

**MINISTÉRIO DA DEFESA
COMANDO DA AERONÁUTICA**



INFANTARIA DA AERONÁUTICA

MCA 125-14

ESCOLTA DE BATEDORES

2015

MINISTÉRIO DA DEFESA
COMANDO DA AERONÁUTICA
COMANDO-GERAL DE OPERAÇÕES AÉREAS



INFANTARIA DA AERONÁUTICA

MCA 125-14

ESCOLTA DE BATEDORES

2015



MINISTÉRIO DA DEFESA
COMANDO DA AERONÁUTICA
COMANDO GERAL DE OPERAÇÕES AÉREAS

PORTARIA COMGAR Nº 227/EMGAR-11.6, DE 09 DE DEZEMBRO DE 2015.

Aprova a edição do manual que dispõe sobre Escolta de Batedores.

O COMANDANTE-GERAL DE OPERAÇÕES AÉREAS, no uso de suas atribuições e de acordo com o que lhe confere o inciso IX do Artigo 11 do ROCA 20-6, "Regulamento do Comando-Geral de Operações Aéreas", aprovado pela Portaria nº 991/GC3, de 16 de outubro de 2009, resolve:

Art. 1º Aprovar a edição do MCA 125-14 "Escolta de Batedores", que com esta baixa.

Art. 2º Esta Portaria entra em vigor na data de sua publicação.

Ten Brig Ar GERSON NOGUEIRA MACHADO DE OLIVEIRA
Comandante-Geral de Operações Aéreas

(Publicado no BCA nº231, de 16 de dezembro de 2015)

SUMÁRIO

1 DISPOSIÇÕES GERAIS.....	9
1.1 <u>FINALIDADE</u>	9
1.2 <u>CONCEITUAÇÃO</u>	9
1.3 <u>ÂMBITO</u>	9
2 ESCOLTA DE BATEDORES.....	10
2.1 <u>FUNDAMENTAÇÃO LEGAL</u>	10
2.2 <u>COMPONENTES DA ESCOLTA</u>	12
2.3 <u>CLASSIFICAÇÃO DAS ESCOLTAS DE BATEDORES</u>	13
2.4 <u>ATRIBUIÇÕES DOS COMPONENTES DA ESCOLTA</u>	15
3 FORMAÇÕES DAS ESCOLTA.....	18
3.1 <u>EM DESLOCAMENTO</u>	18
3.2 <u>ESTACIONAMENTO</u>	19
4 ORGANIZAÇÃO PARA O EMPREGO	21
4.1 <u>ARMAMENTO E MUNIÇÃO</u>	21
4.2 <u>EQUIPAMENTOS</u>	21
4.3 <u>MOTOCICLETAS</u>	22
5 TÉCNICAS DE PILOTAGEM.....	23
5.1 <u>POSTURA</u>	23
5.2 <u>SINAIS E GESTOS EM DESLOCAMENTO</u>	23
5.3 <u>SINAIS E GESTOS DESEMBARCADOS</u>	27
5.4 <u>SINAIS E GESTOS DO AGENTE DE TRÂNSITO</u>	28
6 TÉCNICAS DE ESCOLTA.....	30
6.1 <u>ORGANIZAÇÃO DO COMBOIO</u>	30
6.2 <u>REGRAS DE ENGAJAMENTO</u>	30
6.3 <u>MEDIDAS GERAIS DE SEGURANÇA</u>	30
6.4 <u>DESLOCAMENTOS ADMINISTRATIVOS</u>	31
7 PLANEJAMENTO DA ESCOLTA.....	33
7.1 <u>FATORES DE PLANEJAMENTO</u>	33
7.2 <u>PROCESSO DE PLANEJAMENTO</u>	33
7.3 <u>APOIO DE INTELIGÊNCIA</u>	34
7.4 <u>RECONHECIMENTO DE ITINERÁRIOS</u>	34
8 AÇÕES DURANTE A MISSÃO.....	36
8.1 <u>INSPEÇÃO DAS MOTOCICLETAS</u>	36
8.2 <u>BRIEFING</u>	37
8.3 <u>DEBRIEFING</u>	38
8.4 <u>TÁTICAS DE AÇÕES IMEDIATAS</u>	38
8.5 <u>FLUIDEZ DO COMBOIO</u>	40
9 DISPOSIÇÕES FINAIS.....	45
REFERÊNCIAS	46
ÍNDICE	47

1 DISPOSIÇÕES GERAIS

1.1 FINALIDADE

O presente Manual tem por finalidade definir os procedimentos a serem adotados para o emprego de Meios de Força Aérea em atividades envolvendo Escolta de Batedores pelos motociclistas militares do Comando da Aeronáutica.

1.2 CONCEITUAÇÃO

A interpretação do significado da terminologia empregada deve ser feita de acordo com o consagrado no vernáculo, na DCA 1-1 (Doutrina Básica da Força Aérea Brasileira), no MD35-G-01 (Glossário das Forças Armadas), no MCA 10-4 (Glossário da Aeronáutica) ou como definido abaixo:

1.2.1 BATEDOR

Militar em atividade policial, geralmente conduzindo viatura tipo motocicleta, destinado a proporcionar fluidez, garantindo a segurança de autoridades, tropa e/ou cargas em deslocamentos terrestres por vias públicas.

1.2.2 ESCOLTA DE BATEDORES

É a atividade proporcionada por motociclistas às autoridades civis ou militares, nacionais ou estrangeiras, ou a comboios conduzindo tropas ou cargas sensíveis (munição, armamentos, suprimentos, etc.), com a finalidade de fornecer-lhes segurança, trânsito livre e/ou honras militares.

1.3 ÂMBITO

Este Manual aplica-se a todas as OM do COMAER que atuem como elos do Sistema de Segurança e Defesa do Comando da Aeronáutica.

2 ESCOLTA DE BATEDORES

2.1 FUNDAMENTAÇÃO LEGAL

2.1.1 LEI Nº 9.503, DE 23 SET 1997 - CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO

Art. 29 O trânsito de veículos nas vias terrestres abertas à circulação obedecerá às seguintes normas:

(...)

VI - os veículos precedidos de batedores terão prioridade de passagem, respeitadas as demais normas de circulação;

VII - os veículos destinados a socorro de incêndio e salvamento, os de polícia, os de fiscalização e operação de trânsito e as ambulâncias, além de prioridade de trânsito, gozam de livre circulação, estacionamento e parada, quando em serviço de urgência e devidamente identificados por dispositivos regulamentares de alarme sonoro e iluminação vermelha intermitente (...)

(...)

Art. 89 A sinalização terá a seguinte ordem de prevalência:

I - as ordens do agente de trânsito sobre as normas de circulação e outros sinais;

II - as indicações do semáforo sobre os demais sinais;

III - as indicações dos sinais sobre as demais normas de trânsito.

(...)

Art. 189 Deixar de dar passagem aos veículos precedidos de batedores, de socorro de incêndio e salvamento, de polícia, de operação e fiscalização de trânsito e às ambulâncias, quando em serviço de urgência e devidamente identificados por dispositivos regulamentados de alarme sonoro e iluminação vermelha intermitentes:

Infração - gravíssima;

Penalidade - multa.

2.1.2 PORTARIA NORMATIVA Nº 600/MD, DE 19 MAIO 2009 – REGULAMENTO DE CONTINÊNCIAS (RCONT)

Art. 109. Honras de Gala são homenagens, prestadas diretamente pela tropa, a uma alta autoridade civil ou militar, de acordo com a sua hierarquia e consistem de:

(...)

II - Escolta de Honra; e

(...)

Art. 110. Têm direito a Guarda e a Escolta de Honra:

I - o Presidente da República;

II - o Vice-Presidente de República;

III - o Congresso Nacional e o Supremo Tribunal Federal nas sessões de abertura e encerramento de seus trabalhos;

IV - o Chefe de Estado Estrangeiro, na cerimônia oficial de chegada à Capital Federal;

V - os Embaixadores estrangeiros, quando da entrega de suas credenciais;

VI - os Ministros de Estado, os Comandantes da Marinha, do Exército e da Aeronáutica e, quando incorporado, o Superior Tribunal Militar;

VII - os Ministros Plenipotenciários de Nações Estrangeiras e os Enviados Especiais;

VIII - os Almirantes-de-Esquadra, Generais-de-Exército e Tenentes-Brigadeiros, nos casos previstos no § 2º do art. 103 deste Regulamento, ou quando, por motivo de serviço, desembarcarem em uma Guarnição Militar e forem hierarquicamente superiores ao comandante desta;

IX - os Governadores de Estado, dos Territórios Federais e do Distrito Federal, quando em visita de caráter oficial a uma Organização Militar; e

X - os demais oficiais-generais, somente nos casos previstos no § 2º do art. 103 deste Regulamento.

(...)

Art. 116. Escolta de Honra é a tropa a cavalo ou motorizada, em princípio constituída de um esquadrão (companhia), e no mínimo de um pelotão, destinada a acompanhar as autoridades referidas no art. 110 deste Regulamento.

§ 1º No acompanhamento, o comandante da Escolta a Cavalo se coloca junto à porta direita da viatura, que é precedida por dois batedores, enquadrada lateralmente por duas filas, uma de cada lado da viatura, com cinco cavaleiros cada, e seguida do restante da tropa em coluna por três ou por dois.

§ 2º No caso de Escolta motorizada, três viaturas leves antecedem o carro, indo o comandante da escolta na primeira delas, sendo seguido das demais; se houver motocicletas, a formação é semelhante à da escolta a cavalo.

(...)

Art. 124. Honras Fúnebres são homenagens póstumas prestadas diretamente pela tropa aos despojos mortais de uma alta autoridade ou de um militar da ativa, de acordo com a posição hierárquica que ocupava e consistem de:

(...)

II - Escolta Fúnebre; e

(...)

§ 1º As Honras Fúnebres são prestadas aos restos mortais:

I - do Presidente da República;

II - do Ministro de Estado da Defesa;

III - dos Comandantes da Marinha, do Exército e da Aeronáutica; e

IV - dos Militares das Forças Armadas.

§ 2º Excepcionalmente, por determinação do Presidente da República, do Ministro de Estado da Defesa ou do Comandante da Marinha, do Exército ou da Aeronáutica, são prestadas Honras Fúnebres aos despojos mortais de Presidente do Congresso Nacional, Presidente da Câmara dos Deputados, Presidente do Supremo Tribunal Federal, Ministro de Estado ou Secretário Especial da Presidência da República equiparado a Ministro de Estado, assim como o seu transporte, em viatura especial, acompanhada por tropa.

§ 3º Excepcionalmente, por determinação do Presidente da República, do Ministro de Estado da Defesa, do Comandante da Marinha, do Exército ou da Aeronáutica, ou de outra autoridade militar, são prestadas Honras Fúnebres aos despojos mortais de Chefes de Missão Diplomática estrangeira falecidos no Brasil, ou de insigne personalidade, assim como o seu transporte, em viatura especial, acompanhada por tropa.

§ 4º As Honras Fúnebres prestadas a Chefes de Missão Diplomática estrangeira ou às autoridades mencionadas no § 1º deste artigo seguem as mesmas determinação estabelecidas para os Comandantes da Marinha, do Exército e da Aeronáutica.

(...)

Art. 134. Escolta Fúnebre é a tropa destinada ao acompanhamento dos despojos mortais do Presidente da República, de altas autoridades militares e de oficiais das Forças Armadas falecidos quando no serviço ativo.

Parágrafo único. Se o militar falecido exercia funções de comando em Organização Militar, a escolta é composta por militares dessa organização.

Art. 135. A Escolta Fúnebre procede, em regra, durante o acompanhamento, como a Escolta de Honra; quando parada, só toma posição de "Sentido" para prestar continência às autoridades de posto superior a o de seu comandante.

Parágrafo único. A Escolta Fúnebre destinada a acompanhar os despojos mortais de oficiais superiores, intermediários, subalternos e praças especiais forma a pé, descoberta, armada de sabre e ladeia o féretro do portão do cemitério ao túmulo.

Art. 136. A Escolta Fúnebre é constituída:

I - para o Presidente da República: por tropa a cavalo ou motorizada do efetivo equivalente a um batalhão;

II - para o Ministro de Estado da Defesa: por tropa a cavalo ou motorizada do efetivo equivalente a duas companhias;

III - para os Comandantes da Marinha, do Exército e da Aeronáutica: por tropa a cavalo ou motorizada do efetivo equivalente a uma companhia;

IV - para oficiais-generais: por tropa a cavalo ou motorizada de efetivo equivalente a um pelotão;

V - para oficiais superiores: por tropa, formada a pé, de efetivo equivalente a um pelotão;

VI - para oficiais intermediários: por tropa, formada a pé, de efetivo equivalente a dois grupos de combate;

VII - para oficiais subalternos, guardas-marinha e aspirante a oficial: por tropa, formada a pé, de efetivo equivalente a um grupo de combate; e

VIII - para Aspirantes, Cadetes e alunos do Colégio Naval e Escolas Preparatórias: por tropa, formada a pé, composta de Aspirantes, Cadetes e Alunos, correspondentes ao efetivo de um grupo de combate.

Parágrafo único. As praças não têm direito a Escolta Fúnebre.

2.2 COMPONENTES DA ESCOLTA

Os componentes de uma escolta de batedores são:

- a) comandante da escolta;
- b) regulador de velocidade;
- c) ponta-de-lança ou "ponta";
- d) ala; e
- e) cerra-fila.

2.2.1 COMANDANTE DA ESCOLTA

É o batedor mais antigo de uma equipe designada para a realização de uma determinada escolta.

2.2.2 REGULADOR DE VELOCIDADE

É o batedor que se desloca à frente do comboio indicando o itinerário correto. É também responsável por regular a velocidade, de modo que o comboio chegue ao destino no horário previsto, de acordo com a ordem do comandante da escolta.

2.2.3 PONTA DE LANÇA OU “PONTA”

É o batedor que tem como principal atribuição proporcionar o livre trânsito da comitiva ou comboio, por meio do fechamento de vias no itinerário.

2.2.4 ALA

É o batedor que se desloca junto às portas traseiras da viatura que conduz a autoridade, a fim de garantir a sua integridade física.

2.2.5 CERRA-FILA

É o batedor que se desloca à retaguarda do comboio, impedindo que veículos não autorizados nele se infiltrem ou o ultrapassem, conforme as ordens do comandante da escolta.

2.2.6 Todos os motociclistas componentes da escolta devem estar em contato visual com o batedor que está imediatamente à sua frente e à sua retaguarda, bem como estar em condições de assumir qualquer das demais funções na escolta.

2.3 CLASSIFICAÇÃO DAS ESCOLTAS DE BATEDORES

A fim de facilitar o entendimento, as escoltas de batedores podem ser classificadas quanto à sua composição ou à sua finalidade.

2.3.1 QUANTO À COMPOSIÇÃO

2.3.1.1 Escolta SIMPLES

2.3.1.1.1 É aquela realizada por batedores de uma única Força. No COMAER, é determinada pela autoridade à qual a UInf estiver subordinada operacionalmente.

2.3.1.1.2 Não há limite máximo de batedores em uma escolta e, para o seu dimensionamento, deve ser levado em conta o nível de segurança da autoridade ou carga, o itinerário a ser percorrido e o tamanho do comboio.

2.3.1.1.3 No tocante ao limite mínimo, o número de batedores não pode ser inferior a **08 (oito)**, para atender a um comboio de até 08 (oito) automóveis ou 04 (quatro) viaturas de grande porte. Para o caso de um comboio maior, deverá ser adicionado mais 01 (um) batedor para cada 02 (duas) viaturas ao comboio.

2.3.1.1.4 Caso esteja contido no comboio veículos tipo carreta, ficará a critério do comandante da escolta a definição do número de batedores a ser acrescentados, sendo respeitado o número mínimo descrito no item anterior.

2.3.1.2 Escolta MISTA

2.3.1.2.1 É aquela composta por batedores de mais de uma Força Singular, Auxiliar ou Órgão de Segurança Pública. É acionada pelo Ministério da Defesa, em atendimento às solicitações

do Ministério das Relações Exteriores ou da Presidência da República, ou pelo Coordenador de Segurança de Área. Destina-se a proporcionar livre trânsito e segurança à autoridade.

2.3.1.2.2 Em virtude da diferença de doutrina existente entre as Forças, sempre que possível, as funções semelhantes desempenhadas pelos batedores devem ser distribuídas dentro da mesma Força.

2.3.1.2.3 Nas escoltas mistas, nas quais o COMAER participe, o batedor mais antigo será, sempre que possível, um oficial.

2.3.2 QUANTO À FINALIDADE

2.3.2.1 Escolta de Autoridade

2.3.2.1.1 Escolta proporcionada por batedores com a finalidade de assegurar livre trânsito e segurança ao comboio de veículos conduzindo autoridades.

2.3.2.1.2 A comitiva, normalmente composta por veículos pequenos e ágeis, deve trafegar nas velocidades determinadas pelo comandante da escolta ao regulador e dentro dos limites estabelecidos para a via. Esta velocidade não pode ser muito alta, a fim de não atrapalhar o trabalho dos pontas, e não muito baixa, para não comprometer a segurança da autoridade, devendo normalmente ficar próxima do limite máximo permitido para a via.

2.3.2.1.3 Neste tipo de escolta, o comandante ocupa normalmente a posição de ala, a fim de proteger a autoridade e atuar em possíveis mudanças de itinerário. No caso de vias estreitas que inviabilizem a sua participação como ala, agirá como ponta.

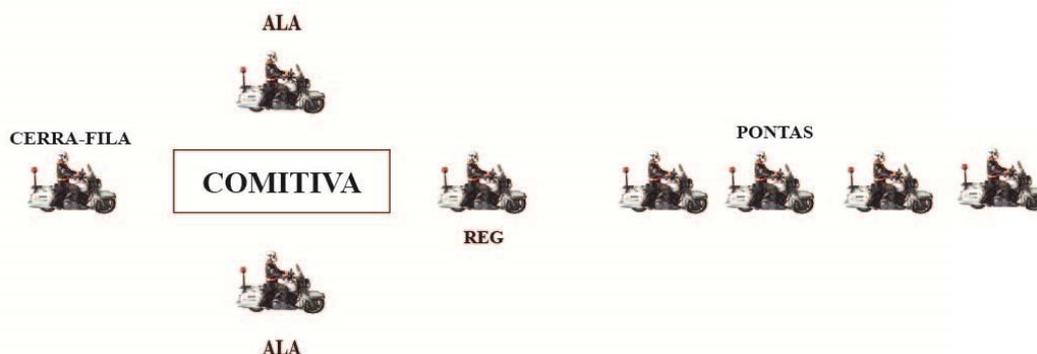


Figura 1 – Formação para escolta de autoridade.

2.3.2.2 Escolta de Acompanhamento

2.3.2.2.1 Geralmente empregada quando um grande número de autoridades precisa de escolta ao mesmo tempo, como em reuniões ou conferências de Chefes de Estado.

2.3.2.2.2 Nesta situação, o número de batedores empregados será de no mínimo 02 (dois) e no máximo 04 (quatro).

2.3.2.2.3 Durante o acompanhamento, caso o trânsito não estiver fechado por agentes de trânsito, a escolta obedece à sinalização normal da via parando nos locais previstos.



Figura 2 – Formação para escolta de acompanhamento

2.3.2.3 Escolta de Comboio

2.3.2.3.1 Acompanhamento proporcionado por batedores a fim de assegurar livre trânsito e garantir a segurança a comboio de viaturas conduzindo tropas, armamento ou suprimentos.

2.3.2.3.2 Os comboios, normalmente compostos por veículos grandes e pesados, trafegam em baixa velocidade. Devido às flutuações no distanciamento de veículos que ocorrem neste tipo de escolta, o comandante da escolta deve atuar de forma que possa diminuir os intervalos entre os veículos.

2.3.2.3.3 Na situação anterior, cabe ao regulador de velocidade realizar a aceleração e desaceleração progressiva, evitando, assim, a colisão entre os veículos do comboio.

2.3.2.4 Escolta de Honra

Determinada com a finalidade de prestar honras militares às autoridades previstas no Regulamento de Continências, Honras, Sinais de Respeito e Cerimonial Militar das Forças Armadas (RCONT).



Figura 3 – Formação para escolta de honra

2.3.2.5 Escolta Fúnebre

2.3.2.5.1 Determinada com a finalidade de prestar honras fúnebres às autoridades previstas no RCONT. Tem o objetivo duplo de proporcionar livre trânsito ao cortejo e compor o quadro de honras e cerimonial a que faz jus a autoridade ou personalidade falecida.

2.3.2.5.2 Caracteriza-se pela baixa velocidade de deslocamento, bem como por uma formação de deslocamento igual à das escoltas de honra.

2.4 ATRIBUIÇÕES DOS COMPONENTES DA ESCOLTA

2.4.1 COMANDANTE DA ESCOLTA

Tão logo o comandante da escolta tenha sido designado para a missão, deverá tomar as seguintes providências:

- a) realizar um briefing com toda a sua equipe;
- b) assegurar que todos os batedores tenham conhecimento do programa da visita da autoridade e/ou do itinerário do comboio;
- c) realizar o reconhecimento do itinerário com todos os batedores escalados para a escolta;
- d) definir se será ativada a função de ala, levando em consideração o grau de risco a que está sujeita a autoridade, a largura das pistas e a existência de bueiros que possam comprometer a segurança do batedor;
- e) definir o horário e local de realização do briefing inicial, que em princípio deve ocorrer uma hora antes e no local de início do primeiro deslocamento;
- f) no local do início do primeiro deslocamento, realizar um briefing com todos os motoristas das viaturas do comboio;
- g) estar em condições de assumir qualquer função na escolta, atuando preferencialmente como ala ou como ponta;
- h) preocupar-se em conferir constantemente o seu efetivo;
- i) fiscalizar e controlar o desempenho de cada batedor;
- j) realizar ajustes de velocidade e itinerário, se for o caso, avisando prioritariamente o regulador; e
- k) realizar o debriefing ao final de cada trecho de deslocamento, fazendo as observações que julgar pertinentes.

2.4.2 REGULADOR DE VELOCIDADE

- a) regular a velocidade, considerando também a situação do trânsito. Ao se aproximar de cruzamentos, semáforos e faixas de pedestres, deverá atentar para a quantidade de pontas à sua frente, evitando avançar por pontos não fechados, devendo diminuir a velocidade com antecedência, a fim de evitar que o comboio seja obrigado a parar;
- b) não ter nenhuma dúvida a respeito do itinerário;
- c) manter absoluta confiança em si próprio, principalmente, se algum ponta errar o itinerário, uma vez que qualquer alteração deve ser repassada ao regulador com prioridade pelo comandante da escolta; e
- d) após o briefing do comandante da escolta, entrar em contato com o motorista do primeiro carro da comitiva para confirmar se foram entendidas as orientações e os significados dos principais gestos convencionados.

2.4.3 PONTA-DE-LANÇA OU “PONTA”

- a) conhecer muito bem o itinerário e manter permanente contato visual com o comboio e com os outros pontas;
- b) sinalizar ao cerra-fila e aos outros motociclistas sempre que for efetuar uma ultrapassagem, só o fazendo ao ter certeza que foi visto;
- c) evitar ultrapassar o comboio pela direita, só o fazendo em vias muito largas ou quando o comboio for fazer uma conversão ou curva para a esquerda;

- d) atentar para o uso comedido da sirene, evitando seu uso desnecessário e próximo ao veículo da autoridade;
- e) recuperar com a velocidade necessária para ultrapassar e distanciar-se do comboio de maneira que possa fechar o próximo ponto com tranquilidade;
- f) administrar o uso correto da velocidade a fim de se evitar acidentes;
- g) após distanciar-se do regulador, deslocar-se na mesma pista de rolamento do comboio em coluna por um ou por dois alternado;
- h) só ultrapassar outros pontas quando autorizado;
- i) tentar fechar os pontos mais críticos, de maior movimento, com antecedência;
- j) nunca tentar voltar para fechar um ponto que passou, devendo a falha ser sanada pelo ponta que se desloca à sua retaguarda; e
- k) indicar aos batedores à retaguarda o ponto que vai fechar.

2.4.4 ALA

- a) zelar pela manutenção das distâncias entre os veículos e impedir a infiltração de veículos estranhos à comitiva ou comboio; e
- b) ficar atento às solicitações da autoridade ou do elemento de ligação, aos bueiros e aos movimentos do motorista da autoridade.

2.4.5 CERRA-FILA

- a) certificar-se da posição exata do último veículo do comboio a ser escoltado;
- b) na saída do comboio, realizar o fechamento do primeiro ponto e, ao sair, deve procurar manter uma distância adequada do último veículo, de maneira a facilitar a recuperação dos pontas;
- c) permanecer atento aos sinais do regulador a fim de auxiliar nas trocas de faixas;
- d) ficar atento aos pontas que por ventura necessitem ultrapassá-lo, sinalizando a eles o momento exato, principalmente nas vias mais estreitas;
- e) impedir que veículos não integrantes do comboio o ultrapassem, retendo todo o trânsito atrás de si; e
- f) coordenar, junto ao comandante da escolta, a ultrapassagem de veículos de emergência em prioridade.

3 FORMAÇÕES DA ESCOLTA

As formações realizadas pela escolta de batedores são padronizadas e realizadas conforme o cenário no qual a missão ocorre. São diferenciadas como formações em deslocamento e em estacionamento.

3.1 EM DESLOCAMENTO

3.1.1 COLUNA POR UM

3.1.1.1 Formação usada para deslocamentos rápidos, principalmente em locais de fluxo intenso de veículos ou estreitos.

3.1.1.2 A distância entre uma motocicleta e outra deverá ser estabelecida pelo comandante da escolta, devendo aumentar proporcionalmente à velocidade de deslocamento, não devendo nunca ser inferior à distância mínima de segurança prevista no CTB.



Figura 4 – Formação de deslocamento – coluna por um

3.1.2 COLUNA POR DOIS

3.1.2.1 Formação utilizada somente em desfile e paradas em semáforos.

3.1.2.2 A distância entre uma motocicleta e outra deverá ser estabelecida pelo comandante da escolta, devendo aumentar proporcionalmente à velocidade de deslocamento, não devendo nunca ser inferior à distância mínima de segurança prevista no CTB.

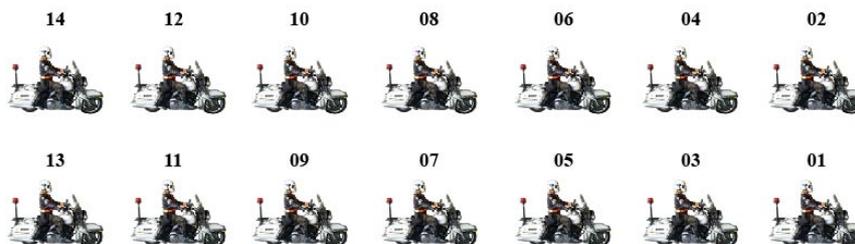


Figura 5 – Formação de deslocamento – coluna por dois

3.1.3 COLUNA POR DOIS, ALTERNADO

3.1.3.1 Formação usada em vias com fluidez de trânsito, por tratar-se de uma formação compacta que permite tanto uma distância de segurança lateral quanto frontal.

3.1.3.2 Nesta situação, caso haja a necessidade de um batedor desviar de algum obstáculo, não correrá o risco de chocar-se com o batedor que estaria ao lado.



Figura 6 – Formação de deslocamento – coluna por dois, alternado.

3.1.4 EM CUNHA

3.1.4.1 Formação utilizada para deslocamentos lentos, geralmente em desfiles, presença maciça de pedestres e determinadas escoltas de honra.

3.1.4.2 A distância entre uma motocicleta e outra deverá ser estabelecida pelo comandante, em função do espaço disponível para o deslocamento.

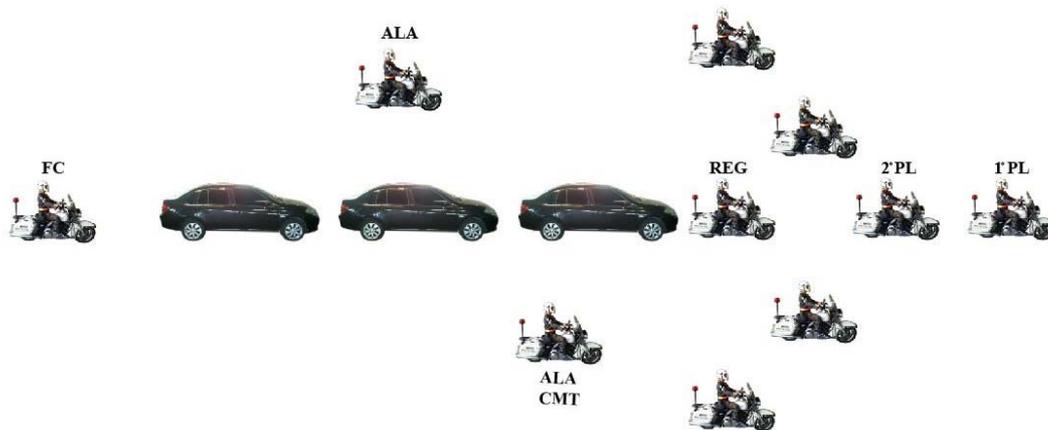


Figura 7 – Formação de deslocamento – em cunha.

3.1.5 EM LINHA

Utilizada em desfiles e solenidades. O intervalo entre os batedores será em função do espaço.

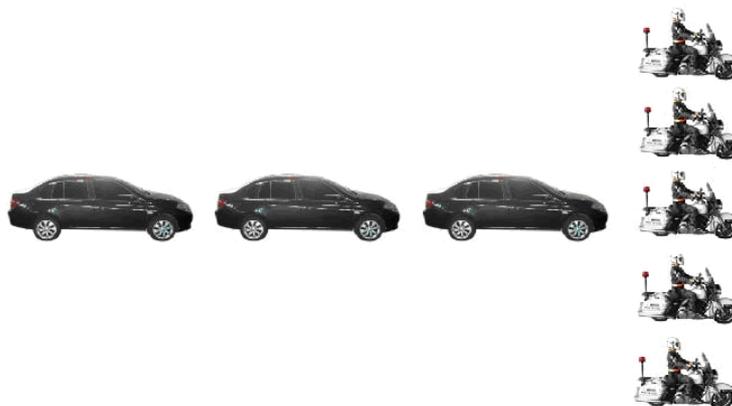


Figura 8 – Formação de deslocamento – em linha.

3.2 ESTACIONAMENTO

No estacionamento das motocicletas deve ser observado o local, ficando a motocicleta do comandante da escolta à direita ou à frente das demais. Deve ser observado também o local apropriado para que as motocicletas fiquem juntas e de forma ordenada. Para isto há três modos de estacionar as motocicletas:

3.2.1 ESTACIONAMENTO OBLÍQUO OU “ESPINHA DE PEIXE”

É o mais comumente usado por facilitar a saída rápida dos batedores. As motocicletas são dispostas num ângulo de 45 graus em relação ao meio fio.

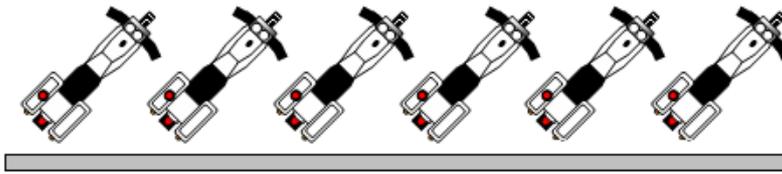


Figura 9 – Formação em estacionamento – oblíquo.

3.2.2 ESTACIONAMENTO PERPENDICULAR

Utilizado quando o espaço não permite o estacionamento oblíquo. As motos fazem um ângulo de 90 graus em relação ao meio fio. O intervalo e o alinhamento devem ser observados de modo que o motociclista consiga subir e descer de sua motocicleta sem dificuldades.

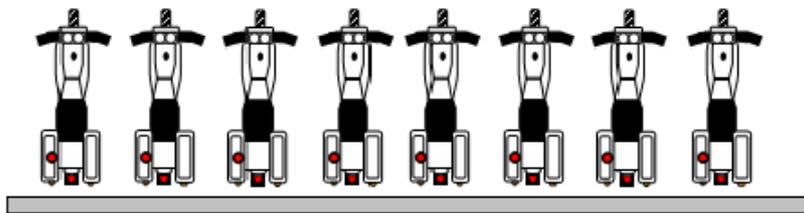


Figura 10 – Formação em estacionamento – perpendicular

3.2.3 ESTACIONAMENTO EM COLUNA POR UM

Formação utilizada para estacionamento em locais estreitos, de parada rápida e/ou para prover segurança no desembarque da autoridade. Permite partidas rápidas e sem problemas de manobras, porém necessita de muito espaço longitudinal. As motocicletas são estacionadas paralelamente ao meio fio, a ele distante aproximadamente 30 cm.

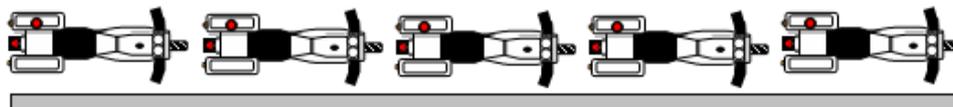


Figura 11 – Formação em estacionamento – coluna por um

4 ORGANIZAÇÃO PARA O EMPREGO

4.1 ARMAMENTO E MUNIÇÃO

4.1.1 De modo a prover a segurança do bem pessoal/material que está sendo escoltado, bem como dos próprios membros da escolta, todos os batedores deverão conduzir arma de porte.

4.1.2 O quantitativo de munição empregada deverá ser, no mínimo, a correspondente à de um carregador totalmente muniado. Os informes do setor de inteligência ou a ordem do próprio comandante da escolta podem vir a acrescentar a quantidade de munição a ser empregada.

4.1.3 Além disso, deve ser utilizado, de acordo com a exigência situacional, armamento não letal (espargidor de pimenta, dispositivo eletro-incapacitante, bastão retrátil, etc).

4.2 EQUIPAMENTOS

4.2.1 OBRIGATÓRIOS

Além dos itens previstos no Regulamento de Uniformes Militares da Aeronáutica (RUMAER), o batedor deverá fazer o uso dos seguintes equipamentos obrigatórios em missão de escolta de batedores:

- a) cinturão com porta pistola;
- b) cordão branco (ou equipamento similar);
- c) colete de trânsito com tiras reflexivas;
- d) apito de trânsito (conforme CTB); e
- e) rádio portátil HT.



Figura 12 – Uniforme do motociclista. Fonte: RUMAER

4.2.2 RECOMENDADOS

Visando proporcionar maior segurança aos batedores para a realização da missão, alguns equipamentos podem ser adicionados:

IMAGEM	DESCRIÇÃO	OBSERVAÇÕES
	Fiel retrátil com gancho para zarelho.	O fiel retrátil é mais seguro que o cordão branco, podendo substituí-lo.
	Microfone para Hand-Talk	Facilita a comunicação rádio
	Câmera portátil	Permite o registro da missão executada, de modo a corrigir procedimentos, instruir e dirimir dúvidas em possíveis ocorrências.
	GPS para motocicleta	Permite o a orientação da equipe de escolta.
	Lanterna	Utilizada quando da ação do batedor como agente de trânsito.

Tabela 01 – Lista de equipamentos recomendados aos batedores

4.3 MOTOCICLETAS

4.3.1 As motocicletas utilizadas para escolta de batedores serão aquelas estipuladas pela Diretoria de Engenharia da Aeronáutica – DIRENG, classificadas como “Motocicleta Policial” ou “Tipo P-9”.

4.3.2 Em condições excepcionais, as motocicletas classificadas como “Trail” ou “Tipo P-10” (para atividades de patrulhamento policial) poderão ser utilizadas na escolta de batedores.

5 TÉCNICAS DE PILOTAGEM

5.1 POSTURA

5.1.1 POSTURA DE PILOTAGEM

Nas situações de deslocamento, o batedor deve manter uma postura ereta, confortável e que permita o uso de todos os recursos da motocicleta, principalmente os afetos à segurança, dentre as quais podemos citar:

- a) pés repousados nas pedaleiras, em condições de acionar tanto o freio quanto o câmbio. Os pés também não devem estar voltados para fora, nem para baixo dos limites da pedaleira;
- b) cotovelos devem estar levemente flexionados, não podendo ultrapassar os limites laterais da motocicleta;
- c) manter a visada por cima do para-brisa (bolha); e
- d) manter as mãos sobre os comandos do guidão, exceto quando for realizar sinais e gestos.

5.1.2 POSTURA NA ABORDAGEM

5.1.2.1 Nas situações em que o batedor for atuar como agente de trânsito, deverá portar-se de maneira cortês com os motoristas e pedestres em trânsito nas vias públicas. Entretanto, deverá manter postura e entonação de voz firmes, demonstrando total segurança nas suas ações.

5.1.2.2 No caso de reações desfavoráveis ou hostis por parte dos motoristas e pedestres, deverão ser aplicadas as regras de engajamento previstas nesse Manual.

5.2 SINAIS E GESTOS EM DESLOCAMENTO

5.2.1 SINAIS SONOROS

5.2.1.1 O uso da sirene é utilizado para:

- a) abrir caminho no tráfego;
- b) alertar pedestres; e
- c) realizar parada de veículos.

5.2.1.2 O uso de sirenes deve ser evitado durante a ultrapassagem do comboio, em túneis e próximo a hospitais.

5.2.2 SINAIS VISUAIS E GESTOS

São utilizados durante o deslocamento da escolta de batedores, seja durante a realização da missão, seja em deslocamentos administrativos.

GESTO	COMANDO	DESCRIÇÃO
	ATENÇÃO	Erguer a mão esquerda na altura da cabeça. É o gesto que antecede todos os outros comandos.
	COLUNA POR UM	Braço esquerdo levantado na altura da cabeça, somente com o dedo indicador esticado.
	COLUNA POR DOIS	Braço esquerdo levantado na altura da cabeça, com os dedos indicador e médio esticados, em formato de "V".
	COLUNA POR DOIS ALTERNADO	Realizar o comando de coluna por dois. Logo após, oscilar o antebraço para os lados.
	EM CUNHA	Posicionar o braço esquerdo e com o cotovelo flexionado, posicionando a mão, espalmada pra baixo, com o dedo médio junto ao capacete.
	EM LINHA	Posicionar o braço esquerdo totalmente esticado na horizontal, com a mão espalmada para baixo.
	ACCELERAR	Braço esquerdo levantado na altura da cabeça com o punho cerrado. Logo após, oscilar para cima e para baixo 3 vezes.
	DIMINUIR VELOCIDADE	Com o braço esquerdo e a palma da mão para baixo totalmente esticado na horizontal, oscilar para cima e para baixo.
	PARAR	Posicionar o braço esquerdo totalmente esticado na horizontal, com a mão espalmada para o lado esquerdo.

	LOCAL DE PARADA À ESQUERDA	Apontar com o dedo indicador o próximo ponto à esquerda onde vai parar. É usado pelos “pontas”.
	LOCAL DE PARADA À DIREITA	Passar o antebraço por trás da nuca, apontando com o dedo indicador o próximo ponto à direita onde vai parar. É usado pelos “pontas”.
	AFASTAR OU AGUARDAR	Braço esquerdo estendido para baixo, a 30° em relação ao solo, como a mão estendida e espalmada para a retaguarda.
	PASSAGEM AUTORIZADA	Braço esquerdo estendido para baixo, a 30° em relação ao solo, como a mão estendida e espalmada para frente. Logo após, oscilar o antebraço para frente e para trás.
	APROXIMAR (motocicleta sem baú traseiro)	Posicionar o antebraço esquerdo atrás da coluna, com a palma da mão voltada para a retaguarda. Logo após, oscilar o antebraço para cima e para baixo.
	APROXIMAR (motocicleta com baú traseiro)	Posicionar o antebraço esquerdo atrás do capacete, com a palma da mão voltada para o capacete. Logo após, oscilar o antebraço para cima e para baixo.
	BURACO	Braço esquerdo estendido para baixo, a 45° em relação ao solo, com dedo indicador para baixo. Logo após, oscilar o antebraço para cima e para baixo, indicando o local do buraco.
	PIPA	Braço esquerdo estendido para cima, a 45° em relação ao solo, como a mão espalmada para frente. Logo após, movimentar a mão esquerda em movimentos de semicírculos.
	QUEBRA MOLAS	Braço esquerdo estendido para baixo, a 30° em relação ao solo. Palma da mão voltada para baixo. Logo após, oscilar o antebraço para frente e para trás com o ligeiro levantamento da mão.

	DEPRESSÃO	Braço esquerdo estendido para baixo, a 30° em relação ao solo. Palma da mão voltada para baixo. Logo após, oscilar o antebraço para frente e para trás com um ligeiro declive da mão.
	PISTA ESCORREGADIA	Braço esquerdo estendido para baixo, a 30° em relação ao solo. Palma da mão voltada para baixo. Logo após, realizar um movimento circular do antebraço, no sentido horário.
	VIRAR À ESQUERDA	Posicionar o antebraço esquerdo paralelo ao solo, com a mão espalmada para frente.
	VIRAR À DIREITA	Passar o antebraço esquerdo por trás da nuca, com a mão espalmada para frente.
	LIGAR SIRENE	Com o braço esquerdo flexionado, de modo que a mão fique na altura da orelha esquerda. Logo após, abrir e fechar a mão, mantendo a ponta dos dedos unidos, voltados para a orelha.
	DESLIGAR SIRENE	Braço esquerdo ao lado do corpo, de modo que o antebraço fique paralelo ao solo. Manter a mão fechada, somente com os dedos indicador e médio esticados. Então, fazer a junção e o afastamento destes dois dedos.

Tabela 02 – Sinais e gestos utilizados pelos batedores

	INDICATIVO DE VELOCIDADE
	Logo após o sinal de atenção, baixar o braço e levantá-lo com a indicação da velocidade, sendo o numero indicado multiplicado por 10. Se o valor for acima de 50 km/h, repetir o movimento com o seu complemento. Exemplo 1: indicação de 60 km/h. Exemplo 2: indicação de 50 km/h.
	ESTREITAMENTO DE PISTA
	Braço esquerdo estendido, paralelo ao solo. Antebraço voltado para cima, perpendicular ao solo, com a palma da mão voltada para o capacete. Logo depois, movimentar o antebraço 3 vezes de modo que a ponta dos dedos toque o capacete.

	<p align="center">MUDANÇA DE FAIXA PARA A ESQUERDA</p> <p>Realizar movimento igual ao de coluna por um. Logo após, movimentar o antebraço no sentido anti-horário 1 vez e a seguir esticar o braço para baixo, a 45° do solo, mantendo o dedo indicador apontado.</p>
	<p align="center">MUDANÇA DE FAIXA PARA A DIREITA</p> <p>Realizar movimento igual ao de coluna por um. Logo após, movimentar o antebraço no sentido horário 1 vez e a seguir posicionar o antebraço atrás da nuca, apontando o dedo indicador para a direita.</p>
	<p align="center">ACENDER SINAIS LUMINOSOS</p> <p>Com o braço esquerdo levantado, unir e afastar as pontas dos dedos.</p>

Tabela 03 – Sinais e gestos utilizados pelos batedores

5.3 SINAIS E GESTOS DESEMBARCADOS

GESTO	COMANDO	DESCRIÇÃO
	<p align="center">EMBARCAR</p>	<p>Com o braço direito estendido a 30° em relação ao solo, flexionar o cotovelo, erguendo o antebraço até a mão ficar na altura da cabeça.</p>
	<p align="center">EQUIPAR (Colocar EPI)</p>	<p>Com o braço direito para a direita, cotovelo flexionado a 45° e palma da mão voltada para frente, trazer o braço para frente e tocar com a palma da mão no lado esquerdo do peito.</p>
	<p align="center">LIGAR A MOTO</p>	<p>Com o braço direito para cima, punho simulando como se estivesse segurando uma chave, girar o punho no sentido horário.</p>
	<p align="center">BATEDOR PRONTO</p>	<p>Posicionar a mão direita em cima do parabrisa (bolha) da motocicleta, com o punho cerrado e polegar estendido para cima (sinal de positivo).</p>

	DESLIGAR	Com ambos os braços esticados a 30° em relação ao solo, palmas das mãos voltadas para frente, elevar os braços acima da cabeça, flexionar levemente os cotovelos e unir a ponta dos dedos da mão esquerda na parte média da palma da mão direita.
	ARMAR DESCANÇO	Com a palma da mão direita encostada no lado esquerdo do peito, esticar o braço de modo que fique ao lado do corpo, 30° em relação ao corpo.
	DESEMBARCAR	Com o braço direito flexionado sobre a cabeça, estica-lo ao lado do corpo estendido a 30° em relação ao solo, com a palma da mão voltada para cima.

Tabela 04 – Sinais e gestos utilizados pelos batedores quando desembarcados

5.4 SINAIS E GESTOS DO AGENTE DE TRÂNSITO

SIGNIFICADO	GESTO	DESCRIÇÃO
Ordem de parada obrigatória para todos os veículos. Quando executada em interseções, os veículos que já se encontrem nela não são obrigados a parar.		Braço levantado verticalmente, com a palma da mão para frente.
Ordem de parada para todos os veículos que venham de direções que cortem ortogonalmente a direção indicada pelos braços estendidos, qualquer que seja o sentido de seu deslocamento.		Braços estendidos horizontalmente, com a palma da mão para frente.
Ordem de parada para todos os veículos que venham de direções que cortem ortogonalmente a direção indicada pelo braço estendido, qualquer que seja o sentido de seu deslocamento.		Braço estendido horizontalmente, com a palma da mão para frente, do lado do trânsito a que se destina.

Ordem de diminuição da velocidade.		Braço estendido horizontalmente, com a palma da mão para baixo, fazendo movimentos verticais.
Ordem de parada para os veículos aos quais a luz é dirigida.		Braço estendido horizontalmente, agitando o feixe de luz para um determinado veículo.
Ordem de seguir		Braço levantado, com movimento de antebraço da frente para a retaguarda e a palma da mão voltada para trás.

Tabela 05 – Sinais e gestos utilizados pelo batedor como agente de trânsito

5.4.1 Em complemento aos gestos convencionados, o agente de trânsito fará o uso de sinais com o uso de apito, conforme estabelecido no CTB:

SINAIS DE APITO	SIGNIFICAÇÃO	EMPREGO
Um silvo breve	Atenção, Siga!	No ato do guarda sinaleiro mudar a direção do trânsito.
Dois silvos breves	Pare!	Para a fiscalização de documentos ou outro fim.
Três silvos breves	Acenda a lanterna!	Sinal de advertência. O condutor deve obedecer à intimação.
Um silvo longo	Diminua a marcha!	Quando for necessário fazer diminuir a marcha dos veículos.
Um silvo longo e um breve	Trânsito impedido em todas as direções!	Aproximação do corpo de bombeiro, ambulâncias, veículos de polícia ou de tropa ou de apresentação oficial.
Três silvos longos	Motoristas a postos!	Nos estacionamentos, à porta de teatros, campos desportivos, etc.

Tabela 06 – Sinais de apito utilizados pelo batedor como agente de trânsito

6 TÉCNICAS DE ESCOLTA

6.1 ORGANIZAÇÃO DO COMBOIO

6.1.1 O comboio deve ser organizado de modo que o regulador fique à frente do primeiro veículo e o cerra-fila fique à retaguarda do último veículo.

6.1.2 A ordem das viaturas dentro do comboio deverá ser organizada pelo responsável da segurança da autoridade, tropa ou carga, assessorado pelo comandante da escolta, devendo dar preferência para colocar as viaturas mais lentas à frente do comboio, sempre que a situação tática permitir.

6.1.3 De acordo com o itinerário a ser realizado, o comandante da escolta poderá dispensar a função do ala, colocando-o para executar a função de ponta de lança, assim como o comandante da escolta poderá acumular também a função de ponta, visando à maior fluidez do comboio.

6.1.4 Todo comboio escoltado deverá, sempre que possível, possuir uma equipe médica para atender qualquer acidente com batedor. Esta equipe médica poderá ser da FAB ou não.

6.1.5 Em caso de acidente, a equipe médica só sai do comboio com orientação do comandante da escolta, visando evitar outro acidente.

6.1.6 Com a equipe médica fora do comboio atendendo o acidentado, cabe ao comandante da escolta continuar com o comboio mesmo sem a equipe médica, salvo ordem contrária de autoridade competente.

6.2 REGRAS DE ENGAJAMENTO

6.2.1 Diante de uma ação hostil, o batedor deverá agir de acordo com o previsto na Norma Operacional do Sistema de Segurança e Defesa (NOSDE) que regulamente o uso progressivo da força e as regras de engajamento.

6.2.2 Se durante uma escolta, o batedor em movimento for alvo de uma ação hostil, deverá optar por engajar ou não a injusta agressão, conforme a situação e orientação do comandante da escolta.

6.2.3 Optando pelo não engajamento, o batedor deverá se abaixar, encostando o peito no tanque da motocicleta e acelerar, enquanto realiza manobras em “zigzague” na pista, evitando ser alvejado.

6.2.4 Optando por repelir a injusta agressão, o batedor deverá executar a manobra descrita no item “táticas de ações imediatas” deste manual (item 8.4).

6.3 MEDIDAS GERAIS DE SEGURANÇA

6.3.1 Durante o deslocamento, nenhum batedor poderá ultrapassar outro de sua equipe sem que lhe seja autorizada a passagem. Para solicitar passagem a um batedor à sua frente, o motociclista deverá fazer um breve uso da sirene e aguardar a liberação, ou não, do batedor à sua frente. O batedor à sua frente, se for autorizar, irá fazer o gesto de passagem, devendo o que vai ultrapassar fazê-lo pelo lado esquerdo do ultrapassado. Caso o batedor à sua frente não lhe dê autorização para ultrapassagem, deverá fazer o gesto de aguardar.

6.3.2 O batedor só poderá liberar os veículos parados (abandonar o fechamento) entre a passagem do último veículo do comboio e o cerra-fila, devendo atentar para não liberar a via caso o cerra-fila esteja distante do comboio, evitando assim que veículos não autorizados entrem no espaço entre o comboio e o cerra-fila.

6.3.3 Após abandonar o seu fechamento, o batedor deverá ultrapassar o comboio com velocidade superior, porém condizente com as condições da via. Após ultrapassar o comboio, deverá progredir numa velocidade condizente com a escolta.

6.3.4 O regulador só poderá passar com o comboio em pontos fechados pelos pontas.

6.3.5 O regulador deverá atentar para conduzir o comboio em uma velocidade condizente com o trânsito local, não devendo ultrapassar o limite de velocidade da via, salvo quando determinado pelo comandante da escolta.

6.3.6 O regulador deverá manter contato constante, via rádio, com a equipe de escolta, informando o local e a velocidade do comboio.

6.3.7 O comandante da escolta irá determinar, via rádio, a velocidade que deverá ser imposta ao comboio.

6.3.8 Os pontas-de-lança deverão estar sempre informando as condições do trânsito à frente ao comandante da escolta, para que este determine a velocidade do comboio.

6.3.9 Qualquer anormalidade deverá ser reportada ao comandante da escolta, para que este determine, se for o caso, a utilização de itinerários alternativos e eventuais.

6.3.10 Nenhuma viatura sai do comboio em movimento, salvo quando previsto no planejamento e devidamente ensaiado.

6.4 DESLOCAMENTOS ADMINISTRATIVOS

6.4.1 Deslocamentos administrativos são todos aqueles deslocamentos realizados pelas equipes de batedores quando não se encontram em atividade de escolta.

6.4.2 Os deslocamentos administrativos são utilizados para adestramentos, reconhecimentos de itinerários, deslocamento até o local da escolta ou retorno à OM.

6.4.3 Durante os deslocamentos administrativos, o comandante da escolta determinará a ordem de saída das motocicletas e deverá seguir as regras de circulação em condições normais. O comandante pode determinar que alguns batedores atuem como pontas-de-lança, realizando fechamentos para manter a integridade tática da equipe.

6.4.4 Nos deslocamentos administrativos, os motociclistas adotarão a formação “coluna por um” ou “por dois alternado”, de acordo com as condições do trânsito. Os batedores deverão acompanhar, sempre que possível, a motocicleta à sua frente; caso não seja possível, o batedor deverá informar via rádio ao comandante da escolta para que este tome as medidas cabíveis.

6.4.5 Durante o deslocamento, a mudança de faixa ocorrerá do seguinte modo: a última motocicleta, ao receber o sinal do comandante, deverá mudar de faixa primeiro, para facilitar a mudança de faixa da moto à sua frente, e assim sucessivamente.

6.4.6 Caso algum veículo necessite cruzar a coluna de marcha dos batedores, o motociclista deverá permitir, se possível, a passagem do veículo, devendo logo após, retornar à sua posição anterior.

6.4.7 Por determinação do comandante da escolta, os deslocamentos administrativos poderão ser fracionados em equipes menores, sendo, no mínimo, em duplas de batedores.

7 PLANEJAMENTO DA ESCOLTA

7.1 FATORES DE PLANEJAMENTO

No planejamento de escolta, alguns fatores devem ser considerados pelo comandante da missão:

- a) quantidade de viaturas previstas para o comboio;
- b) tipo de viaturas existentes no comboio (carro, ônibus, caminhões, etc.);
- c) tamanho das viaturas (largura, comprimento e altura);
- d) tipo e condições das vias:
 - urbanas – trânsito rápido, arterial, coletora, local;
 - rurais – rodovias e estradas;
- e) tipo de piso (pavimentado, terra);
- f) valor (importância) da carga e/ou autoridade;
- g) local de embarque e desembarque;
- h) condições meteorológicas;
- i) itinerários (principal, alternativo e eventual);
- j) apoio logístico (alimentação, combustível, local de espera, etc.);
- k) apoio médico; e
- l) horário de realização da escolta.

7.2 PROCESSO DE PLANEJAMENTO

7.2.1 Ao receber a missão, o setor operacional da UInf escalará a equipe de escolta, definindo o seu comandante, o qual realizará o planejamento detalhado.

7.2.2 O comandante da missão deverá realizar o planejamento preliminar da escolta e entregar ao setor operacional da UInf. Nesse planejamento, devem constar o efetivo necessário, os meios a serem empregados, o itinerário principal, o horário e a data para reconhecimento.

7.2.3 Uma vez feito o planejamento preliminar pelo comandante da escolta, este deve realizar o apronto inicial, reunindo sua equipe, informando o itinerário principal e definindo as funções a cada motociclista, explicando a concepção geral da missão, as responsabilidades de cada um e as providências a serem adotadas por todos durante a preparação da missão. Deve, ainda, divulgar o Quadro de Organização de Pessoal e Material (QOPM) da missão.

7.2.4 Caso o tipo de missão recomende sigilo, o comandante da missão deverá omitir, no seu apronto inicial, as informações que entender não ser essenciais para a adoção dos próximos passos na preparação da missão.

7.2.5 Após o apronto inicial, os motociclistas componentes da equipe de escolta deverão iniciar os preparativos para a realização da missão. O segundo mais antigo da equipe deverá auxiliar o comandante, conduzindo a verificação de todo o apoio logístico necessário (alimentação, combustível, armamento, comunicação rádio e alojamento, quando for o caso), bem como conduzir qualquer ensaio ou reconhecimento definidos pelo comandante durante o apronto inicial. Enquanto isso, o comandante da escolta estará realizando o detalhamento da

missão e realizando contatos com elementos de ligação do comboio a ser escoltado, a fim de definir as condições peculiares da missão (situações adversas, panes, acidentes, etc.).

7.2.6 Para realizar este detalhamento, o comandante poderá ser auxiliado por outros militares de sua equipe, notadamente aqueles de maior grau hierárquico ou de maior experiência na atividade em questão. Poderá empregar o regulador de velocidade no estudo detalhado do itinerário.

7.2.7 Ao finalizar seu planejamento, o comandante da escolta apresentá-lo-á ao Oficial de Operações para aprovação e emissão da respectiva ordem de missão.

7.2.8 O último ensaio deverá ser realizado com a presença do comandante da escolta, que verificará se todos os procedimentos planejados estão sendo devidamente executados e se o seu planejamento preliminar está adequado. Caso necessário, fará as modificações pertinentes, determinando novo ensaio com as modificações inseridas nos procedimentos.

7.2.9 Nos casos de missões de escolta que sejam rotineiramente executadas por determinada UInf, alguns passos desta fase de planejamento podem se tornar desnecessários, tendo em vista a possibilidade de o setor de operações da OM já contar com o planejamento detalhado para aquele tipo de missão. Nestes casos, o comandante da escolta apenas adequará o planejamento básico pré-existente à situação específica, devendo, ainda assim, realizar um reconhecimento de itinerário visando verificar se ocorreu alguma modificação.

7.3 APOIO DE INTELIGÊNCIA

7.3.1 Durante a fase de planejamento da missão, o comandante da escolta deverá consultar o setor de inteligência de sua OM, buscando levantar o maior número de informações possíveis sobre a região por onde irá passar com sua escolta.

7.3.2 Caso necessário, as seções de inteligência de outras OM poderão ser contatadas por intermédio dos elos do Sistema de Inteligência.

7.3.3 Para um planejamento detalhado, o comandante poderá utilizar conhecimentos de batedores mais experientes, fotos, mapas, informações da internet, dados fornecidos por elementos de ligação dos comboios e todos os colhidos durante os reconhecimentos.

7.4 RECONHECIMENTO DE ITINERÁRIOS

7.4.1 Sempre que a situação permitir, os itinerários a serem percorridos pela escolta deverão ser reconhecidos, preferencialmente, no mesmo horário e dia da semana em que ocorrerá o deslocamento a ser realizado, a fim de evitar surpresas como feiras livres, manifestações, congestionamentos de entrada e saída de escola. Se possível, a equipe realizará o reconhecimento em viatura, permitindo assim que todos os motociclistas possam estar atentos ao itinerário, realizando anotações sobre o percurso, trânsito e outros detalhes julgados importantes.

7.4.2 Nos reconhecimentos de itinerários, deve ser dada especial atenção aos pontos críticos que permitam ou facilitem uma ação ofensiva contra o comboio, bem como aos pontos que venham a dificultar o deslocamento e possam ainda colocar em risco o motociclista e o comboio. Tais pontos podem ser áreas já conhecidas de grande congestionamento de trânsito nos centros urbanos, cruzamento de nível, pontes, viadutos, túneis, comunidades (áreas vermelhas nos centros urbanos), pedágios, trechos de longo aclive, trechos de estrada com despenhadeiros, etc. Estes pontos devem ser evitados. Caso não seja possível evitá-los por

falta de melhores alternativas, devem ser assinalados e levados em consideração no planejamento da missão e nos ensaios realizados pela equipe de escolta. Se necessário, o comandante da escolta poderá designar batedores específicos (por sua experiência) para abordar estes pontos.

7.4.3 Além destes fatores, também devem ser observados e levados em consideração no planejamento: a existência de desvios (obras), em condições ou não de utilização pelo tipo de veículo que transportará o material ou autoridade a ser protegida, adequabilidade da rota à passagem da carga (largura da estrada, vãos de viadutos, altura de fios elétricos e passarelas, dimensões de túneis, etc).

7.4.4 O comandante da escolta deverá definir um itinerário principal e, pelo menos, um alternativo. O número de itinerários alternativos deve aumentar proporcionalmente ao tamanho do deslocamento podendo, inclusive, haver mais alternativas ao longo do itinerário principal.

7.4.5 Sempre que a situação permitir, o comandante da escolta deverá apresentar ao responsável pelo material, ou autoridade a ser escoltada, seu planejamento e sugestão de itinerário, salientando os pontos críticos para o comboio e para a equipe de escolta de motos.

7.4.6 No planejamento do comandante da escolta para a definição de itinerários, deverão ser levados em conta hospitais próximos ao itinerário ou de referência para as autoridades escoltadas e apoio médico à equipe de escolta, quantidade de pedestres ao longo das vias, grandes cruzamentos, experiência da equipe de batedores, tamanho do comboio a ser escoltado, tipo das viaturas existentes no comboio, tipo de piso, velocidade das vias, velocidade do comboio, risco da carga ou autoridade, condições meteorológicas, horário do deslocamento, distância entre os veículos e missões específicas.

7.4.7 Após a definição dos itinerários, todos os componentes da escolta deverão realizar o seu reconhecimento.

8 AÇÕES DURANTE A MISSÃO

8.1 INSPEÇÃO DAS MOTOCICLETAS

8.1.1 Antes de iniciar uma missão de escolta ou de reconhecimento de itinerário, é de suma importância que seja realizada a inspeção na motocicleta, evitando assim surpresas desagradáveis, as quais poderão impedir o cumprimento de uma missão ou até mesmo ocasionar acidentes.

8.1.2 A seguir, alguns itens que devem ser inspecionados:

ITEM	DESCRIÇÃO
Sistema Elétrico	Após ligar a chave de ignição, deverão ser verificados os seguintes itens: buzina, sirene, luzes indicadoras de direção (pisca-pisca), luzes de perseguição, lâmpadas do painel e luzes de freio.
Farol	Verificar se a regulagem do farol está de acordo com o previsto no manual de instruções do modelo da motocicleta empregada.
Embreagem	O manete da embreagem, situado no punho esquerdo do guidão, deve possuir folga de acordo com o previsto no manual de instruções do modelo da motocicleta empregada.
Espelhos retrovisores	Devidamente ajustados para o motociclista e intactos. Deve-se ter a preocupação quanto à folga, pois, com o movimento da moto, o vento poderá tirar o retrovisor da posição, tornando-os inúteis.
Combustível	Manter o tanque sempre cheio.
Óleo do Motor	Verificar o nível de óleo do motor.
Corrente de Transmissão	Deve estar regulada, pois caso contrário pode provocar desgaste prematuro nas suas engrenagens ou então escapar destas, podendo causar acidente.
Freios	Verificar se a regulagem dos freios (dianteiro e traseiro) estão de acordo com o previsto no manual de instruções do modelo da motocicleta empregada. Verificar o nível de fluido de freio hidráulico.
Pneus	Verificar os pneus quanto ao desgaste, se possuem alguma saliência (bolha) e se estão calibrados conforme especificação do manual da motocicleta. Verificar também se os raios e aros das rodas estão em conformidade.
Condições gerais	Verificar amassados, folgas, trincas e fraturas. Limpeza externa da motocicleta e interna dos alforjes.

Tabela 07 – Itens de inspeção de motocicletas.

8.1.3 Além das verificações anteriores, cabe ao motociclista procurar identificar alguns “sintomas” na sua motocicleta, os quais necessitarão de manutenção ou reparo:

- a) barulho excessivo ou vibração do motor;
- b) emperramento ou maior dificuldade na movimentação de determinadas peças (freios, embreagem, cabos ou guidão);
- c) motocicleta puxando para um dos lados;
- d) falhas no motor, falta de potência ou desenvolvimento muito lento da moto;
- e) dificuldade na mudança de marchas;
- f) falha do sistema de frenagem;
- g) mau funcionamento dos amortecedores;

- h) vazamento de óleo do motor, dos cubos das rodas ou amortecedores;
- i) ligeiros “trancos” traseiros ou dianteiros; e
- j) fumaça excessiva saindo pelo escapamento.

8.2 BRIEFING

8.2.1 BRIEFING À EQUIPE DE ESCOLTA

8.2.1.1 O briefing preliminar com a equipe de escolta serve para verificar o grau de aprestamento da tropa, orientar quanto aos procedimentos específicos da missão, quando possível e garantir que cada membro da escolta saiba quais são as suas funções e tarefas durante as diversas fases da missão, bem como praticar as táticas de ação imediata (TAI) definidas para cada situação vislumbrada pelo comandante da escolta durante o seu planejamento preliminar.

8.2.1.2 O briefing inicial aos membros da equipe de escolta de batedores é fator primordial que antecede qualquer missão. Deve ocorrer, em princípio, uma hora antes do início do primeiro deslocamento, preferencialmente no local de início da missão.

8.2.1.3 No briefing, o comandante da escolta deverá:

- a) determinar a velocidade do comboio e divulgá-la;
- b) certificar-se de que todos os batedores conhecem os itinerários, o quadro-horário e reconhecem os veículos da comitiva ou comboio;
- c) verificar se todos os componentes da equipe estão em condições de cumprir a missão;
- d) certificar-se de que todos os batedores têm conhecimento de suas funções na escolta; e
- e) assegurar que os batedores conheçam as formações a serem utilizadas, quando for o caso.

8.2.1.4 Caso julgue necessário, o comandante da escolta poderá rebriefar os membros da equipe de escolta nos intervalos entre os trechos de deslocamento, a fim de reajustar os procedimentos da escolta.

8.2.2 BRIEFING AOS MOTORISTAS

8.2.2.1 Tão logo o comandante da escolta finalize o briefing aos membros da sua equipe, deverá ele (ou alguém por ele designado), realizar um briefing com o responsável (oficial de ligação ou chefe da segurança) e com os motoristas que comporão o comboio que estará sendo escoltado.

8.2.2.2 Nesse briefing, deverá ser informado aos motoristas:

- a) dados quanto ao itinerário, velocidade, distância entre os carros;
- b) gestos convencionados e procedimentos quando dentro do comboio;
- c) proibição da mudança de faixa, salvo se coordenado pelo regulador de velocidade; e
- d) caso ativada a função de ala, recomendar ao motorista da autoridade que evite movimentos bruscos para a direita, uma vez que nesta posição o

batedor desloca-se em um ponto onde o motorista pode não conseguir enxergá-lo ao retrovisor, por se tratar de ponto cego.

8.3 DEBRIEFING

8.3.1 Após o término da missão, o comandante deverá conduzir um debriefing final, que servirá para avaliar a condução da tarefa realizada e os procedimentos adotados por todos durante a realização da escolta com vista à melhora de desempenho futuro, corrigindo ou aperfeiçoando as técnicas utilizadas.

8.3.2 Todos os fatos relevantes deverão ser lançados em relatório e apresentados ao setor operacional da UInf.

8.4 TÁTICAS DE AÇÕES IMEDIATAS

8.4.1 ACIDENTE COM BATEDOR

8.4.1.1 Em caso de acidente com um batedor, o comandante da escolta deverá designar um motociclista para abandonar a escolta e tomar as seguintes providências, sempre que cabíveis, para atender o acidentado:

- a) sinalizar o local do acidente;
- b) ligar para o serviço de socorro de urgência da localidade. Havendo equipe médica no comboio, coordenar com o cerra-fila o fechamento total da via para a saída da ambulância do comboio até o local do acidente;
- c) retirar do acidentado e manter sob sua cautela todos os itens bélicos e outros bens que julgue necessário;
- d) ligar para o setor de operações da sua OM e informar o ocorrido;
- e) ligar para o hospital da FAB mais próximo (se for o caso) para informar sobre o acidente;
- f) quando em contato com o serviço de urgência da localidade, solicitar, caso seja pertinente, que o acidentado seja levado para o hospital da FAB mais próximo ou solicitar que o atendimento médico informe para qual hospital o acidentado será encaminhado;
- g) fazer contato com a polícia local para tomar as medidas policiais cabíveis;
- h) acionar o serviço de reboque, preferencialmente da FAB;
- i) realizar a guarda da motocicleta até a chegada do reboque;
- j) solicitar que o reboque leve a motocicleta, preferencialmente para a sua OM ou, na impossibilidade, para um local definido pelo comandante da escolta;
- k) acompanhar a remoção da motocicleta; e
- l) caso o batedor acidentado ainda esteja no hospital, dirigir-se ao local de internação assim que possível para solicitar informações sobre o seu estado de saúde e, em seguida, repassar as informações ao comandante da escolta e ao setor de operações da sua OM.

8.4.1.2 Ao término da missão, o comandante da escolta deverá informar oficialmente ao comandante da UInf sobre a ocorrência.

8.4.1.3 Caso o acidente tenha causado o óbito do batedor, o comandante da escolta designará 02 (dois) motociclistas para abandonar a escolta e tomar as seguintes providências:

- a) preservar o local do acidente, não permitindo que ninguém não autorizado entre no local;
- b) tomar as medidas policiais cabíveis (acionamento da polícia competente – estadual, se o acidente ocorrer em perímetro urbano ou em rodovias estaduais; ou polícia rodoviária federal, se o acidente se der em estradas federais – elaboração do boletim de acidente de trânsito, aguardar a chegada e o término do trabalho da perícia criminal);
- c) informar ao setor de operações da UInf sobre o óbito do batedor;
- d) após a liberação do local pela autoridade policial competente, os batedores deverão: retirar todos os itens bélicos e outros bens que julgue necessário (se autorizado pela autoridade policial competente) e entrar em contato com o serviço de reboque, preferencialmente da FAB, para a remoção da motocicleta;
- e) os batedores deverão permanecer no local até a retirada do cadáver e da motocicleta; e
- f) ao término da missão, os batedores deverão elaborar um relatório e encaminhar ao comandante da escolta, detalhando todas as medidas que foram adotadas.

8.4.2 PANE NA MOTOCICLETA

8.4.2.1 O batedor que verificar pane na motocicleta deverá informar ao comandante da escolta para que este decida por deixar o batedor, com sua moto em pane, sozinho ou opte por designar algum outro motociclista para abandonar a escolta e acompanhá-lo. Esta decisão será baseada na fluidez do comboio e se a moto encontra-se em pane numa área considerada de risco.

8.4.2.2 O batedor que tiver conhecimento de mecânica e ferramentas disponíveis poderá tentar sanar sua pane. Caso contrário, deverá colocar a moto em um local abrigado e seguro, realizar contato com o serviço de reboque, preferencialmente da FAB, e aguardar a sua remoção.

8.4.3 PANE EM VIATURA DO COMBOIO

8.4.3.1 Em caso de pane com viatura do comboio, deverá ser seguido o planejamento e a coordenação realizada com o oficial de ligação ou chefe da segurança do comboio (definição de quais casos em que o comboio irá parar).

8.4.3.2 Caso a decisão seja a cargo do comandante da escolta, este poderá optar por abandonar o veículo em pane no local, reorganizar o comboio e seguir com a escolta.

8.4.4 ACIDENTE COM VIATURA DO COMBOIO

8.4.4.1 Em caso de acidente com viatura do comboio, deverá ser seguido o planejamento e a coordenação realizada com o oficial de ligação ou chefe da segurança (definição de quais casos em que o comboio irá parar).

8.4.4.2 Caso a decisão fique a cargo do comandante da escolta, este poderá optar por interromper a escolta ou abandonar o(s) veículo(s) acidentado(s) no local, reorganizar o comboio e seguir com a escolta.

8.4.5 Tanto nas situações de pane ou acidente com viatura do comboio, a qual não tiver envolvimento do batedor, não deverá ser deslocado nenhum membro da escolta para prestar apoio a essa viatura.

8.4.6 ATAQUE FRONTAL

Diante de um ataque frontal, o batedor deverá parar sua motocicleta perpendicularmente em relação à ameaça e utilizá-la como abrigo. A seguir, responder fogo seguindo o uso progressivo da força.

8.4.7 ATAQUE À RETAGUARDA

Diante de ataque à retaguarda, o batedor deve diminuir a silhueta, reduzir uma marcha (aumentando o torque do motor), aumentar a velocidade e evadir-se em frente, realizando manobras em “zigzague”.

8.4.8 ATAQUE PELOS FLANCOS

Diante de um ataque pelo flanco, o batedor poderá realizar os procedimentos de ataques frontal ou ataque lateral, conforme a circunstância exigir.

8.5 FLUIDEZ DO COMBOIO

8.5.1 FECHAMENTO DE VIAS

8.5.1.1 O batedor, ao se deparar com uma via que permita o acesso de veículos no itinerário do comboio, deverá parar a sua motocicleta antes da via, colocando-a em segurança, deixando a sirene ligada. Deverá, ainda, realizar os sinais e gestos previstos no CTB para mandar os motoristas diminuírem a velocidade.

8.5.1.2 Quando a via estiver com uma velocidade mais lenta, o batedor deverá ordenar aos veículos que parem. Caso existam poucos veículos na via, o batedor deverá orientar aos motoristas para que os mesmos liguem o “pisca-alerta” de seus veículos, a fim de evitar abalroamento pela traseira. Após a via estar toda parada, o batedor poderá colocar sua motocicleta no meio da mesma, criando uma barreira física entre os veículos parados e a via onde passará o comboio.

8.5.1.3 Diante de um semáforo, com indicativo da luz vermelha acesa, o batedor poderá colocar sua motocicleta no meio da via, uma vez que o trânsito já se encontra parado. Em todos os casos, após a via estar em segurança, o batedor deverá desligar a sirene de sua moto, mantendo os dispositivos luminosos ligados.



Figura 13 e 14 – Batedor realizando fechamento de via

8.5.1.4 Nos pontos de travessia de pedestres (geralmente nas faixas de pedestres), o batedor deverá posicionar sua motocicleta de forma a impedir a passagem destes transeuntes (próximo ao passeio), devendo desembarcar de sua moto e solicitar aos cidadãos que não atravessem, pois as motocicletas em recuperação poderão ocasionar um grave acidente.

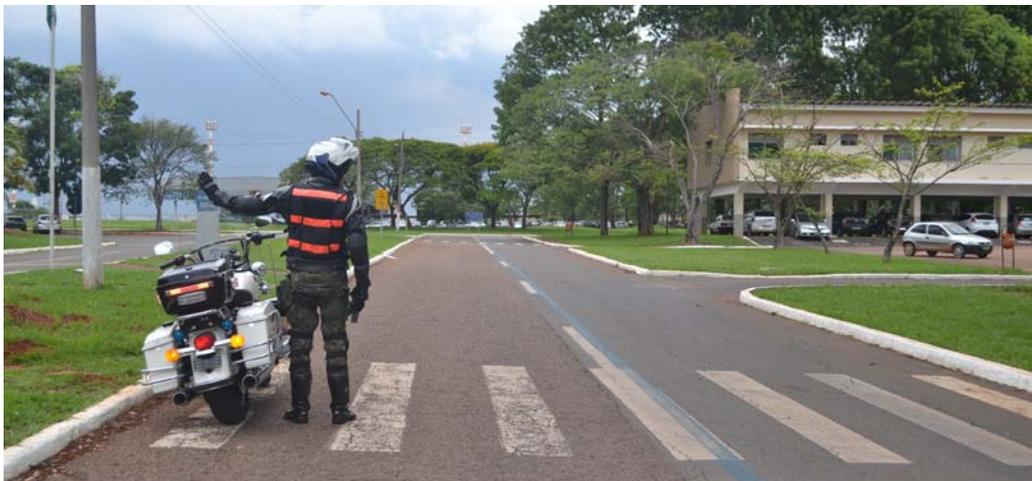


Figura 15 – Batedor realizando fechamento de travessia de pedestres.

8.5.1.5 Em deslocamentos onde o itinerário não é familiar à maioria dos batedores, o comandante da escolta poderá designar um dos “pontas” para atuar como “esclarecedor de pontas”. Neste caso, tal batedor vai à frente do comboio indicando os locais que cada “ponta” deverá fechar e, antes deste chegar, segue para o próximo ponto a ser fechado.

8.5.2 FECHAMENTO DE RODOVIAS

8.5.2.1 Diante de uma rodovia de alta velocidade, o batedor deverá ingressar na referida rodovia e ir, aos poucos, reduzindo a velocidade dos veículos que estão à sua retaguarda, até a sua completa parada no ponto desejado, conforme item 8.5.1.

8.5.2.2 Nos casos em que não seja possível ao batedor ingressar na via, conforme descrito anteriormente, deverá andar com a motocicleta em velocidade reduzida, com todos os dispositivos sonoros e visuais ligados (ou a pé, realizando sinais com apito) pelo acostamento e pela contramão (aproximadamente 500 metros), realizando gestos para que os motoristas diminuam a velocidade. Outro batedor deverá estar posicionado mais à frente com a sua motocicleta parada e desembarcado, esperando os motoristas chegarem a uma velocidade segura. Após a diminuição da velocidade, o batedor entrará lentamente na via, ordenando aos motoristas que parem seus veículos e liguem o pisca-alerta. Quando a via estiver em segurança e fechada, o primeiro batedor, que estava na contramão, retorna à sua função na escolta.

8.5.3 INFILTRAÇÃO DO COMBOIO

8.5.3.1 Quando houver um congestionamento e o comboio for composto de viaturas pequenas, o comandante da escolta poderá optar pela manobra de infiltrar o comboio.

8.5.3.2 Para executar tal manobra, os pontas-de-lança passam no corredor ordenando que os motoristas abram caminho. A passagem dos pontas pelo corredor deve ser realizada de acordo com a figura a seguir (uso de coluna por dois alternada).

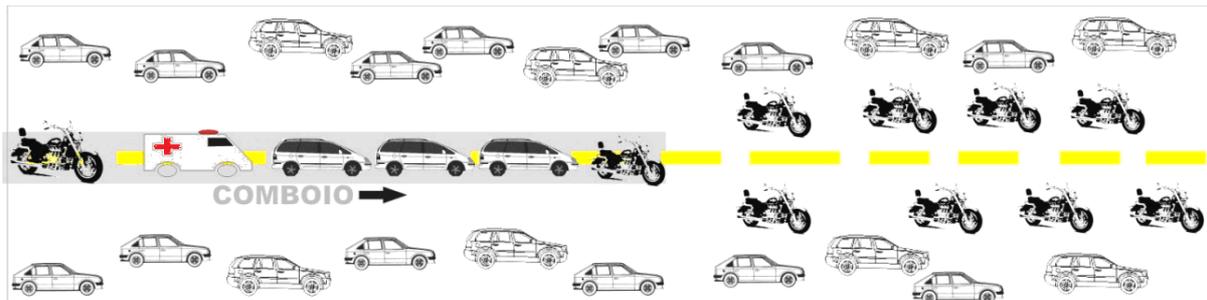


Figura 16 – Infiltração do comboio com trânsito congestionado.

8.5.4 CORTA-FLUXO

8.5.4.1 Havendo um congestionamento, o comandante da escolta poderá optar por realizar a manobra corta-fluxo ou fechamento por blocos. Nesta manobra, o primeiro ponta-de-lança que se deparar com o congestionamento irá escolher uma faixa para permitir o escoamento e contar cerca de 05 (cinco) veículos em coluna para realizar o fechamento da(s) outra(s) faixa(s). O próximo ponta deverá contar os próximos 05 (cinco) veículos à frente para fechar um novo bloco, permitindo o escoamento de uma faixa de rolagem.

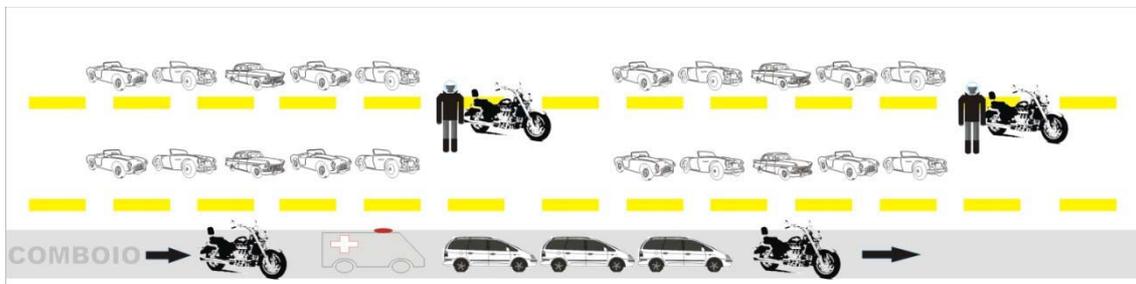


Figura 17 – Manobra corta-fluxo com liberação da faixa de rolagem.

8.5.4.2 A liberação da faixa de rolagem também pode ocorrer de maneira alternada, conforme figura a seguir.

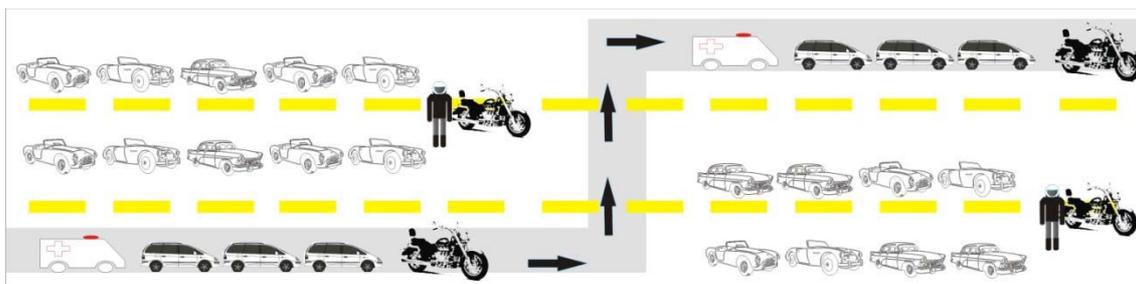


Figura 18 – Manobra corta-fluxo com liberação da faixa de rolagem alternada.

8.5.5 PRESENÇA MACIÇA DE PEDESTRES

Ao se deparar com a presença maciça de pedestres bloqueando a passagem do comboio, o comandante da escolta deverá utilizar a formação em cunha para abrir caminho, conforme figura a seguir:

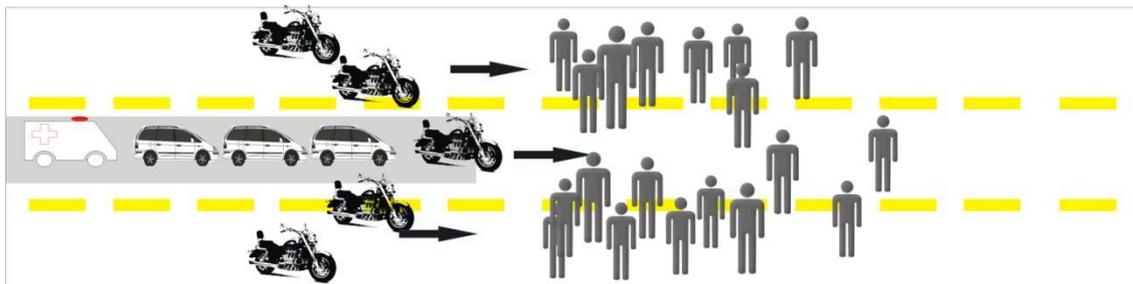


Figura 19 – Manobra para abrir caminho em presença maciça de pedestres.

8.5.6 CONDUITAS DO CERRA-FILA

8.5.6.1 A critério do comandante da escolta, o cerra-fila fará o fechamento total ou parcial da via.

8.5.6.2 No fechamento parcial, somente uma ou duas faixas da via, a critério do comandante da escolta, ficarão com o trânsito impedido. Utilizando duas faixas, o comandante da escolta poderá determinar que algumas motocicletas fiquem ao lado do comboio, bloqueando a segunda faixa para reforçar a proteção.

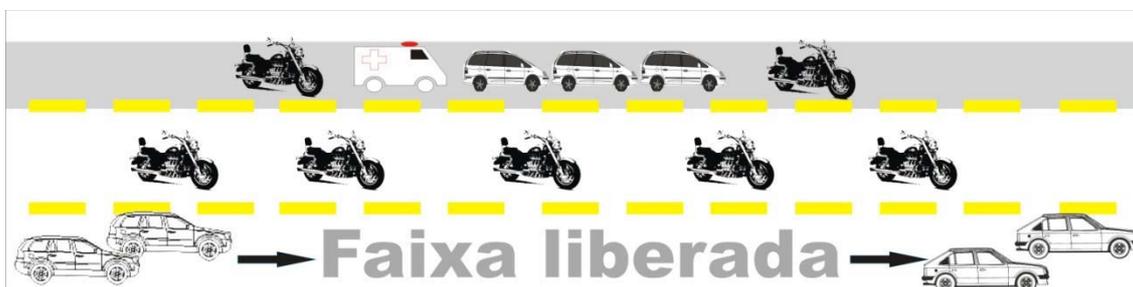


Figura 20 – Fechamento parcial, utilizando duas faixas de rolagem.

8.5.6.3 É possível também realizar o fechamento parcial com apenas uma faixa de rolagem. Nessa situação, não existe a presença de motocicletas ao lado do comboio.



Figura 21 – Fechamento parcial, utilizando apenas um faixa de rolagem.

8.5.6.4 No fechamento total, nenhum veículo poderá ultrapassar o comboio, exceto quando autorizado pelo comandante da escolta.

8.5.6.5 Nos casos de veículo de urgência com sirene ligada, o cerra-fila deverá informar pelo rádio ao comandante da escolta, o qual designará um ponta de lança (o mais próximo do cerra-fila) para acompanhar a viatura até passar pelo regulador.

8.5.6.6 Caso o comandante da escolta tenha optado por colocar dois motociclistas na função de cerra-fila, um desses, devidamente autorizado, encarregar-se-á de acompanhar a viatura de urgência até ultrapassar o regulador. Após essa ação, o cerra-fila deslocado retornará à sua posição inicial.

8.5.6.7 Em caso de um veículo ultrapassar indevidamente o cerra-fila, este avisa via rádio aos integrantes da escolta e mantém sua posição. O bloqueio do veículo cabe aos pontas-de-lança.

8.5.6.8 Havendo dois motociclistas em função de cerra-fila, um deles poderá seguir e bloquear o veículo, caso tenha sido orientado no briefing ou tenha sido autorizado pelo comandante da escolta.

8.5.6.9 Todas as ações devem ser avisadas por rádio para evitar acidente entre os batedores.

8.5.7 ESCOLTA EM SITUAÇÕES ADVERSAS

8.5.7.1 Durante as escoltas que ocorram em dias chuvosos, vento lateral excessivo, pista com pavimentação ruim, escorregadia, ou qualquer outra adversidade climática que venha a colocar em risco a condução da motocicleta, o comandante da escolta deverá determinar que o comboio siga em uma velocidade menor do que a utilizada em condições normais.

8.5.7.2 Caso a situação de segurança se torne crítica, colocando em risco excessivo à vida dos batedores, o comandante da escolta poderá propor ao Comandante da sua UInf o cancelamento da escolta de batedores.

8.5.7.3 No caso de cruzamento de escolta de batedores distintas por um mesmo itinerário, terá precedência no deslocamento aquela que abordar primeiro a via com o ponta de lança, independente de valor/importância escoltado.

8.5.8 ACOMPANHAMENTO EM EVENTOS ESPORTIVOS

8.5.8.1 Em se tratando de eventos esportivos em vias públicas (corrida de rua, ciclismo), poderá ocorrer o apoio de acompanhamento de batedor.

8.5.8.2 Nesse caso, o batedor deverá deslocar-se à frente e na diagonal (direita ou esquerda) do atleta que está na primeira posição, de modo que os gases do(s) escapamento(s) não prejudiquem o desempenho do atleta.

8.5.8.3 A função do acompanhamento é evitar que haja obstáculos que interfiram no deslocamento do atleta.

8.5.8.4 A quantidade de batedores envolvidos no acompanhamento deverá ser definida pela organização da prova, de acordo com as capacidades operacionais da UInf.

9 DISPOSIÇÕES FINAIS

9.1 O presente Manual entrará em vigor na data de sua publicação em Boletim do Comando da Aeronáutica.

9.2 Este Manual deverá ser revisado depois de transcorridos dois anos de sua aprovação.

9.3 Todas as sugestões para aperfeiçoamento da doutrina devem ser encaminhadas à Subchefia de Segurança e Defesa do COMGAR.

9.4 Os casos não previstos neste Manual serão submetidos à apreciação do Exmo. Sr. Comandante-Geral de Operações Aéreas.

REFERÊNCIAS

BRASIL. Constituição da República Federativa do Brasil. Brasília, DF, 1988.

_____. Lei 9.503, de 23 de setembro de 1997. Institui o Código de Trânsito Brasileiro. Brasília, DF, 1997.

_____. Portaria Normativa nº 600/MD, de 19 de maio de 2009. Aprova o Regulamento de Continências, Honras, Sinais de Respeito e Cerimonial Militar das Forças Armadas. Brasília, DF, 2009.

_____. Comando da Aeronáutica. Diretoria de Intendência. Regulamento do Comando da Aeronáutica (RCA) 35-2: Regulamento de Uniformes Militares da Aeronáutica. Boletim do Comando da Aeronáutica, nº 114, de 15 de junho de 2012.

ÍNDICE**Ataque**

- flancos, 8.4.8
- frontal, 8.4.6
- retaguarda, 8.4.7

Batedor

- acidente, 8.4.1
- componentes, 2.2
- conceituação, 1.2.1
- escolta de, 1.2.2

Briefing, 8.2**Cerra-fila**

- conceituação, 2.2.5
- condutas, 8.5.6

Comboio

- acidente, 8.4.4
- fluidez, 8.5
- infiltração, 8.5.3
- pane, 8,4,3

Deslocamento administrativo, 6.4**Equipamentos, 4.2****Escolta**

- atribuição dos componentes, 2.4
- classificação, 2.3
- situações adversas, 8.5.7
- técnicas, 6

Eventos esportivos, 8.5.8**Formações**

- em deslocamento, 3.1
- estacionamento, 3.2

Fundamentação legal, 2.1**Inspeção, 8.1****Motocicletas,**

- pane, 8.4.2
- tipo 4.3

Planejamento

- fatores, 7.1
- processo, 7.2

Postura, 5.1**Reconhecimento de itinerários, 7.4****Regras de engajamento, 6.2****Segurança**

- medidas gerais, 6.3

Sinais e gestos

- apito, 5.4.1
- do agente de trânsito, 5.4
- desembarcados, 5.3
- em deslocamento, 5.2

Táticas de ações imediatas, 8.4