

APRESENTAÇÕES

1. FACILITADOR

1.1. NOME: ARTUR ALBUQUERQUE

1.2. EXPERIÊNCIA

- Coronel da FAB;
- *Motovajero* desde 2000, quando adquiriu uma Harley-Davidson Fat Boy;
- Road Captain do HOG Rio desde 2003;
- Viagem Ushuaia 2006 - (15.000 km / 33 dias contínuos / *Overland*);
- Autor do livro “Ushuaia – Viajar de Moto para el Fin del Mundo” – 2ª edição;
- Viagem Alaska 2011 – (53.000 km / 120 dias contínuos / *Overland*);
- Autor do livro “Alaska – A Fronteira da Solidão” – a publicar;
- Diretor do Rio de Janeiro Chapter do Harley Owners Group (HOG Rio), anos 2004, 2014, 2015, 2016 e 2017;
- Criador dos WORKSHOPS DE PILOTAGEM DEFENSIVA, que padroniza a CONDUÇÃO DE TRENDS DE MOTO, com fundamentos em EXPERIÊNCIAS DE ESTRADA, ministrados em 2014, 2015, 2016 e 2017;
- Criador do PROCESSO CERTIFICAÇÃO ROAD CAPTAIN do HOG Rio, em 2014, 2015, 2016 e 2017; e
- Autor do REGULAMENTO DO HOG RIO, atualizado durante 2014, 2015, 2016 e 2017.

2. HARLEY OWNERS GROUP (HOG)

- O HOG é o Clube Oficial da HARLEY-DAVIDSON MOTOR COMPANY (HDMC), que é subdividido em CHAPTERS, apoiados e sediados nas Concessionárias HD, espalhas pelo Mundo.
- O CHAPTER visa congrega todos os PROPRIETÁRIOS DE HARLEY-DAVIDSON (PHD), integrando aos antigos os RECÉM-CHEGADOS ao universo da Marca, principalmente, durante os PASSEIOS e VIAGENS.
- A Diretoria do CHAPTER é constituída por CLIENTES VOLUNTÁRIOS, convidados pela concessionária HD, pelo período de um ano, com a FINALIDADE transformar em ação o Princípio Norteador do HOG: “**RIDE AND HAVE FUN**”.

d. INFORMAÇÕES:

www.grupoab.com.br/harley-davidson/hog-rio-chapter

www.facebook.com/hogriochapter

OBJETIVO MÓDULO 1

RECORDAR OS FUNDAMENTOS PILOTAGEM E ENTENDER OS PROTOCOLOS BÁSICOS DO HOG RIO, VISANDO **MINIMIZAR O RISCO** NO DESLOCAMENTO EM GRUPO

ROTEIRO MÓDULO 1

- FUNDAMENTOS DE PILOTAGEM
- ORGANIZAÇÃO DO TREM DE MOTOS
- PREPARAÇÃO PARA A ESTRADA
- DESLOCAMENTO NA ESTRADA

I – FUNDAMENTOS DE PILOTAGEM

1. REDUÇÃO DE VELOCIDADE (**FRENAGEM**)

RETROVISOR” - PRONTO PARA ACELERAR

b. BENEFÍCIOS:

- 1º. SEGURANÇA = REDUZ O RISCO COLISÃO TRASEIRA
- 2º. **CONDICIONAMENTO** = USO **FREIO MOTOR** PARA REDUZIR VELOCIDADE
- 3º. ECONOMIA = COMBUSTÍVEL, PASTILHAS DE FREIO E PNEUS

1.1. FRENAGEM NA HORIZONTAL

- a. PRÁTICA COMUM: DESACELERAR E FREAR PRÓXIMO AO “SEMÁFORO”
- b. **BOAS PRÁTICAS** (ANTECIPAÇÃO)

- 1º. DESACELERAR NO PUNHO (**TORQUE H-D**) = DIMINUI A VELOCIDADE
- 2º. BAIXAR AS MARCHAS **PROGRESSIVAMENTE** = **FREIO MOTOR**
- 3º. FINALMENTE, **FREAR SUAVE** PRÓXIMO AO "SEMÁFORO": "**OLHO NO RETROVISOR**"

1.2. EM LONGOS **DECLIVES**

a. PRÁTICA COMUM:

- 1º. FRENAGEM **CONSTANTE** = USO EXCESSIVO DOS FREIOS
- 2º. CONSEQUÊNCIA = **SUPERAQUECIMENTO** = **PERDA TOTAL DOS FREIOS**

b. **BOA PRÁTICA:**

- 1º DESCER **ENGRENADO** = "FREIO MOTOR"
- 2º ESCOLHER A MARCHA = LIMITAR À VELOCIDADE **DESEJADA**

1.3. MANOBRAS EM **BAIXA VELOCIDADE**

a. **BOAS PRÁTICAS:**

- 1º. EXCLUSIVIDADE = **FREIO TRASEIRO+ PRIMEIRAS MARCHAS**
- 2º. COORDENAR ACELERADOR X EMBREAGEM (NÃO APAGAR O MOTOR)

b. EXEMPLOS:

- 1º. MANOBRAS EM GARAGES / ESTACIONAMENTOS (TURING =ATENÇÃO **CG**)
- 2º. CURVAS MUITO FECHADAS (SERRAS)
- 3º. **DESCIDAS MUITO ÍNGREMES**

2. **CURVAS**

2.1. CURVA VISÍVEL

a. VISIBILIDADE TOTAL DO **TRAÇADO**

b. PROCEDIMENTOS:

- 1º. ANTES DA CURVA
 - ADEQUAR **VELOCIDADE (MÓDULO)** AO **RAIO DE CURVATURA**
- 2º. DURANTE A CURVA (ALTA VELOCIDADE)
 - MANTER ACELERAÇÃO (**TURING**: NÃO ALIVIAR O PUNHO DO ACELERADOR)
 - CORREÇÃO: **NÃO FREAR** / REDUZIR MARCHA (FREIO MOTOR)

2.2. CURVA **CEGA**

a. VISIBILIDADE PARCIAL DO TRAÇADO (OBSTÁCULOS)

b. PROCEDIMENTOS:

b1. ANTES DA CURVA:

- **REDUZIR MARCHA** (1, 2...MARCHAS PARA BAIXO)

b2. DURANTE A CURVA:

- MANTER ACELERAÇÃO (NÃO ALIVIAR O PUNHO)
- PREPARAR PARA REDUZIR MARCHA (FREIO MOTOR)
- PREPARAR PARA DESVIAR DE OBSTÁCULOS (ULTRAPASSAGEM)

2.3. **POSIÇÃO DO TRONCO EM RELAÇÃO A MOTO**

a. TRONCO & PERNAS NO **MESMO PLANO** DA MOTO

- CONDIÇÕES: BOA VISIBILIDADE DA CURVA E PISO REGULAR

b. **TRONCO NA VERTICAL** E MOTO INCLINADA

- CONDIÇÕES: MÁ VISIBILIDADE DA CURVA OU PISO IRREGULAR
- EMERGÊNCIA = MANOBRA "GUINADA"

c. O TRONCO INCLINA MAIS QUE A MOTO = "**PÊNDULO**"

- CONDIÇÕES: BOA VISIBILIDADE DA CURVA E PISO REGULAR
- COMPETIÇÃO = PERMITIR MAIS ALT VELOCIDADE

2.4. TÉCNICAS **BÁSICAS** - **BATENTES DE VELOCIDADE (LIM. FÍSICA)**

1ª. TEC **BAIXA** VEL - "VELOCÍPEDE / BICICLETA / MOTO"

a. PROCEDIMENTO: VEÍCULO NA VERTICAL & GUIDÃO **EXTERÇADO** PARA DENTRO DA CURVA; E

b. TESTE: VEL CRESCENTE ATÉ **VEL LIM QUE NÃO FAZ A CURVA = 1º BATENTE**

ATENÇÃO: ALÉM DO 1º BATENTE, TRANSIÇÃO DA TÉCNICA É **INTUITIVA**

c. P/ULTRAPASSAR 1º BATENTE = OUTRA TÉCNICA (INTUITIVA)

2ª. TEC **MÉDIA** VEL: "BICICLETA / MOTO"

- a. VEÍCULO & GUIDÃO **INCLINADOS** PARA DENTRO DA CURVA; E
- b. VEL CRESCENTE: ATÉ **VEL LIM QUE NÃO FAZ A CURVA = 2º BATENTE**
ATENÇÃO: ALÉM DO 2º BATENTE, **O PILOTO É FORÇADO A ABRIR A CURVA OU REDUZIR A VELOCIDADE**
- c. P/ULTRAPASSAR 2º BATENTE = **OUTRA TÉCNICA (???)**

2.5. TÉCNICA **AVANÇADA**

2.5.1. **EFEITO GIROSCÓPICO**

a. CONCEITO:

"FORÇA DE **IMOBILIZAÇÃO "HORIZONTAL"** QUE ATUA NO **EIXO DE UMA RODA** COM INTENSIDADE PROPORCIONAL AO SEU DIÂMETRO E **VELOCIDADE** DE ROTAÇÃO"

b. CONSEQUÊNCIAS:

- b1. MOTO (2 EIXOS PARALELOS) = FORÇAS SOMADAS NO CHASSIS (MOTO)
- b2. ACIMA DE CERTA VELOCIDADE, A MOTO SE MANTÉM NA VERTICAL (**DIFICULTA MOTO CAIR**); E
- b3. EM ALTA VELOCIDADE, IMPEDE MAIOR INCLINAÇÃO DA MOTO (**DIFICULTA MOTO CURVAR**).

2.5.2. TEC **ALTA VEL = CONTRA-EXTERÇO**

a. FINALIDADE

- PERMITIR **MAIOR INCLINAÇÃO** NA CURVA, EM ALTA VELOCIDADE, AO **ATENUAR O "EFEITO GIROSCÓPICO"**

b. PROCEDIMENTO

- "**INCLINAR** A MOTO PARA DENTRO DA CURVA, E SIMULTANEAMENTE **EMPURRAR** O GUIDÃO UM MÍNIMO PARA FORA DA CURVA E **ACELERAR**"

-ATENÇÃO: A **ACELERAÇÃO** CONTROLA A INCLINAÇÃO DA MOTO

c. EXERCÍCIO DE ADAPTAÇÃO

- NA RETA, EXTERÇAR LEVEMENTE O GUIDÃO PARA AMBOS OS LADOS = A MOTO INCLINARÁ PARA O LADO CONTRÁRIO

2.5.3. TEC **ALTA VEL = PÊNDULO**

FOTO: CURVAS DE MÁXIMO DESEMPENHO (**MOTO GP**) = PÊNDULO + CONTRA-EXTERÇO

3. **PISO INSTÁVEL**

3.1. PROTOCOLO PADRÃO (**RIPIO** OU LOOSE GRAVEL)

1º. **RELAXAR** (RESPIRAÇÃO CADENCIADA + SOLTAR OS MÚSCULOS)

2º. REDUZIR **VELOCIDADE** (RODOVIA: MIGRAR PARA A FAIXA 02)

3º. RETIFICAR TRAJETÓRIA (EM CURVA)

4º. **NÃO** (FREAR / ACELERAR / DESACELERAR) **SUBITAMENTE** = MÁXIMA **SUAVIDADE**

5º. USAR **MARCHAS ALTAS** = SIMULAR **CONTROLE DE TRAÇÃO** (BAIXO TORQUE)

6º. ANDAR NOS RASTRO DOS PNEUS

3.2. **TEMPESTADE**

a. USAR PROTOCOLO PADRÃO PISO INSTÁVEL;

b. INÍCIO DA CHUVA (**LAMA FINA**) = BAIXA ADERÊNCIA

c. FAIXAS BRANCAS PINTADAS NO ASFALTO = BAIXA ADERÊNCIA

d. **RAIOS** & GRANIZO= **BUSCAR PROTEÇÃO** (PTO GASOLINA)

3.3. LAMA / LODO / **ÓLEO** / **GELO NEGRO**

a. USAR PROTOCOLO PISO INSTÁVEL;

b. RETIFICAR TRAJETÓRIA & **ACIONAR EMBREAGEM** (IMPULSO = M.R.U.); E

ATENÇÃO: AO AMANHECER COM BAIXAS TEMPERATURAS, **SOMBRAS NAS SERRAS** = GELO NEGRO OU LODO

4. SITUAÇÕES **EXTREMAS**

4.1. **OBSTÁCULO** (BURACO GRANDE / TRILHO / QUEBRA-MOLAS ETC)

a. DECOLAGEM:

1º. MOTO NA VERTICAL

2º. ÂNGULO DE ATAQUE DA MOTO = IDEAL DE 90º

3º. TRONCO PARA FRENTE, **ALIVIANDO O BANCO**

4º. PUNHOS FIRMES, BRAÇOS E JOELHOS FLEXIONADOS

b. POUSO:

1º. MOTO NA VERTICAL

2º. MANTER ACELERAÇÃO (EFEITO GIROSCÓPICO)

3º. PUNHOS FIRMES, BRAÇOS E JOELHOS FLEXIONADOS

4.2. DERRAPAGEM

a. PROCEDIMENTOS:

1º. EVITAR (FREAR / ACELERAR / CURVAR) X USAR MÁXIMA SUAVIDADE CMDO

2º. MANTER MOTO NA VERTICAL = USAR OS PÉS (**LUTAR & ACREDITAR**)

b. TÉCNICA (BIBLIOGRAFIA):

1ª. "NÃO FAÇA NADA E **OLHE PARA ONDE QUER IR**"

2ª. MOTO DEITOU = **SAIR DA MOTO**

4.3. IMINÊNCIA DE COLISÃO

PROCEDIMENTOS:

1º. REDUZIR VELOCIDADE (FREIOS E **FREIO MOTOR**)

2º. **EVITAR IMPACTO FRONTAL** (= DESACELERAÇÃO INSTANTÂNEA)

5. ULTRAPASSAGEM

5.1. MOTO ULTRAPASSANDO

5.1.1. PROTOCOLO **CAMINHÃO**

a. **BAIXA VELOCIDADE RELATIVA** DE APROXIMAÇÃO

b. APARECER NO **RETROVISOR + SETA ACIONADA**

c. PARA ULTRAPASSAR, "**REDUZIR MARCHA E ACELERAR**"

d. DURANTE A ULTRAPASSAGEM, MANTER **AFASTAMENTO** LATERAL MÁXIMO

ATENÇÃO: ALTA VELOCIDADE = NUNCA ULTRAPASSAR **POR FORA** DA CURVA

PERIGO: INÉRCIA (CAMINHÃO PESADO) = DERRAPAGEM / TOMBAMENTO DE CARGA

5.1.2. ULTRAPASSANDO **COMBOIO** DE CAMINHÕES

a. SEGMENTAR ULTRAPASSAGEM

b. **LIVRAR ESPAÇO** P/OUTRAS MOTOS

5.1.3. CARROS & MOTOS

"A ULTRAPASSAGEM DEVE SER LENTA EM RELAÇÃO AO VEÍCULO ULTRAPASSADO"

5.2. MOTO (TREM) SENDO ULTRAPASSADA

a. ALTA **VULNERABILIDADE** = SEMPRE CEDER PASSAGEM

b. FAIXA EXTREMA DIREITA (**TRANSIÇÃO**) É A MAIS PERIGOSA

6. MUDANÇA DE FAIXA

6.1. P/ FAIXA COLATERAL

1º. **DAR SETA**

2º. OLHAR NO RETROVISOR

3º. "**NARIZ NO OMBRO**" (VISÃO PERIFÉRICA - RETROVISOR = **SETOR CEGO**)

4º. MIGRAR DE FAIXA (**AUMENTANDO A VELOCIDADE**)

6.2. P/ MAIS DE UMA FAIXA X **CAMINHÃO** = ATENÇÃO **SETOR CEGO**

1º. ULTRAPASSANDO PELA **FRENTE** (**CAUIDADO**: VEÍCULO **ALTA** VEL POR TRÁS)

2º. ULTRAPASSANDO **POR TRÁS** (**CAUIDADO**: VEÍCULO **BAIXA** VEL PELA FRENTE)

"MUITO TREINAMENTO = **CONDICIONAMENTO** = RESP. AUTOMÁTICA"

II – PROTOCOLOS BÁSICOS DO TREM DO HOG

1. CONCEITO DE TREM

a. COMBOIO **ORGANIZADO** MOTOCICLETAS - RESPEITO MÚTUO E À ESTRADA

b. TRADIÇÃO HD, EM PASSEIOS E VIAGENS (FOTO 1947)

c. **SEGURANÇA**: HOG = FAMÍLIA (GARUPA = ESPOSA, FILHO, PAI, MÃE ETC)

d. **DESLOCAMENTO** (ART. 174 CTB - EVENTO ORGANIZADO):

"SEMPRE NEGOCIAR COM O TRÂNSITO = NÃO PREJUDICAR A SEGURANÇA DA VIA E NEM O FLUXO VIÁRIO"

2. BENEFÍCIOS DO TREM

- a. **ALERTA DE PERIGO** (PRIMEIRA MOTO) X MAIOR TEMPO DE REAÇÃO P/ OUTRAS MOTOS
- b. APOIO IMEDIATO – PANE / ACIDENTE
- c. INTERAÇÃO COM PESSOAS: **"É MAIS DIVERTIDO RODAR COM AMIGOS"**

3. EQUIPE DE RC

FUNÇÕES ESSENCIAIS

- a. **ROAD CAPTAIN (RC)** – 1ª POSIÇÃO
- CONDUZIR O TREM DE HD, **MINIMIZANDO OS RISCOS**
- b. **FERROLHO (FE)** – ÚLTIMA POSIÇÃO
 - b1. PRESTAR **APOIO IMEDIATO**
 - b2. REFERÊNCIA DO RC (**COESÃO & PARTIDA**)
- c. **VOLANTE (VO)** – POSIÇÃO PRÓXIMA AO FE
 - c1. **REAGRUPAR** O TREM (SEMÁFOROS)
 - c2. **BALIZAR** TRANSIÇÕES
 - c3. **ALERTAR PILOTAGEM PERIGOSA**

"VO FORA DO TREM = ALERTA LIGADO"

4. PROTOCOLO CRÍTICO DE DESLOCAMENTO (**FORMAÇÃO**)

- 1º. "MANTER-SE A **MESMA FAIXA ROAD DO CAPTAIN**" = NÃO OCUPAR OUTRAS FAIXAS;
- 2º. "TRAFEGAR EM UM DOS **RASTROS DOS PNEUS** (DUAS COLUNAS) = EVITAR A LINHA CENTRAL DA FAIXA;
- 3º. "MANTER-SE EM **POSIÇÃO ALTERNADA**" = EVITAR MOTO AO SEU LADO;
- 4º. "MANTER **DISTÂNCIA CONFORTÁVEL**" = EVITAR O DISTANCIAMENTO EXCESSIVO; E
- 5º. **"NUNCA EXTRAPOLAR OS PRÓPRIOS LIMITES"** = NÃO COMPROMETER A **SEGURANÇA** DO GRUPO.

"SE FOR PARAR, INTENCIONALMENTE - SINALIZAR AO FE PARA AVANÇAR"

5. PROTOCOLO DE PANE / ACIDENTE

- 1º. **FE**: PARAR E PRESTAR **APOIO IMEDIATO** (ROL DE PILOTOS = **TEL. ACIONAMENTOS**)
- 2º. **VO**: ARREBANHAR RETARDATÁRIOS (EVITAR OUTRO ACIDENTE) + AVISAR RC + APOIAR FE
- 3º. **RC**: CONDUZIR O TREM PARA LUGAR SEGURO (1º POSTO DE GASOLINA = TEL FIXO + CONVENIÊNCIAS)

"NUNCA PARAR NA PISTA DE ROLAGEM – EVITAR COMPORTAMENTO DE MANADA"

III - GARUPA PARTICIPATIVA (LOH NAVIGATOR)

1. ANTES DA PARTIDA

- a. PARTICIPAR DO BRIEFING DE PARTIDA
- b. PREENCHER ROL DE PILOTOS B & V / F (TEL EMERGÊNCIA)
- c. VERIFICAR MOTO&TRIPULAÇÃO ABASTECIDAS (TANQUE CHEIO / LANCHE / BANHEIRO)
- d. SABER SUBIR / DESCER DA MOTO (AVISAR AO PILOTO)

2. NA ESTRADA

- a. **NÃO CRITICAR** PILOTO (ADRENALINA) X **PERSUADIR** (SERENIDADE)
- b. COLABORAR NA **NAVEGAÇÃO (PRIORIDADE: 1º PLACAS / 2º MAPAS / 3º GPS – NA CIDADE)**
- c. LEMBRAR O **PROTOCOLO CRÍTICO DE DESLOCAMENTO (FORMAÇÃO)**

3. EM SITUAÇÕES EXTREMAS (**PERIGO**)

3.1. IMINÊNCIA DE **PERIGO** (DERRAPAGEM ETC)

- a. COLAR NO PILOTO (**"UM ÚNICO CORPO"** = SINTONIA NAS MANOBRAS)
- b. ACREDITAR

3.2. OBSTÁCULOS INESPERADO (QUEBRA-MOLAS ETC)

- a. SINALIZAR ALERTA: "2 TAPAS NA PERNA"
 - b. **ALIVIAR O BANCO** (COLUNA VERTEBRAL)
- 3.3. IMINÊNCIA DE **TOMBAMENTO PARADO** (TROURING)
- a. PERNAS NO CHÃO (IMPEDIR TOMBAMENTO)

b. ABRIR AS PERNAS (PERMITIR TOMBAR)

IV – DESLOCAMENTO NA ESTRADA

1. ALINHAMENTO DE PARTIDA

PROCEDIMENTO

1.1. SINAL DE PARTIDA (RC) = EQUIPAR & LIGAR MOTOR

1.2. POSICIONAMENTO DO TREM **SEM ATRAPALHAR O TRÂNSITO**

a. RC – POSICIONAR EM **LOCAL SEGURO**

b. VO – ORIENTAR O ALINHAMENTO DAS MOTOS PELO RC

c. FE – AVISAR/SINALIZAR “PARTIDA LIVRE”

1.3. ENTRAR NA PISTA

a. **VELOCIDADE DA ESTRADA**

b. INTERRUPTÃO DA SAÍDA = AGUARDAR **OPORTUNIDADE**

2. DESLOCAMENTO

2.1. REAGRUPAMENTO – SEMPRE APÓS PARTIDA OU SUPERAÇÃO DE OBSTÁCULOS

2.2. INCOMPATIBILIDADE PILOTO X TREM

a. TREM EM “BAIXA VELOCIDADE” (**SONO**) = AVANÇAR (AVISAR AO RC)

b. TREM EM “ALTA VELOCIDADE” (**ESTRESSE**) = RETARDAR (AVISAR AO FE)

2.3. PILOTO **RETARDATÁRIO**

a. DEVE SER ULTRAPASSADO, **LENTAMENTE**, POR CADA PILOTO DO TREM

b. DEVE SE POSICIONAR APÓS O FERROLHO (FE)

c. NO POSTO OU DESTINO, DEVE SER AGUARDADO PELO FERROLHO

“NINGUÉM É ABANDONADO NA ESTRADA”

2.4. PEDÁGIO (**TEMPO DE VIAGEM**)

a. ESTRATÉGIA DE PASSAGEM A COMBINAR

b. DINHEIRO TROCADO & ACESSÍVEL

c. ALINHAR APÓS CANCELA COM RC (**LOCAL PROTEGIDO**)

2.5. POSTO DE GASOLINA (**TEMPO DE VIAGEM**)

a. ENTRADA NO POSTO

1º. MIGRAR PARA “FAIXA 2” COM **ANTECEDÊNCIA**

2º. REDUZIR NO **ACOSTAMENTO** X **CAMINHÕES ALTA VELOCIDADE**

b. ABASTECIMENTO

1º. 6 HD POR BOMBA / A 45º (ESPINHA DE PEIXE / CORREDOR FRENTISTA) – ESTACIONAR LOCAL SEGURO

2º. PARADA: 30 MIN (ABASTECER, COMER ETC / CONF COMBINADO)

3. COMUNICAÇÃO

3.1. COMUNICAÇÃO VISUAL

1º. USAR AS **LUZES** DA MOTO

a. LUZES DE SETA – MUDANÇA DE DIREÇÃO / MUDANÇA DE FAIXA / **ULTRAPASSAGEM LIVRE**

b. LUZES DE ALERTA - CORREDOR/ QUEBRA-MOLAS / ATENÇÃO / PERIGO

“EVITAR TIRAR MÃOS E PÉS DOS COMANDOS”

2º. NECESSIDADE DE **ÊNFASE**: USAR TABELA *RIDERS EDGE* (HOG)

a. *PULL OFF*: MUDANÇA DE VIA / ENTRADA EM POSTO DE GASOLINA

b. *SLOW DOWN*: REDUÇÃO DE VELOCIDADE (“PARDAL” / QUEBRA-MOLAS ETC)

c. *SPEED UP*: AUMENTAR VELOCIDADE

d. *SINGLE LINE*: UMA FILEIRA (CORREDOR / **COMPARTILHAR FAIXA** – AMBULÂNCIA & POLÍCIA)

“TODOS DEVEM REPETIR OS SINAS”

3.2. COMUNICAÇÃO SONORA - RADIO CB / PX - **CANAL 11**

4. DISPERSÃO

a. DESPEDIDA GERAL: ÚLTIMO PTO ABASTECIMENTO (NÃO PEDÁGIO)

b. DISPERSÃO INDIVIDUAL: ACESSO AOS PRÓPRIOS BAIROS (SINALIZAR ABANDONO)

c. **FOTOS & COMENTÁRIOS: WWW.FACEBOOK.COM/HOGRIOCHAPTER**

FIM

ARTUR ALBUQUERQUE
artur_albuquerque@hotmail.com
21 99787-0166