



**MINISTÉRIO DA SAÚDE
SECRETARIA DE ATENÇÃO À SAÚDE
DEPARTAMENTO DE ATENÇÃO ESPECIALIZADA
COORDENAÇÃO-GERAL DE URGÊNCIA E EMERGÊNCIA**

Caderno de Apoio para Orientação aos Gestores

**PROGRAMA PARA IMPLANTAÇÃO
DAS MOTOLÂNCIAS NA REDE
SAMU 192**



REDE SAMU 192



PROJETO

CURSO DE CONCIENTIZAÇÃO EM SEGURANÇA NO TRÂNSITO E CONDUÇÃO SEGURA DE MOTOCICLETAS NA REDE SAMU 192



DEPARTAMENTO DE POLÍCIA RODOVIÁRIA FEDERAL



MANUAL DE FORMAÇÃO DO
MOTOCICLISTA

MINISTÉRIO DA JUSTIÇA
DEPARTAMENTO DE POLÍCIA RODOVIÁRIA FEDERAL

- **COORDENAÇÃO GERAL DE OPERAÇÕES**
 - **Coordenação de Ensino**
Núcleo de Motociclismo



EVENTO DE CAPACITAÇÃO:

CURSO DE FORMAÇÃO

DE

MOTOCICLISTA SOCORRISTA – SAMU

2009

ÍNDICE

1) PORTARIA Nº2.971,DE 8 DE DEZEMBRO DE 2008

ANEXO I-PADRONIZAÇÃO VISUAL E GRAFISMO DO
CAPACETE

ANEXOII PADRONIZAÇÃO VISUAL E GRAFISMO DA
MOTOCICLETA

ANEXOIII ORIENTAÇÃO TÉCNICA QUANTO AO EMPREGO DAS
MOTOCICLETAS

ORIENTAÇÕES GERAIS PARA IMPLANTAÇÃO DAS
MOTOLÂNCIAS NA REDE SAMU 192

2)DESCRIÇÃO DO PROGRAMA DO DEPARTAMENTO DA POLICIA RODOVIARIA FEDERAL

3) GRADE CURRICULAR TREINAMENTO MOTOLÂNCIA SAMU 192

A-PAPEL DO MOTOCICLISTA

B-OBJETIVO

C-PILOTAGEM DEFENSIVA

**D-CONHECENDO A MOTOCICLETA E SUAS
CARACTERÍSTICAS**

E-INSPEÇÕES DIÁRIA

F-POSTURA DO MOTOCICLISTA

G-TÉCNICAS DO P.I.P.D.E

H-SITUAÇÕES DE PILOTAGEM

I-TIPOS DE FORMAÇÕES

J-RELAÇÕES HUMANAS

K-PROCEDIMENTOS OPERACIONAIS

L-DESCRITIVO BOLSA-MOCHILA

M-DESCRITIVO SUPORTE METÁLICO PARA TRANSPORTE

N-AULAS PRÁTICAS

**O-MATERIAIS NECESSÁRIOS PARA MINISTRAR CURSO DE
TÉCNICAS DE PILOTAGEM PARA MOTOLÂNCIA.**

5) REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFIAS

PORTARIA Nº 2.971, DE 8 DE DEZEMBRO DE 2008

Institui o veículo motocicleta – motolância como integrante da frota de intervenção do Serviço de Atendimento Móvel de Urgência em toda a Rede SAMU 192 e define critérios técnicos para sua utilização.

O MINISTRO DE ESTADO DA SAÚDE, no uso das atribuições que lhe conferem os incisos I e II do parágrafo único do art. 87 da Constituição, e

Considerando a Portaria nº 2.048/GM, de 2002, que dispõe sobre o regulamento técnico das urgências e emergências e em seu capítulo IV discorre sobre os serviços de atendimento móvel de urgências e seus diversos veículos de intervenção;

Considerando a Portaria nº 1.863/GM, de 2003, que institui a Política Nacional de Atenção às Urgências a ser implantada em todas as unidades federadas, garantindo a universalidade, integralidade e equidade no atendimento às urgências de todas as naturezas;

Considerando a Portaria nº 1.864/GM, de 2003, que institui o SAMU 192 como primeiro componente da Política Nacional de Atenção às Urgências a ser implantado em Municípios e regiões de todo o território brasileiro e que discorre sobre o investimento e custeio para as viaturas que são utilizadas no SAMU 192;

Considerando a Portaria nº 1.828/GM, de 2004, que institui incentivo financeiro para o SAMU 192 em Municípios e regiões de todo o território brasileiro;

Considerando a diversidade dos serviços SAMU 192 implantados e suas peculiaridades no que se refere a territórios de abrangência, aspectos regionais, geográficos, malha viária e vias de circulação nos diferentes Municípios e regiões do País;

Considerando a necessidade de extensão da cobertura do atendimento realizado pelo SAMU 192 a toda a população brasileira, ampliando o acesso e a abrangência do serviço;

Considerando que o Atendimento Pré-Hospitalar - APH móvel é uma atribuição da área da saúde, sendo vinculado a uma central de regulação médica, com equipe e frota de veículos de uma área estabelecida como referência territorial; Considerando que o atendimento pré-hospitalar móvel é aquele que procura chegar ao cidadão acometido por uma urgência de natureza clínica, cirúrgica, traumática, obstétrica e psiquiátrica nos primeiros minutos após o agravo, prestando atendimento adequado no local e transporte a um serviço de saúde hierarquizado e integrado ao SUS, quando necessário;

Considerando que o atendimento prestado pelo SAMU 192 contribui para diminuição do tempo de internação, das seqüelas e mesmo da mortalidade pelas patologias atendidas, a partir do socorro precoce ao cidadão, sendo inequívoco o conceito de que quanto menor o tempo-resposta menor será a morbimortalidade, principalmente nos casos cuja condição é tempo-dependente;

Considerando a dificuldade de tráfego nos grandes centros urbanos, bem como territórios de difícil acesso para os veículos que predominam na frota atual (ambulâncias); e

Considerando que em determinadas situações e cenários faz-se necessária a presença imediata de mais um profissional para auxiliar no atendimento prestado

pelas equipes de Unidade de Suporte Avançado-USA ou Unidade de Suporte Básico-USB, resolve:

Art. 1º Implantar as motocicletas (motolâncias) como mais um recurso móvel disponível e integrado à frota do SAMU 192, para o atendimento rápido, principalmente das pessoas acometidas por agravos agudos (tempos-dependentes) e aprovar os

Anexos I, II e III a esta Portaria, tendo como complemento o Caderno de Orientações

Técnicas da Urgência e Emergência.

§ 1º O quantitativo de motocicletas a ser distribuído acompanhará o número de ambulâncias habilitadas em cada serviço, preferencialmente, à proporção de uma motocicleta para cada Unidade de Suporte Avançado (USA) e uma a cada duas Unidades de Suporte Básico (USB).

§ 2º Poderão ser adicionadas unidades à frota de cada serviço considerando-se a realidade e a necessidade técnica de acordo com a especificidade de cada SAMU 192.

§ 3º As motocicletas deverão ser utilizadas exclusivamente em intervenções do SAMU 192, sob regulação médica, de acordo com as orientações contidas no Anexo III a esta Portaria.

Art. 2º Estabelecer que as motolâncias sejam adquiridas pelo Ministério da Saúde e cedidas mediante termo de doação, aos SAMU 192, conforme diretrizes e parâmetros gerais estabelecidos pela presente Portaria.

Art. 3º Ao Ministério da Saúde, por intermédio do Fundo Nacional de Saúde, competirá realizar repasses, regulares e automáticos, de recursos aos respectivos fundos de saúde, para manutenção das equipes efetivamente implantadas, segundo o parâmetro de R\$ 7.000,00 por mês por unidade de motocicleta.

§ 1º O restante dos recursos necessários ao custeio das equipes das motocicletas, será coberto pelos Estados e Municípios, em conformidade com a pactuação estabelecida em cada Comissão Intergestores Bipartite, de acordo com o já previsto para a manutenção do respectivo SAMU 192.

§ 2º Os recursos de custeio, repassados pelo Ministério da Saúde no âmbito desta Portaria, deverão ser destinados exclusivamente à manutenção e qualificação dos SAMU.

Art. 4º Definir que as motocicletas deverão dispor, minimamente, dos seguintes equipamentos e materiais:

I - cilindro de oxigênio de alumínio compatível com o volume do baú de carga ou da mochila própria para transporte; Colar cervical (P, M, G);

II - desfibrilador externo automático (DEA);

III - luvas de procedimento e estéreis;

IV - ataduras, compressas, gazes;

V - talas de imobilização de diversos tamanhos;

VI - material de venopunção (incluindo seringas e cateteres de diversos tamanhos);

VII - material de via aérea básica (cânula de Guedel, máscara de oxigênio com reservatório, cateteres de O₂, ressuscitador manual adulto/infantil com reservatório);

VIII - estetoscópio e esfigmomanômetro;

IX - oxímetro portátil; e

X - equipamento de proteção individual completo (tanto os itens previstos para a área da saúde quanto os necessários para a segurança na condução de motocicletas).

§ 1º Será fornecido pelo Ministério da Saúde o Desfibrilador Externo Automático (DEA); oxímetro portátil e cilindro de oxigênio de alumínio compatível com o volume do baú de carga ou da mochila própria para transporte.

§ 2º Medicamentos e soluções poderão ser utilizados, desde que sempre sob orientação do Médico Regulador da Central de Regulação das Urgências - SAMU 192 e de acordo com protocolos padronizados pelo serviço, a fim de propiciar o rápido início do atendimento no local, até a chegada de outras equipes ou conforme o que for determinado pela regulação médica.

Art. 5º O grafismo da motocicleta do SAMU 192 deverá seguir o padrão definido pelo Ministério da Saúde, conforme modelo constante do Anexo II a esta Portaria.

Art. 6º As Secretarias Municipais e Estaduais de Saúde que já utilizam motocicletas na intervenção do SAMU 192 e que desejarem mantê-las em circulação na frota deverá adaptar-se a presente Portaria, sendo que passarão a fazer jus imediato aos recursos de custeio mediante apresentação ao Ministério da Saúde, para análise na Coordenação-Geral de Urgência e Emergência, do Departamento de Atenção Especializada, da Secretaria de Atenção à Saúde:

I - de um breve histórico a respeito da utilização das motocicletas descrevendo a data de sua implantação, o tipo e a motorização;

II - termo de compromisso para adoção imediata do grafismo definido pelo Ministério da Saúde para as motocicletas do SAMU 192, conforme modelo anexo;

III - cópia dos documentos de cada uma das motocicletas em condição de uso e que compõem a frota do SAMU 192, devendo elas estar com seus licenciamentos e seguros obrigatórios em dia;

IV - contrato de manutenção específico ou declaração do gestor dando garantia de manutenção para as respectivas motocicletas do SAMU;

V - lista nominal de todos os profissionais que compõem a equipe de condutores das motocicletas, com suas modalidades de contratação;

VI - cópia das habilitações de todos os condutores das motocicletas, de acordo com a legislação;

VII - escala mensal, dos últimos dois meses, dos condutores das motocicletas; e

VIII - termo de Ciência e Compromisso, assinado pelo gestor estadual ou municipal, de que a Secretaria Municipal ou Estadual de Saúde, dependendo da pactuação estabelecida, aplicará os recursos transferidos pelo Ministério da Saúde, a título de custeio, desenvolvimento das ações previstas nesta Portaria.

§ 1º O pleito de qualificação deve ser submetido à apreciação do Colegiado de gestão regional - CGR, quando houver, e ser aprovado e priorizado nas respectivas Comissões Intergestores Bipartite - CIB de cada Estado.

§ 2º As Comissões Intergestores Bipartite - CIB devem enviar ofício com as devidas priorizações ao Ministério da Saúde, Secretaria de Atenção à Saúde, Departamento de Atenção Especializada, Coordenação-Geral de Urgência e Emergência - MS/SAS/DAE/CGUE, para homologação.

Art. 7º Estabelecer que os recursos orçamentários, contraparte da União, objeto desta Portaria, corram por conta do orçamento do Ministério da Saúde, no programa de trabalho: 10.302.1220.8761 - Serviço de Atendimento Móvel de Urgência, SAMU 192

Art. 8º Determinar que o valor destinado à contrapartida federal no custeio das motolâncias seja submetido à revisão e, se necessário, a reajustes anuais, conforme avaliação e definição das instâncias técnicas competentes.

Art. 9º Determinar à Secretaria de Atenção à Saúde que, por intermédio do Departamento de Atenção Especializada, da Coordenação-Geral de Urgência e

Emergência, adote as medidas necessárias à plena aplicação das recomendações contidas no ato ora publicado.

Art. 10. Para os efeitos do disposto nesta Portaria, o Distrito Federal será tratado como Estado, no que couber, e de acordo com suas peculiaridades de ente federado, nos termos da Constituição.

Art. 11. Esta Portaria entra em vigor na data de sua publicação.

JOSÉ GOMES TEMPORÃO

ANEXO I

PADRONIZAÇÃO VISUAL E GRAFISMO DO CAPACETE



Os aqui presentes são
representados em função de "X",
tudo do capacete.
arquivo digital dos
- regras programação visual
eficácia adesivos.

SAMU 192 | MANUAL DE IDENTIDADE VISUAL

ANEXO II

PADRONIZAÇÃO VISUAL E GRAFISMO DA MOTOCICLETA



SAMU 192 | MANUAL DE IDENTIDADE VISUAL

ANEXO III ORIENTAÇÃO TÉCNICA QUANTO AO EMPREGO DAS MOTOCICLETAS

As motocicletas para a intervenção do SAMU 192 deverão possuir motorização com no mínimo 250 cilindradas e ser do tipo trail. Deverão ser utilizadas exclusivamente em intervenções do SAMU 192, sob regulação médica e se destinam, prioritariamente, às seguintes situações:

- a) intervenções nos acionamentos de unidade de suporte avançado de vida (USA), considerando que a motocicleta desenvolve melhor velocidade e conta com a agilidade necessária no trânsito para chegar antes da ambulância ao local onde se encontra o paciente. Assim, nos eventos tempo-dependentes (por exemplo, infarto agudo do miocárdio, acidente vascular cerebral, traumatismo crânio-encefálico, dentre outras tantas) deverão ser envidados esforços por parte das centrais de regulação em efetuar o despacho imediato da motocicleta como forma de assegurar a chegada do socorro no menor tempo resposta possível, preservando-se a segurança do condutor da motocicleta;
- b) intervenção em eventos em locais de reconhecido difícil acesso a veículos de urgência (ambulâncias) em razão de características geográficas, condições da malha viária, dentre tantas peculiaridades de cada Município/região de abrangência do serviço, bem como em outras situações desta natureza que possam ser identificadas pela regulação médica como motivação para utilização da motocicleta;
- c) apoio nas intervenções de suporte básico de vida quando for necessário auxílio direto na cena de mais um técnico de enfermagem para auxílio em procedimentos que necessitem de mais profissionais, de acordo com o julgamento da regulação médica (reanimação cardiopulmonar, extricação de vítimas, dentre outras situações do Atendimento Pré-hospitalar - APH móvel);
- d) apoio nas intervenções de suporte avançado de vida quando for necessária a presença de mais um técnico de enfermagem na cena, a critério do médico regulador; e
- e) demais situações de agravo à saúde da população nas quais, a critério do médico regulador, no uso de suas atribuições contidas na Portaria 2.048/GM, possa haver benefício no emprego da motocicleta, uma vez que a chegada desta unidade viabilizará o início de manobras de suporte básico de vida.

**PROGRAMA MÍNIMO PARA IMPLANTAÇÃO DAS MOTOLÂNCIAS NA
REDE SAMU 192**



**ORIENTAÇÕES GERAIS PARA IMPLANTAÇÃO DAS MOTOLÂNCIAS
NA REDE SAMU 192**

1) Introdução

A necessidade de uma resposta operacional rápida, eficaz e segura por parte do SAMU 192, vai ao encontro de necessidades cada vez mais prementes no atendimento às situações de urgência e emergência.

Há um paradoxo a ser transposto pelos serviços de urgência no que diz respeito à resposta imediata ao chamado. Nas cidades com bom nível de desenvolvimento há uma boa malha viária, sendo que, no entanto, com frequência, há deterioração das condições de tráfego. Por outro lado, nas cidades pouco desenvolvidas e mais afastadas dos grandes centros, a circulação é facilitada pelo tráfego, muitas vezes, quase inexistente, mas por outro lado, a malha viária é precária, o que dificulta o acesso a áreas limítrofes e zonas rurais. Desta forma, seja qual for a combinação, o tempo resposta tende a ficar prejudicado devido à lentidão do trânsito ou mesmo à carência de infra-estrutura viária.

Cada vez mais, em função do perfil epidemiológico das ocorrências, as emergências pré-hospitalares demandam um tempo de resposta menor, pois as situações tempo-dependentes costumam ser as mais críticas e as responsáveis pelo maior número de seqüelas e comprometimentos. Em diversas partes do mundo, estudos mostram a redução da morbimortalidade tanto em eventos decorrentes de trauma quanto de causas clínicas, em decorrência do atendimento pré-hospitalar com menor tempo-resposta. Nesta condição, menores são as seqüelas, menores as complicações, menor o tempo de internação e menor o custo total do tratamento. Também costumam ser menores o tempo de reabilitação e o custo desta etapa.

Assim, a motolância se insere num contexto em que se busca a excelência do atendimento, pois seu tempo resposta é menor. É uma solução para locomoção mesmo em condições de tráfego ruim nas grandes cidades e também para o difícil acesso em áreas remotas.

Inicialmente a utilização da motolância será mista, ou seja, tanto para atendimento rápido às ocorrências clínicas quanto às traumáticas, a fim de reduzir o tempo resposta principalmente nas patologias cuja magnitude das seqüelas é tempo-dependente.

A motocicleta escolhida é do tipo trail, de 250 cc, por possuir adequado torque para a maior parte das situações que requerem a intervenção do SAMU 192, sem a obrigatoriedade de desenvolver grande

velocidade. A potência do modelo escolhido permite alcançar velocidades seguras, compatíveis com uma condução ágil, a ponto de permitir a chegada da motolância, em média, cerca de 3 a 5 minutos antes da ambulância.

No entanto, na Rede SAMU 192, mais importante do que chegar rápido é fazê-lo com segurança, de forma a garantir ao usuário o necessário atendimento, sem que outras vítimas sejam geradas por ocorrência do percurso, principalmente por imprudência, o que viria a descaracterizar o serviço.

A Coordenação Geral de Urgência e Emergência/CGUE vem através deste **Caderno de Orientações** esclarecerem aos profissionais o papel da "motolância" bem como nortear o seu correto uso e funcionamento no SAMU 192. Para maiores esclarecimentos e troca de experiências, está disponível o endereço eletrônico: motolancia@saude.gov.br

2) Quanto ao perfil do tripulante para as motocicletas:

2.1) Deverá ser tripulada por condutor habilitado de acordo com normas do **CONTRAN**:

a) Carteira Nacional de Habilitação - **Categoria A**

b) Curso obrigatório para Capacitação de Condutores de Veículos de Emergência. (Art. 145 - CTB. Resolução do CONTRAN Nº 168/2004.);

2.2) **Experiência em pilotagem** no mínimo de 1 (um) ano;

2.3) É indispensável que o condutor da motolância realize **Curso de Pilotagem Defensiva*** em entidade com experiência neste tipo de treinamento;

2.4) É indispensável comprovar **experiência mínima de dois anos** em atendimento de urgência com prioridade para experiência em pré-hospitalar móvel;

2.5) É indispensável **à capacitação e treinamento** recomendados para condutor de veículo de urgência, de acordo com o descrito na grade de capacitação da Port. GM/MS 2.048/02, anexo VII;

2.6) É indispensável que o condutor da motocicleta tenha, adicionalmente, **Curso de Suporte Básico de Vida** de no mínimo 8 horas/aula, cujo conteúdo programático siga as orientações aceitas internacionalmente para Reanimação Cardiopulmonar (Diretrizes 2005 da AHA), sendo ministrado por entidade homologada.

3) Quanto aos equipamentos e materiais, as motolâncias, minimamente, deverão dispor de:

- 3.1) Cilindro de oxigênio de alumínio compatível com o volume do baú de carga ou da mochila própria para transporte (existem vários formatos de tamanhos de cilindros que pode se adaptar ao baú ou mochila de transporte).
- 3.2) Colar cervical (P, M, G);
- 3.3) Desfibrilador externo automático (DEA);
- 3.4) Luvas de procedimento e estéreis;
- 3.5) Ataduras, compressas, gazes;
- 3.6) Talas de imobilização de diversos tamanhos;
- 3.7) Material de venopunção (incluindo seringas e cateteres de diversos tamanhos);
- 3.8) Material de via aérea básica (cânula de Guedel, máscara de oxigênio com reservatório, cateteres de O2, ressuscitador manual adulto/infantil com reservatório);
- 3.9) Estetoscópio e esfigmomanômetro;
- 3.10) Oxímetro portátil;
- 3.11) Equipamento de proteção individual completo (tanto os itens previstos para a área da saúde quanto os necessários para a segurança na condução de motocicletas).
- 3.12) Medicamentos e soluções poderão ser utilizados, desde que sempre sob orientação do Médico Regulador da Central de Regulação das Urgências – SAMU 192 e de acordo com protocolos padronizados pelo serviço, a fim de propiciar o rápido início do atendimento no local até a chegada de outras equipes ou conforme o que for determinado pela regulação médica.

4) Quanto ao Equipamentos de Segurança e Equipamentos de Proteção Individual:

- 4.1) O condutor da motocicleta deverá usar os equipamentos de segurança e seguir as normas de circulação, de acordo com a legislação de trânsito em vigor, sendo que, em relação ao **capacete**, este deverá ser na **cor branca**, com certificação do INMETRO. O uso de viseira escurecida é proibido. O grafismo é utilizado conforme

padrão do Ministério da Saúde, de acordo com o Anexo I da Portaria GM/MS nº 2.971/08;

- 4.2) O condutor da motocicleta deverá utilizar, além dos equipamentos de segurança obrigatórios pela legislação de trânsito, **itens específicos** para condução de motocicletas como luvas, botas, caneleiras, cotoveleiras e joelheiras de proteção, sendo que todas estas peças deverão ser na cor preta;
- 4.3) O condutor da motocicleta como componente da equipe de atendimento do APH móvel deverá utilizar – obrigatoriamente por ocasião do atendimento – **os mesmos equipamentos de proteção individual padrão** (área da saúde);
- 4.4) É obrigatório o uso do **macacão** padrão, conforme Manual de Padronização Visual da Rede SAMU 192;
- 4.5) Recomenda-se, como proteção adicional aos membros superiores, tórax, dorso e abdome do condutor da motocicleta, a utilização de **jaqueta** com o mesmo padrão visual do macacão, confeccionada em náilon ou couro, com fitas reflexivas na cor cinza e reforço acolchoado nos ombros e cotovelos;
- 4.6) É obrigatória a utilização de **colete** – confeccionado em náilon na cor laranja e com fitas reflexivas na cor cinza – adicionalmente ao macacão, ou à jaqueta, ou a capa de chuva conforme condições de tempo e clima de cada região. Além da sinalização e proteção do tórax, o colete serve para acondicionar rádio e/ou telefone celular em bolsos externos específicos;
- 4.7) No caso de **capa de chuva**, esta deverá ser do tipo compatível para condução de motocicletas, confeccionada em material impermeável com fitas reflexivas na cor cinza e com o mesmo padrão visual das demais peças do uniforme previsto para a Rede SAMU 192.

5) Quanto a Comunicação:

É indispensável à comunicação com a Central de Regulação e que esta seja efetiva. Então, baseado no padrão de cada serviço, é recomendado à adaptação do sistema de rádio para o capacete, a fim de facilitar a comunicação entre o piloto e a Central.

6) Quanto ao grafismo e padronização visual da motolância:

O grafismo da motocicleta do SAMU 192 deverá seguir o padrão definido pelo Ministério da Saúde, conforme modelo no Anexo II da portaria GM/MS nº 2.971/2008.

7) Quanto à mochila própria para transporte



Esta deve possuir volume suficiente para que em conjunto com o baú de carga abrigue todos os materiais e equipamentos. Deverá ter dimensão e peso compatível com a segurança e conforto do piloto de forma a não comprometer o equilíbrio ou prejudicar a mobilidade do mesmo. É vedado o transporte de materiais ou equipamentos dependurados em partes da moto ou mesmo no condutor. O material de confecção da mochila deverá ser impermeável, na cor vermelha e deverão conter faixas reflexivas cinzas na parte traseira e laterais.

8) Quanto ao uso da motolância na chuva:

Considerando a dificuldade de tráfego nos grandes centros urbanos e que este fato se agrava com as chuvas, propiciando, provavelmente, número maior de saídas das motolâncias, e considerando que principalmente no início das chuvas a sujeira do asfalto junto com a água deixa o piso escorregadio, orienta-se ao condutor a redução da velocidade e atenção ao uso de equipamento de proteção individual de segurança (luvas, botas, cotoveleiras e joelheiras de proteção) e proteção de chuva, tipo macacão, com faixas reflexivas e identificação SAMU 192.

9) Quanto ao uso da motolância no período noturno:

Orienta-se que a circulação das motolâncias possa ocorrer mais no período diurno, uma vez que, em circunstâncias noturnas o risco de pilotagem aumenta significativamente em função da baixa visibilidade, bem como aumenta a vulnerabilidade do condutor a diversas formas de violência. Desta forma, caberá a cada serviço definir o período de circulação de suas motolâncias, considerando-se, também, que à noite diminuem os congestionamentos e o número de ocorrências em geral.

10) Quanto à sinalização:

A moto deverá ser sempre conduzida com farol baixo ligado, e durante as ocorrências, luzes de emergência e sirene ligadas. Na chegada ao local da ocorrência, quando esta ocorrer em via pública, o condutor deverá utilizar a moto como meio de sinalização de maneira a sinalizar aos carros que se aproximam garantindo a segurança do paciente e da equipe durante o atendimento. Assim, a mesma deverá permanecer com farol e luzes de emergência ligada e deixada perpendicularmente em relação à via, antes da cena, de forma a gerar um escudo a uma distância segura.

11) Duplo Acionamento e Movimento em comboio:

No que diz respeito ao acionamento de uma ou duas motolâncias para cada ocorrência, orienta-se que a coordenação do serviço possa avaliar as situações mais prevalentes, considerando-se o georreferenciamento das chamadas, a fim de estabelecer a melhor sistemática. O acionamento de duas unidades simultaneamente possibilita maior segurança, pois um condutor pode dar cobertura e apoio ao outro, tanto no deslocamento quanto no atendimento; por outro lado, diminui a capacidade de resposta para eventos simultâneos, além de elevar o custo operacional.

Caso haja a necessidade de saída simultânea de mais de uma motolância, estas deverão trafegar alinhadas, sendo proibida a ultrapassagem entre elas, evitando assim a colisão entre as duas. As motos não devem ultrapassar um veículo por ambos os lados, pois com isto pode assustar os motoristas que por muitas vezes podem, ao abrir passagem para uma moto, colidir com a outra.

12) Quanto ao Check List:

Todo o início do plantão deverá ser realizado o Check List para verificar as condições da motolância: como lanternas de emergência e sinalização, pressão do pneu, sirene e freios. Deverá ser realizado também check list dos EPI além do material de intervenção.

13) Seguro:

É exigência conforme é utilizado nas Ambulâncias que uma vez assinado o Termo de Doação seja feito o seguro da Motolância.

14) Estatísticas:

Além de serem incluídas nas estatísticas mensais de chamados e ocorrências, enviados pelos serviços SAMU 192 ao Ministério da Saúde, deverão ser enviadas estatísticas referentes às situações em que estas foram utilizadas e de acordo com o Anexo III da Port. GM 2971/08, conforme planilha abaixo:

SAMU 192 de:	
Situação	nº de ocorrências
a) Acionamento antes da USA	
b) Difícil acesso	
c) Apoio a USB	
d) Apoio a USA	
e) Demais situações	
Total de ocorrências Motolância	
Número de Motolâncias serviço:	

15) Quanto ao treinamento e capacitação em Pilotagem Defensiva*:

Considerando a Portaria GM/MS nº 2.971/08, que institui o veículo motocicleta como integrante da frota de intervenção do Serviço de Atendimento Móvel de Urgência em toda Rede SAMU 192, bem como define critérios técnicos a cerca da utilização destas unidades;

Considerando a diversidade dos serviços SAMU 192 implantados e suas peculiaridades no que se refere a territórios de abrangência, aspectos

regionais, geográficos, malha viária e vias de circulação nos diferentes municípios e regiões do país;

A Coordenação-Geral de Urgência e Emergência do Ministério da Saúde, primando pela segurança operacional na atividade do SAMU 192 e, acima de tudo, pela integridade dos condutores, desenvolveu um curso específico, em complementação ao preconizado pela Portaria 2.048, para formação de motociclistas que conduzirão as motolâncias, por se tratar de atividade muito peculiar.

Assim, trabalhamos na formatação de um curso a ser ministrado pela **Polícia Rodoviária Federal**, que já possui metodologia e instrutores capacitados para tal, além de infra-estrutura com capilaridade para atender às diferentes regiões do país.

Portanto, prima-se para que a capacitação dos condutores das motolâncias ocorra de forma padrão, a fim de que seja resguardada a segurança como garantia de êxito do processo que envolve o início da atividade com motocicletas na intervenção do SAMU 192.

A referida capacitação – Curso de Pilotagem Defensiva para Condutores de Motolâncias – tem as seguintes características:

- Necessária para habilitação das motolâncias do Ministério da Saúde junto aos serviços SAMU 192;
- Mínimo de 60 horas/aula com atividade teórica e prática; no caso do curso da PRF serão seis dias ininterruptos de curso nas dependências da PRF nos diversos núcleos e Superintendências Regionais, onde existe infra-estrutura (salas de aula e pista para treinamento prático);
- Ponto de corte aos condutores que não obtiverem aprovação nas avaliações teóricas e práticas iguais ou superiores a 70% em ambas as etapas.
- Gratuito aos candidatos selecionados a condutores das motolâncias do SAMU 192.

Como se trata de uma atividade inovadora e cercada de muitas especificidades, incluindo-se as dimensões continentais de nosso país e peculiaridades regionais, os serviços SAMU que não conseguirem incluir os seus condutores no calendário de cursos oferecidos junto à CGUE/PRF, poderão buscar soluções próprias, a partir de iniciativa junto a entidades locais com experiência neste tipo de treinamento, prevendo um mínimo de 60 horas/aula no referido curso e que, previamente, tenham a grade

programática do curso pretendido avaliada pela CGUE/DPRF. O qual irá emitir parecer técnico favorável ou não favorável ao curso pretendido.

16) Seleção de recursos humanos:

Preferencialmente, a escolha do condutor deverá levar em conta a maturidade do mesmo, como forma de conter o entusiasmo daqueles que tendem a pilotar de forma mais arrojada.

17) Solicitação de motolância:

Para que SAMU 192 habilitado receba a motolância deverá ser encaminhado à Coordenação Geral de Urgência e Emergência/CGUE/MS ofício enviado pela Secretaria Municipal/Estadual de Saúde solicitando o veículo. Aos novos serviços (SAMU 192) a solicitação de motolância deverá ser incluída no projeto.

18) Habilitação do serviço:

Será necessário, atender os itens abaixo para habilitação da motolância:

- a) Contrato de manutenção específico ou declaração do gestor dando garantia de manutenção para as respectivas motocicletas do SAMU;
- b) Lista nominal de todos os profissionais que compõem a equipe de condutores das motocicletas, com suas modalidades de contratação;
- c) Cópia das habilitações de todos os condutores das motocicletas, de acordo com a legislação;

2) DESCRIÇÃO DO PROGRAMA DO DEPARTAMENTO DE POLICIA RODOVIARIA FEDERAL (DPRF)

PROJETO BÁSICO

1. INTRODUÇÃO:

O Núcleo de Motociclismo – NUMOT, visando à capacitação de servidores do Ministério da Saúde (SAMU), para a utilização de motocicletas em atendimento de suporte básico de vida, passa a oferecer Treinamento de Pilotagem de Motocicletas para integrantes daquele órgão.

2. JUSTIFICATIVA:

O curso visa atender a necessidade de aperfeiçoamento da condução de motocicleta com segurança, possibilitando o deslocamento em atendimento, tendo assim uma resposta rápida para o usuário, com a brevidade que este meio de condução propicia.

3. OBJETIVOS:

Capacitar o motociclista com técnicas de direção defensiva e maneabilidade com a motocicleta para deslocamentos com brevidade e segurança aos locais de atendimento.

3.1 OBJETIVOS ESPECÍFICOS

Execução de exercícios em pista interna para o incremento da maneabilidade com a motocicleta;

Utilização correta dos equipamentos e acessórios da motocicleta;

Aprimoramento dos conhecimentos de direção defensiva;

4. FUNDAMENTAÇÃO LEGAL:

A presente capacitação tem amparo legal na Lei 8.112, de 11 de dezembro de 1990, Decreto 5.707, de 23 de fevereiro de 2006.

4.1 DELIMITAÇÕES DO PROJETO

O presente projeto básico é caracterizado como evento de capacitação, na modalidade curso presencial, conforme o disposto no item III do Art. 2º do Decreto nº 6.707/06.

5. DA RESPONSABILIDADE PELA EXECUÇÃO:

Departamento de Polícia Rodoviária Federal (DPRF), Coordenação-Geral de Operação (DFT), (NUMOT) e Coordenação de Ensino.

SEPN, Bloco "C", Projeção 08, Quadra 506, Avenida W3 Norte, 2º Andar.

Fones: (61) 3448-7700 / (61) 3448-7705 / (61) 32489531/ (61) 33421234 Fax: (61) 3448-7711

Brasília/DF – CEP: 70740-580

6. PROJETO PEDAGÓGICO:

A presente proposta de capacitação será desenvolvida conforme planejamento abaixo descrito:

6.1 EXECUÇÃO DA CAPACITAÇÃO

A capacitação será desenvolvida por instrutores do DPRF/MJ lotados nas Regionais com Coordenação do Núcleo de Motociclismo/NUMOT.

6.2 LOCAL E DATA

O curso será ministrado no NUMOT, cujas instalações possibilitam a plena execução das atividades teóricas e práticas com motocicletas, situado no SGO Q. 5 lote 15/18 Setores Complementares, Asa Norte, Brasília, no período a ser definido bem como da data e local.

6.3. PÚBLICO ALVO

Servidores do Serviço de Atendimento Móvel de Urgência (SAMU).

6.4. CARGA HORÁRIA

O curso terá a carga horária de 10 h/dia. Distribuídos segunda a sábado interruptos totalizando 60h.

INSTRUTORES

Deverá ser disponibilizado no mínimo 4 instrutores para cada 20 alunos.

6.5. NÚMERO DE VAGAS

Serão oferecidas no Máximo 20 vagas e no mínimo 10 para integrantes do SAMU conforme o numero de motocicletas cedidas por aquele órgão, considerando que para cada moto cedida será utilizada por no máximo dois alunos.

6.6. DINÂMICA DO CURSO

O Curso será desenvolvido com a execução de aulas teóricas e práticas, tendo uma avaliação correspondente a cada uma, tudo conforme quadro de trabalho semanal (QTS), elaborado pelo NUMOT.

6.7 – PROGRAMAS DO CURSO

TEÓRICAS	HORAS	PRÁTICAS	HORAS
LEGISLAÇÃO	10	- TREINAMENTO DE PISTA INTERNA; - TREINAMENTO DE PISTA COM OBSTÁCULO; - TREINAMENTO EM PISTA DE VELOCIDADE; E - AVALIAÇÕES.	50
A MOTOCICLETA			
EQUIP. OBRIGATÓRIOS			
DIREÇÃO DEFENSIVA			
CONDUÇÃO DA MOTOCICLETA			
MANEABILIDADE E MANEJO			
CONDUÇÃO EM ALTA VELOCIDADE			
SITUAÇÃO NORMAL DE USO			
MOTOCICLISTA SOCORRISTA			
FORMAÇÕES E DESLOCAMENTO			
ESTACIONAMENTO			
RELAÇÕES HUMANAS			
MECÂNICA DE 1º ESCALÃO			

6.8 – AVALIAÇÕES

Na avaliação teórica será considerado aprovado o instruído que obtiver no mínimo 70% dos pontos;

Na avaliação prática será considerado aprovado o instruído que obtiver no mínimo 70% do exercício. O candidato será aprovado quando obtiver aproveitamento igual ou superior a 70% ou equivalência nota 70, em ambas as etapas do processo de avaliação do curso (teórico/prático)

6.9 – DA CERTIFICAÇÃO

A certificação do respectivo curso será emitida pela Coordenação de Ensino (COEN)- DPRF, mediante a apresentação da lista nominal de presença dos participantes as expensas do SAMU – MS. A listagem dos participantes deverá ser encaminhada imediatamente ao término do curso a COEN/DPRF e remetida cópia a CGUE/DAE/SAS/MS e também ao Coordenador do SAMU 192, o qual recebeu o treinamento.

6.10 CONFECÇÕES DO BARRETE

O barrete será liberado para confecção padronizado pela DPRF, para que se obtenha uma uniformidade.

6.11 FORMADORES DE INSTRUTORES

O aluno que melhor se desenvolver no curso poderá ser convidado a realizar cursos de instrutor de motolância pela DPRF, posteriormente.

7. MATERIAL DE APOIO:

DEVERÁ SER DISPONIBILIZADO PELO SAMU local em parceria com o DPRF local no que se concerne de disponibilização ao referido departamento. Sendo de incumbência maior do SAMU os itens relacionados abaixo

Motocicletas para realização do curso;

Combustível e óleo para motor;

Equipamento de proteção individual (EPI);

O Departamento de Polícia Rodoviária Federal, não responsabilizará por danos causados a motocicleta no decorrer do curso;

A cada dois dias de treinamento, deverão ser disponibilizados onze litros de combustível para cada moto em treinamento.

8 DISPOSIÇÕES FINAIS

O curso será norteado através do caderno de orientações e do Projeto Básico de treinamento do DPRF, contido também neste caderno. As situações omissas serão resolvidas pela Coordenação de Ensino – DPRF e a Coordenação Geral de Urgência e Emergência.

Os custos com os profissionais do SAMU durante o curso será de responsabilidade do gestor local.

3) GRADE CURRICULAR TREINAMENTO MOTOLÂNCIA SAMU 192

A-PAPEL DO MOTOCICLISTA

O HOMEM

O técnico motociclista do SAMU 192, deve ser devido a natureza de sua missão, um profissional dotado de qualidades inerentes, que lhe fornecerão subsídios para o bom cumprimento de sua missão, tornando-se assim, o integrante primordial na execução da sua função. É necessário, pois, que o profissional esteja apito, em elevado grau, de condições técnicas ,humanas (responsabilidade, determinação, etc.) e físicas (vigor físico), em função das condições encontrado no trânsito, seu ambiente de trabalho pois, sabe-se que há fatores positivos e negativos.

FATORES POSITIVOS

Economia administrativa nos cofres Públicos e principalmente salvar vidas:

- Rapidez nos atendimentos;
- Agilidade em trânsito em vias pesadas;
- Relação custo-benefício;
- Economia de combustível;
- Economia em manutenção;
- Economia em RH;
- Racionalização das viaturas operacionais;
- Eficiência dos equipamentos;
- Redução sensível do tempo-resposta.

FATORES NEGATIVOS

O uso de motocicletas para a REDE SAMU 192, trás por parte dessa coordenação inúmeras preocupações em função das características do veículo motolancia, Pelas suas dimensões, que são reduzidas, pela sua agilidade, e muitas das vezes imperceptíveis, são fatores relevantes, tendo em vista o alarmante aumento da frota de motocicletas nas grandes metrópoles, e com isto, o grande aumento de acidentes envolvendo tais veículos, pois, o grande número de acidentes são provocados quando não há a visibilidade da presença da motocicleta; as próprias motocicletas circulam entre os corredores formados pelos demais veículos; a auto confiança do motociclistas; em dias de chuva, o emprego realizado a noite, a falta de proteção na altura das pernas, ou seja, se fossemos elencar os fatores negativos não se investiria em motocicletas. Mas, os fins justificam os riscos. Porém, o uso deste tipo de veículo, para realizarem os atendimentos requer treinamento por parte dos profissionais da REDE SAMU 192 e cuidados especiais. É necessário ter atenção redobrada na condução das motocicletas, pois é alto o risco de acidentes, mesmo que a velocidade seja compatível com a via, realizando ultrapassagens permitidas e os demais veículos em baixa velocidade, há sempre o risco.

A MÁQUINA

A motocicleta, instrumento de trabalho do motociclista, não deve oferecer nenhum mistério ao usuário. Do conhecimento técnico do funcionamento e das características da motocicleta, o motociclista adquire a confiança necessária a uma boa aprendizagem das técnicas utilizadas na pilotagem propriamente dita, interagindo com sua competência técnica

B-OBJETIVO

Objetivos Gerais

Aplicar os conhecimentos sobre a formação de técnicas de pilotagem em motocicleta, bem como no cotidiano do serviço, da rede SAMU 192, em todo território Brasileiro.

Transmitir conhecimentos e executar na prática, exercícios de pilotagem, visando as necessidades de preparo técnico-profissional na utilização do equipamento as equipes atuantes através da rede SAMU 192..

Adquirir conhecimento e normas visando a participação ativa e aprimoramento de técnicas modernas de execução do serviço com motocicleta dentro da rede SAMU 192..

Objetivos Específicos

Capacitação do servidor na utilização da motocicleta.

Executar as diversas operações de manuseio do equipamento, sanando possíveis falhas; Utilização correta dos equipamentos e acessórios da motocicleta; Aplicar técnicas corretas de pilotagem da motocicleta.

C-PILOTAGEM DEFENSIVA

Conceito:

A pilotagem com segurança fará a diferença, poderá salvar a sua vida e a falta desta poderá tirá-la, daí a importância de que se reveste. Pilotar defensivamente é dirigir de modo a evitar acidentes, apesar das ações incorretas dos outros e de condições adversas. É preciso saber como reagir, mesmo quando outros cometem erros ou as próprias condições físicas (clima, pista de rolamento) não venham a ser as melhores.

A pilotagem segura é composta de 90% de um processo mental e de 10% físico.

Saber manter a motocicleta sob controle em situações inesperadas e adotar a postura correta ao dirigir é fundamental para evitar acidentes. Não basta apenas manter-se atento no trânsito, é preciso ter condições de escapar de uma situação de perigo.

Pilotagem defensiva é um estilo de pilotagem veicular onde o motorista tem especial preocupação com a segurança e economia. Tal preocupação não só em relação a sua condução, mas como a de terceiros. Um piloto que dirige defensivamente consegue prever o erro dos outros dando tempo para correções, dessa forma evita o envolvimento em acidentes e diminui consideravelmente o

cometimento de infrações. Pilote sempre com atenção. Jamais pense que uma moto faz parte de você. O veículo é um equipamento, uma máquina que responde as leis da física e é muito mais forte e pesada que um ser humano. Conduzir defensivamente consiste em planejar todas as ações prevenindo-se contra o comportamento imprudente de outros usuários da via, adaptando-se ainda as condições adversas .

Muitos motoristas e motociclistas não têm consciência dessa responsabilidade. É comum ouvirmos relatos de acidentes onde o condutor aponta como "culpa" a falta de acostamento, a chuva, um buraco na pista, entre outros fatores.

Apos analisar as causas de milhares de acidentes, foi possível chegar as seguintes conclusões:

90% dos acidentes são causados por falhas humanas.

4% são causados por falhas mecânicas.

6% são causados por más condições das vias.

A partir destes dados, verificou-se também que a grande maioria das falhas humanas, podem ser evitadas tomando-se alguns cuidados básicos. Esse conjunto de técnicas recebe o nome de direção defensiva.

Lembrete: a prática desses procedimentos esta ao alcance de todos os condutores.

Alternativas possíveis:

Ao nos depararmos com um perigo potencial, devemos decidir o que fazer para evitar um possível acidente. Essa fase do método depende de dois fatores básicos no desempenho do motociclista: Concentração e Capacidade de decisão. Pois caso o motociclista se descuide de um desses fatores, poderá não conseguir identificar o perigo potencial, ou não decidir corretamente e em tempo hábil sobre a ação a tomar.

O motociclista deve nessa fração de segundo que dispõe para pensar, visualizar as ações que poderão ser tomadas perante o perigo identificado.

A melhor alternativa:

Após a identificação do perigo potencial e o levantamento das alternativas, segue-se a adoção da melhor alternativa, ou seja, a alternativa que proporcione a maior segurança possível ao motociclista e consiga livrá-lo do perigo identificado. Essa tomada de decisão dependerá única e exclusivamente da desenvoltura e habilidade do motociclista. A decisão que para um parecerá a melhor, para outro deverá ser descartada. Esta decisão é puramente individual pessoal

Rapidez e segurança:

Após a escolha da sua melhor alternativa, ou seja, a escolha do que fazer, o motociclista deverá, valendo-se das características da sua motocicleta, executar a ação escolhida com a máxima rapidez possível, porém nunca se esquecendo da segurança. De acordo com o exposto, podemos definir claramente uma seqüência lógica de ações a serem sempre realizadas, pelo motociclista, ao deparar-se com um perigo potencial.

Traduzimos esta seqüência da seguinte maneira:

- Identificar perigos potenciais;
- Prever o local de um possível choque;
- Decidir como evitá-lo e
- Executar a ação adequada.

O intervalo de tempo entre o reconhecimento de uma situação perigosa e a ação de resposta a esta situação é chamado de tempo de reação, e depende da condição física e do estado emocional do indivíduo. O tempo médio de reação de uma pessoa jovem em bom estado de saúde é de aproximadamente 0,75 segundos. Este é praticamente o tempo que o cérebro necessita para processar

as informações que está recebendo e definir uma ação.

Fatores Que Influenciam O Tempo De Reação

Definitivos: idade, deficiência física (visão, audição, paralisias etc.)

Temporários: enfermidades passageiras (resfriado comum, etc.), álcool, drogas, medicamentos, estado emocional.

Segurança ativa Segurança ativa é a segurança proporcionada ao motociclista através de seus procedimentos, do equipamento que utiliza e das características existentes somente na motocicleta.

D-CONHECENDO A MOTOCICLETA E SUAS CARACTERÍSTICAS

O equipamento individual do motociclista é de grande importância e item crucial. Diz respeito a sua segurança.

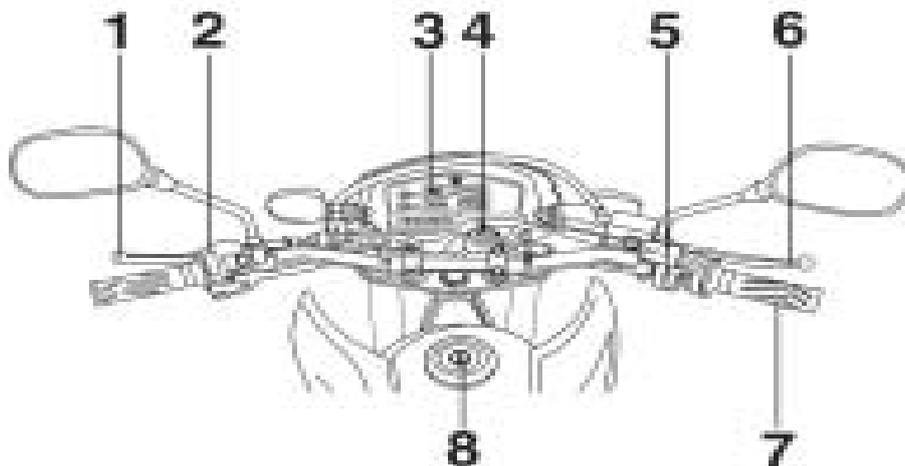
A motocicleta, não apresenta carroceria, deixando com isso o motociclista ainda mais vulnerável e exposto. Por isso, a obrigatoriedade dos equipamentos da motocicleta para proporcionar uma pilotagem mais segura.

Além do equipamento da motocicleta, o motociclista, ainda tem que se preocupar com o seu equipamento pessoal, jaqueta de couro, botas de motociclista, luvas de preferência cano longo e com dedos e capacete dentro das especificações regulamentadas.

MOTOCICLETA UTILIZADA PELO SAMU

- YAMAHA XTZ 250 LANDER
- CARACTERÍSTICAS DA MOTOCICLETA

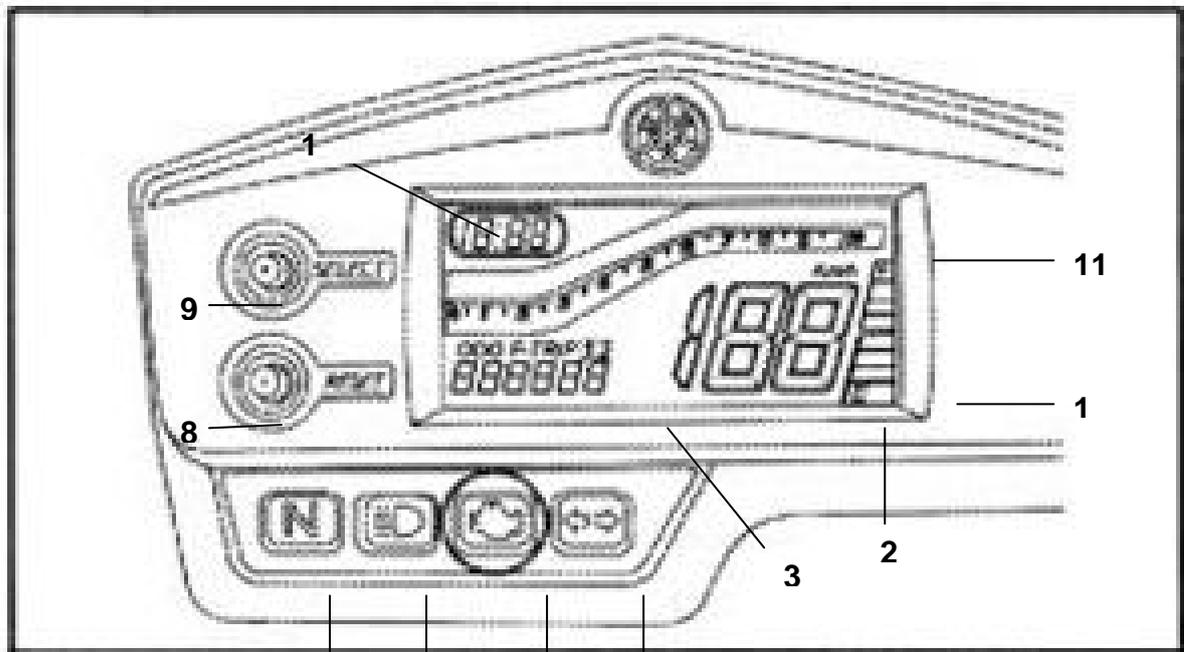
Instrumentos e controle da LANDER



1. Manete da embreagem.
2. Interruptor do guidão do lado esquerdo
3. Visor
4. Interruptor principal
5. Interruptor do guidão do lado direito
6. Manete do freio dianteiro
7. Manopla do acelerador

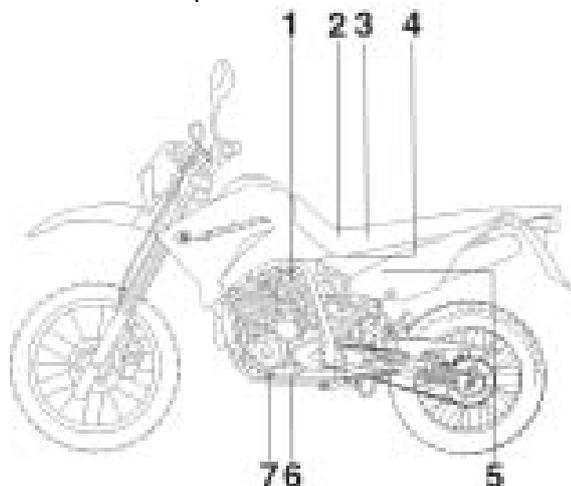
8. Tampa do tanque de combustível

Luzes de advertência e indicadores / Visor Multifuncional



1. Medidor de combustível
2. Velocímetro
3. ODO/TRIP
4. Luz indicadora do pisca
5. Luz indicadora de anomalia no motor
6. Luz indicadora do farol alto
7. Luz indicadora do ponto morto
8. Botão Reset
9. Botão Select
10. Relógio
11. Tacômetro

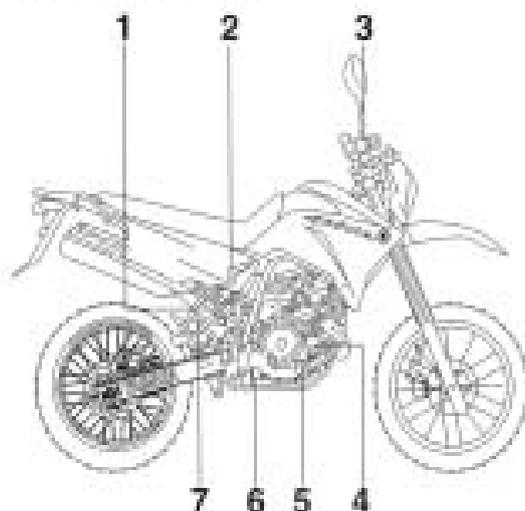
Visão do lado esquerdo



Lado esquerdo

1. Parafuso da marcha lenta
2. Bateria
3. Caixa de Fusíveis
4. Fusível principal
5. Jogo de ferramentas
6. Parafuso de dreno do óleo do motor
7. Pedal de Câmbio

Visão do lado direito



Lado direito

1. Anel Ajustador da pré-carga da mola do amortecedor
2. Elemento do filtro de ar
3. Reservatório do fluído de freio dianteiro
4. Elemento do filtro de óleo do motor
5. Tampa de enchimento do óleo motor
6. Pedal do freio
7. Reservatório do fluído de freio dianteiro

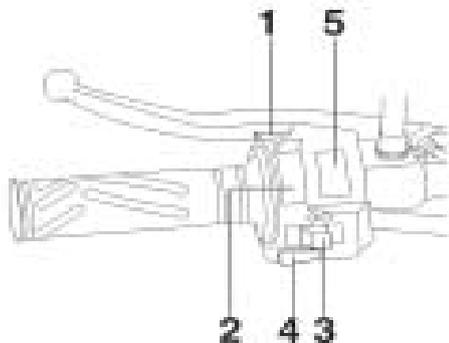
FUNÇÃO DOS INSTRUMENTOS

DESCRIÇÃO	FUNÇÃO
Velocímetro	Indica a velocidade da motocicleta (km/h)
Hodômetro	Registra o total de quilômetros percorridos pela motocicleta
Marcador de combustível	Indica a quantidade aproximada de combustível no tanque

Tacômetro	Indica o regime de rotações do motor (rpm)
Faixa vermelha do tacômetro	Não permita que o ponteiro atinja a faixa vermelha
Luz indicadora do ponto neutro (verde)	Acende-se quando a transmissão está em ponto neutro
Luz indicadora de anomalia no motor (âmbar)	Acende-se quando o motor apresentar alguma alteração
Luz indicadora da sinaleira (verde)	Acende-se intermitentemente quando a sinaleira é ligada
Luz indicadora do farol alto (azul)	Acende-se quando o farol tem fecho de luz alta
Medidor de percurso	Registra a quilometragem parcial percorrida pela motocicleta

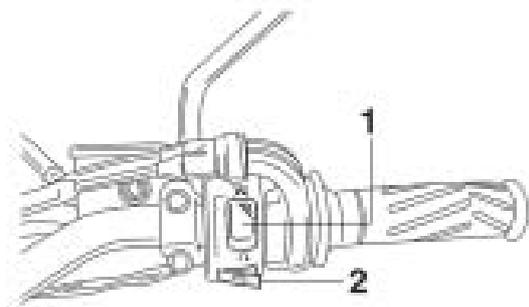
INTERRUPTORES

Lado esquerdo



1. Comutador de fecho do farol
2. Interruptor de farol alto/baixo
3. Interruptor do pisca
4. Interruptor da buzina
5. Interruptor de luzes

Lado direito



1. Interruptor de parada do motor
2. Interruptor de partida

Interrupto de Ignição

Posição da chave	Função	Condição da chave
LOCK (Trava de guidão)	Travamento do guidão. Motor e sistema elétrico desligado	A chave pode ser removida
OFF (Desligado)	Motor e sistema elétrico desligados	A chave pode ser removida
ON (Ligado)	Motor e sistema elétrico podem ser desligados	A chave não pode ser removida

TIPOS DE APOIOS

Existem dois tipos de apoios em uma motocicleta, para serem utilizados quando esta se encontrar estacionada:

- Apoio lateral
- Cavalete central.

EMPREGO

Os dois tipos de apoios têm o seu uso baseado nas seguintes premissas básicas de emprego:

Apoio lateral

- Usado em paradas curtas, onde se deve estar em condições de sair rapidamente;
- Usados em terrenos consistentes e polidos (cerâmica, mármore, asfalto etc) e
- Observe a inclinação do terreno, se for muito inclinado evite utilizá-lo para que a motocicleta não venha a sofrer uma queda.

Cavalete Central

- Usado em paradas longas, onde a rapidez de saída não é necessária;
- Usada em reparos e consertos da motocicleta, devido a sua estabilidade e
- Usado em terrenos pouco consistentes (areia, pedras, barro, gramado etc), ou em terrenos muito inclinados.

Controles

Os controles da motocicleta, são os dispositivos de que o motociclista dispõe para colocar a máquina em funcionamento.

Para isso faremos uma distinção didática, mostrando a diferença entre Equipamento e Acessório.

- Equipamento é o dispositivo encontrado na maioria das motocicletas, civis e ou militares, que tem por finalidade proporcionar um bom funcionamento e uma boa manutenção, bem como auxiliar na pilotagem segura, fornece ainda dados sobre o desempenho da máquina. Ex. Espelhos retrovisores, buzina, escapamento, lanternas foral etc.
- Acessório é o dispositivo com a finalidade de proporcionar a motocicleta características especiais, diferenciando-a das demais. Os acessórios utilizados nas motocicletas militares, são os seguintes:
 - ✓ Pára-brisa ou Bolha, localizado a frente do painel de instrumentos fixado no guidão por meio de braçadeiras. Sua função principal é proporcionar conforto e segurança ao motociclista protegendo-o do ar frontal e de pequenos objetos lançados por outros veículos ou não durante um deslocamento.
 - ✓ Protetores laterais ou Mata cachorro, são tubos de aço localizados na parte da frente e a retaguarda da motocicleta, fixados ao chassi, com a dupla finalidade de fornecer uma relativa proteção ao motociclista e a máquina em caso de acidente.
 - ✓ Luzes patrulheiro, localizadas a frente e a retaguarda da motocicleta, tem a função de alertar aos demais usuários da via sobre a presença de motocicleta SAMU 192. São usadas com frequência em deslocamentos de urgência.
 - ✓ Sirene, acessório sonoro importantíssimo no comprimento das missões, para alertar e chamar a atenção dos outros condutores e pedestres da necessidade da preferência. Alguns modelos dotados de corneta e amplificado, funcionam como megafone para melhorar a comunicação com outras pessoas.
 - ✓ Rádio para comunicação, fixado geralmente a frente próximo ao painel, utilizado para transmissão e recepção durante o serviço.

MECÂNICA E CICLÍSTICA

A motocicleta é composta de duas partes distintas:

Mecânica: conjunto composto por motor, transmissão e câmbio. Este conjunto é que produz e distribui a força necessária para movimentar a motocicleta.

Ciclística: é formada por quadro, suspensão, rodas, pneus e freios. Esta estrutura é que dá estabilidade ao movimento gerado pela mecânica, além de ajudar a determinar o tipo de motor de acordo com as características da ciclística.

SISTEMAS DE ALIMENTAÇÃO

ORGÃOS COMPONENTES

1. Tanque de combustível
2. Filtros de ar
3. Carburador (Conjunto de Injeção)
4. Filtros de combustível

5. Bombas de combustível

MANUTENÇÃO – INSPEÇÃO MECÂNICA PCLOC

Todos nós sabemos que é obrigatório manter o veículo em bom estado e em perfeitas condições de funcionamento (Art. 27, CBT.).

Apesar da pequena incidência de acidentes causados por falhas mecânicas, a inspeção mecânica deve fazer parte da pilotagem diária.

P (Pneus) – Verifique sempre o estado de conservação e a calibragem dos pneus.

C (Comandos) – Verifique sempre o perfeito funcionamento de todos os comandos da motocicleta.

L (Luzes) – A parte elétrica é fundamenta para a sua visualização nas ruas.

O (Óleo) – Verifique o nível de óleo constantemente e troque conforme o manual do proprietário.

C (Corrente) – Por ser um item de desgaste natural, não esqueça de mantê-la sempre regulada e lubrificada.

LEMBRE-SE

Pneus – A pressão correta dos pneus proporciona maior estabilidade, conforto e segurança ao conduzir a motocicleta, além de maior durabilidade dos pneus. Verifique sempre o estado de conservação e a calibragem dos pneus da sua motocicleta.

Comandos – Verifique sempre o perfeito funcionamento de todos os comandos da motocicleta.

Embreagem – O ajuste da embreagem é necessário caso a motocicleta apresenta queda de rendimento, quando se efetua a mudança de marchas, ou, se a embreagem patina, fazendo com que a velocidade da motocicleta não seja compatível com a rotação do motor. A folga correta da embreagem deve ser de 10 a 20mm, medida na extremidade da alavanca.

Freios – O sistema de freios afeta sua segurança pessoal e o ajuste apropriado deverá ser sempre efetuado. O curso que a alavanca do freio percorre antes do início da frenagem é denominado folga livre. A folga medida na extremidade da alavanca do freio deverá manter-se entre 10 e 20mm no dianteiro e entre 10 e 30mm no traseiro.

Combustível – Verifique sempre o nível de combustível antes de sair. Não conduza a motocicleta com o registro na posição de reserva. Ficar sem combustível em via pública é infração média e remoção do veículo (Art. 180, CBT).

Luzes – A parte elétrica é fundamental para a sua visualização nas ruas o farol é de grande importância para sua segurança. Mal regulado, reduz a visibilidade e ofusca os veículos que trafegam em sentido contrário.

Transitar com o farol apagado é infração gravíssima e suspensão do direito de dirigir (Art. 244, IV, CBT).

Transitar com a luz do farol queimada é infração média (Art. 230, XXII, CBT).

Óleo – Verifique o nível de óleo diariamente, antes de acionar o motor. E complete se for necessário. Obedeça o nível recomendado pelo fabricante (consulte o manual do proprietário). Troque o óleo do motor a cada 1000km e no máximo, 1500km.

Corrente – A durabilidade da corrente de transmissão depende da lubrificação e ajustes corretos.

Verifique a folga da corrente, que deve ter uma folga de aproximadamente 10 a 20mm.

Substitua sempre a corrente, a coroa e pinhão em conjunto, caso contrário a peça nova se desgastará rapidamente.

Limpe completamente a corrente e lubrifique somente com óleo para transmissão SAE 80 ou 90.

E-INSPEÇÕES DIÁRIAS

ITENS A SEREM VERIFICADAS INSPEÇÕES DIÁRIAS	Matinal	Retorno da ocorrência
Nível de óleo do motor	X	
Nível de fluido de freios e pastilhas	X	X
Nível de combustível	X	X
Lubrificação da corrente de transmissão	X	
Aros e raios	X	X
Fixação de parafusos e equipamentos	X	X
Dutos e tubulações - fixação e estado geral	X	
Dispositivos de emergência - luzes e sirene	X	X
Equipamentos padrão de sinalização da motocicleta	X	X
Antena de proteção	X	
Pneus em seu estado geral - Desgaste e objetos presos, calibragem	X	X
Bateria (se não selada)	X	
Lubrificação de cabos e articulações	X	
Capacete e colete - Limpeza e conservação	X	X
Materiais de resgate	X	X
Cilindro de O ²	X	X
Lanternas de sinalização e alerta - pilhas e funcionamentos	X	X
Rádio digital - funcionamento e baterias	X	X
Baú e mochilas - estados geral	X	

F-POSTURA DO MOTOCICLISTA

Postura correta e essencial ao bom desempenho do motociclista. Mas, para consegui-la, e preciso levar em consideração sua adaptação física a máquina. Tanto uma motocicleta grande como uma motocicleta pequena, em relação ao seu porte

físico, favorece uma postura incorreta, ocasionando tensão nos músculos e acionamento inadequado dos comandos de pé e mão. O cansaço e a tensão reduzem a concentração, provocando menor atenção e erros de julgamento, A dificuldade de coordenação motora e tomada de decisões lenta. Para pilotar com uma postura correta, é importante conhecer alguns pontos:

Cabeça: deve estar levemente levantada, pois pilotar com a cabeça abaixada diminui a visibilidade do motociclista.

Olhos: os olhos não devem estar fixados num só ponto, pois impediria você de ver obstáculos que podem aparecer e que poderiam exigir uma decisão rápida e talvez um acionamento de freios. É preciso ver tudo que acontece ao seu redor.

Ombros: relaxados, coluna vertebral ereta, pois evita a fadiga e posteriores problemas com a coluna vertebral.

Punhos: abaixados em relação as mãos. Mãos centralizadas nas manoplas.

Braços: relaxados, com os cotovelos levemente para dentro nesta posição, funcionando como mola, impedindo que você vá para frente e absorva os choques da roda dianteira.

Quadril: junto ao tanque, em posição que permita virar o guidão sem esforço dos ombros.

Pés: paralelos ao solo, com salto encaixado nas pedaleiras. Pé direito sobre o pedal de freio traseiro.

G-TÉCNICAS DO P.I.P.D.E

CONCENTRAÇÃO E DECISÃO

Concentração: - permite que se perceba os menores detalhes.

Decisão: - é fundamental para uma pilotagem segura

P- Procurar
I-Identificar
P-Prever
D-Decidir
E-Executar

PROCURAR

Mantenha os olhos em movimento, pesquisando o terreno, o ambiente e a maneira correta de enfrentá-lo.

Observe alguns segundos a frente o caminho do percurso.

IDENTIFICAR

Sinalização;

o comportamento dos demais condutores;o comportamento de pedestres, e veículos não motorizados;as possíveis e prováveis condições adversas;animais na pista.Lembrete: pequenas distrações podem ser fatais. Note que ha uma diferença entre olhar de maneira simples e displicente e realmente estar atento.

Estar atento significa estar permanentemente em alerta, em busca de todas as informações que o ato de pilotar ou dirigir com segurança exige. Pilotando a 80km/h, uma pequena distração ou desligamento, de apenas 2 segundos, significa percorrer 50 metros "cegamente" , sem poder esboçar qualquer reação.

REVER O QUE PODE ACONTECER

Antecipar os possíveis acontecimentos, pensar nas conseqüências (colisão, ou falhas dos outros condutores).

DECIDIR O QUE FAZER

Para poder decidir como agir corretamente no trânsito, é necessário conhecer todas as situações que ele apresenta, bem como as alternativas possíveis para resolver cada situação.

EXECUTAR SUA DECISÃO

A decisão correta é a principal ferramenta da pilotagem segura. É uma combinação de Concentração: permite que se perceba os menores detalhes. Decidir é fundamental para uma pilotagem segura.

Lembrete: não exceder suas habilidades ou capacidades da sua motocicleta.

PILOTANDO NO TRÂNSITO EM SITUAÇÃO ESPECIAL

CONDIÇÕES ADVERSAS

Condições adversas são fatores ou combinações de fatores que contribuem para aumentar as situações de risco no trânsito, podendo comprometer a segurança. O condutor deve ser capaz de identificar os riscos e agir corretamente diante dessas situações, adotando os procedimentos adequados para cada caso. Os tipos de situações adversas são os seguintes:

Iluminação
Tempo
Trânsito
Veículo

ALTERAÇÃO DOS MEIOS EXTERNOS.

ILUMINAÇÃO

A luz é um fator de segurança, pois é essencial para vermos e sermos vistos, seja com iluminação natural ou artificial. Porém, a luz torna-se uma condição adversa quando está em falta ou em excesso. As condições adversas de iluminação são:

Ofuscamento: é uma cegueira momentânea causada pelo excesso de luz em nossos olhos. A vista humana pode levar até 7 segundos para se recuperar de um ofuscamento. Um veículo a uma velocidade de 80 km/h poderá percorrer até 155 metros antes que seu condutor recupere a visão plena.

Penumbra: (ou meia luz), é a situação de pouca luminosidade que ocorre no final da tarde e início da noite e no, final da madrugada e início da manhã.

Lembrete: procedimentos para pilotar ou dirigir na penumbra:

Farol em luz baixa;
Reduzir a velocidade;
Redobrar atenção.

Noite: Orienta-se que a circulação das motocicletas possa ocorrer mais no período diurno, uma vez que, em circunstâncias noturnas o risco de pilotagem aumenta significativamente em função da baixa visibilidade, bem como aumenta a vulnerabilidade do condutor a diversas formas de violência. Desta forma, caberá a cada serviço definir o período de circulação de suas motocicletas, considerando-se, também, que à noite diminuem os congestionamentos e o número de ocorrências em geral. Neste período, a visibilidade depende completamente da luz emitida pelos faróis dos veículos e da iluminação artificial das vias.

Lembrete: são necessários alguns cuidados para conduzir com segurança: Mantenha as luzes do veículo em perfeito funcionamento, mantenha os faróis regulados e limpos, observe que a velocidade segura será inferior aquela praticada durante o Dia, se possível evite trafegar à noite ou de madrugada não olhe diretamente para os faróis de outro veículo, permaneça com a luz baixa, mesmo que o outro veículo não atenda a solicitação.

TEMPO

Os fenômenos climáticos podem interferir na segurança do trânsito, alterando as condições da via, diminuindo a capacidade visual do condutor e modificando padrões de condução e comportamento dos veículos, como a aderência dos pneus e a estabilidade. As condições de mau tempo podem se agravar a ponto de impedir o deslocamento seguro. As principais são:

CHUVA

a condição adversa de chuva reduz a visibilidade, diminui a aderência dos pneus, principalmente em curvas, aumenta o espaço percorrido em frenagens e dificulta manobras de emergência.

Aquaplanagem: a aquaplanagem ocorre pela combinação dos seguintes fatores:

excesso de água na pista velocidade demasiada, pneus com profundidade de sulco insuficiente.

Durante a aquaplanagem, o guidão fica repentinamente leve e é; muito difícil de controlar a moto. Os procedimentos corretos nesse caso são:

Em dia de chuva, reduza a velocidade, rode com pneus novos ou em bom estado de conservação, com boa banda de rodagem, calibre os pneus segundo as especificações do fabricante e do veículo, mantenha o guidão onde estava quando se iniciou a hidroplanagem, roda virada para um dos lados pode levar a queda, não acelere rapidamente a motocicleta e diminua a velocidade, mas não freie bruscamente, estabeleça um padrão seguro de velocidade para a situação

NEBLINA

Conduzir um veículo sob neblina exige muito cuidado e experiência. Acidentes que ocorrem nesta condição adversa normalmente são gravíssimos e podem envolver diversos veículos (engavetamento).

Lembrete: Vento, frio ou calor também podem comprometer a segurança do motociclista ou motorista. O motociclista deve estar sempre protegido com os equipamentos de segurança. Em situação de mau tempo, encoste o veículo em lugar seguro e espere as condições melhorarem.

VIAS

O ideal seria sempre transitar em vias bem projetadas, construídas e conservadas, além de sinalizadas adequadamente. Porém, isso nem sempre é possível, principalmente em se tratando da nossa realidade.

As principais condições adversas das vias são: sinalização inadequada ou deficiente, pavimentação inexistente ou defeituosa, curvas mal projetadas ou mal construídas, inexistência de acostamento, má conservação, buracos, falhas e irregularidade, pistas recém cobertas com cascalho.

Lembrete: em pista de cascalho, a motocicleta se torna bem mais difícil de pilotar, exigindo do piloto mais atenção. É importante planejar o itinerário com antecedência, levando em consideração as condições das vias. Todo condutor deve utilizar as vias de forma segura, reconhecendo seus perigos e deficiências e ajustando-se as suas conduções.

TRÂNSITO

Para pilotar ou dirigir com segurança, é fundamental avaliar e agir de acordo com as condições do trânsito. Os fatores adversos mais comuns são: trânsito lento ou congestionado, em horários ou locais de maior movimento; presença de veículos não motorizados; tráfego intenso de veículos pesados; comportamento imprudente ou agressivo dos demais motoristas ou motociclistas; áreas de aglomeração ou grande circulação de pedestres.

Sinalização:

A moto deverá ser sempre conduzida com farol baixo ligado, e durante as ocorrências, luzes de emergência e sirene ligadas. Na chegada ao local da ocorrência, quando esta ocorrer em via pública, o condutor deverá utilizar a moto como meio de sinalização de maneira a sinalizar aos carros que se aproximam garantindo a segurança do paciente e da equipe durante o atendimento. Assim, a mesma deverá permanecer com farol e luzes de emergência e deixada perpendicularmente em relação à via, antes da cena, de forma a gerar um escudo a uma distância segura.

ALTERAÇÃO NO ESTADO FÍSICO E MENTAL

Alterações no estado físico e mental do condutor afetam diretamente a capacidade de dirigir ou pilotar com segurança. Os principais são: uso de álcool, drogas ou medicamentos que alterem a percepção, cansaço, sono e fadiga, estado psicológico alterado afeta os fatores comportamentais de risco como, por exemplo: pressão, distração, agressividade, irritação, espírito competitivo, etc. (Art. 166); O estresse, o indivíduo estressado apresenta reações inadequadas diante de situações de perigo ou tensão. Deficiência visual, motora ou auditiva.

Álcool: conduzir um veículo sob efeito de bebida alcoólica, conforme a legislação em vigor, é um ato criminoso. Apesar disso, mais de 50 % dos acidentes de trânsito, no Brasil, envolvem alguém alcoolizado (Art. 165).

Fadiga:

É uma espécie de cansaço permanente, resultante de certas doenças como estresse e esgotamento. Pode ser uma má distribuição entre horas de trabalho e descanso.

Principais sintomas:

Pessoa cochila em qualquer lugar, apresenta um certo desligamento, dificuldades de concentração, não responde quando alguém pergunta alguma coisa, a memória falha constantemente, o corpo parece pesado demais.

Os procedimentos para amenizar os efeitos da fadiga são: dormir e se alimentar com regularidade, planejar corretamente os períodos de trabalho e descanso.

SONO

Sabemos que a sonolência é responsável por mais de 10% dos acidentes automobilísticos, percentual extremamente elevado quando comparado com percentual das demais causas. O sono não é proveniente apenas do cansaço, mas está ligado também a muitos outros distúrbios da saúde, que são estudados pela medicina do sono. A sonolência diminui em muito a capacidade de pilotar ou dirigir. Os sinais de sonolência são: a cabeça começa a pesar, a visão perde o foco, os pensamentos começam a ficar vagos e desconexos; pequenos desligamentos, com desvios na trajetória do veículo. Para permanecer em alerta, alguns cuidados são indispensáveis: só pilotar ou dirigir se estiver realmente descansado e bem disposto.

H-SITUAÇÕES DE PILOTAGEM.

A alta capacidade de acelerar da motocicleta deve-se, principalmente a sua relação peso X potência. Seu motor tem uma potência alta em relação ao peso conduzido. Este fator possibilita uma grande aceleração, facilitando o seu desempenho nas ultrapassagens tornando a motocicleta um veículo mais rápido, como também nas frenagens devido agora a capacidade de desaceleração. A proporção aplicada aos freios, são de aproximadamente 70% no dianteiro e 30% no traseiro.

Os freios devem ser utilizados simultaneamente a fim de que não ocorra o travamento das rodas. Deve-se manter a trajetória retilínea durante a frenagem, para evitar qualquer derrapagem.

Em curvas, se necessário deve-se acionar os freios suavemente. Em pistas molhadas, devido ao aumento da distância de parada total, deve-se aumentar a

distância de seguimento.

No momento da frenagem, o peso recai sobre a roda dianteira, fazendo com que o freio dianteiro se torne o principal responsável pela parada da motocicleta.

Em curvas, acionar os freios suavemente. Em pisos molhados, a distância de frenagem será maior deve-se aumentar a distancia de seguimento.

Saber frear é tão importante para sua segurança quanto saber pilotar defensivamente. Erros no momento da frenagem são a causa de muitos acidentes com motociclistas, no mundo inteiro.

O domínio das técnicas de frenagem possibilita a redução em mais de 50% na distancia da motoci-cleta frente a obstáculos, reduzindo, assim, o perigo de acidentes.

TIPOS FRENAGEM

Como você deve lembrar, existem três tipos de freios na motocicleta. O dianteiro, o traseiro e o freio motor. Em primeiro lugar, ao acionar os freios, esta exercendo uma força que se opõe ao movimento das rodas. E uma força de atrito. Essa primeira força e entre os freios e as rodas, ou melhor, entre a sapata e o tambor ou fita e disco.

Portanto, ao acionar os freios, a roda tende a parar. Mas isso não basta para que a motocicleta pare. Existe o atrito entre as rodas e a pista, que impede as rodas de deslizarem, fazendo a motocicleta parar. Portanto, além do atrito entre os freios e as rodas, existe o atrito entre as rodas e a pista.

DERRAPAGEM

É importantíssimo saber o que fazer nessa situação,Primeiro, vamos saber o que leva a motocicleta a derrapar.Quando os freios são acionados violentamente, as rodas vão parar de girar, de repente os pneus vão escorregar sobre a superfície.Quando o pneu escorrega, o atrito é menor, gerando assim a derrapagem. Ao perceber que a motocicleta esta derrapando, primeiro tire o pé do freio levemente; em seguida, volte a frear suavemente, para que os pneus não deslizem,procure manter a trajetória retilínea.E, principalmente,Reduza a velocidade sempre que trafegar em superfícies escorregadias.

Pontos-chaves para evitar derrapagens:

- verificar sempre o estado dos pneus e procurar mantê-los sempre bem calibrados;
- não frear bruscamente;
- reduzir a velocidade em superfícies escorregadias.

TÉCNICAS DE FRENAGEM

E o tempo gasto desde o momento em que você vê o perigo, ate o mo-mento em que aciona os freios. Em media o tempo de reação e de 0,5 segundos (0,4 para reconhecer obstáculos e 0,1 para acionar os freios).

O tempo de reação varia de pessoa para pessoa, em função da idade e do estado físico. Condições físicas e mentais, também influenciam. Por exemplo: uma pessoa cansada, fisicamente ou mentalmente, terá seu tempo de reação aumentado de 2 a 5 vezes.

Tempo de frenagem

E o tempo gasto para a motocicleta parar, apos o motociclista ter acionados os freios. Note que o tempo de frenagem começa a ser contado no momento em que o motociclista aciona os freios.

DISTÂNCIA DE SEGURANÇA

A motocicleta, bem como todos os veículos, não param instantaneamente. Desde o contato visual com o obstáculo, até a parada, existe uma determinada distância que é percorrida. Essa distância é chamada de distância de parada total, que é a soma de duas distâncias. São elas:

Distância de Reação: É a distância percorrida por um veículo do momento em que seu condutor percebe algum tipo de perigo até a ação que vai executar.

O tempo de reação varia de acordo com as condições citadas.

Distância de Frenagem: É a distância a ser percorrida do momento em que o motociclista aciona os freios até a parada da motocicleta. Varia de acordo com a velocidade e o tipo de carga que está transportando.

Distância de Parada Total:

Corresponde a distância percorrida do momento em que o motociclista vê o perigo até quando ele para a motocicleta.

Resumo:

Tempo de Reação: É o tempo gasto entre o instante de visualização do perigo e o instante de acionamento dos freios.

Tempo de Frenagem: É o tempo gasto para a motocicleta parar, após haver acionado os freios.

Distância de Reação: É a distância percorrida pela motocicleta durante o tempo de frenagem.

Distância de Parada Total: Momento em que se vê um obstáculo e aciona os freios até a motocicleta parar realmente.

DISTÂNCIA DE SEGUIMENTO

Desde o momento em que se identifica um perigo até o momento em que se aciona os freios, a motocicleta percorre uma determinada distância.

Nota: se você estiver a 40 km/h, sua motocicleta percorrerá em dois segundos uma distância igual a vinte metros. Se você estiver a 80 km/h, a motocicleta percorrerá em dois segundos cerca de quarenta metros. Você percebeu como a distância de seguimento varia conforme a velocidade?

Quanto maior for a velocidade, maior deverá ser a distância de seguimento.

DISTÂNCIAS LATERAIS

Como se sabe, no trânsito, distância é segurança. E nesse ponto você leva vantagem sobre o motorista, porque pode mover-se de um lado para outro, dentro da faixa. Mantendo-se no centro da faixa, você evita uma proximidade maior com o veículo que está ultrapassando. Para não esbarrar em espelhos e não ser atingido por objetos que possam ser jogados pelas janelas dos carros, quando houver carros passando, a posição mais segura é pilotar no centro da faixa.

CURVAS

Nas curvas o motociclista deve inclinar a motocicleta para manter o equilíbrio e a trajetória. Quanto maior a velocidade ou menor raio de curva, maior será a inclinação.

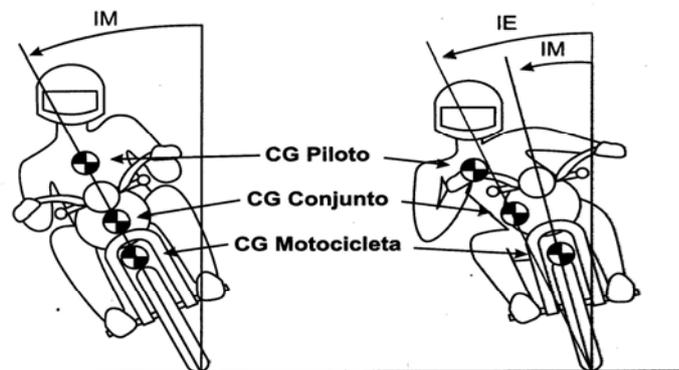
Posturas especiais

- Inclinando o corpo mais que a motocicleta — utilizada em curvas de alta velocidade.
- Inclinando mais a motocicleta que o corpo — utilizada em manobras ou em curvas de baixa velocidade. Toda curva se divide em três partes.

- 1º Entrada da curva: antes da curva deve-se reduzir a velocidade.
- 2º A curva: manter a aceleração constante.
- 3º Saída da curva: retomar a aceleração progressivamente.



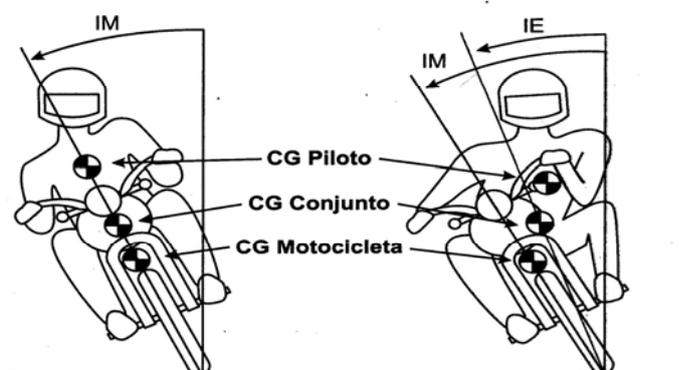
CENTROS DE GRAVIDADE



IM - Inclinação da Motocicleta

IE - Inclinação Efetiva

Motocicleta mais inclinada que o piloto



CRUZAMENTOS

Um cruzamento é sempre um perigo em potencial. Muitos acidentes de trânsito ocorrem em cruzamentos. As regras gerais para ultrapassar um cruzamento são: Cuidado, cruzamento. Reduza a velocidade. Este aviso pode parecer irrelevante. Não é nada disso, são dados da realidade: 60% dos acidentes com motocicletas acontecem nos cruzamentos. Por isso, ao aproximar-se de um cruzamento, diminua sempre a velocidade, mesmo que você esteja na preferencial. Redobre sempre a atenção, pois você não sabe o que pode acontecer e não estar preparado para parar ou desviar.

Nota

Sempre que você estiver com a visão bloqueada, ao aproximar-se de um cruzamento, é recomendável diminuir a velocidade. Além disso:

- Dê uma olhada sobre os ombros para direita e esquerda;
- Ajuste sua posição na faixa para obter mais tempo e espaço para reagir;
- Sinalize sempre com o pisca e com o braço esquerdo.

ROTAS DE FUGA

Em cruzamentos

Você acabou de entrar num cruzamento a 40 Km/h, e observa que um veículo está quase entrando no cruzamento, pela esquerda. Você não pode parar a tempo, e a menos que pense em algo rápido, você vai colidir. Quais são suas opções? Que rotas de fuga você tem?

Creio que há somente duas escolhas: frear ou acelerar. Desviar para a direita não é uma boa opção, apesar de que muita gente faria isso. Se você acelerasse e fosse reto, você poderia avançar, por exemplo, 3m a mais do que se não acelerasse.

Se você acelerasse e curvasse a direita, você teria avançado menos que 3m a frente. E esta diferença pode significar um suspiro de alívio, ou o acidente. Se você aplicasse os freios em vez do acelerador, muito provavelmente garantiria essa colisão. Assim, se o perigo vier da esquerda, sua melhor rota de fuga é acelerar em linha reta. Este é o seu plano de emergência. Por outro lado, se o perigo vier da direita, quase sempre é melhor frear. Se puder frear antes que os caminhos se cruzem, você escapa. Desviar do perigo pareceu a coisa certa a fazer, mas se a manobra requer frenagem ou aceleração bruscas, esse desvio pode causar perda de controle e um acidente logo em seguida. Se você puder frear para evitar a colisão, faça-o. Se não puder, então acelere. Mas se nenhum dos dois servir, freie. Desviar para evitar uma colisão transversal quase sempre é uma má escolha.

I - TIPOS DE FORMAÇÕES

Durante qualquer tipo de deslocamento, o Motociclista deve observar os seguintes itens:

- Distância entre as motocicletas;
- Velocidade constante;
- Evitar acelerações/frenagens bruscas;

Coluna por um:

É a melhor formação para uma infiltração rápida.



Coluna por um alternada:

- É a formação utilizada para:
 - Deslocamentos em trechos sem trânsito intenso;



J-RELAÇÕES HUMANAS

O TRATAMENTO DISPENSADO AO PÚBLICO

A SIMPATIA

Na verdade ainda não se descobriu o que torna um homem simpático. Acreditamos que a franqueza, o otimismo a boa vontade, e um permanente sorriso sejam as mais objetivas maneiras de nos tornarmos simpáticos.

A COMUNICAÇÃO

Saber calar e saber falar nos momentos adequados são qualidades que precisamos dominar é com a palavra que os homens se comunicam. Uma palavra pode agradar ou ferir, estimular ou aborrecer pessoas. É preciso muito cuidado com o que se diz ou fala!

A CONSCIÊNCIA PROFISSIONAL

O bom profissional deve conhecer os regulamentos do seu trabalho, desta forma evita erros e não comete arbitrariedades, quando se faz necessário uma decisão a toma com bom senso, evitando ferir o próximo. Portanto o homem necessita viver com os outros, no entanto não basta conviver é preciso viver bem!

O CONTATO COM O PÚBLICO

O contato com o público nem sempre é fácil e torna-se ainda mais difícil quando se pretende zelar pela segurança do público, na verdade a missão é ardua, pois nem todos compreenderão as suas intenções.

Respeitar o próximo

Esta será a posição básica de um motociclista socorrista, pois todo homem deve ser respeitado como tal. Nunca devemos menosprezar alguém, por mais humilde que seja. Coloque-se no lugar do outro.

Nunca Seja Agressivo, Indelicado Ou Irônico.

Evite perder a cabeça e nunca se deixe levar pelos instintos, quem lida com o publico precisa ter controle emocional da situação limite

Evite ir alem das suas atribuições

Saiba conhecer o seu lugar nunca tome a responsabilidade atribuída a outro, a não ser a pedido deste ou em emergência.

K-PROCEDIMENTOS OPERACIONAIS

.As motocicletas serão tripuladas por um único profissional SAMU 192, devidamente habilitado e treinado, que deslocará para os locais de ocorrência.A motolancia será utilizada quando se fizer necessário,quando o trânsito não permitir o deslocamento ágil das viaturas de 04 rodas ou quando puder dar solução na ocorrência.

.Poderão ser empenhadas em ocorrência de qualquer natureza, cabendo ao MÉDICO REGULADOR avaliar tal procedimento.

Os profissionais Atuarão obedecendo aos seguintes critérios:

1 – quando dos deslocamentos, os condutores seguirão os critérios, de não ferir a legislação de trânsito, observadas as prerrogativas no Código de Trânsito Brasileiro:

a) código 1: apenas farol ligado - deslocamentos não emergenciais durante o dia e no retorno de ocorrências;

b) código 2: farol e sinalizadores óticos ligados – deslocamentos não emergenciais noturnos;

c) código 3: farol, sirene e sinalizadores óticos ligados - deslocamentos para o local de emergências.

2- quando as condições meteorológicas do tempo forem adversas, os cuidados com a segurança no deslocamento deverão ser redobrados;

3 - no local da ocorrência a viatura deve ser estacionada adequadamente, em segurança, o mais próximo possível da vítima ou do sinistro, de preferência tendo-a ao seu alcance de vista, mantendo a motolancia em segurança durante o atendimento;

4 - O médico regulador e ou operador de frota deverão estar sempre atentos, para a necessidade do profissional motolancia necessitar de apoio, este poderá ficar em dificuldade no local da ocorrência.

5 - As motocicletas para serem colocadas disponíveis para o serviço operacional e empenhadas pela REDE SAMU 192 deverão estar devidamente habilitadas em conformidade com a legislação vigente e orientações da COORDENAÇÃO GERAL URGENCIA E EMERGENCIA(CGUE)

6 - As motocicletas operacionais não poderão ser empenhadas em serviços administrativos.

7 - As limitações do uso das motocicletas impõem aos seus tripulantes atuações limitadas no atendimento de emergência. Neste contexto, ao chegar no local da ocorrência, as ações do técnico motolancia, de modo geral, devem ser as seguintes:

A - avaliação rápida do local da ocorrência, promovendo a segurança do mesmo, dando ênfase a preservação da vida e da integridade física do paciente;

B- isolar o local, se possível;

C - repassar os dados ao MÉDICO REGULADOR, se há ou não necessidade de reforços e outros dados referentes a ocorrência;

D - após a chegada da viatura de apoio, repassar-lhe o atendimento, prestando-lhe todo o auxílio possível, até desfecho da ocorrência.

E - o retorno a base ocorrerá de forma análoga aos demais atendimentos operacionais.

8-No atendimento de ocorrências, além dos procedimentos previstos, o técnico motolancia deverá iniciar o atendimento protocolar, fornecendo o suporte básico de vida quanto aos procedimentos possíveis de serem realizados por um único Técnico de enfermagem: avaliação do paciente, respiração de emergência, RCP, desobstrução de vias aéreas, dentre outros.

9-No atendimento de ocorrências específicas com produtos perigosos, além dos procedimentos previstos, o moto-socorrista deverá, a uma distância segura, identificar o produto perigoso, prestando esta informação ao MÉDICO REGULADOR.

10-Para o registro da ocorrência serão observados os seguintes critérios:

A-O registro é de responsabilidade do técnico -motolancia, e da equipe de apoio

B- Nas ocorrências de APH em que as VTRs - se deslocar rapidamente com as vítimas, o moto-socorrista deverá registrar o QRU.

C - Para o desempenho da atividade o moto-socorrista deverá utilizar os EPI pré estabelecidos neste caderno

D- Nos períodos de mau tempo deverá sempre conduzir capa de chuva própria para a atividade.

BAÚ(MOTOLÂNCIA)

E-As motocicletas devem conter no seu baú e bolsa os seguintes equipamentos:

Material	Tamanho	Quantidade
Kit para parto	-----	01 unid
Desfibrilador externo autom	-----	01 unid
Conjunto de talas de imobilização	P, M, G	01 conj
Maleta Compactada medicação	-----	Protocolo Existente
Estetoscópio, esfigmomanômetro	-----	01 Unidade
Óxímetro Portatil	-----	01 Unidade
Aspirador Manual	-----	01 Unidade
Sonda de Aspiração	Num.12 e 14	02Unidades

BOLSA MOCHILA		
Material	Tamanho	Quantidade
Manta aluminizada	210 x 140	02 unid
Saco para lixo	Pequeno	02 unid
Cilindro de O ₂ com fluxômetro umidificador e máscara	---	01
Ambú adulto	---	01
Ambú Infantil	---	01
Cânula orofaríngeal	01,02,.03, 04 e 05	01 de cada
Luvas de procedimento	P,M,G	05 pares de cada
Plástico para eviscerações	1m x 1m	02 unid
Soro glicosado	250 ml	01 unid
Aparelho glicosímetro		01 unid
Compressa de gaze estéril	7,5 x7,5cm de 13fios	06 pacotes
Esparadrapo		01 unid
Soro fisiológico	500 ml	01 unid
Fita de isolamento	50 mts	01 unid

L-DESCRIPTIVO BOLSA-MOCHILA

BOLSA DE RESGATE/ APH: bolsa confeccionada em tecido de poliéster revestida de PVC, 100% impermeável, na cor Vermelha com forro em Nylon plastificado, logotipo SAMU 192 com fechamento em zíper preto nº 10 fixado com costura dupla para dar maior resistência e inserção de dois cursores nº 10. Dimensões: 30 cm de comprimento x 40 cm de altura x 20 cm de largura.

PARTE EXTERNA – Parte frontal e posterior: Alça de mão confeccionada em polipropileno de 50 mm de largura na cor preta, sendo que na região central da alça há uma costura com espagete no seu interior de 15 cm de comprimento. Estas alças estão costuradas à bolsa a uma distância de 35 mm da parte superior e sob uma alça de 50 mm de largura costurada perpendicularmente (sobre esta alça perpendicular está costurado um refletivo na cor prata de 30 mm de largura. No ponto de união das alças há uma costura em X tornando a alça mais resistente a peso. Em uma das alças há um acolchoado de 13 cm² confeccionado no mesmo tecido, tendo no seu interior uma camada de poliuretano, sendo que em uma extremidade está costurado velcro argola de 13 cm e na outra extremidade está costurado velcro gancho de 13 cm que quando fechadas fazem com que as alças fiquem unidas permitindo maior comodidade para transporte. O acabamento do contorno da bolsa é feito de perfil em PVC termoplástico de 11 mm x 04 mm x 01 (mm na cor preta). Obs: Na parte inferior da bolsa e no contorno todo deverá ter uma proteção com cristal transparente de 0,60. mm.

Lateral: Presença de alça de 40 mm costurada na lateral da bolsa com 2 (dois) reguladores de nylon de 40 mm para o transporte a tiracolo com uma ombreira acolchoada para dar maior conforto.

Inferior: Fixação de 05 cravos de plástico para dar maior estabilidade e proteção contra atritos.

Superior: Visor feito em cristal transparente com 80 mm x 110 mm com acabamento ao redor em viés de nylon servindo de compartimento para colocação de cartões de identificação ou similar.

PARTE INTERNA: dividido em dois compartimentos: Bolsão de 60 cm x 30 cm. Da parte inferior central da bolsa sai uma alça de polipropileno de 25 mm de largura que tem a função de segurar o bolsão. Todo o contorno superior deste bolsão tem acabamento em viés de nylon. Na face voltada para o interior da bolsa há a costura de duas carreiras de velcro. O contorno da bolsa tem acabamento em perfil de PVC termoplástico na cor preta de 11 mm x 04 mm x um mm e no seu interior o acabamento é feito em perfil de PVC termoplástico.

M-DESCRIPTIVO SUPORTE METÁLICO PARA TRANSPORTE

Da maleta instalada na parte traseira (sobre o banco) com sistema de fixação por suportes distribuídos equitativamente sobre o quadro da motocicleta, de forma segura e estável, não alterando a dirigibilidade da moto, mesmo em terrenos irregulares.



N-AULAS PRÁTICAS

- 1-Curvas com cones: usando segunda ou terceira marcha contornar os cones sem usar o freio dianteiro, usando o corpo, pernas e mãos.
- 2- Seqüência de curvas
- 3- Zerinho em baixa velocidade, usando o freio traseiro
- 4- Frenagem de emergência
- 5- Aceleração
- 6- Aquecimento de pneus
- 7- Voltas na pista em comboio seguindo o instrutor e sendo observado
- 8- Pilotagem Defensiva: Fatores favoráveis; fatores restritivos; Atividades críticas; Possibilidade de erros e esclarecimentos. Condições adversas à pilotagem e condutas de defesa; Arrancada e aceleração.
- 9- Pilotagem em terreno sinuoso com obstáculo simples.
- 10- Pista interna; Maneabilidade; Postura; Equilíbrio; Agilidade
- 11- Pilotagem de emergência, pilotagem em alta velocidade (tomada de curva, tangência e frenagens).
- 12- Condução da motocicleta; Vestuário Básico, capacete, proteção de membros.
- 13- Avaliação (TEÓRICO-PRÁTICA)
- 14- Formatura

O-MATERIAIS NECESSÁRIOS PARA MINISTRAR CURSO DE TÉCNICAS DE PILOTAGEM PARA MOTOLÂNCIA.

1- 167 cones deverão ser utilizados cones de 40 cm de base por 75 cm de altura obedecendo às quantidades conforme quadro abaixo:

NOME DA PISTA	QUANTIDADE
360o	20 CONES
90o pés no alto	11 CONES
Entre dois cones	12 CONES
Exercício Z	18 CONES

Freada escapada	14 CONES
Interseção	32 CONES
Manobra evasiva	14 CONES
Parar e balançar	13 CONES
Exercício 8(OITO)	22 CONES
Devagar entre cones	11 CONES
TOTAL GERAL	167 CONES

LOGISTICA:

- 1- Espaço físico de 100 m³**
- 2- Motocicleta, sendo uma moto para cada dois alunos;**
- 3- Combustível (gasolina) quantitativo de 11 litros para cada moto a cada dois dias.**
- 4- Óleo para motor dependendo do estado das motos 10 litros no mínimo por curso;**
- 5- pastilha de freio (dianteiro e traseiro) dez jogos;**
- 6- Óleo para freio (fluido de freio) 2 litros;**
- 7- Discos de embreagem (10 jogos)**
- 8- Manete de freio e embreagem, cinco peça de cada uma;**
- 9-Tinta preta para marcação da pista interna;**
- 10- Trena de 10 metros:**
- 11- Mecânico para pequenos reparos no decorrer do curso;**

MATERIAL DIDÁTICO

- 12- 4 (quatro) instrutores**

- 13- Sala de aula com espaço medindo 20m³;**
- 14- 25 cadeiras escolares;**
- 15-Dois computador;**
- 16- Um Data show;**
- 17- Uma impressora;**
- 18- Quadro Branco medindo 120X120;**
- 19- Pincel atômico azul e vermelho;**
- 20- Cinco resmas de papel A4;**
- 21- Um aparelho de som para transmissão do som dos vídeos;**
- 22- serão necessários seis dias para instrução;**
- 23- Carga horária 60h de segunda a sábado com uma hora de almoço**
- 24- inicio das aulas 07h00 as 18h00 totalizando 10 horas aulas dia;**
- 25- 20 Capacetes**
- 26- todos materiais EPI pradinizados.**

5) REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFIAS

BRASIL. ANVISA. Normas para projetos físicos de estabelecimentos de saúde. Brasília, ANVISA, 2004

BRASIL. Ministério da Saúde. Secretaria de Atenção à Saúde. Política Nacional de Atenção às Urgências. Brasília, Portaria GM 1.863, 2004.

BRASIL. Ministério da Saúde. Secretaria de Atenção à Saúde. Política Nacional de Atenção à Saúde. 3º. Edição ampliada. Brasília, 2006.

BRASIL. Ministério da Saúde. Secretaria de Atenção à Saúde. Série Pactos pela Saúde. Volume 3. Brasília, 2006.

BRASILIA. DF 2006. Manual do Curso de Formação de Motociclista batedor PRF. SITE. WWW.Inmetro.gov.br