

MANUAL BÁSICO DE DESLOCAMENTO GUERREIROS DO SOL



MBD

ESTE DOCUMENTO CONTÉM AS INFORMAÇÕES QUE DEVEM SER FORNECIDAS AO MOTOCICLISTA, CONFORME REQUERIDO PELO MOTO CLUBE GUERREIROS DO SOL, DEVENDO SER OBSERVADO POR TODOS OS ASSOCIADOS.

APROVADO: _____

DATA DA APROVAÇÃO: _____

INTRODUÇÃO

Este Manual Básico de Deslocamento aplica-se especificamente aos motociclistas associados ao Moto Clube Guerreiros do Sol, servindo como principal guia dos associados quando em deslocamento em grupo.

LISTAS DE PÁGINAS EM VIGOR

MANUAL BÁSICO DE DESLOCAMENTO

SEÇÃO	PÁGINA	DATA
1	1-1 Introdução.	01/08/2007
	1-1, 1-2 e 1-3 Símbolos, Abreviaturas e Terminologias.	01/08/2007
2	2-1 Introdução.	01/08/2007
	2-1 Limitações de Velocidade.	01/08/2007
	2-1 e 2-2 Limitações de Distância entre Motos.	01/08/2007
	2-2 e 2-3 Limite de Autonomia.	01/08/2007
	2-3 Recomendações.	01/08/2007
3	3-1 Introdução.	01/08/2007
	3-1 Atitudes Básicas.	01/08/2007
	3-2 Socorro Especializado.	01/08/2007
	3-2, 3-3, 3-4, 3-5, 3-6, 3-7 e 3-8 Procedimentos Básicos de Primeiros Socorros.	01/08/2007
4	4-1 Introdução.	01/08/2007
	4-1, 4-2 e 4-3 Procedimentos de Verificação.	01/08/2007
	4-3 Recomendações.	01/08/2007
5	5-1 Introdução.	01/08/2007
	5-1 e 5-2 Sinais Visuais.	01/08/2007
6	6-1 Introdução.	01/08/2007
	6-1, 6-2, 6-2, 6-3 e 6-4 Regras Básicas para deslocamento em Grupo.	01/08/2007
	6-4 e 6-5 Conduta do Elemento em Deslocamento.	01/08/2007
	6-6 e 6-7 Conduta das Esquadrilhas em Deslocamento.	01/08/2007
	6-7 Participação dos não Associados nos Deslocamentos.	01/08/2007

ATUALIZAÇÃO DO MANUAL

1. GERAL

As informações constantes deste Manual serão mantidas atualizadas por meio de revisões distribuídas aos associados do Moto Clube Guerreiros do Sol.

2. REVISÕES

As revisões incluem, de maneira definitiva, as alterações no Manual.

As revisões são distribuídas como adição ou substituição de páginas e trazem, ao pé da página, a data da emissão da revisão.

As revisões serão relacionadas na "Folha de Revisões", constantes deste Manual, bem como a respectiva aprovação pelo Presidente do Moto Clube Guerreiros do Sol.

3. INCLUSÃO DAS REVISÕES

Ao receber uma revisão, leia inicialmente as instruções que a acompanham.

Faça as devidas anotações na página "Registro de Revisões" do Manual.

Insira a revisão no Manual, de acordo com as seguintes instruções:

- As páginas de revisão substituem páginas com o mesmo número. Retire do Manual as páginas substituídas, destrua-as e inclua as páginas revisadas.

- Insira todas as páginas adicionadas dentro de cada seção, na seqüência numérica correta.

OBSERVAÇÃO

As seguintes definições aplicam-se à "**ATENÇÃO**", "**ADVERTÊNCIA**" e "**NOTA**".

ATENÇÃO

Procedimentos de operação, técnicas, etc., que resultarão em danos físicos ou perdas de vida se não cuidadosamente seguidos.

ADVERTÊNCIA

Procedimentos de operação, técnicas, etc., que resultarão em danos ou destruição do equipamento se não cuidadosamente seguidos.

NOTA

Procedimentos de operação que devem ser enfatizados.

MANUAL BÁSICO DE DESLOCAMENTO

FOLHA DE APROVAÇÃO DE REVISÕES

NÚMERO E DATA DA REVISÃO	PÁGINAS REVISADAS	DESCRIÇÃO DA REVISÃO	APROVAÇÃO DO PRESIDENTE	
			DATA	ASSINATURA

SUMÁRIO

SEÇÃO 1 - GENERALIDADES

SEÇÃO 2 - LIMITAÇÕES

SEÇÃO 3 - PROCEDIMENTOS DE EMERGÊNCIA

SEÇÃO 4 - PROCEDIMENTOS DE VERIFICAÇÃO

SEÇÃO 5 - SINAIS VISUAIS

SEÇÃO 6 - PROCEDIMENTOS DE DESLOCAMENTO EM GRUPO

SEÇÃO 1

GENERALIDADES

ÍNDICE

Parágrafo	Página
1-1 Introdução.....	1-1
1-2 Símbolos, Abreviaturas e Terminologias.....	1-2

SEÇÃO 1

GENERALIDADES

1-1. INTRODUÇÃO

O Manual Básico de Deslocamento do Moto Clube Guerreiros do Sol, doravante tratado como Manual, foi elaborado para utilização como guia para o associado quando da condução de sua motocicleta em grupo.

Este Manual não se destina a substituir a experiência de cada associado ou o conhecimento das leis e diretrizes aplicáveis a trafegabilidade de motocicletas no perímetro urbano ou em estradas. Também não se constitui num guia para instrução de condução de motocicletas, só devendo ser utilizado para regular os procedimentos em deslocamentos dos associados, ou convidados, quando isso ocorrer em grupo.

É de responsabilidade do proprietário da motocicleta assegurar-se de que a mesma está em condições de trafegabilidade. Cabe ao proprietário determinar se a sua moto está em condições seguras para os deslocamentos que serão efetuados, além de permanecer dentro dos limites operacionais estabelecidos pelos instrumentos, letreiros e regras estabelecidas pelo Código Nacional de Transito, assim como pelo manual do fabricante da motocicleta.

Embora este Manual tenha sido disposto de forma a aumentar a sua utilidade em deslocamentos, o mesmo não deve ser usado apenas como consulta ocasional para os trajetos a serem percorridos. O associado, ou o motociclista convidado a participar dos deslocamentos, deve estudá-lo integralmente antes de qualquer deslocamento para familiarizar-se com os procedimentos estabelecidos.

Este Manual foi dividido em 6 (seis) Seções numeradas com algarismos arábicos.

Os "Procedimentos de Verificação" e os "Procedimentos de Emergência" foram antepostos aos "Procedimentos de Deslocamento em Grupo" para prover melhor acesso as informações que possam ser necessárias nos deslocamentos.

Este Manual, em si, não é uma obra acabada, devendo ser avaliado constantemente, e, conseqüentemente, melhorado e ampliado.

1-2. SÍMBOLOS, ABREVIATURAS E TERMINOLOGIAS

São definidos a seguir os símbolos, as abreviaturas e as terminologias empregadas neste Manual.

a- Terminologia e Simbologia de Velocidade

- VI (Velocidade Indicada)

É a velocidade lida no velocímetro quando do deslocamento da motocicleta. Os valores de velocidade indicada publicados neste Manual consideram nulo o erro de instrumento.

- VMD (Velocidade Máxima de Deslocamento).

É a velocidade limite, estabelecida pelo grupo, que não pode ser deliberadamente

excedida nos deslocamentos.

- VD (Velocidade de Deslocamento)

É a velocidade previamente estabelecida pelo grupo para o deslocamento

b- Terminologia de Formação para Deslocamento

- Elemento

Elemento é a composição de duas motocicletas num mesmo deslocamento.

- Esquadrilha

É a composição de dois elementos numa mesma formação de deslocamento.

- Esquadrão

É a composição de duas ou mais esquadrilhas, ou de uma Esquadrilha mais um elemento, numa mesma formação de deslocamento.

c- Terminologia e Tipos de Formaturas

- Básica (mais comum nos deslocamentos)

Formatura onde as motocicletas se alternam, a um intervalo estabelecido, de maneira lateral, de acordo com a posição adotada pelo líder da formação.

- Indiana

Formatura onde as motocicletas seguem o trajeto da motocicleta à frente, a um intervalo estabelecido, podendo ser utilizada na ultrapassagem de veículos ou para possibilitar que veículos possam ultrapassar, com segurança, o grupo de motocicletas, ou em outras situações que as necessidades assim o exija.

- Em Cunha

Formatura onde os motociclistas posicionam suas motos do lado direito e esquerdo do líder, a um intervalo estabelecido. Esse tipo de formatura, por possibilitar pouca margem de manobra, só deve ser estabelecida para solenidades cívico-militares, onde haja espaço e o sentido de deslocamento seja de mão única.

d- Líder de Elemento

Motociclista capacitado para liderar uma motocicleta e que preencha os requisitos abaixo relacionados:

- Conhecimento de primeiros socorros, demonstrados em teste de avaliação cuja nota mínima seja 7 (sete).
- Conhecimento sobre o Código Nacional de Transito, demonstrado em teste de avaliação, cuja nota mínima seja 7 (sete).
- Conhecimento deste Manual, demonstrado em teste de avaliação, cuja nota mínima seja 7 (sete).
- Possuir mais de 10 viagens com o grupo, cujo percurso exceda o total de 1.000 Km.

e- Líder de Esquadilha

- Motociclista capacitado a liderar três motocicletas e que preencham os requisitos a seguir relacionados:
 - Conhecimento de primeiros socorros, demonstrados em teste de avaliação cuja nota mínima seja 8 (oito).
 - Conhecimento sobre o Código Nacional de Transito, demonstrado em teste de avaliação, cuja nota mínima seja 8 (oito).
 - Conhecimento deste Manual, demonstrado em teste de avaliação, cuja nota mínima seja 8 (oito).
 - Possuir mais de 15 viagens com o grupo, cujo percurso exceda o total de 1.500 Km.

f- Líder de Esquadrão

Motociclista capacitado a liderar duas ou mais Esquadilhas e que preencham os requisitos abaixo relacionados:

- Conhecimento de primeiros socorros, demonstrados em teste de avaliação cuja nota mínima seja 9 (nove).
- Conhecimento sobre o Código Nacional de Transito, demonstrado em teste de avaliação, cuja nota mínima seja 9 (nove).
- Conhecimento deste Manual, demonstrado em teste de avaliação, cuja nota mínima seja 9 (nove).
- Possuir mais de 20 viagens com o grupo, cujo percurso exceda o total de 2.000 Km.

SEÇÃO 2

LIMITAÇÕES

ÍNDICE

Parágrafo	Página
2-1 Introdução.....	2-1
2-2 Limitações de Velocidades.....	2-1
2-3 Limitações de Distância entre Motos.....	2-1
2-4 Limite de Autonomia.....	2-2
2-5 Intervalos de Descanso.....	2-3

SEÇÃO 2

LIMITAÇÕES

2-1. INTRODUÇÃO

Nesta seção são apresentadas as limitações necessárias ao deslocamento dos motociclistas.

ADVERTÊNCIA

As limitações referentes a cada equipamento, motocicleta, é de inteira responsabilidade do proprietário.

2-2. LIMITAÇÕES DE VELOCIDADES

Os limites de velocidades imprimidos nos deslocamentos devem considerar, prioritariamente, os limites estabelecidos pelos órgãos de trânsito, impressos nas placas de sinalização ou inscritos sobre a via trafegável.

A princípio, nos deslocamentos urbanos, a VMD não deve ultrapassar a 60 Km/h. Nas estradas, este limite não poderá ser superior a 120 Km/h.

Outros valores de VMD poderão ser estabelecidos pelo líder da formação em razão do estado de pavimentação, das vias de rodagem, da potência das motocicletas e da experiência dos motociclistas presentes no deslocamento.

NOTA

É de responsabilidade do motociclista as infrações causadas pelo excesso de velocidade ou outra qualquer, prevista no Código Nacional de Trânsito.

2-3. LIMITAÇÕES DE DISTÂNCIAS ENTRE MOTOS

A limitação de distância entre motocicletas deve observar vários fatores, sendo o mais importante o da segurança física do motociclista e a segurança dos demais veículos que trafegam nos dois sentidos da rodovia.

O ideal, e o mais confortável, nos deslocamentos é que essa distância possa ser variável, onde o motociclista que acompanha possa adiantar ou atrasar sua motocicleta

num intervalo previamente estabelecido. Normalmente, esse intervalo considera o tipo de formatura (básica, indiana ou em cunha), o estado da pavimentação das estradas, a possibilidade de ocorrências de animais na pista, a intensidade do tráfego à frente e a velocidade de deslocamento.

Pode-se considerar que, para cada elemento, esse intervalo seja um passeio entre uma moto de distância, máximo de aproximação, e três motos de afastamento da moto à frente, conforme a figura 1.

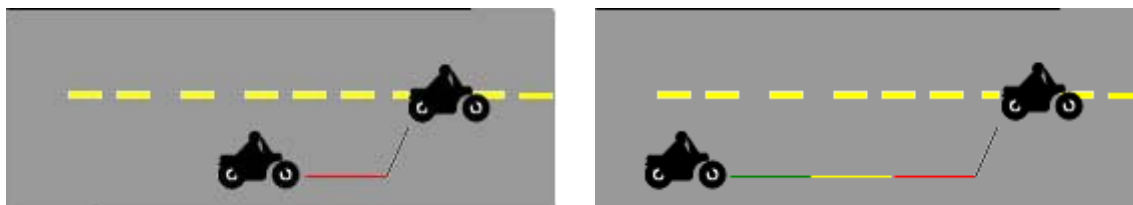


Fig. 1 – Elemento com aproximação máxima e afastamento máximo

No deslocamento dos elementos de uma mesma Esquadrilha a distância entre eles é de três motos de aproximação máxima do elemento à frente, e de 6 motos de afastamento máximo em relação ao mesmo elemento.

No caso do deslocamento do Esquadrão o intervalo entre as Esquadrilhas deve variar entre 12 (doze), aproximação máxima, a 18 (dezoito) motos de afastamento máximo em relação à Esquadrilha a frente, conforme se pode observar na Figura 2.

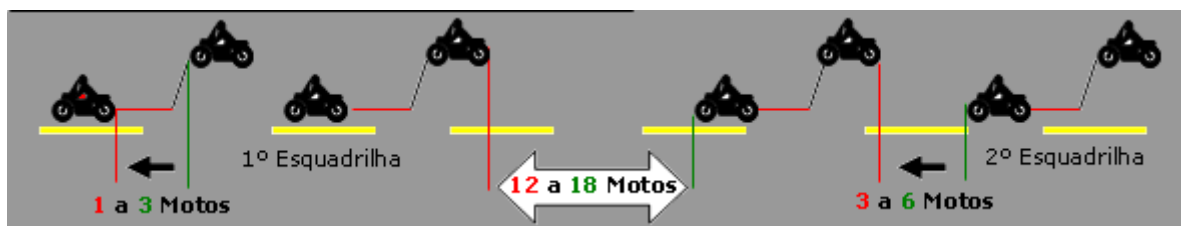


Fig. 2 – Esquadrão em Deslocamento

ATENÇÃO

Aproximações maiores do que estabelecidas neste Manual poderão resultar em acidentes graves.

2-4. Limite de Autonomia

No planejamento do deslocamento deverá ser dado conhecimento ao líder da formação o alcance máximo que as motocicletas poderão atingir. De posse dessas informações o líder irá estabelecer os pontos de reabastecimento, de modo que a motocicleta com menor alcance não fique parada na estrada por falta de combustível.

2-5. Intervalos de Descanso

A questão dos intervalos para descanso varia de acordo fatores internos e externos.

De uma maneira geral podemos destacar que entre os fatores internos destacam-se as condições físicas e psicológicas de cada motociclista.

Quanto aos fatores externos, entre inúmeros, podemos mencionar aqueles que mais geram tensões no transcorrer dos deslocamentos, entre eles a questão climatológica, representada por temperaturas altas ou precipitações pluviométricas de média a grande intensidade, as condições de pavimentação, a intensidade do tráfego e o período no qual o deslocamento se efetua, se diurno ou noturno. Esses e mais alguns outros fatores são os principais geradores de stress na estrada, devendo o líder observar, rigorosamente, os intervalos de descanso previamente estabelecidos pelo grupo, e que poderão, se assim for exigido, ser passíveis de mudanças ao longo do trajeto.

Recomendamos que os intervalos de descanso sejam coincidentes com os pontos de reabastecimento. Contudo, pela experiência, percebe-se que esse intervalo deva ficar entre 100 Km, mínimo, e no máximo 150 Km rodados.

ATENÇÃO

Percursos além de 150 Km geram desgastes acentuados no motociclista, normalmente manifestados por irritabilidade, fadiga e desatenção. Percursos além dos 150 Km não serão permitidos no Moto Clube Guerreiros do Sol.

SEÇÃO 3

PROCEDIMENTOS DE EMERGÊNCIA

ÍNDICE

Parágrafo	Página
3-1 Introdução.....	3-1
3-2 Atitudes Básicas.....	3-1
3-3 Socorro Especializado.....	3-2
3-4 Procedimentos Básicos de Primeiros Socorros.....	3-2

SEÇÃO 3

PROCEDIMENTOS DE EMERGÊNCIA

3-1. INTRODUÇÃO

O trânsito é feito pelas pessoas e sendo uma atividade humana requer que quatro princípios sejam aceitos e praticados para se obter um bom relacionamento e uma boa convivência social.

O primeiro desses princípios trata do **respeito pela dignidade da pessoa humana**. Desse princípio deriva os direitos, os valores e atitudes humanas, condição fundamental para o convívio social.

O segundo é o da **igualdade de direitos**, estabelecidos na Carta Magna da Nação onde todos gozam de direitos sem que haja a menor distinção de qualquer natureza. Isso nos remete ao sentimento de equidade que é a disposição de reconhecer igualmente o direito de cada um.

O terceiro princípio, o da **participação**, fundamenta a mobilização da sociedade para organizar-se e resolver os problemas que lhe são inerentes.

Finalmente, o princípio da **co-responsabilidade** pela vida social, que diz respeito à formação de atitudes e a aprender a valorizar comportamentos necessários à segurança em todos os sentidos.

Prejuízos com os acidentes no Brasil são estimados em torno de R\$ 10 bilhões/ano, daí ser de fundamental importância uma maior conscientização desses princípios como forma de se ter um melhor comportamento no trânsito em atendimento a preservação da vida, da saúde e do meio ambiente.

Contudo, por mais que os educadores de trânsito enfatizem esses princípios, acidentes de trânsito acontecem, mas poucos sabem como agir na hora em que eles ocorrem. Esta Seção tem por objetivo fornecer aos associados noções sobre Primeiros Socorros, procedimentos de emergência que visam manter as funções vitais e evitar o agravamento de uma pessoa ferida inconsciente ou em perigo de vida, até que ela receba assistência qualificada.

3-2. ATITUDES BÁSICAS

O Socorrista de emergência é a pessoa que presta o socorro à vítima de acidente. Na prestação do socorro ele deve adotar as seguintes medidas básicas:

1. Agir rápido, porém com calma.
2. Transmitir confiança, tranquilidade, alívio e segurança.
3. Usar os conhecimentos básicos de primeiros socorros.
4. Preparar-se para improvisar.
5. Prevenir-se contra doenças infecto-contagiosas.
6. Evitar se ferir durante o atendimento.
7. Não levar a mão a boca e aos olhos sem antes lavá-las com água e sabão.

3-3. SOCORRO ESPECIALIZADO

- 192 - SAMU – Serviço de Atendimento Médico de Urgência
- 193 - SIATE – Bombeiros
- 194 - BPTRAN - Polícia de Trânsito
- 190 - Polícia Militar
- 1527 - Polícia Rodoviária Federal

Informe

1. Local do acidente.
2. Número de vítimas e gravidade do acidente.
3. As condições do trânsito local.
4. Descrição do acidente.
5. Primeiros socorros que já foram aplicados.

Evite novos acidentes

1. Sinalize corretamente o local.
2. Utilize o triângulo, luzes ou galhos.
3. Evite incêndios e explosões.
4. Afaste as condições de perigo

3-4. PROCEDIMENTOS BÁSICOS DE PRIMEIROS SOCORROS

A- Avaliação Primária

As técnicas para a avaliação primária devem obedecer uma seqüência padronizada, corrigindo imediatamente os problemas encontrados, vejamos os passos:

1. Vias aéreas, com controle de coluna cervical

Se o acidentado estiver impossibilitado de respirar, poderá morrer ou ter danos irreversíveis no cérebro. Se notar a obstrução de passagem de ar, aja imediatamente:

- Abrir a boca da vítima e, com os dedos, remova dentaduras, próteses, restos de alimentos, sangue, líquidos e outros objetos que possam estar impedindo a perfeita respiração.
 - Posicionar corretamente a cabeça, com o queixo levemente erguido, para facilitar a respiração.
 - Porém tomar muito cuidado com a possibilidade de fratura de coluna cervical.

2. Respiração

Aproximando-se da vítima escute a boca e o nariz, observando conjuntamente os movimentos característicos de tórax e abdômen. Se o acidentado não estiver respirando, deve-se proceder imediatamente os procedimentos de parada cardíaco-respiratória.

3. Circulação

Verificando a pulsação percebe-se importantes informações sobre o acidentado. Se o pulso está fraco e a pele pálida, conjuntamente com lábios arroxeados, pode ser sinal de estado de choque. Se não houver pulso, temos provavelmente uma parada cardíaco-respiratória.

4. Alterações Neurológicas

A Vítima em estado de inconsciência pode ter sofrido uma fratura na coluna vertebral. Portanto, o nível de consciência deve ser verificado das seguintes formas:

- Verifique se a vítima se comunica. Se ela não estiver se comunicando, veja se reage ao toque ou à dor.
- Se a vítima estiver inconsciente, mas respirando, não se deve deixá-la de costas, para evitar asfixia e afogamento.

B- Parada cardíaca e Respiratória

A vítima apresentando ausência de movimentos respiratórios ou de batimentos cardíacos é fundamental a recuperação imediata destes sinais vitais. Para tanto, deve-se detectar as possíveis causas da parada cardíaco-respiratória, que podem ser:

- Choque elétrico.
- Gases venenosos.
- Afogamento, asfixia ou sufocamento.
- Traumatismos violentos.
- Reação a medicamentos.
- Intoxicação.
- Infartos

C- Respiração Artificial

Existem três tipos de respiração artificial:

- Boca a Boca.
- Boca máscara.
- Por aparelhos.

Como realizar a respiração boca a boca

- Deite a vítima de costas.
- Retire da boca da vítima: dentadura, pontes, resto de alimentos, etc.
- Levante a nuca, incline a cabeça para trás,
- Tampe as narinas e abra a boca da vítima.
- Aplique sua boca sobre a boca da vítima.
- Assopre o pulmão da vítima até encher.
- Afaste e repita a operação entre 12 a 18 vezes por minuto.
- Continue o procedimento durante a remoção.

- Se não houver pulsação, aplique a massagem cardíaca ao mesmo tempo.
- Existe ainda variações neste tipo de respiração, como a boca nariz que é utilizada em caso de fratura de mandíbula.

Como realizar a respiração Boca Máscara

São os mesmos procedimentos da respiração boca a boca, substituindo a boca do socorrista por uma máscara especial que cubra a boca e o nariz da vítima.

D- Reanimação Cardíaca

Muitas vezes utilizada em conjunto com a respiração artificial. As técnicas para a reanimação cardíaca são:

Procedimentos

- Deite a vítima de costas em superfície firme.
- Ajoelhe-se ao seu lado. Estique os braços, apóie uma mão sobre a outra sobre o peito da vítima, na região entre os mamilos, sem apoiar os dedos (3 dedos do apêndice xifóide).
- Faça compressões curtas e fortes, regularmente (60 por minuto).
- Repita a operação até que chegue auxílio médico.

Com 1 Atendente

- Faça 15 compressões cardíacas e em seguida 2 respirações boca a boca.
- Repita a operação até que chegue auxílio médico.

Com 2 atendentes

- Um atendente faz 5 compressões cardíacas. Imediatamente após, o outro atendente faz 1 respiração boca à boca.
- Repetir a operação até a reanimação.

E- Estado de Choque

Sintomas

- Pele pálida, fria e pegajosa.
- Pulso rápido e fraco.
- Respiração rápida, curta e irregular.
- Náuseas e vômitos.
- Sensação de frio e tremores.
- Visão nublada e pupilas dilatadas.
- Algumas vezes inconsciência.

Procedimentos

- Afaste ou controle a causa.

- Controle a respiração e os batimentos cardíacos.
- Retire a dentadura e outros objetos da boca.
- Se estiver consciente e respirando bem deite a vítima, com a cabeça mais baixa que o corpo exceto se houver suspeita de fraturas no crânio.
 - Afrouxe a roupa.
 - Coloque a vítima de lado, se estiver inconsciente, vomitando ou sangrando.
 - Agasalhe e proteja a vítima.

F- HEMORRAGIAS

Hemorragia Interna

Sintomas

- Pulso fraco e acelerado.
- Pele fria e pálida.
- Mucosas dos olhos e da boca brancas.
- Mãos e dedos arroxeados.
- Sede, tontura e inconsciência.

Procedimentos

- Coloque a cabeça mais baixa que o corpo. Aplique gelo no local.
- Não deixe tomar líquidos.
- Observe a respiração e os batimentos para evitar estado de choque.

Hemorragia Nasal

Procedimentos

- Afrouxar a roupa.
- Se o pulso estiver forte, deixe sair um pouco de sangue.
- Respirar pela boca e não assoar o nariz.
- Comprima a narina por 5 a 10 minutos.
- Tampe a narina com algodão.
- Coloque compressa fria ou gelo na nuca

Hemorragia Externa

Sintomas

- Perda de sangue por rompimento de veia ou artéria, quando abundante pode matar a vítima num período de 3 a 5 minutos.
 - Como saber o tipo de rompimento?
 - Arterial: sangue vermelho vivo com jatos fortes.
 - Venosa: Há um escorrimento contínuo de sangue.

Procedimentos

- Mantenha a vítima deitada e imóvel.

- Eleve a área ferida.
- Aplique gaze ou pano limpo e pressione.
- Amarre firme com atadura ou pano.
- Comprima a artéria na região acima do ferimento.

G- FRATURAS

Sintomas

- Aspecto e posição anormal.
- Muita dor no local.
- Alterações de cor.
- Articulações inchadas ou deformadas.
- Impossibilidade de movimento.

Fratura Fechada

Procedimentos

- Não movimente a vítima, somente o necessário.
- Coloque o membro na posição mais natural possível.
- Imobilize imediatamente.
- Na dúvida aja como se fosse uma fratura.

Fratura Aberta ou Exposta

Procedimentos

- Aplique gaze ou pano limpo, sem tentar limpar.
- Fixar com uma bandagem, gravata ou cinto.
- Imobilize, mexendo o mínimo possível.

Fratura na Coluna Vertebral

Sintomas

- Dores nas costas ou no pescoço.
- Aspecto anormal.
- Formigamentos e dormência.
- A vítima não sente ou não movimenta alguma parte do corpo.

Procedimentos

- Não mexa e não deixe ninguém tocar na vítima até a chegada do socorro.
- Mantenha a vítima agasalhada e imóvel.
- Observe a respiração e se existe risco de parada cardio-respiratória.
- Antes de mover a vítima, imobilize-a completamente.

Fratura de Crânio

Sintomas

- Lesões na cabeça.
- Perda de sangue pela boca, nariz ou ouvidos.
- Tontura e desmaios dor de cabeça.
- Enjôo e vômitos.
- Alterações no tamanho das pupilas.

Procedimentos

- Mantenha a cabeça levantada.
- Afrouxe as roupas no pescoço.
- Apoie a cabeça em local macio.
- Se houver ferimento, cubra com gaze sem pressionar.
- Enfaixe a cabeça sem comprimir áreas moles ou deprimidas.
- Não dê nada para a vítima beber ou comer.
- Mantenha a abordagem primária.

Fratura de Costela

Sintomas

- Dores no tórax, principalmente ao respirar.
- Corpo torcido.
- Amolecimento, deformações e deslocamentos dos tecidos no local.
- Em caso de perfuração dos pulmões haverá sangramento pela boca.

Procedimentos

- Movimente a vítima o mínimo possível.
- Enfaixe o tórax com ataduras largas.
- Mantenha as vias aéreas desobstruídas.
- Atenção aos sinais vitais.

Fratura de Bacia

Sintomas

- Intensa dor no quadril.
- Impossibilidade de mover as pernas.

Procedimentos

- Não mova a vítima e nem deixe que ela se mova.
- Imobilize completamente a vítima.

NOTA

Deixar de prestar socorro à vítima de acidentes ou pessoas em perigo eminente é **crime** Previsto no Art. 135 do Código Penal Brasileiro.

Nota Explicativa: Os procedimentos descritos no item 3-4, Procedimentos de Emergência, foram retirados do site <http://www.multrans.com.br/socorros.htm>

SEÇÃO 4

PROCEDIMENTOS DE VERIFICAÇÃO

ÍNDICE

Parágrafo	Página
4-1 Introdução.....	4-1
4-2 Procedimentos de Verificação.....	4-1
4-3 Recomendações.....	4-3

SEÇÃO 4

PROCEDIMENTOS DE VERIFICAÇÃO

4-1. INTRODUÇÃO

Ao participar de um deslocamento, principalmente de viagens, prepare o seu espírito para uma jornada na qual o que importa é desfrutar do passeio de modo moderado. É importante, para o sucesso da jornada, que os membros do grupo, em deslocamento, sejam participativos e solidários.

Nunca se esqueça de colaborar para a elaboração do planejamento de um roteiro seguro, onde, entre outras coisas, a verificação dos procedimentos descritos no item a seguir é de extrema importância para se evitar fatos desagradáveis durante o trajeto.

Nota

Todos os associados do Moto Clube Guerreiros do Sol são irmãos, e que a ajuda mútua entre os seus membros deve, também, ser estendida a todos os outros motos clubes ou motociclistas.

4-2. PROCEDIMENTOS DE VERIFICAÇÃO

- Motocicleta

- Verifique periodicamente a parte elétrica de sua motocicleta. Cheque o funcionamento do farol, setas, lanterna e luz de freio. Leve consigo lâmpadas e fusíveis de reserva.
- Certifique-se de que o óleo do motor está em ordem. Não se esqueça de fazer as trocas de acordo com o estabelecido pelo fabricante, como, também, a troca do filtro de óleo.
- Verifique os filtros de ar se estão limpos e em ordem, assim como, periodicamente, veja o nível do líquido de arrefecimento, caso necessário complete até o nível indicado.
- Os cabos de aceleração e embreagem devem ser periodicamente lubrificados.
- Inspeccione as condições de seus freios, discos e lonas.

ATENÇÃO

Ao passar por poças d'águas, ou ao deixar o posto de

lavagem, lembre-se de acionar os freios até que os mesmos possam, novamente, trabalhar de modo adequado.

- Inspeção suas velas de ignição a cada 5.000 km, ou de acordo com o manual do fabricante. Verifique os cachimbos e os cabos. Leve velas sobressalentes.
- Verifique os amortecedores traseiros e as bengalas dianteiras quanto a vazamentos.
- Após realizar o abastecimento, aproveite para verificar o estado dos pneus e se suas calibragens estão corretas.
- Caso sua moto possua corrente, verifique sua tensão e ao mesmo tempo proceda a lubrificação da mesma. Não se esqueça de levar emenda de corrente.
- Nunca abasteça em postos cuja procedência do combustível seja duvidosa.

- Bagagem

- Viajando de moto não há muitos espaços para bagagem. Portanto, evite sair comprando coisas ao longo do percurso.
- Ao planejar sua viagem procure levar apenas as roupas necessárias ao percurso. Faça uma avaliação criteriosa do que deve ser levado, considerando, principalmente, o clima reinante no destino.
- Dê preferência ao uso de botas impermeáveis, pois atendem a qualquer condição climática.
- Leve no seu nécessaire apenas o que vai ser usado, pois muito das necessidades de higiene pessoal serão encontradas no local de destino.
- Acondicione toda a sua bagagem em saco plástico.

- Documentos

- Mantenha seus documentos abrigados da chuva, envolvendo-os em saco plástico.
- Lembre-se de que os documentos de sua moto, CNH, DUT, IPVA e o seguro obrigatório, como também sua habilitação devem estar em ordem e em dia.
- Viajando para o exterior tenha muita atenção com o seu passaporte.
- Procure usar cartões de crédito ou cheques. Contudo, leve sempre algum dinheiro, pois existem localidades que não aceitam essas modalidades de pagamento.

- Ferramentas

Procure levar, no carro de apoio, as seguintes ferramentas nas viagens:

- Alicate universal.
- Jogo de chaves de fenda e Philips.
- Jogo de chaves Allen (1,5 mm a 8 mm).
- Chave de vela.
- Chave de boca (fixa/combinada) 10/11/12/13 e 14 mm.
- Chaves de boca para as porcas castelo das rodas da moto.
- Alicate de pressão.
- Duas espátulas para os pneus.
- Cruzeta para válvulas de ar.
- Bomba de ar manual ou garrafas com gás carbônico.

- Lâmina de serra.
- Lima de ferro pequena.
- Kit de remendo a frio ou spray de remendo instantâneo.
- Câmara de ar sobressalente.
- Cabo de aço universal com trava regulável.
- Pedacos de arame.
- Fita isolante.
- Fita tipo Silvertape.

- Estrada

- Antes de viajar faça um planejamento completo do seu roteiro; estradas, locais de refeições, locais de pernoite e oficinas que lhe poderão apoiar no percurso.

NOTA

Nunca faça do seu planejamento uma coisa rígida, ajuste-o as circunstancias, que nem sempre podem ser previstas.

- No dia anterior a viagem procure, junto aos órgãos habilitados, saber as condições de trafegabilidade do percurso a ser percorrido.

NOTA

No site dos Guerreiros do Sol existem endereços que podem ser consultados:

<http://www.guerreirosdosol.com.br/viagem.htm>

- Mantenha uma permanente atenção na estrada, focando as condições de pavimentação, a intensidade do tráfego, assim como a possibilidade do encontro com animais na pista.

ATENÇÃO

Areia, óleo, água e buracos aumentam o risco de acidentes. Ao encontrá-los diminua a velocidade e procure contorná-los.

- Na medida do possível evite o tráfego intenso, mantendo distância confortável dos veículos.

ATENÇÃO

Não faça malabarismo, nem costure entre veículos em movimento.

- Use os freios com habilidade, sempre os dois ao mesmo tempo.
- Evite manter-se nos chamados "pontos cegos" dos veículos.
- Circule sempre com os faróis acessos.
- Segure o guidom com as duas mãos.
- Leve, em local de fácil acesso na sua roupa, dinheiro trocado para o pagamento de pedágios.

- Corpo

- Não coma demasiadamente nas refeições, pois isso provoca sonolência.
- Procure se alimentar com refeições leves, principalmente no nordeste, onde as temperaturas são altas.
 - Mantenha-se permanentemente hidratado, principalmente em clima quente.
 - Mantenha a coluna reta, ombros e braços relaxados, e sente-se no centro da moto.
 - Em terrenos irregulares, levante-se sobre os pedais para diminuir o impacto sobre a coluna vertebral.
 - Use roupas claras, pois isso o deixa mais visível.
 - Faça paradas regulares, a intervalos de no máximo 150 km. Nelas, aproveite para fazer alongamentos no corpo.

NOTA

Paradas regulares, no Moto Clube Guerreiros do Sol, devem ser feitas a cada 100 Km.

- Use vestimentas de segurança com materiais refletivos, mesmo em temperaturas altas: capacete aprovado pelo INMETRO, calça e jaqueta de tecido resistente, preferencialmente de couro, protetores de cotovelos, ombro e coluna, luvas de couro e botas apropriadas, preferencialmente impermeáveis.
 - Tenha sempre uma bolsa de primeiros socorros.

4-3. RECOMENDAÇÕES

- Evite pilotar sozinho e a noite por estradas não conhecidas.
- Tenha muita atenção e concentração durante a pilotagem de sua motocicleta, evite se distrair.
 - Cuidado nos cruzamentos, pois eles são os locais de maior incidência de acidentes de trânsito. Ao se aproximar de cruzamentos redobre sua atenção e reduza a velocidade, principalmente nos cruzamentos sem sinalização de semáforos.
 - Conheça e respeite os sinais e as placas de trânsito.
 - Tenha cuidado ao passar entre veículos, principalmente ônibus e caminhões.
 - Cuidado com pedestres, lembre-se de que eles têm prioridade no trânsito urbano.
 - Mantenha distância do veículo a frente de pelo menos cinco metros, principalmente em avenidas e rodovias.
 - Utilize, na sua motocicleta, o protetor de pernas ("mata-cachorro") e a antena anti-cerol.
 - Caso você leve carona, lembre-se de tocar-lhe de quando em quando para evitar que ele cochile. Existe estatística que mostram índice elevado de acidentes porque o carona dormiu e provocou o desequilíbrio do conjunto.
 - Tenha sempre atenção com manchas no asfalto, na maioria das vezes pode ser óleo ou consertos que podem estar desnivelados com a pista, em ambos os casos evite,

pois a chance de escorregar é sempre grande.

- Esteja sempre atento a cheiros fortes, especialmente de combustíveis, sendo o diesel extremamente escorregadio e às vezes um caminhão pode estar vazando ou tenha tombado na pista, portanto cautela.

- Sempre que for entrar na cabeceira de uma ponte ou sair dela levante do banco, é normal o desnível e isso pode provocar um salto e o descontrole da moto, se você estiver em pé nas pedaleiras, o impacto será menor. Outra razão, para fazer isso, é sua coluna, o impacto que a suspensão não for capaz de absorver será repassado para seu corpo, mais exatamente para a coluna.

- Quando perceber a existência de buracos evite-os. Quando isso não for possível freie o que puder, mas antes deles. Lembre-se, nunca freei dentro de buracos, pois a roda dianteira poderá trancar e catapultá-lo, apenas levante-se do banco e passe-o. Muitos buracos entortam o aro e quando o pneu for sem câmara poderá esvaziar rapidamente, portanto cuidado.

- Ao definir o seu roteiro de viagem imprima-o para que você possa seguir as dicas do percurso e os locais de abastecimento da sua moto.

- Respeite as comunidades locais, seus valores, crenças e costumes. Não tenha atitudes que impactem com a tradição local.

SEÇÃO 5

SINAIS VISUAIS

ÍNDICE

Parágrafo	Página
5-1 Introdução.....	5-1
5-2 Sinais Visuais.....	5-1

SEÇÃO 5

SINAIS VISUAIS

5-1. INTRODUÇÃO


A simbologia é uma forma de comunicação não verbal realizada por meio de sinais, logotipos, ícones, constituindo-se, basicamente, de símbolos gráficos com formas, cores e tipografia. Através da combinação destes elementos gráficos é possível exprimir idéias e conceitos numa linguagem figurativa ou abstrata, sendo que o grau de conhecimento de cada pessoa é que irá determinar qual a sua capacidade de interpretação entre a linguagem não verbal para uma linguagem verbalizada.












Durante os deslocamentos os motociclistas usam sinais visuais para expressar, por meio do líder, orientações ao grupo sobre diversas situações.

Considerando-se que o grau de conhecimento de cada pessoa irá determinar a sua capacidade de interpretação dos sinais, torna-se mister padronizar esses sinais em benefício da segurança do próprio grupo em deslocamento.

De uma maneira geral, no motociclismo, os sinais não variam de maneira significativa de um moto clube para outro. Portanto, os sinais apresentados nessa seção, e que deverão ser necessariamente feitos com a mão esquerda, são frutos da experiência de vários motociclistas, e suas variações não irão alterar, de forma significativa, a idéia que se deseja passar.

5-2. SINAIS VISUAIS

Símbolo	Idéia	Descrição
	Pronto para a partida dos Motores	Mostre a mão esquerda com o dedo polegar levantado e os demais dedos fechados.
	Iniciar acionamento dos Motores	Com o indicador da mão esquerda para o alto faça quatro giros de 360°.
	Podemos seguir	Com a mão esquerda espalmada e braço erguido faça um movimento de traz para frente por duas vezes.
	Acenda o Farol	Dedo indicador e polegar em forma de círculo.
	Parar	Braço erguido para o alto e mão esquerda fechada.
	Reduzir velocidade	Braço esquerdo esticado para o lado e mão esquerda espalmada e voltada para baixo oscilando para cima e para baixo.

Símbolo	Idéia	Descrição
	Aumentar velocidade	Braço esquerdo esticado para o lado e mão esquerda espalmada e voltada para cima oscilando para cima e para baixo.
	Radares	Aponta com o dedo indicador da mão esquerda para onde está o radar.
	Animais na pista:	Com a mão esquerda voltada para cima aponta com quatro dedos o céu. Logo após aponta-se na direção do animal.
Sinais com os pés	Buracos	Pé direito, buraco à direita; pé esquerdo buraco à esquerda; ambos os pés buraco dos dois lados.
	Quebra molas ou passagem de nível	Braço esquerdo estendido e dedo indicador para baixo.
	Qualquer material escorregadio	Mão esquerda espalmada e voltada para baixo fazendo movimentos circulares.
	Abastecer	Dedo polegar da mão esquerda aponta para a boca e depois com o indicador para o tanque.
	Preciso parar	Dedo indicador da mão esquerda aponta para si e transpasse-o no pescoço imitando um corte.
	Fique atrás de mim	Dedo indicador da mão esquerda aponta para a outra moto e depois para a traseira da sua moto
	Fique na minha frente	Dedo indicador da mão esquerda aponta para a outra moto e depois para a dianteira da sua moto.
	Ultrapassem-me	Mão esquerda aberta e apontada para baixo, levando-a da traseira da motocicleta até a frente repetidas vezes.
	Vou ultrapassar	Armar a seta para o lado da ultrapassagem.
	Vou continuar a Ultrapassagem	Mantém a seta acionada até a última ultrapassagem
	Formação Básica	Braço para o alto e dedo indicador e médio em forma de "V".
	Formação Indiana	Braço para o alto e dedo indicador da mão esquerda, apontando para o alto.
	Formação em Cunha	Braço para o alto e os cinco dedos da mão esquerda esticados.
	Manter-se no final da Formação	Mão esquerda fechada e polegar estendido indicando o final da formação.

NOTA

Todos os sinais serão efetuados com a mão esquerda.

SEÇÃO 6

PROCEDIMENTOS DE DESLOCAMENTO EM GRUPO

ÍNDICE

Parágrafo	Página
6-1 Introdução.....	6-1
6-2 Regras Básicas para Deslocamento em Grupo.....	6-1
6-3 Conduta do Elemento em Deslocamento.....	6-4
6-4 Conduta das Esquadrilhas em Deslocamento.....	6-6
6-5 Participação dos não Associados nos Deslocamentos.....	6-7

SEÇÃO 6

PROCEDIMENTOS DE DESLOCAMENTO EM GRUPO

6-1. INTRODUÇÃO

Talvez não haja emoção maior do que aquela de quando se anda em grupo. Contudo, deslocamentos em grupo exigem, por envolver mais de um motociclista, procedimentos que devem ser seguidos, pois caso contrário àquilo que era um grupo acaba virando um bando por falta de organização e disciplina.

Quando falamos de organização queremos dizer que o grupo deve estar preparado para satisfazer as suas necessidades, desde os preparativos para os deslocamentos, traduzindo-se isso na distribuição de tarefas, passando em seguida pelas posições na formação, estrutura organizacional, indo até a chegada ao local estabelecido, alcance do objetivo.

Já a disciplina é fator preponderante na ordem que convém ao perfeito deslocamento do grupo, não sendo ela uma imposição, mas sim uma aceitação voluntária das regras estabelecidas pelo grupo, e que deverão ser encarnadas pelo líder e aceitas, convenientemente, pelos alas que compõe aquela formação em deslocamento.

Para que tudo isso ocorra de maneira segura e correta, algumas regras básicas nos deslocamento devem ser seguidas.

6-2. REGRAS BÁSICAS PARA DESLOCAMENTOS EM GRUPO

- **Briefing** – Nenhum deslocamento em grupo pode prescindir de um "briefing". Nele, após os acertos de relógios, serão tratados, de maneira sucinta, os seguintes assuntos:

- quem são os líderes da formação – Esquadrão, Esquadrilha e Elementos;
- quem será o ferrolho;
- quem são os alas e suas respectivas esquadrilhas;
- breve descrição das condições do trecho a ser percorrido, abordando as condições de pavimentação, trânsito etc.
- tipo de formação a ser adotada pelo grupo;
- As velocidades, VD e VMD, que serão adotadas no percurso.
- procedimentos em caso de emergência;
- horário de acionamento dos motores;

NOTA

O motociclista deve comparecer ao local destinado aos encontros com a motocicleta abastecida e os pneus dela calibrados. Isso objetiva evitar atrasos desnecessários, bem como possível dispersão do grupo.

- Posicionamento das Motocicletas no Estacionamento

- Os motociclistas deverão sempre estacionar suas motocicletas com um ângulo aproximado de 45° com o meio-fio. A ordem de estacionamento é do líder para o ferrolho.
- Não havendo espaço suficiente para todas as motocicletas, as remanescentes deverão procurar outro local próximo e adotar a mesma sistemática das anteriores.
- Após a partida dos motores e o líder recebendo o OK de todos os motociclistas inicia-se o deslocamento, sendo que a saída do estacionamento deverá, obrigatoriamente, ser do líder para o ferrolho, sucessivamente.

ATENÇÃO

Boa parte dos acidentes de moto acontece a menos de 10 minutos de distância do ponto de partida ou de chegada, isto devido a distrações na pilotagem ou a excitação no momento da partida, bem como, também, ao relaxamento já próximo ao destino.

- No Transcurso dos Deslocamentos

- As motocicletas nunca deverão trafegar lado a lado, a não ser para comunicar algo de grave ao líder, devendo o ferrolho ou o ala retornar a posição inicial imediatamente após o comunicado.
- Ao se deslocar em fila indiana deve-se manter uma distância mínima entre a motocicleta da frente de 5 motos e máxima de 8 motos, isso tudo se considerando a velocidade empreendida no deslocamento. Para tanto, os motociclistas devem estar sempre visualizando a motocicleta da frente e a de trás, evitando-se, desse modo, uma dispersão.
- Em deslocamento de formação básica, a distancia máxima de afastamento entre as motos de um elemento é de três motos, e no máximo de uma na aproximação. Entre dois elementos, a distancia máxima de aproximação é de três motos e seis de afastamento. Entre as esquadrilhas a distância máxima de aproximação é de 12 motos, e de afastamento da esquadrilha a frente de 18 motos.
- Tenha sempre em mente que o companheiro que vem atrás nunca sabe quando você vai frear até ver sua luz de freio acender, portanto facilite sempre, dê uma ou duas "beliscadas" no freio antes de frear propriamente, isso poderá evitar um acidente.
- A moto da frente deverá estar sempre na esquerda da pista, pois ela estará em breve preparando uma ultrapassagem e sua visão será melhor na esquerda.
- Em rodovias de três ou mais pistas a formação deve manter-se na pista central, pois, normalmente, a pista da direita apresenta mais buracos e óleo, ambos causados por veículos pesados.

- Em rodovias de duas pistas a formação deve seguir na pista da direita, pista mais segura, apesar dos problemas mencionados no item anterior.
- Em rodovias de mão dupla, quando a formação for grande, três ou mais esquadilhas, o intervalo deve ser maior, entre as esquadilhas, permitindo assim a ultrapassagem de veículos mais rápidos.
- Em viagens feitas em grupo mantenha a distancia do motociclista a sua frente de mais ou menos 3 segundos. Para marcar essa distancia, marque um ponto de referencia na estrada e deixe o motociclista da frente passar ao mesmo tempo conte até três, da seguinte maneira – mil e um, mil e dois, mil e três. Esse tempo deve ser o mínimo gasto por você para passar por aquele ponto de referencia.
- Quando estiver chovendo, evite andar por cima da faixa de marcação, pois a tinta que cobre o asfalto forma uma película escorregadia tirando a aderência do piso.

- Critérios de Escolha do Líder nos Deslocamentos

- O líder do percurso será aquele escolhido entre os qualificados para exercer essa função nos deslocamentos;
- A priori, entre os líderes, será escolhido o líder que melhor conhece o trajeto a ser percorrido.

NOTA

Ao líder de percurso não é permitido "dar uma esticada", já que é ele o responsável pela manutenção da velocidade combinada.

- Atribuições do Líder

- Ministras os "briefings" em todos os deslocamentos;
- Dar partida na sua moto após receber o pronto de acionamento dos motores de todos os motociclistas;
- Manter as velocidades previamente estabelecidas no "briefing";
- Comunicar-se com o grupo por meio dos sinais estabelecidos neste Manual.

NOTA

O líder de percurso não deverá ser ultrapassado. No entanto, havendo a intenção de um ou mais membros de "dar uma esticada", estes deverão sinalizar tal procedimento ao líder, mediante uma buzina, devendo retornar a sua posição no grupo ou parar no próximo ponto previamente combinado.

- Critérios de Escolha do Ferrolho

- O ferrolho será o motociclista possuidor da moto, entre as motos do grupo, que possui melhor desempenho;
- O ferrolho deverá ter, no mínimo, a qualificação de líder de elemento.

- Atribuições do Ferrolho

- Zelar pela unidade do grupo, procurando evitar que ocorra espaçamento acentuado entre as motos.
- Avançar de sua posição até o líder de percurso caso haja necessidade de avisá-lo acerca de eventuais emergências ou situações que venham a alterar qualquer procedimento anteriormente acordado.
- Orientar o grupo quanto ao seu correto posicionamento na faixa de rolamento.

NOTA

Qualquer membro poderá se deslocar até o líder ou ao Ferrolho para comunicar eventual necessidade de interrupção do percurso.

- Atribuições dos Alas

- Zelar pela unidade do grupo.
- Manter sua posição na formação, a não ser para dar uma "esticada", observando, para isso, as regras estabelecidas, ou para comunicar uma eventual necessidade de se interromper o percurso.
- O ala nunca deverá ultrapassar a motocicleta a sua frente próximo, ou durante uma ultrapassagem de veículo, isto porque a atenção do piloto estará no trânsito de sentido oposto e é bem provável que ele não perceba você entrando pela esquerda dele.

Nota

Em situação normal não é permitido aos alas abandonarem suas posições na formatura, exceto nas "esticadas".

6-3. CONDUTA DO ELEMENTO EM DESLOCAMENTO

O elemento é o grupo em formação que permite uma melhor performance no deslocamento, pois essa unidade evita que os motociclistas promovam grandes dispersões, principalmente àquelas motivadas pelas ultrapassagens.

Além das regras básicas descritas no item anterior os seguintes procedimentos de conduta , no que couberem, devem ser observados:

- O líder de elemento ao avaliar a possibilidade de realizar uma ultrapassagem deve considerar que o seu ala irá junto com ele. Portanto, é imprescindível, por questões de segurança, que essa ultrapassagem seja confortável para o ala.

- Tomada à decisão de ultrapassar o líder se manterá ligeiramente afastado da linha central da rodovia, evitando ficar muito próximo do veículo a ser ultrapassado, ao tempo em que deixa espaço a sua esquerda para que o ala possa, além de fazer sua ultrapassagem, observar a estrada à frente.

NOTA

Ao ultrapassar um veículo, sempre que possível, coloque seu farol no espelho retrovisor dele para chamar a atenção do motorista. Na maioria das vezes quando ele lhe vê, dá uma "chegadinha" para a direita e facilita a ultrapassagem, senão for assim, pelo menos ele sabe que você está ali e que logo lhe ultrapassará.

- Ao ala compete verificar se essa ultrapassagem será segura, tomando posição afastada de uma a três motos do líder, mantendo-se a esquerda do mesmo durante toda a ultrapassagem.

ATENÇÃO

O ala é o único responsável pela decisão de seguir ou não o líder na ultrapassagem. Portanto, a atenção nessa fase é extremamente importante, a fim de se evitar acidentes com outros veículos que trafegam em sentido contrário, ou com animais que estejam sobre a pista ou no acostamento.

- Ao observar que o veículo foi ultrapassado, o líder conduz sua motocicleta para o centro da pista, evitando a faixa pintada que as separa, e o ala, após ultrapassar o veículo, se posiciona, imediatamente, a direita do líder, afastamento lateral, a uma distancia de uma a três motos, afastamento longitudinal.

ATENÇÃO

Ao líder de esquadrão ou esquadrilha é permitida a permanência sobre a pista de sentido oposto a fim de sinalizar aos demais elementos que o caminho está livre para ultrapassagens. Contudo, isso é **proibido** para os alas.

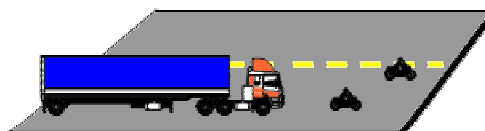
FASES DA ULTRAPASSAGEM



Fase 1 - Visualização



Fase 2 - Ultrapassagem



Fase 3 - Reposicionamento

6-4. CONDUTA DAS ESQUADRILHAS EM DESLOCAMENTO

O deslocamento em esquadrilha, ou esquadrilhas, exige um cuidadoso planejamento e um elaborado "briefing" antes da partida. No "briefing", a ser ministrado pelo líder de esquadrão, será definido quem serão os líderes de elementos e seus respectivos alas, como também o ferrolho da formação.

De uma maneira geral pode-se dizer que a segurança do grupo depende de uma perfeita organização e, principalmente, do entrosamento entre o líder de esquadrão e o motociclista que irá ocupar a posição de ferrolho.

Compete ao líder identificar o motociclista menos experiente e a menor motocicleta. Estes dois parâmetros serão os limites do grupo em relação ao número de paradas e velocidade.

Além das observações descritas no item 6-2, Regras Básicas para Deslocamento em Grupo, os seguintes procedimentos devem ser seguidos quando se deslocando em esquadrão ou esquadrilha:

- O grupo deve sempre ocupar uma pista inteira da rodovia, posicionando-se em formatura básica ou indiana, conforme requeira o caso.
- É importante manter-se dentro do campo de visão do motociclista à sua frente, verificando se ele pode vê-lo pelo retrovisor.
- A distância entre as esquadrilhas deve aumentar com o aumento da velocidade.
- As ultrapassagens, quando possível, devem ser feitas de forma contínua, ou seja, o líder deve esperar condições que permitam a ultrapassagem de todo o grupo.
- Decidida uma ultrapassagem, e se as condições assim permitirem, o líder sai para esquerda e o ferrolho, imediatamente, sai também, permitindo uma cobertura para que todos ultrapassem.

NOTA

Ao ultrapassar um veículo, sempre que possível, coloque seu farol no espelho retrovisor dele para chamar a atenção do motorista. Na maioria das vezes quando ele lhe vê, dá uma "chegadinha" para a direita e facilita a ultrapassagem, senão for assim, pelo menos ele sabe que você está ali e que logo lhe ultrapassará.

- Após a ultrapassagem as esquadrilhas deverão, imediatamente, retornar a posição original na formação.

ATENÇÃO

Os líderes de esquadrilhas e seus alas são os únicos responsáveis pela decisão de seguir ou não o líder de esquadrão na ultrapassagem. Portanto, a atenção nessa fase é extremamente importante, a fim de se evitar acidentes com outros veículos que trafegam em sentido contrário, ou com animais que estejam sobre a pista ou no acostamento.

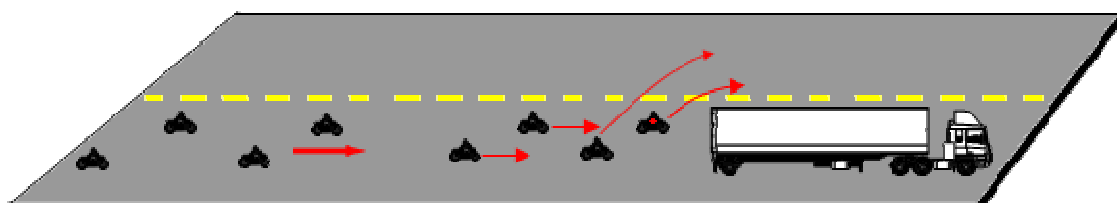
- O líder deve procurar criar um espaço entre ele e o veículo ultrapassado de modo que todo o grupo possa ocupar este espaço. Estabelecido este espaço, o líder retorna a Velocidade de Deslocamento (VD).

ATENÇÃO

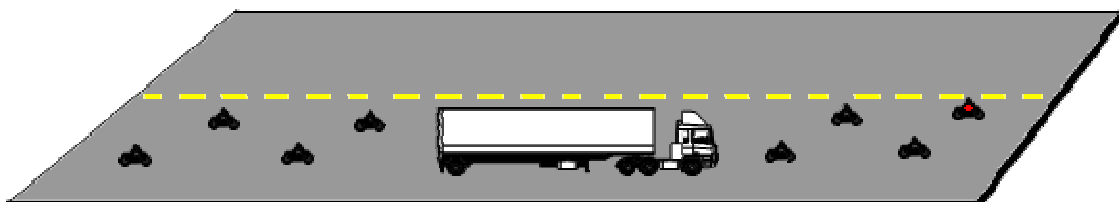
Ao líder de esquadrão ou esquadrilha é permitida a permanência sobre a pista de sentido oposto a fim de sinalizar as demais esquadrilhas que o caminho está livre para ultrapassagens. Contudo, isso é **proibido** para os alas.

- No caso de não haver a condição ideal de ultrapassagem em razão de trânsito muito intenso, as ultrapassagens devem ser feitas gradualmente e o líder deve esperar que o grupo se una novamente antes de iniciar um novo processo de ultrapassagem.

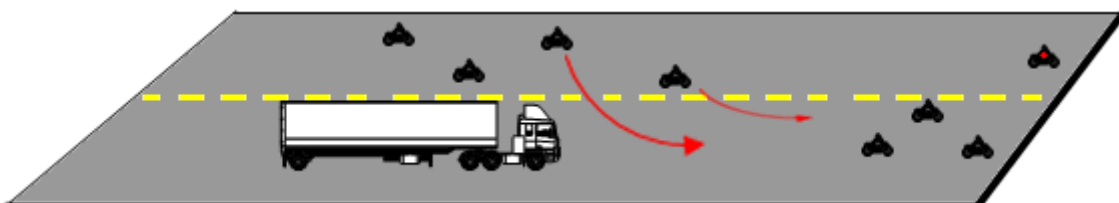
FASES DA ULTRAPASSAGEM EM ESQUADRILHAS



O líder e seu ala iniciam a ultrapassagem



O líder se posiciona no sentido da pista de deslocamento e o ala a esquerda.
A Esquadilha fica aguardando o momento oportuno para ultrapassar.



O líder se mantém na pista de sentido oposto mostrando a Esquadilha que o antecede que a ultrapassagem pode ser efetuada. Observe que após a ultrapassagem o líder da segunda Esq. ingressa, juntamente com o seu ala, no sentido da pista de deslocamento

6-5. PARTICIPAÇÃO DOS NÃO ASSOCIADOS NOS DESLOCAMENTOS

Todos os motociclistas são bem-vindos a participar dos passeios dos Guerreiros do Sol. Preferencialmente, devem comparecer no local de partida onde então receberão um briefing do líder sobre o deslocamento.

No briefing será enfatizado aos participantes não associados que eles não poderão se deslocar dentro da formação, mas no final, após o ferrolho.

ATENÇÃO

É de inteira responsabilidade do líder da formação alertar aos companheiros motociclistas não associados quanto as suas posições, bem como descrever os sinais mais utilizados no deslocamento grupo.

Quando motociclistas vão se juntando, no decorrer de um deslocamento já iniciado, fica muito difícil de se estabelecer regras para eles. Quando isso ocorrer, aí vale o bom senso e as regras básicas de segurança.

O motociclista não associado que pretender sair com o grupo deve observar algumas regras básicas:

- Participar do passeio com uma motocicleta igual ou superior a 250 cc.
- Usar capacete com selo de certificação do INMETRO.
- Não usar capacete tipo "coquinho", conforme a Resolução 203 DENATRAN.

SEÇÃO 6
PROCEDIMENTOS DE DESLOCAMENTO EM GRUPO

- Estar com a carteira de habilitação e os documentos da motocicleta em dia.
- Chegar ao ponto de encontro com a motocicleta abastecida e pneus calibrados.
- Preencher a ficha de visitante, onde deve constar o nome, endereço, celular e telefone para recados.