Prefeitura Municipal de Mafra do Estado de Santa Catarina

MAFRA-SC

Motorista II

Edital n. º 001/2018

OT072-2018

NOVA CONCURSOS

DADOS DA OBRA

Título da obra: Prefeitura Municipal de Mafra do Estado de Santa Catarina

Cargo: Motorista II

(Baseado no Edital n. º 001/2018)

• Língua Nacional
• Código de Trânsito Brasileiro
• Conhecimentos Específicos

Gestão de Conteúdos
Emanuela Amaral de Souza

Diagramação/ Editoração Eletrônica
Elaine Cristina
Ana Luiza Cesário
Thais Regis

Produção Editoral
Suelen Domenica Pereira
Leandro Filho

Capa
Joel Ferreira dos Santos

NOVA CONCURSOS

APRESENTAÇÃO

PARABÉNS! ESTE É O PASSAPORTE PARA SUA APROVAÇÃO.

A Nova Concursos tem um único propósito: mudar a vida das pessoas.

Vamos ajudar você a alcançar o tão desejado cargo público.

Nossos livros são elaborados por professores que atuam na área de Concursos Públicos. Assim a matéria é organizada de forma que otimize o tempo do candidato. Afinal corremos contra o tempo, por isso a preparação é muito importante.

Aproveitando, convidamos você para conhecer nossa linha de produtos "Cursos online", conteúdos preparatórios e por edital, ministrados pelos melhores professores do mercado.

Estar à frente é nosso objetivo, sempre.

Contamos com índice de aprovação de 87%*.

O que nos motiva é a busca da excelência. Aumentar este índice é nossa meta.

Acesse **www.novaconcursos.com.br** e conheça todos os nossos produtos.

Oferecemos uma solução completa com foco na sua aprovação, como: apostilas, livros, cursos on-line, questões comentadas e treinamentos com simulados online.

Desejamos-lhe muito sucesso nesta nova etapa da sua vida!

Obrigado e bons estudos!

*Índice de aprovação baseado em ferramentas internas de medição.

CURSO ONLINE

PASSO 1
Acesse:
www.novaconcursos.com.br/passaporte

PASSO 2
Digite o código do produto no campo indicado no site.
O código encontra-se no verso da capa da apostila.
*Utilize sempre os 8 primeiros dígitos.
Ex: FV054-18

PASSO 3
Pronto!
Você já pode acessar os conteúdos online.

SUMÁRIO

Língua Nacional

Interpretação de texto(s). 56
Sílaba e divisão silábica. 01
Classes gramaticais: Substantivo, gênero (masculino e feminino), número (singular e plural) e grau (diminutivo e aumentativo). 02
Classificação do substantivo (próprio, comum e coletivo). 02
Adjetivo (número e gênero). 02

Código de Trânsito Brasileiro

Código de Trânsito Brasileiro - Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, atualização e Legislação Complementar. 01
Resoluções do CONTRAN. 16

Conhecimentos Específicos

Noções de Manutenção, Conservação e Limpeza de veículos. 01
Princípios de manutenção de veículos. 01
Tipos de óleos lubrificantes. 01
Sistema elétrico. 01
Noções básicas de mecânica. 01
Características especiais, cuidados e noções de segurança da condução de ambulância. 19
Características especiais, cuidados e noções de segurança da condução de caminhão de carga e de veículo de transporte de passageiros. 19

LÍNGUA PORTUGUESA

Acentuação 01
Classes de Palavras e suas Flexões 02
Coesão e Coerência 34
Colocação Pronominal 35
Concordância Verbal e Nominal 37
Crase 41
Estrutura das Palavras 43
Estrutura Textual 45
Frase, oração e período 46
Sintaxe da Oração e do Período 46
Termos da Oração 46
Coordenação e Subordinação 46
Funções da Linguagem 56
Interpretação Textual 56
Letra e Fonema 58
Ortografia 61
Pontuação 64
Redação 66
Regência Verbal e Nominal 68
Significado das Palavras 73
Denotação e Conotação 74
Polissemia 75
Tipologia e Gênero Textual 75
Variações Linguísticas. 76
Vozes do Verbo 77

ACENTUAÇÃO

Quanto à acentuação, observamos que algumas palavras têm acento gráfico e outras não; na pronúncia, ora se dá maior intensidade sonora a uma sílaba, ora a outra. Por isso, vamos às regras!

Regras básicas

A acentuação tônica está relacionada à intensidade com que são pronunciadas as sílabas das palavras. Aquela que se dá de forma mais acentuada, conceitua-se como ***sílaba tônica.*** As demais, como são pronunciadas com menos intensidade, são denominadas de ***átonas.***

De acordo com a tonicidade, as palavras são classificadas como:

Oxítonas – São aquelas cuja sílaba tônica recai sobre a última sílaba. Ex.: *café – coração – Belém – atum – caju – papel*

Paroxítonas – São aquelas em que a sílaba tônica recai na penúltima sílaba. Ex.: *útil – tórax – táxi – leque – sapato – passível*

Proparoxítonas - São aquelas cuja sílaba tônica está na antepenúltima sílaba. Ex.: *lâmpada – câmara – tímpano – médico – ônibus*

Há vocábulos que possuem mais de uma sílaba, mas em nossa língua existem aqueles com uma sílaba somente: são os chamados ***monossílabos***.

1.2 Os acentos

A) acento agudo (´) – Colocado sobre as letras "a" e "i", "u" e "e" do grupo "em" - indica que estas letras representam as vogais tônicas de palavras como *pá, caí, público*. Sobre as letras "e" e "o" indica, além da tonicidade, timbre aberto: *herói – médico – céu* (ditongos abertos).

B) acento circunflexo (^) – colocado sobre as letras "a", "e" e "o" indica, além da tonicidade, timbre fechado: *tâmara – Atlântico – pêsames – supôs* .

C) acento grave (`) – indica a fusão da preposição "a" com artigos e pronomes: *à – às – àquelas – àqueles*

D) trema (¨) – De acordo com a nova regra, foi totalmente abolido das palavras. *Há uma* ***exceção:*** *é utilizado* em palavras derivadas de nomes próprios estrangeiros: *mülleriano (de Müller)*

E) til (~) – indica que as letras "a" e "o" representam vogais nasais: *oração – melão – órgão – ímã*

1.2.1 Regras fundamentais

A) Palavras oxítonas:

Acentuam-se todas as oxítonas terminadas em: "a", "e", "o", "em", seguidas ou não do plural(s):

Pará – café(s) – cipó(s) – Belém.

Esta regra também é aplicada aos seguintes casos:

Monossílabos tônicos terminados em "a", "e", "o", seguidos ou não de "s": *pá – pé – dó – há*

Formas verbais terminadas em "a", "e", "o" tônicos, seguidas de *lo, la, los, las: respeitá-lo, recebê-lo, compô-lo*

B) Paroxítonas:

Acentuam-se as palavras paroxítonas terminadas em:

i, is: *táxi – lápis – júri*

us, um, uns: *vírus – álbuns – fórum*

l, n, r, x, ps: *automóvel – elétron - cadáver – tórax – fórceps*

ã, ãs, ão, ãos: *ímã – ímãs – órfão – órgãos*

ditongo oral, crescente ou decrescente, seguido ou não de "s": *água – pônei – mágoa – memória*

#FicaDica

Memorize a palavra *LINURXÃO*. Para quê? Repare que esta palavra apresenta as terminações das paroxítonas que são acentuadas: **L, I N, U (aqui inclua UM = fórum), R, X, Ã, ÃO**. Assim ficará mais fácil a memorização!

C) Proparoxítona:

A palavra é proparoxítona quando a sua antepenúltima sílaba é tônica (mais forte). Quanto à regra de acentuação: **todas** as proparoxítonas são acentuadas, independentemente de sua terminação: ***ár****vore, paralelepípedo, cár*cere.

1.2.2 Regras especiais

Os ditongos de pronúncia aberta "ei", "oi" (*ditongos abertos*), que antes eram acentuados, *perderam o acento* de acordo com a nova regra, mas *desde que estejam em palavras paroxítonas*.

FIQUE ATENTO!

Alerta da Zê! Cuidado: Se os ditongos abertos estiverem em uma palavra oxítona (*herói)* ou monossílaba *(céu)* ainda são acentuados: *dói, escarcéu*.

Antes	Agora
assembléia	*assembleia*
idéia	*ideia*
geléia	*geleia*
jibóia	*jiboia*
apóia (verbo apoiar)	*apoia*
paranóico	*paranoico*

1.2.3 Acento Diferencial

Representam os acentos gráficos que, pelas regras de acentuação, não se justificariam, mas são utilizados para diferenciar classes gramaticais entre determinadas palavras e/ou tempos verbais. Por exemplo:

Pôr (verbo) X por (preposição) / pôde (pretérito perfeito de Indicativo do verbo "poder") X pode (presente do Indicativo do mesmo verbo).

Se analisarmos o "pôr" - pela regra das monossílabas: terminada em "o" seguida de "r" não deve ser acentuada, mas nesse caso, devido ao acento diferencial, acentua-se, para que saibamos se se trata de um verbo ou preposição.

Os demais casos de acento diferencial não são mais utilizados*: para (verbo), para (preposição), pelo (substantivo), pelo (preposição)*. Seus significados e classes gramaticais são definidos pelo contexto.

*Polícia **para** o trânsito **para** realizar blitz.* = o primeiro "para" é verbo; o segundo, preposição (com relação de finalidade).

#FicaDica

Quando, na frase, der para substituir o "por" por "colocar", estaremos trabalhando com um verbo, portanto: "pôr"; nos outros casos, "por" preposição. Ex: *Faço isso por você. / Posso pôr (colocar) meus livros aqui?*

1.2.4 Regra do Hiato

Quando a vogal do hiato for "i" ou "u" tônicos, for a segunda vogal do hiato, acompanhado ou não de "s", haverá acento. Ex.: *saída – faísca – baú – país – Luís*

Não se acentuam o "i" e o "u" que formam hiato quando seguidos, na mesma sílaba, de *l, m, n, r* ou *z*. *Ra-ul, Lu-iz, sa-ir, ju-iz*

Não se acentuam as letras "i" e "u" dos hiatos se estiverem seguidas do dígrafo ***nh***. Ex: *ra-i-nha, ven-to-i-nha.*

Não se acentuam as letras "i" e "u" dos hiatos se vierem precedidas de vogal idêntica: *xi-i-ta, pa-ra-cu-u-ba*

Não serão mais acentuados "i" e "u" tônicos, formando hiato quando vierem depois de ditongo (nas paroxítonas):

Antes	Agora
bocaiúva	*bocaiuva*
feiúra	*feiura*
Sauípe	*Sauipe*

O acento pertencente aos encontros "oo" e "ee" foi abolido:

Antes	Agora
crêem	*creem*
lêem	*leem*
vôo	*voo*
enjôo	*enjoo*

#FicaDica

Memorize a palavra CREDELEVÊ. São os verbos que, no plural, dobram o "e", mas que não recebem mais acento como antes: **CRER, DAR, LER** e **VER.**

Repare:

O menino crê em você. / Os meninos creem em você.

Elza lê bem! / Todas leem bem!

Espero que ele dê o recado à sala. / Esperamos que os garotos deem o recado!

Rubens vê tudo! / Eles veem tudo!

Cuidado! Há o verbo vir: *Ele vem à tarde! / Eles vêm à tarde!*

As formas verbais que possuíam o acento tônico na raiz, com "u" tônico precedido de "g" ou "q" e seguido de "e" ou "i" não serão mais acentuadas:

Antes	Depois
apazigúe (apaziguar)	*apazigue*
averigúe (averiguar)	*averigue*
argúi (arguir)	*argui*

Acentuam-se os verbos pertencentes a terceira pessoa do plural de: *ele tem – eles têm / ele vem – eles vêm (verbo vir)*

A regra prevalece também para os verbos *conter, obter, reter, deter, abster: ele contém – eles contêm, ele obtém – eles obtêm, ele retém – eles retêm, ele convém – eles convêm.*

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

SACCONI, Luiz Antônio. *Nossa gramática completa Sacconi*. 30.ª ed. Rev. São Paulo: Nova Geração, 2010.

Português linguagens: volume 1 / Wiliam Roberto Cereja, Thereza Cochar Magalhães. – 7.ª ed. Reform. – São Paulo: Saraiva, 2010.

SITE

http://www.brasilescola.com/gramatica/acentuacao.htm

CLASSES DE PALAVRAS E SUAS FLEXÕES

1.1 Adjetivo

É a palavra que expressa uma qualidade ou característica do ser e se relaciona com o substantivo, concordando com este em gênero e número.

As praias brasileiras estão poluídas.

Praias = substantivo; brasileiras/poluídas = adjetivos (plural e feminino, pois concordam com "praias").

1.1.2 Locução adjetiva

Locução = reunião de palavras. Sempre que são necessárias duas ou mais palavras para falar sobre a mesma coisa, tem-se locução. Às vezes, uma preposição + substantivo tem o mesmo valor de um adjetivo: é a Locução Adjetiva (expressão que equivale a um adjetivo). Por exemplo: aves ***da noite*** (aves ***noturnas***), paixão ***sem freio*** (paixão ***desenfreada***).

Observe outros exemplos:

de aluno	discente
de anjo	angelical
de ano	anual
de aranha	aracnídeo
de boi	bovino
de cabelo	capilar
de campo	campestre ou rural
de chuva	pluvial
de criança	pueril
de dedo	digital
de estômago	estomacal ou gástrico
de fogo	ígneo
de ilha	insular
de inverno	hibernal ou invernal
de lago	lacustre
de madeira	lígneo
de mestre	magistral
de ouro	áureo
de paixão	passional
de rio	fluvial
de sonho	onírico
de velho	senil
de vento	eólico
de vidro	vítreo ou hialino
de virilha	inguinal
de visão	óptico ou ótico

Observação:
Nem toda locução adjetiva possui um adjetivo correspondente, com o mesmo significado. Por exemplo: Vi as alunas ***da 5ª série***. / O muro ***de tijolos*** caiu.

1.1.3 Morfossintaxe do Adjetivo (Função Sintática):

O adjetivo exerce sempre funções sintáticas (função dentro de uma oração) relativas aos substantivos, atuando como adjunto adnominal ou como predicativo (do sujeito ou do objeto).

1.1.4 Adjetivo Pátrio (ou gentílico)

Indica a nacionalidade ou o lugar de origem do ser. Observe alguns deles:

Estados e cidades brasileiras:

Alagoas	*alagoano*
Amapá	*amapaense*
Aracaju	*aracajuano ou aracajuense*
Amazonas	*amazonense ou baré*
Belo Horizonte	*belo-horizontino*
Brasília	*brasiliense*
Cabo Frio	*cabo-friense*
Campinas	*campineiro ou campinense*

1.1.4.1 Adjetivo Pátrio Composto

Na formação do adjetivo pátrio composto, o primeiro elemento aparece na forma reduzida e, normalmente, erudita. Observe alguns exemplos:

África	afro- / Cultura afro-americana
Alemanha	germano- ou teuto-/Competições teuto-inglesas
América	américo- / Companhia américo-africana
Bélgica	belgo- / Acampamentos belgo-franceses
China	sino- / Acordos sino-japoneses
Espanha	hispano- / Mercado hispano-português
Europa	euro- / Negociações euro-americanas
França	franco- ou galo- / Reuniões franco-italianas
Grécia	greco- / Filmes greco-romanos
Inglaterra	anglo- / Letras anglo-portuguesas
Itália	ítalo- / Sociedade ítalo-portuguesa
Japão	nipo- / Associações nipo-brasileiras
Portugal	luso- / Acordos luso-brasileiros

1.1.5 Flexão dos adjetivos

O adjetivo varia em gênero, número e grau.

1.1.5.1 Gênero dos Adjetivos

Os adjetivos concordam com o substantivo a que se referem (masculino e feminino). De forma semelhante aos substantivos, classificam-se em:

A) Biformes - têm duas formas, sendo uma para o masculino e outra para o feminino: *ativo e ativa, mau e má.*

Se o adjetivo é composto e biforme, ele flexiona no feminino somente o último elemento: *o moço norte-americano, a moça norte-americana.*

Exceção: *surdo-mudo e surda-muda.*

B) Uniformes - têm uma só forma tanto para o masculino como para o feminino: *homem feliz e mulher feliz.*

Se o adjetivo é composto e uniforme, fica invariável no feminino: *conflito político-social e desavença político-social.*

1.1.5.2 Número dos Adjetivos

A) Plural dos adjetivos simples

Os adjetivos simples se flexionam no plural de acordo com as regras estabelecidas para a flexão numérica dos substantivos simples: *mau e maus, feliz e felizes, ruim e ruins, boa e boas.*

CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO

Código de Trânsito Brasileiro - Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, atualização e Legislação Complementar.....01
Resoluções do CONTRAN. 16

CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO - LEI Nº 9.503, DE 23 DE SETEMBRO DE 1997, ATUALIZAÇÃO E LEGISLAÇÃO COMPLEMENTAR.

1. Sistema Nacional de Trânsito: disposições gerais; composição e competência do Sistema Nacional de Trânsito.

O Sistema Nacional de Trânsito, conforme preceitua o art. 5º do Código de Trânsito, é o conjunto de órgãos e entidades da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios.

Compete ao SINETRAN, o exercício das atividades de planejamento, administração, normatização, pesquisa, registro e licenciamento de veículos, formação, habilitação e reciclagem de condutores, educação, engenharia, operação do sistema viário, policiamento, fiscalização, julgamento de infrações e de recursos e aplicação de penalidades.

Seus objetivos básicos estão estabelecidos no art. 6º e são os seguintes:

- estabelecer diretrizes da Política Nacional de Trânsito, com vistas à segurança, à fluidez, ao conforto, à defesa ambiental e à educação para o trânsito, e fiscalizar seu cumprimento;

- fixar, mediante normas e procedimentos, a padronização de critérios técnicos, financeiros e administrativos para a execução das atividades de trânsito;

- estabelecer a sistemática de fluxos permanentes de informações entre os seus diversos órgãos e entidades, a fim de facilitar o processo decisório e a integração do Sistema.

É composto pelos seguintes órgãos e entidades previstos no art. 7º do Código mencionado acima:

- o Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN, coordenador do Sistema e órgão máximo normativo e consultivo;

- os Conselhos Estaduais de Trânsito - CETRAN e o Conselho de Trânsito do Distrito Federal - CONTRANDIFE, órgãos normativos, consultivos e coordenadores;

- os órgãos e entidades executivos de trânsito da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios;

- os órgãos e entidades executivos rodoviários da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios;

- a Polícia Rodoviária Federal;

- as Polícias Militares dos Estados e do Distrito Federal; e

- as Juntas Administrativas de Recursos de Infrações - JARI.

2. Normas gerais de circulação e conduta.

O Código de Trânsito Brasileiro estabelece normas de circulação em relação aos usuários das vias terrestres, bem como a forma de organização das vias para circulação dos veículos.

O art. 26 preceitua que os usuários das vias terrestres devem:

- abster-se de todo ato que possa constituir perigo ou obstáculo para o trânsito de veículos, de pessoas ou de animais, ou ainda causar danos a propriedades públicas ou privadas;

- abster-se de obstruir o trânsito ou torná-lo perigoso, atirando, depositando ou abandonando na via objetos ou substâncias, ou nela criando qualquer outro obstáculo.

Os usuários das vias terrestres, portanto, devem abster-se de praticar qualquer conduta que possa trazer qualquer risco a todos que possam circular na via, inclusive animais.

Também não podem praticar qualquer conduta que possa ocasionar danos nas propriedades, sejam elas públicas como as ruas e avenidas, por exemplo ou privadas como os imóveis.

Ademais, os usuários também devem abster-se de deixar qualquer objeto na via que possa ocasionar qualquer tipo de risco.

Dentre outras das normas de conduta previstas pelo CTB estão:

- Observar as condições do veículo, mantendo equipamentos em boas condições de funcionamento, bem como atentando para a existência de combustível suficiente, de forma que não haja qualquer parada imprevista do veículo na via.

Art. 27. Antes de colocar o veículo em circulação nas vias públicas, o condutor deverá verificar a existência e as boas condições de funcionamento dos equipamentos de uso obrigatório, bem como assegurar-se da existência de combustível suficiente para chegar ao local de destino.

- Cabe ao condutor ter domínio de seu veículo, com a observância dos cuidados do trânsito, conforme previsto no art. 28.

Art. 28. O condutor deverá, a todo momento, ter domínio de seu veículo, dirigindo-o com atenção e cuidados indispensáveis à segurança do trânsito.

Outro dos deveres do condutor é manter o domínio do seu veículo. Deve dirigir com cuidado e atenção indispensáveis para a manutenção da segurança no trânsito.

Nas vias terrestres, tendo em vista o excesso de veículos, devem ser observadas normas de circulação.

Destaca-se que a circulação deve ocorrer pelo lado direito, admitindo exceções, desde que **devidamente sinalizadas**.

O condutor deve também guardar distância lateral e frontal em relação aos demais veículos e em relação à via.

Art. 29. O trânsito de veículos nas vias terrestres abertas à circulação obedecerá às seguintes normas:

I - a circulação far-se-á pelo lado direito da via, admitindo-se as exceções devidamente sinalizadas;

II - o condutor deverá guardar distância de segurança lateral e frontal entre o seu e os demais veículos, bem como em relação ao bordo da pista, considerando-se, no momento, a velocidade e as condições do local, da circulação, do veículo e as condições climáticas;

- **Quando não houver sinalização da via, a preferência de passagem do condutor será da seguinte forma**:

- daquele que estiver circulando na rodovia de um fluxo único;

- na rotatória, a preferência será daquele que estiver nela circulando;

- nas outras situações, a preferência será do condutor que vier pela direita.

- Quando veículos, transitando por fluxos que se cruzem, se aproximarem de local não sinalizado, terá preferência de passagem:

a) no caso de apenas um fluxo ser proveniente de rodovia, aquele que estiver circulando por ela;

b) no caso de rotatória, aquele que estiver circulando por ela;

c) nos demais casos, o que vier pela direita do condutor;

Em uma pista de rolamento em que haja várias faixas de circulação no mesmo sentido, os veículos mais lentos devem deslocar-se pela direita. Também devem manter-se na pista da direita aqueles veículos de maior porte, de forma que a esquerda fique livre para o deslocamento em maior velocidade.

- Quando uma pista de rolamento comportar várias faixas de circulação no mesmo sentido, são as da direita destinadas ao deslocamento dos veículos mais lentos e de maior porte, quando não houver faixa especial a eles destinada, e as da esquerda, destinadas à ultrapassagem e ao deslocamento dos veículos de maior velocidade;

Outra regra de conduta de grande relevância: os veículos não poderão de forma injustificada transitar nas calçadas, passeios e acostamentos. A exceção, porém, será para saída dos imóveis ou de áreas especiais de estacionamento.

Trânsito de veículos sobre passeios, calçadas e nos acostamentos, só poderá ocorrer para que se adentre ou se saia dos imóveis ou áreas especiais de estacionamento;

<u>Veículos especiais</u>

Os veículos de batedores terão prioridade de passagem.

Em caso de veículos que prestem socorro, há prioridades que lhe são garantidas como de livre circulação, estacionamento e parada.

Estes veículos devem, porém, acionar dispositivos de alarme sonoro e iluminação vermelha para que os demais condutores possam atentar-se da necessidade de sua passagem e deixar livre o lado esquerdo, inclusive, se necessário estacionando o carro para não impedir o trânsito do carro de socorro.

Inclusive, para a passagem de veículos especiais, até mesmo os pedestres devem atentar-se para as normas de conduta, devendo aguardar para realização da travessia, ainda que esteja aberta em seu favor.

Os veículos precedidos de batedores terão prioridade de passagem, respeitadas as demais normas de circulação;

Os veículos destinados a socorro de incêndio e salvamento, os de polícia, os de fiscalização e operação de trânsito e as ambulâncias, além de prioridade de trânsito, gozam de livre circulação, estacionamento e parada, quando em serviço de urgência e devidamente identificados por dispositivos regulamentares de alarme sonoro e iluminação vermelha intermitente, observadas as seguintes disposições:

a) quando os dispositivos estiverem acionados, indicando a proximidade dos veículos, todos os condutores deverão deixar livre a passagem pela faixa da esquerda, indo para a direita da via e parando, se necessário;

b) os pedestres, ao ouvir o alarme sonoro, deverão aguardar no passeio, só atravessando a via quando o veículo já tiver passado pelo local;

c) o uso de dispositivos de alarme sonoro e de iluminação vermelha intermitente só poderá ocorrer quando da efetiva prestação de serviço de urgência;

d) a prioridade de passagem na via e no cruzamento deverá se dar com velocidade reduzida e com os devidos cuidados de segurança, obedecidas as demais normas deste Código;

Quando se tratar de um veículo de utilidade pública, ele poderá parar e estacionar no local para prestação do serviço. Deverá, porém, sinalizar sobre esta parada.

Os veículos prestadores de serviços de utilidade pública, quando em atendimento na via, gozam de livre parada e estacionamento no local da prestação de serviço, desde que devidamente sinalizados, devendo estar identificados na forma estabelecida pelo CONTRAN;

Norma de circulação e conduta de grande importância e a que deve ser destinada muita atenção é sobre a ultrapassagem.

Isto porque aquele que pretende fazer uma ultrapassagem deverá observar o seguinte:

- que o veículo que venha atrás também não pretenda ultrapassá-lo;

- que o veículo que venha logo à frente também não esteja efetuando uma ultrapassagem;

- que haja espaço suficiente na pista para que realize a ultrapassagem, sem que haja qualquer risco de invasão da pista contrária;

Ainda: deverá o condutor indicar com antecedência a manobra que pretende realizar, podendo fazê-lo por meio da seta ou até mesmo utilizando-se do gesto convencional com o braço.

A **ultrapassagem de outro veículo em movimento deverá ser feita pela esquerda, obedecida a sinalização regulamentar e as demais normas estabelecidas neste Código, exceto quando o veículo a ser ultrapassado estiver sinalizando o propósito de entrar à esquerda;**

X - todo condutor deverá, antes de efetuar uma ultrapassagem, certificar-se de que:

a) nenhum condutor que venha atrás haja começado uma manobra para ultrapassá-lo;

b) quem o precede na mesma faixa de trânsito não haja indicado o propósito de ultrapassar um terceiro;

c) a faixa de trânsito que vai tomar esteja livre numa extensão suficiente para que sua manobra não ponha em perigo ou obstrua o trânsito que venha em sentido contrário;

XI - todo condutor ao efetuar a ultrapassagem deverá:

a) indicar com antecedência a manobra pretendida, acionando a luz indicadora de direção do veículo ou por meio de gesto convencional de braço;

b) afastar-se do usuário ou usuários aos quais ultrapassa, de tal forma que deixe livre uma distância lateral de segurança;

c) retomar, após a efetivação da manobra, a faixa de trânsito de origem, acionando a luz indicadora de direção do veículo ou fazendo gesto convencional de braço, adotando os cuidados necessários para não pôr em perigo ou obstruir o trânsito dos veículos que ultrapassou;

XII - os veículos que se deslocam sobre trilhos terão preferência de passagem sobre os demais, respeitadas as normas de circulação.

Outra importante norma de conduta se refere à proibição de que o condutor ou passageiros deixem a porta do veículo aberta ou mesmo desçam do carro sem certificarem-se de que há segurança para este desembarque.

Inclusive, o Código de Trânsito determina que embarque e desembarque sempre devem ocorrer pelo lado da calçada, exceto se tratar-se do condutor.

Art. 49. O condutor e os passageiros não deverão abrir a porta do veículo, deixá-la aberta ou descer do veículo sem antes se certificarem de que isso não constitui perigo para eles e para outros usuários da via.

Parágrafo único. O embarque e o desembarque devem ocorrer sempre do lado da calçada, exceto para o condutor.

<u>Classificação das vias abertas</u>

O art. 60 traz importante classificação referente às vias abertas. Sendo que primeiramente se dividem em: vias urbanas e vias rurais.

Por sua vez, as vias urbanas podem ser: de trânsito rápido, via arterial; via coletora e via local.

Já as vias rurais se subdividem em rodovias e estradas.

O Código de Trânsito traz as velocidades permitidas em cada uma das vias.

Art. 60. As vias abertas à circulação, de acordo com sua utilização, classificam-se em:

I - vias urbanas:

a) via de trânsito rápido;

b) via arterial;

c) via coletora;

d) via local;

II - vias rurais:

a) rodovias;

b) estradas.

O CTB determina que a velocidade máxima das vias será indicada por meio de sinalização (art. 61). Em sua ausência, porém, as velocidades vigentes serão:

Vias urbanas:

- 80 km/h: vias de trânsito rápido;
- 60 km/h: vias arteriais;
- 40 km/h: vias coletoras;
- 30 km/h: vias locais.

Vale atenta-se para a velocidade das vias rurais, tendo em vista terem sofrido importante alteração pela Lei 13.281/2016, conforme segue:

Rodovias de pista dupla:

- Para automóveis, camionetas e motocicletas: 110 km/h;
- Demais veículos: 90 km/h;

Rodovias de pista simples:

- Para automóveis, camionetas e mot;ocicletas: 100 km/h;
- Para os demais veículos: 90 km/h.

Estradas: 60 km/h.

<u>Transporte de crianças</u>

Outra norma de conduta de grande relevância e incidência em provas trata do transporte de crianças com idade inferior a dez anos que deve ocorrer sempre no banco traseiro, conforme preceitua o art. 64 do CTB.

Sobre o transporte de crianças vale ressaltar que a Resolução CONTRAN 277/2008 determinam que além do transporte de crianças (até dez anos) ter que ocorrer no banco traseiro, deverão sê-lo com cinto de segurança ou sistema de retenção equivalente.

Importa esclarecer que isto deve ocorrer da seguinte forma:

- Crianças com até um ano de idade: deverão ser transportadas com dispositivo de retenção denominado "bebê conforto ou conversível";
- Crianças com idade superior a um ano e inferior ou igual a quatro anos deverão ser transportadas com dispositivo de retenção denominado "cadeirinha";

Crianças com idade superior a quatro anos e inferior ou igual a sete anos e meio deverão ser transportadas com dispositivo de retenção denominado "assento de elevação";

Crianças com idade superior a sete anos e meio e inferior ou igual a dez anos deverão utilizar o cinto de segurança do veículo.

3. DOS PEDESTRES E CONDUTORES DE VEÍCULOS NÃO MOTORIZADOS

O Código de Trânsito traz as normas que também devem ser seguidas por pedestres e pelos condutores de veículos não motorizados.

Ao pedestre é permitida a utilização dos passeios (calçadas) ou passagens apropriadas das vias urbanas e acostamentos das vias rurais para que circulem nas vias.

Na ausência de passeios, os pedestres terão prioridade de circulação na pista de rolamento. Porém, se houver sinalização que proíba esta passagem ou mesmo a segurança puder ser comprometida, não poderá transitar por estas vias, conforme assegura o art. 68 abaixo transcrito:

Art. 68. É assegurada ao pedestre a utilização dos passeios ou passagens apropriadas das vias urbanas e dos acostamentos das vias rurais para circulação, podendo a autoridade competente permitir a utilização de parte da calçada para outros fins, desde que não seja prejudicial ao fluxo de pedestres.

§ 1º O ciclista desmontado empurrando a bicicleta equipara-se ao pedestre em direitos e deveres.

§ 2º Nas áreas urbanas, quando não houver passeios ou quando não for possível a utilização destes, a circulação de pedestres na pista de rolamento será feita com prioridade sobre os veículos, pelos bordos da pista, em fila única, exceto em locais proibidos pela sinalização e nas situações em que a segurança ficar comprometida.

Importante: o ciclista, apenas quando estiver desmontado empurrando a bicicleta está equiparado ao pedestre.

Desta forma, deverá agir em observância à via como faria o pedestre, estando também garantidos seus direitos em caso de eventual acidente.

Importante observar que a calçada é destinada ao pedestre. Se, por alguma razão, houver uma obstrução que impeça o livre trânsito de pedestres, o órgão responsável deverá providenciar a sinalização e proteção para circulação dos pedestres.

4. DA EDUCAÇÃO PARA O TRÂNSITO

A educação também é necessária em relação ao trânsito. Constitui, por força do determinado no artigo 74 do CTB, um direito de todos e um dever, cuja competência será do Sistema Nacional de Trânsito.

Nos artigos seguintes são trazidas as determinações para as campanhas educativas de trânsito.

Art. 74. A educação para o trânsito é direito de todos e constitui dever prioritário para os componentes do Sistema Nacional de Trânsito.

§ 1º É obrigatória a existência de coordenação educacional em cada órgão ou entidade componente do Sistema Nacional de Trânsito.

§ 2º Os órgãos ou ***entidades executivos de trânsito deverão promover, dentro de sua estrutura organizacional ou mediante convênio, o funcionamento de Escolas Públicas de Trânsito, nos moldes e padrões estabelecidos pelo CONTRAN.***

Art. 75. O CONTRAN estabelecerá, anualmente, os temas e os cronogramas das campanhas de âmbito nacional que deverão ser promovidas por todos os órgãos ou entidades do Sistema Nacional de Trânsito, em especial nos períodos referentes às férias escolares, feriados prolongados e à Semana Nacional de Trânsito.

§ 1º Os órgãos ou entidades do Sistema Nacional de Trânsito deverão promover outras campanhas no âmbito de sua circunscrição e de acordo com as peculiaridades locais.

§ 2º As campanhas de que trata este artigo são de caráter permanente, e os serviços de rádio e difusão sonora de sons e imagens explorados pelo poder público são obrigados a difundi-las gratuitamente, com a frequência recomendada pelos órgãos competentes do Sistema Nacional de Trânsito.

Necessário observar que a educação para o trânsito deve ser promovida em todos os níveis de ensino, desde a pré-escola até o terceiro grau (ensino universitário). Estas ações devem ser coordenadas e ficarem a cargo do Sistema Nacional de Trânsito e de Educação.

Ademais, caberá aos entes da federação promoverem referidas campanhas em suas respectivas áreas de atuação.

Art. 76. A educação para o trânsito será promovida na pré-escola e nas escolas de 1º, 2º e 3º graus, por meio de planejamento e ações coordenadas entre os órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito e de Educação, da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, nas respectivas áreas de atuação.

Parágrafo único. Para a finalidade prevista neste artigo, o Ministério da Educação e do Desporto, mediante proposta do CONTRAN e do Conselho de Reitores das Universidades Brasileiras, diretamente ou mediante convênio, promoverá:

I - a adoção, em todos os níveis de ensino, de um currículo interdisciplinar com conteúdo programático sobre segurança de trânsito;

II - a adoção de conteúdos relativos à educação para o trânsito nas escolas de formação para o magistério e o treinamento de professores e multiplicadores;

III - a criação de corpos técnicos interprofissionais para levantamento e análise de dados estatísticos relativos ao trânsito;

IV - a elaboração de planos de redução de acidentes de trânsito junto aos núcleos interdisciplinares universitários de trânsito, com vistas à integração universidades-sociedade na área de trânsito.

5. DA SINALIZAÇÃO DE TRÂNSITO

A forma como deve ocorrer a sinalização de trânsito está prevista a partir do art. 80 do Código de Trânsito Brasileiro.

Art. 80. Sempre que necessário, será colocada ao longo da via, sinalização prevista neste Código e em legislação complementar, destinada a condutores e pedestres, vedada a utilização de qualquer outra.

Caberá ao CONTRAN estabelecer normas em relação à forma de colocação das sinalizações de trânsito.

Inclusive, poderá autorizar, em caráter experimental que sejam utilizados sinais não previstos no Código, desde que por período predeterminado.

§ 1º A sinalização será colocada em posição e condições que a tornem perfeitamente visível e legível durante o dia e a noite, em distância compatível com a segurança do trânsito, conforme normas e especificações do CONTRAN.

§ 2º O CONTRAN poderá autorizar, em caráter experimental e por período prefixado, a utilização de sinalização não prevista neste Código.

CONHECIMENTOS ESPECÍFICOS
Motorista II

Noções de Manutenção, Conservação e Limpeza de veículos. 01
Princípios de manutenção de veículos. 01
Tipos de óleos lubrificantes. 01
Sistema elétrico. 01
Noções básicas de mecânica. 01
Características especiais, cuidados e noções de segurança da condução de ambulância. 19
Características especiais, cuidados e noções de segurança da condução de caminhão de carga e de veículo de transporte de passageiros. 19

NOÇÕES DE MANUTENÇÃO, CONSERVAÇÃO E LIMPEZA DE VEÍCULOS. PRINCÍPIOS DE MANUTENÇÃO DE VEÍCULOS. TIPOS DE ÓLEOS LUBRIFICANTES. SISTEMA ELÉTRICO. NOÇÕES BÁSICAS DE MECÂNICA.

Para a perfeita condução de um veículo, é necessário conhecermos um pouco dos sistemas que o compõe.

Segundo o Código de Trânsito Brasileiro os veículos deverão ser conduzidos em perfeitas condições de conservação, isto é, não comprometendo a segurança ou sendo reprovado na avaliação de inspeção de segurança e de emissão de poluentes e ruídos.

O Código de Trânsito Brasileiro define em seus artigos várias infrações e penalidades que estão diretamente ligadas com a mecânica básica dos veículos automotores, nas quais condutores e proprietários estão sujeitos, como por exemplo:

- Suspensão: Com sua altura alterada

- Pneus: Que não oferecem condições mínimas de segurança

- Iluminação: Com equipamentos do sistema de iluminação e de sinalização alterados ou defeituosos.

- Escapamento: Com descarga livre ou silenciador de motor de explosão defeituoso.

- Freios/ Buzina/ Limpador de Para-brisa/ Lanternas: São equipamentos obrigatórios que deverão estar eficientemente e operante.

EDUCANDO COM VALORES

O trânsito é feito pelas pessoas. E, como nas outras atividades humanas, quatro princípios são importantes para o relacionamento e a convivência social no trânsito.

• O primeiro deles é a dignidade da pessoa humana, do qual derivam os Direitos Humanos e os valores e atitudes fundamentais para o convívio social democrático.

• O segundo princípio é a igualdade dos direitos.

• O princípio da participação, que fundamenta a mobilização da sociedade para organizar-se em torno de problemas de trânsito e de suas consequências.

• E o princípio da corresponsabilidade pela vida social.

Deste modo, para a perfeita condução de um veículo, é necessário conhecermos um pouco dos sistemas que o compõe.

Motor de Combustão Interna

O motor de combustão interna é uma máquina termodinâmica na qual a mistura ar-combustível é inflamada e queimada. O calor liberado pela queima aumenta a pressão dos gases previamente comprimidos.

Esta pressão gerada pela queima forma o trabalho mecânico no motor através do movimento retilíneo do pistão, transformando-o em movimento rotativo pelo virabrequim (eixo do motor).

Após cada tempo de trabalho, os gases queimados são expelidos e é admitida mistura nova de ar-combustível.

Sendo a finalidade de um motor de combustão interna, produzir movimentos de rotação, por meio de explosões alternadas, dentro de cilindros fechados, as suas partes fundamentais são:

- Válvula de admissão: a válvula de admissão tem a função de deixar entrar a mistura ar-combustível.

- Válvula de escape: a válvula de escape tem a função de controlar a saída dos gases resultantes da explosão.

- Cabeçote: No cabeçote, estão as câmaras de combustão que com seus dispositivos, permitem a admissão, a compressão e a queima da mistura que causa as explosões alternadas que movimentam os pistões, e ainda, a expulsão dos gases resultantes da queima.

- Bloco do motor: o bloco é a estrutura principal do motor, pois, além de alojar os cilindros, onde os pistões se movimentam, serve de apoio para a fixação e o movimento de rotação do virabrequim (eixo do motor), e ainda, para a fixação do cabeçote.

- Conjunto móvel: o conjunto móvel transforma os movimentos retilíneos, de vaivém dos pistões, que se prendem ao virabrequim (eixo do motor), em movimento de rotação que, transmite as rodas do veículo, causando o deslocamento do mesmo.

Funcionamento do motor

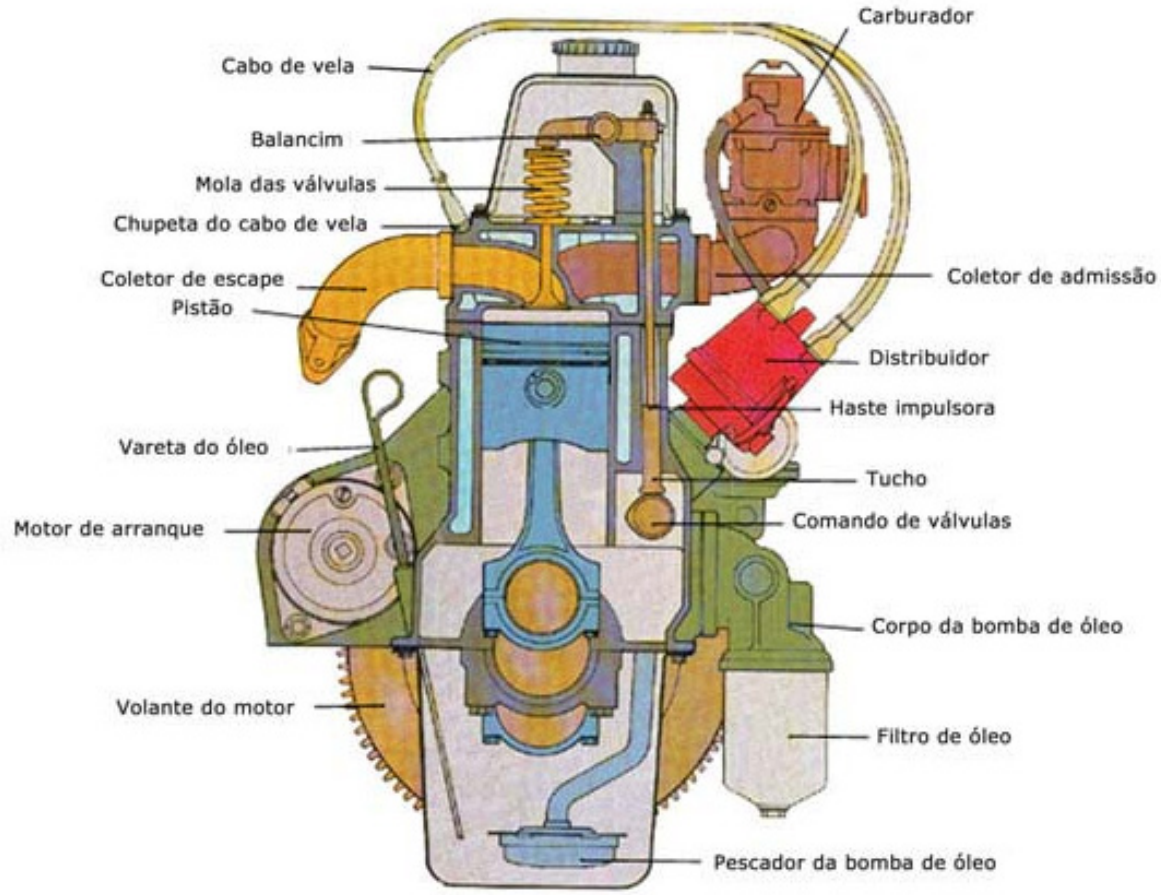
O motor é a fonte de energia do automóvel. Converte a energia calorífica produzida pela combustão da gasolina em energia mecânica, capaz de imprimir movimento nas rodas. O carburante, normalmente constituído por uma mistura de gasolina e ar (a mistura gasosa), é queimado no interior dos cilindros do motor.

A mistura gasosa é formada no **carburador** ou calculada pela **injeção eletrônica,** nos motores mais modernos, e admitida nas câmaras de explosão.

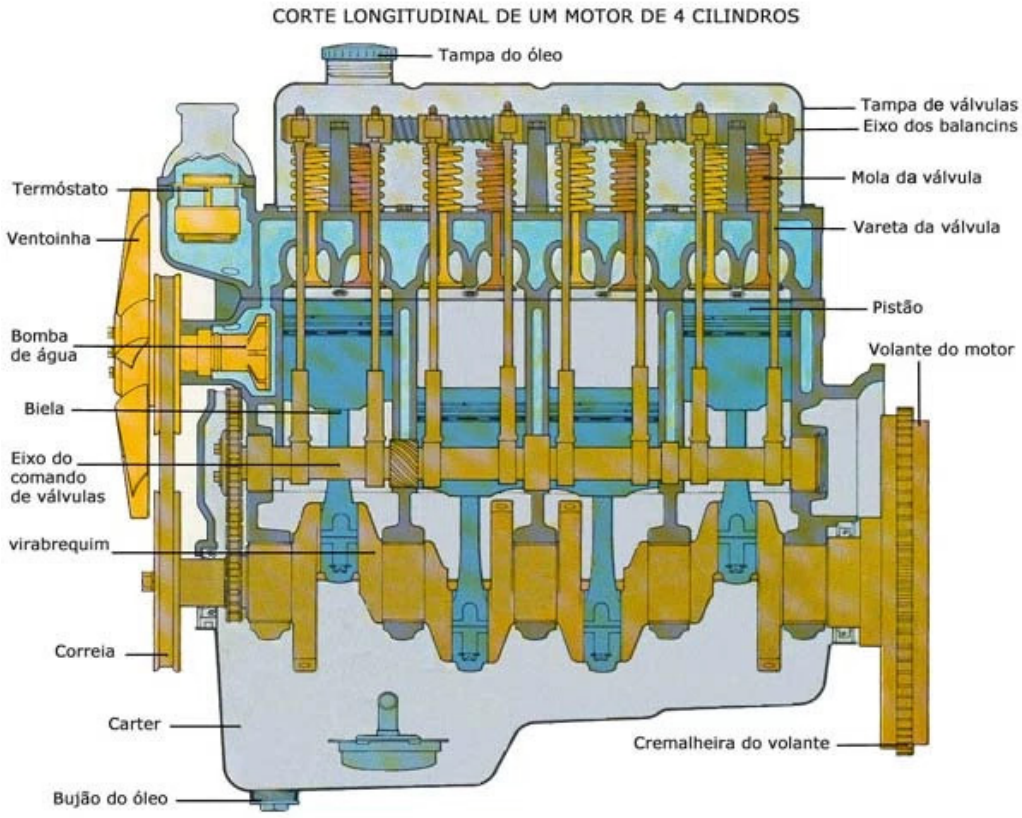
Os pistões, que se deslocam dentro dos cilindros, comprimem a mistura que é depois inflamada por uma vela de ignição. À medida que a mistura se inflama, expande-se, empurrando o pistão para baixo.

O movimento dos pistões para cima e para baixo é convertido em movimento rotativo pelo virabrequim ou eixo de manivelas o qual, por seu turno, o transmite às rodas através da embreagem, da caixa de câmbio, do eixo de transmissão e do diferencial. Os pistões estão ligados ao virabrequim pelas bielas. Uma árvore de cames, também conhecida por árvore de comando de válvulas, movida pelo virabrequim, aciona as válvulas de admissão e escapamento situadas geralmente na parte superior de cada cilindro.

CORTE TRANSVERSAL DE UM MOTOR DE 4 CILINDROS



A energia inicial necessária para por o motor em movimento é fornecida pelo motor de arranque. Este engrena numa cremalheira que envolve o volante do motor, constituído por um disco pesado, fixado à extremidade do virabrequim ou árvore de manivelas. O volante do motor amortece os impulsos bruscos dos pistões e origina uma rotação relativamente suave ao virabrequim. Devido ao calor gerado por um motor de combustão interna, as peças metálicas que estão em contínuo atrito engripariam se não houvesse um sistema de arrefecimento. Para evitar desgastes e aquecimento excessivos, o motor inclui um sistema de lubrificação. O óleo, armazenado no cárter sob o bloco do motor, é obrigado a circular sob pressão através de todas as peças do motor que necessitam de lubrificação.

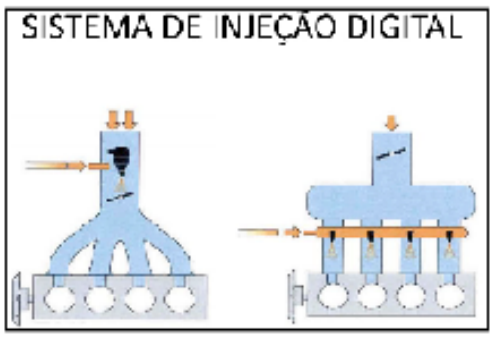


Sistema de Alimentação

Por meio de pressão causada por uma bomba, este sistema transporta o combustível do tanque até à cuba do carburador, através de condutores apropriados, de onde é entregue ao motor, em forma de mistura dosada.

- Carburador: dispositivo que regula a mistura ar-combustível na dose certa para o motor. A regulagem é feita manualmente ajustando a válvula chamada agulha. Atualmente nos veículos mais modernos, o carburador foi substituído pela injeção eletrônica.

- Injeção Eletrônica: a dosagem do combustível com o ar pelo sistema eletrônico dispensa a regulagem manual porque o mapeamento programação na central eletrônica comanda a mistura ar-combustível em quantidade ideais, garantindo assim menor poluição, maior economia, melhor rendimento, partidas mais rápidas, melhor aproveitamento do combustível e não utiliza o afogador. Alguns veículos possuem a indicação SPI ou SFI que é a indicação de que o mesmo possui um único bico injetor que alimenta todos os cilindros e outros possuem a indicação MPFI que é a indicação que para cada cilindro possui o seu próprio bico injetor.



Sistema de Arrefecimento

O motor de combustão interna é uma máquina térmica, o controle de temperatura do motor é feita pelo sistema de resfriamento ou arrefecimento.

O líquido de arrefecimento circula sob pressão por todo o interior do motor. A bomba d' água é o componente encarregado de forçar a circulação da água entre o motor e radiador.

As causas mais comuns de superaquecimento são a falta de líquido de arrefecimento no motor, vazamento na mangueira de água ou uma correia rompida.

Parte do sistema de arrefecimento do veículo, o radiador realiza as trocas de calor entre ar/água, mantendo o motor e seus componentes em uma temperatura ideal de funcionamento. A válvula termostática é um interruptor térmico entre a água do radiador (fria) e a água que circula no bloco do motor (quente) controlando sempre a mistura ideal.

Os componentes são os seguintes:

a) Bomba de água: movimentada pelo motor, faz o líquido circular sob pressão, pelas galerias de arrefecimento do bloco e cabeçote retirando o excesso de temperatura e enviando-o para o radiador.

b) Radiador: é montado à frente do veiculo, recebendo uma corrente de ar que ao atravessa-lo auxilia na refrigeração do líquido. Conta com um ventilador acionado por correia ou eletro-ventiladores, que puxam a massa de ar quando o veículo esta parado, ou em trânsito lento. Os eletro ventiladores comandados pelo módulo de injeção, atualmente.

c) Vaso de Expansão: Tem por objetivo manter o sistema de arrefecimento selado e pressurizado. Uma tampa calibrada, mantém a pressão evitando perdas de vapores e condensando esses vapores. Mantendo-se assim, o nível do líquido de arrefecimento sempre constante. Se o nível estiver abaixo do mínimo, verificar possíveis focos de vazamentos.

d) Válvula Termostática: Mantém o líquido de arrefecimento circulando apenas, no bloco e cabeçote. É um interruptor térmico entre a água do radiador (fria) e a água que circula no bloco do motor (quente) controlando sempre a mistura ideal.

e) Líquido de Arrefecimento: É um composto de água destilada e aditivo, impedem a formação de ferrugem, retarda o ponto de ebulição em conjunto com a pressurização do sistema. E por fim, evita o congelamento do líquido de arrefecimento à baixas temperaturas, em lugares de baixa temperatura. Deve ser substituído de acordo com o plano de manutenção da montadora.

f) Mangueiras: Conduzem o líquido a alta temperatura do cabeçote, para o radiador, na sua parte superior. E conduzem o líquido já arrefecido na parte inferior do radiador, para a bomba d'água, para ser direcionado as partes aquecidas do bloco, como cilindro e do cabeçote. As mangueiras devem ser substituídas, sempre que apresentarem fissuras ou sinais de fadigas.

Sistema de Lubrificação

Este sistema reduz o atrito entre as peças em movimento, no motor, depositando, entre elas, uma película de óleo lubrificante. O sistema de lubrificação é parte integrante do motor e de vital importância para o funcionamento e vida útil dos componentes mecânicos móveis. Com a colaboração do sistema de lubrificação o motor pode atingir os graus de desempenho desejado e para isso o sistema conta com alguns componentes.

O sistema de lubrificação ajuda também no sistema de arrefecimento a manter a temperatura normal de funcionamento do motor.

É formado pelos seguintes componentes:

a) Comando de válvula: a parte mais alta por onde passa o óleo. É também por onde entra no motor, para lubrificar o eixo.

b) Cárter do óleo: com a gravidade, o óleo escorre por dutos até este reservatório. Aqui ocorre seu resfriamento, para voltar à circulação. Os aditivos dispersantes, presentes em todos os lubrificantes evitam a formação de borra.

c) Bomba de óleo: aspira e pressuriza o óleo do cárter, enviando-o sob alta pressão à galeria principal para ser filtrado e de lá, distribuído aos órgãos móveis para reduzir o atrito entre peças, limpar e auxiliar no controle da temperatura do motor. As bombas de óleo, hoje são do tipo duocentrícas.

d) Filtro: retém as impurezas do óleo do motor. Deve ser trocado regularmente, para manter o sistema de lubrificação eficiente.

e) Mancais do virabrequim: para o virabrequim ficar lubrificado e limpo, o óleo é pulverizado sobre este eixo movido pelos pistões.

f) Pistão: o óleo permite que o pistão se mova livremente e ao mesmo tempo, impede que as partes metálicas entrem em contato direto. Isso evita o superaquecimento e ajuda a refrigerar os componentes.

g) Dutos para o cabeçote: é através destes pequenos canais que o óleo chega até o alto do motor e recomeça sua jornada. É importante que os dutos estejam livres e limpos.

Sistema Purificador de Ar

Formado pela caixa do elemento do filtro de ar, elemento do filtro de ar, dutos e mangueiras.

Sua principal função é filtrar o ar admitido pelo motor, para que não haja contaminação do óleo e a presença de impurezas, dentro da câmara de combustão. O elemento deve ser substituído na quilometragem especificada.

Sistema elétrico

Cerca de 1000 metros de fio unem os componentes elétricos num automóvel atual. Todos os fios da instalação, à exceção das ligações à massa, à bateria e aos cabos de alta tensão da ignição, apresentam cores diversas, que correspondem a um código de identificação. Na maioria dos automóveis, o código está normalizado a fim de permitir reconhecer rapidamente os diferentes circuitos ao efetuar-se qualquer reparação. A bateria atua como reservatório de energia que fornece ao sistema quando o motor está parado; quando trabalha a um regime superior da marcha lenta, o alternador supre todas as necessidades de energia do automóvel e carrega a bateria. Para manter o motor do automóvel em funcionamento são apenas solicitados alguns elementos do sistema elétrico; os restantes fazem funcionar as luzes, limpadores de para brisas e outros acessórios. Alguns destes, como a buzina, por exemplo, são considerados obrigatórios por lei, sendo muitos outros considerados ex-