



**MINISTÉRIO DA DEFESA**  
**COMANDO DA AERONÁUTICA**  
**COMANDO DE PREPARO**

PORTARIA COMPREP Nº 2.022/SPOG-50, DE 10 DE OUTUBRO DE 2024.

Aprova a reedição do MCA 125-6  
“Escolta Motorizada”.

O **COMANDANTE DE PREPARO**, no uso das atribuições que lhe confere o art. 13 do ROCA 20-13 “Regulamento do Comando de Preparo”, aprovado pela Portaria GABAER nº 492/GC3, de 21 de abril de 2023, publicada no Boletim do Comando da Aeronáutica nº 75, de 26 de abril de 2023, resolve:

Art. 1º Aprovar a reedição do MCA 125-6 “Escolta Motorizada” na forma dos anexos I ao IV.

Art. 2º Revogar a Portaria nº 273/COMPREP, de 16 de julho de 2019, publicada no Boletim do Comando da Aeronáutica nº 126, de 22 de julho de 2019.

Art. 3º Determinar que esta Portaria entre em vigor a partir da data de sua publicação.

Ten Brig Ar PEDRO LUÍS FARCIC  
Comandante de Preparo

**MINISTÉRIO DA DEFESA**  
**COMANDO DA AERONÁUTICA**  
COMANDO DE PREPARO



**INFANTARIA DA AERONÁUTICA**

**MCA 125-6**

**ESCOLTA MOTORIZADA**

**2024**

**ANEXO I**  
**ESCOLTA MOTORIZADA (MCA 125-6)**

**CAPÍTULO I**  
**DISPOSIÇÕES GERAIS**

**Seção I**  
**Finalidade**

Art. 1º O presente manual tem a finalidade de definir os procedimentos adotados no planejamento, preparo e nas escoltas motorizadas executadas no COMAER.

**Seção II**  
**Conceituação**

Art. 2º Os termos e expressões empregados nesta norma têm seu significado consagrado no vernáculo, no MD33-M-02 “Manual de Abreviaturas, Siglas, Símbolos e Convenções Cartográficas das Forças Armadas”, no MD35-G-01 “Glossário das Forças Armadas”, no MCA 10-3 “Manual de Abreviaturas, Siglas e Símbolos da Aeronáutica”, no MCA 10-4 “Glossário da Aeronáutica” e no Glossário do Comando de Preparo (NOPREP/LEG/06).

**Seção III**  
**Âmbito**

Art. 3º Este Manual aplica-se a todas as OM do COMAER.

**CAPÍTULO II**  
**DOCTRINA DE ESCOLTA**

**Seção I**  
**Fundamentos da escolta motorizada**

Art. 4º 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.

Art. 5º A escolta pode ser realizada dentro da área militar ou fora dela.

Art. 6º A USEGDEF poderá adequar os meios empregados e a rigidez dos procedimentos de segurança à situação real.

Tipo de escolta

Art. 7º As escoltas podem ser classificadas quanto ao tipo de recurso protegido. Os tipos de escolta são:

- I - Autoridades;
- II - Material bélico;
- III - Cargas em geral;
- IV - Valores; e

V - Presos.

Art. 8º 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.

Art. 9º 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.

Art. 10. em nenhuma hipótese a escolta poderá ser realizada caso não disponha do efetivo mínimo previsto;

Art. 11. A escolta de presos deverá utilizar viatura específica para este fim, no caso, a P-13 (carro de transporte de presos).

Art. 12. Os componentes da escolta deverão se deslocar nas viaturas destinadas a este fim. A USEGDEF poderá complementar as viaturas escoltadas com militares extras, se julgar necessário.

Art. 13. Sempre que as condições dos veículos escoltados permitirem, em cada um destes deverá haver um elemento da equipe de escolta.

Art. 14. Durante os deslocamentos, não será permitido que elementos estranhos à equipe embarquem nas viaturas da escolta.

Art. 15. Nos deslocamentos rodoviários, sempre que possível, deverá ser considerada a inserção de uma viatura reserva para ser utilizada em caso de pane das demais viaturas.

Art. 16. 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 USEGDEF.

Art. 17. Não está autorizado fornecer dados da escolta ou de ocorrência relacionada a esta à imprensa. Caso abordado por repórteres ou jornalistas, a equipe deverá solicitar estes que entrem em contato com a Comunicação Social da OM do COMAER mais próxima.

## **Seção II**

### **Níveis de escolta**

Art. 18. 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. Com isso, são divididas em 3 níveis:

I - NÍVEL 1: ameaça pequena, o recurso protegido 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;

II - NÍVEL 2: ameaça média, o recurso protegido 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

III - NÍVEL 3: ameaça grande, o recurso protegido 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.

### **Seção III**

#### **Fatores de planejamento**

Art. 19. Ao se planejar a realização de uma escolta, devem ser observados, obrigatoriamente, os seguintes fatores:

I - recurso a ser protegido;

II - nível de ameaça a que o recurso está exposto;

III - meio de deslocamento a ser utilizado;

IV - meios disponíveis de pessoal, viaturas, equipamentos, comunicações e armamento;

V - pontos de partida e de chegada;

VI - itinerário por onde a escolta se deslocará;

VII - situação social, política e econômica vigente nas áreas por onde a escolta se deslocará;

VIII - possibilidades de apoio externo imediato junto às delegacias de Polícia Rodoviária Federal, Polícia Militar e Polícia Federal;

IX - observar os informes fornecidos pelo setor de inteligência; e

X - distância a ser percorrida a fim de planejar o descanso, reserva e revezamento dos motoristas.

### **CAPÍTULO III**

#### **ORGANIZAÇÃO PARA O EMPREGO**

#### **Seção I**

##### **Estrutura organizacional**

Art. 20. A estrutura organizacional de uma escolta irá variar de acordo com o tipo de escolta a ser realizada, considerando o recurso a ser protegido.

Art. 21. Todos os militares integrantes da escolta devem pertencer USEGDEF e estar em dia com o PAOP.

Art. 22. A equipe básica de escolta, composta de 4 militares é constituída de:

I - Motorista;

II - Comandante; e

III - Dois componentes.

Art. 23. O efetivo mínimo considerado para a escolta de ameaça nível 1 é de:

I - Escolta de presos: equipe básica, na mesma viatura que transporta o preso;

II - Escolta de carga e valores: equipe básica, mais um componente por veículo de transporte;

III - Escolta de material bélico: duas equipes básicas (na primeira viatura vai o subcomandante, que é o 2º militar mais antigo da equipe), mais um componente por veículo escoltado; e

IV - Escolta de material em geral: equipe Básica, mais um componente por veículo de escoltado.

Art. 24. Para o nível 2 de ameaça será acrescida uma Equipe Básica ao efetivo previsto para o Nível 1, na função de cerra-fila.

Art. 25. Para o nível 3 de ameaça, será acrescentada uma Equipe de Reação e uma Equipe de Varredura ao efetivo estabelecido para o nível 2.

Art. 26. Dependendo do tipo de escolta e do nível de ameaça, poderão ser acrescentados ao efetivo grupos de especialistas em explosivos, de apoio médico, etc.

Art. 27. O veículo guia é 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.

Art. 28. A Equipe Cerra-fila tem a mesma constituição da equipe básica. Tem como objetivo garantir que outros veículos não entrem no comboio. Esta equipe geralmente tem a melhor visualização do comboio. O comandante da equipe é um sargento ou um cabo.

Art. 29. A Equipe de Varredura é composta por três militares. Desloca-se cerca de cinco 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.

Art. 30. A Equipe de Reação é composta por, no mínimo, quatro militares. Desloca-se alguns minutos atrás do comboio (de modo a não estar na “zona de matar” e tem a função de prestar apoio de fogo em caso de ações contra o dispositivo. 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 Equipe de Reação, em caso de necessidade. O comandante da Equipe de Reação é um tenente ou um sargento.

## **Seção II**

### **Disposição das viaturas**

Art. 31. A disposição das viaturas do comboio dependerá do tipo de escolta a ser realizada e do nível de ameaça existente, porém, deverá obedecer à seguinte constituição básica:

I - 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;

II - 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; e

III - DIVERSOS VEÍCULOS DE TRANSPORTE E DIVERSOS VEÍCULOS DE ESCOLTA: nestes casos, a escolta deverá possuir a seguinte constituição:

a) 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.

b) veículo da Equipe de Reação.

Art. 32. Viaturas que fazem parte do comboio, mas não transportam bens a ser escoltados (ambulâncias, veículos vazios, etc), devem ficar nas últimas posições, a frente apenas do cerra-fila.

### **Seção III**

#### **Armamento e proteção balística**

Art. 33. A definição do armamento a ser empregado em uma escolta deverá levar em consideração os fatores de planejamento. Contudo, será obrigatório observar as seguintes condições mínimas:

I - Deverá haver pelo menos um fuzil ou submetralhadora em cada veículo de escolta;

II - 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 armamento menos letal, como tonfa, taser, espargidor, dentre outros;

III - que todos os militares da escolta portem pelo menos dois carregadores extras de munição para cada armamento utilizado; e

IV - que exista armamento menos letal para os casos em que haja a possibilidade de confronto com populares.

Art. 34. Durante os deslocamentos, as armas individuais devem ser mantidas no interior da viatura.

Art. 35. 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.

Art. 36. Todos os militares integrantes da escolta deverão, em geral, utilizar colete balístico.

Art. 37. Caso o nível de ameaça exigir, deverá ser utilizado capacete balístico.

### **Seção IV**

#### **Equipamento e comunicações**

Art. 38. Todos os militares integrantes da escolta deverão fazer parte da rede rádio, seja pelo aparelho veicular e/ou por rádios HT.

Art. 39. A equipe de escolta deverá estar em condições de manter contato rádio permanente com a USEGDEF. Caso isto não seja possível, outros meios de comunicação segura deverão ser disponibilizados para permitir tal contato.

## **Seção V**

### **Meio de transporte**

Art. 40. Os meios de transporte a serem utilizados nas missões de escolta são as viaturas do tipo P13 (carro de presos) ou P15 (Carro patrulha). Caso disponíveis, poderão ser utilizadas P-17 (viaturas blindadas).

Art. 41. Sob nenhuma hipótese, o planejamento da escolta poderá considerar o emprego de veículos que não permitirem o imediato desembarque da equipe em caso de necessidade.

Art. 42. Os veículos de escolta devem ser dotados de sistema de iluminação vermelha intermitente e de sirenes.

## **CAPÍTULO IV**

### **PLANEJAMENTO DA ESCOLTA**

#### **Seção I**

##### **Planejamento preliminar**

Art. 43. Recebida a ordem para a realização de escolta motorizada, a Seção de Operações da USEGDEF escalará a equipe de escolta, definindo o efetivo e os meios a serem empregados, e determinará ao seu comandante que realize seu planejamento detalhado.

Art. 44. 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 Quadro de Organização de Pessoal e de Material (QOPM) da missão.

Art. 45. 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.

Art. 46. Nos casos de missões de escolta que sejam rotineiramente executadas por determinada USEGDEF, 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.

Art. 47. Caso a escolta se desloque por áreas sob a jurisdição de outra USEGDEF, 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.

Art. 48. Em caso de escolta rodoviária, para cada trecho do percurso, cabe ao Comandante da escolta obter e fazer constar de seu planejamento, os telefones úteis das delegacias de Polícia Rodoviária Federal, Polícia Militar, Polícia Federal e OM das Forças Armadas, para o caso de haver a necessidade de um apoio cooperativo, bem como os telefones de hospitais e pontos de apoio logístico existentes no trajeto.



## **Seção II**

### **Planejamento detalhado**

#### **Subseção I**

##### **Itinerários**

Art. 49. Sempre que a situação permitir, os itinerários a serem percorridos pela escolta devem ser reconhecidos.

Art. 50. 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 e na execução da missão.

Art. 51. 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.

Art. 52. 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).

Art. 53. 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.

Art. 54. Quando o deslocamento de comboio for rotineiro, nunca devem ser feitas paradas nos mesmos locais e, sempre que possível, os itinerários devem ser modificados.

#### **Subseção II**

##### **Veículos escoltados**

Art. 55. Quando o transporte se der por meio de furgões, caminhões baú, contêineres, etc, deve-se utilizar fechaduras e lacres que impeçam ou dificultem sua violação e denunciem possíveis aberturas não autorizadas.

Art. 56. 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.

Art. 57. 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.

Art. 58. Quando o material a ser transportado for item bélico, deve-se observar o disposto no MCA 135-2 “Segurança de Explosivos”.

## **CAPÍTULO V**

### **EXECUÇÃO DA ESCOLTA**

#### **Seção I**

##### **Condutas da equipe de escolta**

##### **Subseção I**

###### **Nos deslocamentos**

Art. 59. Em qualquer atividade a equipe de escolta deverá manter vigilância em todas as direções:

I - a área de vigilância do comandante (nas outras viaturas, do militar que estiver sentado ao lado do motorista), quando embarcado, vai do setor "11horas" até o setor "3 horas" da viatura. (considera-se a frente da viatura como 12horas e a traseira, 6 horas);

II - 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;

III - a área de vigilância do primeiro componente (embarcado atrás do comandante) vai do setor "1hora" até o setor "7 horas" da viatura; e

IV - a área de vigilância do segundo componente (embarcado atrás do motorista) vai do setor "4 horas" até o setor "10 horas" da viatura.

Art. 60. Durante os deslocamentos, os militares da escolta devem primar pela atenção total ao trabalho desenvolvido. Desta forma, os seguintes procedimentos devem ser observados:

I - evitar conversas que levem à falta de atenção na atividade exercida;

II - evitar uso de itens e equipamentos que desviem a atenção da equipe de segurança;

III - nas regiões de maior risco durante o itinerário, 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

IV - dedicar atenção especial à aproximação de motociclistas, principalmente quando as mesmas conduzam passageiros.

##### **Subseção II**

###### **Nas paradas e pernoites**

Art. 61. Em deslocamentos 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.

Art. 62. As paradas devem ser, prioritariamente em instalações militares, da Força Aérea, Exército, Marinha ou Forças Auxiliares. Nestes casos, nas fases de planejamento da ação, o comandante da escolta deverá solicitar a seu comando operacional os contatos necessários com

estas Organizações Militares (OM), de modo a permitir o acesso da equipe de escolta a suas instalações.

Art. 63. Durante as paradas, os veículos de transporte e de escolta devem ser guarnecidos por elementos de segurança durante todo o tempo.

Art. 64. Durante pernoite, as viaturas devem estar estacionadas em garagens ou similar, preferencialmente sob vigilância eletrônica ou física.

### **Subseção III**

#### **No embarque e no desembarque do recurso protegido**

Art. 65. Quando as ações de embarque ou desembarque do material ou pessoa protegidos pela escolta se dá fora da área militar, este procedimento oferece maior risco. 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.

Art. 66. Desta forma, a equipe de escolta deverá adotar os seguintes procedimentos, antes de iniciar o embarque ou o desembarque do recurso protegido:

I - ocupar posições de segurança e de tiro, de modo a garantir a segurança do deslocamento do recurso de ou para a viatura; e

II - estabelecer um corredor de segurança para o deslocamento do recurso, impedindo a aproximação de pessoas não autorizadas.

### **Seção II**

#### **Regras de engajamento**

Art. 67. De maneira geral, as regras de engajamento(RE) utilizadas na escolta devem respeitar o previsto na NOSDE PRO 210A - Uso Proporcional da força e Regras de Engajamento. Nos casos de a escolta estar inserida em um contexto de operação, deverão ser consideradas as RE desta.

Art. 68. A equipe deve ter em mente que, em geral, as escoltas ocorrem em locais de grande densidade populacional. A população, em princípio, não é constituída de elementos hostis. Porém, estes podem estar infiltrados, aproveitando-se desta situação para se aproximar do comboio, a fim de cometer atos ilícitos. Desta forma, o integrante de escolta deve tratar as pessoas com a energia, mas não com desrespeito.

Art. 69. 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.

### **Seção III**

#### **Medidas de último recurso**

Art. 70. 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.

Art. 71. 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.

Art. 72. 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:

I - furar todos os pneus dos veículos;

II - danificar os motores dos veículos; e

III - destruir ou sumir com as chaves dos veículos e dos compartimentos de carga, se for o caso.

## **CAPÍTULO VI PROCEDIMENTOS ESPECÍFICOS**

### **Seção I Procedimentos específicos da escolta de presos**

Art. 73. Os seguintes passos devem ser observados durante a realização de escolta de presos:

I - comparecer ao setor de carceragem com toda a documentação necessária para a retirada do preso;

II - proceder ao recebimento do preso, revistá-lo e algemá-lo (quando for o caso);

III - colocar o preso no local adequado do veículo de transporte;

IV - verificar se toda a equipe está em condições de iniciar o deslocamento;

V - informar aos elos de comando e controle o início do deslocamento;

VI - chegando ao local de destino, informar aos elos de comando e controle 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;

VII - desembarcar o preso e conduzi-lo até o local estabelecido, mantendo a guarda e a vigilância do local;

VIII - 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;

IX - 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. Deve ser realizado um cheque visual, a fim de verificar a integridade física do preso;

X - determinar à equipe que se posicione para início do deslocamento de retorno;

XI - conduzir o preso à viatura de transporte;

XII - informar aos elos de comando e controle e iniciar deslocamento de retorno;

XIII - chegando ao destino, conduzir o preso ao local de carceragem, entregando-o e a documentação necessária ao responsável pelo setor;

XIV - retornar à USEGDEF (se a entrega do preso for em outro lugar), informando aos elos de comando e controle o início do deslocamento; e

XV - ao regressar à USEGDEF, reportar o fim da missão aos elos de comando e controle e realizar o debriefing com sua equipe.

Art. 74. Na hipótese de recebimento de presos cuja custódia esteja sendo transferida de outra instituição para a 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.

## **Seção II**

### **Procedimentos específicos da escolta de valores**

Art. 75. Em uma escolta de valores, devem ser observados os seguintes aspectos:

I - comparecer ao local onde deve contatar a pessoa que fará o transporte dos valores;

II - certificar-se de que está tratando com a pessoa correta e confirmar os detalhes da missão;

III - 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;

IV - informar aos elos de comando e controle e iniciar o deslocamento para o destino;

V - chegando ao local de destino, determinar o desembarque e posicionamento da equipe de escolta antes do desembarque dos valores, conforme o embarque;

VI - autorizar o desembarque dos valores e escoltá-los até o local de destino;

VII - com a entrada dos valores em local seguro, informar o fato aos elos de comando e controle e retornar para a USEGDEF; e

VIII - chegando à USEGDEF, reportar o fim da missão aos elos de comando e controle e realizar o debriefing com sua equipe.

## **CAPÍTULO VII**

### **TÁTICAS DE AÇÃO IMEDIATA**

Art. 76. 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.

Art. 77. Devem ser estabelecidos procedimentos para situações em que:

I - ocorra uma ação armada, tipo emboscada;

II - ocorra algum tipo de acidente ou pane em veículo, envolvendo ou não as viaturas do comboio, que o forcem a parar, fragilizando sua segurança;

III - 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);

IV - exista uma 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;

V - ocorra uma emergência médica envolvendo efetivo do comboio; e

VI - ocorra um incidente com procedimento de segurança de armamento.

## **Seção I**

### **Emboscadas**

Art. 78. Em emboscadas contra o comboio, o grupo hostil estabelece um local para imobilizar o comboio em um ponto que lhe seja favorável, expondo seus integrantes aos fogos de suas armas. Tal local se chama “zona de matar”.

Art. 79. 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 neste caso 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.

Art. 80. Somente em último caso a escolta irá parar o comboio para dar combate ao ataque recebido. Nesta situação, devem ser adotados os seguintes procedimentos:

I - identificar o lado de onde vem o ataque;

II - se abrigar; e

III - responder fogo.

Art. 81. O comandante da escolta deverá os elos de comando e controle, os quais deverão acionar os meios próximos a fim de auxílio na ocorrência.

Art. 82. O comandante da escolta também deverá acionar a Equipe de Varredura e a Equipe de Reação, os quais deverão prestar apoio às viaturas sob fogo inimigo.

Art. 83. Após encerrado o confronto, o comandante da escolta deverá coordenar o socorro os feridos, verificação de danos nos equipamentos e viaturas e checar as condições de prosseguir com a escolta ou não.

Art. 84. A equipe de escolta não deverá se dispersar em perseguição ao elemento adverso em fuga ou na tentativa de capturá-lo.

## **Seção II**

### **Problemas mecânicos**

Art. 85. Em 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.

Art. 86. Caracterizando-se um acidente ou pane, o comandante da escolta deverá determinar o melhor lugar para parar o comboio, informar o fato aos elos de comando e controle.

Art. 87. Deverá, também, determinar o desembarque das equipes de escolta e estabelecer um perímetro de segurança, dentro do qual transeuntes e curiosos não poderão entrar, a fim de não descaracterizar o local do acidente até a chegada da autoridade competente.

Art. 88. Além disso, deverá providenciar a presença de autoridade policial para conceder a lavratura da ocorrência, solicitando cópia do Boletim de Ocorrência, ou realizá-la através do site oficial do governo federal, conforme orientações contidas no mesmo.

Art. 89. Nestes casos, as equipes precursora e de reação permanecerão na posição em que se encontram, não se deslocando na direção do comboio.

Art. 90. Sendo possível sanar a pane ou deslocar o veículo acidentado, o comboio reiniciará o deslocamento tão logo seja possível.

Art. 91. 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.

Art. 92. Caso o veículo danificado seja da equipe de escolta, deve-se providenciar para que dois elementos do veículo danificado 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. Havendo disponibilidade de uma viatura reserva, esta assumirá a posição da viatura danificada, seguindo guarnecida por dois militares daquela. Os outros dois permanecem no local, aguardando o apoio.

Art. 93. 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.

### **Seção III**

#### **Ação armada não-direcionada ao comboio**

Art. 94. Considerando que o objetivo principal da escolta é o cumprimento da missão, e considerando que engajar combate nessa situação pode 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.

Art. 95. Em princípio, somente deverá intervir na ocorrência se a mesma oferecer perigo à segurança do comboio.

### **Seção IV**

#### **Manifestações populares**

Art. 96. Quando há manifestação popular obstruindo total ou parcialmente a via, obriga o comboio a parar em local não previsto, ficando 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.

Art. 97. 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.

Art. 98. 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.

Art. 99. 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.

Art. 100. 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.

## **Seção V**

### **Emergências médicas**

Art. 101. Quando ocorre emergência médica envolvendo efetivo do comboio, cabe ao mais antigo presente providenciar os primeiros socorros ao militar e, caso seja necessário, encaminhar o militar em emergência ao hospital mais próximo.

Art. 102. Cabe ao comandante da escolta avaliar o deslocamento de uma das viaturas de segurança para levar o enfermo, mantendo constante contato com a equipe que o está acompanhando.

Art. 103. O comandante da escolta deverá encontrar um local seguro para a parada do comboio nos arredores da cidade em que ocorrerá o atendimento hospitalar e, ato contínuo, informar aos elos de comando e controle.

## **Seção VI**

### **Emergências médicas**

Art. 104. Quando acontece incidente com procedimento de segurança de armamento, o comandante da escolta, após verificar a ocorrência, verificará se o militar está em condições psicológicas de prosseguir na missão e, após isso, informar o ocorrido, anotando hora, local, armamento e militar envolvido, aos elos de comando e controle.

## **CAPÍTULO VIII**

### **DISPOSIÇÕES FINAIS**

Art. 105. Os casos não previstos neste Manual serão submetidos à apreciação do Comandante de Preparo.



ANEXO II  
CONSTITUIÇÃO DA EQUIPE BÁSICA

EQUIPE BÁSICA  
DE ESCOLTA



EQ. BÁSICA DE  
ESCOLTA DE PRESO



M- MOTORISTA  
C- COMANDANTE  
1- COMPONENTE 1  
2- COMPONENTE 2  
P- PRESO

### ANEXO III CONSTITUIÇÃO DO COMBOIO

ESCOLTA PRESOS NÍVEL 1



VIATURA COM O PRESO

ESCOLTA PRESOS NÍVEL 2



VTR COM O PRESO – VTR CERRA-FILA

ESCOLTA PRESOS NÍVEL 3



VTR VARREDURA <5MIN> VTR COM O PRESO – VTR CERRA-FILA <5MIN> EQ REAÇÃO

ESCOLTA CARGA/VALORES NÍVEL 1



VIATURA ESCOLTADA – VTR DE ESCOLTA

ESCOLTA CARGA/VALORES NÍVEL 2



VTR DE ESCOLTA - VIATURA ESCOLTADA – VTR DE ESCOLTA

### ESCOLTA CARGA/VALORES NÍVEL 3



VTR VARREDURA <5MIN>VIATURA GUIA - VIATURA ESCOLTADA - VIATURA CERRA-FILA <5MIN> EQ REAÇÃO

### ESCOLTA MATERIAL BÉLICO NÍVEL 1



VIATURA GUIA - VIATURA ESCOLTADA - VIATURA CERRA-FILA

### ESCOLTA MATERIAL BÉLICO NÍVEL 2



VIATURA VARREDURA <5MIN> VIATURA GUIA - VIATURA ESCOLTADA - VIATURA CERRA-FILA

### ESCOLTA MATERIAL BÉLICO NÍVEL 3



VTR VARREDURA <5MIN>VIATURA GUIA - VIATURA ESCOLTADA - VIATURA CERRA-FILA <5MIN> EQ REAÇÃO

**ANEXO IV**  
**DISPOSIÇÃO DAS VIATURAS DE ESCOLTA COM MÚLTIPLOS VEÍCULOS ESCOLTADOS**

ESCOLTA DE UMA VIATURA



VIATURA DE ESCOLTA – VIATURA ESCOLTADA – VIATURA DE ESCOLTA

ESCOLTA DE DUAS VIATURAS



VIATURA DE ESCOLTA – VIATURA ESCOLTADA – VIATURA ESCOLTADA - VIATURA DE ESCOLTA

ESCOLTA DE TRÊS VIATURAS



VIATURA DE ESCOLTA – VTR ESCOLTADA – VTR ESCOLTADA - VTR ESCOLTADA - VIATURA DE ESCOLTA

ESCOLTA DE QUATRO VIATURAS



VTR DE ESC. – VTR ESCOLTADA – VTR ESCOLTADA - VTR DE ESC. - VTR ESCOLTADA - VTR ESCOLTADA - VIATURA DE ESC.

ESCOLTA DE CINCO VIATURAS



VTR DE ESC. – V. ESCOLTADA – V. ESCOLTADA V.- ESCOLTADA - VTR DE ESC. – V. ESCOLTADA – AMBULÂNCIA - VIATURA DE ESC.

OBS. NAS REPRESENTAÇÕES ACIMA ESTÃO OMITIDOS OS VEÍCULOS VARREDURA E EQUIPE DE REAÇÃO.