



## 1. FINALIDADE

1.1. Padronizar e minimizar a ocorrência de desvios na execução de tarefas fundamentais para o ordenamento e posicionamento de VIATURAS DURANTE O DESLOCAMENTO DO TREM DE SOCORRO.

## 2. CONSIDERANDO

2.1. Não há, até a data presente, nenhuma padronização no tocante ao posicionamento das viaturas durante o deslocamento, no local do socorro e durante o regresso à OBM.

2.2. O deslocamento ordenado de viaturas durante o socorro previne acidentes e permeabiliza com mais facilidade o acesso nas vias congestionadas, diminuindo o tempo de resposta.

2.3. O posicionamento das viaturas operacionais no local de socorro altera significativamente a eficiência do atendimento de emergência e propicia maior segurança às vítimas e à equipe de trabalho.

2.4. Há necessidade de ajuste dos limites de velocidade de deslocamento dos veículos de emergência, conforme preconiza o Código de Trânsito Brasileiro.

2.5. O Código de Trânsito Brasileiro regulamenta as normas gerais de circulação e conduta, inclusive no que tange aos procedimentos dos veículos de emergência.

## 3. PROCEDIMENTOS

3.1. Coletar, antes da saída do trem de socorro, o máximo de informações junto à Subseção de Controle Operacional (SsCO).

3.1.2. Imediatamente após o brado de acionamento do socorro, os condutores das viaturas solicitadas deverão se deslocar até a SsCO e coletar todas as informações necessárias e suficientes já previamente obtidas pelo militar de serviço na SsCO, para que seja realizado o deslocamento com a máxima eficiência e segurança. As supracitadas informações deverão conter os seguintes itens:

- Endereço completo;
- Pontos de referência;
- Sentido da via onde se encontra o evento;
- Vias de acesso ao socorro.

3.1.3. O condutor e o Comandante da Guarnição, com ajuda da SsCO, são os responsáveis pelo deslocamento da viatura até o local da ocorrência, sendo preponderante ao motorista conhecer a sua área de atuação, possibilitando a escolha do itinerário mais favorável.

### 3.2. Deslocamento para o socorro

Este Procedimento Operacional deverá ser colocado e classificado em fichário específico o qual deverá ficar permanentemente na SsCO



3.2.1. As viaturas deslocar-se-ão atentando sempre para a segurança e a agilidade, seguindo o que preceitua o Código de Trânsito Brasileiro e os procedimentos abaixo citados:

3.2.2. As viaturas menores devem seguir à frente no trem de socorro, com o intuito de realizar o balizamento prévio do trânsito; conseqüentemente, as viaturas maiores devem ficar na retaguarda;

3.2.3. Quando o socorro for composto por uma ambulância, a mesma deve permanecer no centro do trem de socorro, uma vez que ela deve estar guarnecida por outras viaturas, evitando acidentes com ela, que é essencial ao atendimento às vítimas;

3.2.4. As viaturas devem manter entre si uma distância de seguimento mínima para evitar o engavetamento. Entende-se por distância de seguimento aquela que deve-se manter entre o veículo e o que vai à frente, de forma que possa parar, mesmo numa emergência, sem colidir com a traseira do outro;

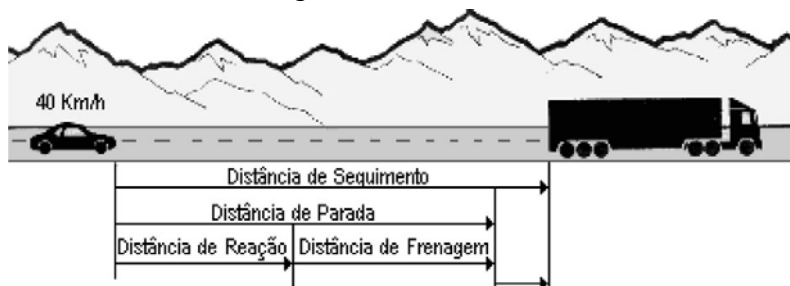


Figura 1. Distância de seguimento (fonte: <http://www.detran.pr.gov.br>).

Tipo de via	Velocidade máxima permitida pelo CBMERJ	Distância de seguimento
Via local	30 km/h	15 m
Via coletora	40 km/h	20 m
Via arterial	60 km/h	30 m
Via de fluxo rápido	60 km/h	30 m
Rodovias	80 km/h	40 m

3.2.5. De acordo com o tipo das vias e não havendo placas sinalizando a velocidade máxima permitida, a velocidade máxima será de:

- nas vias urbanas:
  - 60 km/h, nas vias de trânsito rápido e arteriais;
  - 40 km/h, nas vias coletoras;
  - 30 km/h, nas vias locais.
- nas vias rurais:
  - 80 km/h, nas rodovias e estradas.

3.2.6. A velocidade mínima não poderá ser inferior à metade da velocidade máxima estabelecida, respeitadas as condições operacionais de trânsito e da via;

Este Procedimento Operacional deverá ser colocado e classificado em fichário específico o qual deverá ficar permanentemente na SSCO



Tipos de via	Velocidade máxima permitida pelo CTB	Velocidade máxima permitida pelo CBMERJ	Velocidade mínima permitida pelo CBMERJ e CTB
Via local	30 km/h	30 km/h	15 km/h
Via coletora	40 km/h	40 km/h	20 km/h
Via arterial	60 km/h	60 km/h	30 km/h
Via de fluxo rápido	80 km/h	80 km/h	40 km/h
Rodovia	110 km/h	80 km/h	55 km/h

3.2.7. A forma de deslocamento das viaturas no socorro deve respeitar principalmente o que preconiza o Código de Trânsito Brasileiro em seu artigo 29, em que há uma regulamentação específica para os veículos de emergência, além de expor regras primordiais de circulação e conduta;

3.2.8. O militar condutor de viaturas deverá estar atento à distância de segurança frontal, já descrita anteriormente, e à distância de segurança lateral entre o seu e os demais veículos;

3.2.9. Quando o trem de socorro se aproximar de cruzamentos não sinalizados, terá preferência de passagem;

3.2.10. Será permitido o deslocamento do trem de socorro sobre passeios, calçadas e acostamentos ou para que se adentre ou se saia dos imóveis ou áreas especiais de estacionamento;

3.2.11. A prioridade de passagem na via e no cruzamento deverá se dar com velocidade reduzida e com os devidos cuidados de segurança;

3.2.12. As viaturas operacionais, além de prioridade de trânsito, gozam de livre circulação, estacionamento e parada quando em serviço de urgência e devidamente identificados por dispositivos regulamentares de alarme sonoro, faróis acesos e iluminação vermelha intermitente. A livre circulação inclui vias preferenciais tipo faixa seletiva e BRS;

3.2.13. Em deslocamento, o condutor deve estar atento às passagens de nível. O cruzamento desses níveis deve se dar com a máxima atenção e com velocidade reduzida, tendo sempre prioridade os veículos que circulam sobre trilhos;

3.2.14. As viaturas operacionais de maior porte, durante o deslocamento, serão sempre responsáveis pela segurança dos veículos menores, os motorizados pelos não motorizados e, juntos, pela incolumidade dos pedestres.

### 3.3. Retorno à OBM

3.3.1. O retorno deve ser realizado com todas as viaturas em comboio respeitando a mesma configuração do deslocamento para o socorro;

3.3.2. Considerando que o sistema de iluminação é elemento integrante da segurança ativa dos veículos, as viaturas regressarão utilizando faróis acesos

Este Procedimento Operacional deverá ser colocado e classificado em fichário específico o qual deverá ficar permanentemente na SsCO



e luzes vermelhas intermitentes. Não será permitida a utilização dos dispositivos de alarme sonoros;

3.3.3. Conforme Nota SUBCMDO GERAL nº 0104/91, publicada no Boletim da Corporação de nº 75, de 04 de julho de 1991, as viaturas de regresso deverão manter velocidade de 40 km/h, ressaltando que, nas vias cuja velocidade máxima permitida seja maior que 80 km/h, é legalmente proibido conduzir com velocidade inferior a 50% da referida velocidade máxima;

Tipos de via	Velocidade máxima permitida pelo CTB	Velocidade máxima permitida pelo CBMERJ	Velocidade mínima permitida pelo CBMERJ e CTB
Via local	30 km/h	30 km/h	15 km/h
Via coletora	40 km/h	40 km/h	20 km/h
Via arterial	60 km/h	60 km/h	30 km/h
Via de fluxo rápido	80 km/h	60 km/h	40 km/h
Rodovia	110 km/h	80 km/h	55 km/h

3.3.4. Quando uma pista de rolamento comportar várias faixas de circulação no mesmo sentido, as da direita são destinadas ao deslocamento das viaturas em virtude da velocidade, que deve ser reduzida, e da composição do comboio, o qual possui muitas vezes viaturas de grande porte, e as da esquerda, destinadas à ultrapassagem e ao deslocamento dos veículos de maior velocidade;

3.3.5. Fica impedida a utilização das faixas preferenciais: BRS1, BRS2, BRS3, BRS4, BRS5, BRS intermunicipal, BRT e outras que possam ser instauradas durante dias úteis das 6h às 21h e sábado das 06h às 14h, excetuando-se aquelas que o sistema de transporte municipal local autorizar, como, por exemplo, a faixa seletiva da Avenida Brasil;

3.3.6. A retirada dos cones de sinalização realizar-se-á pelo bombeiro que permaneceu no primeiro cone instalado. O mesmo deverá recolher cada cone com sua frente voltada ao sentido contrário da via para observar o fluxo viário em sua direção, mantendo a segurança.

3.3.7. As viaturas devem manter entre si uma distância de seguimento mínima para evitar o engavetamento. Entende-se por distância de seguimento aquela que deve-se manter entre o veículo e o que vai à frente, de forma que possa parar mesmo numa emergência sem colidir com a traseira do outro.

Tipo de via	Velocidade máxima permitida pelo CBMERJ	Velocidade mínima permitida pelo CBMERJ e CTB	Distância de seguimento
Vias locais	30 km/h	15 km/h	15 m
Vias coletoras	40 km/h	20 km/h	20 m
Vias arteriais	60 km/h	30 km/h	30 m
Vias de fluxo rápido	80 km/h	40 km/h	40 m
Rodovias	80 km/h	55 km/h	40 m

Este Procedimento Operacional deverá ser colocado e classificado em fichário específico o qual deverá ficar permanentemente na SSCO



### 3.4. casos omissos a esse procedimento

3.4.1. Em se tratando de situações não contempladas por este POP, os condutores deverão atentar ao cumprimento das determinações, normas e legislações em vigor, à segurança de todos e ao bem-estar social.

## 4. DEFINIÇÕES E ABREVIATURAS

### 4.1. Definições

4.1.1. Via de trânsito rápido: aquela caracterizada por acessos especiais com trânsito livre, sem interseções em nível, sem acessibilidade direta aos lotes lindeiros e sem travessia de PEDESTRES em nível;

4.1.2. Via arterial: aquela caracterizada por interseções em nível, geralmente controlada por semáforo, com acessibilidade aos lotes lindeiros e às vias secundárias e locais, possibilitando o trânsito entre as regiões da cidade;

4.1.3. Via coletora: aquela destinada a coletar e distribuir o trânsito que tenha necessidade de entrar ou sair das vias de trânsito rápido ou arteriais, possibilitando o trânsito dentro das regiões da cidade;

4.1.4. Via local: aquela caracterizada por interseções em nível não semaforizadas, destinada apenas ao acesso local ou a áreas restritas;

### 4.2. Abreviaturas

4.2.1. BRS: *Bus Rapid System* (Sistema Rápido de Ônibus);

4.2.2. BRT: *Bus Rapid Transit* (Trânsito Rápido de Ônibus);

4.2.3. OBM: Organização de Bombeiro Militar.

## 5. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

*Código de Trânsito Brasileiro*: instituído pela Lei nº 9.503, de 23/09/1997. Brasília: Denatran, 2008.

*Manual de sinalização de obras e emergências em rodovias*. Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), 2ª edição, Rio de Janeiro, 2010.

*Manual de sinalização rodoviária*. Departamento de Estradas de Rodagem do Estado de São Paulo (DER-SP). 2ª edição, São Paulo, 2006.

*Manual de Sinalização Rodoviária*, Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT). 3ª edição. Rio de Janeiro, 2010.

BOLOGNIESI, S. *Manual de procedimentos e sinalização de emergência na rodovia*. Nova Dutra, 2004.

*Manual de Condução de Viatura do Corpo de Bombeiros em Emergência*, nº 15. PMESP, 2006.

Este Procedimento Operacional deverá ser colocado e classificado em fichário específico o qual deverá ficar permanentemente na SsCO