

VOLTAR

(NB-CBMD - DEALF_SEAAD /SEI-053-043510/2016-0549330)

DAS VIATURAS

As viaturas objetos da presente norma são caracterizadas como Auto Salvamento e Extinção (**ASE**), Chassi Scania com implementos (**ITURRI**) para emprego em operações de salvamento e no combate a incêndio urbano

Dados técnicos:

Comprimento: 7,5 metros;

Largura: 2,52 metros;

Altura: 3,27 metros;

Peso: 15.200 quilos;

Capacidade do tanque de água: 3.000 litros;

Capacidade do tanque de espuma: 100 litros;

Capacidade do tanque de combustível (diesel S10) e tipo: 200 litros;

Capacidade do tanque do ARLA: 50 litros;

Torre de Iluminação: 4 holofotes de 1500 lúmens cada (LED);

Calibragem dos pneus traseiros e dianteiros: 125 libras;

Pressão máxima em baixa pressão para uso da bomba: 15 BAR;

Pressão mínima da bomba para uso do CAFS: 8 BAR;

Duas saídas de água de 2 ½" (traseiras) de baixa pressão;

Uma saída de água de alta pressão de 1" (mangotinho);

Duas saídas de espuma de 2 ½" (laterais);

Duas entradas de água de 4";

Duas entradas laterais de 2 ½";

Transmissão automática Allison de 6 velocidades;

Carretel (mangotinho) de 30 metros.

DA DESTINAÇÃO, DESLOCAMENTO E ESTABELECIMENTO

As viaturas destinadas às atividades de salvamento e combate a incêndio urbano:

A viatura não deve permanecer com o motor em funcionamento em ambiente fechado.

Antes de deslocar a viatura, desconectar eventuais cabos elétricos e mangueiras que estejam conectadas, salvo, aqueles que são ejetados automaticamente ao ligar a viatura;

É responsabilidade do condutor trafegar com uma velocidade segura ainda que a velocidade estipulada por lei para a pista seja superior. Devem-se levar em consideração as condições da pista, o porte da viatura e o centro de gravidade elevado em comparação aos demais veículos;

Não é permitido o tráfego da viatura com qualquer material solto na cabine ou pessoas em pé. Todos os materiais existentes na viatura devem permanecer acomodados em compartimentos apropriados, não sendo permitido transportar materiais ou equipamentos sem a devida fixação e/ou amarração;

A viatura em questão não possui características de projeto de veículos **OFF- ROAD** (fora de estrada), portanto, é vedado o uso em estradas de terra e terrenos acidentados, salvo em situações de extrema necessidade;

Não é permitido o uso de capacete com a viatura em movimento. O peso do capacete pode causar lesões no pescoço do militar em caso de acidente;

Nos deslocamentos de emergência é obrigatório o uso dos sinalizadores luminosos e sonoros disponíveis;

O uso dos sinalizadores sonoros de emergência é permitido somente durante o deslocamento de ida para o socorro, em instrução ou em treinamentos, não sendo permitido no regresso do socorro;

Antes dos deslocamentos o condutor deve sempre verificar os indicativos constantes nos painéis de instrumentos e sinais sonoros, os quais alertam quanto a procedimentos inadequados. Havendo qualquer alerta, o condutor deverá sanar primeiramente o problema antes de prosseguir;

O estacionamento da viatura em qualquer evento deve ser sempre em local seguro, com a devida sinalização e isolamento, a fim de garantir a segurança da guarnição e da viatura, bem como assegurar que as operações a serem executadas sejam eficazes e eficientes;

O teto não é uma plataforma de trabalho. Ele pode ser usado somente para acessar o material que está armazenado sobre ele. Não deve haver pessoas no teto realizando trabalhos de extinção ou salvamento;

O condutor é o militar responsável pela segurança da viatura e da guarnição durante o deslocamento. No local do evento jamais poderá abandoná-la ou deixá-la por conta de terceiros;

O condutor deverá pedir auxílio de algum militar da guarnição, quando for realizar manobras á ré ou em locais de difícil acesso.

DO PAINEL POSTERIOR

A viatura possui em sua parte traseira um painel para operação de diversos dispositivos embarcados.

É proibido jogar água diretamente com pressão no painel posterior e outros componentes elétricos, sob-risco de choque elétrico e ou curto circuito.

O uso do botão de emergência na parte posterior da viatura deve se dar somente em caso de extrema necessidade, pois a parada brusca pode prejudicar o sistema mecânico da viatura.

Caso o botão de emergência seja pressionado, depois de solucionado o problema deve-se retorna a sua posição de origem e reiniciar todo o sistema de forma precisa.

DO ACIONAMENTO DA TOMADA DE FORÇA (PTO)

A viatura possui duas tomadas de força (**PTO 1,2**), uma para o acionamento do corpo de bombas e sistema **CAFS**, e outro para o acionamento do gerador (**115/220 V**);

Para acionamento da tomada de força da viatura (**PTO**) o veículo deve estar obrigatoriamente parado, com o motor ligado em marcha lenta, com câmbio em neutro (**NN**), freio de estacionamento acionado e freio motor desligado;

O **PTO** deverá ser acionado para iniciar as operações com corpo de bombas e sistema **CAFS**, ou para o acionamento do gerador (**115/220 V**);

Devendo ser desacionado antes de qualquer deslocamento da viatura;

Os indicadores luminosos correspondentes na cabine e no painel de controle traseiro se acenderão, indicando que as tomadas de força foram engrenadas.

DA BOMBA DE INCÊNDIO

Toda e qualquer operação com a bomba de incêndio da viatura somente poderá ser realizada por condutores e operadores devidamente treinados e habilitados pelo Centro de Manutenção de Equipamentos e Viaturas (**CEMEV**);

Para o uso da Bomba de Incêndio, viatura parada e calçada, o freio de estacionamento deve estar acionado e a transmissão em posição de neutro (**NN**);

Não é permitido, em hipótese alguma, executar operação de combate a incêndio com a viatura em deslocamento. Este tipo de operação causa sérios danos a bomba de incêndio e a viatura;

Ao iniciar a operação de engate da bomba de incêndio, o condutor deverá, primeiramente, abrir as válvulas **TANQUE-BOMBA e BOMBA-TANQUE**, a fim de realizar a circulação da água entre a bomba e o tanque;

Quando o corpo de bombas estiver ligado, realizando operações de combate a incêndio utilizando a água do tanque, a válvula **BOMBA-TANQUE** deve sempre esta fechada;

A bomba de incêndio nunca deve operar a seco;

Para uso do carretel do mangotinho, deve-se manter as válvulas do esguicho e da bomba fechadas antes de engatar a bomba;

Para o recolhimento do mangotinho, use sempre luvas de raspa de couro, para evitar qualquer lesão;

Não fechar as válvulas de expedição antes de reduzir a rotação da bomba, para evitar danos por conta de sobre pressões;

Ao término da operação, deve-se **DECONNECTAR A TOMADA DE FORÇA (PTO 1), e FECHAR TODAS AS VÁLVULAS (INCLUINDO OS DRENOS)**;

DO CAFS (COMPRESSED AIR FOAM SYSTEM)

A operação do CAFS deve ser realizada após o engate do corpo bomba;

Nas operações deve-se abrir primeiro as expedições, fechar a válvula **BOMBA-TANQUE** e depois acionar o **PRESET (8 BAR)**;

O sistema CAFS só entra em operação a uma pressão superior a **8 BAR**;

Na geração de espuma utilizando reservatório externo (galão) podem ser empregados os líquidos geradores de espuma (**LGE**) do TIPO **A, B** ou **ABR** devidamente recomendados pelo fabricante do CAFS;

No tanque superior somente será abastecido com líquido gerador de espuma (**LGE**) TIPO **A (0,3)**;

Ao término das operações, deixe a bomba funcionando a 5 bar, troque para a página "revisão e limpeza", pressione o símbolo "Enxágue", pressione o símbolo de saída de pressão correspondente, espere até que saia somente água limpa pelo esguicho correspondente, tendo lavado o sistema, a mangueira e o esguicho, solte o botão de saída de pressão correspondente faça a drenagem do sistema na parte traseira esquerda da viatura. Depois da limpeza, pressione o símbolo "Assoprar" pressione o símbolo de saída de pressão correspondente, espere até que saia somente água limpa e ar pelo esguicho correspondente, tendo limpado o sistema, a mangueira e o esguicho, solte o botão de saída de pressão correspondente e pressione o símbolo "Soprar" novamente para desativar esta função.

Ao término da operação, deve-se **DECONNECTAR A TOMADA DE FORÇA (PTO 1), e FECHAR TODAS AS VÁLVULAS (INCLUINDO OS DRENOS)**;

DA OPERAÇÃO DE SUCCÃO

Montar e conectar os mangotes de aspiração e o ralo com válvula de retenção na admissão da bomba;

Deve ser amarrado uma corda nos mangotes, para facilitar a retirada do local de onde se esta realizando a sucção;

A viatura deverá estar a uma distância inferior a **2 metros**, e a uma profundidade não superior a **6 (seis) metros**, da fonte de captação;

O mangote com ralo deve esta a uma profundidade de **80 cm** da superfície para se evitar a entrada de ar na bomba (**vórtice**) e não tocar no fundo da fonte de captação para ficar livre de sujeira e outros materiais que possam obstruir o ralo;

Montar e conectar as mangueiras nas expedições que serão utilizadas com seus esguichos e estende-las completamente;

Abrir a válvula de admissão na parte externa. Para isto: Certifique-se de que o painel de controle traseiro está em "modo RAP" e pressione o comando 3 da tela de controle até selecionar a opção de "Enchimento Tanque por Bomba Desligado";

Certifique de que todas as válvulas, tanto de expedição como de admissão (e de enchimento) do tanque, assim como a correspondente ao carretel do mangotinho, estão bem fechadas. Acelere o motor do veículo até 75 % das rotações máximas até que bomba esteja completamente escorvada. Quando o manômetro de baixa pressão de trabalho indicar aproximadamente 4 a 5 bar, a bomba estará escorvada. A altura de aspiração estará indicada no manovacuômetro situado no painel traseiro da viatura. (Quando o ponteiro do manovacuômetro indicar -1 significa que estamos aspirando água a 1,0 metros de profundidade; quando indicar -2, significa que estamos aspirando água a 2,0 metros de profundidade, etc...)

A pressão fica imediatamente disponível em qualquer uma das expedições de água. Acionar a alavanca para alta ou baixa pressão, conforme a necessidade. Depois, basta abrir as válvulas de expedição que serão utilizadas ou a válvula do carretel do mangotinho. Ajustando a rotação do motor pelo acelerador, obtém-se a vazão e a pressão desejadas, cuidando-se sempre para que estas variações sejam efetuadas regularmente e sem sobressaltos que possam afetar os operadores. A pressão em que a bomba está operando está indicada no painel de controle traseiro ou através do manômetro de baixa pressão, do manômetro de alta pressão ou pelos dois simultaneamente, conforme as condições de operação;

Ao efetuar a aspiração (**escorva**), e importante que o operador preste atenção especial para que o ponteiro do manovacuômetro **NÃO** fique inferior **0,6**;

Devem-se evitar as curvas acentuadas e dobras nos mangotes;

Ao encher o tanque, o operador deverá abrir a válvula **BOMBA-TANQUE** ou válvula **ATC enchimento por bomba** e verificar se o tubo de transbordamento não está obstruído;

Ao término da operação, deve-se **DECONNECTAR A TOMADA DE FORÇA (PTO 1), e FECHAR TODAS AS VÁLVULAS (INCLUINDO OS DRENOS)**;

DO ABASTECIMENTO DO TANQUE DE ÁGUA

Durante o enchimento do tanque de água com a mangueira de pressão, o militar deverá atentar para a pressão residual que pode ser criada na mangueira de abastecimento, evitando acidentes;

A viatura possui duas admissões laterais, duas traseiras (**sucção**) e uma na parte superior do tanque de água (**boca de visita**);

As admissões laterais e por bomba (**sucção**) são dotadas de duas válvulas **ATC** que podem ser operadas nas funções **manuais e automáticas**;

Os enchimentos **manuais**, as válvulas permanecem sempre **abertas**;

Os enchimentos **automáticos**, as válvulas **abrirão** ou **fecharão** conforme o **nível do tanque de água**;

Os enchimentos **desligados**, as válvulas permaneceram sempre **fechadas**;

Quando a viatura esta desligada as válvulas **ATC** permanecem abertas;

O enchimento do tanque de água por gravidade deve ser efetuado com a viatura parada independentemente se o motor estiver ligado ou desligado;

O enchimento do tanque de água por gravidade é realizado pela **boca de visita**, situada na parte superior do tanque, abrindo-se a tampa aparafusada e introduzindo-se uma mangueira;

Se a água para o tanque for fornecida de uma fonte pressurizada ou de outra viatura, a pressão de abastecimento não deverá ultrapassar **7 BAR**, sob risco de provocar danos ao tanque.

DO ABASTECIMENTO DO TANQUE DE LGE

O enchimento do tanque de LGE é realizado pela boca situada na parte superior do tanque;

Esta boca dispõe de tubo de sifão que evita a formação de espuma no interior da mesma (válvula de ventilação);

Só é permitido abastecer o tanque de espuma da viatura com líquido gerador de espuma (**LGE**) TIPO **A, (0,3)** recomendado pelo fabricante do CAFS dentro do prazo de validade. O abastecimento de outro tipo se misturado, poderá causar danos ao sistema, devido à composição química de cada líquido gerador de espuma (**LGE**);

Não é permitido misturar diferentes marcas ou tipos de espuma no mesmo reservatório (tanque ou galão);

O enchimento do tanque de **LGE** deve ser feito com um funil com malha filtrante;

Durante o enchimento deve-se evitar o choque direto do **LGE** com o fundo do tanque, evitando formar espuma, contato com os olhos e mucosas, e com a pintura da viatura;

Não se deve despejar **LGE** na natureza por ser muito contaminante, devendo ser guardado em galões para reutilização ou descarte apropriado;

No eventual caso respingar **LGE** na pintura, deve-se lavar com água após a operação para evitar danos à pintura.

DA TORRE DE ILUMINAÇÃO

Para acionar a torre de iluminação basta pressionar os botões verdes simultaneamente para que ela comece a desenvolver;

Somente após a torre de iluminação ficar na posição vertical, que algumas funções estarão disponíveis no controle remoto;

Quando a torre de iluminação estiver desenvolvida, basta pressionar o botão branco para reduzir a sua altura;

Para recolher a torre de iluminação, basta pressionar o botão amarelo para que ela automaticamente desligue todas as luzes e recolha ao seu local de transporte;

O botão de **STOP** serve para parar o movimento de braço telescópico;

Na parte superior, ao lado do braço telescópico, existe um botão de emergência para ser acionado caso ocorra alguma situação de emergência que tenha que interromper a operação;

Em caso de desacionamento do freio de estacionamento, a torre de iluminação, ela automaticamente desliga todas as luzes e recolha ao seu local de transporte.

Em caso de defeito, o condutor deverá recolher a torre de iluminação manualmente e levar a viatura até o CEMEV para sanar o Problema;

DO GERADOR

A viatura deve esta parada, com o freio de estacionamento acionado e o moto funcionando;

Pode-se ligar o gerador no interior da cabine ou direto no painel de controle traseiro;

Acionar o interruptor de comando que conecta a tomada de força do gerador (**PTO-2**), situado no painel de comandos da cabine;

Ao ligar os equipamentos elétricos devem-se verificar as voltagens (115 / 220 V), a fim de evitar sobre carga de energia nos componentes do gerador ou desligamento dos equipamentos trazendo transtornos a operação;

Deve-se atentar a quantidade de equipamentos elétricos que será ligado, para não haver o desligamento dos equipamentos elétricos devido ao aumento do pico de energia causado pelo alto consumo de KVA's nas fases **115 (2300 KVA's) e 220 (5700 KVA's)**;

Os indicadores luminosos correspondentes na cabine e no painel de controle traseiro acenderão, indicando que a tomada de força está engrena.

DO ABASTECIMENTO DE COMBUSTÍVEL

O combustível utilizado deve ser o DIESEL S-10. Não deve ser utilizado, em nenhuma circunstância, outro tipo de combustível;

A viatura é dotada de um conversor catalítico que reduz substancialmente os óxidos das emissões do nitrogênio ocorridas durante a queima do combustível. Para isso, utiliza-se o ARLA 32 (agente redutor líquido automotivo) o qual jamais deve ser adicionado no reservatório do DIESEL;

É responsabilidade exclusiva do condutor monitorar o abastecimento tanto do diesel quanto do ARLA, o qual jamais poderá repassar tal responsabilidade.

DO CABINAMENTO DA VIATURA

Para execução de alguns procedimentos de MANUTENÇÃO DE 1º ESCALÃO faz-se necessário executar o levantamento da cabine. Tal prática é de competência do condutor, o qual deverá adotar os seguintes procedimentos antes de realizar a elevação ou recolhimento da cabine:

Parar e desligar o veículo e acionar o freio de estacionamento;

Colocar a alavanca de câmbio na posição neutro;

Ligar o interruptor da trava da cabine no painel da viatura;

Certificar-se de que não há obstáculos por cima da cabine, na parte frontal ou próxima a cabine, bem como outras pessoas evitando possíveis acidentes;

Certificar-se que não existem equipamentos soltos no interior da cabine, os quais deverão ser acomodados ou afixados em seus suportes;

Fechar as portas e demais compartimentos;

Calçar o veículo para evitar que se desloque;

Destruar e afastar a escada de salvamento da cabine antes de cabinar a viatura;

Levantar a tampa frontal do veículo e pegar a barra presa no compartimento do motor;

Com o auxílio da barra, mudar a posição da válvula do fluxo do óleo para subir a cabine;

Pressionar o botão de subida-descida até que a cabine esteja totalmente elevada para a instalação da barra de segurança;

Para baixar, levanta-se a cabine para a remoção da barra de segurança, mudar a posição da válvula do fluxo do óleo para descer e pressione o botão de subida-descida para descer a cabine até que a mesma esteja travada e desligar o interruptor do painel da cabine.

Após abaixar a cabine, deve-se travá-la corretamente, evitando o risco de basculamento da cabine durante o deslocamento;

É proibido o uso do teto da cabine como plataforma de trabalho, pois ele não é dimensionado tal.

DA MANUTENÇÃO DE 1º ESCALÃO E MANUTENÇÃO ESPECÍFICA E CONSERVAÇÃO DA VIATURA

É obrigação dos condutores das viaturas realizar a manutenção de PRIMEIRO ESCALÃO e ainda efetuar as seguintes verificações DIARIAMENTE ao assumir o serviço:

Verificar avarias na lataria que ainda não tenham sido notificadas anteriormente;

Verificar o nível do óleo do motor;

Verificar o nível do óleo da transmissão;

Verificar o nível do líquido do arrefecimento (não se deve abrir o sistema);

Verificar o nível do óleo da direção hidráulica;

Verificar o funcionamento do sistema de freio, incluindo a drenagem dos balões de ar;

Verificar o Sistema de Computador de Bordo;

Testar o funcionamento da parte elétrica veicular (faróis, setas, giroflex e sirene);

Completar o nível de água do reservatório do limpador do para-brisa;

Verificar as condições das correias do motor e turbina;

Verificar as condições do filtro de ar do motor;

Verificar o estado dos pneus e suas calibragens (125 psi);

Verificar e completar se necessário o nível do tanque de combustível Diesel S-10 e do tanque do aditivo ARLA 32;

Observar as condições gerais das baterias, nível de água e efetuar limpeza, caso necessário, dos bornes (pólos). **NÃO É PERMITIDO** retirar os cabos dos bornes e desligar as baterias. Se o nível da água das baterias estiver baixo levar a viatura até o CEMEV para completar;

Se as baterias estiverem totalmente descarregadas, deve-se substituí-las antes de efetuar a partida;

Verificar no painel de instrumento na cabine da viatura alerta luminoso indicando a presença de água no filtro de combustível. Caso exista, obrigatoriamente, deverá efetuar a drenagem da água;

Inspeccionar os compartimentos e cabine, visando identificar qualquer alteração ou possíveis danos ocorridos nos equipamentos, assentos ou demais acessórios;

Verificar a existência de cristalização do aditivo ARLA 32 na boca de admissão do seu reservatório. Caso ocorra, o condutor deverá providenciar a limpeza utilizando somente água e sabão neutro, atentando para que não ocorra a contaminação do reservatório com os produtos utilizados para limpeza;

Verificar e completar se necessário o nível de água do tanque;

Verificar o nível do tanque de LGE;

Verificar o nível do óleo do gerador;
Verificar o nível do óleo da caixa de rolamentos do corpode bombas;
Verificar o nível do óleo do proporcionador;
Verificar o nível do óleo do Compressor;
Verificar o nível do óleo da sirene a ar (fá-dó);
Efetuar a limpeza e a conservação da viatura.

O corta-corrente está localizado no painel de comandos da cabine, do lado direito do condutor, este não desativa a trava das portas;

Existe outro corta-corrente de emergência situado no exterior da viatura, na lateral esquerda, entre os degraus da porta do passageiro;

Ambos somente devem ser acionados após 30 segundos (ou quando o LED interno da luz do pisca alerta se apaga) que a viatura foi desligada, tempo necessário para que os módulos desliguem. Se caso acione o corta-corrente com os módulos ainda ligados, aparecerá no painel de instrumentos a informação que a chave geral foi desligada precocemente;

A tomada de energia 220 V para alimentação dos equipamentos elétricos, esta situada no exterior da viatura lado esquerdo, devidamente protegida contra as intempéries. A desconexão com sua cavilha correspondente, é auto-ejetável, isto é, a conexão do cabo é automaticamente ejetada ao ligar a viatura;

O condutor, ao perceber que houve alguma queda de energia nas baterias, deve-se conectar a cabo de energia 220 V a fita **AUTO-EJET** respeitando o tempo pré-definido publicado em Boletim Geral. Se o problema permanecer deve-se levar a viatura para o CEMEV a fim de solucionar o problema;

Caso seja necessário completar algum dos fluídos citados ou sendo verificada qualquer necessidade de intervenção especializada, o condutor deve de imediato acionar o CEMEV;

O condutor deverá atentar para que os manuais das viaturas estejam acondicionados em invólucro que evite o contato com poeira e água;

Não é permitido utilizar os assentos da cabine portando qualquer equipamento cortante ou perfurante, tal como faca, facão e machadinha;

O interior da cabine deve ser preservado da incidência de jatos de água e do uso de produtos corrosivos ou demasiadamente oleosos. A conservação e limpeza devem ser realizadas por meio de aspiração ou injeção de ar e pano levemente úmido. Para remoção de sujeiras mais densas utilizar somente pano úmido e sabão neutro;

Em períodos regulares é recomendado que se faça o polimento e a conservação da pintura, devendo sempre tais procedimentos ocorrer em local protegido da incidência do sol;

Todas as visitas ao CEMEV devem ser agendadas preferencialmente pelo SISCONV e eventualmente por telefone de modo a evitar o deslocamento desnecessário de viaturas de grande porte.

DISPOSIÇÕES GERAIS

A operação da viatura é de competência restrita aos militares da QBMG-2 treinados e capacitados pelo CEMEV, podendo haver operação por militares treinados e capacitados da QBMG-3 em situações de manutenção e treinamento;

O auxiliar deverá atuar sempre conforme orientação do condutor e operador da viatura respondendo por falhas ou danos causados ao equipamento;

Não é permitida qualquer alteração nos materiais transportados pelas viaturas tendo em vista que a distribuição de espaço e peso está otimizada conforme o fabricante;

Não é permitida qualquer intervenção visando sanar possíveis panes mecânicas ou elétricas. Testes ou reparos destas panes somente devem ser realizados por militares habilitados pelo CEMEV;

O condutor deverá atentar as demais diretrizes previstas Portaria 19, de 15 de maio de 2013, que aprova a Norma de Padronização da Frota de Veículos Terrestres do CBMDF, publicada no Anexo 6 do Boletim Geral 096, de 22 de maio de 2013;

O uso das viaturas em desacordo com o prescrito na presente norma acarretará em sanções administrativas cabíveis.

VOLTAR

ANEXO 7

VOLTAR

(CBMDF_DIREN_SEADM/SEI-053-056349/2016-0573785)

ESCALA DE FISCAL DE DIA À ABMIL – AGOSTO DE 2016

	DIA	OFICIAL DE SERVIÇO	MATR.	OFICIAL RESERVA	MATR.
1	Segunda - Feira	1° Ten. FINNY	1402490	2° Ten. PITAGORAS	1402471
2	Terça - Feira	1° Ten. LUCIANO	1402863	2° Ten. SOUZA	1404232
3	Quarta - Feira	1° Ten. ROBSON	1402151	1° Ten. CLEOMARDEM	1403316
4	Quinta - Feira	2° Ten. JOBERVAN	1402687	2° Ten. B. MOTA	1021591
5	Sexta - Feira	2° Ten. BENKENDORF	1402507	Cap. LITEMBERGUE	1396613
6	Sábado	Cap. FELIX	1402940	Cap. ISANIL	1402836
7	Domingo	2° Ten. JOSÉ LIMA	1402718	2° Ten. RONNIE	1402908
8	Segunda - Feira	1° Ten. KLEBSTON	1403334	1° Ten. C. TEIXEIRA	1402952
9	Terça - Feira	1° Ten. ALEX FARIA	1402962	1° Ten. F. AUGUSTO	1403200
10	Quarta - Feira	1° Ten. MARCO AURÉLIO	1402546	Cap. CARLOS LIMA	1402978
11	Quinta - Feira	Cap. BARBOSA	1402480	2° Ten. SANDRO	1402295
12	Sexta - Feira	2° Ten. AILSON	1402382	1° Ten. FINNY	1402490
13	Sábado	2° Ten. OLIVELTON	1402078	1° Ten. LUCIANO	1402863
14	Domingo	Cap. CARLOS PEREIRA	1402115	1° Ten. ROBSON	1402151
15	Segunda - Feira	2° Ten. PITAGORAS	1402471	Cap. BARBOSA	1402480
16	Terça - Feira	2° Ten. SOUZA	1404232	2° Ten. BENKENDORF	1402507
17	Quarta - Feira	1° Ten. CLEOMARDEM	1403316	Cap. ISANIL	1402836
18	Quinta - Feira	Cap. LITEMBERGUE	1396613	2° Ten. JOSÉ LIMA	1402718
19	Sexta - Feira	2° Ten. B. MOTA	1021591	1° Ten. KLEBSTON	1403334
20	Sábado	2° Ten. SANDRO	1402295	1° Ten. ALEX FARIA	1402962
21	Domingo	2° Ten. RONNIE	1402908	1° Ten. MARCO AURÉLIO	1402546
22	Segunda - Feira	1° Ten. C. TEIXEIRA	1402952	Cap. CARLOS PEREIRA	1402115
23	Terça - Feira	1° Ten. F. AUGUSTO	1403200	2° Ten. AILSON	1402382
24	Quarta - Feira	1° Ten. J. PEREIRA	1402011	2° Ten. OLIVELTON	1402078
25	Quinta - Feira	Cap. FELIX	1402940	2° Ten. B. MOTA	1021591
26	Sexta - Feira	Cap. CARLOS LIMA	1402978	1° Ten. FINNY	1402490
27	Sábado	1° Ten. W. ANTÔNIO	1402009	2° Ten. SOUZA	1404232
28	Domingo	2° Ten. JOSÉ LIMA	1402718	2° Ten. PITAGORAS	1402471
29	Segunda - Feira	2° Ten. B. MOTA	1021591	2° Ten. JOBERVAN	1402687
30	Terça - Feira	1° Ten. LUCIANO	1402863	2° Ten. BENKENDORF	1402507
31	Quarta - Feira	1° Ten. ROBSON	1402151	1° Ten. J. PEREIRA	1402011

Prescrições diversas:

1. O militar escalado é responsável por providenciar sua permuta, com a devida anuência do Escalante, quando tratar-se de interesse próprio (desconto em Férias, Licença Especial, Abono Anual, Dispensa do Serviço como Recompensa, afastamento por motivo de núpcias, afastamento por motivo de doação de sangue voluntário ou outros tipos de afastamento previstos). O Escalante cabe providenciar a permutar somente nos casos de afastamentos imprevistos (Dispensa Médica, Afastamento por Motivo de Luto, LTSP ou LTSPF, Licença Paternidade ou Afastamento por motivo de Adoção).

2. O militar de reserva também se encontra de serviço e deverá comparecer ao serviço tão logo seja acionado.