

IN 57 – 2020

(BG 041, 03/03/2020)

## **INSTRUÇÃO NORMATIVA Nº 57 /2020 – COMOP**

Dispõe sobre instruções gerais para o funcionamento operacional do emprego de motocicletas no serviço de atendimento pré-hospitalar do CBMDF - Motorresgate, e dá outras providências.

### **CAPÍTULO I**

#### **DISPOSIÇÕES PRELIMINARES**

Art. 1º Esta norma regula os procedimentos gerais dos militares do Serviço de Motorresgate no exercício das funções e tem como objetivos:

- a) a continuidade das missões;
- b) o elevado nível de profissionalismo;
- c) a segurança dos militares em relação aos pacientes e bens;
- d) o emprego de motocicletas na atividade de Atendimento Pré-hospitalar (APH);
- e) estabelecer a rotina diária do motociclista, da assunção do serviço até o término do serviço; e
- f) o emprego adequado de recursos humanos e de materiais.

### **CAPÍTULO II**

#### **REFERÊNCIAS**

Art. 2º As referências normativas que amparam a presente norma são:

- a) Boletim Geral 182 de 27 set. 2012 (Anexo 8) - Regulamentação do Emprego de Motocicletas no Serviço Operacional;
- b) Normas Gerais de Ação do Grupamento de Motociclistas (GMAU) do SAMU/DF, 2009;
- c) Manual de Doutrina do Policiamento Tático na modalidade de Motopatrulhamento Tático – Rondas de Ações e Intervenções Operacionais – RAIO/ROTAM, Janeiro de 2014;
- d) Relatório de Prevenção (RELPREV AIR SAFETY REPORT) – SIPAER/CENIPA/GAVOP; e) Boletim Geral 167 de 11 set. 2014 - transporte de cilindros de 02;
- f) Boletim Geral 165, de 2 set 2019 - mudança da escala de serviço.

## **CAPÍTULO III**

### **DA ATIVIDADE DE MOTORRESGATE**

Art. 3º O emprego de motocicletas para pronta resposta no serviço de Atendimento Pré-hospitalar do CBMDF almeja alcançar os seguintes objetivos:

I - Diminuir o tempo resposta no serviço de Atendimento Pré-hospitalar, sem perder a eficiência e eficácia naquilo que se propõe, além de facilitar o acesso em locais que o deslocamento de uma viatura de maior porte for comprometido pela dificuldade de acesso (trânsito, locais estreitos, escadarias etc.) ou pelas características do terreno;

II - Transmitir ao COCB informações reais da ocorrência, confirmando ou não a necessidade de recursos adicionais, evitando deslocamentos desnecessários e a economia de recursos;

III - Sinalização prévia do local da ocorrência com as motocicletas;

IV - Dar a primeira resposta ao atendimento de múltiplas vítimas;

V - Implantar o SCI no local, caso haja necessidade;

VI - Avaliar a vítima e o ambiente ao seu redor e caso exista a segurança necessária, iniciar o Atendimento Pré-hospitalar;

VII - Realizar a escolta de civis e militares e acompanhar o deslocamento das viaturas em geral, quando necessário;

VIII - Anotar os dados pertinentes às ocorrências e preencher as fichas de atendimentos;

IX - Preservar a cena até a chegada de uma equipe com os devidos equipamentos de sinalização e isolamento que assumirá a responsabilidade pelo local da ocorrência, tendo em vista que as motocicletas não dispõem de tais materiais. Esta medida visa garantir a segurança dos motociclistas de resgate e de terceiros;

Parágrafo Único. As ações de segurança específicas do serviço do Motorresgate estarão definidas em Procedimentos Operacionais Padrão (POP), que serão aprovados pelo Comandante do GAEPH.

## **CAPÍTULO IV**

### **DA ESCALA, DAS VIATURAS E DOS MILITARES APTOS**

Art. 4º O turno de serviço do motociclista de resgate será de “12 x 36” em dias úteis, consistindo em 12h (doze horas) de serviço para 36h (trinta e seis horas) de intervalo de folga, em período diurno.

Parágrafo Único. Serão acrescentadas mais 12h (doze horas) mensais, afim de equalizar a carga horária com a escala da UR, a serem cumpridas:

I - como instrutores no Projeto de Treinamento de Primeiros Socorros e Direção Defensiva para Motociclistas da Comunidade;

II - em treinamento de técnicas de pilotagem e APH, exclusivamente para os militares do serviço de Motorresgate; ou

III - em outras atividades designadas pelo Comando do GAEPH.

Art. 5º As motocicletas operacionais utilizadas serão on/off-road com pinturas padrão CBMDF, com no mínimo 500cc, obedecendo as normas técnicas vigentes no País.

Parágrafo Único. As motocicletas serão equipadas com sistemas sonoros e de iluminação de emergência, excetuando-se situações específicas.

Art. 6º As motocicletas utilizadas nos treinamentos terão no mínimo 250cc.

Art. 7º O bombeiro militar, para concorrer à escala de serviço de Motorresgate, bem como conduzir a motocicleta empregada no serviço operacional de APH, deverá:

I – Possuir um dos requisitos:

- a) ser considerado apto no Curso para Motociclista Operacional(CMOPE);
- b) ter concluído com aproveitamento o Treinamento de Técnica de Pilotagem, Mecânica de Motocicletas e Direção Defensiva para Motociclista de Resgate e Pilotagem de Alto Risco, ministrado pela PMDF; ou
- c) ter concluído com aproveitamento o Curso de Formação de Motociclista/Batedor, ministrado por alguma instituição da Segurança Pública ou pelas Forças Armadas.

II - Possuir um dos cursos:

- a) Curso de Socorros de em Atendimento Pré-Hospitalar (CSU);
- b) Curso de Atendimento Pré-Hospitalar Básico (CAPH-B); ou
- c) Curso Técnico de Enfermagem (CTE);

III - Ser considerado apto no “período de adaptação” de motociclista de resgate;

IV - Ser considerado apto na avaliação de uma comissão que observará seu perfil para trabalhar em equipe, sua desenvoltura na pilotagem defensiva e ofensiva, raciocínio ágil, criatividade, coragem, comportamento proativo e voluntariedade;

V - Ser conhecedor dos itinerários da área de atuação, bem como da referida Instrução Normativa;

VI – Ter no mínimo, o comportamento BOM.

Art. 8º Ao ingressar no serviço de Motorresgate, o militar será considerado: “Em período de Adaptação”, quando aprenderá a rotina e os procedimentos do serviço.

§1º Este período terá duração de 30 (trinta) dias, passando 15(quinze) dias em uma ala de serviço e 15(quinze) dias em outra.

§2º Durante o período de adaptação o militar não poderá cumprir Ordens de Missão, pois ele está em um período probatório;

§3º Após o período de adaptação, a comissão emitirá a conclusão da avaliação, podendo ser favorável ou desfavorável à continuação do militar no serviço de Motorresgate.

§4º A comissão será composta pelo Chefe da Subseção de Motorresgate e mais 3 (três) militares por ele escolhidos, com no mínimo 2 (dois) anos de serviço de motociclista de resgate, com a vinculação técnica da SEDEP.

## **CAPITULO V**

### **DA ROTINA DO SERVIÇO DE MOTORRESGATE**

Art 9º A rotina do serviço de motorresgate obedecerá os horários constantes estabelecidos no quadro constante do Anexo 9, desta Instrução Normativa.

## **CAPITULO VI**

### **APRESENTAÇÃO PARA O SERVIÇO E DESLOCAMENTO**

Art. 10 É permitido o deslocamento do trajeto residência-serviço e serviço-residência portando o Equipamento de Proteção Individual (EPI) do motociclista de resgate.

Art. 11 Os militares do Motorresgate, sejam eles do expediente ou do serviço operacional, poderão utilizar o EPI em seu deslocamento, sejam para realizarem o serviço interno, desenvolver instruções ou quando forem representar o serviço de Motorresgate fora do quartel de origem;

Art. 12 São os Equipamentos de Proteção Individual (EPI) obrigatórios:

I - Capacete fechado ou escamoteável (modular), com viseira, e com a pintura padrão do CBMDF;

II - Jaqueta padronizada (se possível com sistema de proteção “air bag”, padrão do CBMDF);

III - Bota ou coturno cano longo;

IV - Luvas para motociclista na cor preta;

V - Joelheiras com caneleira;

VI - Capa de chuva padrão CBMDF (apenas no período chuvoso);

Art. 13. Fica proibido o traslado da MR para o quartel mais próximo da casa do militar, devendo todas as motocicletas de resgate pernovernarem no GAEPH.

## **CAPITULO VII**

### **CONFERÊNCIA DE MATERIAIS E EQUIPAMENTO**

Art. 14 Na assunção e no término do serviço o militar fará a inspeção e manutenção geral da motocicleta (de acordo com o estipulado pela SuMor) e conferência dos materiais de

APH e de segurança que estiverem no baú, garantindo que o equipamento esteja em condições satisfatórias durante o serviço.

Art. 15 As motocicletas, para permanecerem no status ATIVADA para o serviço operacional, deverão possuir todos os equipamentos específicos de atendimento necessários, bem como estar com os sistemas de iluminação, sonoro e mecânico, em perfeito funcionamento.

Art. 16 Verificada alguma anormalidade, o fato deverá ser levado ao conhecimento do Supervisor do Motorresgate, a fim de serem tomadas as medidas necessárias à solução do problema.

Art. 17 As motocicletas deverão ser mantidas durante o serviço com, no mínimo, meio tanque de combustível, e deverão ser reabastecidas no início do serviço.

Art. 18 Os materiais de APH necessários para a motocicleta de resgate permanecer no status de “Ativada” serão:

- a) talas moldáveis de diferentes tamanhos;
- b) ataduras;
- c) gases;
- d) compressas cirúrgicas;
- e) soro fisiológico;
- f) colar cervical adulto e infantil;
- g) desfibrilador externo automático (DEA);
- h) pulsoxímetro;
- i) aparelho aferidor de pressão arterial;
- j) luvas de procedimento; e
- k) máscara.

Art. 19 A falta de um dos itens listados acima fará com que a motocicleta de resgate tenha sua classificação determinada como “Ativada com Restrição”.

Art. 20 A motocicleta será considerada baixada em caso de falta de luvas de procedimentos ou de máscaras, uma vez que esses materiais são essenciais para a atividade.

Art. 21 É permitido o uso de outros materiais que não estejam no interior do baú, desde que acondicionados de forma padronizada, evitando seu desprendimento, com o objetivo de não interferirem na pilotagem e minimizando os riscos durante o deslocamento.

Art. 22 Não será permitido o uso de mochilas e/ou bolsas dorsais, com exceção de mochilas de hidratação em ocasiões específicas.

Art. 23 Não será permitido o transporte de cilindros de oxigênio, conforme orientações contidas na Resolução 420/2004-ANTI, sobre o transporte terrestre de produtos perigosos

e considerando a RDC nº. 32 - ANVISA, ambas citadas no Boletim Geral nº. 167 de 11 set. 2014.

## **CAPITULO VIII**

### **BRIEFING E DESIGNAÇÃO DO PESSOAL**

Art. 24 O briefing e o debriefing são elementos essenciais de um serviço profissional e de qualidade elevada, portanto tais procedimentos deverão estar presentes no início e no final, respectivamente, de todo serviço.

Art. 25 O briefing e o debriefing fazem com que a melhor prestação de serviço seja disseminada no dia-a-dia, fazendo correções pontuais, gerando uma troca de experiências e um planejamento estratégico avançado.

Art. 26 O militar mais antigo do serviço fará a conferência e designação de pessoal conforme escala de serviço e pontos prioritários de ativação das motocicletas, apontadas pela de Estatística do GAEPH.

Art. 27 A ordem das prioridades é:

- a) 1ª - Plano Piloto;
- b) 2ª –Taguatinga
- c) 3ª – Ceilândia;
- d) 4ª em diante – Ficarà a cargo do Supervisor do Serviço de Motorresgate, conforme as áreas apontadas pela Estatística do GAEPH;

Art. 28 A ordem das prioridades poderá ser alterada durante o serviço, quando eventos adversos justificarem tais mudanças.

Art. 29 Após a designação do pessoal de serviço o Supervisor do Motorresgate, estabelecerá contato com o Chefe de Equipe do COCB e CGD e o com o Superior de Dia para informar a designação de pessoal e os canais de contato.

## **CAPITULO IX**

### **DESLOCAMENTO**

Art. 30 As motocicletas serão tripuladas por um único motociclista de resgate, devidamente capacitado, que se deslocará para o local de ocorrência preferencialmente em dupla, mediante acionamento do COCB, CGD, Unidades Operacionais, viaturas do CBMDF ou por solicitação direta, podendo atuar em áreas urbanas e rurais.

Art. 31 O motociclista de resgate deverá repassar as informações da ocorrência, ou a necessidade de recurso adicional, para o COCB ou para a Unidade Operacional da área da atuação.

Art. 32 A comunicação com os motociclistas de resgate deverá ser feita com o uso de rádios portáteis (HTs) e, se possível, também por meio de aparelho celular fornecido pela Corporação.

Art. 33 O deslocamento das motocicletas até o local da assunção do serviço ou da ocorrência deverá ser feito na formação coluna por um alternado, salvo situação de congestionamento em que os motociclistas operacionais deverão seguir no mesmo corredor na formação coluna por um.

Parágrafo Único. Os motociclistas deverão usar as sirenes com sons diferentes, por questão de segurança.

Art. 34 Nos deslocamentos serão adotados os seguintes critérios, sem prejuízo da legislação de trânsito e observadas as prerrogativas previstas no Código de Trânsito Brasileiro - CTB:

- a) Farol e sinalizadores óticos ligados, nos deslocamentos não emergenciais, durante o dia e no retorno de ocorrências;
- b) Farol, sirene e sinalizadores óticos ligados, nos deslocamentos para o local da ocorrência.

Art. 35 O motociclista de resgate mais antigo da dupla de serviço decidirá deslocar ou não para a ocorrência solicitada, em caso de condições meteorológicas adversas relevantes, visando a segurança da guarnição no deslocamento.

Art. 36 Os motociclistas deverão considerar que, na pista molhada:

- a) pode acontecer a aquaplanagem, que pode reduzir em até 50% (cinquenta por cento) o atrito do pneu da motocicleta com o solo;
- b) a redução do atrito provoca o destracionamento e interfere na frenagem;
- c) pode aumentar o espaço necessário para a parada completa do veículo, gerando um maior risco para o motociclista de resgate.
- d) a chuva costuma criar poças d'águas nas pistas, onde podem camuflar buracos ou outros perigos que podem influenciar diretamente na segurança do motociclista.

## **CAPITULO X**

### **DA SEGURANÇA NO DESLOCAMENTO**

Art. 37 As motocicletas serão utilizadas no período diurno, por questões de segurança, salvo em outras necessidades devidamente justificadas.

Art. 38 No período noturno:

- a) a visibilidade é reduzida em relação ao dia, principalmente nos locais onde a iluminação pública é ausente ou deficitária;



b) os olhos deixam de perceber algumas cores com tanta nitidez, sendo o vermelho a primeira tonalidade a ser limitada – justamente a cor que sinaliza veículos à sua frente, como nos momentos de frenagem;

c) a noção de profundidade diminui e a percepção dos espaços fica imprecisa, assim como a diferenciação dos movimentos.

d) durante a noite acontece um dos maiores perigo para pilotagem noturna que é o ofuscamento da visão.

## **CAPITULO XI**

### **SERVIÇO ORDINÁRIO**

Art. 39 O DHL será realizado em local centralizado da área de atuação, facilitando o deslocamento das motocicletas para as ocorrências.

Art. 40 Serão atendidas ocorrências dentro da área de atuação, salvo em situações em que outra unidade, o COCB ou CGD solicitar apoio, ou o motociclista julgar pertinente a sua contribuição no socorro.

Art. 41 No local da ocorrência a motocicleta deverá ser estabelecida adequadamente, primando pela segurança da guarnição, da(s) vítima(s) e de terceiros, devendo estar ao alcance visual durante o atendimento.

Art. 42 Quando a equipe estiver em uma situação que não seja de ocorrência, as motocicletas devem ser estacionadas com a frente voltada para a via, 90 (noventa) graus com o meio-fio, e em condições de procederem um rápido deslocamento, quando do atendimento as emergências.

Art. 43 As motocicletas e os motociclistas, quando empenhados para o serviço operacional, não serão empregados em serviços administrativos.

Art. 44 Os militares do expediente da SuMor poderão utilizar as motocicletas para serviços internos relativos a SuMor.

## **CAPITULO XII**

### **DAS ATRIBUIÇÕES DO MOTOCICLISTA MAIS ANTIGO E DAS DUPLAS**

#### **Seção I**

##### **Do Motociclista mais Antigo (Supervisor das MR's)**

Art. 45 São atribuições do motociclista de resgate mais antigo do turno:

a) Cumprir as orientações, diretrizes e protocolos do serviço de APH, relativas ao emprego de motocicletas operacionais em resgate, servindo de apoio ao comando do GAEPH;

- b) Assumir o serviço, coordenar, conferir e distribuir as duplas de Motociclistas de Resgate nos pontos estratégicos, conforme as Estatística do GAEPH, repassando as orientações e missões pertinentes ao serviço;
- c) Preencher os Mapas Operacionais relativos ao Serviço de Motorresgate;
- d) Solicitar ao Coordenador de Operações ou a CGD o deslocamento de reforço ou o apoio dos meios necessários quando a ocorrência assim o exigir;
- e) Fiscalizar as condições de segurança e EPIs dos Motociclistas de Resgate empenhados no serviço, zelando pelo seu emprego e tomando as medidas necessárias para o bom andamento do serviço;
- f) Informar o COCB, CDG e ao Superior de Dia, os pontos de distribuição e prefixo das duplas de Motociclistas de Resgate de serviço, bem como o telefone de contato dos mesmos;
- g) Encaminhar ao Chefe de Operações do GAEPH toda a documentação referente ao serviço;
- h) Solicitar o COCB e CGD a presença do Supervisor de Área no teatro de operações quando se fizer necessário;
- i) Zelar pela ordem e limpeza da área da SuMor, bem como os equipamentos desta.

## **Seção II**

### **Função do Motociclista I (motociclista à frente)**

Art. 46 O Motociclista à frente deverá:

- a) Observar se o (s) outro (s) motociclistas que estão em sua guarnição tem condições físicas e psicológicas para o desempenho de suas funções;
- b) Verificar se o motociclista 2 realizou a inspeção dos materiais contidos no baú, funcionamento do rádio HT e a inspeção diária da motocicleta;
- c) Observar as missões específicas e as Ordens de Serviço a serem cumpridas, que foram repassadas pelo Supervisor do Motorresgate;
- d) Definir o melhor itinerário e estratégias de ação para o local de atuação;
- e) Definir a velocidade de deslocamento de tal modo que não comprometa a segurança da dupla;
- f) Observar pelo retrovisor se o motociclista 02 esta visível durante o deslocamento, e ajustar a velocidade e o posicionamento das motocicletas de acordo com os parâmetros aprendidos;
- g) Ativar a dupla de motociclistas no COCB e na OBM da área, informando à SECOM da OBM;
- h) Ser responsável pela segurança no deslocamento da dupla;

- i) Sinalizar de maneira clara com a mão esquerda as suas intenções durante o deslocamento (de acordo com os sinais utilizados nas escoltas e deslocamentos);
- j) Procurar pelo endereço da ocorrência;
- k) Solicitar via rádio recursos adicionais;
- l) Avisar a OBM da área que se encontra no local da ocorrência;
- m) Anotar os dados pertinentes à ocorrência;
- n) Preencher as fichas de atendimento;
- o) Implantar o SCI no local, caso haja a necessidade; e
- p) Atuar no atendimento as múltiplas vítimas;

### **Seção III**

#### **Função do Motociclista II (motociclista à retaguarda)**

Art. 47 O motociclista à retaguarda deverá:

- a) Observar se o(s) outro(s) motociclistas que estão em sua guarnição tem condições físicas e psicológicas para o desempenho de suas funções;
- b) Verificar se o motociclista 01 realizou a inspeção dos materiais contidos no baú, funcionamento do rádio HT e a inspeção diária da motocicleta;
- c) Ser responsável pela segurança do 01 no deslocamento; se posicionamento sempre de forma que motociclista 01 esteja observando-o pelo retrovisor e não o ultrapassando em hipótese alguma, e se vier a fazer tal procedimento, informe antes que irá executar tal manobra ao militar à frente;
- d) Manter uma distância de segurança do 01;
- e) Evitar a infiltração ou permanência de outros veículos entre ele e o 01;
- f) Auxiliar na procura pelo endereço da ocorrência;
- g) Avisar a OBM da área que se encontra no local da ocorrência;
- h) Anotar os dados pertinentes à ocorrência;
- i) Preencher as fichas de atendimento;
- j) Auxiliar na implantação do SCI no local, caso haja a necessidade;
- k) Atuar no atendimento as múltiplas vítimas.

Art. 48 Caso venha a ser formado um trio de motociclistas, o terceiro motociclista terá as mesmas atribuições do motociclista II.

## **CAPITULO XIII**

### **AFASTAMENTOS**

Art. 49 O condutor de motocicleta de resgate deverá permanecer com destreza, atenção e alto nível de pilotagem, sendo necessárias as seguintes medidas:

- a) A partir de 30 (trinta) dias de afastamento, o motociclista ficará no GAEPH em seu 1º serviço operacional após o retorno às atividades, para que possa realizar treinamento de pilotagem e APH, readaptando-se à atividade de motorresgate; nos próximos 2 (dois) serviços consecutivos ele voltará a compor o socorro, porém ficará na função de 02.
- b) A partir de 60 (sessenta) dias de afastamento, o motociclista ficará em 2 (dois) serviços operacionais consecutivos no GAEPH, recebendo treinamento de pilotagem e APH, para que, ao final desse período, possa ser avaliado pelo Departamento de Ensino e Instrução da SuMor, e considerá-lo APTO ou INAPTO para o retorno às atividades, caso seja considerado APTO, nos próximos 3 (três) serviços consecutivos ele voltará a compor o socorro, porém ficará na função de 02; caso seja considerado INAPTO, ele receberá mais treinamento, até ser considerado APTO.
- c) Em caso de acidentes, independente da gravidade, o comandante do GAEPH juntamente com o Chefe da SuMor poderão solicitar que o militar envolvido no sinistro seja acompanhado pelo Centro de Assistência ou serviço equivalente no próprio GAEPH.

## **CAPITULO XIV**

### **RELATÓRIO DE PREVENÇÃO – RELPREV**

Art. 50 O Relatório de Prevenção (RELPREV) é o documento formal destinado ao relato de uma situação potencial de risco para a segurança operacional, podendo ser anônimo ou não, permitindo à autoridade competente tomar conhecimento dessa situação e adotar as medidas corretivas adequadas, sem finalidades punitivas, que possam eliminar ou mitigar a condição de risco.

Art. 51 O foco do relatório é a prevenção de acidentes sem a finalidade de atribuir culpa ou responsabilidade, sendo uma ferramenta indispensável para a segurança de pilotagem da motocicleta e a alma da prevenção.

Art. 52 O relatório deverá ser preenchido, dentre outras situações, nos seguintes casos:

- a) Quase colisão em deslocamentos;
- b) Incidentes fisiológicos com os motociclistas;
- c) Previsões meteorológicas incorretas;
- d) Apoio deficiente de infraestrutura;
- e) Deficiência nos programas de instrução ou treinamento;
- f) Manutenção e limpeza deficientes das motocicletas;
- g) Deficiência nas publicações; e

h) Procedimentos adotados erroneamente por algum motociclista.

Art. 53 O RELPREV tem apenas caráter preventivo, não substituindo um comunicado formal às autoridades competentes em situações de imperícia, imprudência ou negligência.

Art. 54 O modelo do relatório a ser preenchido encontra-se no Anexo 10.

Art. 55 Esta Instrução Normativa regula integralmente a matéria, revogando a Instrução Normativa 2/2009 - GAEPH e eventuais ordens anteriores que disponham sobre a matéria.

Art. 56 Este ato entra em vigor na data de sua publicação.