ESTADO DE GOIÁS SECRETARIA DE SEGURANÇA PÚBLICA CORPO DE BOMBEIROS MILITAR

COMANDO GERAL

MANUAL OPERACIONAL DE BOMBEIROS

SALVAMENTO VEICULAR

3 de maio de 2016



Salvamento Veicular

Capítulo I – Da Finalidade – art. 1º	1
Capítulo II - Das Definições – art. 2º	1
Capítulo III – Dos Equipamentos de Proteção Individuais e Coletivos - art. 3º e 4º.	3
Capítulo IV – Das Ferramentas e Equipamentos Utilizados no Salvamento	
Veicular – art. 5º e 6º	4
Capítulo V – Da Composição da Equipe de Salvamento Veicular – art. 7º	12
Capítulo VI – Das Ações Realizadas no Salvamento Veicular	12
Seção I – Do Ciclo Operacional – art. 8º a 15	12
Seção II – Da Rotina de Resgate – art. 16 a 28	13



CBMGO 1/20

Salvamento Veicular

Capítulo I

Finalidade

Art. 1º O presente manual visa padronizar os procedimentos operacionais e de segurança prestados por integrantes do CBMGO, bem como a nomenclatura dos equipamentos, no que tange às atividades de salvamento veicular executadas pela Corporação.

Capítulo II

Definições

- Art. 2º Para fins deste manual ficam definidos os seguintes termos:
- I salvamento veicular: sequência de procedimentos utilizados para localizar, acessar, estabilizar, desencarcerar, extrair e transportar vítimas que estejam presas nas ferragens de veículo acidentado;
- II localização: é a chegada ao local do acidente automobilístico e identificação da presença de vítimas nos veículos acidentados ou próximas a eles;
- III acesso: fase do salvamento veicular em que se chega à(s) vítima(s), tornando possível a realização de reconhecimento inicial da situação e permitindo o estabelecimento do nível de encarceramento;
- IV estabilização da(s) vítima(s): emprego de técnicas de atendimento pré-hospitalar visando a estabilização da(s) vítima(s);
- V desencarceramento: movimentação e/ou retirada das ferragens que prendem a vítima no interior do veículo acidentado e/ou impedindo o acesso dos socorristas para permitir a retirada da vítima;
 - VI extração: retirada da vítima do interior do veículo:
- VII transporte: condução rápida de vítima até o hospital que tenha condições de atendê-la, de acordo com os traumas existentes;
- VIII acidente automobilístico: ação de uma força externa contra um veículo, podendo causar danos diversos ao carro e aos passageiros;
- IX salvamento veicular leve: quando o desencarceramento da vítima é feito com a adoção de medidas simples, sem atuação na estrutura do veículo; exemplos:
 - a) afastar ou reclinar banco;
 - b) retirar ou cortar cinto de segurança;



CBMGO 2/20

- c) cortar ou retirar vestimentas e calçados;
- d) retirar ou quebrar vidros; e
- e) forcar abertura da porta:
- X salvamento veicular pesado: quando for necessária a atuação na estrutura do veículo para o desencarceramento da vítima, exigindo sequência de manobras rápidas e pungentes, tais como:
 - a) retirada de portas:
 - b) corte de colunas;
 - c) rebatimento ou retirada do teto;
 - d) rebatimento de painel: e
 - e) criação da 3ª porta;
- XI estabilização do veículo: procedimento realizado antes de iniciar-se qualquer manobra no(s) veículo(s) acidentado(s), adotando procedimentos rápidos de calçamento, escoramento e/ou amarrações em estruturas instáveis, para evitar riscos adicionais para o resgate, socorristas e vítimas, mantendo o veículo seguro e imóvel durante a operação;
- XII ameaça: fato ou situação que possa vir a provocar lesões ou danos em pessoas, propriedades ou sistemas;
- XIII vulnerabilidade: fator que determina o quanto pessoas, propriedades ou sistemas podem ser afetados por ameaça;
- XIV risco potencial: comparação entre ameaça e vulnerabilidade, que determina a possibilidade e severidade dos danos e lesões que determinada ameaça pode causar a pessoas, propriedades ou sistemas;
- XV risco aceitável: risco compatível com a atividade que se deseja desenvolver;
 - XVI operação segura: é aquela em que o risco é aceitável;
- XVII gerenciamento de riscos: é a atuação sobre as ameaças, vulnerabilidades ou ambas, procurando tornar o risco aceitável e a operação segura;
- XVIII veículos leves: são assim considerados os ciclomotores, motonetas, motocicletas, triciclos, quadriciclos, automóveis, utilitários, caminhonetes e camionetas;
- XIX veículos pesados: são assim considerados os ônibus, micro-ônibus, caminhões, trator de rodas, trator misto, chassi/plataforma, motor-casa, reboque ou semirreboque e suas combinações;



CBMGO 3/20

- XX círculo externo: nos acidentes envolvendo veículos leves, corresponde a círculo em raio de 5 a 10 metros do local do acidente, e com veículos pesados o círculo deve ser realizado em raio de 20 a 40 metros, percorrido no sentido anti-horário, buscando situações de risco, vítimas, obstruções, mecanismos que levem à compreensão do acidente, em que também se avalia o perímetro necessário e viável para a delimitação da área de operação:
- XXI círculo interno: círculo que avalia o veículo e suas proximidades, percorrido no sentido horário, verificando situações de risco, vítimas, obstruções e mecanismos que levem à compreensão do acidente;
- XXII palco de ferramentas: área situada dentro do isolamento, normalmente delimitada por lona, em que as ferramentas são dispostas para fácil acesso da equipe; e
- XXIII área de descarte de material: área situada no limite do isolamento, de modo a não atrapalhar o trabalho das equipes de salvamento, com o objetivo de concentrar todos os materiais (vidros, portas, partes da lataria) que forem removidos do veículo durante as ações de desencarceramento.

Capítulo III

Equipamentos de Proteção Individuais e Coletivos

- Art. 3º Ficam estabelecidos os seguintes equipamentos de proteção individuais de uso obrigatório pelos militares da Corporação empenhados nas ocorrências de salvamento veicular:
 - I capacete de salvamento, ou na falta deste o capacete de incêndio:
 - II óculos de proteção transparentes:
- III máscara anti-pó, nos casos em que for necessário corte dos vidros do veículo:
 - IV conjunto completo de aproximação;
 - V luvas de salvamento resistentes ao corte:
 - VI luvas de procedimento por baixo das luvas resistentes ao corte:
 - VII botas de incêndio, ou na falta desta o coturno; e
- VIII plástico transparente tamanho 3x3m oferecido à vítima e ao socorrista.
- Art. 4º Quanto aos equipamentos de proteção coletivos a serem utilizados pelas guarnições do CBMGO em ocorrências de salvamento veicular, ficam definidos os seguintes:
- I lonas de diversos tamanhos para proteção coletiva colocada nas ferragens após e durante a execução do trabalho;
 - II presilhas para fixar as lonas em locais de risco;
 - III lonas para retirar vidros e restos de materiais desnecessários ao



CBMGO 4/20

trabalho; e

IV – extintor de incêndio tipo ABC.

Capítulo IV

Ferramentas e Equipamentos Utilizados no Salvamento Veicular

- Art. 5º A correta utilização dos equipamentos de salvamento veicular é de fundamental importância para o eficiente trabalho de desencarceramento e extração das vítimas. Em hipótese alguma os materiais deverão ser usados sem a devida observância das instruções repassadas pelos fabricantes ou especialistas do CBMGO.
- Art. 6º As ferramentas necessárias para a estabilização e intervenções necessárias ao atendimento de ocorrências envolvendo salvamento veicular são as seguintes:
- I calços, de diversos tamanhos e modelos, como cunhas, quadrados retangulares, molde de escadas, com alças ou não, feitos de madeira na falta do material disponível produzido pelo fabricante;





- II cordas de salvamento, a serem utilizadas em situações específicas julgadas pelo comandante da ocorrência;
- III catracas com fitas, correntes ou conjugadas: sistema universal com três apoios e um gancho que permite estabilização rápida, proporcionando segurança para as equipes de salvamento e vítimas; estabilizam com eficiência veículos colididos em situações simples até as mais complexas, permitindo ainda elevação de carga e descida controlada;

5/20



 IV – mosquetões e roldanas: durante o uso de cordas, são utilizados para realizar multiplicação de força;

V – escoras hidráulicas ou mecânicas;





 ${\sf VI}$ – conjuntos desencarceradores hidráulicos, conforme discriminação abaixo:

a) motobomba, motogerador hidráulico ou bomba hidráulica: bombas hidráulicas alimentadas por várias fontes, como gasolina, bateria, eletricidade, diesel, ar e manualmente;





b) mangueiras hidráulicas com conectores duplos ou únicos;





c) cortador;



d) alargador;



7/20





e) ferramenta combinada;

CBMGO



f) cilindro expansor;



g) cortador de pedais;



h) ferramenta de corte contínuo;



i) conjuntos de correntes;



j) ferramentas elétricas à bateria;



k) ferramentas manuais;



VII – serra sabre;



9/20 CBMGO



VIII – motoabrasivo;



IX – alavanca halligan;



X – alavancas e pé-de-cabra;

XI – machadinha;



XII – ferramenta cortadora de cinto e quebra-vidros;







10/20

XIII – chaves de boca, combinadas, de fenda e equivalentes;



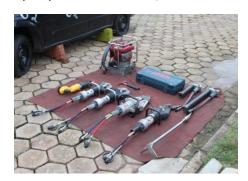
XIV – alicates, corte e pressão;

XV – estiletes ou canivetes;

XVI – fitas isolantes preta e de cor clara;

XVII - trinca-vidros;

XVIII – lona para palco de ferramentas;







CBMGO 11/20 **CBMGO** 12/20

XIX – contensor de airbag;



XX – protetores de coluna e coberturas de proteção;



XXI – suporte de coluna para cilindro expansor; e



XXII – suporte de teto e piso para cilindro expansor.





Capítulo V

Composição da Equipe de Salvamento Veicular

- Art. 7º A equipe de salvamento veicular deve ser composta por 4 integrantes, assim distribuída:
- I Comandante Cmt: responsável pelas atividades de comando na cena do acidente; elemento hierarquicamente superior da equipe, determina o local de acesso e qual vítima possui prioridade de atendimento, definindo ainda onde será montado o palco de ferramentas e a tática de resgate a ser empregada;
- II Operador e Condutor de Viatura OCVtr: além de dirigir a viatura, é responsável pela sinalização e isolamento do local, desligamento da bateria e posicionamento de segurança com extintor ou linha pressurizada:
- III Operador 1 OP-1: responsável pela realização do círculo interno de avaliação (sentido horário), montagem do palco de ferramentas e operação das ferramentas: e
- IV Operador 2 OP-2: responsável pela realização do círculo externo de avaliação (sentido anti-horário), proteção das ferragens dos veículos expostas após cortes por meio de lonas e auxílio direto do OP-1 no desempenho das ações de salvamento veicular.

Capítulo VI

Ações Realizadas no Salvamento Veicular

Seção I

Ciclo Operacional

- Art. 8º As operações de salvamento veicular devem ser organizadas obedecendo a um ciclo operacional comum a todas as atividades de salvamento, dividido em 4 fases: prontidão, acionamento, resposta e finalização.
- Art. 9º A prontidão é a fase inicial da ocorrência, que se dá antes mesmo do acionamento por parte da população. Consiste na adoção de medidas para que todos os recursos estejam preparados para o acionamento e emprego em qualquer situação

Parágrafo único. Ao assumir o serviço, o comandante da equipe de salvamento veicular deve providenciar para que seia realizada a conferência do efetivo da equipe, conferência e teste dos equipamentos, preleção das estratégias, táticas e técnicas a serem empregadas nas ações e repasse das atribuições e responsabilidades de cada elemento da equipe.



CBMGO 13/20

- Art. 10. Uma vez ocorrido o acidente, inicia-se a fase do acionamento dos recursos em prontidão. A fase do acionamento inclui o recebimento da chamada via Centro Operacional de Bombeiros COB, obtenção das informações necessárias, despacho dos recursos necessários e orientações preliminares ao solicitante.
- Art. 11. No recebimento da chamada via COB, o atendente deverá levantar junto ao solicitante o máximo de informações possíveis para auxiliar a equipe de salvamento veicular no atendimento à ocorrência, sendo elas:
 - I quantos veículos envolvidos?
 - II quantas possíveis vítimas em cada veículo?
 - III- quantas vítimas conseguem comunicar-se?
 - IV qual o estado dos veículos, algum tombado ou capotado?
 - V algum veículo com as portas danificadas ou obstruídas?
 - VI consegue definir qual o modelo dos veículos?
 - VII há rede de energia ou cabos energizados danificados por perto?
- Art. 12. No despacho dos recursos necessários devem ser observadas as viaturas que farão parte do trem de socorro e a equipe de salvamento veicular a ser deslocada para o local da ocorrência.
- Art.13. O trem de socorro deve possuir a capacidade de gerenciar todos os riscos na cena do acidente e os equipamentos necessários à realização do desencarceramento das vítimas (viaturas de salvamento e combate a incêndio) e atendimento pré-hospitalar (viaturas de atendimento pré-hospitalar).
- Art.14. A fase da resposta se inicia com o deslocamento dos recursos necessários à cena do acidente. Nesta fase são implementadas as ações de salvamento veicular propriamente ditas, denominadas Rotina de Resgate.
- Art.15. A fase da finalização engloba as medidas necessárias para que os recursos empregados retornem à situação de prontidão. Esta fase fecha o ciclo operacional e se encerra quando os recursos empregados estiverem novamente prontos para o acionamento.

Seção II

Rotina de Resgate

- Art.16. A rotina de resgate é o conjunto de etapas desenvolvidas na cena do acidente durante a fase de resposta da operação de salvamento veicular, na seguinte ordem:
 - I estabelecimento do comando:
 - II dimensionamento da cena:



CBMGO 14/20

- III gerenciamento dos riscos;
- IV obtenção de acesso às vítimas;
- V realização da avaliação das vítimas;
- VI desencarceramento:
- VII extração: e
- VIII transporte e transferência.
- Art. 17. O comando é inicialmente estabelecido pelo comandante da equipe de salvamento veicular, considerando que a viatura da referida equipe será a primeira a chegar ao local. Nas operações em que houver alto grau de complexidade e maior emprego de recursos, deverão ser seguido os parâmetros estabelecidos pela normatização vigente na Corporação acerca do Sistema de Comando de Incidentes.
- Art. 18. O dimensionamento da cena será feito pelo comandante da equipe de salvamento veicular, o qual deverá observar:
 - a) dinâmica do acidente;
 - b) riscos na cena;
 - c) número e estado aparente das vítimas;
 - d) dificuldade de resgate; e
 - e) recursos adicionais a solicitar.
- Art. 19. Para o dimensionamento da cena serão realizados dois círculos de avaliação pelo OP-1 e OP-2, conforme funções definidas no capítulo anterior.
- § 1º O círculo interno é feito pelo OP-1, avaliando os veículos e suas proximidades no sentido horário, verificando situações de risco, vítimas, obstruções e mecanismos que levem à compreensão do acidente. Em acidentes de menor complexidade, o OP-1 pode fazer a colocação dos calços que serão utilizados na estabilização dos veículos ao redor dos mesmos, sem parar para fazer a estabilização, ao mesmo tempo em que avalia o círculo interno, desde que isso não retarde o relato das situações de risco ao comandante.
- § 2º O círculo externo é feito pelo OP-2, avaliando área de aproximadamente 10 m ao redor do acidente, percorrido no sentido anti-horário, buscando riscos, veículos e vítimas adicionais. Em situações de menor complexidade, o OP-2 pode fazer a colocação dos cones que serão utilizados no isolamento, ao mesmo tempo em que avalia o círculo externo, desde que isso não retarde o relato das situações de risco ao comandante. Completados os dois círculos de avaliação, os operadores reportam a situação ao comandante.



CBMGO 15/20



- Art. 20. Concluído o dimensionamento da cena, o comandante faz novo contato com o COB, repassando mais informações da situação e redimensionando os recursos empregados, solicitando ou dispensando apoio.
- Art. 21. Na etapa do gerenciamento de riscos, as seguintes condutas devem ser estabelecidas:
- I sinalização do local do acidente: chegando ao local, a guarnição desembarca com segurança e o OCVtr posiciona corretamente a viatura, tomando cuidado de não bloquear o acesso dos demais recursos, interpondo a viatura entre a cena e o fluxo principal de veículos, em 45° em relação à via, de forma a maximizar o uso de refletivos e sinalizadores luminosos, além de sinalizar a via com cones, de preferência luminosos;
- II isolamento do local do acidente: com a utilização de cones de sinalização ou de pontos fixos próximos ao local, o OCVtr demarca área de 10 m com fita de isolamento, visando previnir os efeitos da ocorrência às pessoas ou equipamentos que não estejam diretamente ligados ao atendimento da ocorrência;
- III montagem do palco de ferramentas: montado e controlado pelo OP-1 dentro do isolamento;
- IV estabelecimento da área de descarte de material: feita dentro do isolamento e de modo a evitar que partes desprendidas do veículo figuem na área



CBMGO 16/20

de atuação das equipes de salvamento, prevenindo acidentes;

- V detecção de vazamento de combustíveis: caso seja detectado vazamento de combustíveis em ocorrências de salvamento veicular, a conduta de gerenciamento de riscos deve ser de afastar fontes de ignição, deixar em pronto emprego o recurso de extinção de incêndio, conter o vazamento (quando possível) e cobrir os depósitos de combustíveis oriundos do vazamento com material inerte;
- VI presença de redes elétricas e cabos energizados: nestes casos a conduta deve ser de estacionar a viatura fora da zona de risco, notificar o COB acerca da situação e permanecer fora da zona de risco até que a companhia elétrica torne a área segura, mantendo afastadas pessoas que estiverem no local;
- VII estabilização do veículo: deve ser feita pelo comandante de maneira rápida e coesa, primando pela segurança da vítima e zelando para que não haja movimentação durante a execução dos trabalhos;
- VIII desligamento da bateria: realizada pelo OCVtr, que deverá desativar a bateria assim que a equipe houver desbloqueado vidros e portas elétricas; caso seja possível e favorável ao atendimento, desconectar ou cortar primeiramente o polo negativo e depois o positivo da bateria:
 - IX verificar airbags, adotando os seguintes cuidados:
- a) manter 30 cm de distância de airbags laterais, cortina e de joelhos, 60 cm de distância do airbag do motorista e 90 cm de distância do airbag do passageiro;
- b) não trabalhar com a ferramenta hidráulica na área de acondicionamento dos cilindros sob pressão que promovem o acionamento dos airbags;
- c) utilizar contensores de *airbags* dianteiros, quando disponíveis na viatura; e
- d) desligar a bateria assim que tiver desbloqueado vidros e portas elétricas;
- X não trabalhar com a ferramenta de desencarceramento na área de acondicionamento dos cilindros sob pressão que promovem o acionamento dos pré-tensionadores de cinto de segurança, devendo ser retirado ou cortado o cinto de segurança da vítima antes de realizar qualquer ação de desencarceramento; e
- XI detectar a presença de produtos perigosos, devendo obedecer a normatização específica da Corporação sobre o tema.



CBMGO 17/20

- Art. 22. O acesso às vítimas deve ser obtido assim que a cena seja considerada segura, realizado pela melhor forma de contato, obedecendo aos seguintes critérios de acesso:
- ${f I}$ portas por meio não destrutivo: portas que se abrem por meios normais:
- II janelas por meio não destrutivo: não sendo possível a realização do item anterior, deve-se fazer a abertura de janela sem ser necessário que o vidro seja quebrado;
- III janelas por meio destrutivo: não sendo possível a realização dos itens anteriores, o OP01 quebra janela distante da vítima, permitindo o acesso do socorrista:
- IV portas por meio destrutivo: não sendo possível a realização dos itens anteriores, o OP01 desobstrui porta por meios destrutivos; e
- V porta-malas: considerado o acesso na impossibilidade de realizá-lo por meio de portas e janelas.

Parágrafo único. O acesso será feito inicialmente pelo OP02 da equipe de salvamento veicular e posteriormente assumido pelo comandante da equipe do atendimento pré-hospitalar.

- Art. 23. Após o acesso, o socorrista deverá fazer análise primária da vítima, buscando identificar e sanar lesões que ameaçam a vida, comunicando de imediato aos demais integrantes da guarnição o estado da vítima e realizando a estabilização com colar cervical.
- Art. 24. O estabelecimento de área adequada para a extração das vítimas pode requerer o emprego associado de mais de uma técnica de desencarceramento, caso o acesso não proporcione espaço suficiente para a adequada retirada da vítima.
- § 1º Criação de 3ª porta, utilizada em veículos de duas portas, para criação de espaço lateral, obedecendo a sequência de ações:
 - I estabilização do veículo;
 - II proteção das vítimas e socorristas no interior do veículo:
 - III retirada ou abertura da porta do lado da operação
 - IV retirada do vidro lateral traseiro do lado da operação
 - V realização de um corte de alívio profundo na base da coluna B
 - VI realização de corte do topo da coluna B
 - VII realização de um corte de alívio vertical diante da coluna C: e
 - VIII posicionamento do cilindro expansor na coluna A e no ponto médio



CBMGO 18/20

da coluna B, com posterior abertura da ferramenta, criando a terceira porta.

- § 2º Criação de grande porta, com a retirada das duas portas da mesma lateral do veículo, juntamente com a coluna B, obedecendo a sequência de ações:
 - I estabilização do veículo:
 - II proteção das vítimas e socorristas no interior do veículo;
 - III retirada dos vidros das portas do lado da operação;
 - IV abertura da porta traseira do lado da operação;
- V com a porta dianteira fechada, realização de cortes no topo e na base da coluna B: e
- VI abertura da porta dianteira juntamente com a coluna B e a porta traseira, criando a grande porta.
- § 3º Rebatimento do teto, quando o espaço criado nas laterais do veículo é insuficiente para a extração das vítimas, o teto do veículo pode ser rebatido total ou parcialmente, e em qualquer direção:
- ${\bf I}$ rebatimento do teto de frente para trás, obedecendo a sequência de ações:
 - a) estabilização do veículo;
 - b) abertura ou retirada de portas de acordo com a necessidade;
 - c) proteção das vítimas e socorristas no interior do veículo;
 - d) retirada do parabrisas e dos vidros laterais necessários:
 - e) realização dos cortes das colunas A e B de um dos lados do veículo;
 - f) realização de corte de alívio no teto do veículo, antes da coluna C;
- g) realização de corte de alívio no teto do outro lado do veículo, na mesma direção do primeiro;
 - h) realização dos cortes das colunas B e A do outro lado do veículo;
- i) utilização de maca rígida, apoiada e pressionada contra o teto entre os cortes de alívio, sem bater, para auxiliar no rebatimento do teto; e
 - j) rebatimento do teto e fixação do mesmo com cabo;
- II rebatimento do teto de trás para frente, obedecendo a sequência de acões:
 - a) estabilização do veículo:
 - b) abertura ou retirada de portas de acordo com a necessidade:
 - c) proteção das vítimas e socorristas no interior do veículo;
 - d) retirada do vidro traseiro e dos vidros laterais:
 - e) realização dos cortes das colunas C e B de um dos lados do veículo:
- f) realização de corte de alívio no teto do veículo, próximo ao topo da coluna A:
- g) realização de corte de alívio no teto do outro lado do veículo, na mesma direção do primeiro;
 - h) realização dos cortes das colunas B e C do outro lado do veículo:
 - i) utilização de uma maca rígida, apoiada e pressionada contra o teto



CBMGO 19/20

entre os cortes de alívio, sem bater, para auxiliar no rebatimento do teto; e

- j) rebatimento do teto e fixação do mesmo com um cabo;
- III rebatimento lateral do teto, obedecendo a sequência de ações:
- a) estabilização do veículo;
- b) abertura ou retirada de portas de acordo com a necessidade;
- c) proteção das vítimas e socorristas no interior do veículo;
- d) retirada do parabrisas, do vidro traseiro e dos vidros laterais necessários:
- e) realização dos cortes das colunas A, B e C de um dos lados do veículo (em veículos lateralizados, devem ser cortadas as colunas que estão voltadas para cima):
- f) realização de corte de alívio no teto do veículo, na parte dianteira, próximo à coluna Á;
- g) realização de corte de alívio no teto do veículo, na parte traseira, na mesma direção do realizado na parte dianteira; e
 - h) realização do rebatimento lateral do teto.
- § 4º Retirada do teto, caso exista a necessidade de maior área para extração das vítimas, obedecendo a sequência de ações:
 - I estabilização do veículo;
 - II abertura ou retirada de portas de acordo com a necessidade:
 - III proteção das vítimas e socorristas no interior do veículo:
 - IV retirada dos vidros do veículo:
- $\mbox{\ensuremath{\mathsf{V}}}-\mbox{\ensuremath{\mathsf{realiza}}}\mbox{\ensuremath{\mathsf{g}}}\mbox{\ensuremath{\mathsf{dos}}}$ dos cortes das colunas A, B e C de um dos lados do veículo;
 - VI realização do corte da coluna C do outro lado do veículo:
- VII com o teto apoiado, realização do corte final nas colunas B e A do outro lado do veículo: e
- VIII retirada do teto e condução do mesmo até a área de descarte de materiais.
- § 5º Rebatimento do painel, com manobras de elevação e afastamento do painel para possibilitar a extração da vítima, obedecendo a sequência de ações:
 - I estabilização do veículo;
 - II proteção das vítimas e socorristas no interior do veículo
- III retirada da porta do lado da operação e abertura da porta do lado oposto
 - IV retirada dos vidros necessários
 - V corte do ponto médio da coluna A dos dois lados do veículo
 - VI corte de alívio na base da coluna A dos dois lados do veículo: e
- VII posicionamento do cilindro expansor apoiado na base da coluna B e na coluna A (altura do painel), promovendo a expansão lenta e estabilização



CBMGO 20/20

gradativa a medida que o painel for movido.

- § 6º Rebatimento ou elevação do assoalho, no caso de veículo capotado, quando o espaço criado não for suficiente para a extração da vítima, em que se adota o rebatimento do teto invertido, ou seja, elevação do assoalho pela traseira ou pela lateral do veículo, obedecendo a sequência de ações:
 - I estabilização do veículo:
 - II abertura ou retirada das portas de acordo com a necessidade;
 - III proteção das vítimas e socorristas no interior do veículo;
- IV corte das duas últimas colunas (lado do motorista e do passageiro) da traseira do veículo (C, D ou E, dependendo de qual seja a última coluna);
- V posicionamento do cilindro expansor no ponto médio da traseira do veículo, com leve pressão. Caso haja disponibilidade de dois cilindros expansores, os mesmos devem ser posicionados na traseira do veículo, no alinhamento das duas últimas colunas que foram cortadas;
 - VI corte das duas colunas B;
- VII rebatimento cauteloso do assoalho por meio da abertura do cilindro expansor; e
 - VIII estabilização com escoras antes da utilização do espaço criado.
- Art. 25. Assim que o acesso criado através das atividades de desencarceramento permitir, as vítimas deverão ser extraídas do veículo.
- Art. 26. As vítimas serão extraídas pela tática estabelecida pelo comandante da equipe de salvamento veicular, na direção que entenda ser melhor para garantir a integridade da vítima.
- Art. 27. A extração será realizada utilizando-se a prancha longa e, nos casos de vítimas estáveis, o colete de imobilização dorsal tipo KED.
- Art. 28. Nos casos excepcionais, em que haja vítimas instáveis, inconscientes ou avaliadas como gravíssimas, além de situações de perigo iminente à vida da vítima e/ou dos componentes da guarnição, poderão ser utilizadas técnicas do cobertor, chave de Raltek e outras técnicas de retirada rápida para a extração das vítimas.