

**MINISTÉRIO DA DEFESA  
COMANDO DA AERONÁUTICA**



**INFANTARIA DA AERONÁUTICA**

**MCA 125-6**

**ESCOLTA MOTORIZADA**

**2012**

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



**INFANTARIA DA AERONÁUTICA**

**MCA 125-6**

**ESCOLTA MOTORIZADA**

**2012**



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

PORTARIA COMGAR N° 197/SCAP-17, DE 16 DE OUTUBRO DE 2012.

Aprova a edição do Manual que trata de Escolta Motorizada.

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

Art. 1º Aprovar o MCA 125-6 “Escolta Motorizada” que com esta baixa.

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

Ten Brig Ar NIVALDO LUIZ ROSSATO  
Comandante do COMGAR

(Publicada no BCA n° 208, de 31 de outubro de 2012)

## SUMÁRIO

<b>1</b>	<b>DISPOSIÇÕES GERAIS</b> .....	<b>7</b>
1.1	FINALIDADE .....	7
1.2	CONCEITUAÇÃO .....	7
1.3	ABREVIATURAS e SIGLAS .....	7
1.4	ÂMBITO .....	7
<b>2</b>	<b>DOCTRINA DE ESCOLTA</b> .....	<b>8</b>
2.1	FUNDAMENTOS PARA ATIVIDADES DE ESCOLTA MOTORIZADA.....	8
2.2	TIPOS DE ESCOLTA.....	8
2.3	AMEAÇAS.....	9
2.4	PRINCÍPIOS DE EMPREGO .....	9
2.5	FATORES DECISIVOS PARA O PLANEJAMENTO .....	10
<b>3</b>	<b>ORGANIZAÇÃO PARA O EMPREGO</b> .....	<b>11</b>
3.1	ESTRUTURA ORGANIZACIONAL.....	11
3.2	REQUISITOS OPERACIONAIS .....	12
3.3	ARMAMENTO E MUNIÇÃO .....	12
3.4	EQUIPAMENTO .....	13
3.5	MEIOS DE TRANSPORTE.....	13
3.6	COMUNICAÇÕES .....	14
3.7	MEDIDAS DE COORDENAÇÃO E CONTROLE .....	14
<b>4</b>	<b>PLANEJAMENTO DA ESCOLTA</b> .....	<b>15</b>
4.1	PROCESSO DE PLANEJAMENTO DE COMANDO .....	15
4.2	APOIO DE INTELIGÊNCIA.....	16
4.3	RECONHECIMENTO E DEFINIÇÃO DE ITINERÁRIOS.....	16
<b>5</b>	<b>TÁTICAS DE ESCOLTA</b> .....	<b>17</b>
5.1	ORGANIZAÇÃO DO COMBOIO .....	17
5.2	CONDUTA DA EQUIPE DE ESCOLTA EM DESLOCAMENTOS .....	18
5.3	REGRAS DE ENGAJAMENTO .....	18
5.4	CONDUÇÃO DA ESCOLTA.....	19
5.5	TÁTICAS DE AÇÃO IMEDIATA.....	21
5.6	MEDIDAS DE ÚLTIMO RECURSO.....	24
5.7	CONDUTA NO EMBARQUE E DESEMBARQUE DO RECURSO PROTEGIDO.....	24
5.8	MEDIDAS GERAIS DE SEGURANÇA.....	25
5.9	CONDUTA NOS DESLOCAMENTOS.....	25
5.10	CONDUTA NAS PARADAS E PERNOITES .....	26
<b>6</b>	<b>DISPOSIÇÕES FINAIS</b> .....	<b>27</b>
	<b>REFERÊNCIAS</b> .....	<b>28</b>

## 1 DISPOSIÇÕES GERAIS

### 1.1 FINALIDADE

O presente manual tem a finalidade de definir os procedimentos a serem adotados para o planejamento, preparo e a realização dos diversos tipos de escolta motorizada executadas no âmbito da Força Aérea Brasileira.

### 1.2 CONCEITUAÇÃO

Os termos e expressões constantes deste manual devem ser entendidos de acordo com os significados consagrados no vernáculo, nos glossários das Forças Armadas e da Aeronáutica e em outros documentos apropriados.

### 1.3 ABREVIATURAS E SIGLAS

- a) ACOM – Acionamento de Comando. É o documento emitido pelo COMGAR para os Comandos Operacionais, determinando a realização de uma ou mais missões, fora do contexto de operação ou exercício;
- b) AMIS – Acionamento de Missão. É o documento emitido pelos Comandos Operacionais para as suas OM subordinadas, originado ou não de um ACOM, determinando a realização de uma ou mais missões;
- c) Força adversa – pessoa ou grupo de pessoas que possam investir contra o recurso ou sua escolta;
- d) OMIS – Ordem de Missão. Documento emitido pelo Comandante da UInf para o comandante de uma fração, determinando a realização de uma missão;
- e) UInf – Unidade de Infantaria. Têm por função planejar, coordenar, executar e controlar, no seu nível de competência, as atividades de Infantaria da Aeronáutica na área sob sua responsabilidade;
- f) PIMO – Programa de Instrução e Manutenção Operacional. Documento que detalha a instrução anual a que o efetivo da UInf deve ser submetido;
- g) SOT – Sala de Operações Terrestres. Órgão de comando e controle (C<sup>2</sup>) para as Operações Terrestres. É o elo de comunicação da UInf com o seu Comando Operacional;
- h) QOPM – Quadro de Organização de Pessoal e de Material. Tabela através da qual o Comandante da Fração de Tropa planeja a distribuição de seu pessoal em grupos ou equipes e estabelece o equipamento de cada um(a) deles(as); e
- i) SISDE – Sistema de Segurança e Defesa do Comando da Aeronáutica, criado com a finalidade de desenvolver a atividade de Segurança e Defesa no âmbito da Aeronáutica.

### 1.4 ÂMBITO

Este Manual aplica-se a todas as OM do COMAER que atuem como elos do SISDE.

## **2 DOUTRINA DE ESCOLTA**

### **2.1 FUNDAMENTOS PARA ATIVIDADES DE ESCOLTA MOTORIZADA**

A realização de uma escolta pressupõe a existência de um recurso ou pessoa que seja de grande importância para a atividade da Força Aérea e que, por sua vez, desperte o interesse de agentes adversos, que poderão tentar capturá-lo, eliminá-lo ou destruí-lo.

A escolta pode ser realizada dentro da área militar ou fora dela.

Considerando a grande variedade de tipos de escoltas realizadas diariamente em toda a Força Aérea, cada qual com seu grau de complexidade e de risco, não seria possível detalhar os procedimentos para todos estes tipos de escolta. Assim sendo, este manual aborda a atividade de escolta para as situações mais complexas e perigosas, cabendo aos responsáveis por seu planejamento adequar os meios empregados e a rigidez dos procedimentos de segurança à situação real.

Por fim, cabe ressaltar que em caso de escolta em estado de beligerância as medidas de segurança da Equipe e do bem protegido (equipamentos e armamento) devem ser intensificadas.

### **2.2 TIPOS DE ESCOLTA**

As escoltas podem ser classificadas quanto ao tipo de recurso protegido e quanto ao meio de deslocamento a ser utilizado.

Quanto ao recurso protegido as escoltas podem ser de:

- a) autoridades;
- b) material bélico;
- c) equipamentos em geral;
- d) valores; e
- e) presos.

Quanto ao meio de deslocamento, as escoltas podem ser:

- a) motorizadas; e
- b) a pé.

Quando o deslocamento for motorizado, as escoltas poderão contar, além dos veículos de escolta, com o apoio de batedores.

Os procedimentos a serem adotados pelas escoltas de batedores serão detalhados em manual específico.

A atividade de segurança de autoridades engloba uma série de procedimentos bastante específicos. A escolta do comboio que transporta a autoridade é apenas um dos fatores que englobam a segurança de autoridades. Desta forma, este assunto também será tratado à parte, em documento próprio.

Em casos de extraordinário valor do recurso protegido, ou quando a situação tática assim o recomendar, as escoltas de comboios motorizados poderão receber apoio aéreo, com aeronaves de asas rotativas.

### 2.3 AMEAÇAS

As ameaças a que uma escolta pode estar exposta irão variar em função do recurso protegido, do ambiente por onde irá passar e do meio de deslocamento adotado.

Sob este aspecto, ao se mensurar os meios a serem empregados na escolta, deve-se levar em consideração o “nível de ameaça” a que o recurso protegido está exposto, de acordo com o que se segue:

- a) NÍVEL 1: Representa um baixo nível de ameaça. O objeto da proteção desperta pouca atração. Ex.: presos de justiça não ligados ao crime organizado, material de uso geral (não bélico), material bélico de pouca possibilidade de uso fora do âmbito da Força Aérea;
- b) NÍVEL 2: O grau de ameaça está em um nível médio. O objeto da proteção pode despertar interesse de forças adversas. Ex.: presos de justiça ligados ao crime organizado, equipamento de uso geral de grande valor financeiro, pequena quantidade de material bélico que pode ser utilizado fora do âmbito da Força Aérea por algumas organizações criminosas, recursos financeiros em espécie, de médio valor; e
- c) NÍVEL 3: Representa um nível de ameaça elevado. O objeto da proteção certamente desperta o interesse de forças adversas. Ex.: presos de justiça que estão no alto escalão do crime organizado ou cujos testemunhos podem causar sérios prejuízos aos interesses destes grupos, grande quantidade de material bélico que possa ser facilmente utilizado fora do âmbito da Força Aérea, equipamento de uso geral que possua significativo valor financeiro, grande quantidade de recursos financeiros em espécie.

### 2.4 PRINCÍPIOS DE EMPREGO

Os deslocamentos apoiados por escoltas devem obedecer aos seguintes princípios básicos:

- a) a equipe de segurança deve ser mensurada de acordo com o nível de ameaça a que esteja exposta, de acordo com o previsto no item “AMEAÇAS”;
- b) em nenhuma hipótese a escolta poderá ser realizada caso não disponha do efetivo mínimo previsto;
- c) com exceção da escolta de presos, que são transportados em viaturas específicas (P-13) e que apresentem nível 1 de ameaça, em nenhuma hipótese a equipe de escolta poderá se deslocar no mesmo veículo que o recurso protegido;
- d) sempre que as condições do veículo permitirem, em cada veículo de transporte que conduza o recurso protegido deverá haver um elemento da equipe de escolta; e
- e) nos deslocamentos, em hipótese alguma será permitido que elementos estranhos à equipe embarquem nas viaturas da escolta.

## **2.5 FATORES DECISIVOS PARA O PLANEJAMENTO**

Ao se planejar a realização de uma escolta, devem ser observados, obrigatoriamente, os seguintes aspectos:

- a) recurso a ser protegido;
- b) nível de ameaça a que o recurso está supostamente exposto;
- c) meio de deslocamento a ser utilizado;
- d) meios disponíveis de pessoal, viaturas, equipamentos, comunicações e armamento;
- e) pontos de partida e de chegada;
- f) itinerário por onde a escolta se deslocará;
- g) situação social, política e econômica vigente nas áreas por onde a escolta se deslocará;
- h) possibilidades de apoio externo imediato; e
- i) observar os informes fornecidos pela seção de inteligência.

### 3 ORGANIZAÇÃO PARA O EMPREGO

#### 3.1 ESTRUTURA ORGANIZACIONAL

A estrutura organizacional de uma escolta irá variar de acordo com o tipo de escolta a ser realizada, considerando o recurso a ser protegido.

A equipe básica de escolta, composta de 4 militares é constituída de:

- a) motorista;
- b) comandante; e
- c) dois componentes.

O efetivo mínimo considerado para as missões de escolta de ameaça nível 1 é de:

- a) Escolta de presos – Equipe Básica, na mesma viatura que transporta o preso;
- b) Escolta de valores – Equipe Básica, mais um componente por veículo de transporte;
- c) Escolta de material bélico – Duas Equipes Básicas (na primeira viatura vai o subcomandante), mais um componente por veículo de transporte; e
- d) Escolta de material em geral – Equipe Básica, mais um componente por veículo de transporte.

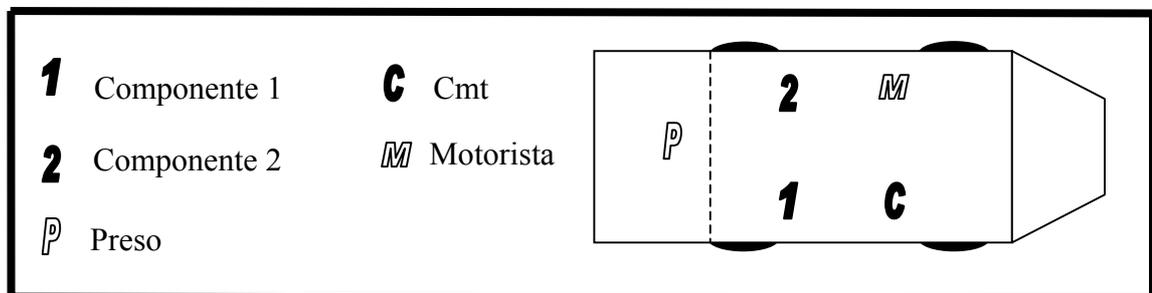


Figura 1: Escolta de preso em viatura P13

Entenda-se por efetivo mínimo de uma escolta como aquele que permite a condução do recurso ou pessoa protegido, considerando condições mínimas de ameaça.

Na definição do efetivo mínimo já está computado o motorista da viatura, que, apesar de ter função específica, também deve ser militar do efetivo da UInf, em condição de atuar como membro efetivo da escolta e reagir, dentro de sua função, a qualquer investida de força adversa.

Levando-se em consideração os fatores decisivos para o planejamento, a composição da equipe de escolta sofrerá as alterações necessárias, de modo a adequar o efetivo e os meios empregados a cada situação específica.

Para o Nível 2 de ameaça será acrescida uma Equipe Básica à equipe do nível 1, na função de cerra-fila.



**Figura 2: Escolta de material bélico nível 2**

Para o Nível 3 de ameaça será aumentada a força de reação e uma equipe de varredura à equipe do nível 2.

Dependendo do tipo de escolta e do nível de ameaça, poderão ser acrescentados à equipe grupos de especialistas em explosivos, de apoio médico, etc.

A Equipe de Varredura é composta por três militares. Desloca-se alguns minutos à frente do comboio, tem a função de inspecionar o itinerário e detectar ocorrências que possam interferir no bom andamento da missão, como manifestações, obstruções e obras em vias, engarrafamentos, etc. O comandante da equipe é um sargento ou um cabo.

A Força de Reação é composta por, no mínimo, quatro militares. Desloca-se alguns minutos atrás do comboio e tem a função de prestar apoio de fogo em caso de ações contra o dispositivo. O comandante da Força de Reação é um tenente ou um sargento.

### **3.2 REQUISITOS OPERACIONAIS**

Para compor uma equipe de escolta, o militar a ser designado deverá estar devidamente habilitado para atuar naquela atividade. Os militares escalados, de acordo com a missão a ser cumprida, devem ter conhecimento sobre as seguintes disciplinas, que devem constar no PIMO da UInf:

- a) uso progressivo da força e regras de engajamento;
- b) legislação penal que trata sobre a custódia e condução de presos e uso de algemas;
- c) regulamentação sobre transporte de produtos controlados (explosivos);
- d) técnicas de escolta;
- e) técnicas de abordagem; e
- f) direção defensiva.

### **3.3 ARMAMENTO E MUNIÇÃO**

A definição do armamento a ser empregado em uma escolta deverá levar em consideração os fatores decisivos de planejamento, previstos no presente manual. Contudo, será obrigatório observar as seguintes condições mínimas:

- a) que exista de pelo menos um fuzil ou submetralhadora em cada veículo de escolta;

- b) que todos os componentes da Equipe devem portar pistola. Exceção nas escoltas de preso, nas quais o componente que o acompanha não porta arma de fogo, mas sim um tonfa ou cassetete;
- c) que todos os militares da escolta portem pelo menos dois carregadores extras de munição para cada armamento utilizado;
- d) que exista armamento não letal para os casos em que haja a possibilidade de confronto com populares; e
- e) que em tempo de paz, a utilização de armas coletivas (metralhadora MAG 7,62 ou BROWNING.50) somente poderá ser prevista nos casos de ameaça NÍVEL 3 em que o comboio vá se deslocar por região desabitada ou de baixa densidade demográfica, permitindo sua utilização sem colocar a população local em risco.

Durante os deslocamentos, as armas individuais devem ser mantidas no interior da viatura.

O armamento deve ser conduzido na condição "alimentado". O armamento somente poderá ser "carregado" em caso de reação a ataque contra o comboio, ou mediante ordem do comandante da escolta.

### **3.4 EQUIPAMENTO**

**3.4.1** São equipamentos de uso obrigatório nas missões de escolta:

- a) colete tático ou fardo aberto;
- b) colete balístico;
- c) algemas; e
- d) rádio transceptor portátil.

**3.4.2** São equipamentos de uso recomendado nas missões de escolta:

- a) cantil;
- b) capacete balístico;
- c) gravador de voz ou mini câmera presa nas vestes de um componente da equipe (para escolta de presos); e
- d) acessórios de rádio-comunicação: fones auriculares e microfones.

### **3.5 MEIOS DE TRANSPORTE**

Os meios de transporte a serem utilizados nas missões de escolta são as viaturas do tipo P4, P11, P13 ou P15, previstas na TCA 75-1, Tabela de Dotação de Veículos do Comando da Aeronáutica. Casos disponíveis, poderão ser utilizadas viaturas blindadas.

Sob nenhuma hipótese o transporte da equipe de escolta poderá ser feito em veículos de duas portas ou do tipo Kombi ou Van, por não permitirem o imediato desembarque da equipe em caso de necessidade.

Os veículos de escolta devem ser dotados de sistema de iluminação vermelha intermitente e de sirenes.

### **3.6 COMUNICAÇÕES**

A equipe de escolta deverá estar em condições de manter contato rádio permanente com a UInf. Caso isto não seja possível, outros meios de comunicação segura deverão ser disponibilizados para permitir tal contato.

Além disso, é essencial que os integrantes da escolta possam manter contato rádio entre si.

Devem ser utilizados códigos rádio e tabelas de autenticação, principalmente quando a escolta for realizada fora da área militar.

### **3.7 MEDIDAS DE COORDENAÇÃO E CONTROLE**

Caso a escolta se desloque por áreas sob a jurisdição de outra UInf, devem ser realizados contatos prévios de modo que seu comandante esteja ciente da realização da escolta e se mantenha em condições de prestar qualquer tipo de apoio que venha a ser necessário.

Se a situação assim o recomendar, tal procedimento poderá também ser realizado junto aos órgãos de segurança pública locais.

## 4 PLANEJAMENTO DA ESCOLTA

### 4.1 PROCESSO DE PLANEJAMENTO DE COMANDO

Recebida a AMIS, o setor operacional da UInf escalará a equipe de escolta, definindo o efetivo e os meios a serem empregados, e determinará ao seu comandante que realize seu planejamento detalhado.

Ao ser designado, o comandante da missão deverá realizar o planejamento preliminar da escolta, detalhando os procedimentos a serem adotados em todos os momentos.

Uma vez feito o planejamento preliminar pelo comandante da escolta, este deve realizar o apronto inicial, reunindo sua equipe e definindo as tarefas atribuídas a cada membro, 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 QOPM da missão.

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

Após o apronto inicial, os componentes da equipe de escolta deverão iniciar os preparativos para a realização da missão, e o subcomandante da equipe deverá conduzir os ensaios definidos pelo comandante durante o apronto inicial. Enquanto isso, o comandante da escolta estará realizando o detalhamento da missão e preparando o planejamento final. Para tal, poderá ser auxiliado por outros militares de sua equipe, notadamente aqueles de maior grau hierárquico ou de maior experiência na atividade em questão.

Os ensaios servem para verificar o grau de aprestamento da tropa, treinar os procedimentos específicos da missão, garantir que cada membro da escolta saiba quais são as suas funções e tarefas durante as diversas fases da missão e praticar as táticas de ação imediata (TAI) definidas para cada situação vislumbrada pelo comandante da escolta durante o seu planejamento preliminar.

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 no planejamento preliminar, determinando novo ensaio, com as modificações inseridas nos procedimentos.

Ao finalizar seu planejamento, o comandante da escolta o apresentará ao Oficial de Operações, para aprovação e emissão da respectiva OMIS.

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.

## **4.2 APOIO DE INTELIGÊNCIA**

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

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

## **4.3 RECONHECIMENTO E DEFINIÇÃO DE ITINERÁRIOS**

Sempre que a situação permitir, os itinerários a serem percorridos pela escolta devem ser reconhecidos.

Nos reconhecimentos de itinerários deve ser dada especial atenção aos pontos críticos, que permitam ou facilitem uma ação ofensiva contra o comboio, tais como áreas de grande congestionamento de trânsito nos centros urbanos, sinais de trânsito e cruzamento de nível, pontes, viadutos e túneis, 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.

Os reconhecimentos de itinerário, prioritariamente, deverão ser conduzidos nos mesmos horários em que ocorrerá o deslocamento a ser protegido e, sempre que possível, no mesmo dia da semana, a fim de evitar surpresas como feiras livres ou congestionamentos de entrada ou saída de escolas.

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

O comandante da escolta deverá definir um itinerário principal e pelo menos dois alternativos. Este número de itinerários alternativos deve aumentar proporcionalmente ao tamanho do deslocamento.

## 5 TÁTICAS DE ESCOLTA

### 5.1 ORGANIZAÇÃO DO COMBOIO

A organização do comboio dependerá do tipo de escolta a ser realizada e do nível de ameaça existente, porém, deverá obedecer à seguinte constituição básica:

#### 5.1.1 UM VEÍCULO DE TRANSPORTE E UM DE ESCOLTA

O veículo de escolta se posiciona à retaguarda do veículo de transporte, a uma distância de três metros, de modo a não permitir que outros veículos se interponham entre um e outro.

#### 5.1.2 UM VEÍCULO DE TRANSPORTE E DOIS VEÍCULOS DE ESCOLTA.

O veículo de transporte fica entre os dois veículos de escolta. Todos os veículos devem ter a preocupação de não permitir que outros veículos se infiltrem no comboio.



**Figura 3: Um veículo de transporte e dois de escolta**

#### 5.1.3 DIVERSOS VEÍCULOS DE TRANSPORTE E DIVERSOS VEÍCULOS DE ESCOLTA.

Nestes casos, a escolta deverá possuir a seguinte constituição:

- a) carro de varredura: posicionado cerca de cinco minutos de deslocamento à frente do comboio;
- b) veículo guia: primeiro veículo do comboio propriamente dito. Normalmente, o subcomandante da escolta se posiciona neste veículo. Tem por finalidade conduzir o comboio pelo itinerário previsto, estabelecer a velocidade do comboio em cada trecho do deslocamento e puxar o comboio para os itinerários alternativos, quando for o caso.
- c) veículos de transporte: veículos que transportam os recursos protegidos. Serão tantos quantos necessários ao transporte do material, respeitadas as regras quanto às dimensões e peso de carga estabelecidas pela Legislação Nacional de Trânsito.
- d) veículos de escolta: além do guia, são posicionados entre os veículos de transporte. A princípio, coloca-se um carro de escolta entre cada 3 a 5 veículos de transporte.

- e) veículo cerra-fila: garante a retaguarda e garante a integridade do comboio. Quando estabelecido no planejamento final, e caso não haja escolta de batedores, encarrega-se de não permitir que nenhum carro ou motocicleta ultrapasse o comboio. Nos deslocamentos em rodovias de grande largura, quando necessário, pode-se colocar duas viaturas realizando a função de cerra-fila, para garantir a não ultrapassagem do comboio por outros veículos.
- f) veículo da força de reação: veículo de médio porte, tipo P11 ou P15, para transporte de tropa que atuará como força de reação, no caso de ataque ao comboio. Permanece a cerca de três a cinco minutos de deslocamento, atrás do comboio, de modo a não estar dentro da “zona de matar” em caso de emboscada, mas também não pode estar tão distante que não tenha tempo para reagir ao ataque. Nos casos em que haja a previsão de fechamento da retaguarda do comboio pelo veículo cerra-fila, esta distância deve ser diminuída, posto que este procedimento, normalmente, gera aglomeração de veículos à retaguarda do comboio, dificultando a aproximação do veículo da força de reação, em caso de necessidade.

O subcomandante de escolta deve posicionar-se no veículo guia, enquanto o comandante deve guarnecer um veículo de escolta em posição intermediária.

## **5.2 CONDUTA DA EQUIPE DE ESCOLTA EM DESLOCAMENTOS**

Em qualquer atividade a equipe de escolta deverá manter vigilância em todas as direções:

- a) a área de vigilância do comandante (nas outras viaturas, do militar que estiver sentado ao lado do motorista), quando embarcado, vai do setor "11 horas" até o setor "3 horas" da viatura. (considera-se a frente da viatura como 12 horas e a traseira, 6 horas);
- b) a área de vigilância do motorista vai do setor "10 horas" até o setor "1 hora" da viatura. Além disso, o motorista deve prestar atenção na movimentação à retaguarda da viatura (retrovisores), dando alerta quanto a potenciais problemas nos setores 5h, 6h e 7h, além de avisar da aproximação de motocicletas e veículos em atitude suspeita;
- c) a área de vigilância do primeiro componente (embarcado atrás do comandante) vai do setor "1 hora" até o setor "7 horas" da viatura; e
- d) a área de vigilância do segundo componente (embarcado atrás do motorista) vai do setor "4 horas" até o setor "10 horas" da viatura;

## **5.3 REGRAS DE ENGAJAMENTO**

As regras de engajamento utilizadas na escolta devem respeitar o previsto na NOSDE PRO-04A, Uso Progressivo da Força e Regras de Engajamento.

Os componentes de uma escolta devem levar em consideração que em geral sua atividade ocorre em área urbana densamente povoada, e que os cidadãos não são, a princípio, inimigos em potencial. Contudo, também devem considerar que um elemento adverso pode facilmente se misturar à população, fazendo uso de tal disfarce para se

aproximar e realizar seu intento contra o comboio. Desta forma, o elemento de escolta deve tratar as pessoas com a energia que o caso requeira, sem desrespeitar sua condição de cidadão.

Havendo necessidade do emprego da força, esta deverá ser usada de forma proporcional à ameaça, conforme preceitua a legislação brasileira. A fração da tropa empregada só realizará “fogo” mediante ordem do seu Comandante, ou em legítima defesa própria ou de terceiros, indubitavelmente caracterizada, devendo:

- a) não efetuar tiro de advertência ante a presença de populares, face ao risco de atingir inocentes;
- b) atirar somente na direção do oponente claramente identificado;
- c) tomar todas as precauções razoáveis para não ferir qualquer outra pessoa além do oponente; e
- d) atirar somente o necessário, interrompendo o fogo quando houver cessado a ameaça.

Sempre que possível, as ações deverão ser gravadas, com vistas a propiciar a identificação futura dos elementos adversos que tenham infringido ação contra o comboio, bem como dar respaldo à postura adotada pela tropa.

#### **5.4 CONDUÇÃO DA ESCOLTA**

A missão de escolta se inicia muito antes do começo do deslocamento em si, e apresenta condutas distintas, de acordo com o tipo de escolta que será realizada. Da mesma forma, a escolta não se encerra com a entrega da pessoa ou recurso em seu destino, mas com o retorno da equipe de escolta à sua UInf.

Desta forma, os seguintes passos devem ser observados durante a realização de escoltas:

##### **5.4.1 ESCOLTA DE PRESOS**

- a) comparecer ao setor de carceragem com toda a documentação necessária para a retirada do preso;
- b) proceder ao recebimento do preso, revistá-lo e algemá-lo (quando for o caso);
- c) colocar o preso no local adequado do veículo de transporte;
- d) verificar se toda a equipe está em condições de iniciar o deslocamento;
- e) informar à SOT o início do deslocamento;
- f) chegando ao local de destino, informar à SOT e, antes de desembarcar o preso, procurar o responsável pelo setor, informando o motivo de sua presença, quem é o preso e verificando as condições de manutenção do preso no local, enquanto aguarda atendimento;
- g) desembarcar o preso e conduzi-lo até o local estabelecido, mantendo a guarda e a vigilância do local;
- h) manter o preso sob sua vigilância durante todo o tempo, a não ser nos Tribunais onde exista segurança própria e não se permita tal procedimento.

Nestes casos, o preso será passado à custódia da segurança do Tribunal enquanto permanecer em suas dependências;

- i) ao término do evento, o preso será restituído à custódia da escolta da Força Aérea (quando for o caso), momento em que deverá ser novamente revistado;
- j) determinar à equipe que se posicione para início do deslocamento de retorno;
- k) conduzir o preso à viatura de transporte;
- l) informar à SOT e iniciar deslocamento de retorno;
- m) chegando ao destino, conduzir o preso ao local de carceragem, entregando-o e a documentação necessária ao responsável pelo setor;
- n) retornar à UInf (se a entrega do preso for em outro lugar), informando à SOT o início do deslocamento; e
- o) ao regressar à UInf, reportar o fim da missão à SOT e realizar o debriefing com sua equipe.

Na hipótese de recebimento de presos cuja custódia esteja sendo transferida de outra instituição para a Força Aérea Brasileira (FAB), ou na circunstância inversa, quando os mesmos estejam sendo transferidos da custódia da FAB para outra instituição, obedecidos os preceitos legais, deverá ser observada a necessidade de realização do competente exame de corpo de delito.

#### **5.4.2 ESCOLTA DE VALORES**

- a) comparecer ao local onde deve contatar a pessoa que fará o transporte dos valores;
- b) certificar-se de que está tratando com a pessoa correta e confirmar os detalhes da missão;
- c) posicionar sua equipe para o embarque dos valores na viatura de transporte. Um componente acompanha o transportador, o comandante da escolta permanece no interior da agência, em contato visual com o outro componente que fica na porta da agência;
- d) informar à SOT e iniciar o deslocamento para o destino;
- e) chegando ao local de destino, determinar o desembarque e posicionamento da equipe de escolta antes do desembarque dos valores, conforme o embarque;
- f) autorizar o desembarque dos valores e escoltá-los até o local de destino;
- g) com a entrada dos valores em local seguro, informar o fato à SOT e retornar para a UInf;
- h) chegando à UInf, reportar o fim da missão à SOT, realizar o debriefing com sua equipe.

#### **5.4.3 ESCOLTA DE EQUIPAMENTOS EM GERAL E DE MATERIAL BÉLICO**

- a) comparecer ao local onde o material está estocado, posicionar sua equipe e acompanhar o embarque do material na(s) viatura(s) de transporte;

- b) certificar-se de que toda a carga esteja devidamente acondicionada;
- c) verificar a documentação do material a ser transportado (quando for o caso);
- d) certificar-se de que toda a equipe esteja devidamente posicionada, comunicar o fato à SOT e iniciar o deslocamento;
- e) chegando ao local de destino, posicionar sua equipe e acompanhar o desembarque do material e sua entrega em local seguro;
- f) uma vez entregue o material, informar o fato à SOT e retornar; e
- h) chegando à UInf, reportar o fim da missão à SOT e realizar o debriefing com sua equipe.

## 5.5 TÁTICAS DE AÇÃO IMEDIATA

As táticas de ação imediata são procedimentos pré-estabelecidos que visam definir os procedimentos que a equipe de escolta deverá observar em caso de algum tipo de ataque ou problema durante a realização da missão.

Sob este aspecto, podem ser estabelecidos procedimentos para situações em que:

- a) ocorre uma ação armada, tipo emboscada;
- b) ocorre algum tipo de acidente ou pane em veículo, envolvendo ou não as viaturas do comboio, que o forcem a parar, fragilizando sua segurança;
- c) a escolta se depara com uma ação armada não direcionada ao comboio, mas que pode se voltar a qualquer momento contra a equipe (ex.: assalto a veículos particulares ou a carro forte na mesma via em que o comboio está se deslocando); e
- d) manifestação popular obstruindo total ou parcialmente a via, obrigando o comboio a parar em local não previsto, facilitando a abordagem do comboio por elementos adversos.

Para cada uma dessas situações deve haver um procedimento pré-estabelecido, de modo que a equipe saiba exatamente o que fazer em cada caso.

### 5.5.1 EMBOSCADA CONTRA O COMBOIO

Quando um grupo prepara uma emboscada, estabelece lugar para realizar tal procedimento de modo que possa imobilizar o comboio em um ponto que lhe seja favorável, expondo seus integrantes aos fogos das armas dos atacantes. Tal posição é conhecida como “zona de matar”.

A principal preocupação de uma equipe de escolta durante uma embosca é não permitir que o comboio pare dentro da zona de matar. Por isso, o primeiro procedimento estabelecido em uma situação de ataque ao comboio é tentar não parar, buscando abrir caminho entre os obstáculos eventualmente lançados no terreno. Caso não seja possível prosseguir em frente, mas seja viável retornar com o comboio, tal procedimento deve ser tentado.

Quando for possível abrir caminho para a saída do comboio da zona de matar, sob determinação do comandante os veículos da escolta que estejam em situação mais adequada desembarcarão e darão combate à força oponente, enquanto aqueles que ainda se encontram na zona de matar buscarão fugir desta posição. Se o comboio conseguir sair da situação crítica, os demais veículos de escolta deverão buscar o desengajamento do combate e seguir com o comboio para local seguro, onde o comboio irá parar e se reorganizar.

Somente em último caso a escolta irá parar o comboio para dar combate ao ataque recebido. Nesta situação, devem ser adotados os seguintes procedimentos:

- a) identificar o lado de onde vem o ataque;
- b) os militares que estão do lado de onde vem o ataque respondem imediatamente ao fogo, enquanto aqueles que estão do lado oposto desembarcam, se posicionam e também abrem fogo;
- c) quando os militares do lado oposto ao do ataque já tiverem desembarcado e engajado combate, os do lado de onde vem o ataque desembarcam pelo lado oposto ao do ataque, de modo a manter o veículo como proteção, e voltam a engajar combate;
- d) o comandante da escolta informará à SOT e às equipes de varredura e da força de reação sobre a situação;
- e) a SOT aciona os meios de reforço mais próximos;
- f) as equipes de varredura e de reação avançam para o local do confronto, procurando desbordar as forças adversas e surpreendê-las pelos flancos;
- g) com o apoio das equipes de varredura e de reação, procurar contra-atacar, de modo a eliminar o perigo apresentado pela força oponente;
- h) encerrado o confronto, socorrer os feridos, fazer uma verificação de danos nos equipamentos e viaturas e checar as condições de prosseguir com a escolta ou não; e
- i) a definição quanto ao prosseguimento ou não da missão caberá ao comandante da escolta.

Em hipótese nenhuma, os meios de segurança deverão se dispersar em perseguição ao elemento adverso em fuga ou na tentativa de capturá-lo. Qualquer reação deverá ser desencadeada na medida e no tempo necessários e suficientes para promover a exfiltração dos recursos sob proteção da área crítica.

### **5.5.2 ACIDENTE OU PANE QUE FORCE A PARADA DO COMBOIO**

A primeira preocupação do comandante da escolta é identificar se o fato ocorrido configura realmente um acidente ou se não foi um ardil para se parar o comboio e deixá-lo vulnerável a uma ação adversa.

Concluindo se tratar de fato de um acidente ou pane, o comandante da escolta deverá determinar o melhor lugar para parar o comboio, informar o fato à SOT, determinar o desembarque das equipes de escolta e estabelecer um perímetro de segurança, dentro do qual transeuntes e curiosos não poderão entrar.

Nestes casos, as equipes precursora e de reação permanecerão na posição em que se encontram, não se deslocando na direção do comboio.

Sendo possível sanar a pane ou deslocar o veículo acidentado, o comboio reiniciará o deslocamento tão logo seja possível.

Caso o veículo quebrado ou acidentado não tenha mais condições de prosseguir, estudar-se-á a situação, verificando se é viável deixá-lo no local e prosseguir com o restante do comboio.

Caso o veículo danificado seja da equipe de escolta, deve-se providenciar para que dois elementos do veículo passem para os outros carros do comboio e os outros dois permaneçam no local, guarnecendo a viatura e aguardando o reboque. O restante do comboio seguirá caminho normalmente. Caso o veículo avariado seja um dos de transporte do recurso protegido, se a situação assim o permitir, seu conteúdo será transferido para os demais veículos de transporte do comboio e o veículo vazio será deixado no local, com o motorista e um dos seguranças que se deslocavam no próprio veículo. Se não for possível transferir o material deste veículo para os demais, verificar-se-á a melhor opção entre manter todo o comboio no local, aguardando uma outra viatura para a qual seria transferido o material ou dividir a escolta, deixando no local uma equipe de segurança adequada à situação e reiniciando o deslocamento com os demais veículos. Neste caso deve-se sempre avaliar quanto à adequabilidade de se dividir a segurança e deixar um veículo parado no meio do percurso, até a chegada de apoio.

A decisão de prosseguir ou não será de responsabilidade do comandante da escolta.

### **5.5.3 A ESCOLTA SE DEPARA COM UMA AÇÃO ARMADA NÃO DIRECIONADA AO COMBOIO, MAS QUE PODE SE VOLTAR A QUALQUER MOMENTO CONTRA A EQUIPE**

Esta é uma situação que gera grande controvérsia quanto ao procedimento mais adequado a se adotar. Se por um lado o objetivo da escolta é garantir a chegada do recurso protegido intacto ao seu destino, o que sugere que a escolta ignore completamente o fato, evitando confrontos desnecessários, e siga seu caminho normalmente; por outro lado, a omissão da escolta em uma situação destas pode gerar acusações de omissão e provocar enormes críticas da opinião pública, acarretando uma propaganda negativa para a Força Aérea.

Considerando como objetivo principal o cumprimento da missão, e considerando que tal situação sempre poderá ser um ardil para desviar a atenção da escolta e facilitar um ataque contra o comboio, o comandante da escolta deverá optar por não intervir, seguindo com sua equipe para seu destino final, somente intervindo na ocorrência se a mesma oferecer perigo à segurança do comboio.

### **5.5.4 MANIFESTAÇÃO POPULAR OBSTRUINDO TOTAL OU PARCIALMENTE A VIA E OBRIGANDO O COMBOIO A PARAR EM LOCAL NÃO PREVISTO**

Trata-se de situação perigosa, onde o comboio fica exposto à abordagem por elementos adversos. Nestes casos, a presença da massa popular torna qualquer reação delicada, face ao alto risco de baixas a que estarão expostos os civis.

Tal situação pode ser facilmente identificada pela equipe de varredura, quando ativada, a qual informará o fato previamente ao comandante da escolta, que determinará a imediata mudança de deslocamento para um dos itinerários alternativos, evitando o local de manifestação.

Nos tipos de escolta mais simples, onde não haja um veículo de varredura, o comboio pode ser surpreendido pela manifestação ou pelo congestionamento por ela provocado. Nestas condições, o comandante da escolta deverá buscar sair o mais rápido possível da área, desviando para vias paralelas e buscando os itinerários alternativos.

Em nenhuma hipótese os militares da escolta devem desembarcar de seus veículos de arma em punho e tentar abrir caminho pela multidão. Tal procedimento poderia gerar reações não previstas da população, provocando confrontos indesejáveis.

Todos os integrantes da equipe de escolta deverão manter sua atenção redobrada enquanto o comboio permanecer envolvido na área de manifestação ou com velocidade extremamente reduzida.

Cabe ressaltar que a manifestação pode ter sido intencionalmente provocada, com o fito de interpor óbice ao deslocamento do comboio ou mesmo de provocar seu desvio para outra via mais favorável à ação adversa.

## **5.6 MEDIDAS DE ÚLTIMO RECURSO**

Nos casos de ataque ao comboio, apesar de todo o planejamento e preparação da equipe de escolta, poderá ocorrer de a força oponente ser de tal valor que a equipe de escolta não consiga deter o ataque, chegando à iminência do recurso protegido cair nas mãos do inimigo.

Nestes casos, o comandante da escolta deverá decidir o momento oportuno para adotar as chamadas “medidas de último recurso”, que visam minimizar a perda do recurso protegido.

Por exemplo: No caso de escolta de preso que esteja sendo alvo de agressores (resgate ou eliminação), o comandante da escolta deverá analisar o momento em que não será mais possível protegê-lo e determinar sua extração furtiva do local, se possível, ou sua locomoção para uma edificação que permita uma melhor defesa, até a chegada de reforços. Neste caso, a escolta abandonará o comboio e se deslocará para proteger a edificação escolhida.

Caso o comboio esteja transportando material, o comandante da escolta, ao perceber não ser possível mais impedir o acesso dos atacantes a este recurso, devem ser adotados os seguintes procedimentos para impedir a movimentação dos veículos, dificultando a retirada do material da área, até a chegada de reforços:

- a) furar todos os pneus dos veículos;
- b) danificar os motores dos veículos; e
- c) destruir ou sumir com as chaves dos veículos e dos compartimentos de carga, se for o caso.

## **5.7 CONDUITA NO EMBARQUE E NO DESEMBARQUE DO RECURSO PROTEGIDO**

Quando as ações de embarque ou desembarque do material ou pessoa protegidos pela escolta se dá fora da área militar, este procedimento oferece sempre um maior risco, pois a condição estática e em área não controlada oferece uma melhor condição de ataque. Além disso, se o recurso protegido for uma pessoa, quando estiver desembarcada deixará de receber a proteção proporcionada pelo veículo. Nestas condições, a atuação de um franco atirador ou a tentativa de aproximação de um agressor ficam mais fáceis.

Desta forma, a equipe de escolta deverá adotar os seguintes procedimentos, antes de iniciar o embarque ou o desembarque do recurso protegido:

- a) ocupar posições de segurança e de tiro, de modo a garantir a segurança do deslocamento do recurso de ou para a viatura; e
- b) estabelecer um corredor de segurança para o deslocamento do recurso, impedindo a aproximação de pessoas não autorizadas.

## **5.8 MEDIDAS GERAIS DE SEGURANÇA**

Em qualquer deslocamento de material devem ser adotadas medidas de segurança que visem a prevenir contra acidentes, furtos e/ou roubos e sabotagens.

As medidas de segurança variam de acordo com o tipo de transporte escolhido e a importância e vulnerabilidade do recurso transportado.

Quando o transporte se der por meio de furgões, caminhões baú, containers, etc, deve-se utilizar fechaduras e lacres que dificultem sua violação e denunciem possíveis aberturas não autorizadas.

Se forem utilizadas lonas ou outros tipos de cobertas flexíveis, deverão ser bem esticadas e ter suas laterais presas ao assoalho, de forma a não permitir acesso ou visão.

Toda a carga deve estar devidamente acondicionada e amarrada, com a finalidade de evitar acidentes e danos a outras cargas e pessoal de segurança embarcado nas viaturas, nos casos de paradas bruscas ou acidentes.

Quando o material a ser transportado for item bélico, deve-se observar o disposto no MCA 135-2 “Segurança de Explosivos”.

Quando o deslocamento de comboio for rotineiro, nunca devem ser feitas paradas nos mesmos locais e, sempre que possível, os itinerários devem ser modificados.

## **5.9 CONDUTA NOS DESLOCAMENTOS**

Durante os deslocamentos, os militares da escolta devem primar pela atenção total ao trabalho desenvolvido. Desta forma, os seguintes procedimentos devem ser observados:

- a) evitar conversas que levem à falta de atenção na atividade exercida;
- b) proibido usar rádio, cd player e similares;

- c) as janelas dos carros de escolta devem permanecer abaixadas, de modo a permitir que o elemento de segurança coloque os braços para fora para engajar combate; e
- d) dedicar atenção especial à aproximação de motociclistas, principalmente quando as mesmas conduzam passageiros.

#### **5.10 CONDUTA NAS PARADAS E PERNOITES**

A princípio, um comboio não deve parar no meio do caminho. Caso isto ocorra em decorrência de acidente ou pane em um dos veículos, devem ser adotados os procedimentos previstos no item “táticas de ação imediata”.

Contudo, em deslocamentos muito longos pode ocorrer a necessidade de parada para reabastecimento, alimentação da equipe, utilização de banheiros ou mesmo pernoite. Caso isto ocorra, tal procedimento já deverá estar previsto no planejamento da missão, devendo ser dada prioridade a paradas em instalações militares, da Força Aérea ou não. Nestes casos, na fase de planejamento da ação, o comandante da escolta deverá solicitar a seu comando operacional os contatos necessários com estas Organizações Militares, de modo a permitir o acesso da equipe de escolta a suas instalações.

Ainda assim, os veículos de transporte e de escolta devem ser guarnecidos por elementos de segurança durante todo o tempo, notadamente se a escolta for de material e o recurso transportado permaneça embarcado nas viaturas.

Em alguns casos, pode acontecer de o percurso não apresentar a possibilidade de apoio de organização militar para a realização de paradas. Nestes casos, o comboio pode ser obrigado a parar em área civil, devendo ser observados os seguintes procedimentos:

- a) estabelecimento de perímetro de segurança, dentro do qual nenhuma pessoa não autorizada poderá transitar; e
- b) divisão da equipe de escolta em turnos, de modo a permitir que parte da equipe se alimente, descanse ou use o banheiro, enquanto a outra garante o comboio, e vice-versa.

## **6 DISPOSIÇÕES FINAIS**

**6.1** Os casos não previstos neste Manual serão submetidos à apreciação do Comandante-Geral de Operações Aéreas.

**6.2** Este manual deverá ser revisado após transcorridos dois anos de sua aprovação. Todas as sugestões para aperfeiçoamento da doutrina devem ser encaminhadas à Subchefia de Segurança e Defesa do COMGAR.

## 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.

\_\_\_\_\_. Decreto no 3.665, de 20 de novembro de 2000. Dá nova redação ao Regulamento para a Fiscalização de Produtos Controlados (R-105). Brasília, DF, 2000.

\_\_\_\_\_. Portaria COMGAP nº 22, de 29 de maio de 2012. Aprova o MCA 135-2 “Segurança de Explosivos”.