

acordo com o art. 19, inciso I, alínea “h”, do RPMED, aprovado pelo Decreto 38.104, de 3 abr. 2017, resolve:

DETERMINAR o comparecimento do 1º Sgt. QBMG-1 GUILHERME MARQUES FILHO, matr. 1403487, no Centro de Perícias Médicas, no dia 17 mar. 2021, às 8h, para realização de inspeção de saúde com finalidade de avaliação médica.

Em consequência, o Comandante do militar deverá apresentá-lo no Centro de Perícias Médicas, conforme dia e horário agendado.

(NB CBMDF/CPMED/SEC 00053-00027013/2021-06)

ATOS DO DIRETOR DE MATERIAIS E SERVIÇOS

XXVIII - REPUBLICAÇÃO DA NORMA DE EMPREGO DE VIATURAS

O DIRETOR DA DIRETORIA DE MATERIAIS E SERVIÇOS, no uso das atribuições que lhe confere o art. 26, inciso I, do Decreto Federal 7.163, de 29 abr. 2010, que regulamenta o art. 10-B, inciso I, da Lei 8.255, de 20 nov. 1991, que dispõe sobre a organização básica do CBMDF, e

- Considerando que as viaturas da Corporação possuem suas características específicas, principalmente as viaturas operacionais;

- Considerando a necessidade de perpetuação do conhecimento com relação ao emprego, à operação, ao abastecimento, ao deslocamento, à manutenção de primeiro escalão, à condução e aos demais aspectos operacionais das viaturas que compõe a frota operacional do CBMDF, resolve:

REPUBLICAR, conforme [Anexo 5](#), as Normas de Emprego das viaturas ABE, ABSL, ABT, ABTF, AEM, AO, ASE, AT, ATT e APSG (56144846), com o objetivo de massificar o conhecimento quanto ao emprego, à operação, à condução e aos demais aspectos operacionais destas viaturas que compõe a frota operacional do CBMDF.

(NB-CBMDF/CEMEV/SUREP-00053-00025502/2021-15)

NB para ser publicada nos BGs 036, 037 e 038.

XXIX - MUDANÇA DE LOTAÇÃO DE VIATURA

O DIRETOR DE MATERIAIS E SERVIÇOS, no uso das atribuições que lhe confere o art. 26, inciso I, do Decreto Federal 7.163, de 29 abr. 2010, que regulamenta o art. 10-B, inciso I, da Lei 8.255, de 20 nov. 1991, que dispõe sobre a organização básica do CBMDF, resolve:

TRANSFERIR e MUDAR O PREFIXO da viatura constante na tabela a seguir:

Lotação de origem	Lotação de destino	Prefixo atual	Novo prefixo	Tombamento	Placa	Chassi	Processo SEI
GAEPH 037.01.08.04.03.00	CEMEV 037.01.04.03.03.02	MR 48	MT 66	037.000.558-34	JFP 3856	9C6KM0030900125 71	00053-00008958/2021- 11

Em consequência, os responsáveis pelas cargas, caso existam divergências de informações, deverão atualizar no sistema SisGepat junto ao CESMA ou no Sistema de Controle de Viaturas de responsabilidade do CEMEV, informando também em SEI específico tanto para este órgão, quanto para a DIMAT, no prazo estabelecido no Decreto 16.109/94.

(NB-CBMDF/CEMEV/SUREP/00053-00021117/2021-07)

ATO DO CHEFE DO DEPARTAMENTO DE ENSINO, PESQUISA, CIÊNCIA E TECNOLOGIA

XXX - AFASTAMENTO DO SERVIÇO POR MOTIVO DE LUTO

O CHEFE DO DEPARTAMENTO DE ENSINO, PESQUISA, CIÊNCIA E TECNOLOGIA, no uso das atribuições que lhe confere o art. 43 do Decreto Federal 7.163, de 29 abr. 2010, que regulamenta o art. 10-

VOLTAR

NORMA DE EMPREGO DAS VIATURAS AUTO BOMBA ESCADA (ABE) CHASSI SCANIA COM ESCADA GIRATÓRIA ECHELLES RIFFAUD - GIMAEX

Normatiza o emprego, operação, abastecimento, deslocamento, manutenção de primeiro escalão, condução e demais aspectos operacionais relativos às viaturas Auto Bomba Escada (ABE), Chassi Scania com Escada Giratória Echelles Riffaud - Gimaex.

1. DAS VIATURAS

1.1 As viaturas objetos da presente norma são caracterizadas como Auto Bomba Escada (ABE), Chassi Scania com Escada Giratória Echelles Riffaud - Gimaex para emprego em salvamento em altura e auxílio no combate a incêndio em estruturas verticais.

2. DA DESTINAÇÃO, DESLOCAMENTOS E ESTABELECIMENTOS

2.1 As viaturas são destinadas a atividades de salvamento em altura e combate a incêndios em estruturas verticais.

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

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

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

2.5 Não é permitido o uso da viatura como meio de tração de cargas, de outros veículos ou de qualquer material do gênero.

2.6 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.

2.7 Deve-se evitar o tráfego da viatura em estradas não pavimentadas uma vez que a poeira acelera o desgaste dos componentes móveis. Nestes casos extremos, após o uso do equipamento, a escada deverá ser lavada e conduzida ao CEMEV para ser lubrificada.

2.8 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.

2.9 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.

2.10 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.

2.11 O estabelecimento 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.

2.12 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.

2.13 O condutor não deverá deixar a viatura sem vigilância com a escada fora do berço.

3. DO ACIONAMENTO DA TOMADA DE FORÇA(PTO)

3.1 Para acionamento da tomada de força da viatura (PTO) do engenho ou da bomba de incêndio, o veículo deve estar obrigatoriamente parado, com o motor ligado, com câmbio em neutro, freio de estacionamento acionado.

3.2 O PTO do referido equipamento, deverá ser acionado para iniciar quaisquer operações com o engenho ou bomba de incêndio, devendo ser desacionado antes da locomoção da viatura.

4. DO PATOLAMENTO DA VIATURA

4.1 A viatura deve ser patolada antes da execução de qualquer movimento do engenho, devendo permanecer patolada até que o engenho seja colocado em repouso no berço.

4.2 Antes de fazer o patolamento o condutor deverá observar se não há obstáculos impedindo o movimento das sapatas, procurando evitar colisões com os possíveis obstáculos.

4.3 Quando operar o engenho, atentar para que haja uma distância segura entre a escada e quaisquer obstáculos que possam se chocar com a escada, iniciando os movimentos de forma lenta, evitando trancos e situações imprevistas.

4.4 A viatura só poderá ser patolada se o terreno tiver inclinação inferior a 9 graus lateral e, 15 graus longitudinal.

4.5 É responsabilidade do condutor garantir que as instalações elétricas adjacentes ao local do patolamento da viatura estejam desligadas antes de estender a escada ou, caso o desligamento não seja possível, o condutor deve manter uma distância de, no mínimo, 5 metros entre a escada e a rede elétrica.

4.6 O operador deve procurar estender as sapatas o máximo possível. Caso não possa fazê-lo devido a particularidades do terreno, este deverá atentar para as restrições de operação apresentadas nos painéis de controle do engenho.

4.7 É proibido realizar o patolamento da viatura sobre bueiros, superfícies não planas que não possam apoiar as placas de madeira integralmente ou em lugares fofos que o terreno pode ceder como superfícies não pavimentadas.

4.8 Deverão ser utilizadas as placas de madeira entre as sapatas e o solo para distribuir melhor a carga.

4.9 Durante o patolamento, o operador deverá observar o movimento das sapatas e o solo, garantindo que não há obstáculos e que o terreno não está afundando com o apoio das sapatas.

4.10 O patolamento deve ser desfeito antes de movimentar ou manobrar a viatura.

5. DA ESCADA MECÂNICA PROLONGÁVEL

5.1 A viatura é equipada com uma escada de salvamento extensível.

5.2 Para o uso da escada de salvamento, a viatura deverá estar patolada e nivelada.

5.3 O condutor, quando operar o engenho, deverá atentar para que haja uma distância segura entre a escada e quaisquer obstáculos que possam se chocar com a escada, iniciando os movimentos de forma lenta, evitando trancos e situações imprevistas.

5.4 É obrigação do condutor ficar atento às informações passadas pelo visor e sinais sonoros sobre os limites máximos de alcance e peso sobre a escada, devendo tomar as providências necessárias para que a escada não trabalhe fora das condições de segurança, peso e arvoreamento estabelecidas pelo fabricante.

5.5 O movimento do engenho deve ser suave visando evitar movimentos bruscos com a cesta operacional e cargas dinâmicas desnecessárias.

5.6 Antes de operar o cesto, fechar todas as travas de segurança.

5.7 Não deve haver movimentação do engenho com objetos soltos no interior do cesto.

5.8 É vedada a movimentação da escada com qualquer carga humana fora do cesto operacional bem como a prática de técnicas de descida com corda a partir do cesto e escada.

5.9 Não fixar à escada ou ao cesto, guinchos e escadas adicionais. Não movimentar a escada com cordas, mangueiras ou outros materiais pendurados no engenho/escada.

6. DA BOMBA DE INCÊNDIO

6.1. Ao iniciar a operação de engate da bomba de incêndio, o condutor deverá primeiro abrir as válvulas TANQUE-BOMBA e RECIRCULE (BOMBA-TANQUE), PTO da bomba de incêndio, desligar o pisset e bomba de escorva, a fim de realizar a circulação da água entre a bomba e o tanque de forma correta.

6.2. 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 / SECAP).

6.3. Para o uso da Bomba de Incêndio, o freio de estacionamento deve estar acionado e a transmissão do veículo em posição de neutro.

6.4. 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.

7. DO ABASTECIMENTO DO TANQUE DE ÁGUA

7.1 A viatura pode ser abastecida por meio de hidrante ou outra viatura utilizando suas 6 (seis) admissões, sendo 02 (duas) admissões de 4 polegadas e 04 (quatro) admissões de 2 ½ polegadas, sendo 2 (duas) passando pela bomba de incêndio e 2 (duas) direto para o tanque.

7.2 Para a operação de abastecimento por sucção deve-se sempre usar mangotes.

7.3 Antes de abastecer a viatura com água, deve ser realizada a descarga do hidrante a fim de evitar que impurezas (detritos sólidos) possam danificar a bomba de incêndio.

7.4 Para o abastecimento por meio da passagem direta para o tanque de água, o condutor e/ou guarnição poderão abastecer a viatura sem acionar a bomba de incêndio, utilizando a admissão de 2 ½ polegadas que vai direto para o tanque, atentando para que a pressão não exceda 7 (sete) bar.

7.5 Para o abastecimento por meio da bomba de incêndio, deve-se abrir manualmente a válvula de admissão e acionar o RECIRCULE (bomba-tanque), atentando-se para não ultrapassar 7 (sete) bar de pressão, visando não danificar o tanque.

7.6 Para o abastecimento durante a operação de combate a incêndio, o condutor deverá equalizar a demanda entre a vazão e a admissão, pois a mesma não poderá superar a entrada de água advinda do hidrante ou viatura para não provocar cavitações no interior da bomba. Caso ocorra esta situação, o condutor deverá reduzir a rotação ou pressão da bomba de incêndio.

8. DO CAFS (COMPRESSED AIR FOAMS SYSTEM)

8.1 A operação do CAFS deve ser realizada após o engate da bomba de incêndio (descrita no item 6).

8.2 Só é permitido abastecer o tanque de espuma da viatura com líquido gerador de espuma TIPO A recomendado para o equipamento CAFS montado na viatura (ABE).

8.3 A geração de espuma utilizando reservatório externo (galão) pode ser empregado os líquidos geradores de espuma do TIPO A ou B, devidamente recomendados pelo fabricante do CAFS.

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

9. DO ABASTECIMENTO DE COMBUSTÍVEL

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

9.2 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.

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

10. DO CABINAMENTO DA VIATURA

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

- I. Patolar a viatura;
- II. Certificar que não tem obstáculos acima da escada; Elevar a escada no mínimo a 10°;
- III. Desligar a viatura e verificar no interior da cabine se tem objetos soltos;
- IV. Deixar a chave ligada;
- V. VI. Certificar-se que todas as portas estão fechadas;
- VI. Abrir o capô;
- VII. Retirar o cabo de força na frente da viatura;
- VIII. Direcionar o fluxo de óleo sentido horário para elevar;
- IX. Executar o movimento de elevação e ao final colocar a travese de segurança;
- X. Direcionar o fluxo de óleo sentido anti-Horário para apoiar a cabine em cima da trava de segurança;

11. MANUTENÇÃO DE 1º ESCALÃO E CONSERVAÇÃO

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

- I. Verificar o nível do óleo do motor;
- II. Verificar o nível do óleo da transmissão;
- III. Verificar o nível do líquido do arrefecimento (não se deve abrir o sistema aquecido);
- IV. Verificar o nível do óleo da direção hidráulica;
- V. Completar o nível de água do reservatório do limpador do para-brisa;
- VI. Verificar as condições das correias do motor;
- VII. Verificar as condições do filtro de ar do motor;
- VIII. Efetuar a drenagem de água nos balões de ar;
- IX. Verificar o estado dos pneus e suas calibragens;
- X. Verificar e completar se necessário o nível do tanque de combustível Diesel S-10 e do tanque do aditivo ARLA32;
- XI. Observar as condições gerais das baterias e efetuar limpeza, caso necessário, dos bornes (pólos). NÃO É PERMITIDO retirar os cabos dos bornes e desligar as baterias;
- XII. 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;
- XIII. Verificar o funcionamento do sistema de iluminação e sinalização de trânsito e de socorro;
- XIV. Inspeccionar a lataria e estrutura externa, visando identificar qualquer alteração/avaria na pintura ou danos ocorridos nos acessórios e agregados; Inspeccionar os compartimentos e cabine, visando identificar qualquer alteração ou possíveis danos ocorridos nos equipamentos, assentos ou demais acessórios;
- XV. 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;
- XVI. Verificar o estado de conservação dos cabos de aço e dispositivos móveis do engenho, providenciando sua limpeza e lubrificação no CEMEV em caso de excesso de partículas sólidas que possam aumentar excessivamente o atrito entre essas partes.
- XVII. Efetuar a limpeza e a conservação da viatura junto com a guarnição.

NOTA: Os procedimentos de limpeza da viatura deverão ser executados pela militares de serviço, sob supervisão e auxílio do condutor, conforme cronograma específico de cada unidade.

11.2 A viaturas, independentemente da necessidade de troca de fluidos e outros itens, deverá ser enviada ao CEMEV mensalmente, com agendamento prévio para inspeção detalhada e planejamento das revisões.

11.3 Caso seja necessário completar algum dos fluidos 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.

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

11.5 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.

11.6 Todas as visitas ao CEMEV devem ser agendadas por telefone de modo a evitar o deslocamento desnecessário de viaturas de grande porte.

12. DISPOSIÇÕES GERAIS

12.1 A operação das viaturas é de competência restrita aos militares da QBMG- 2 treinados e capacitados pelo CEMEV/SECAP, podendo haver operação por militares treinados e capacitados da QBMG-3 em situações de manutenção e treinamento.

12.2 O uso da escada em operação de socorro requer sempre a presença de um auxiliar capacitado da QBMG 02, treinado e capacitado pelo CEMEV/SECAP para atuar como auxiliar do operador.

12.3 O auxiliar deverá atuar sempre conforme orientação do operador principal da viatura.

12.4 Faz necessário sempre a presença de um militar balizador nos deslocamentos da viatura.

12.5 É permitido ao operador capacitado pela SECAP/CEMEV utilizar os sistema de recolhimento de emergência da escada em caso panes mecânicas, hidráulicas ou elétricas para assim permitir o deslocamento da viatura ate a unidade de manutenção. Testes ou reparos destas panes somente devem ser realizados por militares habilitados do CEMEV.

12.6 O condutor e operador da Viatura ABE não deverá realizar compartilhamento com outras viaturas, para assim não inviabilizar a operação da ABE.

12.7 O condutor deverá atentar as demais diretrizes previstas Portaria nº 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 nº 096, de 22 de maio de 2013. O uso das viaturas em desacordo com o prescrito na presente norma acarretará em sanções administrativas cabíveis.

13.RESUMO

Viatura ABE GIMAEX Auto Bomba e Escada, é uma viatura destinada ao salvamento aéreo e combate a incêndio tendo como equipamentos um cesto de salvamento, escada mecânica de 25 mts e tubulações de água de 2 ½ polegadas para torre d'água e com canhão monitor.

Brasília – DF, 20 de setembro 2019

NORMA DE EMPREGO DAS VIATURAS AUTO BUSCA E SALVAMENTO LEVE (ABSL TRIEL- HT)
MARCA MERCEDES BENS MODELO SPLINTER

Normatiza o emprego, operação, abastecimento, deslocamento, manutenção de primeiro escalão, condução e demais aspectos operacionais relativos às viaturas AUTO BUSCA E SALVAMENTO LEVE (ABSL) MARCA MERCEDES BENS MODELO SPLINTER.

1. DA VIATURA

A presente norma tem por objetivo orientar o emprego das viaturas Auto Busca e Salvamento Leve (ABSL) com unidade portátil de combate a incêndio Triel-HT nos aspectos de aplicação, operação, abastecimento, deslocamento, manutenção de primeiro escalão, condução e demais aspectos de emprego.

2. DADOS TÉCNICOS:

- I. ALTURA: 2.503 m;
- II. COMPRIMENTO: 6.800 m;
- III. LARGURA: 2.760 m (incluindo os retrovisores);
- IV. PESO: 4.229 Kg;
- V. MOTOR: Mercedes Bens Sprinter motor de 146 CV biturbo;
- VI. TRANSMISSÃO: 6 velocidades;
- VII. TRACÇÃO: 2X4;
- VIII. CONTROLE DE TRACÇÃO: Integral;
- IX. COMBUSTÍVEL: Diesel S-10;
- X. TANQUE DE COMBUSTÍVEL: 75 litros.

3. DOS DESLOCAMENTOS:

3.1 Nos deslocamentos de emergência o condutor deverá ligar os sinalizadores luminosos e sonoros para que haja um deslocamento seguro até o local do evento, devendo o mesmo atentar as normas de trânsito.

3.2 As viaturas são destinadas ao atendimento das ocorrências no ambiente urbano. O uso da viatura em ambiente rural não pavimentado só é permitido quando as estradas derem condições para que não haja risco para a guarnição e para a viatura.

3.3 A maior efetividade da extinção do incêndio por meio desta viatura, se dará nos princípios de incêndio, pois a capacidade de combate se restringe a dois minutos e dez segundos ininterruptos.

3.4 Antes dos deslocamentos o condutor deverá verificar as condições em que se encontra a viatura, observando todos os indicativos nos painéis de instrumentos e sinais sonoros que indicam algum procedimento que foi feito ou não desfeito, havendo qualquer alteração, o condutor deverá solucionar o problema.

3.5 A tecla ASR que tem a função de desabilitar o controle de tração, só deverá ser utilizada quando a viatura estiver em terrenos com pouco ou nenhuma aderência (areia, lama ou neve). Em situações normais de condução como estrada ou tempo, o sistema deverá estar habilitado. (Luz no painel apagado. Triângulo amarelo).

4. OUTROS DISPOSITIVOS DA VIATURAS:

- 4.1** - Luz diurna;
- 4.2** - Regulagem de altura de faróis;
- 4.3** - Luz de neblina apaga e acende conforme giro e posição do volante;
- 4.4** - Sistemas EBD, (distribuição eletrônica da força de frenagem), botão ASR desliga o controle de tração;
- 4.5** - Dispositivo independente da bateria para partida auxiliar;
- 4.6** - Engate para reboque;
- 4.7** - Tomada de 12 v na parte traseira da viatura;
- 4.8** - Central elétrica do agregado Triel-HT e sirene fá-dó;
- 4.9** - Tacógrafo diário.

OBS. Evitar ligar o ar condicionado com rotações acima de 1500rpm.

5. INFORMAÇÕES PARA OS CONDUTORES SOBRE A PRIMEIRA TROCA DE ÓLEO:

5.1 - O condutor deverá observar os instrumentos informativos no painel da viatura (visor central computador de bordo), em relação a troca de óleo e revisão programada junto ao CEMEV.

OBS: O sistema está programado para ascender a luz de advertência para a troca de óleo com 18.800 km. A troca de óleo deverá ser feita entre 19.000 e 21.000 km para não perder a garantia.

6. MANUTENÇÃO DE 1º ESCALÃO:

O condutor deverá realizar as seguintes verificações todos os dias ao assumir o serviço operacional:

- Nível do óleo do motor; (verificar no painel central o vencimento do óleo para agendar a troca junto a recepção do CEMEV pelo tel. 3901-3595);
- Nível do líquido do arrefecimento;
- Nível do óleo da direção hidráulica;
- Nível da água do limpador de parabrisa e condições das paletas do limpador de parabrisas;
- Nível do tanque de combustível (sempre acima de meio tanque);
- Condições gerais das baterias;
- Sistema elétrico da viatura;
- Sistema elétrico dos dispositivos de emergência (giroflex, estrobo e luzes auxiliares);
- Condições das correias do motor;
- Condições da admissão do motor (filtro de ar);
- Drenagem da água do filtro de combustível;
- Calibragem dos pneus;
- Limpeza e conservação da viatura.

7. EQUIPAMENTOS OBRIGATÓRIO DAS VIATURAS:

- 7.1** - Macaco;
- 7.2** - Chave de rodas;
- 7.3** - Extintor;
- 7.4** - Triângulo;
- 7.5** - Estepe.

8. FICHA AUTO EJET:

8.1 - Antes de realizar a conexão do cabo de energia na tomada AUTO-EJECT, verifique a tensão da rede elétrica da sua região (110/220 Volts) e confira se a voltagem está correta no conversor de energia, localizado em cima da caixa de fusíveis no compartimento traseiro da viatura (ao lado do motor da sirene fá-dó), para evitar danificar o equipamento.

9. GUINCHO WORK

9.1 CAPACIDADES:

- 9.1.1 - Controle com 3,5 metros de fio;
- 9.1.2 - Capacidade de tração 4.100 kg;
- 9.1.3 - Capacidade de içamento 800 kg;
- 9.1.4 - Cabo de aço com 30 metros;

9.2 ORIENTAÇÕES SOBRE O MANUSEIO DO GUINCHO WORK:

- 9.2.1 - Tire o tampão localizado em cima do guincho,
- 9.2.2 - Conecte o controle,
- 9.2.3 - Em seguida solte o cabo pelo controle,
- 9.2.4 - Reboque o equipamento,
- 9.2.5 - Recolha o cabo pelo controle;
- 9.2.6 - Abra o capô para aumentar a área de segurança, se por ventura o cabo de aço vier a romper;
- 9.2.7 - Utilizar EPI (luvas) quando estiver manuseando o cabo de aço;
- 9.2.8 - Respeitar sempre a carga nominal de arrasto e içamento do guincho;
- 9.2.9 - Ao liberar ou recolher o cabo de aço sempre mantê-lo esticado para facilitar o seu acondicionamento no carretel;
- 9.2.10 - É proibido o içamento de carga viva;
- 9.2.11 - Verifique se a carga está totalmente livre antes de realizar o arrasto ou içamento para não danificar o guincho e viatura;

OBS. Toda operação com o guincho deverá ser executada com o veículo ligado.

UNIDADE PORTÁTIL DE COMBATE A INCÊNDIO:

- 10.1** 1 (um) reservatório de água com capacidade de 113 litros;

- 10.2 2 (dois) cilindros de ar respirável;
- 10.3 1 (uma) válvula reguladora de pressão que está calibrada entre 5 (73psi) e 8 (116psi) bar;
- 10.4 1 (uma) válvula reguladora de pressão que marca a pressão interna do cilindro de ar comprimido (200 bar = 2900psi; 300 bar = 4350psi);
- 10.5 1 (um) carretel com 30 metros de mangotinho de 1 polegada.
- 10.6 2 (dois) requintes para a utilização no esguicho (regulável e agulheta);
- 10.7 1 (uma) manivela para recolhimento manual da mangueira de combate a incêndio;
- 10.8 O sistema pode ser usado em incêndios de classe a e b.

KIT CILINDRO DE AR RESPIRÁVEL E VÁLVULA REGULADORA DE PRESSÃO

11.1 CILINDRO DE AR RESPIRÁVEL

O cilindro de ar respirável deve estar cheio (aproximadamente 300 bar), para que esvazie todo o reservatório de água, quando pressurizado.

11.2 VÁLVULA REGULADORA DE PRESSÃO:

Válvula reguladora de pressão que está calibrada entre 5 (73psi) e 8 (116psi) bar;

Válvula reguladora de pressão que marca a pressão interna do cilindro de ar comprimido (200 bar = 2900psi; 300 bar = 4350psi);

11.3 VERIFICAÇÃO DA PRESSÃO DO CILINDRO:

Verifique se a válvula de descarga está fechada (válvula entre o cilindro e o reservatório), em seguida, abra a válvula do cilindro de ar respirável.

11.4 TEMPO DE DURAÇÃO:

O combate utilizando 500 ml de LGE no reservatório vermelho de capacidade de 113 litros de água, com o esguicho aberto, nos testes a duração foi de 2 minutos e 10 segundos, para esvaziar todo o reservatório;

OBS. O operador deverá utilizar todo o conteúdo dos cilindros para que seja realizado a limpeza completa do sistema, antes do próximo abastecimento.

11.5 JATO INTERMITENTE:

A utilização do jato intermitente permite um tempo maior de combate a incêndio;

Na utilização do esguicho regulável, a densidade de espuma seca foi melhor obtida na posição flush e regulado para jato compacto;

O esguicho também possui a função de fechamento na regulação da vazão. O operador deverá lembrar de abrir para realizar o combate ao incêndio.

PROCEDIMENTO DE UTILIZAÇÃO:

12.1 Complete o reservatório (cilindro vermelho) com água deixando espaço suficiente para que seja inserido os 500 ml de LGE;

12.2 Inserir 500 ml de LGE puro para o combate e extinção do incêndio (somente na hora da utilização);

12.3 Feche o reservatório de água, atentando-se para o oring de vedação, caso este esteja mal posicionado ou ausente, não haverá vedação e o sistema não será pressurizado de forma adequada e haverá vasamento de espuma;

12.4 Verificar se o esguicho está fechado (off);

12.5 Abrir a válvula do cilindro de ar respirável;

12.6 Abrir a válvula de descarga para que haja a pressurização do sistema;

12.7 Esperar a estabilização da pressão no cilindro vermelho (*O Combatente somente poderá abrir o esguicho, após o condutor der o pronto a ligação, caso abra antes, poderá comprometer toda a produção da espuma*);

12.8 Liberar a trava do carretel e estender a mangueira (*esse procedimento poderá ser realizado enquanto o condutor prepara o sistema de espuma*);

12.9 Pronto a ligação.

OBS: O controle da vazão é feito através do esguicho regulável pelo operador.

DO ABASTECIMENTO DO TANQUE DE ÁGUA:

O abastecimento de água é por gravidade, feito pelo bocal superior existente no cilindro vermelho. Deve-se ter atenção com o "ORING" de vedação do reservatório.

CONSIDERAÇÕES GERAIS:

14.1 Somente os condutores capacitados pela SECAP/CEMEV poderão conduzir e operar as viaturas especificadas na presente norma.

14.2 O condutor deverá atentar as demais diretrizes previstas Portaria nº 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 nº 096, de 22 de maio de 2013.

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

13 RESUMO

Viatura ABE GIMAEX Auto Bomba e Escada, é uma viatura destinada ao salvamento aéreo e combate a incêndio tendo como equipamentos um cesto de salvamento, escada mecânica de 25 mts e tubulações de água de 2 ½ polegadas para torre d'água e com canhão monitor.

Brasília – DF, 20 de setembro 2019

NORMA DE EMPREGO DAS VIATURAS AUTO BOMBA TANQUE (ABT) MARCA PIERCE MODELO ARROW XT

Normatiza o emprego, operação, abastecimento, deslocamento, manutenção de primeiro escalão, condução e demais aspectos operacionais relativos a Viaturas Auto Bomba Tanque (ABT) Marca Pierce Modelo Arrow XT.

1. DAS VIATURAS

1.1. As viaturas objetos da presente norma são caracterizadas como Auto Bomba Tanque (ABT), marca PIERCE, modelo ARROW XT, para emprego em combate a incêndios urbanos.

1.2. As viaturas possuem as seguintes características:

- I. – Altura: 3.115 m;
- II. – Comprimento: 9.258 m;
- III. – Largura: 2.559 m;
- IV. – Peso: 21.092 ton;
- V. – Motor Cummins de 6 cilindros e 400CV;
- VI. – Transmissão Allison de 5 velocidades;
- VII. – Tração 4X2;
- VIII. – Freio motor de 2 estágios;
- IX. – Tanque de combustível para diesel S10 de 300 litros;
- X. – Tanque para aditivo ARLA 32 com capacidade de **17 litros**;
- XI. – Bloqueio de diferencial;
- XII. – Controle de tração;
- XIII. – Bomba de incêndio HALE com vazão máxima de 1500 GPM;
- XIV. – Tanque de água de 3.800 litros;
- XV. – Tanque de LEG (Líquido Gerado de Espuma) de 200 litros;
- XVI. – CAFS (Compressed Air Foam System)
- XVII. – Sistema TPG (Aceleração Eletrônica);
- XVIII. – 08 (oito) expedições de 2 ½ polegadas;
- XIX. – 02 (duas) admissões de 4 polegadas;
- XX. – 01 (uma) admissão de 2 ½ polegadas;
- XXI. – Canhão Monitor de 1500 GPM;
- XXII. – 01(uma) expedição de espuma de 1 ½ polegadas;
- XXIII. – 01(uma) expedição de espuma 2 ½ polegadas;
- XXIV. – Torre de Iluminação com 4 (quatro) Holofotes de 1500 WATTS.

1.3. A cabine da viatura tem capacidade para 06 (seis) militares (dois ocupantes na frente, condutor e chefe da guarnição, e quatro ocupantes na parte de trás), utilizando os devidos equipamentos de proteção individual (EPIs), **exceto capacete** e equipamentos de proteção respiratória (EPRs), atentando para a obrigatoriedade do uso do cinto de segurança.

2. DA DESTINAÇÃO, DESLOCAMENTOS E ESTABELECIMENTOS

2.1 As viaturas são destinadas ao combate a incêndios em ambiente urbano. O uso da viatura em ambiente rural não pavimentado só é permitido quando a estrada dê condições para que não haja risco para a guarnição e/ou para a viatura, sendo essa avaliação exclusiva do condutor da viatura.

2.2 Não é permitido o uso da viatura como meio de tração de cargas, de outros veículos ou de qualquer material do gênero.

2.3 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 (em conformidade com a configuração original da viatura), não sendo permitido transportar materiais ou equipamentos sem a devida fixação e/ou amarração que não componha o conjunto de materiais específicos desta viatura.

2.4 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.

2.5 Nos deslocamentos de emergência é obrigatório o uso dos sinalizadores luminosos e sonoros, conforme regra estabelecida no art. 29, inciso VII do CTB. A habilitação das teclas responsáveis pelos sinalizadores luminosos e sonoros se dá por meio da tecla CHAVE PRINCIPAL DE EMERGÊNCIA

ou a tecla E-M, sendo estes recursos de acionamento exclusivo do condutor da viatura, pois cabe a este militar avaliar o momento correto, bem como a necessidade ou não de uso desses dispositivos.

2.6 O uso simultâneo dos sinalizadores sonoros e luminosos de emergência são permitidos somente durante o deslocamento de ida para o socorro, em instrução, treinamentos ou em manutenção/conferência, sendo que no percurso de regresso para unidade, o dispositivo sonoro (sirene) permanecerá desligado. Já os sinais luminosos poderão permanecer ligados, permitindo assim uma melhor visualização da viatura por terceiros e intensificando a segurança durante o trajeto. O sinal sonoro, quando utilizado, em virtude de sua intensidade o condutor deverá ficar atento quanto as reações dos demais usuários do trânsito e se precaver para não gerar situações que diminuam a segurança, tanto da guarnição quanto dos demais veículos.

2.7 Antes dos deslocamentos o condutor deve sempre verificar os indicativos constantes dos 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.

2.8 Os painéis e sinais sonoros são:

- I. – Painel de instrumento da viatura;
- II. – Painel de indicação dos cintos de segurança;
- III. – Tela de comando (devem ser verificados os indicadores de porta aberta, compartimento de materiais, se o canhão monitor está na posição de transporte, parâmetros de funcionamento do motor e luzes de advertência no interior da cabine).

2.9 O uso da TRAVA DO DIFERENCIAL só deverá ser feito em condições extremas (somente para transpor situações adversas), nas quais a viatura é obrigada a transitar em terrenos de pouca aderência (atoleiros e pisos muito escorregadios). Ao se deparar com estas condições, com a viatura parada, acione a tecla TRAVA DO DIFERENCIAL com o auxílio de qualquer instrumento pontiagudo, pois a tecla está protegida para que não ocorra um engate involuntário. Após o acionamento deslocar em baixa velocidade (1ª marcha) e em linha reta, evitando fazer conversões e curvas em terrenos com aderência. Ao término da travessia o condutor deverá, obrigatoriamente, PARAR e desligar a tecla TRAVA DO DIFERENCIAL. O uso deste recurso fora destas condições danificará a viatura.

2.10 Para uma condução mais estável é essencial a ação do controle de tração. O recurso é ativado automaticamente ao ligar a viatura, atuando em conjunto com o sistema de freios (ABS), possibilitando maior segurança durante os deslocamentos. A tecla Off Road quando acionada, inibi de forma parcial a ação do controle de tração, diminuindo a atuação no sistema de freio e possibilita livre aceleração para transpor situações de pouca aderência.

2.11 O estabelecimento 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.

2.12 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.

2.13 O uso do FREIO MOTOR auxilia na frenagem da viatura, evitando a sobrecarga do sistema e possível superaquecimento das rodas. Seu acionamento deverá ser mensurado conforme a necessidade de parada diante de situações adversas, não havendo restrição quanto ao uso em situações de pista seca. Contudo, no período chuvoso ou em situações de pista molhada, a recomendação do fabricante (plaqueta de identificação abaixo da tecla Off Road da viatura: “CUIDADO! Desengate o RETARDADOR quando o veículo estiver em superfícies molhadas ou escorregadias”) é pela não utilização deste recurso, pois seu acionamento poderá ocasionar a instabilidade de veículo e provocar acidentes. Diante destas condições, o condutor deverá reduzir a velocidade da viatura para poder preservar as condições de segurança nos deslocamentos para socorro.

3. DA TORRE DE ILUMINAÇÃO

3.1 O uso da torre de iluminação é sempre feito com o motor da viatura em funcionamento, devendo o condutor tomar as seguintes providências:

- I. – Acionar a tecla PTO do GERADOR;
- II. – Ligar a tecla HI-IDLE;
- III. – Ativar o BOTÃO DE EMERGÊNCIA para habilitar o Controle Remoto;
- IV. – Aguardar a comunicação entre o SISTEMA e o Controle Remoto;
- V. – Arvorar a Torre de Iluminação;
- VI. – Ligar os 02 (dois) DISJUNTORES;
- VII. – Executar os movimentos necessários para atuação no evento;

VIII. – Ao término da operação, desligar os dois disjuntores, recolher a torre de iluminação para a posição de transporte apertando a tecla (seta) para baixo, desligar a Tecla HI-IDLE e desligar a tecla PTO.

3.2 Não é permitido realizar manobras ou deslocamentos da viatura com a torre de iluminação fora do seu local para transporte.

3.3 Antes de arvorar a torre de iluminação, o condutor/operador deverá sempre verificar se há espaço suficiente para que possa executar todos os movimentos com segurança, certificando-se de que não existe nenhum obstáculo que possa impedir o movimento ou danificar a torre.

3.4 Em caso de necessidade de parada imediata na operação da torre de iluminação recomenda-se a interrupção por meio do BOTÃO DE EMERGÊNCIA. Esse procedimento suspende o fornecimento de energia para o equipamento e interrompe automaticamente seus movimentos.

4. DA BOMBA DE INCÊNDIO

4.1 Toda e qualquer operação com a bomba de incêndio da viatura somente poderá ser realizada por condutores e operadores devidamente treinados e habilitados pela seção de capacitação de condutores (SECAP/CEMEV).

4.2 Para o uso da Bomba de Incêndio, o freio de estacionamento deve estar acionado e a transmissão em posição de neutro (NN).

4.3 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.

4.4 Ao iniciar a operação de engate da bomba de incêndio, o condutor deverá primeiro abrir as válvulas TANQUE-BOMBA e LINHA DE RECIRCULAÇÃO (BOMBA-TANQUE), a fim de realizar a circulação da água entre a bomba e o tanque.

4.5 A operação de engate da bomba deve ser feita em 02 (dois) estágios:

I. – Puxa-se a TRAVA AMARELA da manete para o MEIO do trilho;

II. – Puxa-se a Trava Amarela da manete para o FIM do trilho.

4.6 O operador deve sempre esperar no mínimo 2 (dois) segundos para poder realizar o segundo estágio de engate da bomba.

4.7 Após a execução dos 02 (dois) estágios a luz de bomba AJUSTADA deve acender e o condutor deverá acionar a tecla da transmissão DRIVE (4/4), iniciando a rotação da bomba, sendo que o ponteiro do velocímetro subirá para aproximadamente 28 km/h. Ao término destes procedimentos, a luz indicativa de OK para a bomba deverá acender.

4.8 Com a bomba em funcionamento o condutor deverá selecionar a expedição que utilizará e, somente após a armação da linha de combate, abrirá a expedição, fechará a válvula PREENCHIMENTO DO TANQUE E LINHA DE RECIRCULAÇÃO (BOMBA-TANQUE), selecionará o MODO no ACELERADOR ELETRÔNICO TPG em PSI ou RPM e acionará a pressão ou rotação desejada.

4.9 Ao término da operação o condutor deverá parar a rotação ou pressão na bomba desativando o ACELERADOR ELETRÔNICO TPG, (tecla IDLE), abrirá a válvula PREENCHIMENTO DO TANQUE E LINHA DE RECIRCULAÇÃO (BOMBA-TANQUE), fechará a expedição utilizada e despressurizará a linha de combate abrindo o esguicho ou dreno.

4.10 A operação de desengate da bomba também deverá ser feita em 02 (dois) estágios, na sequência inversa da operação de engate, devendo antes ser acionada novamente a tecla da transmissão NEUTRO (N/N), objetivando parar a rotação da bomba.

4.11 Ao final destas operações, a luz de bomba AJUSTADA deverá estar apagada.

4.12 “Não é permitido o uso da válvula PREENCHIMENTO DO TANQUE E LINHA DE RECIRCULAÇÃO (BOMBA-TANQUE) na posição ABERTA com pressão no sistema acima de 7 (sete) BAR. O uso do recurso fora dessa especificação causará dano ao equipamento.”

4.13 A técnica conhecida como “JATO ATOMIZADO” somente pode ser empregada com os devidos cuidados, para que não ocorra o aquecimento da bomba.

5. DO ABASTECIMENTO DO TANQUE DE ÁGUA

5.1 A viatura pode ser abastecida por meio de hidrante ou outra viatura utilizando suas 3 (três) admissões, sendo 02 (duas) expedições de 4 polegadas e 01 (uma) expedição de 2 ½ polegadas.

5.2 Para a operação de abastecimento deve-se sempre usar mangotes e/ou mangueiras apropriadas.

5.3 Antes de abastecer a viatura com água, deve ser realizada a descarga do hidrante a fim de evitar que a bomba de incêndio aspire impurezas que possam danificá-la.

5.4 Para o abastecimento fora de operação de combate a incêndio, o condutor e guarnição poderão abastecer a viatura sem acionar a bomba de incêndio, utilizando a admissão de 2 ½ polegadas, atentando que sempre se deve abrir a válvula PREENCHIMENTO DO TANQUE E LINHA DE RECIRCULAÇÃO (BOMBA- TANQUE) e que a pressão não ultrapasse 7 (sete) BAR visando não danificar o tanque quando submetido à alta pressão.

5.5 Para o abastecimento durante a operação de combate a incêndio, o condutor deverá equalizar a demanda entre a vazão e a admissão, pois a mesma não poderá superar a entrada de água advinda do hidrante ou viatura para não provocar cavitações no interior da bomba. Caso ocorra esta situação, o condutor deverá reduzir a rotação ou pressão da bomba de incêndio.

6. DO CANHÃO MONITOR

6.1 O canhão monitor pode ser controlado por COMANDOS instalados no PAINEL DA BOMBA DE INCÊNDIO e por CONTROLE REMOTO.

6.2 O uso do canhão monitor no painel da bomba, deverá ser iniciado com acionamento do BOTÃO ESTENDER / RECOLHER. Após o acionamento, sairá da posição de transporte para a posição de combate, devendo a válvula de dilúvio estar fechada tanto ao iniciar, quanto ao finalizar a operação. Esse procedimento impede acidente com pessoas ou bens materiais.

6.3 Em virtude de o canhão monitor possuir uma vazão máxima de 1500 GPM, é recomendado que o seu emprego seja realizado em situações nas quais haja possibilidade de executar o abastecimento da viatura simultaneamente, atentando para que haja compatibilidade entre a vazão e a admissão de água. Em sua capacidade máxima ele esvazia o tanque de água em até 22 (vinte e dois) segundos.

6.4 Para ativar o CONTROLE REMOTO do canhão monitor o condutor deverá acionar primeiramente o BOTÃO ESTENDER / RECOLHER instalado no PAINEL DA BOMBA DE INCÊNDIO, a fim de colocá-lo na posição de trabalho.

6.5 De posse do Controle Remoto, o condutor deverá ligá-lo próximo ao painel da bomba de incêndio, acionando o botão POWER.

6.6 Para efetuar a configuração do Controle Remoto do Canhão Monitor, caso necessário, o condutor deverá, com o controle desligado, apertar a tecla POWER e o BOTÃO AUX simultaneamente, e depois apertar o botão AUX duas vezes.

6.7 Ao término da operação o condutor deverá colocar o Canhão Monitor em sua posição de transporte acionando o BOTÃO RECOLHER, instalado no PAINEL DA BOMBA DE INCÊNDIO.

7. DO CAFS (COMPRESSED AIR FOAM SYSTEM)

7.1 A operação do CAFS deve ser realizada após o engate da bomba de incêndio (descrita no item 4).

7.2 Só é permitido abastecer o tanque de LGE (200 litros) da viatura com o mesmo tipo de líquido gerador de espuma, sendo o do TIPO A recomendado pelo fabricante do CAFS.

7.3 A geração de espuma utilizando reservatório externo (galão) pode ser empregado os líquidos geradores de espuma do TIPO A ou B, conforme recomendações do fabricante e orientações prescritas no rótulo de cada galão.

7.4. Não é permitido misturar diferentes marcas ou tipos de LGE no mesmo reservatório (tanque ou galão).

7.5. Usando o líquido gerador de espuma do reservatório interno (tanque), o sistema pode demorar até 01 (um) minuto para levar espuma da TIPO A até a ponta de uma linha de mangueira de 20 (vinte) metros.

7.6. Na operação com líquido gerador de espuma em reservatório externo (galão), o sistema pode demorar até 05 (cinco) minutos para levar espuma da TIPO A ou B até a ponta de uma linha de mangueira de 20 (vinte) metros, se tiver sido executado o dreno do sistema.

7.7. É obrigatória a realização da limpeza das mangueiras após o fim de cada operação de produção de espuma, devendo esta limpeza ser realizada especificamente na linha que foi utilizada.

7.8 O dreno do sistema só deverá ser realizado em situações em que a viatura irá permanecer baixada (desativada) por longos períodos, pois a execução desse procedimento ao término de cada operação compromete o tempo respostada para o início do combate, podendo demorar até cinco minutos para alcançar êxito na produção de espuma.

DO ABASTECIMENTO COM LÍQUIDO GERADOR DE ESPUMA (LGE)

8.1 O condutor deverá verificar qual é o tipo de LGE, antes de abastecer o tanque de 200 litros, para não efetuar mistura de produtos diferentes.

8.2. No PAINEL DE INCÊNDIO existe um dispositivo próprio para este abastecimento.

8.3 O condutor deverá conectar uma das extremidades do mangotinho (pescador) próprio para esta finalidade na admissão do dispositivo FOAMPRO e a outra extremidade dentro do galão de LGE. Este procedimento poderá ser feito acionando a tecla VERDE (automático) ou VERMELHA (manual) para realizar a sucção do LGE TIPO A até o tanque de LGE do reservatório.

8.4. Em virtude da condição do reservatório de LGE da viatura inviabilizar a alimentação do sistema quando em algumas situações de aclave ou declive (inclinação), recomenda-se que o abastecimento do tanque A não seja inferior a 40 (quarenta) litros, possibilitando maior segurança e eficiência na operação do sistema.

8. DO ABASTECIMENTO DE COMBUSTÍVEL

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

9.2 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 poluentes), o qual jamais deve ser adicionado no reservatório do DIESEL.

9.3 A responsabilidade de monitorar o abastecimento tanto do diesel quanto do ARLA é exclusiva do condutor, este jamais poderá repassar tal responsabilidade, sendo recomendável o reabastecimento sempre que o marcador indicar percentual de 50%.

9. DO CABINAMENTO DA VIATURA

9.1. Para execução de alguns procedimentos de MANUTENÇÃO DE 1º ESCALÃO faz-se necessário executar o levantamento da Cabine. Tal prática é exclusiva do condutor, o qual deverá antes de executar o procedimento:

I. – Observar se há obstáculos por cima da cabine, na parte frontal ou sobre o para-choque dianteiro. Isso evita possíveis danos à viatura ou equipamentos;

II. Certificar-se que todas as portas estão fechadas;

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

10.2 O levantamento da cabine somente poderá ser realizado com a CHAVE GERAL e da IGNIÇÃO ligadas.

10.3 O levantamento é realizado por um dispositivo elétrico hidráulico, que se encontra no lado inferior direito logo após a cabine, o qual deve ser distendido por completo.

10.4. Para acionar o dispositivo de levantamento da cabine, o condutor deverá selecionar a chave na posição ELEVAR e acionar o botão ATIVAR.

10.5. Após o procedimento de elevação da cabine, é obrigatório o uso da haste de segurança para travamento da cabine visando evitar acidentes.

10.6 Antes de baixar a cabine, deve-se atentar para primeiramente retirar a haste de segurança. Para baixar a cabine deve-se colocar a chave na posição de BAIXAR e acionar o botão de ATIVAR até que a cabine retorne e trave na sua posição de transporte.

10.7. Em caso de necessidade, em virtude de possível falha no dispositivo elétrico hidráulico, o procedimento de levantamento da cabine pode ser realizado manualmente utilizando a cabo de força que se encontra atrás do banco do condutor.

10. DA MANUTENÇÃO DE 1º ESCALÃO E CONSERVAÇÃO

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

I. – Verificar o nível do óleo do motor;

II. – Verificar o nível do óleo da transmissão;

III. – Verificar o nível do líquido do arrefecimento (Não se deve abrir o sistema);

IV. – Verificar o nível do óleo da direção hidráulica;

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

- VI. – Verificar e completar se necessário o nível do tanque de combustível Diesel S-10 e do tanque do aditivo ARLA 32;
- VII. – Observar as condições gerais das baterias e efetuar limpeza, caso necessário, dos bornes (pólos). NÃO É PERMITIDO retirar os cabos dos bornes e desligar as baterias;
- VIII. – Verificar as condições das correias do motor;
- IX. – Verificar as condições do filtro de ar do motor;
- X. – 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;
- XI. – Efetuar a drenagem de água nos balões de ar;
- XII. – Verificar o nível de óleo da caixa de transferência da bomba de incêndio;
- XIII. – Verificar o estado dos pneus e suas calibragens;
- XIV. – Verificar o funcionamento dos sistemas de iluminação, sinalização de trânsito e condições de uso dos sinais sonoros;
- XV. Inspeccionar a lataria e estrutura externa, visando identificar qualquer alteração/avaria na pintura ou danos ocorridos nos acessórios e agregados;
- XVI. Inspeccionar os compartimentos e cabine, visando identificar qualquer alteração ou possíveis danos ocorridos nos equipamentos, assentos ou demais acessórios;
- XVII. – Verificar a existência de cristalização do aditivo ARLA 32 na admissão (bocal) 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;
- XVIII. Verificar a quantidade de horas trabalhadas no horímetro digital localizado no painel de instrumento da cabine. Encaminhar a viatura ao CEMEV para revisões a cada 500 horas trabalhadas.
- XIX. – Efetuar a limpeza e a conservação da viatura.
- 11.2** Caso seja necessário completar algum dos fluídos citados ou sendo verificada qualquer necessidade de intervenção especializada o condutor deve de imediato acionar o CEMEV.
- 11.3** O condutor deverá atentar para que os manuais das viaturas, quando disponibilizados com a viatura, estejam acondicionados em invólucro que evite o contato com poeira e água.
- 11.4.** Não é permitido utilizar os assentos da cabine portando qualquer equipamento cortante ou perfurante, tal como faca, facão e machadinha.
- 11.5** 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.
- 11.6.** 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.
- 11.7.** Os procedimentos de limpeza da viatura deverão ser executados pela guarnição de serviço, sob supervisão e auxílio do condutor, conforme cronograma específico de cada unidade.

11. DISPOSIÇÕES GERAIS

- 11.1.** Somente os condutores capacitados pela SECAP/CEMEV poderão conduzir e operar a viatura especificada na presente norma.
- 11.2** Em caso de pane não é permitido rebocar, arrastar ou guinchar a viatura por meio de lança. Sua movimentação somente deve ser feita por meio de guincho plataforma.
- 11.3.** 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.
- 12.4** O condutor deverá atentar as demais diretrizes previstas Portaria nº 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 nº 096, de 22 de maio de 2013.
- 12.5** O uso das viaturas em desacordo com o prescrito na presente norma acarretará sanções administrativas cabíveis.

12. RESUMO

As viaturas tipo ABT PIERCE são destinadas a comporem o socorro do CBMDF e realizarem o serviço de combate à incêndios urbanos de todos os portes, utilizando-se do sistema CAFS de produção de espuma, dispõe de torre de iluminação e tanques de água e LGE, para o combate rápido e eficiente.

Brasília – DF, 20 setembro 2019.

NORMA DE EMPREGO DAS VIATURAS AUTO BOMBA TANQUE FLORESTAL (ABTF) CHASSIS SCANIA, IMPLEMENTO JACINTO

Normatiza o emprego, operação, abastecimento, deslocamento, manutenção de primeiro escalão, condução e demais aspectos operacionais relativos a Viaturas Auto Bomba Tanque Florestal (ABTF) chassis Scania, implemento Jacinto

1. DAS VIATURAS

1.1. As viaturas objetos da presente norma são caracterizadas como Auto Bomba Tanque Florestal (ABTF), marca Scania, modelo 360, para emprego em combate a incêndios florestais.

1.2. Dados Técnicos:

- I. Altura = 3,280 m;
- II. Comprimento = 7,370 m;
- III. Largura = 2,500 m;
- IV. Peso = 15,900 ton;
- V. Motor Scania de 6 cilindros e Potência 360 cv;
- VI. Transmissão Allison de 6 velocidades automático e 5 velocidades manual;
- VII. Tração 4x4 integral;
- VIII. Freio motor com acionamento através de um botão no piso ao lado esquerdo;
- IX. Tanque de combustível Diesel S10 de 200 litros;
- X. Tanque para aditivo arla 32 de 50 litros;
- XI. Pressão dos pneus de trabalhos dos pneus de 120 psi;
- XII. Possibilidade de bloqueio de diferencial central, dianteiro e traseiro;
- XIII. Bomba de incêndio Godiva (vazão em baixa pressão de 1.800 litros/min e vazão em alta pressão de 400 litros/min);
- XIV. Tanque de água de 3.700 litros;
- XV. Tanque adicional de proteção de cabine de 300 litros;
- XVI. Sistema RAP (regulador automático de pressão);
- XVII. 4 linhas de descarga de água de baixa pressão;
- XVIII. 2 linhas de descarga de água de alta pressão;
- XIX. 1 admissão principal de água;
- XX. 2 admissões laterais direta para o tanque;
- XXI. 1 esguicho canhão (baixa pressão);
- XXII. Guincho para até 9 ton, na primeira camada.

1.3. A cabine da viatura tem capacidade para 06 (seis) militares (dois ocupantes na frente, condutor e chefe da guarnição, e quatro ocupantes na parte de trás), utilizando os devidos equipamentos de proteção individual (EPIs) e equipamentos de proteção respiratória (EPRs).

2. DA DESTINAÇÃO, DESLOCAMENTOS E ESTABELECIMENTOS

2.1 As viaturas tipo ABTF são destinadas ao combate a incêndios florestais, seu uso em ambiente urbano deve limitar-se apenas aos deslocamentos para o local da ocorrência e regresso, uma vez que a pavimentação asfáltica por sua composição, causa um desgaste excessivo dos pneus. Recomenda-se atenção redobrada ao conduzi-la com incidência de chuva, pois o asfalto molhado compromete substancialmente a aderência podendo resultar na perda de controle da viatura.

2.2 Não é permitido o uso da viatura como meio de tração de cargas, de outros veículos ou de qualquer material do gênero.

2.3 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.

2.4 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.

2.5 Nos deslocamentos de emergência é obrigatório o uso dos sinalizadores luminosos e sonoros, o acionamento destes é exclusivo do condutor da viatura.

2.6 O uso dos sinalizadores sonoros de emergência é permitido somente durante o deslocamento de ida para o socorro, em instrução ou em treinamentos,

2.7 Antes dos deslocamentos o condutor deve sempre verificar os indicativos constantes dos 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.

2.8 Os painéis e sinais sonoros são:

- I. Painel de instrumento da viatura;
- II. Painel de indicação dos cintos de segurança;
- III. Tela de comando do computador de bordo (devem ser verificados os indicadores de porta aberta, compartimento de materiais, parâmetros de funcionamento do motor e luzes de advertência no interior da cabine).

2.9 O uso do BLOQUEIO DO DIFERENCIAL só deverá ser feito em condições extremas, nas quais a viatura é obrigada a transitar em terrenos de pouca aderência (atoleiros e pisos muito escorregadios). Ao se deparar com estas condições, antes de realizar o deslocamento ou a travessia, obrigatoriamente com a viatura PARADA, acionar a chave do BLOQUEIO DO DIFERENCIAL DESEJADO. Após o acionamento deslocar em baixa velocidade e em linha reta, evitando fazer conversões e curvas quando o travamento for transversal (eixo dianteiro e traseiro). Ao término da travessia o condutor deverá, obrigatoriamente, PARAR e desligar a tecla TRAVA DO DIFERENCIAL. O uso deste recurso fora destas condições danificará a viatura e colocará em eventual risco a guarnição.

2.10 O estabelecimento 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.

2.11 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.

2.12 O freio motor deve ser usado para desaceleração pois diminui radicalmente a rotação do motor, principalmente em grandes descidas, ajuda a reduzir o risco de acidente, pois aumenta a eficiência de frenagem. O não uso do freio motor ocasiona o superaquecimento do sistema de freios quando o seu uso é prolongado.

2.13 O deslocamento dessa viatura deve ser feito à velocidade de 60 km/h no máximo, Caso o condutor sinta insegurança no deslocamento, deverá reduzir a velocidade até uma condição segura de tráfego.

2.14 O deslocamento em vias não pavimentadas deve ser feito com o para-choques elevado visando o aumento do ângulo de saída. O deslocamento em viaspavimentadas deve ser feito com o para-choques abaixado e destravado, atendendo as normas de segurança do CONTRAN.

3. EQUIPAMENTOS DA VIATURA

3.1 As viaturas ABTF devem ser equipadas exclusivamente com equipamentos de combate a incêndio florestal.

3.2 Não é permitido o transporte de equipamentos pesados (acima de 10 kg) sem estarem devidamente presos nos compartimentos devidos.

4. DA BOMBA DE INCÊNDIO

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

4.2 Para o uso da Bomba de Incêndio, o freio de estacionamento deve estar acionado e a transmissão em posição de neutro (N), conferir se as válvulas de abertura do esguicho canhão estão fechadas (inclusive no joystick), abrir a válvula de abertura do tanque bomba e bomba tanque (recirculação), acionar o pedal de freio da viatura, acionar a tecla EXT no painel, acionar a tecla de acionamento da tomada de força (PTO).

4.3 É permitido, caso seja necessário, executar operação de combate a incêndio com a viatura em deslocamento somente seguindo estritamente as instruções no curso de capacitação.

4.4 O controle de pressão das expedições de baixa pressão será realizado por meio do regulador automático de pressão (RAP) ou pela chave de girar com inscrição acelerador.

4.5 O controle de pressão das expedições de alta pressão deverá ser realizado por meio da alavanca específica, onde o operador deverá atentar para não ultrapassar a capacidade das mangueiras e mangotes exclusivas para as saídas de alta pressão.

4.6 Ao término da operação o condutor deverá diminuir a rotação ou pressão na bomba desativando o ACELERADOR, abrir a válvula bomba tanque/recircule (se estiver fechada) e fechar a expedição utilizada.

5. DO ABASTECIMENTO DO TANQUE DE ÁGUA

5.1 O tanque de água da viatura pode ser abastecido:

a) por meio de hidrante ou outra viatura utilizando as admissões laterais, atentando para que caso a pressão seja superior a 3 BAR, a tampa superior do tanque deverá estar aberta.

b) por meio da admissão de 4 polegadas para sucção com mangotes.

5.2 O condutor deverá atentar que quando é realizado o abastecimento do tanque de 3700 litros, simultaneamente ocorrerá o abastecimento do tanque de 300 litros para proteção da cabine,

5.3 A operação de abastecimento deve sempre ser feita utilizando mangotes e/ou mangueiras apropriadas.

5.4 O tanque de 300 litros para proteção de cabine pode ser abastecido separadamente por meio de uma admissão localizada no teto do tanque.

5.5 Para o abastecimento do tanque de água fora de operação de combate a incêndio, o condutor e guarnição poderão abastecer a viatura sem acionar a bomba de incêndio, utilizando as entradas laterais diretas.

5.6 Em caso de operação de combate a incêndio utilizando água do hidrante ou de outra viatura, é de responsabilidade do condutor assegurar que a vazão de saída de água (expulsões) não seja superior à vazão de entrada (admissões). A vazão de saída pode ser diminuída diminuindo a rotação da bomba. Essa medida evita que a bomba opere com cavitação.

6. DO CANHÃO MONITOR

6.1 Ao término da operação o condutor deverá colocar o Canhão Monitor em sua posição de transporte, voltado para baixo.

7. DO ABASTECIMENTO DE COMBUSTÍVEL E DE ARLA 32

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

7.2 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 deve ser colocado no reservatório próprio, jamais devendo ser adicionado no reservatório do DIESEL.

7.3 A responsabilidade de monitorar o abastecimento tanto do diesel quanto do ARLA é exclusiva do condutor, este jamais poderá repassar tal responsabilidade.

8. DO CABINAMENTO DA VIATURA

8.1 Para execução de alguns procedimentos de MANUTENÇÃO DE 1º ESCALÃO faz-se necessário executar o levantamento da Cabine. Tal prática é exclusiva do condutor o qual deverá antes de executar o procedimento certificar-se que:

I. Não há obstáculos por cima da cabine, na parte frontal ou sobre o para-choques dianteiro. Isso evita possíveis danos à viatura ou equipamentos;

II. Todas as portas estão fechadas;

III. Não existem equipamentos soltos no interior da cabine, os quais deverão ser acomodados ou afixados em seus suportes.

IV. A grade frontal está abaixada.

V. O botão de cabinamento esta acionado.

VI. A conexão de junta storz que leva água para proteção de cabine está desconectada.

8.2 Para o cabinamento, a chave seletora de elevar/abaixar deve ser colocada na posição de elevação com o auxílio da barra de ferro que se encontra por baixo da tampa frontal da viatura.

8.3 O levantamento é realizado por um dispositivo elétrico hidráulico, que se encontra no lado inferior esquerdo logo após a cabine, o qual deve ser acionado através de botão verde específico.

8.4 Após o procedimento de elevação da cabine, é obrigatório o uso da haste de segurança para travamento da cabine visando evitar acidentes.

8.5 Antes de abaixar a cabine, deve-se atentar para primeiramente retirar a haste de segurança. Para abaixar a cabine deve-se colocar a chave seletora na posição de ABAIXAR e acionar o botão de ATIVAR até que a cabine retorne e trave na sua posição de rodagem.

8.6 Em caso de necessidade, em virtude de possível falha no dispositivo elétrico hidráulico, o procedimento de levantamento da cabine pode ser realizado manualmente utilizando o macaco hidráulico com o auxílio da barra de ferro que se encontra por baixo da tampa frontal da viatura.

9. DA MANUTENÇÃO DE 1º ESCALÃO E CONSERVAÇÃO

9.1 É obrigação dos condutores das viaturas realizar a manutenção de PRIMEIRO ESCALÃO diariamente ao assumir o serviço:

- I. Verificar o nível do óleo do motor;
- II. Verificar o nível do óleo da transmissão;
- III. Verificar o nível do líquido do arrefecimento (Não se deve abrir o sistema);
- IV. Verificar o nível do óleo da direção hidráulica;
- V. Completar o nível de água do reservatório do limpador do para-brisa;
- VI. Verificar e completar se necessário o nível do tanque de combustível Diesel S-10 e do tanque do aditivo ARLA 32;
- VII. Observar as condições gerais das baterias e efetuar limpeza, caso necessário, dos bornes (pólos). **NÃO É PERMITIDO** retirar os cabos dos bornes e desligar as baterias; VIII. Verificar as condições das correias do motor;
- IX. Verificar as condições do filtro de ar do motor;
- X. 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;
- XI. Efetuar a drenagem de água nos balões de ar;
- XII. Verificar o nível de óleo da caixa de bloqueios;
- XIII. Verificar o estado dos pneus e suas calibrações;
- XIV. Verificar o funcionamento do sistema de iluminação e sinalização de trânsito e de socorro;
- XV. Verificar a lubrificação do cardam;
- XVI. Verificar o nível de óleo do sistema pneumático;
- XVII. Inspeccionar a lataria e estrutura externa, visando identificar qualquer alteração/avaria na pintura ou danos ocorridos nos acessórios e agregados;
- XVIII. Inspeccionar os compartimentos e cabine, visando identificar qualquer alteração ou possíveis danos ocorridos nos equipamentos, assentos ou demais acessórios;
- XIX. Verificar a existência de cristalização do aditivo ARLA 32 no bocal 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;
- XX. Verificar a quantidade de horas trabalhadas no computador de bordo localizado no painel de instrumento da cabine e encaminhar a viatura ao CEMEV para revisões no prazo estipulado.
- XXI. Efetuar a limpeza e a conservação da viatura. Os procedimentos de limpeza da viatura deverão ser executados pela guarnição de serviço, sob supervisão e auxílio do condutor, conforme cronograma específico de cada unidade.
- XXII. Verificar a presença da válvula de borracha (guarda pó/ dreno) no compartimento do filtro de ar.

NOTA: Na tampa do compartimento do filtro de ar primário, há uma válvula de borracha (guarda pó / dreno) responsável pelo dreno do acúmulo de impurezas no interior da caixa de ar. Quando o motor está em funcionamento a válvula age como um diafragma impedindo a entrada de contaminantes como areia, água ou fuligem. É importante observar que a falta do guarda pó pode ocasionar uma série de problemas ao veículo, desde a aspiração de cinzas, brasas, fuligens em matas já queimadas ou até a aspiração de água em regiões alagadas.

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

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

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

9.5 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.

9.6 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. Durante o período em que a viatura estiver parada na garagem do quartel, esta deve estar conectada ao carregador de bateria auto ejetável.

10. DISPOSIÇÕES GERAIS

10.1 Somente os condutores capacitados pela SECAP/CEMEV poderão conduzir e operar as viaturas especificadas na presente norma.

10.2 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.

10.3 O condutor deverá atentar as demais diretrizes previstas Portaria nº 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 nº 096, de 22 de maio de 2013.

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

11. RESUMO

As viaturas tipo ABTF JACINTO são destinadas a comporem o socorro do CBMDF e realizarem o serviço de combate à incêndios florestais e urbanos, porém, com algumas ressalvas para o socorro urbano, por se tratar de uma viatura específica para o serviço Off Road (fora de estrada).

Brasília, em 20 de setembro 2019

NORMA DE EMPREGO DAS VIATURAS AUTO ESCADA MECÂNICA (AEM) CHASSI SCANIA COM ESCADA GIRATÓRIA DLA (K) 55 VARIO CS

Normatiza o emprego, operação, abastecimento, deslocamento, manutenção de primeiro escalão, condução e demais aspectos operacionais relativos às viaturas Auto Escada Mecânica (AEM), Chassi Scania com Escada Giratória DLA (K) 55 Vario CS.

1. DAS VIATURAS

1.1. As viaturas objetos da presente norma são caracterizadas como Auto Escada Mecânica (AEM), Chassi Scania com Escada Giratória DLA (K) 55 Vario CS para emprego em salvamento em altura e auxílio no combate a incêndio em estruturas verticais.

2. DADOS TÉCNICOS DO CHASSIS SCANIA.

- 2.1 Scania P 440 (440 cavalos);
- 2.2 Motor Scania 6 cilindros em linha;
- 2.3 Câmbio Allison de 6 velocidades no drive e 5 no limitador de marcha;
- 2.4 Tração 6x4;
- 2.5 Freios auxiliares como freio motor e retarder de 5 estágios;
- 2.6 Piloto automático;
- 2.7 Controle de altura da suspensão;
- 2.8 Bloqueio de diferencial central e dos 2 eixos traseiros;
- 2.9 Controle de tração integral de OFF ROAD;
- 2.10 Controle de peso, transfere o peso entre eixos aumentando assim a tração no 1° eixo traseiro;
- 2.11. Combustível S-10 com tanque de 300 litros;
- 2.12 Reagente antipoluidor ARLA 32 de 75 litros;
- 2.11 Possui o sistema IVTM (gerenciador de pressão dos pneus);
- 2.12 Altura: 3.980 mts;
- 2.13 Comprimento: 11.940 mts;
- 2.14 Largura: 2.550 mts;
- 2.15 Peso: 25170 kgs.

DADOS TÉCNICOS DO ENGENHO.

- 3.1 Possui um gerador de energia de 380 de 220 volts com motor 4 tempos;
- 3.2 Possui esguincho canhão com controle no joystick na mesa principal de no cesto;
- 3.3 Possui válvula de alívio de 16 BAR na tubulação de água para a proteção de pressões externas;
- 3.4 Possui drenos no corpo da escada entre os eixos para aliviar a pressão quando for desfazer a coluna d'água;
- 3.5 Faz ponte (resgate de vítimas sobre a escada) o motor deve ser desligado;
- 3.6 Trabalha com ou sem o cesto CS (300 kg);
- 3.7 Possui sistema de combate á incêndio (torre d'água);
- 3.8 Possui um sistema de grua (carga leve e pesada);
- 3.9 Possui o sistema de transposição do cesto para elevador para operações de resgate;
- 3.10 Possui sistema com elevador (180 kg);
- 3.11 Possui um sistema de recolhimento automático a 90° lateral, 35° de ângulo de 15 metros de extensão de escada;
- 3.12 Possui 4 sapatas para patolamento em "X" extensíveis em até 1,6 m (totalizando 5,20m de largura, quando totalmente patolada);
- 3.13 Altura de salvamento nominal de 55 m a 75° e menos de 3° de angulação do terreno, acima de 3° ela restringe a altura por medida de segurança;
- 3.14 Ângulo de trabalho de -10° a +75°.

4. RESTRIÇÕES DO ENGENHO .

- 4.1 Inclinação máxima do terreno para trabalho é de 8°;
- 4.2 Distância da rede elétrica é de 5 metros;

- 43 Quando houver uma pane elétrica ou hidráulica durante a operação, deve se iniciar o recolhimento do equipamento imediatamente utilizando os procedimentos de recolhimento de emergência;
- 44 Na pane hidráulica, o tempo de uso da bomba de emergência é de 5 minutos de trabalho para 8 de descanso;
- 45 Na pane elétrica todos os sensores de emergência deixarão de atuar, então deve se ter o máximo de cuidado na operação;
- 46 Não fazer o patolamento sobre bueiros, rede de água, rede de fibra ótica, esgoto de gás, sobre garagem e terreno não pavimentado;
- 47 A viatura não possui aterramento, por isso não deve operar quando houver incidências de raio;
- 48 Ao operar a noite, deve se ligar as luzes do corpo da escada de principalmente os holofotes no corpo do cesto que só acende com o gerador de energia;
- 49 Velocidade máxima do vento para trabalho sem o uso dos estais é de até 9 m/s.
- 4.10 Velocidade máxima do vento para o uso dos estais em altura máxima é de 9 a 11 m/s;
- 4.11 Recolher a escada parcialmente quando a velocidade do vento for de 11 a 28 m/s de acordo com o gráfico do fabricante;
- 4.12 A altura máxima e distância máxima da edificação é feita de acordo com o diagrama fornecido pelo fabricante, onde mostra que cada vez que o operador quiser avançar mais sobre a edificação depois do limite máximo o operador deverá retirar homens do cesto.

5. DA DESTINAÇÃO, DESLOCAMENTOS E ESTABELECIMENTOS

- 5.1 As viaturas são destinadas a atividades de salvamento em altura e no auxílio ao combate a incêndios em estruturas verticais;

NOTA: É proibida a utilização da AEM para a realização de corte de árvores afim de não danificar os sensores, estrutura e equipamentos da viatura.

- 5.2 O condutor antes de funcionar a viatura, deverá conferir todos os equipamentos, acessórios e compartimentos da viatura;
- 5.3 Antes de deslocar a viatura, o condutor deverá observar no painel as informações e indicações de funcionamento e controle da viatura, e desconectar eventuais cabos elétricos e mangueiras que estejam conectadas, salvo, aqueles que são ejetados automaticamente ao ligar a viatura;
- 5.4 O condutor deverá observar o posicionamento da alavanca do retarder, que deverá está no estágio 0 (zero) afim de não funcionar a viatura com o retarder ligado, evitando aquecimento no sistema;
- 5.5. Nos declives acentuados, na utilização do retarder o condutor deverá acioná-lo gradativamente respeitando a seqüência de acionamento e o mesmo só poderá ser acionado a rotação de 2000 RPM. Se o retarder for acionado abaixo de 2000 RPM o sistema irá aquecer por falta de pressão do liquido do arrefecimento que refrigera o sistema;
- 5.6 O condutor deverá ter cuidado com o acionamento do freio motor em situações de pista molhada ou com pouca aderência;
- 5.5 A viatura não deve permanecer com o motor em funcionamento em ambiente fechado;
- 5.6 Antes de deslocar a viatura, desconectar eventuais cabos elétricos e mangueiras que estejam conectadas, salvo, aqueles que são ejetados automaticamente ao ligar a viatura;
- 5.7 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;
- 5.8 Não é permitido o uso da viatura como meio de tração de cargas, de outros veículos ou de qualquer material do gênero;
- 5.9 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;
- 5.10 Deve-se evitar o tráfego da viatura em estradas não pavimentadas uma vez que a poeira acelera o desgaste dos componentes móveis. Nestes casos extremos, após o uso do equipamento, a escada deverá ser lavada e conduzida ao CEMEV para ser lubrificada;
- 5.11. 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;
- 5.12. Nos deslocamentos de emergência é obrigatório o uso dos sinalizadores luminosos e sonoros;

5.13 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;

5.14 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;

5.15 O estabelecimento 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;

5.16 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;

5.17 O condutor não deverá deixar a viatura sem vigilância com a escada fora do berço.

6. DO ACIONAMENTO DA TOMADA DE FORÇA (PTO)

61 Para acionamento da tomada de força da viatura (PTO) o veículo deve estar obrigatoriamente parado, com o motor ligado, com câmbio em neutro, freio de estacionamento acionado;

62 O PTO deverá ser acionado para iniciar quaisquer operações com o engenho devendo ser desacionado antes da locomoção da viatura.

7. DO PATOLAMENTO DA VIATURA

71 A viatura deve ser patolada antes da execução de qualquer movimento do engenho, devendo permanecer patolada até que o engenho seja colocado em repouso no berço;

72 O patolamento poderá ser feito somente quando, após o acionamento do PTO, um alarme sonoro soar 3 vezes consecutivas, indicando que a tomada de força foi engrenada;

73 Antes de fazer o patolamento o condutor deverá observar todo o perímetro do local da ocorrência afim de identificar obstáculos impedindo o movimento das sapatas, procurando evitar colisões com os possíveis obstáculos;

74 O condutor quando operar o engenho, atentar para que haja uma distância segura entre a escada e quaisquer obstáculos que possam se chocar com a escada, iniciando os movimentos de forma lenta, evitando trancos e situações imprevistas;

75 A viatura só poderá ser patolada se o terreno tiver inclinação inferior a 8 graus e, no máximo, 70 cm de desnível do solo entre as sapatas;

76 É responsabilidade do condutor garantir que as instalações elétricas adjacentes ao local do patolamento da viatura estejam desligadas antes de estender a escada ou, caso o desligamento não seja possível, o condutor deve manter uma distância de, no mínimo, 5 metros entre a escada e a rede elétrica;

77 O operador deve procurar estender as sapatas o máximo possível. Caso não possa fazê-lo devido a particularidades do terreno, este deverá atentar para as restrições de operação apresentadas nos painéis de controle do engenho;

78 É proibido realizar o patolamento da viatura sobre bueiros, garagens subterrâneas, galerias, superfícies não planas que não possam apoiar a superfícies das placas de madeira integralmente ou em lugares fofos que o terreno pode ceder como superfícies não pavimentadas;

79 Deverão ser utilizadas as placas de madeira entre as sapatas e o solo para distribuir melhor a carga;

7.10 Durante o patolamento, o operador deverá observar o movimento das sapatas e o solo, garantindo que não há obstáculos e que o terreno não está cedendo com o apoio das sapatas;

7.11 O patolamento deve ser desfeito antes de movimentar ou manobrar a viatura.

8. DA ESCADA MECÂNICA

81 A viatura é equipada com uma escada de salvamento extensível até 53,2 metros de comprimento;

82 Para o uso da escada de salvamento, a viatura deverá estar patolada e nivelada;

83 O condutor, quando operar o engenho, deverá atentar para que haja uma distância segura entre a escada e quaisquer obstáculos que possam se chocar, iniciando os movimentos sempre de forma lenta, evitando trancos e situações imprevistas;

84 É obrigação do condutor ficar atento às informações passadas pelo visor e sinais sonoros sobre os limites máximos de alcance e peso sobre a escada, devendo tomar as providências necessárias para que a escada e o elevador auxiliar não trabalhem fora das condições de segurança, peso e arvoreamento estabelecidas pelo fabricante;

85 A escada deverá ser estaiada sempre que a velocidade do vento for superior a 9 m/s e a partir de 11 m/s deve-se recolher parcialmente;

- 86 O movimento do engenho deve ser suave visando evitar movimentos bruscos com a cesta operacional e cargas dinâmicas desnecessárias;
- 87 Antes de operar o cesto, fechar todas as travas de segurança;
- 88 Não deve haver movimentação do engenho com objetos soltos no interior do cesto;
- 89 É vedada a movimentação da escada com qualquer carga humana fora do cesto operacional bem como a prática de técnicas de descida com corda a partir do cesto;
- 810 A realização da operação de ponte com a escada ou cesto deve ser feita somente após uma minuciosa verificação da resistência do lugar de apoio;
- 811 Não fixar à escada ou ao cesto guinchos e escadas adicionais. Não movimentar a escada com cordas, mangueiras ou outros materiais pendurados no engenho;
- 812 Nas operações de Socorro, havendo mais de uma AEM no local do evento, uma delas poderá ser utilizada para a descida de vítimas com a técnica do 8 (oito) invertido. Nesta técnica a AEM deverá estar posicionada em situação de ponte sem o cesto de salvamento e a amarração deverá ser feita no ponto de içamento que corresponde a carga de 4000 KGs. A amarração do 8 (oito) no ponto de içamento, será de responsabilidade do militar treinado e capacitado pelo CETOP.

9. DA GRUA

91 Para CARGAS LEVES:

- Com cesto vazio: 300 Kg
- Com uma pessoa no cesto: 200 Kg
- Com duas pessoas no cesto: 100 Kg
- Sem o cesto: 500 Kg

92 Para CARGAS PESADAS:

De até 4.000 Kg observar o gráfico ao lado da mesa giratória;

93 Sempre que for trabalhar com içamento de carga pesada, deixe o cesto na posição de deslocamento, patole a viatura e acione o botão "GRUA".

10. DO ELEVADOR DE RESGATE:

101 A viatura possui um elevador que se move pela escada, podendo ser operado apenas com inclinação superior a 45° e com a escada estendida em, no mínimo, 25 metros;

102 O acionamento do elevador deve ser selecionado nos painéis de controle da mesa ou cesto e remoto;

103 É responsabilidade do condutor assegurar-se de que a capacidade de peso do elevador não seja ultrapassada conforme recomendação do fabricante 180Kg;

104 O condutor deverá observar a amarração dos ocupantes localizados no elevador.

11. DO CESTO DE SALVAMENTO

11.1 Procedimento para desarticular o "cesto"

- Mudar a velocidade de movimentação da escada para "tartaruga";
- Deixar o cesto próximo ao solo (aproximadamente 10 cm) em superfície mais plana possível, para facilitar o desencaixe e posteriormente o encaixe das travas do cesto; Soltar as conexões Elétrica, Eletrônica e de água;
- Puxar as travas na ponta da escada em direção ao cesto;
- Solicitar ao operador da mesa giratória que abaixe lentamente o cesto até que ele desconecte totalmente o cesto da escada;
- Recolher a escada, deixando o cesto no solo.

12. DO SUPORTE DA MACA

121 Inserir o suporte de maca tipo cesto no olhal específico do Cesto Operacional observando o seu travamento, colocar a maca tipo cesto sob o suporte fixando-a em 6 (seis) pontos: próximo a cabeça, no centro da maca com uso de um mosquetão de aço no cabo de aço fixo e próximo aos pés na trava de pressão. O cesto operacional deve sair do solo já com a maca tipo cesto fixa, aguardando a vítima que deverá estar contida em uma prancha de madeira, a qual será colocada dentro da maca tipo cesto.

NOTA: A AEM não possui maca tipo cesto. O militar deverá observar o peso correspondente e os pontos de fixação da maca que irá utilizar no suporte. No salvamento operacional deverá sempre estar com o condutor outro militar para ajudar na descida e estabilização da vítima.

13. DO ABASTECIMENTO DE COMBUSTÍVEL

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

132 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;

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

14. DO CABINAMENTO DA VIATURA

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

I. Certificar-se de que não há obstáculos por cima da cabine, na parte frontal ou sobre o para-choque dianteiro;

II. Freio de estacionamento acionado; Câmbio em neutro;

III. Acionar Tomada de Força (PTO);

IV. Visualização perimetral de toda a área de patolamento e acondicionar todos os materiais soltos na cabine;

V. Feche as portas;

VI. Calçar a viatura;

VII. Patolar o carro com as bases de madeira nas sapatas;

VIII. Eleve a escada a 20°;

IX. Abra o capô e deixe-o aberto, pegue a Cabo de força; XI. Gire a válvula de liberação do óleo do macaco hidráulico;

XII. Chave tipo L na posição e com o cabo de força faça o movimento necessário;

XIII. Observe se as travas da cabine soltaram;

XIV. Eleve até o final.

15. DA MANUTENÇÃO DE 1º ESCALÃO E CONSERVAÇÃO

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

I. Verificar o nível do óleo do motor;

II. Verificar o nível do óleo da transmissão (cabinada)

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

VI. Verificar o nível do óleo da direção hidráulica;

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

VI. Verificar as condições das correias do motor (cabinada);

VII. Verificar as condições do filtro de ar do motor;

VIII. Efetuar a drenagem de água nos balões de ar;

IX. Verificar o estado dos pneus e suas calibragens;

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

XI. Observar as condições gerais das baterias e efetuar limpeza, caso necessário, dos bornes (pólos), verificar o nível da solução das baterias. NÃO É PERMITIDO retirar os cabos dos bornes e desligar as baterias (cabinada);

XII. 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;

XIII. Verificar o funcionamento do sistema de iluminação e sinalização de trânsito e de socorro;

XIV. Inspeccionar a lataria e estrutura externa, visando identificar qualquer alteração/avaria na pintura ou danos ocorridos nos acessórios e agregados;

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

XVI. 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;

XVII. Verificar o estado de conservação dos cabos de aço e dispositivos móveis do engenho, providenciando sua limpeza e lubrificação no CEMEV em caso de excesso de partículas sólidas que possam aumentar excessivamente o atrito entre essas partes.

XVIII. Efetuar a limpeza e a conservação da viatura.

NOTA: Os procedimentos de limpeza da viatura deverão ser executados pelos militares de serviço, sob supervisão e auxílio do condutor, conforme cronograma específico de cada unidade.

152 A viaturas, independentemente da necessidade de troca de fluidos e outros itens, deverá ser enviada ao CEMEV mensalmente, com agendamento prévio para inspeção detalhada e planejamento das revisões;

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

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

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

156 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;

157 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;

158 Todas as visitas ao CEMEV devem ser agendadas pelo sistema SISCOV de modo a evitar o deslocamento desnecessário de viaturas de grande porte.

16. DA MANUTENÇÃO ESPECÍFICA

I. Conferir as condições de cabos de aço do engenho;

II. Conferir as condições dos cilindros hidráulicos;

III. Conferir as condições de polias e roldanas;

IV. Conferir as condições de mangueiras e conexões;

V. Conferir o nível do óleo hidráulico do engenho;

VI. Conferir o nível do óleo de reservatório do cesto;

VII. Conferir se os cilindros de Ar Respirável estão carregados (300 BAR) e as condições dos cintos de fixação do equipamento;

VIII. Realizar a Manutenção de 1º Escalão do gerador e funcioná-lo por 10 minutos;

IX. VIII. Conferir e colocar de 4 a 6 gotas de óleo no compressor da sirene fá dó a cada 15 dias.

17. FERRAMENTAS E ACESSÓRIOS

- Ferramentas de apoio (Suporte para chave de roda, Mangueira de ar, Chave de roda, Triângulo, Chave tipo "L");

- Cabo de energia do gerador;

- Extensão do escapamento do gerador;

- Pinos de reboque dianteiro e traseiro;

- Calço do macaco;

- Grampo manilha;

- Suporte do reboque;

- Estais;

- Cilibrim;

- Macaco hidráulico;

- ambão para guinchamento do carro;

- aixa de fusíveis, lâmpadas e chaves combinadas;

- abo de energia (Ficha auto eject).

18. DISPOSIÇÕES GERAIS

181 A operação das viaturas é de competência restrita aos militares da QBMG-2 treinados e capacitados pelo CEMEIV, tendo o condutor principal e um auxiliar da QBMG-2 para que ambos trabalhem em sintonia nas operações destinadas a viatura, e podem também ser utilizadas nas operações por militares treinados e capacitados da QBMG-3 em situações de manutenção e treinamento.

182 O uso da escada em operação de socorro requer sempre a presença de um auxiliar da QBMG-2 capacitado pelo CEMEIV;

183 O auxiliar deverá atuar sempre conforme orientação do operador principal da viatura, para que não haja complicações nas operações de Socorro e ambos trabalhem respeitando os procedimentos ensinados e repassados pela SECAP;

184 O condutor principal e o auxiliar deverão sempre esta com os materiais de proteção individual EPI,s;

I. Capacete F1;

II. Capa de aproximação;

III. Luvas;

IV. Cabo da vida;

V. Mola e oito;

VI. Anemômetro;

VII. Cilindro de oxigênio.

185 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 CEMEIV;

186 O condutor deverá atentar as demais diretrizes previstas Portaria nº 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 nº 096, de 22 de maio de 2013;

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

19. RESUMO

Viatura AEM Magirus Auto Escada Mecânica 55 CS. Viatura destinada ao salvamento aéreo e combate a incêndio tendo como equipamentos um cesto de salvamento e elevador acoplados a escada e tubulações de água de 2 ½ para torre d'água e com canhão monitor. Última publicação (Boletim Geral nº 081, de 30 de abril de 2015).

Brasília – DF, 20 de setembro de 2019.

NORMA DE EMPREGO DAS VIATURAS AUTO ÔNIBUS LEITO E EXECUTIVO (AO)

A presente norma tem por objetivo orientar o emprego das viaturas Auto Ônibus (AO) nos aspectos de aplicação, operação, embarque e desembarque, abastecimento, deslocamentos, manutenção de primeiro escalão, condução e demais aspectos de emprego.

1. DAS VIATURAS

1.1. As viaturas de que trata esta Norma são destinadas a viagens interestaduais, de acordo com as necessidades do CBMDF, sendo elas:

- AØ 33 MB/IRIZAR CENTURY (Ônibus executivo de 50 lugares);
- AØ 34 MB/IRIZAR CENTURY (Ônibus Leito de 27 Lugares);
- AØ 35 MB/IRIZAR CENTURY (Ônibus Leito de 27 Lugares).

1.2. As viaturas possuem as seguintes características:

- I. – Altura: 3.90 mts;
- II. – Comprimento: 14.0 mts;
- III. – Largura: 2.80 mts;
- IV. – Peso: 30.500 ton;
- V. – Motor O-500 de 6 cilindros e CV;
- VI. – Transmissão ZF de 6 velocidades;
- VII. – Tração 6X2;
- VIII. – Freio motor de 2 estágios;
- IX. – Possui 2 (dois) Tanque de combustível para diesel S10 de 500 litros com autonomia de 2200 km;
- X. – Peso Bruto Total de 24.000 Kg

2. DA CARROCERIA

2.1. Carroceria IRIZAR tendo como características:

- Ar condicionado na cabine do condutor e salão dos passageiros;
- Sistema de som AM/FM e vídeo DVD com 3 telas de TV;
- Banheiro WC com sistema de água servida;
- Compartimento superior para bagagens;
- Compartimento inferior para bagagens do condutor e passageiro.

3. DO CEMEV

3.1. Enquanto não utilizadas, as viaturas devem permanecer aos cuidados do Centro de Manutenção de Equipamentos e Viaturas CEMEV, abrigadas do sol e da chuva.

3.2. Cabe ao CEMEV, por meio da Seção de Capacitação e Especialização de Condutores e Operadores de Viaturas SECAP, fiscalizar o fiel cumprimento da presente Norma e ainda:

I Providenciar para que as viaturas estejam sempre limpas e em condições de emprego;

II Efetivar um cadastro reserva de militares composto de no mínimo 18 (dezoito) militares da QBMG 2 e 12 (doze) militares da QBMG 3 aptos a comporem as equipes de viagem, devendo este cadastro ser publicado em Boletim Geral do CBMDF;

Compor as equipes de viagem utilizando somente o efetivo pertencente a QBMG 2 e QBMG 3 constante no cadastro reserva;

Manter atualizados os dados dos componentes do cadastro reserva;

Promover cursos, treinamentos, capacitações e atualizações dos conhecimentos aos militares que farão parte do cadastro reserva;

Propor substituições, inclusões e exclusões de militares no cadastro reserva e nas equipes de viagens observando a necessidade institucional e o disposto na presente norma;

Efetivar a escalação das equipes de viagem de acordo com a necessidade do serviço e o disposto nessa norma;

Providenciar para que as equipes de viagem sejam compostas com no mínimo 02 (dois) militares da QBMG 2 e 02 (dois) militares da QBMG 3 lotado no CEMEV;

Controlar e planejar o agendamento para utilização das viaturas, suas manutenções e revisões regulares;

Manter obrigatoriamente o prazo mínimo de 48 (quarenta e oito) horas do término de uma viagem para o início de outra, objetivando a devida vistoria, limpeza e a manutenção veicular;

Realizar a rotatividade nas equipes de forma que haja o emprego de todos os componentes;

Informar imediatamente o Comandante do CEMEV nos casos em que haja impossibilidade do emprego imediato das viaturas seja por motivos de revisão, manutenção ou qualquer outro fato impeditivo.

Funcionar regularmente as viaturas e assessorios submetendo-as a um percurso previamente estabelecido, aprovado e publicado em Boletim Geral da Corporação pelo Diretor de Materiais e Serviços (DIMAT) com o objetivo de manter o bom funcionamento de todo o conjunto e proporcionar a detecção de possíveis falhas e suas correções.

4. DOS MILITARES HABILITADOS A CONDUÇÃO E MANUTENÇÃO DAS VIATURAS

4.1 Os militares que executarão a condução e manutenção das viaturas são aqueles previamente capacitados, por meio da SECAP/CEMEV, a conduzir, operar as viaturas e realizar manutenções, os quais farão parte do cadastro reserva, tendo como obrigações:

- I Manter os dados cadastrais atualizados junto à SECAP/CEMEV;
- II Participar dos cursos, treinamentos e capacitações promovidas pela SECAP relativas as viaturas de que trata essa norma;
- III Informar à SECAP, com antecedência mínima de 30 (trinta) dias, qualquer afastamento que o impossibilite de ser designado para viagens;
- IV Prestar auxílio junto ao CEMEV, quando solicitado, nas operações de manutenção e conservação das viaturas.

Parágrafo Único: O não cumprimento dos itens constantes deste parágrafo implicará na exclusão ou substituição do militar no Cadastro Reserva.

5. DAS EQUIPES DE VIAGEM

5.1 As equipes de viagem são destinadas a condução, operação e manutenção das viaturas de que trata esta norma, quando em situação de viagem, devendo ser composta cada uma por 04 (quatro) militares, constantes do cadastro reserva, habilitados e capacitados a conduzir e realizar reparos nessas viaturas, sendo 02 (dois) da QBMG 2 mais 01 (um) Mecânico e 01 (um) eletricista da QBMG 3.

Parágrafo Único O Chefe da Equipe de Viagem será sempre o militar de maior grau hierárquico e mais antigo.

5.2 Durante os deslocamentos os militares da QBMG 2 pertencentes a equipe de viagem devem adotar o regime de revezamento, não podendo ultrapassar o limite de 05 (cinco) horas em condução.

5.3 Quando designados para qualquer deslocamento com duração mínima de 05 (cinco) horas, os componentes da equipe de viagem pertencentes a QBMG 2 devem promover um descanso noturno de no mínimo 08 (oito) horas na noite que anteceder tal deslocamento.

5.4 Antes de qualquer utilização da viatura, inclusive durante as viagens, a equipe de viagem deve conferir o estado de conservação e limpeza, parte mecânica, sistema elétrico, carroceria e abastecimento, providenciando as devidas ações visando a obtenção da correção dos eventuais problemas verificados fazendo constar no Livro de Registro da Viatura.

5.5 Durante as operações de manobra, marcha-à-ré, estacionamento e demais atividades do gênero, outro membro da equipe deverá, sempre desembarcado, prestar auxílio ao condutor.

5.6 Nos deslocamentos, as equipes de viagem ocuparão, de preferência, as cadeiras de nº 01, 02 e 03.

6. DAS SOLICITAÇÕES DAS VIATURAS PARA VIAGENS

6.1 As solicitações para uso das viaturas devem ser feitas com prazo mínimo de 30 (trinta) dias da realização da viagem, por meio de memorando destinado ao Diretor de Materiais e Serviços (DIMAT), do qual deverá constar:

- I Motivo da viagem; II Destino;
 - III Datas de Saída e de Regresso; IV Itinerário a ser percorrido; IV Quantidade de membros da delegação (passageiros);
- Nome do Chefe da Delegação (responsável pela conduta dos membros dessa);
Anexar ao Memorando uma relação dos participantes da viagem, contendo nome completo, RG, CPF, data de nascimento, matrícula, endereço e telefone de contato.

7. DA MANUTENÇÃO DE 1º ESCALÃO E CONSERVAÇÃO

7.1. É obrigação dos condutores das viaturas realizarem a manutenção de PRIMEIRO ESCALÃO e ainda efetuar as seguintes verificações diariamente ao assumir o serviço:

- I. – Verificar o nível do óleo do motor;
- II. – Verificar o nível do óleo da transmissão;
- III. – Verificar o nível do líquido do arrefecimento (Não se deve abrir o sistema quando estiver quente);
- IV. – Verificar o nível do óleo da direção hidráulica;
- V. – Completar o nível de água do reservatório do limpador do para-brisa;
- VI. – Verificar e completar o tanque de combustível Diesel S-10;
- VII. – Observar as condições gerais das baterias e efetuar limpeza, caso necessário, dos bornes (pólos). NÃO É PERMITIDO retirar os cabos dos bornes e desligar as baterias;
- VIII. – Verificar as condições das correias do motor;
- IX. – Verificar as condições do filtro de ar do motor;
- X. – 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;
- XI. – Efetuar a drenagem de água nos balões de ar;
- XII. – Verificar o estado dos pneus e suas calibragens;
- XIII. – Verificar o funcionamento dos sistemas de iluminação;
- XIV. Inspeccionar a lataria e estrutura externa, visando identificar qualquer alteração/avaria na pintura ou danos ocorridos nos acessórios e agregados;
- XV. Inspeccionar os compartimentos e cabine, visando identificar qualquer alteração ou possíveis danos ocorridos nos equipamentos, assentos ou demais acessórios;
- XVI. – Efetuar a limpeza e a conservação da viatura.

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

7.3 O condutor deverá atentar para que os manuais das viaturas, quando disponibilizados com a viatura, estejam acondicionados em invólucro que evite o contato com poeira e água.

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

7.5 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 utilizarem somente pano úmido e sabão neutro.

7.6. 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.

8. MANUTENÇÃO ESPÉCIFICA

8.1 O condutor deverá fazer a Manutenção Específica logo após ter realizado a Manutenção de 1ª Escalão;

- Realizar o abastecimento do reservatório de água servida;
- Conferir todas as gavetas dos compartimentos de bagagens;
- Conferir todos os equipamentos, itens de segurança, poltronas, e demais objetos que compõem as viaturas nos momentos de saída e regresso das viagens.

NOTA : Ao regresso da viagem os militares da tripulação gozarão de 24 horas para descanso e em seguida deverão providenciar a limpeza da viatura, descarregando e retirando os dejetos e lixos produzidos na viagem, deixando a viatura em condições para próxima viagem.

9. DAS DISPOSIÇÕES GERAIS

9.1 Os pedidos para utilização das viaturas devem seguir os tramites regulares do CBMDF.

9.2 Somente deve haver a liberação das viaturas após ter sido autorizada a viagem pelo Comandante-Geral da Corporação.

9.3 O militar suprido deve ser preferencialmente lotado na OBM responsável pelo pedido da viagem.

9.4 As viaturas quando em missão devem pernoitar em local condizente, de preferência com vigilância noturna e próximo ao local de pernoite da delegação.

9.5 O Chefe da delegação de Viagem deve comparecer ao CEMEV com 02 (duas) horas de antecedência do embarque para conferir o estado de conservação das viaturas, devendo assinar um termo onde se responsabiliza pelos materiais constantes da carga da viatura.

9.6 Os casos omissos serão deliberados, em primeira instância pelo Diretor de Materias e Serviços (DIMAT) e em última instância pelo Comandante-Geral.

9.7 Essa norma entra em vigor na data de sua publicação, revogando-se as disposições e normas anteriores.

10. RESUMO

As viaturas AO,s 33,34 e 35 são detinas a realizarem o transporte dos militares em viagens interestaduais conforme a necessidade da Corporação. Última publicação BG n° 190 de 2 de outubro de 2012.

Brasília 20 de setembro de 2019

NORMA DE EMPREGO DAS VIATURAS AUTO SALVAMENTO E EXTINÇÃO (ASE) CHASSI SCANIA COM IMPLEMENTOS ITURRI

Normatiza o emprego, operação, abastecimento, deslocamento, manutenção de primeiro escalão, condução e demais aspectos operacionais relativos às viaturas Auto Salvamento e Extinção (ASE), Chassi Scania com Implementos Iturri.

1. DAS VIATURAS

1.1. 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.

1.2. Dados técnicos:

- I. Comprimento: 7,5 metros;
- II. Largura: 2,52 metros;
- III. Altura: 3,27 metros;
- IV. Peso: 15.200 quilos;
- V. Capacidade do tanque de água: 3.000 litros;
- VI. Capacidade do tanque de LGE: 100 litros;
- VII. Capacidade do tanque de combustível (diesel S10): 200 litros;
- VIII. Capacidade do tanque de ARLA: 50 litros;
- IX. Torre de Iluminação: 4 holofotes de 1500 lúmens cada (LED);
- X. Calibragem dos pneus traseiros e dianteiros: 125 libras;
- XI. Pressão máxima para uso da bomba, em baixa pressão: 15 BAR;
- XII. Pressão mínima na bomba para uso do CAFS (compressed air foam system – sistema de espuma a ar comprimido): 8 BAR;
- XIII. Duas expedições de água (traseiras) de 2 ½' de baixa pressão;
- XIV. Uma expedição de água de alta pressão de 1' (mangotinho);
- XV. Duas expedições de espuma de 2½" (laterais);
- XVI. Duas admissões de água de 4';
- XVII. Duas admissões laterais de água de 2½';
- XVIII. Transmissão automatizada de 6 velocidades + marcha a ré no modo Drive, e 5 velocidades + marcha a ré no modo Limitador de Marchas;
- XIX. Carretel (mangotinho) de 30 metros.

2. DA DESTINAÇÃO, DESLOCAMENTO E ESTABELECIMENTO

2.1 As viaturas são destinadas a atividades de salvamento e combate a incêndios urbanos.

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

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

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

2.5 Não é permitido o tráfego da viatura com qualquer material solto na cabine ou pessoas de 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.

2.6 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.

2.7 Nos deslocamentos de urgência é obrigatório o uso dos sinalizadores luminosos e sonoros disponíveis de acordo com o Art. 29 do CTB.

2.8 O uso dos sinalizadores sonoros é permitido apenas durante o deslocamento de ida para o socorro, em instrução ou em treinamentos, não sendo permitido no regresso.

2.9 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.

2.10 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.

2.11 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 aos cuidados de terceiros.

3. DO PAINEL POSTERIOR

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

3.2 É proibido jogar água (com pressão) diretamente no painel de controle da bomba de incêndio, gerador elétrico e sistema de produção de espuma, situado na parte posterior da viatura, e outros componentes elétricos, sob o risco de choque elétrico e/ou danos ao sistema.

3.3 O uso do botão de emergência localizado na parte posterior da viatura, deve ocorrer apenas em caso de extrema necessidade, pois a parada brusca do motor pode gerar danos aos implementos (bomba de incêndio e/ou gerador) em operação.

3.3.1 Caso o botão de emergência seja pressionado, deve-se reiniciar todo o sistema (engate da bomba de incêndio e/ou gerador elétrico) da forma correta.

4. DO ACIONAMENTO DO TOMADA DE FORÇA (PTO)

4.1 Para o acionamento das tomadas de força da viatura (PTO's) da bomba de incêndio e gerador, o veículo deve estar obrigatoriamente parado, com o motor ligado, câmbio em neutro e freio de estacionamento acionado.

4.2 O PTO correspondente deverá ser acionado para dar início a qualquer operação com a bomba de incêndio (antes de acioná-lo verificar condições da bomba de incêndio quanto a existência e fornecimento contínuo de água) ou o gerador elétrico, de forma individual ou simultânea, devendo este(s) ser desligado(s) antes da locomoção da viatura.

5. DO USO DO TANQUE DE ÁGUA

5.1 As admissões bem como as expedições da viatura possuem drenos específicos e individuais, objetivados pela necessidade de aliviar ou zerar a pressão exercida pela água no interior da mangueira, nas operações de abastecimento ou combate, após sua conclusão ou necessidade de interrupção. O sistema visa evitar acidentes, causados pela desconexão das juntas quando pressurizadas.

5.2 Quando o abastecimento do tanque de água da viatura for realizado através de mangotes (sucção), sendo a origem da água proveniente de qualquer fonte natural ou não (lagos, rios, poços, piscinas, cisternas, etc.), bem como nas operações de esgotamento, o ralo com válvula de retenção deverá ser posicionado na extremidade do último mangote submerso, na posição vertical, livre de sujeira e amarrado a uma corda para facilitar sua posterior retirada.

5.3 Sempre que for realizar abastecimento ou combate, fornecendo água ao sistema através de sucção, atentar-se para o posicionamento do ralo com válvula de retenção na extremidade do mangote. **Ele deve estar totalmente submerso** a uma profundidade que impeça a formação de um turbilhão, que levaria ar para o interior dos mangotes e conseqüentemente para a bomba de incêndio fazendo-a cavitatar. Outro ponto a ser considerado no sentido de evitar graves danos a bomba de incêndio, é a distância do ralo com válvula de retenção do fundo do local de captação de água. Este deve ser posicionado a uma distância que impeça a sucção de resíduos (lama, pedras, galhos, sacos, etc.) alojados no fundo do manancial.

5.4 Ao formar a coluna d'água (escorvamento), o operador não deve permitir que a pressão aferida pelo monovacuômetro seja inferior 0,6 bar.

5.5 Deve-se evitar curvar acentuadamente e/ou dobrar os mangotes.

5.6 Ao abastecer o tanque de água da viatura, o operador deverá verificar se o tubo de transbordamento não se encontra está obstruído, pois sua obstrução poderá causar danos ao tanque.

5.7 Se a água para o abastecimento do tanque (via enchimento lateral) for fornecida através de uma fonte pressurizada como outra viatura, por exemplo, a pressão de entrada nas admissões, não deverá ultrapassar 7 BAR, sob risco de provocar danos ao tanque.

6. DA BOMBA DE INCÊNDIO

6.1 Toda e qualquer operação com a bomba de incêndio, somente poderá ser realizada por condutores e operadores devidamente treinados e habilitados pela Seção de Capacitação (SECAP/CEMEV).

6.2 Para o uso da Bomba de Incêndio, o freio de estacionamento deve estar acionado e a transmissão em neutro.

6.3 Não é permitido em hipótese nenhuma, executar operações de combate a incêndios com a viatura em deslocamento. Este procedimento causará sérios danos a bomba de incêndio e a viatura.

6.4 Antes de realizar o engate da bomba de incêndio, através do botão do PTO, o condutor deverá abrir as válvulas TANQUE-BOMBA e BOMBA-TANQUE (preenchimento do tanque e linha de recirculação), garantindo a presença de água na bomba e prevenindo seu eventual aquecimento através do ciclo de recirculação da água no sistema.

6.5 A bomba de incêndio nunca deve operar sem água em seu interior.

6.6 Antes de iniciar a operação com o mangotinho (movimentação da alavanca de alta e baixa pressão e abertura da expedição), verificar se a válvula de abertura da tubulação (cor verde) e o esguicho encontram-se fechados, evitando assim que jatos de água pressurizados sejam expelidos de forma súbita e sem controle, podendo resultar em acidentes.

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

7. DO CAFS (COMPRESSED AIR FOAM SYSTEM)

7.1 A operação do CAFS deve ser realizada após o engate da bomba de incêndio (descrita no item 6).

7.2 Só é permitido abastecer o tanque de LGE da viatura com líquido gerador de espuma TIPO A orientado pelo fabricante do CAFS, dentro do prazo de validade.

7.3 Na geração de espuma utilizando reservatório externo (galão) podem ser empregados os líquidos geradores de espuma do TIPO A ou B, devidamente recomendados pelo fabricante do CAFS, seguindo a orientação do rótulo dogalão.

7.4 Não é permitido misturar diferentes marcas ou tipos de LGE no mesmo reservatório (tanque ou galão).

7.5 O enchimento do tanque de LGE deve ser feito com um funil com malha filtrante.

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

7.7 Na utilização do LGE, atentar para as orientações do fabricante quanto a: percentuais de uso, emprego, diluição, descarte ou reutilização das embalagens, ingestão acidental, validade, atuação como agente corrosivo e danos ambientais.

8. DO ABASTECIMENTO DE COMBUSTÍVEL

8.1 O combustível utilizado deverá ser o DIESEL S-10. Não utilizar em nenhuma circunstância, outro tipo de combustível.

8.2 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), que possui tanque próprio e jamais deverá ser adicionado ao tanque de combustível.

8.3 É responsabilidade exclusiva do condutor, monitorar o abastecimento tanto do diesel quanto do ARLA.

9. DA CABINE DA VIATURA

9.1 Para execução de alguns procedimentos de MANUTENÇÃO DE 1º ESCALÃO faz-se necessário executar o levantamento da cabine (cabinamento). Tal prática é exclusiva do condutor, o qual, antes de realizá-la (elevação ou recolhimento), deverá adotar os seguintes procedimentos:

- ❖ Certificar-se de que não haja obstáculos acima da cabine, na parte frontal ou sobre o para-choque dianteiro, e que pessoas não envolvidas na operação estejam próximas;
- ❖ Certificar-se de que não haja equipamentos ou qualquer outro tipo de material solto no interior da cabine. Estes deverão estar acomodados e fixados em seus suportes;

9.2 Após abaixar a cabine, deve-se verificar se esta foi travada de maneira correta (travamento automático) e desabilitar o botão de basculamento no painel, evitando assim o risco de um basculamento acidental durante os deslocamentos.

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

10. DA MANUTENÇÃO DE 1º ESCALÃO E CONSERVAÇÃO

10.1 É obrigação dos condutores realizar a manutenção de PRIMEIRO ESCALÃO e as verificações a seguir – DIARIAMENTE - ao assumir o serviço:

- I. Verificar avarias na lataria que ainda não tenham sido notificadas;
- II. Verificar o nível do óleo do motor;
- III. Verificar o nível do óleo da transmissão;
- IV. Verificar o nível do líquido de arrefecimento (não abrir o sistema);
- V. Verificar o nível do óleo da direção hidráulica;
- VI. Verificar o funcionamento do sistema de freio, incluindo a drenagem dos balões de ar (se necessário);
- VII. Verificar as informações do computador de bordo;
- VIII. Verificar o funcionamento da parte elétrica da viatura (faróis, setas, giroflex, sirene, etc.);
- IX. Verificar o nível da água do reservatório do limpador do para-brisa;
- X. Verificar as condições das correias do motor e da turbina e componentes do sistema;
- XI. Verificar as condições do filtro de ar do motor;
- XII. Verificar o estado dos pneus e suas calibragens (125 psi);
- XIII. Verificar o nível do tanque de combustível e do tanque de ARLA 32;
- XIV. Verificar as condições das baterias (carga, nível da solução e oxidações nos pólos). NÃO É PERMITIDO desconectar as baterias;
- XV. Verificar no painel de instrumentos (cabine da viatura) alerta luminoso indicando a presença de água no filtro de combustível. Caso haja, realizar a drenagem;
- XVI. Inspeccionar os compartimentos e cabine, visando identificar qualquer alteração ou possíveis danos ocorridos nos equipamentos, assentos ou demais acessórios;
- XVII. Verificar a existência de cristalização do aditivo ARLA 32 no bocal do reservatório, caso ocorra, providenciar a limpeza utilizando somente água e sabão neutro. Atentar para que não ocorra a contaminação do reservatório com os produtos utilizados para limpeza;
- XVIII. Verificar o nível do tanque de água da bomba de incêndio;

- XIX. Verificar o nível do tanque de LGE;
- XX. Verificar o nível do óleo do gerador elétrico;
- XXI. Verificar o nível do óleo na bomba de água;
- XXII. Verificar o nível do óleo do proporcionador de espuma;
- XXIII. Verificar o nível do óleo do compressor do CAFS;
- XXIV. Verificar o nível do óleo da sirene a ar (fá-dó) e
- XXV. Efetuar a limpeza da viatura.

NOTA: Os procedimentos de limpeza da viatura deverão ser executados pela guarnição de serviço, sob supervisão e auxílio do condutor, conforme cronograma específico de cada unidade.

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

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

10.4 Não é permitido utilizar os assentos da cabine portando qualquer equipamento ou objeto cortante ou perfurante.

10.5 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.

10.6 Em períodos regulares é recomendado o polimento e a revitalização da pintura, devendo sempre tais procedimentos ocorrer em locais protegidos da incidência do sol.

10.7 Todas as visitas ao CEMEV devem ser agendadas por telefone de modo a evitar o deslocamento desnecessário de viaturas ao centro.

11. DISPOSIÇÕES GERAIS

11.1 A operação da viatura é de competência exclusiva dos militares da QBMG-2 treinados e capacitados pela SECAP/CEMEV. EXCEPCIONALMENTE, em situações de manutenção e/ou treinamento, as viaturas podem ser operadas por militares da QBMG-03, desde que previamente treinados e capacitados.

11.2 Não é permitido por parte do Condutor e Operador, ou qualquer outro militar, qualquer tipo de intervenção visando sanar possíveis panes mecânicas ou elétricas na viatura. Testes ou reparos devem ser realizados apenas por militares habilitados e autorizados pelo CEMEV.

11.3 O condutor deverá atentar as demais diretrizes previstas Portaria nº 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 nº 096, de 22 de maio de 2013.

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

12 RESUMO

As viaturas tipo ASE ITURRI são destinadas a comporem o socorro do CBMDF e realizarem o serviço de combate à incêndios e diversos tipos de salvamentos, utilizando-se do sistema CAFS de produção de espuma, dispõe de diversos equipamentos para o trabalho e tanques de água e LGE, para o combate rápido e eficiente, além de gerador de energia e torre de iluminação.

Brasília – DF, 20 setembro 2019.

NORMA DE EMPREGO DAS VIATURAS AUTO TANQUE (AT) MARCA MODELO VW TRIEL-HT 10000

Normatiza o emprego, operação, abastecimento, deslocamento, manutenção de primeiro escalão, condução e demais aspectos operacionais relativos a Viaturas Auto Tanque (AT) VW TRIEL-HT 10000 LITROS.

1. DAS VIATURAS

1.1. As viaturas objetos da presente norma são caracterizadas como Auto Tanque (AT), VW TRIEL-HT 10000 LITROS, para emprego em combate a incêndios urbanos.

1.2. As viaturas possuem as seguintes características:

I.– Altura: 3.50 mts;

II. – Comprimento: 8.40 mts;

III. – Largura: 3.10 mts;

IV. – Peso: 30.500 ton;

V. – Motor Cummins de 6 cilindros e 334 CV;

VI. – Transmissão ZF de 9 velocidades (marchas sobrepostas);

VII. – Tração 6X4;

VIII. – Freio motor de 2 estágios;

IX. – Tanque de combustível para diesel S10 de 275 litros;

X. – Tanque para aditivo ARLA 32 com capacidade de 35 litros;

XI. – Bloqueio de diferencial;

XII. – Bomba de incêndio HALE com vazão máxima de 300 GPM;

XIII. – Tanque de água de 10000 litros;

1.3. A cabine da viatura tem capacidade para 02 (dois) militares, condutor e chefe da guarnição, utilizando os devidos equipamentos de proteção individual (EPIs), atentando para a obrigatoriedade do uso do cinto de segurança.

2. DA DESTINAÇÃO, DESLOCAMENTOS E ESTABELECIMENTOS

2.1. As viaturas são destinadas ao combate a incêndios em ambiente urbano estando ela como viatura de 2º socorro no apoio ao abastecimento de outras viaturas. O uso da viatura em ambiente rural não pavimentado só é permitido quando a estrada dê condições para que não haja risco para a guarnição e/ou para a viatura, sendo essa avaliação exclusiva do condutor da viatura;

2.2. Inicie o movimento com o botão seletor frontal para baixo, na posição 1º h, e o botão seletor lateral, na posição para baixo (marcha baixa);

2.3. Levando-se em consideração o peso elevado da viatura e sua destinação, trafegar de acordo com o CTB;

2.4. O condutor deve sempre antecipar as paradas, evitando freadas bruscas, dando o devido tempo para o freio motor atuar na diminuição da velocidade, diminuindo assim o desgaste de lonas e o aquecimento das rodas, o que poderia ocasionar deficiência na frenagem da viatura;

2.5. Deve-se evitar trafegar em vias não pavimentadas, cabendo esta avaliação exclusivamente ao condutor. Sendo inevitável, deslocar a viatura em baixa velocidade atentando as condições da via e, se necessário, buscar apoio das viaturas do tipo ABTF, solicitando o deslocamento da viatura AT até o local mais seguro;

2.6. Ao engatar e desengatar o corpo de bombas, obrigatoriamente deve-se utilizar o pedal da embreagem.

2.7. Não é permitido o uso da viatura como meio de tração de cargas, de outros veículos ou de qualquer material do gênero;

2.8. 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 (em conformidade com a configuração original da viatura), não sendo permitido transportar materiais ou equipamentos sem a devida fixação e/ou amarração que não componha o conjunto de materiais específicos desta viatura;

2.9. 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;

2.10. Nos deslocamentos de emergência é obrigatório o uso dos sinalizadores luminosos e sonoros, conforme regra estabelecida no art. 29, inciso VII do CTB;

2.11. O uso simultâneo dos sinalizadores sonoros e luminosos de emergência são permitidos somente durante o deslocamento de ida para o socorro, em instrução, treinamentos ou em

manutenção/conferência, sendo que no percurso de regresso para unidade, o dispositivo sonoro (sirene) permanecerá desligado. Já os sinais luminosos poderão permanecer ligados, permitindo assim uma melhor visualização da viatura por terceiros e intensificando a segurança durante o trajeto;

2.12. Antes dos deslocamentos o condutor deve sempre verificar os indicativos constantes dos 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.

2.13. Os painéis e sinais sonoros são:

- I. – Painel de instrumento da viatura;
- II. – Painel de indicação dos cintos de segurança;

2.14. O Veículo possui sistema de câmara de ré para facilitar manobras em locais de difícil visibilidade, a câmara encontra-se instalada na parte superior traseira da veículo e possui visor na no painel de comandos da cabine da viatura

2.15. O estabelecimento 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.

2.16. 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.

2.17. O uso do FREIO MOTOR auxilia na frenagem da viatura, evitando a sobrecarga do sistema e possível superaquecimento das rodas. O condutor ao trafegar em declives, deve descer com a marcha apropriada e com o freio motor acionado. Seu acionamento deverá ser mensurado conforme a necessidade de parada diante de situações adversas, não havendo restrição quanto ao uso em situações de pista seca. Contudo, no período chuvoso ou em situações de pista molhada, a recomendação do fabricante é que tenha cuidado no seu acionamento, pois seu acionamento poderá ocasionar a instabilidade de veículo e provocar acidentes. Diante destas condições, o condutor deverá reduzir a velocidade da viatura para poder preservar as condições de segurança nos deslocamentos para socorro.

3. DA CARACTERÍSTICA DA BOMBA

- Fabricação **HALE**;
- Modelo MG;
- Vazão de 300 GPM (1140 litros /min.).

4. SISTEMA HIDRAULICO

Admissões:

LOCAL	DIÂMETRO/ACIONAMENTO/CONEXÃO/UTILIZAÇÃO	QUANTIDADE
LATERAL ESQUERDA (LD. MOTORISTA)	Ø 4" /MANUAL/TAMPÃO ROSCADO/MANGOTE	01
LATERAL DIREITA (LD. CARONA)	Ø 4" /MANUAL/TAMPÃO ROSCADO/MANGOTE	01
TRASEIRA	Ø 2 1/2" /MANUAL/STORZ/MANGUEIRA	02

Expedições:

LOCAL	DIÂMETRO/ACIONAMENTO/CONEXÃO/UTILIZAÇÃO	QUANTIDADE
LATERAL ESQUERDA (LD. MOTORISTA)	Ø 4" /MANUAL/TAMPÃO ROSCADO/MANGOTE	01
LATERAL DIREITA (LD. CARONA)	Ø 4" /MANUAL/TAMPÃO ROSCADO/MANGOTE	01
LATERAL ESQUERDA (LD. MOTORISTA)	Ø 2 1/2" /MANUAL/STORZ/MANGUEIRA	02
LATERAL DIREITA (LD. CARONA)	Ø 2 1/2" /MANUAL/STORZ/MANGUEIRA	02

5. DO PROCEDIMENTO DE ENGATE DA BOMBA DE INCÊNDIO

- 1- Com o veículo estacionado e com o freio de estacionamento acionado e câmbio em neutro, pise na embreagem;
- 2- Acione o botão de habilitar o acelerador;

- 3- Acione o botão de engatar a tomada de força e pressione por 5 segundos. Quando a lâmpada verde acender indicando (bomba ligada) retire o pé da embreagem;
- 4- Utilizando os botões (+ -) selecione no painel externo a rotação da operação desejada;
- 5- Para desabilitar a tomada de força, pise na embreagem pressione o botão de engate da tomada de força por 5 segundos. Quando a lâmpada verde apagar, a tomada de força estará desativada. Retire o pé da embreagem gradativamente e conduza normalmente.

6. DO ABASTECIMENTO DO TANQUE DE ÁGUA

6.1 O abastecimento do tanque de água pode ser feito seguindo qualquer um dos procedimentos descritos abaixo.

6.2 Por Gravidade

O enchimento dos tanques por gravidade é feito pelo bocal existente no convés do tanque na parte superior da viatura.

6.3 Sob Pressão

Este procedimento prevê a utilização de hidrantes de bombeamento por outra fonte que não seja a própria viatura.

Neste caso, conecta-se uma mangueira, com acoplamento tipo engate rápido Storz 2.1/2", a tomada existente na traseira da viatura ou direto no corpo de bombas lembrado de sempre abrir a válvula BOMBA-TANQUE.

NOTA: Quando for abastecer a viatura por hidrante, o condutor ou militar responsável pelo abastecimento deverá solicitar que seja realizado a sangria do hidrante para que as impurezas e detritos existentes na tubulação não entrem no corpo de bombas.

6.4 Sucções Em Manancial

O enchimento do tanque de água poderá ser feito através de mananciais, lagos, rios, poços, piscinas, etc.

1- Aproximar o máximo à viatura do manancial e em local seguro. 2- Evitar um desnível maior de que três metros.

- 3- Conectar o mangote na linha de admissão Ø 4" em uma das laterais do CCI.
- 4- Conectar o ralo na extremidade oposta do mangote, e mergulhe-o na água, a parte posterior do engate deverá ficar submerso no mínimo a **SESSENTA CENTÍMETROS** abaixo do nível da água.
- 5- Certifique-se que todas as válvulas de expedição se encontram fechadas.
- 6- Abra a válvula "Bomba / Tanque" com a bomba ligada.
- 7- Verifique o nível do tanque, que aumentará gradativamente até o enchimento do mesmo.
- 8- Use toda a precaução para manter o ralo livre de lodos, areias, folhas, pedras ou outros materiais que possam prejudicar o sistema.

7. DA UTILIZAÇÃO DA ESCORVA

Com o circuito todo montado (mangotes e ralo com válvula de retenção), acionar a válvula de escorva por no máximo 50 segundos;

obs: se a coluna não se formar durante 50 segundos, procurar possíveis falhas como entrada de ar ou válvulas abertas no painel da bomba;

Quando estiver realizando a manutenção específica do emplemento, acionar a válvula da escorva por 10 segundos.

8. DA SUCÇÃO EM MANANCIAL, LAGOS, RIOS E PISCINAS

1- Aproximar o máximo à viatura do manancial e em local seguro; 2- Evitar um desnível maior de que 6 metros;

- 3- Conectar o mangote na linha de admissão 4" em uma das laterais da viatura;

- 4- Conectar o ralo na extremidade oposta do mangote, e mergulhe-o na água, a parte posterior do engate deverá ficar submerso no mínimo a 60 cm abaixo do nível da água;
 - 5- Certifique-se que todas as válvulas de expedição, “Bomba/Tanque” e “Tanque/Bomba” se encontram fechadas;
 - 6- Acionar a válvula da escorva no máximo por 50 segundos; 7- Abra a válvula “Bomba / Tanque” com a bomba ligada;
 - 8- Verifique o nível do tanque, que aumentará gradativamente até o enchimento do mesmo;
 - 9- Se o tanque estiver cheio, mantenha as válvulas “Bomba/Tanque” e “Tanque/Bomba” fechadas e abra as expedições necessárias;
- Use toda a precaução para manter o ralo livre de lodos, areias, folhas, pedras ou outros materiais que possam prejudicar o sistema.

9. DO ABASTECIMENTO DE COMBUSTÍVEL

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

9.2 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 poluentes), o qual jamais deve ser adicionado no reservatório do DIESEL;

9.3 A responsabilidade de monitorar o abastecimento tanto do diesel quanto do ARLA é exclusiva do condutor, este jamais poderá repassar tal responsabilidade, sendo recomendável o reabastecimento sempre que o marcador indicar percentual de 50%.

10. DO CABINAMENTO DA VIATURA

10.1. Para execução de alguns procedimentos de MANUTENÇÃO DE 1º ESCALÃO faz-se necessário executar o levantamento da Cabine. Tal prática é exclusiva do condutor, o qual deverá antes de executar o procedimento:

- 1- Observar se a espaço suficiente para realizar o cabinamento; 2- Colocar a alavanca de mudanças na posição neutra;
- 3- Acionar o freio de estacionamento;
- 4- Tirar ou acondicionar materiais soltos na cabine; 5- Fechar às portas;
- 6- Abrir a tampa frontal e pegar a alavanca de basculamento da cabine;
- 7- Mude a posição da válvula da bomba hidráulica de basculamento da cabine para subir;
- 8- Bombear e observar a subida da cabine e certificar que as travas da cabine soltaram;
- 9- Fazer o basculamento da cabine até o final do curso hidráulico.

11. DA MANUTENÇÃO DE 1º ESCALÃO E CONSERVAÇÃO

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

- I. – Verificar o nível do óleo do motor;
- II. – Verificar o nível do óleo da transmissão;
- III. – Verificar o nível do líquido do arrefecimento (Não se deve abrir o sistema quando estiver quente);
- IV. – Verificar o nível do óleo da direção hidráulica;
- V. – Completar o nível de água do reservatório do limpador do para-brisa;
- VI. – Verificar e completar se necessário o nível do tanque de combustível Diesel S-10 e do tanque do aditivo ARLA 32;
- VII. – Observar as condições gerais das baterias e efetuar limpeza, caso necessário, dos bornes (pólos). NÃO É PERMITIDO retirar os cabos dos bornes e desligar as baterias;
- VIII. – Verificar as condições das correias do motor;
- IX. – Verificar as condições do filtro de ar do motor;
- X. – 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;
- XI. – Efetuar a drenagem de água nos balões de ar;
- XII. – Verificar o nível de óleo da caixa de transferência da bomba de incêndio;
- XIII. – Verificar o estado dos pneus e suas calibrações;
- XIV. – Verificar o funcionamento dos sistemas de iluminação, sinalização de trânsito e condições de uso dos sinais sonoros;

XV. Inspecionar a lataria e estrutura externa, visando identificar qualquer alteração/avaria na pintura ou danos ocorridos nos acessórios e agregados;

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

XVII. – Verificar a existência de cristalização do aditivo ARLA 32 na admissão (bocal) 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;

XIX. – Efetuar a limpeza e a conservação da viatura.

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

11.3 O condutor deverá atentar para que os manuais das viaturas, quando disponibilizados com a viatura, estejam acondicionados em invólucro que evite o contato com poeira e água.

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

11.5 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.

11.6. 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.

11.7. Os procedimentos de limpeza da viatura deverão ser executados pela guarnição de serviço, sob supervisão e auxílio do condutor, conforme cronograma específico de cada unidade.

12. MANUTENÇÃO ESPÉCIFICA

12.1 O condutor deverá a Manutenção Especifica logo após ter realizado a Manutenção de 1ª Escalão;

- 1- Conferir sirene Fá Dó;
- 2- Conferir o fluído do sistema pneumático;
- 3- Conferir a pressão nominal do sistema pneumático 8,5 BAR; 5- Conferir caixa de fusíveis;
- 6- Conferir o nível do tanque de água (10000 litros);
- 7- Conferir o óleo da caixa de transferência da bomba (SAE EP-90 80W90 ou sintético 75W80).

13. SISTEMA DE AR DO VEICULO

13.1 O CCI é equipado com um dispositivo indispensável para o funcionamento do sistema pneumático e aumento da vida útil dos equipamentos e seus componentes.

13.2 O conjunto de preparação de ar comprimido filtra, regula a pressão e lubrificam o ar comprimido, funções básicas para garantir uma excelente preparação do ar comprimido antes da sua utilização no sistema pneumático.

13.3 A unidade de preparação do ar comprimido encontra-se fixado ao lado a central elétrica.

13.4 O copo do lubrificador deverá estar abastecido com óleo, que atenda a especificação, ISO VG 32. Caso o copo esteja vazio reabasteça o copo até que o nível máximo fique abaixo da borda do copo aproximadamente 15 mm.

IMPORTANTE: Despressurize o conjunto antes do abastecimento com óleo.

Sistema de Preparação de Ar Comprimido

14. DISPOSIÇÕES GERAIS

14.1. Somente os condutores capacitados pela SECAP/CEMEV poderão conduzir e operar a viatura especificada na presente norma;

14.2. 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.

14.3. O condutor deverá atentar as demais diretrizes previstas Portaria nº 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 nº 096, de 22 de maio de 2013.

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

15. RESUMO

As viaturas tipo AT (Auto Tanque) são destinadas como apoio em casos de incêndio de grande porte, abastecendo as viaturas que estão combatendo diretamente o sinistro. A referida viatura não deverá utilizada no combate direto nas operações de incêndio, uma vez que a capacidade da bomba é de apenas 300 GPM. Não há publicações anteriores.

Brasília 20 de setembro de 2019

NORMA DE EMPREGO DAS VIATURAS AUTO TRANSPORTE DE TROPA (ATT)

Normatiza o emprego, abastecimento, deslocamento, manutenção de primeiro escalão, condução e demais aspectos operacionais relativos às viaturas AUTO TRANSPORTE DE TROPA – ATT ATEGO

A presente norma tem por objetivo orientar o emprego das viaturas Auto Transporte de Tropa (ATT) nos aspectos de aplicação, operação, embarque e desembarque, abastecimento, deslocamentos, manutenção de primeiro escalão, condução e demais aspectos de emprego.

1. DA VIATURA

1.1 A viatura objeto da presente norma é a viatura de prefixo ATT “Auto Transporte de Tropa”.

1.2 Dados Técnicos:

I. Chassi Mercedes Benz Atego 1726;

II. Tração 4x4 integral;

III. Motor OM 906-LA com 245 cv;

IV. Dimensões:

a. Distância entre eixos = 4,160 m;

b. Comprimento total = 6,965 m;

c. Largura = 2,485 m;

d. Altura = 2,866 m;

e. Ângulo de entrada = 26°;

f. Ângulo de saída = 24°;

g. Combustível diesel S-10, 300 litros

h. Agente redutor líquido: ARLA 32,

V. Peso Bruto Total = 17.100 kg;

VI. Peso Bruto Total Combinado = 30.000 kg;

VII. Quantidade de militares:

a. Cabine: 3 militares, sendo um condutor e mais dois militares;

b. Carroceria: 16 militares sentados e com cinto de segurança.

2. DA APLICAÇÃO E OPERAÇÃO

2.1 As viaturas têm como aplicação principal o transporte de militares e seus equipamentos em locais desprovidos de estradas pavimentadas, conhecidos como ambientes fora de estrada ou *offroad*.

2.2 Os equipamentos transportados na carroceria traseira deverão estar acondicionados nos baús próprios ou amarrados de forma a evitar acidentes envolvendo os militares ou danos nos equipamentos provocados pelo movimento das viaturas.

3. DO EMBARQUE E DESEMBARQUE

3.1 O embarque e desembarque, dos militares que ocuparão a carroceria traseira, serão feitos pela parte de trás das viaturas utilizando as escadas e apoios metálicos existentes. Não será permitido o apoio nas partes plásticas uma vez que estas não foram dimensionadas para suportar o peso dos militares durante o embarque.

3.2 Para o embarque e desembarque a viatura deve estar parada com o freio de estacionamento acionado, escadas auxiliares estendidas e a tampa traseira levantada.

3.3 Por razões de segurança o embarque e desembarque de um militar deve ser feito sempre com o auxílio de outromilitar.

4. DO ABASTECIMENTO

4.1 As viaturas devem ser abastecidas somente com Diesel S-10 e com o aditivo ARLA 32 (Agente Redutor Líquido Automotivo). Não deve ser utilizado, em nenhuma circunstância, outro tipo de combustível.

5. DO DESLOCAMENTO COM A VIATURA

5.1 Os militares transportados na carroceria não deverão, por medida de segurança, estar equipados com materiais que prejudiquem seu apoio nos bancos tais como mochilas ou bombas costais, utilizando cinto de segurança.

5.2 As viaturas não deverão sob hipótese alguma ultrapassar os limites de velocidade de 70 km/h em estradas pavimentadas com pista seca, 60 km/h em estrada pavimentada com chuva ou pista molhada e 40 km/h em estradas não pavimentadas.

5.3 Somente os condutores com treinamento realizado pela Subseção de Capacitação e Treinamento do CEMEV poderão conduzir e operar as viaturas.

5.4 Uma vez que a cobertura de lona da carroceira foi projetada para proteger militares apenas contra intempéries climáticas, o condutor deverá atentar-se para não atingir obstáculos sólidos como galhos de árvores que podem danificar a lona e ferir os militares transportados.

5.5 O cumprimento das normas de segurança dispostas no item 5.1 é de responsabilidade do militar mais antigo embarcado na carroceria..

6. DA MANUTENÇÃO DE PRIMEIRO ESCALÃO

6.1 É obrigação dos condutores das viaturas realizar a manutenção de primeiro escalão conforme determinações do Anexo 03 ao BG nº 108 de 08 de junho de 2001.

6.2 Além das obrigações citadas nesta norma, o condutor deverá realizar as seguintes verificações todos os dias ao assumir o serviço:

I. Nível de água do sistema de arrefecimento;

Observação: Caso seja necessário completar a água do sistema de arrefecimento, deve-se tomar atenção especial devido à proximidade do bocal de abastecimento do óleo lubrificante do motor.

II. Nível de óleo lubrificante no painel;

III. Calibragem de pneus;

IV. Nível do fluido de embreagem;

V. Sistema elétrico de luzes;

VI. Nível do fluido de direção hidráulica;

VII. Prazos para troca de óleo conforme manual;

VIII. Se não existem vazamento de ar nas válvulas de suprimento de ar no reboque;

IX. Lista de materiais pertencentes à viatura.

X. Efetuar a limpeza e a conservação da viatura.

NOTA: Os procedimentos de limpeza da viatura deverão ser executados pelo condutor, auxiliado pelos militares da guarnição.

O condutor deverá realizar diariamente a drenagem do filtro de combustível até que o óleo diesel saia livre de impurezas, realizando o aperto apenas manualmente sem o uso de chaves ou alicates.

6.3 Caso seja necessário completar algum dos fluidos citados, a viatura deverá ser encaminhada ao CEMEV.

7. ASPECTOS DA CONDUÇÃO

7.1 Para o trânsito em estrada não pavimentada, o condutor deverá acionar o bloqueio longitudinal da caixa de transferência (bloqueio central), respeitando o limite de velocidade de 40 km/h.

7.2 Os bloqueios de diferencial transversal dianteiro e traseiro devem ser utilizados somente em caso de superfícies com pouca aderência onde há grande probabilidade de atolamento ou de patinação de uma das rodas ou em aclives e declives acentuados com grande probabilidade de flutuação de uma das rodas devido a desnível no terreno.

7.3 Em caso de uso do bloqueio de diferencial transversal, o limite de velocidade é de 20 km/h não devendo ser realizadas conversões com a viatura.

7.4 Sanadas as condições do item 7.2 o condutor deverá realizar o desbloqueio dos diferenciais.

7.5 O bloqueio e o desbloqueio devem ser efetuados com a viatura parada.

7.6 A redução na caixa de transferência deve ser efetuada somente em aclives ou declives acentuados em estradas não pavimentadas, não devendo estar acionado em rodovias pavimentadas.

7.7 O desacionamento e o acionamento da redução devem ser realizados somente com a viatura parada.

8. DOS MANUAIS E OUTROS MATERIAIS

8.1 Em caso de dúvidas sobre a operação da viatura ou sobre alarmes do painel, o condutor deve tentar sanar a dúvida em primeira instância através de consulta ao manual e em segunda instância junto ao CEMEV.

8.2 Os manuais das viaturas devem sempre permanecer no interior das viaturas devendo estar acondicionados em invólucro que o proteja das intempéries como poeira e água.

8.3 Constituem materiais que devem permanecer na viatura além do manual:

- I. Macaco;
- II. Chave de roda;
- III. Chave de elevação da cabine;
- IV. Controle remoto do guincho;
- V. Estepe;
- VI. Triângulo.

9. DO GUINCHO

9.1 O cabo de aço do guincho tem aproximadamente 27 m e possui a seguinte capacidade de carga:

- I. 5440 kg na primeira camada de cabo (mais próxima do eixo);
- II. 4170 kg na segunda camada de cabo;
- III. 3640 kg na terceira camada de cabo;
- IV. 3125 kg na quarta camada da cabo (mais superficial).

9.2 Para qualquer tipo de tração, a primeira camada deve ter no mínimo 5 voltas sobre o eixo do guincho, para evitar que o cabo solte do parafuso de fixação.

9.3 Por medida de segurança, deve-se providenciar um anteparo sobre o cabo (lona, mangueira, galho de árvore ou outros), para servir de amortecedor em caso do cabo se romper e chicotear.

9.4 O guincho não deve ser utilizado para o arrasto de caminhões, ônibus e tratores, inclusive da própria viatura, uma vez que excedem a carga máxima suportada pelo guincho.

10. DEMAIS OBRIGAÇÕES DO CONDUTOR

10.1 Conferir se a mesma está condições de uso ao assumir o serviço, verificando e comunicando ao dia à garagem caso verifique qualquer avaria.

10.2 Conferir se a escada está recolhida, se as tampas do compartimento e da carroceria estão fechadas e travadas;

10.3 Orientar a todos os militares transportados na carroceria, a estarem em condições seguras (uso do cinto de segurança) antes de iniciar o deslocamento da viatura.

11. RESUMO

As viaturas tipo ATT ATEGO são detinadas a comporem o socorro do CBMDF e realizarem o serviço de Transporte de Tropa, especialmente utilizada hoje em combate a incêndios florestais em apoio aos ABTF's, por se tratar de uma viatura específica para o serviço Off Road (fora de estrada).

Brasília – DF, 05 de setembro de 2019

VOLTAR