Asimismo, debe cumplir y acatar las recomendaciones relativas a procedimientos aeronáuticos y de seguridad aérea que se establezcan durante la planificación de la operación.



51. Apoyo aéreo con aeronaves de las FF.AA. En las misiones aéreas que realiza la Dirección de Aviación Policial, se puede establecer:



51.1 La posibilidad de considerar dentro del Plan de Operaciones como fuerzas amigas a las aeronaves de las FF.AA, previa coordinación cuando la situación operativa lo amerite.

51.2 Queda abierta la posibilidad de establecer e integrar recursos aéreos de las Fuerzas Armadas como fuerzas amigas, previa coordinación, cuando la situación operativa lo requiera.

TÍTULO IV

CONSIDERACIONES PARA GARANTIZAR LA SEGURIDAD FÍSICA DE LAS AERONAVES Y LA CONSTRUCCIÓN DE HELIPUERTOS



Ejemplo. en Arequipa 2024, las aeronaves estuvieron en las instalaciones de la FAP, si la aeronave estuviera en otras instalaciones la Región Policial asume la seguridad con efectivos policiales.

52. Seguridad con las aeronaves de la Policía. En coordinación con el Jefe de la División de Operaciones Aéreas y asesoría de los Pilotos en Comando en el lugar, cada Director, Jefe de Región o Jefe de la Unidad Policial, tiene la obligación de garantizar la seguridad de la infraestructura o ambiente para aquellas aeronaves que desarrollen actividades de vuelo en su jurisdicción, para lo cual se debe cumplir algunas consideraciones mínimas de seguridad:

52.1 Las aeronaves que requieran pernoctar en unidades militares, se efectuarán las coordinaciones para la seguridad; en caso pernocte la aeronave en la rampa del aeropuerto se debe coordinar la seguridad con personal policial correctamente uniformado.

52.2 Establecer las zonas vulnerables en su jurisdicción y evaluar los riesgos a los que pueda estar expuesta la aeronave evitando que sean objeto de ataques, de ser necesario, ordenar la reubicación en el aeródromo o zona de aterrizaje segura.

52.3 Dar instrucciones al personal en cuanto a las medidas de seguridad que deben adoptar con las aeronaves policiales al momento de arribar e instalar la seguridad en las unidades policiales.

52.4 En los casos que las aeronaves no cuenten con los parámetros mínimos de seguridad; proteger las zonas de aterrizaje y parqueo de las mismas, mediante barreras, cuyas características de adecuación dificulten eficazmente el ingreso de personal no autorizado o animales, evitando daños a las aeronaves.

52.5 Prestar seguridad con personal uniformado, crear barreras y demás dispositivos dispuestos para garantizar la integridad física de las aeronaves; dichos efectivos deben ser asignados exclusivamente para salvaguardar las aeronaves y equipos aéreos. En ese sentido, por turnos se debe disponer, un mínimo de dos policiales para el cuidado de la aeronave.

52.6 En las jurisdicciones donde frecuentemente se desarrollen operaciones aéreas los Jefes de Unidad tienen la obligación de adecuar o construir instalaciones que garanticen la seguridad de las aeronaves.

52.7 Los helipuertos o áreas que se utilizan habitualmente para el aterrizaje o despegue, deben estar siempre libres de cuerdas, elementos u obstáculos que interfieran con la operación de las aeronaves y si es imposible quitar las cuerdas, verificar que sean marcadas con conos o tiras de telas fluorescentes atendiendo las normas de seguridad durante la aproximación para aterrizar en el helipuerto.



52.8 En las bases aéreas fijas, aquellas tripulaciones que consideren que los sitios autorizados para aterrizar presentan algún riesgo operacional, deben solicitar una inspección a la División de Seguridad Aérea de la Aviación Policial, con el fin de verificar las condiciones actuales de las pistas y helipuertos para tomar las acciones correspondientes.

52.9 Los oficiales que se desempeñen como Oficiales de Operaciones o Comandantes de la misión aérea, deben verificar el dispositivo de seguridad en la zona de parqueo de tal manera que garantice el cuidado y conservación de las aeronaves.

53. Seguridad física de las aeronaves en las bases aéreas fijas y móviles.

53.1 En las bases aéreas fijas, la seguridad de las aeronaves y las instalaciones físicas estará a cargo del Jefe de Unidad responsable de la DIRAVPOL.

53.2 En las bases aéreas móviles o durante operaciones especiales donde se requiera la presencia de una o más aeronaves, la seguridad de las mismas estará a cargo del Oficial más antiguo que se desempeña como Comandante de la misión aérea o del Oficial de Operaciones Aéreas.

53.3 Las acciones de seguridad, se adoptan con la finalidad de prevenir, mitigar y administrar los riesgos, garantizando la protección de las aeronaves sin afectar el normal desarrollo del servicio aéreo.

54. Construcción y adecuación de helipuertos para las aeronaves. Con la finalidad de prestar un apoyo adecuado a las diferentes Unidades Policiales y parte de las medidas de seguridad de vuelo, se deben construir los helipuertos según las especificaciones técnicas establecidas en el presente manual sea para vuelos de día o de noche (**Anexo 03**).

55. Condiciones de seguridad de tripulación aérea en tierra. Los Directores, Jefes de Regiones o Jefes de las Unidades policiales con jurisdicción en los lugares rurales donde se desarrollarán los operativos policiales deben:

55.1 Considerar zonas seguras de aterrizaje para las aeronaves y brindarán a las tripulaciones, las condiciones mínimas para el descanso apropiado del personal de pilotos, técnicos y personal de soporte aéreo en comisión del servicio, destinadas a cumplir tareas de aviación.

55.2 En el caso donde existan aeródromos, las aeronaves quedarán a pernoctar en la plataforma y se debe coordinar con CORPAC ó ADP para brindar la

seguridad con personal policial durante el día y la noche en caso de riesgo o de hostilidad o cualquier otra circunstancia si así lo exija.

56. Normas de seguridad para el transporte de pasajeros en aeronaves de la Policía Nacional. Corresponde a los oficiales pilotos:

56.1 Impartir amplia instrucción a los pasajeros, en coordinación y asesoría del Oficial de Operaciones Aéreas en lo relacionado al (embarque, desembarque, seguridad aérea, etc.) **(Anexo 04)**.

56.2 Antes de cada vuelo el Piloto en Comando debe realizar una orientación de pasajeros con la finalidad de mitigar los riesgos y disponer los controles necesarios para que el ingreso y salida de pasajeros a las aeronaves se realice con todas las medidas de seguridad.

57. El presente manual rige a partir de la fecha de su aprobación y su publicación oficial.

San Isidro, julio del 2026



TÍTULO V

ANEXOS



ANEXO 01: MODELO DE REQUERIMIENTO AÉREO PARA UNIDADES PNP PARA CASOS DE EXCEPCIÓN Y PROCEDIMIENTOS NORMALES

Excepción: Para casos excepcionales o de emergencia los Directores o Jefes de Unidad a nivel nacional podrán solicitar el apoyo aéreo telefónicamente de manera directa al Director de la DIRAVPOL y/o al Jefe de la COMOPPOL, luego podrán regularizar el apoyo aéreo conforme al modelo.

Nota: Para los casos descritos en los **numerales 26, 38 y 41** del manual, deben ceñirse al presente modelo.

I. ENCABEZADO

OFICIO N.º ____ - ____ - ____ -PNP/ ____

Señor: General PNP

Olger AGUILAR CHAPPA

Director de la Aviación Policial

Asunto: Solicitud de Apoyo Aéreo

Ref.: Operación Policial / Plan de Operaciones N.º ____

II. EXPOSICIÓN DEL REQUERIMIENTO

Tengo el honor de dirigirme a usted, con la finalidad de solicitar apoyo aéreo en el marco del cumplimiento de las funciones asignadas a esta Unidad, a fin de fortalecer la capacidad operativa y garantizar el éxito de la misión.

III. FUNDAMENTO OPERACIONAL

Utilidad de la Aeronave: Incrementar la capacidad de respuesta operativa, otros

Limitación: Debido a dificultad por acceso terrestre o alguna urgencia inminente

Requerimiento: Para reconocimiento aéreo, transporte o evacuación precisar.

Apoyo Aéreo: Para obtención de información para la inteligencia operacional, etc.

IV. DATOS DE LA OPERACIÓN

Nombre de la operación: De acuerdo al Plan de Operaciones.

Tipo de misión: Lo califica la DIRAVPOL de acuerdo a los programas presupuestales.

Fecha(s): Si son varios considerar.

Hora(s): Parte de la planificación aérea a cargo de la DIRAVPOL

Zona de operaciones: Si son varios lugares considerar como un listado

Duración estimada: En días



V. REQUERIMIENTO DEL RECURSO AÉREO

Tipo de aeronave: Helicóptero / Avión / Dron (RPAS)

Cantidad: Precisar

Configuración: Si es para evacuación médica, rescate o para transporte de PAX precisar.

Personal a transportar: Cantidad aproximada.

Equipamiento: Para vuelo de día o de noche

VI. SITUACIÓN OPERACIONAL Y RIESGO

Descripción del escenario: Urbano o rural

Nivel de riesgo: Se considera del diagnóstico situacional de la zona

Amenazas: Apreciación de situación y/o información de Inteligencia

Condiciones climáticas: A cargo de la DIRAVPOL

VII. COORDINACIONES

Coordinación: Con el Jefe de la División de Operaciones aéreas de la DIRAVPOL

Coordinación con otras entidades: Si es necesario o puede ser opcional

Zona de aterrizaje segura: Considerar alguna unidad PNP o del Ejército donde tenga espacio para el parqueo de la aeronave y previa coordinación.

Si es con el Aeropuerto: Está a cargo de la DIRAVPOL.

VIII. CONDICIONES LOGÍSTICAS

Seguridad en tierra: Prioridad para las aeronaves

Comunicaciones: Número de celular de contactos y radios portátiles para contacto tierra-aire.

Apoyo logístico: Vehículos en la zona para traslado de equipos y tripulación.

IX. JUSTIFICACIÓN

Evaluación de costo-beneficio y necesidad operativa del recurso aéreo.

X. RESPONSABILIDADES

Cumplimiento de normas de seguridad aérea: a cargo de la DIRAVPOL.

Coordinación permanente: De ambas partes.

Respeto a decisiones del piloto: a cargo de la DIRAVPOL.



OA-XXXXXX
Nombre
Grado
Cargo de la Unidad

FLUJO DEL PROCESO PARA EL APOYO AÉREO

1. Identificación de la necesidad operativa: Compete a la Unidad solicitante.
2. Elaboración solicitud: Unidad solicitante presentar, mínimo con 72 horas de anticipación.
3. Remisión de la solicitud: Al COMOPPOL y a la DIRAVPOL.
4. Factibilidad de apoyo: El Jefe de la División de Operaciones Aéreas, emite el informe de factibilidad previa coordinación con el solicitante, disponibilidad de aeronaves y la evaluación de riesgos y es remitida a la COMOPPOL.
5. Autorización del vuelo: El COMOPPOL, previo informe de factibilidad de la División de Operaciones Aéreas de la DIRAVPOL autoriza el desarrollo del apoyo aéreo con conocimiento del COMGEN.
6. Programación de aeronave y tripulación: A cargo de la DIRAVPOL para el traslado de la aeronave a otra región policial o atender el apoyo en Lima.
7. Planificación y Briefing de la misión de vuelo. A cargo de la DIRAVPOL.
8. Ejecución del apoyo aéreo. A cargo de la DIRAVPOL a través del Jefe de la División de Operaciones Aéreas
9. Coordinación y Supervisión del apoyo aéreo: A cargo del COMOPPOL conforme al Reglamento del Decreto Legislativo 1267, Ley de la PNP, previa autorización de la misma.
10. Post Briefing de la misión de vuelo: A cargo de la DIRAVPOL.
11. Retroalimentación y mejora continua al término del apoyo aéreo: Compete a todos los participantes de la misión de vuelo.
12. Reporte de logros y/o novedades: A cargo de la DIRAVPOL, da cuenta al Comando Policial de alguna novedad importante sobre el desarrollo de las operaciones aéreas. Asimismo, documenta mediante informe los resultados o logros de la misión.



ANEXO 02: MODELO DE LA HOJA DE MISIÓN Y ANÁLISIS DE RIESGO



HOJA DE MISIÓN DE VUELO



Fecha: _____

1. MISIÓN

Soporte: _____ Clase: _____
 Entrenamiento: _____ Refresco: _____ Calificación: _____ Misión: _____ Otro: _____
 Evaluación: _____ APART: _____ No Notificada: _____ Proeficiencia: _____ Otro: _____
 MTF: _____ General: _____ Limitado: _____
 Otra: _____

2. EJECUCIÓN

Condiciones: Día: _____ Noche: _____ VFR: _____ IFR: _____
 Tipo de Aeronaves: _____ Matrícula: _____
 Piloto en Comando: _____ Piloto: _____
 Navegante: _____ Ing. de Vuelo: _____ Cargomaster: _____
 Mecánico: _____ T. Auxiliar: _____
 Amenaza: _____ Baja: _____ Media: _____ Alta: _____
 Observaciones: _____
 Ruta del vuelo, Itinerario: _____

Carga Autorizada: _____ Pax N°: _____ Carga (Lbs)(Kg): _____ Hazmat: _____ Hazmat sin Pax: _____
 Otro: _____

	Vuelo N° 1	Vuelo N° 2	Vuelo N° 3	Vuelo N° 4	Vuelo N° 5
Peso Básico con Tripulantes:	_____	_____	_____	_____	_____
Peso Pax. (Lbs.) (Kg.)	_____	_____	_____	_____	_____
Carga (Lbs.) (Kg.)	_____	_____	_____	_____	_____
Combustible (Lbs.) (Kg.)	_____	_____	_____	_____	_____
PESO TOTAL (Lbs.) (Kg.)	_____	_____	_____	_____	_____

Restricciones de la Misión: _____

3. SERVICIO Y SOPORTE

RON: _____ Combustible: _____ Mantenimiento: _____

4. COMANDO Y SEÑALES

Comandante de la Misión: _____
 Frecuencia: Primaria: VHF: _____ HF: _____
 Alterna: VHF: _____ HF: _____
 Otros: _____

5. AUTORIZACIONES

Planeamiento de la misión: Hoja de Riesgo Baja: _____ Media: _____ Alta: _____ Meteorología: _____ PPC: _____
 Peso y Balance: _____ NOTAMS: _____
 Condiciones de la Tripulación: Descansada: _____ Calificada: _____ Actualizada: _____
 La misión puede ser realizada: Sí: _____ No: _____
 Observaciones: _____

 FIRMA DE PILOTO

 OFICIAL DE OPERACIONES

 OFICIAL DIRAVPOL QUE AUTORIZA



EVALUACIÓN DEL RIESGO DE LA MISIÓN

1. SUPERVISIÓN				8. COMPLEJIDAD			
CMID/CONTROL		RUTINA		TIPO DE MISIÓN	VMC	VMC	IMC
		DÍA	NOCHE		D	N	D or N
UNIDAD		1	2	Rutina	1	2	5
DESTACADO		3	4	Vuelo de Mantto.	3	N/A	N/A
2. PLANEAMIENTO				Recobro de Vigencia	8	N/A	N/A
GUIA	PROFUNDA	ADECUADA	MÍNIMA	Entrenamiento (STD)	2	7	5
Vaga	3	5	7	Entrenamiento (TAC)	5	10	N/A
Imphoto	2	4	6	Vuelo Táctico	3	8	N/A
Específico	1	2	3	Calificación Aeródromo y campo especial	10	N/A	N/A
3. TRIPULACIÓN SEL/PC				9. DESEMPEÑO EN DESPEGUE Y ATERRIZAJE			
TOTAL HORAS DE VUELO							
AVIÓN T/VUELO HRS.	<250	250 - 1000	>1000	DESPEGUE NORMAL			
en la aeronave	10	3	1	DESPEGUE CAMPO CORTO			
en aeronaves	5	3	1	ATERRIZAJE NORMAL			
4. TRIPULACIÓN SEL/PI				ATERRIZAJE CAMPO CORTO			
TOTAL HORAS DE VUELO							
AVIÓN T/VUELO HRS.	<200	200 - 500	>500	10. CONDICIONES DE LA PISTA			
en la aeronave	8	3	0				
en aeronaves	4	3	1				
5. TRIPUL/SEL							
Tripulación Mínima Req.		3					
Tripulación Adicional Calt.		2					
6. TODOS LOS MIEMBROS DE LA TRIPULACIÓN ESTÁN ENTRENADOS PARA TRABAJAR COORDINADOS							
No		4					
Si		0					
7. RESISTENCIA TRIPULACIÓN (RIESGO/DESCANSO)							
Calidad de Descanso		8 a 12 hrs.	>12 hrs.				
FOL		5	3				
BASE		2	0				
Agregue 2 a misión comenzada durante la última mitad del día de trabajo				2			
INTERVALOS DE PUNTAJE PARA CALIFICACIÓN DEL RIESGO							
RIESGO BAJO		0 - 45					
RIESGO MEDIO		46 - 60					
RIESGO ALTO		> 60					
11. TIEMPO A LA SALIDA Y A LA LLEGADA							
Alterno Requerido		NO		SI			
Salida		1		10			
Llegada		1		10			
Sin reporte Meteor.		15		ALT. REQUERIDO			
12. TIPO DE RELIEVE GEOGRÁFICO A VOLAR							
TIPO DE TERRENO		DÍA	Noche	IFR	VFR		
Montañoso		5	10	7	5		
Jungla		3	7	3	2		
Uano		1	3	2	1		
Sobre Agua		5	10	5	5		
APROBACIONES AUTORIZADAS - PUNTAJE TOTAL:							
DIVOPAE/EF. BASE AÉREA		0 - 45		RIESGO BAJO			
JEM		46 - 60		RIESGO MEDIO			
DIRECTOR		> 60		RIESGO ALTO			
RESUMEN DE LA MISIÓN							
Estado de la Misión:		Culminada:		Sin Culminar:		Cambiada:	
Observaciones:							
Tiempo de Vuelo:							
Peso de Carga:							
Paq. Transportados:							
Extensión de Tripulación:		Si		No		Autorizado por:	
Observ. Adicional:		en:		Fecha:		Hora:	
COMANDANTE DE MISIÓN / PC							

POLICIA NACIONAL DEL PERU
F. LOPEZ M.
Tte. General PNP
ESTADO MAYOR GENERAL

POLICIA NACIONAL DEL PERU
L. FERRER S.
Tte. General PNP
COMANDO EN JEFE FUERZAS ARMADAS

POLICIA NACIONAL DEL PERU
C. D. G.
General PNP
SECRETARIA EJECUTIVA

POLICIA NACIONAL DEL PERU
A. C. P. Z.
General S. PNP
DE ASESORIA JURIDICA

ANEXO 03: PARÁMETROS PARA LA CONSTRUCCIÓN DE HELIPUERTOS

Con la finalidad de prestar un apoyo seguro en el marco del servicio policial, en forma oportuna, eficiente y con adecuadas medidas de seguridad aérea y operacional, es necesario que en las diferentes unidades del país tengan en cuenta las normas establecidas para la construcción y adecuación de helipuertos para las aeronaves de la Institución.

Para el cumplimiento de los aspectos señalados, se considera necesario se sigan las siguientes instrucciones en materia de construcción y adecuación de helipuertos.

A. DEFINICIÓN

Helipuerto es el área que permite y garantiza el aterrizaje y operación en forma segura de las aeronaves de ala rotatoria (helicópteros).

B. CARACTERÍSTICAS

1. Ubicación

Para escoger la ubicación del helipuerto se debe tener en cuenta las siguientes condiciones:

- Buscar una cima que permita la operación de vuelo desde todos los puntos cardinales.
- En caso de no presentarse la condición anterior, escoger un lugar que tenga una trayectoria (recorrido que hace el helicóptero desde el aire hasta el sitio de aterrizaje), de aproximadamente 150 metros de profundidad, por 25 metros de ancho: con una dirección del viento definida (hacia donde sopla el viento), haciéndose imperiosa la colocación de algún elemento que ayude a determinar la dirección de este a cada momento (manga de viento, hoguera, etc).
- El área debe estar limpia de alambres, cuerdas o cualquier otro elemento u obstáculo que interfiera con la operación de las aeronaves.
- Si el sitio de la plataforma en razón al área presenta declives o inclinaciones esta no debe exceder de 8° grados.

2. El mínimo techo (distancia vertical entre el suelo y el borde inferior de las nubes) debe ser 500 pies (150 metros) y visibilidad (distancia horizontal que permite la visibilidad desde el helipuerto hacia sus alrededores) debe ser 1.600 pies (490 metros).



3. El helipuerto debe estar localizado a una distancia prudente del área donde se encuentra el personal, que permita agilidad en los desplazamientos y facilidad en la seguridad.
4. El área del helipuerto debe tener como mínimo 30 metros de ancho, libre de todo obstáculo.
5. El sitio de aterrizaje debe ser plano y a nivel (en lo posible) con una plataforma preferiblemente de cemento, asfalto, hierba, o cualquier material que evite el levantamiento de polvo por acción de la turbulencia del rotor (ejemplo gravilla) y lo suficientemente consistente para sostener el peso del helicóptero.
6. En el sitio de aterrizaje se debe demarcar un círculo de 25 metros de circunferencia, cuyo grosor debe ser mínimo de 20 centímetros para que sea visible desde el aire, en el centro del círculo se marcará una H cuyas piernas paralelas debe tener un mínimo de 2 metros de longitud y 1.50 metros de ancho, esta demarcación se hará preferiblemente en color blanco o en aquel color que resalte más con referencia a la superficie, la demarcación no debe sobrepasar el nivel del terreno (si se realiza con piedra, ladrillos, etc) para que no afecte la condición del tren de aterrizaje. Es decir, que al tocar terreno no se presentan altibajos que alteren la estabilidad del helicóptero (**ver Gráfico No. 1**).



C. CONSTRUCCIÓN



1. La superficie debe ser lo suficientemente consistente para soportar el peso de la aeronave, el cual oscila entre las tres mil (3.000) libras, (1.500 kilos) y las trece mil (13.000) libras (7.500 kilos).
2. La construcción debe ser firme para que no se ruede el helicóptero al aterrizar.
3. Los helipuertos se pueden acondicionar sobre pantanos o ciénagas, (cuando las condiciones lo hagan necesario) construyendo plataforma con el material disponible (cemento, ladrillo, madera, etc) guardando las características estipuladas en el numeral A; debe tener mínimo cuatro metros de ancho y largo respectivamente para dar cabida al tren de aterrizaje del helicóptero.
4. Si se usan troncos o guaduas, deben estar ubicados de tal forma que queden cruzados con la dirección de aterrizaje para que no se atasque el patín del tren de aterrizaje. (**Ver Gráfico No. 2**).
5. El helipuerto no debe construirse cerca de viviendas o edificaciones a las cuales la turbulencia le pueda causar daño y obstaculicen la operación de la aeronave.

6. Los helipuertos pueden prepararse en terrenos montañosos o sobre colinas cortando la maleza, arbustos, ramas o haciendo rellenos según el terreno.
7. Tanto en la ruta de aproximación como de despegue del helicóptero (trayectoria) no deben existir alambres, cables o cuerdas. En caso de que sea imposible quitarlas o que no exista otra posible trayectoria, se deben marcar con tiras de tela de color blanco que faciliten su visibilidad al piloto.
8. Es importante la fabricación y ubicación de una manga de viento para la identificación de la dirección del viento, la cual se ubicará mínimo a 25 metros del helipuerto.
9. De no ser posible se debe instruir al personal sobre la utilización de humo a esta misma distancia del helipuerto. Esto facilita al piloto la identificación de la dirección del viento y agilizará y hará más segura la operación.
10. Se puede ubicar también una tira larga, liviana y delgada de tela a una distancia prudente que sirva como veleta.



D. HELIPUERTOS NOCTURNOS



El método aconsejable para la identificación de un helipuerto en operación nocturna es el denominado sistema "Y", en el cual se usan cuatro luces marcadas.



1. La dirección de aproximación para el aterrizaje está hacia el lado abierto de la "Y" (**Ver Gráfico No.3**).
2. Cuando la dirección del viento es ideal para la aproximación final, la "Y" estará a lo largo y el helicóptero se dirigirá hacia la parte abierta de la "Y" (**Ver Gráfico No.3**).
3. La luz No.2, se usa también como señal de identificación. El señalador tomará la posición al frente del helicóptero para indicar a la tripulación la clave y señales para el aterrizaje.
4. Si las condiciones lo permiten y se utilizan las luces de vehículos para iluminar el helipuerto, la luz no se debe enfocar hacia el helicóptero para evitar encandilar a los pilotos.
5. En caso de que los pilotos estén volando con visores nocturnos, no se debe encender ninguna luz artificial, lo cual será informado oportunamente por la tripulación.



6. El principal peligro en el vuelo nocturno son las cuerdas (alta tensión, alumbrado eléctrico, teléfonos, etc), por lo tanto, se debe advertir su presencia mediante la utilización de elementos reflectivos como balones plásticos de señalización, especialmente en las cercanías del helipuerto.
7. Para la iluminación de la "Y" invertida se puede utilizar cualquier tipo de luz, producida por electricidad, baterías, fuego y luces químicas (bombillos, lámparas, mecheros). Se recomienda que el haz de luz producido por alguno de estos elementos sea dirigido verticalmente.



Gráfico No. 1 CONSTRUCCIÓN DE HELIPUERTOS PARA VUELOS DE DÍA

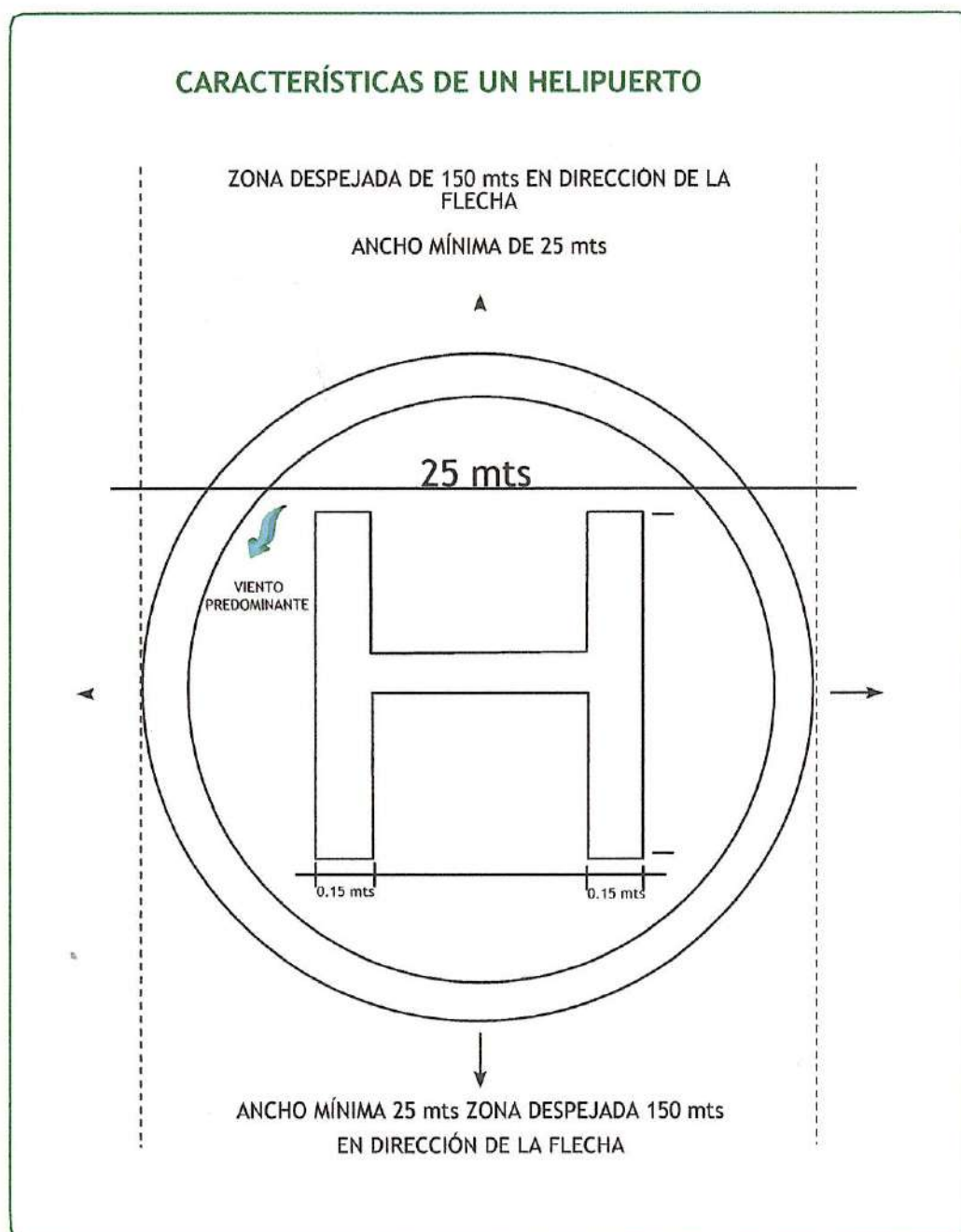
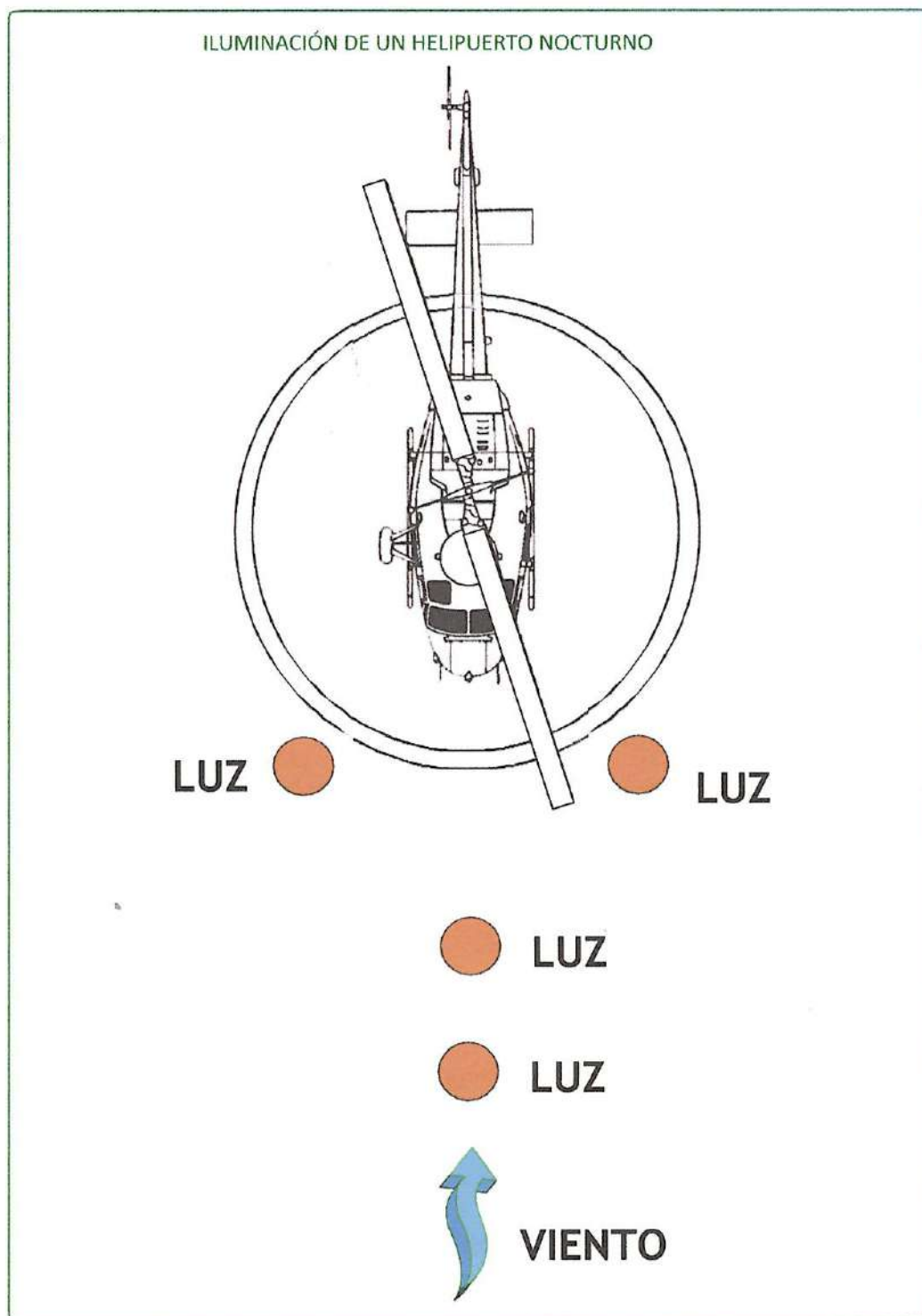


Gráfico No. 2 CONSTRUCCIÓN DE HELIPUERTOS PARA VUELOS DE NOCHE



ANEXO 4: RECOMENDACIONES EN CASO DE TRANSPORTE DE PERSONAS EN AERONAVES (POLICIAS, MILITARES OTROS)

1. Portar el fusil dentro de la aeronave con el cañón hacia abajo sin munición en la recámara y seguro puesto.
2. Usar cinturón de seguridad y no moverse del puesto durante el vuelo.
3. Esperar que la aeronave haya aterrizado y el piloto haga la indicación de embarcar o desembarcar a través del mecánico de vuelo.
4. Acercarse o alejarse del helicóptero, siempre por el frente, nunca por la cola y en el caso de avión alejarse o acercarse por los lados, siempre esté atento a las orientaciones del personal especializado.
5. Asegurarse de que el piloto haga la orientación de pasajeros indicando de manera clara el propósito del vuelo como la ruta, destino, aterrizar, sobrevolar, traer refuerzos, recoger personal, ubicar el objetivo, etc.) esto contribuye a la mutua colaboración de los pasajeros.
6. Tener cuidado de no golpear ninguna parte de la aeronave al colocar o descargar, todas sus partes son delicadas, cuidar el tren de aterrizaje.
7. Evitar forzar las puertas al abrirlas o cerrarlas, si estas se traban, avisar a la tripulación. No golpear las puertas.
8. No tener consigo elementos u objetos sueltos entre sus prendas o en las manos como: gorras pañoletas, papeles, envases desechables, etc; ya que estos con el flujo del helicóptero pueden causar daño al rotor de la cola, al rotor principal o introducirse en la turbina.
9. En caso de un apoyo aéreo nocturno con lentes de visión nocturna, se debe tener la precaución de no colocar luces o lámparas de luz intensa. Es recomendable utilizar luces químicas o fogatas controladas para no enojar a la tripulación.
10. Dar estricto cumplimiento a la normativa vigente y reglas de seguridad del área de aviación, sobre la prohibición de transportar conjuntamente fulminantes y activadores (dinamita y/o material inflamable).
11. Instruir al personal en tierra sobre el uso y operación de los equipos de radio, para lograr comunicación positiva con la aeronave (tierra-aire).
12. Los pilotos en comando de las aeronaves son los responsables de la planificación, ejecución y desarrollo de las misiones autorizadas por el comando de operaciones policiales y de la respectiva orientación a los pasajeros.



REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Dirección General de Aeronáutica Civil del Perú. (2023). Reglamento Aeronáutico del Perú (RAP).

Organización de Aviación Civil Internacional. (1944). Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Convenio de Chicago).

Organización de Aviación Civil Internacional. (2013). Manual de investigación de accidentes e incidentes de aviación (Doc 9756).

Organización de Aviación Civil Internacional. (2015). Manual sobre sistemas de aeronaves pilotadas a distancia (RPAS) (Doc 10019).

Organización de Aviación Civil Internacional. (2018). Manual de gestión de la seguridad operacional (SMS).



Organización de Aviación Civil Internacional. (2024). Anexo 6: Operación de aeronaves – Parte IV: Sistemas de aeronaves pilotadas a distancia (RPAS). https://store.icao.int/en/annex-6-operation-of-aircraft-part-iv-remotely-piloted-aircraft-systems?utm_source=chatgpt.com



Gobierno del Estado de Veracruz - México, Contraloría General, Dirección General de Desarrollo Administrativo. (2008). Metodología para la elaboración de manuales administrativos. <http://dgece.sev.gob.mx/difusion/manuales/metodologia.pdf>



Policía Nacional del Perú. (2021). Directiva N° 019-2021-COMGEN PNP/SECEJE-DIRPLAINS-DIVMDI: Lineamientos aplicables para la formulación, aprobación o modificación de documentos normativos u orientadores de la Policía Nacional del Perú.



Policía Nacional del Perú. (2024). Directiva N° 09-2024-COMOPOL /DIRAVPOL-DIVOPAER: Lineamientos y responsabilidades para la ejecución de operaciones aéreas, entrenamiento, capacitación, mantenimiento y seguridad operacional con aeronaves de la Policía Nacional del Perú.