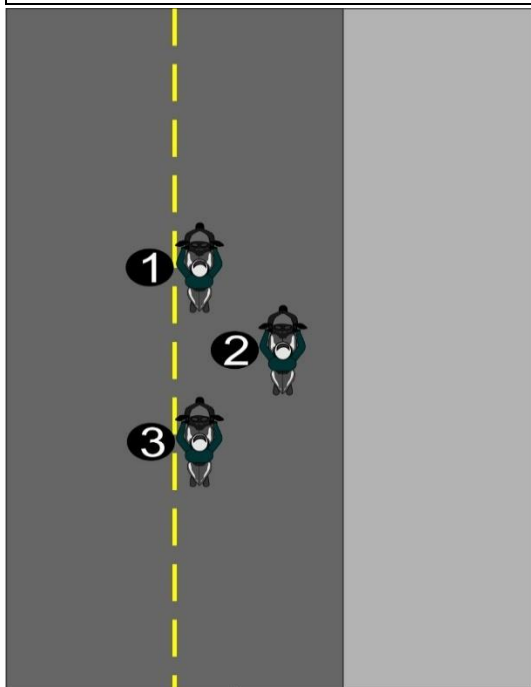
 <b>PMMS</b>	<b>PATRULHAMENTO MOTOCICLÍSTICO</b>	<b>PROCESSO: 2.01</b>
		<b>PADRÃO: 2.01.01</b>
		<b>ESTABELECIDO EM:</b> 20/06/2013
<b>NOME DO PROCEDIMENTO:</b> Deslocamento e parada com três Policiais Militares e três motocicletas. <b>RESPONSÁVEL:</b> Equipe Policial militar.		<b>REVISADO EM:</b> 28/01/2020
<b>ATIVIDADES CRÍTICAS</b>		
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Transposição de cruzamentos.</li> <li>2. Transposição de ângulos cegos.</li> <li>3. Condutores que avançam o semáforo vermelho.</li> <li>4. Resíduos de óleo, areia, buraco, sujeira ou cascalho na superfície asfáltica;</li> </ol>		
<b>SEQUÊNCIA DE AÇÕES</b>		
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Ao ser realizado o deslocamento em patrulhamento, a equipe manterá a formação com o 1º homem a esquerda, o 2º homem atrás e a direita e o 3º homem a esquerda atrás do 1º homem, mantendo a distância de seguimento. (fig. 01)</li> <li>2. Conforme aumenta a velocidade do deslocamento, a distância de seguimento entre os motociclistas deve aumentar também. (fig. 02)</li> <li>3. Nas paradas em semáforos o 3º homem deve posicionar sua moto em um ângulo de 45º graus aproximadamente com a via, para que possa cuidar a retaguarda da equipe, não sendo necessário desembarque de nenhum policial de sua viatura. (fig. 03)</li> </ol>		
<b>POSSIBILIDADES DE ERRO</b>		
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Velocidade elevada, colocando em risco a equipe e demais pessoas no trânsito.</li> <li>2. Falta de atenção, deixando de usar os recursos sonoros e luminosos disponíveis.</li> <li>3. Escolher inadequadamente o itinerário ou deslocar sem prever um itinerário.</li> <li>4. Deixar de adotar a progressão sequenciada no deslocamento.</li> <li>5. Via com excesso de buracos e obstáculos.</li> <li>6. Condutor desrespeitar semáforo ou parada obrigatória, vindo a interceptar a trajetória de um componente da equipe.</li> </ol>		

RESULTADOS ESPERADOS	
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Chegada ao local com segurança e no menor tempo possível.</li> <li>2. Prestar apoio às equipes do policiamento ordinário em tempo hábil</li> <li>3. Otimização do atendimento às ocorrências.</li> <li>4. Observar em todas as direções os possíveis suspeitos.</li> </ol>	
AÇÕES CORRETIVAS	
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Caso ocorra qualquer impedimento como, acidente com as motos ou outros problemas que impeçam a progressão da equipe, deve-se cessar imediatamente o deslocamento para prestar a devida assistência ao fato.</li> </ol>	
REFERÊNCIAS, DOUTRINAS e LEGISLAÇÕES	
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. BRASIL, <b>Constituição Federativa do Brasil.</b></li> <li>2. BRASIL, <b>Código de Processo Penal DECRETO-LEI Nº 3689, 03/10/1941</b></li> <li>3. BRASIL, <b>Código Tributário Nacional LEI Nº 5172, 25/10/1966</b></li> <li>4. BRASIL, <b>Código de Trânsito Brasileiro LEI Nº 9503, 25/09/1997</b></li> <li>5. Polícia Militar do Estado de Goiás. Procedimento Operacional Padrão do Grupo de Intervenção Rápida Ostensiva – GIRO BPMCHOQUE. Goiânia, GO. 2007.</li> </ol>	
ELABORADOR:	APROVADO:
ROSALINO LOUBEIRA- TEN CEL QOPM EZEQUIEL MARTINS DOS SANTOS- TEN CEL QOPM EDSON FURTADO DE OLIVEIRA- MAJ QOPM	Comandante-Geral da PMMS
REVISADO POR:	APROVADO:
RENATO BAMBIL IMAI – CAP QOPM MAYCON POSTAL – CAP QOPM JOSÉ MANOEL FERREIRA DE MELO – 2º SGT QPPM JULIO CEZAR BARBOSA CORDEIRO – CB QPPM ELTON DE MATOS ALVES – CB QPPM LUCAS DA SILVA ALVES – SD QPPM	<hr/> Waldir Ribeiro Acosta – Cel QOPM Comandante-Geral da PMMS Mat. 38837021

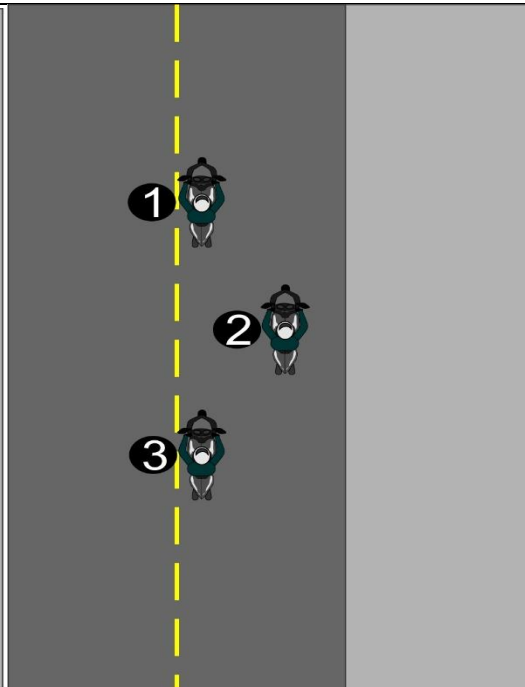
<b>RELAÇÃO DAS PÁGINAS E TÓPICOS ALTERADOS</b>	<b>DIFUSÃO:</b>
	<b>PUBLICO INTERNO</b>
<b>ESCLARECIMENTOS NECESSÁRIOS</b>	
<p>1. O 1º homem é o comandante da equipe:</p> <p>Em patrulhamento sua motocicleta fica à frente e à esquerda, devendo priorizar seu campo de patrulhamento à frente e para lateral esquerda.</p> <p>É o responsável pelo comando, coordenação e controle da equipe.</p> <p>A ele cabe toda Responsabilidade pelas ocorrências, assessorado pelos demais.</p> <p>No patrulhamento, é quem determina o itinerário e os locais a serem patrulhados.</p> <p>Nos deslocamentos para locais de ocorrências, cabe a ele fazer uma breve parada e decidir com auxílio dos integrantes da equipe o melhor e mais rápido itinerário a ser percorrido.</p> <p>Na abordagem é o responsável pela comunicação com os abordados.</p> <p>2. O 2º homem:</p> <p>Em patrulhamento sua motocicleta fica do lado direito da motocicleta do 1º homem, devendo priorizar seu campo de patrulhamento à frente e lateral direita.</p> <p>Nas abordagens, é o encarregado pela busca pessoal, revista em veículos e estacionamento das motos da equipe, quando as mesmas estiverem atrapalhando o fluxo de veículos.</p> <p>É o responsável pela consulta, junto ao CIOPS/COPOM ou em Smartphone, de nomes, documentos, antecedentes criminais e placas.</p> <p>3. O 3º homem:</p> <p>Em patrulhamento sua motocicleta fica à retaguarda, devendo priorizar seu campo de patrulhamento na lateral direita e esquerda e com auxílio dos retrovisores, na retaguarda.</p> <p>É o responsável pela segurança periférica da equipe durante as abordagens, incluindo trânsito, transeuntes e possíveis interferências de terceiros que venham em apoio aos Abordados.</p> <p>É o responsável pelas motocicletas da equipe e segurança externa nos locais de ocorrências.</p>	

É o primeiro a descer da moto no momento da abordagem, voltando-se rapidamente para a retaguarda para bloquear o trânsito.

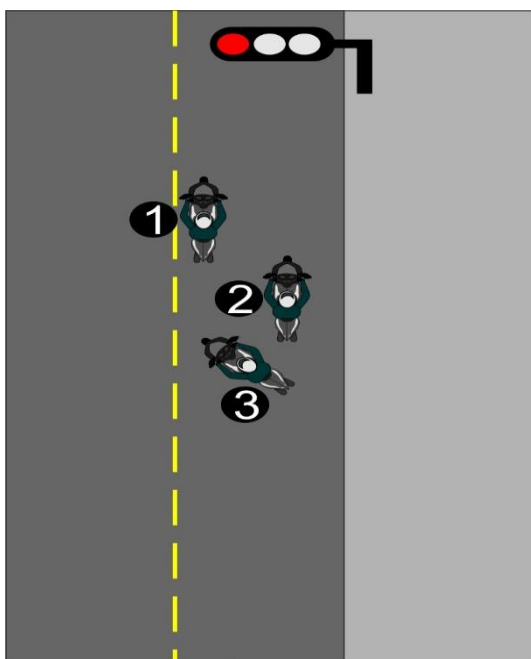
Nos semáforos e nos cruzamentos onde seja necessário parar, sua motocicleta fica em um ângulo de 45° graus com a via.



**figura 01**



**figura 02**



**figura 03**