

CONHECIMENTOS ESPECIALIZADOS

41) De acordo com a ICA 92-1/2011, a categoria contraincêndio de um aeródromo é obtida através da avaliação do maior avião que lá opere. Sendo assim, um aeródromo cuja maior aeronave em operação tenha 23m de comprimento e 4m de largura será classificado na categoria

- a) 4.
- b) 5.
- c) 6.
- d) 7.

JUSTIFICATIVA DA ALTERNATIVA CORRETA: (LETRA A)

De acordo com a Tabela 2 do item 2.3 da ICA 92-1, uma aeronave com comprimento total de 23 metros e largura máxima da fuselagem de 4 metros é classificada como de categoria 4. Conforme item 2.1 da ICA 92-1/2011, a categoria de um aeródromo é determinada pelo maior avião que nele opere, e a questão informa serem estas as características da maior aeronave lá em operação, o aeródromo é classificado como de categoria 4.

Fonte: BRASIL, Comando da Aeronáutica. Diretoria de Engenharia da Aeronáutica. **ICA 92-1: Nível de Proteção de Salvamento e Contraincêndio em Aeródromos do Comando da Aeronáutica**. Rio de Janeiro: DIRENG, 2011, item 2.3.

42) Tendo em vista a ICA 92-1/2011, no tocante às responsabilidades, informe se é verdadeiro (V) ou falso (F) o que se afirma. A seguir, marque a opção com a sequência correspondente.

- () Compete aos chefes de SESCINC implantar e manter a operacionalidade dos serviços de Salvamento e Combate a Incêndio do aeródromo localizado em sua OM.
 - () Compete aos chefes de SESCINC, no caso em que a aeronave exigir o nível de proteção acima daquele disponibilizado pelo SESCINC, a decisão e a responsabilidade pela utilização ou não do aeródromo.
 - () Compete aos comandantes, chefes e diretores manter a DIRENG e os órgãos e entidades responsáveis pela divulgação de informações atualizados quanto ao nível de proteção contraincêndio existentes no aeródromo sob sua administração.
 - () Compete aos comandantes, chefes e diretores realizar as ações para manter o nível de proteção contraincêndio necessário para aeródromos dentro dos padrões definidos nessa ICA e em outros dispositivos normativos emanados pelo OCSISCON.
- a) V – F – F – V
 - b) F – F – F – V
 - c) F – V – V – V
 - d) F – F – V – F

JUSTIFICATIVA DA ALTERNATIVA CORRETA: (LETRA B)

A primeira afirmativa é falsa. Conforme consta no subitem 4.2.1 da ICA 92-1, implantar e manter a operacionalidade dos serviços de Salvamento e Combate a Incêndio do aeródromo localizado em sua OM é competência dos seus comandantes, chefes e diretores.

A segunda afirmativa é falsa. Conforme consta no subitem 4.4.1 da ICA 92-1, compete aos comandantes de aeronaves, no caso em que a aeronave exigir o nível de proteção acima daquele disponibilizado pelo SESCINC, a decisão e a responsabilidade pela utilização ou não do aeródromo.

A terceira afirmativa é falsa. Conforme consta no subitem 4.3.2 da ICA 92-1, compete aos chefes de SESCINC manter a DIRENG e os órgãos e entidades responsáveis pela divulgação de informações, atualizados quanto ao nível de proteção contraincêndio existentes no aeródromo sob sua administração.

A quarta afirmativa é verdadeira. Conforme consta no subitem 4.2.2 da ICA 92-1, compete aos comandantes chefes e diretores realizar as ações para manter o nível de proteção contraincêndio necessário para aeródromos dentro dos padrões definidos nesta instrução e em outros dispositivos normativos emanados pelo OCSISCON.

Fonte: BRASIL, Comando da Aeronáutica. Diretoria de Engenharia da Aeronáutica. **ICA 92-1/2011. Nível de Proteção de Salvamento e Contraincêndio em Aeródromos do Comando da Aeronáutica**. Rio de Janeiro: DIRENG, 2011, item 4.

- 43) Um extintor de incêndio é classificado como de “baixa pressão” quando opera com pressões de trabalho até
- a) 20 Kgf/cm².
 - b) 25 Kgf/cm².
 - c) 30 Kgf/cm².
 - d) 40 Kgf/cm².

JUSTIFICATIVA DA ALTERNATIVA CORRETA: (LETRA C)

De acordo com a apostila “Extintores de Incêndio”, os extintores de incêndio que trabalham com pressões até 30 Kgf/cm² são classificados como de “baixa pressão”.

Fonte: BRASIL. Comando da Aeronáutica. Escola de Especialistas de Aeronáutica. **Extintores de Incêndio**. São Paulo: Guaratinguetá, 2013, elaborada em 2013 (Volume Único). Item 2.2.3.

- 44) Preencha as lacunas abaixo e, em seguida, assinale a alternativa correta.

Os pneus utilizados nas viaturas de bombeiros devem ser compatíveis com o _____ e ter bandas de rodagem _____, de forma a atender aos requisitos de trafegar em estradas asfaltadas e fora delas.

- a) terreno / híbridas
- b) chassi / híbridas
- c) terreno / rígidas
- d) chassi / rígidas

JUSTIFICATIVA DA ALTERNATIVA CORRETA: (LETRA B)

De acordo com a bibliografia referenciada, os pneus utilizados nas viaturas de bombeiro devem ser compatíveis com o chassi e ter bandas de rodagem híbridas, de forma a atender aos requisitos de trafegar em estradas asfaltadas e fora delas.

Fonte: BRASIL, Comando da Aeronáutica. Escola de Especialistas de Aeronáutica. **Superestrutura básica de viaturas de bombeiro**. São Paulo: Guaratinguetá. 2012 (Volume Único). Item 1.5.

- 45) Associe as duas colunas, relacionando as espumas classificadas quanto à origem com seus tipos.

CLASSIFICAÇÃO DAS ESPUMAS

TIPO

- | | |
|---------------|-----------------------------|
| (1) Orgânica | () para hidrocarbonetos. |
| (2) Sintética | () para solventes polares. |
| | () fluorproteica. |

A sequência correta dessa associação é

- a) 1 – 2 – 1
- b) 1 – 2 – 2
- c) 2 – 1 – 2
- d) 2 – 2 – 1

JUSTIFICATIVA DA ALTERNATIVA CORRETA: (LETRA D)

Conforme a bibliografia utilizada, a espuma fluorproteica é orgânica, as espumas e para hidrocarbonetos e solventes polares são espumas sintéticas.

Fonte: BRASIL. Comando da Aeronáutica. Escola de Especialistas de Aeronáutica. **Agentes extintores**. São Paulo: Guaratinguetá, 2013, elaborada em 2012 (Volume Único). Item 3.1.2.1.

- 46) Em um local confinado com vazamento de gás liquefeito de petróleo, qual risco à saúde do ser humano pode ser causado havendo a inalação desse gás?
- a) Causa sonolência, por ser poluente.
 - b) Afeta o organismo, por ser corrosivo.
 - c) Produz efeito asfixiante, se inalado em grande quantidade.
 - d) Causa efeito anestésico, quando inalado em grande ou em pequena quantidade.

JUSTIFICATIVA DA ALTERNATIVA CORRETA: (LETRA C)

O GLP pode produzir efeito asfixiante, se inalado em grande quantidade.

As alternativas "A", "B" e "D" estão incorretas, pois o GLP não é poluente, não é corrosivo e pode causar efeito anestésico quando inalado em grande quantidade.

Fonte: BRASIL. Comando da Aeronáutica. Escola de Especialista de Aeronáutica. **Prevenção Contraincêndio**. São Paulo. Guaratinguetá. 2013. Item 2.7.2.1, p. 11.

- 47) Os botijões de GLP de um caminhão que realizava entrega em um depósito de colchões apresentaram vazamento, ocasionando incêndio em toda a instalação predial, não sendo possível interromper o fornecimento de energia elétrica, nem o derramamento de combustível líquido da viatura.

Considerando tal situação, indique a alternativa que apresenta o agente adequado e recomendado para a extinção completa desse incêndio.

- a) Pó Químico ABC ou Água.
- b) **Pó Químico ABC.**
- c) Pó Químico BC.
- d) Gás Carbônico.

JUSTIFICATIVA DA ALTERNATIVA CORRETA: (LETRA B)

O agente Pó Químico ABC é adequado e não tem restrição de recomendação para as classes de incêndio "A", "B" e "C" que são as classes envolvidas no incêndio em questão.

As alternativas "A", "C" e "D" estão incorretas, pois o agente Água é proibido para a Classe de Incêndio "C" e os agentes Pó Químico BC e Gás Carbônico não são recomendados para a Classe de Incêndio "A", podendo causar reignição.

Fontes:

- BRASIL. Comando da Aeronáutica. Diretoria de Engenharia da Aeronáutica. NSCA 92-2: **Organização e Funcionamento do Serviço de Prevenção, Salvamento e Combate a Incêndio em Edificações do Comando da Aeronáutica**. Rio de Janeiro: DIRENG, 2005. Item 4.2.4, p 21.
- _____. Escola de Especialista de Aeronáutica. **Agentes Extintores**. São Paulo: Guaratinguetá, 2013, elaborada em 2013 (Volume Único). Item 6, p. 33.

- 48) Conforme a ICA 92-6/2014, o procedimento destinado a verificar o funcionamento das viaturas contraincêndio, cuja inspeção abrange desde a verificação de níveis de fluidos até a dirigibilidade, é denominado

- a) manutenção preventiva.
- b) manutenção corretiva.
- c) teste de desempenho.
- d) **inspeção diária.**

JUSTIFICATIVA DA ALTERNATIVA CORRETA: (LETRA D)

O procedimento destinado a verificar o funcionamento das viaturas, no qual a inspeção diária abrange desde a verificação de níveis de fluidos até a dirigibilidade, é o conceito de inspeção diária.

A alternativa "A" está incorreta. O conceito da manutenção preventiva corresponde às atividades técnicas e inspeções diárias necessárias para garantir o bom funcionamento da viatura, reduzir o tempo de indisponibilidade para consertos e prolongar o tempo de vida útil.

A alternativa "B" está incorreta. O conceito da manutenção corretiva corresponde aos serviços especializados necessários ao restabelecimento do bom funcionamento das viaturas.

A alternativa "C" está incorreta. O conceito de teste de desempenho após manutenção corretiva é o procedimento destinado a verificar se as características originais de funcionamento da viatura foram respeitadas, após a realização de manutenção corretiva de qualquer natureza.

Fonte: BRASIL. Comando da Aeronáutica. Diretoria de Engenharia da Aeronáutica. ICA 92-6/2014: **Orientações Gerais para Condução de Viaturas Contraincêndio**. Rio de Janeiro: DIRENG, 2014. Item 1.4, pág. 9 a 17.

49) Considere os pré-requisitos a seguir:

- I. Ser aprovado em curso especializado de prática veicular em situação de risco, nos termos da normatização do CONTRAN, conforme o Código Nacional de Trânsito Brasileiro em vigor.
- II. Ser detentor de Carteira Nacional de Habilitação correspondente à viatura que for dirigir, conforme o Código Nacional de Trânsito Brasileiro em vigor.
- III. Ser aprovado em curso específico que capacite a dirigir e operar cada viatura pretendida.
- IV. Possuir autorização do Diretor, Comandante ou Chefe da OM publicada em Boletim Interno para dirigir e operar viatura contraincêndio.

Com base na análise dos itens acima e em conformidade com a ICA 92-6/2014, aponte a alternativa que corresponde aos pré-requisitos previstos para se conduzir viatura de contraincêndio.

- a) I, II, III e IV.
- b) I e III somente.
- c) I, II e IV somente.
- d) II, III e IV somente.

JUSTIFICATIVA DA ALTERNATIVA CORRETA: (LETRA A)

As assertivas I, II, III e IV são verdadeiras, pois todas correspondem aos pré-requisitos para a autorização para conduzir viatura de contraincêndio.

Fonte: BRASIL. Comando da Aeronáutica. Diretoria de Engenharia da Aeronáutica. ICA 92-6/2014: Orientações **Gerais Para Condução de Viaturas Contraincêndio do Comando da Aeronáutica**. Rio de Janeiro: DIRENG, 2014. Item 1.4.6, p.10/17.

50) Das alternativas relacionadas abaixo, qual corresponde à Responsabilidade da Organização Requisitante, conforme previsto na ICA 92-3/2002 - Requisição e Distribuição de Material Contraincêndio?

- a) Dar prioridade no atendimento aos pedidos de urgência.
- b) Preencher as GMM com a especificação e as quantidades exatas.
- c) Analisar as solicitações referentes a todos os itens afetos à área de contraincêndio.
- d) **Responder, no menor prazo possível, às questões formuladas pela SDP referentes às suas requisições.**

JUSTIFICATIVA DA ALTERNATIVA CORRETA: (LETRA D)

Responder, no menor prazo possível, às questões formuladas pela SDP referentes às suas requisições corresponde à Responsabilidade da Organização Requisitante. Dar prioridade no atendimento aos pedidos de urgência, preencher as GMM com a especificação e as quantidades exatas e analisar as solicitações referentes a todos os itens afetos à área de contraincêndio correspondem a Responsabilidades da Divisão de Contraincêndio.

Fonte: BRASIL. Comando da Aeronáutica. Diretoria de Engenharia da Aeronáutica. ICA 92-3/2002: **Requisição e Distribuição de material Contraincêndio do Comando da Aeronáutica**. Rio de Janeiro: DIRENG, 2002. Item 4, p.10 e 11.