

O modelo IRT

● PROGRAMA EUROPEU DE FORMAÇÃO INICIAL DE MOTOCICLISTAS



Um projecto
da Federação Europeia
de Associações
de Motociclistas




ON THE MOVE
Para estradas mais
seguras na Europa



***Europe Direct é um serviço que responde
às suas perguntas sobre a União Europeia.***

**Linha telefónica gratuita (*):
00 800 6 7 8 9 10 11**

(*) Alguns operadores de telefonia móvel não permitem o acesso
aos números iniciados por 00 800 ou cobram estas chamadas.

Encontram-se disponíveis numerosas outras informações sobre a União Europeia
na rede Internet, via servidor Europa (<http://europa.eu>).

Uma ficha catalográfica figura no fim desta publicação.

Luxemburgo: Serviço das Publicações da União Europeia, 2011

ISBN 978-92-79-17359-2

doi:10.2832/19429

Comissão Europeia
Direcção-Geral da Mobilidade e dos Transportes
Segurança Rodoviária e Transporte de Mercadorias Perigosas
<http://ec.europa.eu/roadsafety>

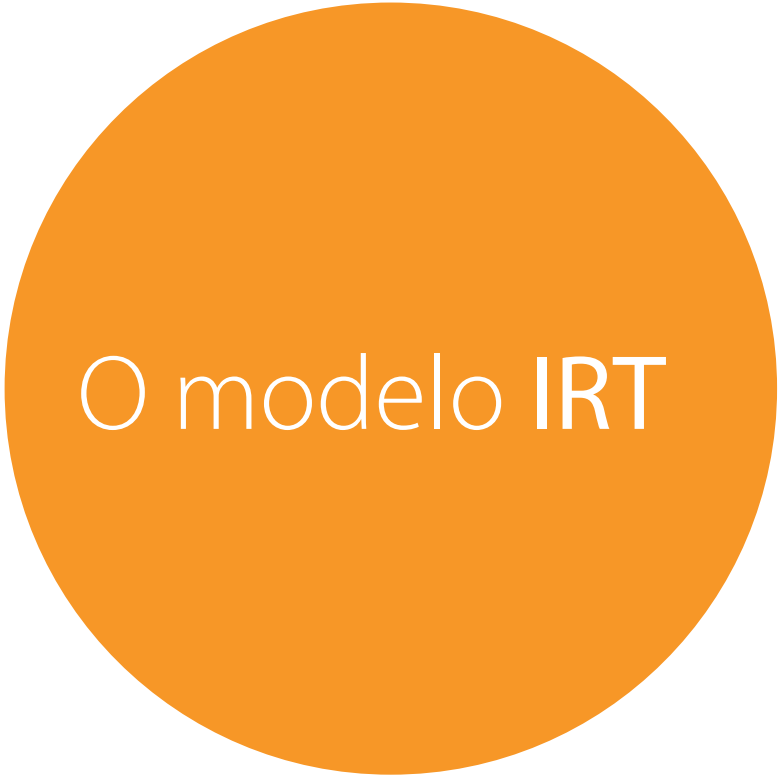
© União Europeia, 2011

Reprodução autorizada mediante indicação da fonte.

Fotografias cedidas por FEMA

Printed in Belgium

Impresso em papel branqueado sem cloro elementar (ECF)

A large, solid orange circle is positioned in the upper right quadrant of the slide. It serves as a background for the title text.

O modelo IRT



Índice

<i>Desenvolver uma Abordagem Europeia para a Formação Inicial de Motociclistas</i>	4
Gerir o Projecto IRT	5
O programa europeu de formação inicial de motociclistas baseado no modelo IRT	6
Elementos essenciais para a formação inicial de motociclistas	6
Uma abordagem modular para um acesso progressivo	6
 <i>Antes de iniciar a condução: o elemento Teoria do programa IRT</i>	 8
1. Regras de trânsito	8
2. Sinalização e marcações	10
3. Mecânica e dinâmica	11
4. Percepção dos perigos	12
5. Capacetes e vestuário apropriado	13
6. Responsabilidade social	15
7. Limitações físicas	16
8. Atitude e comportamento	17
 <i>Controlar a sua máquina: o elemento Controlo da máquina do programa IRT</i>	 18
1. Familiaridade com a máquina	18
2. Primeiros movimentos	22
3. Mudanças, travões e direcção	25
4. Brecagem e contra-brecagem	30
5. Manobras a velocidade reduzida	33
6. Gestão dos perigos	36
 <i>Conduzir com segurança na estrada: o elemento Interligação com o trânsito do programa IRT</i>	 40
1. Posicionamento no trânsito	42
2. Distância e velocidade	46
3. Curvas ligeiras e apertadas	48
4. Intersecções	52
5. Ultrapassagem	56
6. Auto-estradas	59
7. Antecipação	62
8. Condução conjunta	67
9. Planeamento da viagem	69
 <i>Agradecimentos</i>	 72



Desenvolver uma Abordagem Europeia para a Formação Inicial de Motociclistas

O programa europeu de formação inicial de motociclistas baseado no modelo IRT foi desenvolvido através do Projecto IRT, financiado conjuntamente pela Direcção-geral da Energia e dos Transportes da Comissão Europeia, pela Federação Europeia de Associações de Motociclistas (FEMA), pela Federação Internacional de Motociclismo (FIM), pela Associação Europeia de Construtores de Motociclos (ACEM) e pela Vägverket, a Administração Rodoviária Nacional da Suécia.

O Projecto Desenvolver uma Abordagem Europeia para a Formação Inicial de Motociclistas, TREN-SUB-2003-S07.30333, conhecido por Projecto de Formação Inicial de Motociclistas, teve em consideração os problemas amplamente identificados inerentes ao facto de, na Europa, a formação de motociclistas prévia à obtenção da carta de condução ser extremamente variável em termos de qualidade e/ou disponibilidade.

O Projecto IRT combateu um dos problemas que mais afecta a qualidade da formação inicial de motociclistas, nomeadamente a ênfase dada às capacidades de controlo da máquina em detrimento da percepção dos perigos e do comportamento e atitude do motociclista. A relação entre o excesso de confiança dos motociclistas que acabam de tirar a carta, e que correm riscos porque não identificam os perigos existentes, e a formação prévia à obtenção da carta de condução que se concentra em demasia nas capacidades de controlo da máquina foi identificada há muito tempo. Apesar disso, o Conselho de Fiscalização do IRT não tem conhecimento de qualquer tentativa séria ou estruturada no passado para desenvolver um programa de formação prévio à carta de condução que sequer tentasse criar um equilíbrio entre o controlo da máquina e a percepção dos perigos.

Acreditamos que o Projecto IRT alcançou este objectivo com êxito. Desenvolvido em colaboração com peritos reconhecidos que se dedicam a várias questões importantes para o motociclismo, a formação e a segurança rodoviária, o programa europeu de formação inicial de motociclistas baseado no modelo IRT permite desenvolver capacidades de controlo da máquina importantes para os perigos existentes nas estradas actuais e, ao mesmo tempo, fazer com que o motociclista perceba que ele é o principal responsável pela sua segurança. O Conselho de Fiscalização do IRT tem a certeza de que o programa europeu baseado no modelo IRT representará uma verdadeira melhoria em relação a muitas das formações prévias à carta de condução disponíveis actualmente para os motociclistas da União Europeia.

A estrutura modular e a abordagem pedagógica do programa europeu de formação inicial de motociclistas baseado no modelo IRT pode também melhorar verdadeiramente a disponibilidade de formações iniciais de motociclistas. Apesar de ter sido principalmente desenvolvido para ser usado num ambiente de formação em que o motociclista está a pagar pelos serviços do instrutor, pode também ser utilizado num conjunto de situações de formação mais informais. Proporcionará um verdadeiro apoio a um familiar ou amigo, ao clube de motociclismo ou a uma organização orientada para a segurança, procurando transmitir capacidades de condução correctas e seguras, em circunstâncias em que, muitas vezes, a formação profissional não está disponível ou tem uma qualidade reduzida.

Para ajudar a concretizar estes objectivos principais, o Projecto IRT teve em conta a inovadora e interessante área do e-Coaching, bem como o contributo que esta poderia ter na melhoria da formação inicial de motociclistas, nomeadamente expondo-os a situações virtuais de perigo sem os sujeitar a quaisquer riscos. O trabalho levado a cabo pelo Conselho de Supervisão do IRT concluiu que uma abordagem de e-Coaching tal como foi considerada no âmbito deste Relatório de Aplicação Técnica Final e do relatório da Unidade de Hipermédia da Universidade de Tecnologias de Tampere não tem potencial para contribuir de forma importante para a segurança dos condutores de motociclos e scooters. O Conselho de Fiscalização do IRT acredita que é particularmente importante que o seu trabalho relativamente a esta questão seja acompanhado e considera que a Comissão Europeia é a única instituição capaz de o fazer.

Conduzir um motociclo ou uma scooter é sinónimo de liberdade e flexibilidade para muitas pessoas. É divertido e pode ser empolgante. No entanto, há que se reconhecer que os motociclistas são vulneráveis e que, mesmo que a culpa não lhes seja atribuída, tal como é o caso na maioria dos acidentes, a probabilidade de sofrerem ferimentos é maior sem os benefícios do conjunto de medidas de segurança passiva disponível para os motociclistas.

Os actuais três elementos do programa europeu de formação inicial de motociclistas baseado no modelo IRT, ou seja, Teoria, Controlo da máquina e Interligação com o trânsito, são os melhores instrumentos para que o motociclista principiante ultrapasse os desafios, reconhecendo e lidando com os perigos que irão surgir. Acrescentar o e-Coaching como quarto elemento poderia melhorar ainda mais a situação, e isto, de forma significativa.



As conclusões e recomendações do Projecto IRT não procuram, de forma alguma, promover quaisquer interesses específicos. Têm como único objectivo melhorar a formação e a segurança dos futuros condutores de motociclos e scooters.

Gerir o Projecto IRT

Foi criado um Conselho de Fiscalização que já se reuniu quatro vezes: em Bruxelas, nos dias 18 e 19 de Janeiro e 22 e 23 de Março; em Paris, nos dias 3 e 4 de Outubro de 2005, e novamente em Bruxelas, no dia 5 de Março de 2007.

Membros do Conselho de Fiscalização do IRT, por ordem alfabética:

- * **Dr. Hans-Yngve Berg**, especialista em educação de condutores, Vägverket, Suécia.
- * **Jacques Compagne**, Secretário-geral da Associação Europeia de Construtores de Motociclos (ACEM), Bélgica.
- * **Achilles Damen**, procurador-geral e presidente da Federação Internacional de Motociclismo (FIM), Comissão para a Mobilidade, Transportes, Segurança Rodoviária e Políticas Públicas, Países Baixos.
- * **Aline Delhay**, Secretário-geral da Federação Europeia de Associações de Motociclistas (FEMA), Bélgica.
- * **Professor Erik Duval**, Universidade Católica de Leuven, chefe da unidade de investigação sobre hipermédia e bases de dados e presidente da Fundação Ariadne, Bélgica.
- * **Dr. Marie-Axelle Granié**, chefe de investigação em psicologia do desenvolvimento, Instituto Nacional de Investigação dos Transportes e Segurança, França.
- * **Ian Lee**, director-geral do British Motorcyclists Federation's Rider Training Scheme, Reino Unido.
- * **Brane Legan**, polícia, instrutor para a condução internacional segura de veículos e motociclos, responsável pela formação de condutores de veículos e motociclos na Academia de Polícia Eslovena, instrutor-chefe para a segurança e condução de veículos e motociclos na Associação Automóvel e de Motociclos da Eslovénia.
- * **Marc O'Loideoin**, instrutor sénior Star Rider Training Scheme, Irlanda.



- * **Antonio Perlot**, gestor de relações públicas da Associação Europeia de Construtores de Motociclos (ACEM) e antigo secretário-geral da FEMA, Bélgica.
- * **Dr. Pekka Ranta**, investigador sénior, unidade de hipermédia, Tampere, Universidade de Tecnologias, Finlândia.
- * **Roger Renoy**, chefe da academia de formação de condutores de veículos e motociclos da Polícia Nacional, Bélgica.
- * **Filip Sergeys**, responsável de formação e simulação, Honda Europe, Bélgica.
- * **Peter Smirz**, vice-presidente da Internationaler Verband für Verkehrserziehung (IVV) e director de uma escola de formação para condutores de veículos e motociclos líder no sector, Áustria.

Para além dos membros permanentes acima mencionados, as seguintes pessoas também participaram em reuniões do Conselho de Fiscalização:

- * **Robin Cummins**, antigo examinador-chefe de condução, Driving Standards Agency, Reino Unido.
- * **Duarte Forjaz**, educação de motociclistas, Federação Nacional de Motociclismo, Portugal.
- * **Silvio Manicardi**, gestor sénior, Honda Europe Motorcycles, Itália.
- * **Trevor Wedge**, examinador-chefe de condução, Driving Standards Agency, Reino Unido.



O programa europeu de formação inicial de motociclistas baseado no modelo IRT

A estrutura e a abordagem em termos de apresentação do modelo do programa europeu de formação inicial de motociclistas foram concebidas pelo coordenador do projecto IRT, Robert Tomlins. Foi desenvolvido pormenorizadamente pelo grupo de trabalho de instrutores de IRT, composto por dois instrutores séniores de motociclistas da polícia nacional, Roger Renoy (Bélgica) e Brane Legan (Eslovénia) e por três instrutores oficiais de motociclistas, de renome, Peter Smirz (Áustria, vice-presidente da IVV, a organização internacional de instrutores de condutores de veículos e motociclos), Marc O'Loideoin (Irlanda) e Ian Lee (Reino Unido), bem como pelo coordenador do Projecto IRT, que também elaborou este manual.

6

Elementos essenciais para a formação inicial de motociclistas

O Projecto IRT teve de identificar os elementos essenciais de um programa europeu de formação inicial de motociclistas modelo. Reconheceu-se a necessidade de desenvolver uma estrutura para o programa europeu de formação inicial de motociclistas modelo, bem como um formato e estilo para a apresentação dos elementos e aspectos que o compõem.

Esta estrutura é constituída por quatro elementos: *Teoria; Controlo da máquina; Interligação com o trânsito e e-Coaching*. Foram identificados aspectos cruciais em cada um destes elementos. Os três primeiros constituem a base para um modelo de programa europeu de formação inicial de motociclistas. O Conselho de Fiscalização acredita que, assim, formariam uma iniciativa europeia de formação inicial de motociclistas abrangente, coesa e rentável. O importante é que todos os elementos abordem as questões cruciais de sensibilização para os perigos e para a necessidade de os evitar, bem como a atitude e o comportamento do motociclista.

O desenvolvimento do quarto elemento, o e-Coaching, depende da aceitação das conclusões do projecto IRT e da aceitação das recomendações incluídas no Relatório Final de Aplicação Técnica da Comissão Europeia.

Uma abordagem modular para um acesso progressivo

As vantagens de uma abordagem modular parecem ser particularmente interessantes no contexto da abordagem de acesso progressivo a cartas de condução de veículos motorizados de duas rodas abrangida pela segunda e terceira directivas europeias relativas às cartas de condução.

Por conseguinte, e como se pode ver na figura 1, encontram-se identificados os vários aspectos dos elementos adequados às necessidades de formação para uma carta de uma determinada subcategoria A. Aplicada da forma mais lógica, esta abordagem modular permitiria que um motociclista com uma subcategoria de carta inferior, por exemplo A1, que pretendesse obter uma carta A2 ou A recebesse apenas formação sobre aspectos adicionais que não tivessem sido contemplados no programa de formação A1.

À medida que a proposta de terceira directiva europeia relativa à carta de condução avançava no processo legislativo, tornou-se óbvio que a sua definição de carta de condução progressiva seria muito limitada. Na sua forma final, os requisitos de formação especificados no anexo 6 da directiva parecem ignorar a formação e experiência prévia de um motociclista. Não obstante, os parceiros do Projecto IRT esperam que uma revisão do anexo 6 possa fazer com que a lógica da abordagem modular do Projecto IRT se reflecta nas futuras disposições legislativas europeias.

O modelo IRT do programa europeu de formação inicial de motociclistas deve continuar a ter uma estrutura modular, de forma a permitir que programas adicionais sejam facilmente desenvolvidos para ir ao encontro de circunstâncias ou necessidades específicas. Por exemplo, a partir dos elementos e aspectos do programa-modelo IRT europeu, poderia ser desenvolvido um programa destinado a motociclistas que voltassem a conduzir um veículo motorizado de duas rodas após muito tempo.



AM	1a, 2a, 3, 4a, 4b, 6a, 7, 8	AM	1a, 2, 3a, 3d, 4, 5	AM	1a, 2, 4a, 4b
A1	1a, 2a, 3, 4a, 4b, 5, 6a, 6b, 7, 8	A1	1b, 2, 3b, 3c, 4, 5, 6a, 6b	A1	1b, 2, 3a, 3b, 4a, 4b, 5, 6
A1/B	3, 4a, 4b, 5, 6a	A1/B	1b, 2, 3b, 3c, 4, 5, 6a, 6b	A1/B	1b, 3a, 3b, 4b
A2	1a, 1b, 2a, 2b, 3, 4a, 4b, 5, 6a, 6b, 7, 8	A2	1b, 1c, 2, 3b, 3c, 3d, 4, 5, 6a, 6b	A2	1b, 2, 3a, 3b, 4a, 4b, 5, 6, 7, 8, 9
A	1a, 1b, 2a, 2b, 3, 4a, 4b, 5, 6a, 6b, 7, 8	A	1b, 1c, 2, 3b, 3c, 3d, 4, 5, 6a, 6b	A	1b, 2, 3a, 3b, 4a, 4b, 5, 6, 7, 8, 9

Teoria	Controlo da máquina	Interligação com o trânsito
1 Regras de trânsito	1 Familiaridade com a máquina	1 Posicionamento
a regras e regulamentações gerais	a dispositivos de comando automáticos	a mais lento do que o trânsito
b regras e regulamentações em auto-estradas	b dispositivos de comando manuais	b à velocidade do trânsito
2 Sinalização e marcações	c sistemas de travagem avançados	2 Distância
a sinalização e marcações gerais	2 Primeiros movimentos	3 Curvas ligeiras e apertadas
b sinalização e marcações em auto-estradas	3 Mudanças, travões e direcção	a à direita
3 Dinâmica da máquina	a mudanças automáticas	b à esquerda
4 Percepção dos perigos	b mudanças manuais	4 Antecipação
a outros utentes da estrada	c sistemas de travagem separados	a outros utentes da estrada
b ambiente e infra-estruturas	d sistemas de travagem avançados	b ambiente e infra-estruturas
5 Capacetes e vestuário apropriado	4 Esterço e contra-esterço	5 Intersecções
6 Responsabilidade social	5 Manobras a velocidade reduzida	6 Ultrapassagem
a ruído	6 Gestão dos perigos	7 Auto-estradas
b primeiros socorros e acidentes	a guinagem	8 Condução em grupo
7 Limitações físicas	b travagem de emergência	9 Planeamento da viagem
8 Atitude e comportamento		

1a, 1b, 2a, 2b, 3, 4a, 4b, 5, 7, 8	4, 5, 6a, 6b	1a, 1b, 2, 3a, 3b, 4a, 4b, 5, 6, 7, 8, 9
e-Coaching. Praticamente sem exposição a riscos e consequências da atitude e do comportamento.		

Figura 1: a matriz estrutural inicial do programa europeu baseado no modelo IRT que mostra a importância da sua abordagem modular com vista a um sistema de concessão de cartas de condução progressivo.



Antes de iniciar a condução: o elemento Teoria do programa IRT

Reconheceu-se que a formação teórica recebida pelos motociclistas era muito variada. Em geral, bastava reconhecer a sinalização e as marcações da estrada e conhecer as regras de trânsito básicas, muitas vezes sem qualquer explicação acerca dos motivos pelos quais elas são necessárias. Era raro a formação ir para além desses aspectos e abordar um conjunto de questões importantes sobre as quais o formando, a seguir designado por motociclista, deve, pelo menos, ter um conhecimento e compreensão básicos.

Por conseguinte, foram identificados vários aspectos teóricos: regras de trânsito; sinalização e marcações da estrada; mecânica e dinâmica do motociclo; capacetes e vestuário apropriado; responsabilidade social; limitações físicas; percepção dos perigos, atitude e comportamento. O *elemento Teoria* do IRT deve servir para apresentar ao motociclista o programa europeu de formação inicial de motociclistas baseado no modelo IRT e, como tal, deve ser abordado antes de se iniciar o elemento Controlo da máquina e respectivos aspectos.

1. Regras de trânsito

Este aspecto apresenta ao futuro motociclista o conjunto de regras e regulamentações de trânsito que determinam a forma como ele deve conduzir.

Tratados e Convenções Internacionais

A grande maioria das regulamentações que regem as vias públicas, os veículos que nelas circulam e as pessoas que as utilizam terá sido estabelecida por um ou outro tratado internacional. As regulamentações mais importantes foram estipuladas pelas Convenções das Nações Unidas de 1968 sobre o Trânsito Rodoviário e a Sinalização Rodoviária. As regulamentações relativas ao fabrico de veículos que abrangem questões como, por exemplo, o nível de ruído autorizado para um motociclo, são estipuladas pelas directivas da União Europeia e pelo Acordo de Harmonização Global das Nações Unidas de 1998.

Teoria	Controlo da máquina	Interligação com o trânsito
1 Regras de trânsito	1 Familiaridade com a máquina	1 Posição no trânsito
2 Sinalização e marcações	2 Primeiros movimentos	2 Distância e velocidade
3 Mecânica e dinâmica	3 Mudanças, travões e direcção	3 Curvas ligeiras e apertadas
4 Percepção dos perigos	4 Brecagem e contra-brecagem	4 Intersecções
5 Capacetes e vestuário apropriado	5 Manobras a velocidade reduzida	5 Ultrapassagem
6 Responsabilidade social	6 Gestão dos perigos	6 Auto-estradas
7 Limitações físicas		7 Antecipação
8 Atitude e comportamento		8 Condução conjunta
		9 Planeamento da viagem



As principais vantagens destes acordos para o motociclista consistem no facto de ser menos provável ele deparar-se com regras e regulamentações diferentes ao viajar de um país para outro.

Por que motivo existem?

Quase todos os aspectos inerentes à condução de um motociclo ou scooter em vias públicas são abrangidos por uma ou várias regulamentações que se aplicarão a todos os aspectos do motociclo que está a ser conduzido, a quem pode conduzi-lo e como, bem como à rede de estradas em que é conduzido.

É útil que o futuro motociclista entenda o motivo destas regulamentações. Elas existem para gerir um ambiente perigoso em que imensos participantes têm objectivos que, eventualmente, entram em rota de colisão e podem ser perigosos.

É importante referir que a grande maioria das regulamentações foi introduzida em consequência de problemas reais. Elas não

existem apenas para o impedir de fazer determinadas coisas, mas também porque as consequências desses actos foram consideradas prejudiciais.

O futuro motociclista terá de conhecer e cumprir muitas destas regulamentações. A maioria delas será legalmente vinculativa, o que significa que, se o futuro motociclista não as cumprir, poderá ser sancionado e ser-lhe retirada a sua carta e o direito de conduzir em vias públicas.

Aumentar a segurança

O futuro motociclista deve ter consciência do facto de, normalmente, se esconderem preocupações reais em termos de segurança por detrás das regras e regulamentações a cumprir.

Por exemplo, as limitações de velocidade são definidas tendo em consideração a situação local específica e os riscos a ela associados. Um peão atropelado por um veículo a 30 km/h tem mais de



90% de hipóteses de sobreviver ao passo que, a 70 km/h, o acidente fatal e o luto da família e amigos são quase inevitáveis.

De igual forma, as regulamentações que proíbem as ultrapassagens existem porque uma depressão ou uma curva na estrada podem esconder o trânsito em sentido contrário ou um entroncamento onde pode subitamente surgir trânsito.

Códigos da estrada nacionais

Em todos os países da União Europeia, quem quiser obter uma carta de condução da categoria A terá de passar num exame teórico antes de iniciar a sua formação prática.

Os conhecimentos necessários para passar nestes exames encontram-se normalmente num código da estrada nacional.

O mais importante é o futuro motociclista aperceber-se de que os conhecimentos necessários para passar num exame teórico são a base essencial para desenvolver as capacidades e os conhecimentos mais profundos necessários para conduzir um motociclo ou uma scooter em segurança nas estradas actuais.

10

2. Sinalização e marcações

Este aspecto apresenta ao futuro motociclista a importância das informações contidas na sinalização e nas marcações rodoviárias.

Sinalização e marcações

O futuro motociclista irá perceber que ser capaz de reconhecer a sinalização e as marcações rodoviárias, em termos de forma e de significado, é um pré-requisito essencial para passar num exame teórico.

O importante é estas serem informações que irão recordar ao motociclista, de forma constante e contextualizada, as regras e regulamentações que ele terá de cumprir. Estas informações também serão importantes para avaliar aquilo que é seguro e sensato.

Linhas e marcações na estrada

O futuro motociclista deve perceber que as linhas e marcações no pavimento de uma estrada têm o mesmo poder vinculativo do que a sinalização vertical. Em geral, as linhas contínuas indicam uma proibição. Quando se encontram no centro da estrada, não se deve passar por cima delas e, quando estão nas bermas, indicam restrições em termos de estacionamento. As marcações para os peões atravessarem e as vias para autocarros e bicicletas também são importantes.

Significado da forma

O futuro motociclista acabará por reconhecer que a forma de um sinal rodoviário indica geralmente o seu significado.

Os sinais redondos são sinais que dão ordens, sendo geralmente de proibição quando se encontram dentro de um círculo vermelho.



Os sinais triangulares são sinais de advertência; devem ser cumpridos quando o vértice está para baixo, sendo apenas indicativos quando o vértice está para cima.



Os sinais rectangulares contêm informações, frequentemente relativas a direcções.





3. Mecânica e dinâmica

Este aspecto apresenta ao futuro motociclista o funcionamento da máquina e a necessidade de tratar dela.

Dois giroscópios

O comportamento e o controlo de um motociclo ou uma scooter é diferente de qualquer outro veículo motorizado, principalmente porque, ao deslocarem-se, as duas rodas actuam como giroscópios e, quanto maior a velocidade, maior o efeito giroscópico.

Para mudar a direcção de um giroscópio, deve aplicar força na direcção oposta àquela para onde pretende ir, o que significa que, quando um motociclo se desloca a 20 quilómetros por hora ou mais, deve exercer-se uma pressão para a frente no lado esquerdo do guiador para que vire para a esquerda. Ao contrário do que se espera e, de facto, daquilo que aconteceria a uma velocidade mais reduzida, a máquina não muda de direcção para a direita, mas sim para a esquerda, ou seja, na direcção oposta à força exercida.

Este fenómeno é designado por contra-brecagem e será entendido e utilizado pelo futuro motociclista quando aprender a controlar e usar a máquina.

Verificar que tudo está em ordem

O futuro motociclista terá de perceber que os motociclos e as scooters que irá conduzir são máquinas e que, como tal, necessitarão de verificações, manutenções e reparações regulares.

A quantidade de reparações necessárias será influenciada pela frequência das verificações e manutenções. O que pode começar com um pequeno ajuste pode, se for descurado, transformar-se numa grande reparação, com custos elevados e uma imobilização da máquina durante o período de reparação.

O futuro motociclista terá de se familiarizar com o manual do proprietário da máquina. Estes manuais contêm muita informação útil e, principalmente, listas que estabelecem quais as verificações e manutenções a realizar e com que frequência.

Apesar dos requisitos indicados no manual do proprietário, o futuro motociclista tem de começar a ganhar o hábito de verificar as principais características do seu motociclo ou scooter, pelo menos, uma vez por semana e sempre que iniciar uma viagem comprida.

Esta verificação deve incluir sempre o funcionamento dos travões e o estado dos seus mecanismos e pastilhas ou guarnições, os vedantes das forquilhas, a pressão e o estado dos pneus, a lubrificação e tensão da corrente, o nível de óleo no motor, o estado da bateria e sinais de fugas de óleo, líquidos hidráulicos e de refrigeração ou de combustível.

O futuro motociclista deverá estar consciente de que uma máquina bem tratada terá menos probabilidades de sofrer uma avaria, ou de provocar ou envolver-se num acidente.

Abrandar e parar

Quando estiver em movimento, poderá utilizar os travões para abrandar ou parar. Os travões são accionados através de alavancas de mão e/ou pé, que pressionam um material resistente contra um disco ou um tambor fixado nas rodas.

Colocar as rodas em movimento

Com o motor a trabalhar e uma mudança ou velocidade engatada, a roda traseira gira e a máquina desloca-se para a frente. Para separar o motor da roda traseira e seleccionar a mudança sem que o motor dê um salto para a frente, é usado um dispositivo designado por embraiagem.

Em máquinas com transmissão automática, o funcionamento da embraiagem está automaticamente associado ao acelerador que controla a velocidade do motor.



4. Percepção dos perigos

Este aspecto apresenta ao futuro motociclista o conceito de «percepção dos perigos» e a sua importância para aprender a conduzir um motociclo ou scooter de forma correcta e segura

Ver e reconhecer

O futuro motociclista terá de perceber que uma das principais competências a adquirir no processo de obtenção de uma carta de condução da categoria A é a capacidade de reconhecer situações potencialmente perigosas, também designado por percepção dos perigos.

Aprender e desenvolver esta competência essencial depende de um conjunto de factores. Em primeiro lugar, um motociclista terá de aprender para onde deve olhar. Em segundo lugar, terá de ver, de forma consciente, o que se encontra nesse ponto e, por fim, deverá reconhecer o potencial de perigo de um ou vários factores e as exigências que poderão ser colocadas ao motociclista.

Depois de identificar uma situação potencialmente perigosa, para ser capaz de avaliar as exigências e de tomar as medidas adequadas para as evitar ou minimizar, o futuro motociclista terá de desenvolver a sua compreensão de um conjunto de situações e considerações numa série de circunstâncias.

Posição, velocidade e distância

O futuro motociclista terá de aprender que a sua posição na estrada, a velocidade da máquina e a distância em relação a uma determinada particularidade da estrada e a outros utentes influenciarão a sua capacidade de reconhecer e avaliar situações potencialmente perigosas.

De facto, a posição, a velocidade e a distância determinarão frequentemente se uma dada situação se tornará potencialmente perigosa e se terá de ser gerida como tal. Uma velocidade excessiva, uma distância demasiado reduzida e/ou uma posição errada na estrada são factores subjacentes à maioria dos acidentes rodoviários.

Condições da estrada

O futuro motociclista deve perceber que as condições da estrada influenciarão a sua capacidade de conduzir de forma segura. Em primeiro lugar, a construção, o pavimento e o estado de reparação da estrada serão todos eles aspectos que terão efeitos na máquina e no controlo do motociclista sobre a mesma. Em segundo lugar, o tipo de estrada, bem como a intensidade e composição do trânsito influenciarão a incidência de circunstâncias potencialmente perigosas.

Outros utentes da estrada

Compreender as necessidades e o comportamento provável dos outros utentes da estrada será um conhecimento essencial para o futuro motociclista. Embora nunca venha a tornar-se uma ciência exacta, um motociclista pode muitas vezes aprender a antecipar a forma como, por exemplo, o condutor de um veículo pesado de mercadorias ou de um autocarro se irá comportar, adaptando a sua posição, velocidade e distância em conformidade.

É também possível antecipar o comportamento provável dos peões, nomeadamente ao tentar atravessar uma estrada para apanhar um autocarro numa paragem. As crianças e pessoas



idades serão mais imprevisíveis, sendo que o futuro motociclista terá de aprender que é muitas vezes necessário contar com situações inesperadas.

Condições meteorológicas e iluminação

Chuva, vento e sol intenso, já para não falar de neve e gelo, são todos eles aspectos que podem contribuir para os perigos que o motociclista enfrenta, assim como a visibilidade reduzida, mesmo que exista iluminação nas ruas.

5. Capacetes e vestuário apropriado

Este aspecto mostra a importância de se usar protecções para motociclistas apropriadas e da melhor qualidade possível tendo em conta as possibilidades financeiras de cada um.

Usar um capacete

O futuro motociclista ficará, sem dúvida, a perceber que o uso do capacete, salvo raras excepções como, por exemplo, no caso de ciclomotores de reduzida velocidade, é obrigatório em todos os países da União Europeia.

Mesmo que isso não fosse um requisito legal, seria prudente usar sempre um capacete. O capacete já salvou e irá continuar a salvar muitas vidas e a reduzir os ferimentos.

No entanto, um motociclista deve perceber que ter um capacete não o torna invulnerável e que existem limites para a protecção que este oferece. As forças de desaceleração que ocorrem quando a cabeça embate num objecto sólido a 50 quilómetros por hora ou mais são suficientes para causar danos cerebrais no motociclista, fazendo com que este tenha muito poucas hipóteses de sobrevivência, mesmo que o capacete permaneça intacto. O futuro motociclista nunca deverá esquecer-se disso quando estiver em cima de um motociclo ou de uma scooter.

Usar um capacete tem também outras vantagens. Ser atingido por um insecto a 100 quilómetros por hora dói bastante e os efeitos da chuva, do frio e dos ruídos são todos minimizados por um bom capacete.

Escolher um capacete

O futuro motociclista terá muita escolha dada a diversidade de capacetes disponível. No entanto, na realidade, existem apenas dois tipos principais e duas variações de capacetes.

Em primeiro lugar, temos o capacete integral, em que a estrutura do capacete cobre o rosto até à parte inferior e a visão do motociclista é assegurada através de uma abertura tapada por uma viseira com dobradiças. O que pode variar é a possibilidade de toda a parte frontal do capacete, incluindo a viseira, levantar, o que, para além de tornar mais fácil a sua colocação, permite falar com pessoas sem ter de se retirar todo o capacete.

Temos também o capacete aberto, com ou sem viseira. Quando um capacete aberto não tem viseira, serão necessários óculos protectores ou outra forma de protecção eficaz para os olhos.

Os capacetes são geralmente feitos de dois tipos de material. Uma resina reforçada com vidro ou fibras de carbono e plástico de policarbonato. Independentemente do capacete que o motociclista escolher, deverá assegurar-se de que a sua acção não será debilitada pelo facto de ele o pintar ou lhe colocar autocolantes. Assegure-se sempre de que o capacete tem as marcações de segurança CE e nacionais exigidas.

Um motociclista deve sempre escolher um capacete confortável que se adapte correctamente à sua cabeça. É conveniente comprar o melhor capacete possível dentro das suas possibilidades financeiras. No entanto, o motociclista não se deve deixar influenciar em demasia por pinturas fantásticas. Comprar uma versão unicolor de um capacete de melhor qualidade é melhor do que comprar um mais barato com pinturas bonitas.

Fazer-se acompanhado por um motociclista experiente pode ajudar, bem como consultar edições passadas de revistas de motociclismo dado que a maioria contém, de vez em quando, estudos sobre os melhores capacetes. Questões como atenuação de ruído, visão lateral, simplicidade de funcionamento da viseira, peso e ventilação deverão ser consideradas na sua escolha.

Visão nítida

No seu próprio interesse, o motociclista deverá cuidar bem da viseira ou dos óculos de protecção. As recomendações de limpeza do fabricante devem ser sempre seguidas. Caso não as conheça, use muita água com detergente e, depois, enxágue bem a viseira ou os óculos de protecção e seque-os com um pano macio.



Uma viseira muito riscada é extremamente perigosa à noite ou quando chove, devendo sempre ser substituída.

A viseira embacia com o tempo frio ou húmido e, por isso, o futuro motociclista deve assegurar-se de que é correctamente ventilada nestas circunstâncias e de que foi tratada com um produto anti-embaciamento adequado.

Proteger-se a si próprio

A necessidade de um motociclista usar vestuário apropriado deveria ser óbvia. No entanto, o futuro motociclista terá certamente reparado que isso nem sempre acontece. Apesar de saber bem conduzir um motociclo de t-shirt, calções e sandálias quando o tempo está quente e o sol brilha, a verdade é que é uma grande imprudência.

Uma queda, mesmo a velocidades reduzidas, pode provocar ferimentos dolorosos e, por vezes, desfigurações. A pele humana não está preparada para resistir às características abrasivas de um pavimento de estrada normal. Umas calças de ganga, uma camisola de manga comprida e sapatilhas bastam como protecção mínima, protecção esta que poderá ser reforçada por vestuário concebido especialmente para o motociclismo.

Podem aplicar-se considerações semelhantes à condução com condições meteorológicas adversas. Sem casaco, calças, luvas e botas adequadas, um motociclista pode ficar tão molhado e frio que se pode tornar difícil para ele manipular os dispositivos de comando em segurança.

Um motociclista deve tentar comprar sempre o melhor equipamento possível dentro das suas possibilidades financeiras. Tal como na compra de um capacete, o guia de boas compras de uma revista de motociclismo pode frequentemente oferecer bons conselhos e permitir uma compra com boa relação preço/qualidade.

Casaco e calças

Comprar um fato de motociclismo, com casaco e calças em separado ou numa peça única, terá de ser muito bem pensado pelo futuro motociclista.

Compreender as exigências que serão colocadas ao fato ajudará a reduzir o leque de escolha dentro da vasta gama disponível em termos de tipo, estilo, peso e material.

O intervalo de temperaturas em que será usado deve influenciar a escolha do motociclista em termos de peso e material e quanto a um eventual forro amovível. O tamanho deve também ser considerado neste contexto, devendo o motociclista decidir se pretende usar roupa adicional por debaixo do fato.

O tamanho também é importante se o fato tiver reforços protectores. Ter este tipo de protecções para cotovelos, ombros, joelhos e ancas não surtirá efeito se o fato for demasiado largo e os reforços protectores se puderem deslocar em caso de acidente.

O grau de impermeabilidade do fato dependerá do período de tempo durante o qual o futuro motociclista conta conduzir debaixo de chuva, podendo considerar-se a utilização de uma capa impermeável leve por cima do fato.

Comprar o melhor fato possível dentro das suas possibilidades financeiras é um bom conselho e o futuro motociclista deve procurar sempre a marcação CE que, pelo menos, garante um determinado padrão de qualidade e desempenho.

Luvas e botas

Usar luvas e calçado que cubra o tornozelo garantirá protecção em caso de acidente. O grau de protecção dependerá da qualidade dos produtos comprados. Mais uma vez, aconselha-se o motociclista a comprar os melhores produtos possíveis dentro das suas capacidades financeiras.

O mais importante é as luvas e as botas serem impermeáveis, pois basta um simples aguaceiro para as deixar molhadas e pode ser necessário horas, ou até dias, para secarem.

Proteger a sua audição

Tal como já referido nos conselhos para a compra de um capacete, a atenuação de ruído é um aspecto importante a considerar pelo futuro motociclista.

Viajar a velocidades de apenas 90 quilómetros por hora é o suficiente para gerar níveis de ruído que podem danificar permanentemente a audição do motociclista. O uso de tampões auditivos é uma boa prática, especialmente em caso de viagens longas.



6. Responsabilidade social

Este aspecto mostra ao futuro motociclista a necessidade de ter a devida consideração e atenção para com os outros

Primeiros socorros e acidentes

O futuro motociclista deve perceber que um conhecimento básico de medidas de primeiros socorros pode literalmente salvar vidas e que deve adquiri-los antes de aprender a conduzir.

Caso encontre um motociclista ferido, o futuro motociclista não deve nunca tentar tirar o capacete do motociclista ferido, a não ser que tenha recebido uma formação adequada para o efeito, ou deslocar a pessoa ferida, excepto se se encontrarem numa situação perigosa. Os serviços de emergência médica devem ser informados de imediato.

Consideração pelos outros utentes da estrada

Antes de se lançar na experiência de aprender a conduzir um motociclo ou uma scooter, o futuro motociclista deve perceber que, nas condições de trânsito actuais, ninguém pode conduzir ou atravessar a estrada isoladamente.

Um motociclista deve sempre comportar-se de forma responsável, tendo em consideração as necessidades e o comportamento provável dos outros utentes da estrada, e ter consciência de que as suas acções terão consequências para a segurança dos outros e, claro, para a sua própria segurança.

O futuro motociclista deverá estar particularmente atento aos peões. Alguém que queira atravessar uma estrada pode não ver um motociclo ou uma scooter ou não ser capaz de avaliar a sua velocidade de aproximação ou intenção de forma precisa. Isto aplica-se em particular a pessoas idosas e crianças que podem estar a pensar noutras coisas mais importantes para elas, como chegar a casa a tempo de ver o seu programa televisivo preferido ou recuperar uma bola.



Os ciclistas também exigem atenção, devendo o futuro motociclista perceber que, apesar de partilharem a estrada e de também terem duas rodas, existem diferenças consideráveis em termos de velocidade e, portanto, de características de manuseamento.

Um futuro motociclista deverá também ter consciência das características dos veículos de quatro ou mais rodas. Os veículos comerciais de grandes dimensões têm frequentemente uma visão limitada, pelo que o motociclista deve evitar colocar-se numa posição em que não possa facilmente ser visto pelo condutor desses veículos. Os condutores de carros, devido às vantagens dos sistemas de travões ABS e do controlo da tracção, podem não estar conscientes de que um piso molhado limitará mais as características de manuseamento de um motociclo.

Incomodar os vizinhos

O futuro motociclista deve ter consciência de que o ruído excessivo dos motociclos e das scooters está geralmente identificado como sendo uma das fontes de ruído mais incomodativas.

Embora muitos motociclistas apreciem o barulho da sua máquina, devem assegurar sempre uma condução que limite o seu impacto social e não devem, em circunstância alguma, alterar o silenciador para aumentar o barulho ou instalar um sistema ilegal.

Vizinhos furiosos irão apoiar a legislação contra o motociclismo.

Quando algo corre mal

O futuro motociclista deve perceber que não será o único a sofrer as consequências de um acidente rodoviário, independentemente de a culpa ser dele ou de outro utente da estrada. Para uma mãe ou um marido, ficar a saber que um filho ou a esposa esteve envolvido num acidente pode ser uma experiência devastadora.

Um motociclo ou uma scooter não têm airbags e cintos de segurança. O futuro motociclista deve estar consciente desta limitação e da consequente necessidade de conduzir de forma a evitar as consequências quando algo corre mal.

7. Limitações físicas

Este aspecto mostra os efeitos perigosos que o álcool, as drogas e a medicação, bem como a doença e o cansaço podem ter na condução de um motociclo ou scooter.

Cansaço

O cansaço mata tanto nas estradas europeias como o álcool e as drogas juntos. O futuro motociclista deve estar consciente de que até os níveis normais de cansaço no fim de um dia de trabalho podem afectar a percepção e os reflexos do motociclista. Junte a isso uma saída nocturna ou a prática de um desporto e o efeito cumulativo poderá ser perigoso. Iniciar uma viagem longa no fim do trabalho não é uma boa ideia.

Adormecer em cima de um motociclo é tão possível como atrás do volante de um carro, por isso, quando se sentir cansado, o futuro motociclista deve sempre parar para descansar.

Álcool e outras drogas

Um futuro motociclista deve perceber que o consumo de drogas sociais ou recreativas terá um impacto negativo na sua capacidade de conduzir e aumentará a probabilidade de se envolver num acidente.

O álcool é uma das maiores causas de acidentes rodoviários, sendo o principal responsável pela morte de mais de 15 000 pessoas nas estradas europeias todos os anos. Até mesmo as quantidades permitidas pelas legislações nacionais terão impacto num motociclista e mesmo quantidades moderadas aumentarão de forma desproporcionada o risco de sofrer ferimentos, ou pior.

O álcool começa por afectar as reacções do motociclista, seguindo-se o seu discernimento, e quantidades maiores influenciarão também o equilíbrio e a coordenação. A título de exemplo, uma quantidade tão reduzida como 0,5 miligramas por litro de sangue (o limite legal em 23 Estados-Membros da União Europeia) diminuirá o tempo de reacção de uma pessoa de estatura média em 50 %, o que significa que, a 90 quilómetros por hora, um motociclista estará doze metros mais perto de um carro que tiver surgido à sua frente antes de sequer começar a tentar evitá-lo. Com 1,5 miligramas por litro de sangue, um motociclista tem 200 vezes mais probabilidades de sofrer um acidente do que se não tiver consumido álcool.



O consumo de todas as outras drogas sociais ou recreativas deve também ser evitado quando se conduz um motociclo. Apesar de poderem afectar o organismo ou a capacidade mental de uma pessoa de várias formas, todas elas alteram um ou outro sentido, influenciando assim o seu discernimento ou as suas capacidades. Lembramos também que os efeitos do álcool e das drogas permanecem frequentemente no organismo durante bastante tempo.

Doença e medicação

Até mesmo uma doença ligeira, como uma leve constipação, pode afectar a percepção, as capacidades e o discernimento de um motociclista. Apesar de este estado de saúde não exigir, normalmente, que o motociclo ou a scooter fiquem em casa, o futuro motociclista deve adaptar a sua condução, até porque um espirro pode ser bastante desconcertante e, por vezes, desagradável quando se tem um capacete integral.

No entanto, as doenças mais graves requerem que o motociclista considere se elas afectarão seriamente o seu desempenho de condução e o futuro motociclista deve perceber porque é que pode ser mais sensato não usar o motociclo. Até certas dores, como dores de cabeça, de ouvidos ou de dentes, ou ainda, tensões musculares podem prejudicar as capacidades do motociclista e exigir o uso de bom senso.

Os efeitos da medicação nas capacidades de um motociclista, independentemente de ela ser prescrita por um médico ou adquirida numa farmácia, devem sempre ser considerados. Muitos produtos para o alívio da constipação ou gripe incluem uma advertência relativa à condução de veículos ou motociclos.

Um motociclista deve sempre verificar e, se necessário, perguntar ao médico ou farmacêutico, se existe alguma possibilidade de a medicação afectar o seu desempenho. Se for o caso, o motociclista deverá escolher entre tomar a medicação e conduzir o motociclo ou scooter.

8. Atitude e comportamento

Este aspecto considera a necessidade de um futuro motociclista ter consciência de que é o principal responsável pela segurança.

A atitude e o comportamento é o último aspecto do elemento Teoria do modelo do programa IRT europeu e, em breve, o futuro motociclista avançará para a etapa seguinte no processo de obtenção de uma carta de condução da categoria A. Irá adquirir um conjunto de competências e conhecimentos essenciais para conseguir conduzir em segurança nas estradas actuais.

Controlar a máquina e conseguir conduzir de forma segura no trânsito, numa série de circunstâncias e condições desafiantes, exigirá um verdadeiro empenho de forma a desenvolver a destreza, percepção, competência e confiança imprescindíveis.

No entanto, estes requisitos são apenas uma parte daquilo que será exigido ao motociclista. É muito importante o motociclista perceber que a sua atitude e, em consequência, o seu comportamento são aspectos absolutamente cruciais.

Decifrar as necessidades e intenções dos outros utentes na estrada e identificar situações potencialmente perigosas são competências muito importantes. No entanto, geri-las exige que o motociclista tenha consciência de que apenas ele é capaz de controlar directamente as suas acções e efectuar atempadamente os ajustes necessários em termos de velocidade, posição e distância.



Controlar a sua máquina: o elemento Controlo da máquina do programa IRT

Os aspectos identificados dentro do elemento Controlo da Máquina são, por ordem sequencial: *Familiaridade com a máquina; Primeiros movimentos; Mudanças, travões e direcção; Brecagem e contra-brecagem; Manobras a velocidade reduzida; e Gestão dos perigos.*

Estes aspectos são desenvolvidos de forma pormenorizada, com ênfase na percepção dos perigos, na atitude e no comportamento do motociclista, bem como nos exercícios exigidos para cada aspecto. Os exercícios desenvolvidos foram testados durante o projecto IRT.

As principais considerações identificadas foram as seguintes:

- * o que o motociclista deve saber antes de começar a adquirir as competências e os conhecimentos abordados num determinado aspecto;
- * o que o instrutor deve ter em conta e prever; os perigos específicos, bem como a atitude e o comportamento associados ao aspecto, não só em termos de exercícios de formação, mas também no âmbito da condução em vias públicas;
- * os exercícios que devem ser mostrados e praticados; e
- * os critérios de avaliação dos progressos realizados pelo motociclista antes de este avançar para a etapa seguinte.

1. Familiaridade com a máquina

Perigos, atitude e comportamento

A principal prioridade neste aspecto é fazer com que o motociclista tenha consciência do peso da máquina e do seu potencial para danificar tudo aquilo com que entra em contacto, nomeadamente quando está em movimento.

O objectivo secundário é reforçar e desenvolver a avaliação dos perigos, a atitude e o comportamento apresentados no elemento Teoria.

Obrigações do instrutor

- * Rever as notas do instrutor.
- * Verificar os requisitos legais.
- * Avaliar o grau de conhecimentos prévios do motociclista.
- * Explicar e mostrar os principais dispositivos de comando.
- * Mostrar como desligar a máquina e colocá-la sobre os descansos.
- * Demonstrar equilíbrio andando em círculos.

Teoria	Controlo da máquina	Interligação com o trânsito
1 Regras de trânsito	1 Familiaridade com a máquina	1 Posição no trânsito
2 Sinalização e marcações	2 Primeiros movimentos	2 Distância e velocidade
3 Mecânica e dinâmica	3 Mudanças, travões e direcção	3 Curvas ligeiras e apertadas
4 Percepção dos perigos	4 Brecagem e contra-brecagem	4 Intersecções
5 Capacetes e vestuário apropriado	5 Manobras a velocidade reduzida	5 Ultrapassagem
6 Responsabilidade social	6 Gestão dos perigos	6 Auto-estradas
7 Limitações físicas		7 Antecipação
8 Atitude e comportamento		8 Condução conjunta
		9 Planeamento da viagem



- * Explicar a importância da percepção dos perigos, da atitude e do comportamento.
- * Realizar uma avaliação inicial da atitude do motociclista.

Conhecimentos prévios do motociclista

- * Regras de trânsito, sinalização e marcações.
- * Teoria sobre a dinâmica da máquina.
- * Responsabilidade social.
- * Impacto das limitações físicas provocadas por drogas ou álcool.
- * Importância de um vestuário apropriado.

Os exercícios

- * Posição correcta na máquina com as mãos e os pés devidamente posicionados em relação aos dispositivos de comando.
- * Subir e descer da máquina com e sem o descanso central e lateral.
- * Colocar ou retirar a máquina do descanso central e lateral.
- * Equilibrar e deslocar a máquina com o motor desligado.
- * Apresentar os dispositivos de comando com o motor desligado e a máquina sobre o descanso central.
- * Ligar e desligar o motor, incluindo a utilização do interruptor de emergência.
- * Verificações de segurança e de manutenção da máquina.

Avaliação

O instrutor deve ficar convencido que o motociclista consegue subir e descer da máquina de forma segura e confiante, adopta uma posição de condução correcta, consegue manobrar a máquina sem que esteja ligada, tem conhecimentos básicos sobre os dispositivos de comando, consegue ligar e desligar a máquina de forma segura e realiza as verificações de segurança.

Notas do instrutor

Preparação e planeamento

É sempre importante que o instrutor planeie a sessão. Apesar de os equipamentos disponíveis determinarem em grande medida o programa, questões como a avaliação dos conhecimentos prévios do motociclista podem ser tratadas como uma questão distinta ou abordadas em várias etapas ao longo da sessão.

Requisitos legais

Apesar de determinados pela legislação nacional, a sua importância e relevância deve ser sublinhada pelo instrutor. Por exemplo, se ter seguro ou ter obtido aprovação num exame teórico for um requisito legal nesta fase da formação, o instrutor deve exigir que o motociclista lhe apresente um comprovativo de conformidade com este requisito.

Neste ponto, deve abordar-se o uso de capacete, apresentando conselhos sobre benefícios e problemas, escolhas e tamanhos, ruído e conforto.



Explicar e demonstrar

Ao explicar com clareza e demonstrar de forma competente os exercícios, o instrutor deve identificar a atitude, confiança, capacidade e postura do motociclista.

O instrutor deve avaliar continuamente a atitude e abordagem do motociclista em relação à aprendizagem da condução. Se o motociclista, por exemplo, parecer demasiado assertivo e com tendência para correr riscos, o instrutor deve procurar abordar este problema no conteúdo e na forma como explica e demonstra os exercícios.

Se o motociclista tiver experiência com outros tipos de veículos, o instrutor deve sublinhar que, muitas vezes, este factor não é directamente relevante para a condução de motociclos.

É importante que as limitações de um motociclista na capacidade para receber e processar as informações sejam sempre identificadas. Sempre que possível, devem ser usadas máquinas de tipo e tamanho diferente.

Os exercícios

Subir e descer da máquina e sentar-se correctamente nela

O motociclista deve praticar a subida e a descida da máquina com esta colocada sobre o descanso central. Seguidamente, este exercício deverá ser realizado com a máquina sobre o descanso lateral e, depois, sobre as rodas. Deve mostrar-se como lidar com problemas como malas Top Case.

Com a máquina sobre o descanso central e o motociclista sentado nela, o instrutor deve assegurar-se de que o motociclista está numa posição central, com as mãos e antebraços nivelados, que as plantas dos pés estão nos respectivos apoios e que as costas estão direitas.

Retirar e colocar os descansos

Com a máquina colocada sobre o descanso central, o motociclista deve começar por praticar retirar o descanso nas posições de pé e sentado. A utilização do travão do guiador e, quando está de pé, a posição do motociclista para suportar o peso da máquina contra a coxa são considerações essenciais.

A colocação da máquina sobre o descanso central deve ser sempre efectuada com o motociclista de pé. Apesar de o design de cada máquina exigir uma abordagem específica, a posição do

motociclista com uma mão no guiador e a outra no punho normalmente fornecido, bem como a colocação de um pé na alavanca do descanso central são importantes.

Deve também praticar-se a utilização do descanso lateral. Nos casos em que a força do motociclista é limitada, pode ser utilizado o descanso lateral em vez do descanso central.

Equilíbrio e manobras

Sentado na máquina, o motociclista deve praticar deslocá-la para trás e para a frente e virá-la a 90 graus usando os pés.

Equilíbrio e manobras-continuação

Colocando-se junto à máquina, o motociclista deve praticar uma série de movimentos para trás e para a frente que simulam o manobrar da máquina em situações de espaço limitado, como, por exemplo, uma garagem ou uma fila de motociclos estacionados.

De pé junto ao motociclo colocada sobre as rodas, o motociclista deve praticar equilibrá-la segurando-a com uma mão.

Apresentar os principais dispositivos de comando

Com o motociclista sentado na máquina colocada sobre o descanso central, o instrutor deve identificar e explicar o objectivo e o funcionamento dos dispositivos de comando. O motociclista deve familiarizar-se com eles ao ponto de os conseguir identificar rapidamente e com exactidão quando o instrutor os designa.

O instrutor deve então mostrar como funcionam os dispositivos de comando não relacionados com o arranque e a paragem do motor, a selecção de mudanças e engate de velocidades, bem como os travões.

Ligar e desligar o motor

Com o motociclista sentado na máquina colocada sobre as rodas, o instrutor deve explicar pormenorizadamente e demonstrar o processo de arranque e paragem do motor. Listas de verificação podem ser muito úteis para o motociclista. Para começar, devem incluir, se apropriado: combustível ligado, botão do motor de arranque ligado, mudanças não seleccionadas, descanso lateral levantado, embraiagem accionada, botão de ignição ligado, interruptor de emergência desligado, travão do guiador apertado, regulação adequada do acelerador e operar mecanismo de arranque.



Deve explicar-se que o interruptor de emergência deve ser usado apenas em situações de emergência ou em circunstâncias especiais e certificar-se de que o motociclista compreendeu as explicações.

O motociclista deve ter sempre o capacete colocado quando liga a máquina e está sentado nela.

Verificações de segurança da máquina

Antes de avançar para o próximo aspecto, o instrutor deve mostrar ao motociclista um conjunto de verificações a realizar regularmente de forma a garantir que a máquina está conforme às normas de segurança. Estas verificações incluem, se for apropriado, o funcionamento dos travões e o estado das pastilhas, os vedantes das forquilha, a pressão e o estado dos pneus, a lubrificação e tensão da corrente, o nível de óleo no motor e indícios de fugas de óleo ou combustível.

Deve realçar-se a importância destas verificações, mesmo que não façam parte do exame da carta de condução.

Perigos, atitude e comportamento

O motociclista deve aperceber-se de que a máquina, devido ao seu peso e às suas características de equilíbrio, constitui, por si só, um perigo. Se cair, poderá ficar extremamente danificada e causar ferimentos graves ao motociclista ou a outra pessoa que se encontre no seu caminho. O instrutor deve realçar que, quando está em movimento, o seu potencial para causar danos e ferimentos aumenta proporcionalmente.

Deve sublinhar-se a importância da atitude e do comportamento. O instrutor deve salientar que os acidentes não acontecem por mero acaso, são provocados.

Avaliação

Antes de avançar para o aspecto Primeiros movimentos, o instrutor deve ficar convencido de que o motociclista se sente correctamente na máquina, consegue subir e descer dela de forma segura, é capaz de usar os descansos, consegue manobrá-la em segurança, conhece os seus dispositivos de comando e percebe como funcionam, consegue ligar e desligar o motor e, por fim, realiza as verificações de segurança.





2. Primeiros movimentos

Perigos, atitude e comportamento

O principal objectivo neste aspecto é o motociclista ter consciência de que, quando ligada, a máquina é dinâmica e está sob o controlo do motociclista. O que determina o comportamento da máquina não é apenas a destreza ou as capacidades de manuseamento do motociclista, mas sobretudo a sua atitude.

O objectivo secundário é o motociclista compreender a importância do ponto de visão, não apenas para controlo, mas também para uma percepção atempada dos perigos.

Conhecimentos prévios do motociclista

- * Os aspectos do elemento Teoria.
- * Subir e descer da máquina e sentar-se nela.
- * Retirar e colocar a máquina nos descansos.
- * Manobras e equilíbrio com a máquina desligada.
- * Ligar e desligar o motor.
- * Realizar as verificações de segurança.

Obrigações do instrutor

- * Rever as notas do instrutor.
- * Explicar como seleccionar uma mudança e engatar uma velocidade.
- * Explicar o funcionamento do sistema de travões.
- * Mostrar como seleccionar uma mudança inicial, engatar uma velocidade e parar a máquina.
- * Posição em relação ao motociclista que permita controlar e corrigir os erros.
- * Explicar a importância do ponto de visão do motociclista.
- * Explicar e demonstrar os exercícios.
- * Continuar a avaliar a atitude do motociclista.

Os exercícios

- * Selecção de mudanças e engate de velocidades.
- * Movimentos iniciais com os pés no chão.
- * Deslocar-se para a frente e travar apenas com o pé esquerdo no chão.
- * Primeiras viragens com os dois pés no chão.
- * Conduzir numa fila a uma velocidade reduzida constante com os dois pés levantados.
- * Conduzir numa fila com velocidades reduzidas variadas.

Avaliação

O instrutor deve ficar convencido de que o motociclista consegue utilizar dispositivos de comando em combinação, de forma segura e razoavelmente confiante, coordenando normalmente a selecção de mudanças, o engate de velocidades, a utilização do acelerador e a aplicação dos travões de forma suave e equilibrada.

O instrutor deve assegurar-se de que o motociclista compreende a importância do ponto focal da sua visão e coloca o olhar em conformidade.

Notas do instrutor

Preparação e planeamento

Ao preparar-se para este aspecto, o instrutor deve reconhecer que o motociclista precisa de uma atenção dedicada e constante.

Devem evitar-se distrações tanto do motociclista como do instrutor provocadas, por exemplo, por outros formandos.

Deve ser escolhida uma área do terreno de formação onde o instrutor possa aceder facilmente ao motociclista e à máquina e onde exista espaço suficiente para minimizar as consequências resultantes de qualquer perda de controlo por parte do motociclista.

Requisitos legais e de segurança

Se o terreno de formação for um local público, o instrutor deve certificar-se de que o motociclista cumpre os requisitos nacionais, por exemplo, ter seguro e preencher os requisitos para a obtenção da carta de condução.

O instrutor deve sempre assegurar-se de que o capacete e o vestuário do motociclista são apropriados.

Explicar e demonstrar

O instrutor deve reconhecer que os primeiros movimentos do aspecto 2 irão constituir a base da formação do motociclista. O tempo despendido nesta fase será rentabilizado mais tarde. O mais importante é o instrutor explicar e demonstrar tantas vezes quantas as necessárias até o motociclista se tornar competente e confiante.



O instrutor deve procurar diversificar a forma de explicar e demonstrar os exercícios em função da personalidade e das capacidades do motociclista. Em alguns casos, demonstrar como controlar correctamente a embraiagem e o acelerador pode ajudar a apresentar este parâmetro. Noutros casos, este tipo de abordagem pode afectar uma confiança já de si limitada.

O tempo de retenção da atenção do motociclista deve ser controlado, devendo ser feitas pausas antes de se instalar o cansaço.

Sempre que possível, o instrutor deve estar numa posição que lhe permita alcançar os dispositivos de comando do guiador na eventualidade de lhe parecer que o motociclista está a perder o controlo da máquina.

Os exercícios

Seleccionar mudanças e engatar uma velocidade

Se o motociclista se encontrar numa máquina automática, o instrutor terá de explicar e mostrar a relação existente entre o movimento do acelerador e o aumento da velocidade do motor e, em seguida, o ponto em que a velocidade é engatada.

Se o motociclista tiver uma máquina com mudanças manuais, o instrutor terá também de explicar e demonstrar o funcionamento da embraiagem para permitir que a mudança inicial seja seleccionada, bem como o equilíbrio entre a embraiagem e o acelerador até ao ponto em que se sente o arranque.

O exercício deve ser realizado com o motociclista sentado na máquina colocada sobre as rodas e os pés no chão. O instrutor deve ficar de pé ao lado do motociclista, ou em frente à máquina, sobre a roda dianteira com o farol contra a parte inferior do peito, ou sentar-se atrás do motociclista. As mãos do instrutor devem estar perto dos dispositivos de comando do guiador e conseguir alcançar o interruptor de emergência.

O motociclista deve perceber que o objectivo do exercício é identificar o momento em que a máquina está prestes a deslocar-se para a frente.

Movimentos iniciais

Antes de efectuar os movimentos iniciais com a máquina ligada, o instrutor deve explicar e demonstrar o uso dos travões.

O instrutor deve sublinhar a importância do ponto de visão correcto para que o motociclista não olhe directamente para a frente da máquina, mas sim para o local onde pretende ir.

O instrutor deve também assegurar-se de que o motociclista olha sempre para trás antes de se deslocar para a frente.

Ao realizar os primeiros movimentos, o motociclista deve, depois de engatar a mudança inicial, olhar para trás e, em seguida, deslocar a máquina lentamente para a frente com a sua própria força, com os dois pés fora dos respectivos apoios, durante um metro ou dois.

A máquina deve então parar com o motociclista a soltar o acelerador e a desembraiar. Deverá então colocar-se a máquina em ponto-morto.

O instrutor deve caminhar ao lado do motociclista.





Utilizar os travões

O instrutor deve explicar e demonstrar a eficácia relativa dos travões dianteiro e traseiro e a necessidade de os usar de forma coordenada. O instrutor deve também explicar e demonstrar a importância de usar a embraiagem, o acelerador e os travões de uma forma suave e equilibrada.

Com o pé direito sobre o respectivo apoio, o motociclista deve deslocar a máquina lentamente para a frente durante três ou quatro metros e parar soltando o acelerador, accionando os travões dianteiro e traseiro e desembraiando. Quando a máquina parar, deve colocar-se em ponto morto.

O instrutor deve caminhar ao lado do motociclista durante todo o exercício.

Primeiras viragens

Antes de pedir ao motociclista para mudar de direcção pela primeira vez, o instrutor deve explicar e demonstrar as diferentes dinâmicas de uma máquina a velocidades reduzidas e mais elevadas. O instrutor deve também explicar e demonstrar a importância do ponto para onde o motociclista deve estar a olhar ao virar.

Com os dois pés fora dos respectivos apoios, o motociclista deve engatar uma mudança ou velocidade e deslocar-se lentamente para a frente durante um metro ou dois, virando então gradualmente para a esquerda. Quando atingir um ângulo de aproximadamente 90 graus, o motociclista deve endireitar a direcção e prosseguir a marcha durante mais um metro ou dois, parando então a máquina com o travão dianteiro e a embraiagem e colocando-a em ponto morto. O instrutor deve caminhar ao lado do motociclista.

Quando o instrutor tiver a certeza de que o motociclista tem um controlo razoável da embraiagem e do acelerador, deve pedir-lhe que comece a deslocar-se de forma a virar imediatamente 90 graus à esquerda e prossiga a marcha durante cerca de um metro antes de parar.

Quando o instrutor estiver satisfeito com o desempenho do motociclista, o exercício deverá ser repetido virando para a direita.

Conduzir a uma velocidade reduzida e constante

O próximo exercício exige que o motociclista controle lentamente a máquina em linha recta.

O instrutor deve explicar que o objectivo do exercício não é deslocar-se o mais lentamente possível, mas sim equilibrar a velocidade reduzida e a estabilidade direccional.

Deve sublinhar-se novamente a importância do ponto de visão do motociclista, sendo que o motociclista deve olhar em frente para um ponto em movimento que poderá alcançar em cerca de seis segundos.

É nesta fase da formação do motociclista que o péssimo hábito de olhar directamente para a frente da roda dianteira se pode desenvolver. O instrutor deve explicar que, se um motociclista apenas vir um obstáculo nesta altura, já será demasiado tarde para o evitar.

O motociclista deve engatar a mudança inicial com o pé esquerdo no chão e, ao deslocar-se para a frente, os dois pés deverão encontrar-se nos respectivos apoios. O instrutor deve caminhar ao lado do motociclista e, mediante indicação do instrutor, o motociclista deverá parar a máquina utilizando os travões e a embraiagem e colocá-la em ponto morto.

Conduzir a uma velocidade reduzida variada

O instrutor deve explicar e demonstrar ao motociclista como variar a velocidade da máquina quando conduz lentamente e em linha recta. O motociclista deve perceber que este é o primeiro exercício directamente relacionado com uma situação de circulação na estrada.

O motociclista deve engatar a mudança inicial com o pé esquerdo no chão. Ao arrancar, os dois pés devem encontrar-se nos respectivos apoios. Depois de andar uns metros com a embraiagem ou a velocidade totalmente engatada, o motociclista deve aumentar gradualmente a velocidade com o acelerador.

Deverá atingir uma velocidade de cerca de 8 km/h e mantê-la durante uns metros antes de soltar o acelerador, fazendo com que a máquina abrande devido à travagem do motor, parando então com recurso aos travões e à embraiagem. Uma vez parado, deve então colocar a máquina em ponto morto.

Quando o instrutor achar que as capacidades do motociclista o permitem, poderão ser introduzidas variações. O exercício pode ser repetido sem que a máquina pare totalmente, podendo também aplicar-se períodos de velocidades reduzidas variadas, com e sem paragens intermitentes.



O importante é o motociclista dominar a prática de soltar parcialmente a embraiagem quando a velocidade do motor for superior à velocidade de deslocação da máquina.

Dentro destas variações, deve também mostrar-se ao motociclista as formas como os travões podem ser utilizados e ele deverá começar a ter consciência das diferentes características dos travões dianteiro e traseiro, sendo-lhe solicitado que, por vezes, trave mais e com menos suavidade.

Perigos, atitude e comportamento

O instrutor deve assegurar-se de que, durante os exercícios do aspecto Primeiros movimentos, o motociclista tem consciência do facto de a dinâmica da máquina a tornar um perigo, tanto para o motociclista como para os outros utentes da estrada.

O motociclista deve ter noção de que é responsável por aquilo que a máquina faz e começar a aperceber-se de que a sua atitude e o seu comportamento determinarão se ele e os outros utentes da estrada estão em perigo.

A importância crucial do ponto de visão correcto deve ser realçada ao longo destes exercícios, com vista a obter e manter um bom controlo da máquina, devido à necessidade de se estar consciente dos outros utentes da estrada e das condições rodoviárias, bem como para permitir identificar potenciais perigos e, se necessário, adaptar as intenções em conformidade.

Avaliação

É importante que o motociclista não avance para o próximo aspecto sem que o instrutor tenha a certeza de que ele alcançou um nível de competências satisfatório. O tempo despendido a desenvolver as capacidades elementares de controlo da máquina necessárias para estes exercícios será recompensado mais tarde.

O motociclista deve compreender o funcionamento básico dos dispositivos de comando da máquina e ser capaz de os utilizar de forma coordenada, realizando repetidamente os exercícios de forma segura e controlada.

O instrutor deve ter a certeza de que o motociclista compreende a importância da atitude e do comportamento e de que ele olha para onde deve durante a condução.

3. Mudanças, travões e direcção

A. Mudanças automáticas

Perigos, atitude e comportamento

É importante que o motociclista entenda para onde deve olhar quando arranca, se desloca para a frente com velocidades variadas e muda de direcção.

O motociclista deve começar a perceber qual o efeito do controlo do acelerador e dos travões na aderência à estrada, bem como a importância das distâncias de travagem e da antecipação.

Conhecimentos prévios do motociclista

- * Subir e descer da máquina, sentar-se correctamente nela e manobrá-la quando está desligada.
- * Ligar e desligar o motor da máquina, engatar velocidades, utilizar o acelerador e realizar os movimentos iniciais.
- * Relação entre o acelerador e a velocidade, efeito da travagem do motor e funcionamento dos travões.
- * Importância do ponto de visão.

Obrigações do instrutor

- * Rever as notas do instrutor.
- * Avaliar o grau de conhecimentos prévios do motociclista.
- * Explicar e mostrar o funcionamento dos dispositivos de comando para alterar a velocidade e travar.
- * Explicar a brecagem e contra-brecagem, bem como a sua importância para a mudança de direcção.
- * Mostrar como alterar a velocidade com e sem travões e como mudar de direcção em caso de velocidades variadas.
- * Explicar a importância da percepção dos perigos, da atitude e do comportamento no âmbito dos exercícios.
- * Continuar a avaliar a atitude do motociclista.



Os exercícios

- * Conduzir sem mudar de direcção, variar a velocidade sem recorrer aos travões.
- * Conduzir sem mudar de direcção, variar a velocidade com o acelerador e utilização dos dois travões.
- * Mudar de direcção com viragens largas e variar a velocidade entre mudanças de direcção.

Avaliação

O instrutor deve ficar convencido de que o motociclista consegue, com razoável confiança, acelerar gradualmente até aos 25 km/h e abrandar até à velocidade de passo sem recorrer aos travões.

Acelerar até aos 35 km/h e abrandar para a velocidade de passo usando correctamente o acelerador e os travões.

Mudar de direcção a uma velocidade reduzida, dentro de um diâmetro de 15 metros e concentrar-se na direcção e distância correctas ao conduzir.

Notas do instrutor

Preparação e planeamento

O instrutor deve planear os exercícios de acordo com o espaço disponível no terreno de formação, com o número de motociclistas e as máquinas disponíveis. Podem ser utilizados diferentes tipos e tamanhos de máquina se estiverem disponíveis.

Quando existe mais do que um motociclista a receber instruções, os exercícios devem ser organizados de forma a garantir que existe uma separação adequada e que os motociclistas não se colocam mutuamente em perigo.

Explicar e demonstrar

O instrutor deve explicar sempre os exercícios no contexto da sua relevância para a condução na estrada. O instrutor não deve, de modo algum, mostrar manuseamentos incorrectos ou práticas perigosas.

Se existirem máquinas automáticas e manuais dentro de um grupo de motociclistas, o instrutor deve assegurar-se de que não surge qualquer tipo de confusão devido à localização diferente de determinados dispositivos de comando.

Ao explicar e mostrar os exercícios, o instrutor deve ter em conta a atitude, confiança, capacidade e postura do motociclista.

A atitude e abordagem do motociclista em relação à aprendizagem da condução deve ser constantemente avaliada. Se o motociclista, por exemplo, parecer demasiado assertivo e com tendência para correr riscos, o instrutor deve procurar abordar este problema no conteúdo e na forma como explica e demonstra os exercícios. As consequências deste tipo de comportamento na estrada devem ser realçadas.

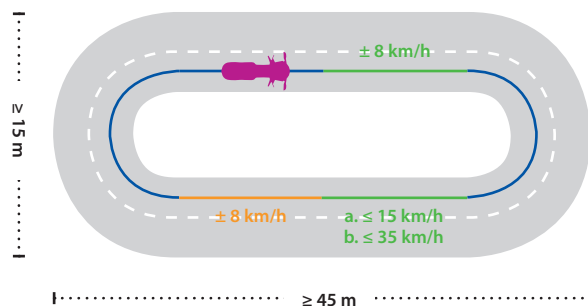
De igual modo, se um motociclista tiver falta de confiança, o instrutor deverá tentar abordar este problema no conteúdo e na forma como explica e demonstra os exercícios.

A capacidade do motociclista para receber e processar as informações deve ser continuamente avaliada, devendo o instrutor discutir sempre os progressos realizados com o motociclista.

Na iminência de uma situação perigosa ou potencialmente perigosa, o instrutor deve parar imediatamente o exercício.

Os exercícios

Controlo da velocidade com o acelerador



O instrutor deve explicar e demonstrar como usar o acelerador para aumentar e diminuir a velocidade, bem como realçar a importância do ponto de visão do motociclista. O motociclista, depois de olhar para os espelhos e por cima do ombro, deve começar a andar em linha recta, aumentando cuidadosamente a velocidade do motor.

Depois de percorrida uma curta distância, a velocidade da máquina deve ser reduzida para a velocidade de passo sem recurso aos travões e, após percorrer uma curta distância a velocidade de passo, deve repetir-se a aceleração e desaceleração. À medida que o motociclista ganha confiança, a velocidade da



máquina deve ser gradualmente aumentada até um máximo de 25 km/h. No fim do exercício, a máquina deve ser completamente parada mediante o recurso aos travões.

É importante que, durante o exercício, o motociclista possa decidir o momento em que abranda e acelera.

Quando a máquina está parada, o pé direito do motociclista deve encontrar-se sobre o respectivo apoio e o pé esquerdo no chão. Com a máquina em movimento, o motociclista deve estar sentado numa posição direita, com os joelhos a uma distância reduzida e os dois pés nos respectivos apoios.

Controlo da velocidade com o acelerador e os travões

Depois de o instrutor explicar e demonstrar a forma como os dois travões devem ser usados em conjunto com o acelerador para diminuir a velocidade da máquina e de sublinhar a importância do ponto de visão do motociclista, o motociclista deve realizar o mesmo exercício anteriormente descrito. No entanto, desta vez, a desaceleração deve ser feita mediante o uso gradual e coordenado dos de travões de mão e de pé em conjunto com o acelerador.

À medida que vai ganhando confiança, o motociclista deve aumentar progressivamente a velocidade da máquina até um máximo de 35 km/h. No fim do exercício, a máquina deve ser completamente parada mediante o recurso aos travões.

Mudar de direcção e variar a velocidade

Depois de o instrutor explicar e demonstrar o que fazer para que a máquina mude de direcção a uma velocidade reduzida e sublinhar a importância do motociclista olhar para onde pretende ir, o motociclista deve começar a andar em linha recta, aumentando cuidadosamente a velocidade do motor.

Ao atingir uma velocidade de, aproximadamente, 8 km/h, o motociclista deve mudar de direcção a 180 graus, virando a máquina numa curva gradual não inferior a 15 metros, olhando sempre para onde pretende ir.

Ao voltar a conduzir em linha recta e paralelamente à direcção anterior, o motociclista deve acelerar até uma velocidade não superior a 15 km/h, desacelerando depois para uma velocidade inferior e mudando de direcção como anteriormente.

À medida que o motociclista vai ganhando confiança, a velocidade entre as curvas pode ser aumentada e a travagem pode ser efectuada utilizando o acelerador e/ou os travões. A velocidade nas curvas deve manter-se constante e reduzida.

Depois de conduzir durante um determinado período de tempo numa direcção, o motociclista deve inverter a marcha e conduzir na direcção contrária.

Perigos, atitude e comportamento

Ao longo destes exercícios, o instrutor deve sublinhar a importância do ponto para onde o motociclista deve olhar, com vista a manter um controlo adequado da máquina e a ter percepção dos outros utentes da estrada.

À medida que a velocidade e o uso dos travões aumentam, o instrutor deve introduzir os conceitos de antecipação, separação do trânsito e distância de travagem.

Avaliação

Antes de avançar para o aspecto da *Brecagem e contra-brecagem*, o instrutor deve ficar convencido de que o motociclista adquiriu competências razoáveis na utilização do acelerador e dos travões, conseguindo acelerar, desacelerar e virar de forma razoavelmente suave.

O instrutor deve ter a certeza de que o motociclista percebe o que é o ponto de visão e de que o está a aplicar de forma correcta.

Se os progressos realizados pelo motociclista estiverem no limite do aceitável, o instrutor deve registar as matérias que devem voltar a ser abordadas durante os futuros aspectos da formação.

B. Mudanças manuais

Perigos, atitude e comportamento

É importante que o motociclista compreenda para onde deve olhar quando arranca, se desloca para a frente com velocidades variadas e muda de direcção.

O motociclista deve começar a perceber qual o efeito do controlo de embraiagem, mudanças, acelerador e travões na aderência à estrada, bem como a importância das distâncias de travagem e da antecipação.



Conhecimentos prévios do motociclista

- * Subir e descer da máquina, sentar-se correctamente nela e manobrá-la quando está desligada.
- * Ligar e desligar o motor da máquina, utilizar a embraiagem, seleccionar mudanças, utilizar o acelerador e realizar os movimentos iniciais.
- * Relação entre o acelerador, as mudanças e a velocidade, efeitos da travagem do motor e funcionamento dos travões.
- * Importância do ponto de visão.

Obrigações do instrutor

- * Rever as notas do instrutor.
- * Avaliar o grau de conhecimentos prévios do motociclista.
- * Explicar e mostrar o funcionamento dos dispositivos de comando para seleccionar mudanças, variar a velocidade e travar.
- * Explicar a brecagem e contra-brecagem, bem como a sua importância para a mudança de direcção.
- * Demonstrar como variar a velocidade com e sem mudanças e travões e como mudar de direcção.
- * Explicar a importância da percepção dos perigos e da atitude e comportamento no âmbito dos exercícios.
- * Continuar a avaliar a atitude do motociclista.

Os exercícios

- * Conduzir sem mudar de direcção, variar a velocidade com o acelerador e o engate de mudanças diferentes, sem recurso aos travões.
- * Conduzir sem mudar de direcção, variar a velocidade com o acelerador e o engate de mudanças diferentes, bem como a utilização de ambos os travões.
- * Mudar de direcção em viragens largas, variar a velocidade com o acelerador e o engate de mudanças diferentes, bem como a utilização dos travões entre as mudanças de direcção.

Avaliação

O motociclista deve, com razoável confiança e suavidade, ser capaz de acelerar até aos 25 km/h e de abrandar para a velocidade de passo engatando mudanças diferente, mas sem recorrer aos travões.

Acelerar até aos 35 km/h e abrandar para a velocidade de passo, engatando mudanças diferentes e usando correctamente o acelerador e os travões

Mudar de direcção a uma velocidade reduzida, num diâmetro de 15 metros, olhando na direcção e a uma distância correctas.

Notas do instrutor

Preparação e planeamento

O instrutor deve planear os exercícios de acordo com o espaço disponível no terreno de formação, com o número de motociclistas e as máquinas disponíveis. Podem ser utilizados diferentes tipos e tamanhos de máquina se estiverem disponíveis.

Quando existe mais do que um motociclista a receber instruções, os exercícios devem ser organizados de forma a garantir que existe uma separação adequada e que os motociclistas não se colocam mutuamente em perigo.

Explicar e demonstrar

O instrutor deve explicar sempre os exercícios no contexto da sua relevância para a condução na estrada. O instrutor não deve, de modo algum, mostrar manuseamentos incorrectos ou práticas perigosas.

Se existirem máquinas automáticas e manuais dentro de um grupo de motociclistas, o instrutor deve assegurar-se de que não surge qualquer tipo de confusão devido à localização diferente de determinados dispositivos de comando.

Ao explicar e mostrar os exercícios, o instrutor deve ter em conta a atitude, confiança, capacidade e postura do motociclista.

A atitude e abordagem do motociclista em relação à aprendizagem da condução deve ser constantemente avaliada. Se o motociclista, por exemplo, parecer demasiado assertivo e com tendência para correr riscos, o instrutor deve procurar abordar este problema no conteúdo e na forma como explica e demonstra os exercícios. As consequências deste tipo de comportamento na estrada devem ser realçadas.

De igual modo, se um motociclista tiver falta de confiança, o instrutor deverá tentar abordar este problema no conteúdo e na forma como explica e demonstra os exercícios.

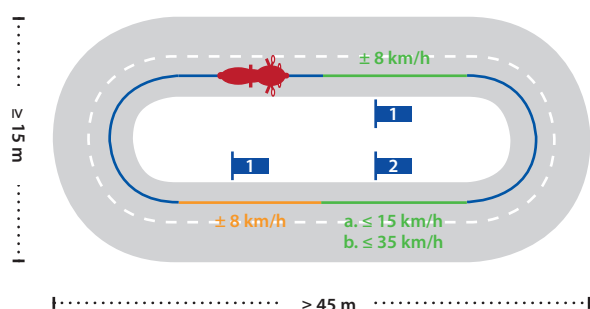


A capacidade do motociclista para receber e processar as informações deve ser continuamente avaliada, devendo o instrutor discutir sempre os progressos realizados com o motociclista.

Na iminência de uma situação perigosa ou potencialmente perigosa, o instrutor deve parar imediatamente o exercício.

Os exercícios

Controlo da velocidade com o acelerador e as mudanças



O instrutor deve explicar e demonstrar como usar o acelerador para aumentar e diminuir a velocidade, bem como realçar a importância do ponto de visão do motociclista. O motociclista, depois de olhar para os espelhos e por cima do ombro, deve começar a andar em linha recta, aumentando cuidadosamente a velocidade do motor.

Depois de percorrida uma curta distância, a velocidade da máquina deve ser reduzida para a velocidade de passo sem recurso ao engate de mudanças diferentes ou aos travões, após percorrer uma curta distância a velocidade de passo, deve repetir-se a aceleração e desaceleração.

À medida que o motociclista ganha confiança, o processo de engate de mudanças diferentes deve ser introduzido e a velocidade da máquina deve ser gradualmente aumentada para um máximo de 25 km/h. No fim do exercício, a máquina deve ser completamente parada mediante o recurso aos travões e à embraiagem.

É importante que, durante o exercício, o motociclista possa decidir o momento em que abrande e acelere.

Quando a máquina está parada, o pé direito do motociclista deve encontrar-se sobre o respectivo apoio e o pé esquerdo no chão. Com a máquina em movimento, o motociclista deve

estar sentado numa posição direita, com os joelhos a uma distância reduzida e os dois pés nos respectivos apoios.

Controlo da velocidade com o acelerador, as mudanças e os travões

Depois de o instrutor explicar e demonstrar a forma como os dois travões devem ser usados em conjunto com o acelerador e as mudanças para diminuir a velocidade da máquina e sublinhar a importância do ponto de visão do motociclista, o motociclista deve realizar o mesmo exercício anteriormente descrito. No entanto, desta vez, o motociclista deve engatar uma mudança diferente e a desaceleração deve ser feita mediante o uso gradual e coordenado dos dois travões em conjunto com o acelerador e as mudanças.

À medida que vai ganhando confiança, o motociclista deve aumentar progressivamente a velocidade da máquina até um máximo de 35 km/h. No fim do exercício, a máquina deve ser completamente parada mediante o recurso aos travões e à embraiagem.

Mudar de direcção e variar a velocidade

Depois de o instrutor explicar e demonstrar o que fazer para que a máquina mude de direcção a uma velocidade reduzida e sublinhar a importância do motociclista olhar para onde pretende ir, o motociclista deve começar a andar em linha recta, aumentando cuidadosamente a velocidade do motor.

Ao atingir uma velocidade de, aproximadamente, 8 km/h, o motociclista deve mudar de direcção a 180 graus, virando a máquina numa curva gradual não inferior a 15 metros, olhando para onde pretende ir.

Ao conduzir em linha recta, paralelamente e na direcção oposta à direcção anterior, o motociclista deve acelerar para uma velocidade não superior 15 km/h, desacelerando depois para uma velocidade inferior e mudando de direcção como anteriormente.

À medida que o motociclista ganha confiança, a velocidade entre as curvas pode ser aumentada, pode introduzir-se o engate de mudanças diferentes e a travagem com o acelerador e/ou os travões. A velocidade nas curvas deve manter-se constante e reduzida.

Depois de conduzir durante um determinado período de tempo numa direcção, o motociclista deve inverter a marcha e conduzir na direcção contrária.



Perigos, atitude e comportamento

Ao longo destes exercícios, o instrutor deve sublinhar a importância do ponto para onde o motociclista deve olhar, com vista a manter um controlo adequado da máquina e a ter percepção dos outros utentes da estrada.

À medida que a velocidade e o uso dos travões aumentam, o instrutor deve introduzir os conceitos de antecipação, separação do trânsito e distância de travagem.

Avaliação

Antes de avançar para o aspecto da *Brecagem e contra-brecagem*, o instrutor deve ficar convencido de que o motociclista adquiriu competências razoáveis na utilização do acelerador e dos travões, bem como na aplicação da embraiagem e da alavanca de mudanças, conseguindo acelerar, desacelerar e virar de forma razoavelmente suave.

O instrutor deve ter a certeza de que o motociclista percebe o que é o ponto de visão e de que o está a aplicar de forma correcta.

Se os progressos realizados pelo motociclista estiverem no limite do aceitável, o instrutor deve registar as matérias que devem voltar a ser abordadas durante os futuros aspectos da formação.

4. Brecagem e contra-brecagem

Perigos, atitude e comportamento

É importante que o motociclista tenha consciência de que as capacidades de controlo da máquina abordadas neste aspecto são essenciais para que ele seja capaz de conduzir um motociclo nas vias públicas de forma segura e competente.

O motociclista deve começar a entender a dinâmica de um motociclo em relação à forma como é possível mudar de direcção a diferentes velocidades.

Conhecimentos prévios do motociclista

- * O motociclista deve compreender como funciona o acelerador, a embraiagem, as mudanças e os travões e ser com-

petente na sua utilização, bem como ser capaz de arrancar, acelerar, desacelerar, virar e parar de forma segura e suave.

- * O motociclista deve compreender a importância do ponto para onde deve olhar e ter um ponto de visão correcto, com vista a controlar a máquina e a ter a percepção dos outros utentes da estrada.

Obrigações do instrutor

- * Rever as notas do instrutor.
- * Avaliar o grau de conhecimentos prévios do motociclista.
- * Planear a configuração dos exercícios.
- * Explicar e demonstrar a brecagem e contra-brecagem, bem como a sua influência na mudança de direcção.
- * Explicar a importância particular do ponto de visão no controlo da máquina ao mudar de direcção.
- * Sublinhar a importância da percepção dos perigos e da atitude do motociclista no contexto dos exercícios.
- * Continuar a avaliar a atitude do motociclista.

Os exercícios

- * Conduzir num slalom a velocidades de 15 a 50 quilómetros por hora.
- * Conduzir num círculo a velocidades de 15 a 40 quilómetros por hora.
- * Fazer um oito a velocidades de 15 a 35 quilómetros por hora.
- * Virar a 180 graus.

Avaliação

O motociclista deve ser capaz de conduzir suavemente num slalom, num círculo, fazer um oito e um U, o que exige, para a mudança de direcção a velocidades reduzidas, uma mistura de brecagem e inclinação e, a velocidades mais elevadas, inclinação e contra-brecagem.

O motociclista deve ser capaz de aplicar directamente a contra-brecagem exercendo pressão no guiador e/ou apoios dos pés, de forma confiante e competente.

O ponto de visão do motociclista deve ajudar ao controlo da máquina e permitir que situações potencialmente perigosas sejam vistas com antecedência quando, posteriormente, circular em vias públicas.



Notas do instrutor

Preparação e planeamento

Cada um dos exercícios do aspecto 4 exige a criação de um percurso no terreno de formação, através da utilização de cones e fita-cola. Apesar de os diagramas na página quatro destas notas do instrutor determinarem a disposição ideal, nem sempre será possível cumpri-los devido a limitações de espaço. O instrutor deve, portanto, planejar e adaptar os exercícios em conformidade. Se, por exemplo, os diâmetros do círculo ou o oito precisarem de ter reduzidos, a velocidade máxima deverá então ser reduzida em conformidade.

Se mais do que um motociclista estiver em formação, é importante que o ou os instrutores garantam que eles estão devidamente separados.

Explicar e demonstrar

O instrutor deve explicar ao motociclista a dinâmica de um motociclo e as mudanças que ocorrem quando a sua velocidade aumenta. Deve atentar-se particular ao efeito giroscópico das rodas a velocidades moderadas e mais elevadas, bem como ao ponto em que a pressão deve ser aplicada, e de que forma, para se conseguir a mudança de direcção pretendida.

Ao demonstrar os exercícios, o instrutor deve mostrar a transição de controlo a breagem, em que o guiador está virado no sentido da viragem, em inclinação, e o motociclista coloca o peso do corpo na direcção da viragem, para a contra-breagem, em que o motociclista aplica pressão no guiador e/ou apoio do pé na direcção oposta à viragem. O instrutor deve lembrar que uma contra-breagem completa pode ser conseguida com velocidades moderadas, não devendo cair na tentação de mostrar o efeito deste movimento com velocidades mais elevadas dado que poderá intimidar nesta fase da formação.

A importância do ponto para onde o motociclista deve olhar durante estes exercícios deve ser realçada pelo instrutor e ser bem evidente na demonstração.

É importante que as técnicas de controlo da velocidade nos exercícios do aspecto 4 sejam explicadas e demonstradas. O motociclista deve perceber que os travões apenas devem ser usados com a máquina na vertical e que, ao virar, a velocidade deve ser ajustada com o acelerador e a travagem do motor.

É particularmente importante que o instrutor continue a avaliar a abordagem do motociclista e que, quando os progressos ou a atitude e o comportamento do motociclista forem motivo de preocupação, os exercícios sejam interrompidos para que o instrutor resolva a causa do problema.

Os exercícios

Conduzir num slalom

Depois de mostrar a forma como o motociclista deve conduzir no slalom, o instrutor deve assegurar-se de que o motociclista têm consciência de que as capacidades abordadas são essenciais para um controlo seguro da máquina no trânsito.

Depois de olhar para trás, engatar uma velocidade, arrancar, acelerar na via definida até uma velocidade aproximada de 15 km/h, o motociclista deve deslocar-se entre o primeiro e o segundo cone, mudando de direcção no ponto de saída para permitir a deslocação da máquina entre o segundo e o terceiro cone, e assim sucessivamente.

As mudanças de direcção devem ser realizadas mediante a breagem e inclinação, controlando com o acelerador qualquer variação ligeira de velocidade que seja necessária. O ponto de visão do motociclista deve mover-se de forma suave e progressiva da saída dos cones pelos quais ele está prestes a passar para a entrada do par de cones seguinte situado no ponto de saída dos cones anteriores. No ponto de saída entre os penúltimos e os últimos cones, o motociclista deve parar suavemente a máquina.

O exercício deve ser repetido e, à medida que o motociclista ganha confiança e competência, deve regressar ao ponto inicial depois de passar pelos últimos cones, parando nesse ponto. Após este exercício, a velocidade do motociclista ao passar pelos cones deve aumentar gradualmente para que a direcção seja controlada por inclinação e, depois, por inclinação e contra-breagem.

Conduzir num círculo

O motociclista deve iniciar o exercício numa posição contrária ao sentido dos ponteiros do relógio, a meio metro do lado de fora de um círculo de cones com diâmetro de, aproximadamente, 20 metros.

Ao arrancar, o motociclista deve atingir uma velocidade de cerca de 15 km/h, mantendo a distância em relação aos cones. O motociclista deve olhar em frente, para um ponto situado a, pelo menos, um terço da circunferência do círculo em relação à sua posição actual. Inicialmente, o motociclista vai controlar a direcção da máquina com o guiador e, à medida que a velocidade aumenta, vai inclinar-se para a viragem.

À medida que o motociclista ganha competência e confiança, a velocidade deve ser gradualmente aumentada até um máximo de 40 km/h. À medida que a velocidade da máquina aumenta, o motociclista deve aplicar uma força de contra-breagem



e alargar o ponto de visão para a frente, para um ponto equivalente a meio círculo.

O motociclista deve repetir o exercício no sentido dos ponteiros do relógio.

Fazer um oito

Com os cones a formarem dois círculos com diâmetro de cerca de 20 metros e uma distância entre eles de, aproximadamente, dez metros, o motociclista deve iniciar o exercício numa posição de 90 graus, de frente para o exterior, no sentido contrário ao dos ponteiros dos relógios. Ao chegar ao ponto em que consegue alcançar o segundo círculo através de uma mudança de direcção de, aproximadamente, 45 graus, o motociclista deve entrar no segundo círculo, que se situa a cerca de meio metro do lado de fora dos cones, no sentido dos ponteiros do relógio.

Para os primeiros circuitos, a velocidade do motociclista deve rondar os 15 km/h, velocidade esta que deverá gradualmente aumentar à medida que o motociclista ganha confiança e competência.

Ao deslocar-se dentro de um círculo a velocidades mais reduzidas, o motociclista deve olhar em frente, para um ponto situado a um terço do círculo e, quando conseguir ver o ponto de saída para o segundo círculo, deve passar a olhar para o ponto de entrada no segundo círculo. À medida que a velocidade do motociclista aumenta, o ponto de visão deve aumentar para cerca de meio círculo à frente da máquina.

Com o motociclista a virar alternadamente à esquerda e à direita, a cabeça deve estar nivelada com o pavimento em vez de formar um ângulo com a máquina.

O instrutor pode variar a distância entre os círculos para que o motociclista mude de direcção num movimento fluido ou em dois movimentos distintos.

Ao virar nos círculos, o motociclista deve ajustar a velocidade com o acelerador, usando a travagem do motor para reduzir a velocidade, o que exige que a máquina se encontre na mudança correcta. O motociclista deve perceber que, com uma mudança demasiado elevada, o efeito de travagem do motor será reduzido ou nulo. Se o motociclista precisar de reduzir a velocidade com os travões, terá de o fazer entre os círculos, quando a máquina estiver na vertical, ou endireitando a máquina fora do círculo e travando quando a máquina estiver na vertical.



Virar a 180 graus

Com os cones a formarem um oito, este exercício exige que o motociclista faça viragens em U, começando no sentido contrário ao dos ponteiros do relógio, a meio metro do lado de fora de um dos círculos de cones.

Depois de olhar para trás, o motociclista deve arrancar e acelerar gradualmente até uma velocidade de cerca de 15 km/h. Ao completar 180 graus e alinhado com a posição inicial no segundo círculo, o motociclista deve endireitar a máquina e, mesmo antes de chegar a esse ponto no segundo círculo, deve olhar para trás e iniciar a viragem.

O ponto de visão do motociclista ao iniciar uma viragem deve encontrar-se no ponto de saída, devendo deslocar-se suavemente para o ponto de entrada no segundo círculo ao alcançar o ponto intermédio.

À medida que o motociclista ganha competência e confiança, a velocidade pode ser gradualmente aumentada até cerca de 30 km/h nas viragens e, no ponto de saída de uma viragem, a velocidade pode aumentar suavemente na linha recta até um máximo de 50 km/h, devendo então ser reduzida antes de iniciar a próxima viragem.

O exercício pode depois ser repetido no sentido dos ponteiros do relógio.



Perigos, atitude e comportamento

O mais importante nesta fase da formação, em que o motociclista já deverá ter alcançado uma capacidade de controlo da máquina moderada, é que ele compreenda que essa capacidade constitui apenas uma parte daquilo que é necessário para conduzir de forma correcta e segura. Dominar estas capacidades é fundamental para permitir que um motociclista se concentre plenamente nas condições de trânsito e avalie o desenvolvimento provável das situações.

O motociclista deve ter consciência de que a sua atitude neste processo é crucial. Se, ao entrar numa curva sem visibilidade, um motociclista acreditar que a saída está livre ou que foi visto por um veículo que se aproxima sinalizando a sua intenção de atravessar à sua frente, as hipóteses de adquirir, sem qualquer incidente, a experiência necessária durante os primeiros dezoito meses de condução ficarão significativamente reduzidas.

A necessidade de ter um ponto de visão correcto deverá ter sido reforçada durante estes exercícios, com particular ênfase na necessidade de garantir que o caminho atrás está livre antes de efectuar as inúmeras mudanças de direcção exigidas nestas manobras.

O motociclista deve saber que os travões não podem ser usados numa viragem e ter consciência de que estar na mudança certa para a velocidade certa é crucial para chegar em segurança.

Avaliação

As capacidades de controlo da máquina do aspecto 4 são, provavelmente, as mais importantes para uma condução segura e correcta de um motociclo. O mais importante é o motociclista alcançar um nível de competência que lhe permita a realização dos exercícios suavemente e com pleno controlo da máquina.

O motociclista deve ser capaz de arrancar, parar e usar o acelerador e a embraiagem, de engatar uma mudança diferente, acelerar e desacelerar utilizando os travões e as mudanças de forma correcta e coordenada.

O motociclista deve ser capaz de mudar suavemente de direcção, avançando com a brecagem a velocidades mais reduzidas, introduzindo a inclinação à medida que a velocidade aumenta e aplicando a contra-brecagem a velocidades mais elevadas.

O ponto de visão do motociclista deve ser correcto e, ao iniciar uma manobra e ao mudar de direcção, deve olhar sempre para trás.

Se o motociclista tiver demonstrado uma confiança excessiva nas suas capacidades e uma propensão para correr riscos, o instrutor deverá assegurar-se de que o motociclista compreende as consequências prováveis do seu comportamento e o modifica em conformidade.

O motociclista só deverá avançar para o próximo aspecto quando o instrutor estiver satisfeito com todos os pontos anteriormente indicados.

5. Manobras a velocidade reduzida

Perigos, atitude e comportamento

Apesar de a realização de manobras a velocidade reduzida não ser considerada como particularmente perigosa, o motociclista deve perceber que estas capacidades serão úteis quando estiver a estacionar a máquina, quando houver peões e condutores de veículos concentrados em encontrar e ocupar um lugar.

Deve também perceber que, quando um motociclo cai, para além da máquina poder ficar extremamente danificada, pode ferir o motociclista e qualquer outra pessoa que se encontre no seu caminho.

Conhecimentos prévios do motociclista

O motociclista deve ser competente nas capacidades de controlo da máquina abordadas nos aspectos anteriores e ser capaz de garantir que a máquina fará aquilo que ele pretende.

O motociclista deve entender que os conhecimentos e as capacidades que está a adquirir são todos relevantes para uma condução segura em vias públicas e que a atitude e o comportamento são factores cruciais para garantir a sua segurança.

O motociclista deve conhecer as suas limitações e perceber que as capacidades de controlo da máquina que está a adquirir são apenas uma parte daquilo que é necessário para uma condução segura em vias públicas.

O motociclista deve adquirir uma percepção crescente dos perigos que terá de enfrentar ao conduzir no trânsito.



Obrigações do instrutor

- * Rever as notas do instrutor.
- * Avaliar o grau de conhecimentos prévios do motociclista.
- * Planear a configuração dos exercícios.
- * Explicar e demonstrar a importância do equilíbrio ao realizar manobras a velocidade reduzida.
- * Explicar e demonstrar a importância particular do controlo do acelerador e da embraiagem a velocidades reduzidas.
- * Sublinhar a necessidade de ter consideração pelos peões e outros utentes da estrada.
- * Continuar a avaliar a atitude do motociclista.

Os exercícios

- * Conduzir em linha recta a velocidades inferiores a 3 quilómetros por hora.
- * Virar a velocidades inferiores a 5 quilómetros por hora.
- * Ultrapassar obstáculos a velocidade reduzida.

Avaliação

- * O motociclista deve ter alcançado um bom nível de equilíbrio e ser capaz de manter o controlo da máquina ao realizar manobras a velocidades reduzidas.
- * O motociclista deve ser competente nas técnicas exigidas a nível de embraiagem e acelerador para conduzir lentamente e ultrapassar obstáculos a velocidades reduzidas.
- * O ponto de visão do motociclista deve estar correcto e contribuir para um bom equilíbrio, assim como permitir uma percepção dos perigos potenciais e reais.
- * O motociclista deve ter consciência de que a capacidade de controlo da máquina é importante para poder conduzir de forma segura.

Notas do instrutor

Preparação e planeamento

Dado que os exercícios do aspecto 5 estão relacionados com a capacidade do motociclista controlar a máquina a velocidades reduzidas, o instrutor dispõe de uma maior flexibilidade no planeamento da configuração do terreno de formação, na ordem e combinação dos exercícios. Por exemplo, no exercício de viragem a velocidades reduzidas, pode utilizar o slalom ou o oito e os círculos usados no aspecto 4 ou pode também preparar outras configurações.

É importante que o motociclista comece com manobras diferentes e isoladas; à medida que vai ganhando confiança e competência, as manobras e os exercícios poderão ser combinados, tal como acontece com os exercícios das fases posteriores do treino do aspecto 4.

O instrutor deve reconhecer que o motociclista pode considerar o aspecto 4 como menos importante por ser menos dinâmico, pelo que não deverá subestimar os benefícios decorrentes do facto de tornar a sessão interessante através de uma abordagem flexível.

Explicar e demonstrar

O instrutor deve explicar ao motociclista a dinâmica da máquina a velocidades reduzidas, bem como a importância do controlo do acelerador e da embraiagem para obter e manter um bom equilíbrio.

Embora o instrutor possa demonstrar os limites do controlo a velocidade reduzida através da técnica de «trials stop», em que o motociclo fica momentaneamente imobilizado e o motociclista tem ambos os pés nos respectivos apoios, o motociclista só deverá tentar realizar este exercício se o instrutor tiver a certeza das suas capacidades e souber que o desafio que esta experiência representa não vai diminuir a sua confiança.

Deve ser dada uma atenção especial à importância de uma postura e ponto de visão correctos.

Numa primeira fase, cada manobra envolvida nos exercícios deve ser explicada e demonstrada em separado. À medida que o motociclista ganha competência e confiança e consegue combinar as manobras envolvidas no exercício, o instrutor deve explicar cuidadosamente e, se necessário, demonstrar o que o motociclista deve fazer.

Os exercícios

Conduzir lentamente em linha recta

Este exercício exige que o motociclista conduza em linha recta durante 30 metros a velocidades inferiores a 3 quilómetros por hora, sem pousar um pé no chão ou se desviar significativamente da trajectória.

Ao arrancar, o motociclista deve estar sentado numa posição central, com as mãos e os antebraços nivelados, os peitos dos pés nos apoios e as costas direitas. Olhando para a frente, para um ponto que deverá ser alcançado em cerca de seis segundos,



o motociclista deve manter-se à velocidade mais reduzida possível, utilizando a embraiagem e o acelerador. A máquina deve estar sempre na mudança mais baixa e os travões só devem ser utilizados quando a velocidade tiver aumentado significativamente para além daquilo que é exigido para o exercício.

Será necessário mover o guiador para ajudar a manter o equilíbrio, mas a roda dianteira não se deverá desviar do centro da via mais de 15 cm de cada lado.

O instrutor pode avançar para o próximo exercício quando o motociclista conseguir manter, pelo menos, uma velocidade de passo constante e reduzida, com a máquina sempre sob controlo.

Mudar de direcção a velocidades reduzidas

As técnicas de controlo da máquina aplicadas à condução lenta em linha recta devem também ser usadas para mudar de direcção a velocidades reduzidas, à excepção da questão relacionada com o ponto de visão do motociclista. Neste ponto, deverão usar-se as práticas definidas nos exercícios dos aspectos 3 e 4.

Devem realizar-se três manobras diferentes neste exercício: mudança sucessiva de uma direcção para outra a um ângulo não superior a 45 graus; viragem a 180 graus com a máquina imobilizada e viragem a 180 ou 360 graus com a máquina em movimento. A primeira pode ser realizada no slalom ou no oito utilizados no aspecto 4, ao passo que a segunda e a terceira manobras podem ser efectuadas no círculo ou no oito. Com a reduzida velocidade exigida, se o motociclista usar o círculo ou o oito, deverá encontrar-se no interior da figura e não no exterior.

Numa primeira fase, cada uma das manobras deve ser praticada isoladamente. No entanto, à medida que o motociclista ganha competência e confiança, pode combinar-se uma com a outra.

Quando o instrutor considerar que o motociclista é capaz de mudar de direcção a velocidade reduzida com a máquina sempre sob controlo, poderão avançar para o próximo exercício.

Ultrapassar obstáculos lentamente

Este exercício repete uma manobra que o motociclista terá frequentemente de realizar em vias públicas ou, mais precisamente, ao entrar ou sair de vias públicas, nomeadamente subindo e descendo um passeio.

Enquanto os outros exercícios a velocidade reduzida exigiram ajustes mínimos do acelerador, este exercício vai exigir mais potência por parte do motor e, portanto, ajustes maiores do acelerador, o que terá de ser subtilmente equilibrado com a embraiagem.

O instrutor deve explicar e demonstrar esta técnica e o motociclista deve começar o exercício explorando o equilíbrio entre o acelerador e a embraiagem para vencer a resistência. Sentado na máquina com os dois pés no chão e com a roda dianteira contra uma parede em ângulo recto, o motociclista deve engatar a primeira mudança, soltar gradualmente a embraiagem e sentir o ponto em que o motor está prestes a ir abaixo com o acelerador aberto a aproximadamente um terço.

O motociclista pode avançar para a próxima etapa do exercício quando tiver desenvolvido uma sensibilidade para o equilíbrio entre o acelerador e a embraiagem contra a resistência a velocidades do motor mais elevadas.

Usando um passeio com uma altura de cerca de 10 cm ou uma plataforma especialmente concebida para o efeito e devidamente fixada, o motociclista deve posicionar a máquina num ângulo recto em relação à borda, com a roda dianteira a tocar nela.

Com os dois pés a tocar ligeiramente no chão, o motociclista deve engatar a primeira mudança, soltar progressivamente a embraiagem e acelerar até ao ponto em que as rodas começam a subir o passeio. Logo que a resistência é ultrapassada, o acelerador deve ser rodado para trás e, quando a roda dianteira estiver totalmente no passeio, a alavanca da embraiagem deve ser totalmente puxada. O motociclista deve deslocar-se para a frente até a roda traseira tocar no passeio.

O motociclista deve ter consciência de que será necessário menos potência para levantar a roda traseira dado que uma grande parte do peso da máquina já se encontra no passeio, pelo que, se acelerar demasiado, é provável que a roda traseira derrape e deslize para um dos lados. Esta situação deve ser evitada porque pode ser muito perigosa.

Apesar de não ser tão difícil para o motociclista, a descida de um passeio também deve ser praticada. Tal como ao subir, os pés do motociclista devem estar fora dos respectivos apoios. O acelerador deve estar fechado quando as rodas estão a descer o passeio. Uma utilização cuidadosa do travão dianteiro garantirá que as rodas descem progressivamente.



Perigos, atitude e comportamento

O motociclista deve ter consciência de que, se o motociclo cair, para além da máquina poder sofrer danos consideráveis e dispendiosos, pode ferir o motociclista e qualquer outra pessoa que se encontre no seu caminho.

Avaliação

O motociclista deve ser capaz de realizar os exercícios com competência e confiança e o instrutor deve certificar-se de que ele percebe que, mesmo que a máquina se desloque lentamente, continua a ser potencialmente perigosa.

6. Gestão dos perigos

Perigos, atitude e comportamento

36

Apesar de as capacidades abordadas no aspecto 6 serem provavelmente as mais difíceis de dominar, o motociclista deve perceber que são essenciais para conseguir evitar colisões com outros utentes da estrada.

A capacidade do motociclista para antecipar o inesperado é muito importante, na medida em que dois terços dos acidentes entre um motociclo e outro veículo ocorrem porque o condutor do veículo não viu o motociclista.

Conhecimentos prévios do motociclista

- * O motociclista deve conhecer a técnica de contra-brecagem e ser capaz de a usar conscientemente para mudar de direcção a velocidades superiores a 25 km/h.
- * O motociclista deve compreender e ser capaz de demonstrar as técnicas de travagem necessárias nas situações de trânsito normais.
- * O motociclista deve perceber que os conhecimentos e as capacidades que está a adquirir são essenciais para ser capaz de conduzir em segurança no trânsito e que a atitude e o comportamento são cruciais para uma condução segura.
- * O motociclista deve perceber que nem sempre os outros utentes da estrada se comportam como espera e ter consciência da necessidade de conduzir de forma a evitar ou, pelo menos, gerir situações perigosas.

Obrigações do instrutor

- * Rever as notas do instrutor.
- * Avaliar os conhecimentos prévios do motociclista.
- * Planear cuidadosamente a configuração dos exercícios.
- * Explicar e demonstrar como evitar obstáculos mediante a aplicação de uma força de contra-esterço extrema.
- * Explicar e demonstrar as técnicas de travagem mais eficazes em situações de emergência.
- * Sublinhar a importância da atitude e do comportamento para evitar situações em que são necessárias guinadas e travagens de emergência.
- * Continuar a avaliar a atitude do motociclista.

Os exercícios

- * Guinar para evitar um obstáculo a velocidades até 30 quilómetros por hora.
- * Travar para evitar uma colisão a velocidades até 50 quilómetros por hora.

Avaliação

- * O motociclista deve ser capaz de contornar um obstáculo aplicando uma força de contra-brecagem extrema.
- * O motociclista deve ser capaz de parar a partir de uma determinada velocidade, com a distância mais curta possível, mantendo a máquina sob controlo e evitando o bloqueio das rodas.
- * O motociclista deve ser capaz de reagir rapidamente caso seja necessário aplicar estas técnicas para evitar colisões.
- * O motociclista deve perceber que a necessidade e eficácia destas técnicas para evitar colisões serão influenciadas pela sua atitude e comportamento.

Notas do instrutor

Preparação e planeamento

Os exercícios do aspecto 6 são, sem dúvida, dos mais exigentes para o motociclista. O instrutor deve, por isso, garantir que a segurança de todos é a prioridade máxima.

Durante a preparação para os exercícios, o instrutor deve conhecer as formas como serão testadas as técnicas de travagem e guinada no exame nacional da carta de condução da categoria A.



Embora testar estas técnicas seja agora um requisito da União Europeia em todos os Estados-Membros, as disposições aplicadas na realidade variam consideravelmente, com diferenças em termos de velocidades, distâncias e dimensões dos obstáculos que o motociclista deve contornar. Em alguns países, as travagens e guinadas são testadas separadamente; noutros, são testadas em conjunto.

Se o terreno de formação tiver dimensões suficientes e um pavimento em boas condições, o instrutor deverá planejar os exercícios de forma a que se aproxime o mais possível da situação que será colocada ao motociclista quando este realizar o exame.

Dito isto, o instrutor deve saber que é possível um motociclista treinar as travagens de emergência e as guinadas em espaços mais pequenos e a velocidades mais reduzidas do que as exigidas por algumas disposições nacionais em termos de exames.

Durante o planeamento destes exercícios, é importante que as técnicas sejam introduzidas ao motociclista de forma gradual. A força directa exigida para realizar uma contra-brecagem que permita contornar um obstáculo pode ser aplicada a partir de uma velocidade tão baixa como 20 km/h e as técnicas correctas de travagem de emergência podem ser utilizadas logo a partir dos 25 km/h.

O instrutor deve sempre assegurar-se de que o motociclista usa vestuário apropriado ao realizar estes exercícios. As luvas, o calçado, o casaco e as calças devem oferecer uma boa protecção ao motociclista em caso de queda.

Explicar e demonstrar

A capacidade para travar rápida e eficazmente em caso de emergência e para contornar um veículo ou uma pessoa que tenham inesperadamente surgido no caminho do motociclista são capacidades de controlo da máquina essenciais, que podem realmente salvar uma vida.

Ao explicar e demonstrar estas capacidades, é importante que o instrutor sublinhe que a probabilidade de o motociclista ser obrigado a usá-las depende, em larga medida, do seu comportamento a atitude. Se conseguir detectar uma situação perigosa com bastante antecedência, o motociclista poderá regular a velocidade e/ou a trajectória, podendo assim transformá-la numa situação de trânsito normal.

O instrutor deve ser capaz de mostrar de forma competente as técnicas de travagem e guinagem exigidas nestes exercícios, tendo consciência de que, numa fase inicial, poderão intimidar ou até mesmo assustar o motociclista. O instrutor deve explicar cuidadosamente aquilo que se exige do motociclista e a forma como a máquina reage e deve começar por demonstrar as técnicas a velocidades reduzidas.

Como sempre, o ponto de visão do motociclista é muito importante e o instrutor deve sublinhar esse facto e controlá-lo atentamente.



Os exercícios

Guinar para evitar

O motociclista deve começar por explorar as características de contra-brecagem positivas da máquina. Conduzindo em linha recta a cerca de 20 quilómetros por hora, deve efectuar um movimento firme e deliberado para a frente no guiador, no lado oposto ao lado para onde pretende virar.

A força no guiador deve ser aplicada com a parte superior do braço e o peito, com o pulso firme e a cabeça na vertical em relação à estrada.

O motociclista não deve alterar a posição do acelerador nem usar a embraiagem ou as mudanças e deve olhar para onde pretende ir e não para o obstáculo que deve ser evitado.

Depois de virar, o motociclista deve parar. A manobra deve então ser repetida aumentando a força e virando com um ângulo mais apertado.

Quando o motociclista tiver adquirido a competência e confiança necessárias, deve ser introduzida uma segunda força de contra-brecagem, desta vez no lado do guiador oposto ao do primeiro movimento. O motociclista deve parar quando a máquina regressar à posição vertical. Quando tiver adquirido a competência necessária para realizar duas guinadas consecutivas, o motociclista deverá realizar mais uma viragem normal para a trajectória em que estava a conduzir inicialmente e depois parar.

Quando o instrutor considerar que o motociclista consegue realizar o exercício mantendo sempre a sua máquina sob controlo, a força de contra-brecagem poderá passar do guiador para o apoio dos pés.

A abordagem deve ser idêntica à anterior, mas, em vez de empurrar o lado do guiador oposto à direcção para onde pretende virar, o motociclista deverá exercer com o pé uma pressão firme sobre o apoio oposto à direcção para onde pretende virar.

Quando o instrutor considerar que o motociclista domina esta técnica, poderá combinar a força exercida no guiador e no apoio do pé. O instrutor deve explicar que as características de uma máquina irão determinar a força de contra-brecagem mais eficaz.

Nesta fase, deve ser solicitado ao motociclista que realize uma guinada inicial para a esquerda ou para a direita, mediante um sinal combinado previamente e dado pelo instrutor. Após a gui-

nada inicial, o motociclista deve guinar novamente para a sua direcção original e virar para a trajectória original.

Quando o instrutor considerar que o motociclista alcançou um nível razoável de competências, o terreno de formação poderá ser adaptado para se aproximar dos requisitos do exame nacional e o exercício pode ser realizado com um aumento progressivo da velocidade para 30 quilómetros por hora. Se o exame nacional exigir que a manobra de guinagem seja realizada com velocidades mais elevadas, isto deverá apenas ser praticado em áreas de treino com dimensões suficientes e um bom pavimento.

Travar em caso de emergência

Ao apresentar este exercício, o instrutor deve sublinhar que, quando usados correctamente, os travões de um motociclo são muito eficazes e que um motociclista competente consegue normalmente parar antes do obstáculo.

O motociclista deve perceber que o objectivo do exercício será parar a máquina a partir de uma determinada velocidade, com a distância mais curta possível, sem que as rodas bloqueiem ou a máquina se desvie de uma trajectória em linha recta.

Conduzindo em linha recta a 20 quilómetros por hora, o motociclista deve accionar os dois travões a fundo, puxar a alavanca da embraiagem e desacelerar ao chegar a um determinado ponto. Este movimento deve ser repetido até o motociclista ter desenvolvido uma sensibilidade para a eficácia da travagem e ser capaz de parar normalmente sem bloqueio das rodas.

A distância de paragem deve ser sempre assinalada para que o motociclista se aperceba de que a distância é mais curta quando as rodas não bloqueiam e seja capaz de avaliar a melhoria do seu desempenho.

Nesta fase, a velocidade pode ser aumentada para 30 km/h e o sinal visual previamente combinado deve ser substituído pela marcação do ponto de travagem. As distâncias de paragem devem ser medidas e comparadas com o desempenho anterior do motociclista, o que permitirá que este se aperceba do tempo de reacção e do aumento da distância de paragem.

Quando o instrutor considerar que o motociclista é capaz de realizar uma paragem de emergência eficaz, com a máquina sob controlo, a velocidade poderá ser progressivamente aumentada até um máximo de 50 quilómetros por hora, se as dimensões e o pavimento do terreno de formação o permitirem com toda a segurança.



Travar e guinar

Normalmente, a guinagem e a travagem de emergência constituem duas manobras diferentes às quais um motociclista pode recorrer para lidar com uma situação grave.

O instrutor deve explicar ao motociclista que, se a distância para parar e evitar uma colisão com um obstáculo (por exemplo, um veículo que surgiu à frente do motociclista) não for suficiente, o motociclista deverá utilizar a guinagem para o contornar. Na verdade, um motociclista bastante competente poderia optar por trocar a velocidade por uma manobrabilidade acrescida, em particular porque passar de uma travagem para uma guinagem iria exigir tempo e, por conseguinte, espaço.

No entanto, algumas disposições de exames nacionais de carta de condução A optaram por combinar manobras de travagem e guinagem.

Se as dimensões e o pavimento do terreno de formação o permitirem com toda a segurança e apenas se o motociclista for capaz de realizar separadamente os exercícios que envolvam guinagem e travagem de emergência de forma competente e consistente, o instrutor poderá adaptar o terreno de formação em conformidade.

O motociclista deve ser bem informado sobre o que será exigido dele e deverá primeiro tentar realizar a manobra combinada a velocidades inferiores às exigidas no exame da carta de condução A, passando para as velocidades exigidas no exame quando o instrutor considerar que é seguro fazê-lo.

Perigos, atitude e comportamento

O aspecto 6 incide sobre situações extremamente perigosas. No decorrer dos exercícios, o instrutor deve assegurar-se de que o motociclista está plenamente consciente dos perigos e do comportamento a adoptar quando se encontra perante uma situação de guinagem ou travagem crítica iminente.

O ponto de visão do motociclista deve situar-se no local onde obterá o primeiro sinal de aviso de uma situação perigosa. Quando for necessário guinar ou travar a fundo, o motociclista deve estar a olhar para onde quer ir e não para o obstáculo que está a tentar evitar.

O motociclista deve perceber bem a relação entre velocidade e distância, bem como o efeito combinado do tempo de reflexão com o tempo de reacção. A avaliação do estado do pavimento da estrada também é importante para a capacidade de controlo de uma situação por parte do motociclista.

O motociclista deve saber que a travagem de emergência só deve ser realizada com a máquina na vertical e em linha recta. Se o motociclista precisar de travar a fundo numa curva, terá de colocar a máquina na vertical, travar e incliná-la para o lado, recorrendo a uma força de contra-brecagem firme.

Avaliação

O motociclista deve ser capaz de guinar para a esquerda e direita para contornar um obstáculo, a velocidades máximas de 30 quilómetros por hora, de forma competente e confiante, e com a máquina sempre sob controlo.

As dimensões mínimas do obstáculo devem ser de 1,7 metros por 2,2 metros, devendo este encontrar-se a uma distância mínima de 10 metros em relação à marcação do ponto de início da manobra. Quando o instrutor indica o ponto de início da manobra, a distância em relação ao obstáculo deve ser de, pelo menos, 12 metros.

O motociclista deve ser capaz de realizar uma travagem de emergência em segurança, mantendo sempre a máquina sob controlo, a velocidades entre 30 e 50 quilómetros por hora.

Quando o instrutor considerar que as capacidades de controlo da máquina do motociclista permitem que realize todos os exercícios dos aspectos 1 a 6 de forma segura e competente e que ele compreende a importância de uma atitude e comportamento correctos, estará na altura de avançar para o verdadeiro desafio de aprender a conduzir de forma segura no trânsito.



Conduzir com segurança na estrada: o elemento Interligação com o trânsito do programa IRT

Os aspectos do elemento Interligação com o trânsito identificados foram: *Posicionamento no trânsito; Distância e velocidade; Curvas ligeiras e apertadas; Intersecções; Ultrapassagem; Auto-estradas; Antecipação; Condução conjunta; e Planeamento da viagem.*

Durante o projecto IRT, foram dedicados dois dias inteiros ao desenvolvimento e teste destes aspectos, quer num terreno de formação com intersecções simuladas, quer em vias públicas.

Mais uma vez é dada uma atenção especial à percepção dos perigos e à forma de os evitar, bem como à atitude e ao comportamento.

Dado que os aspectos da interligação com o trânsito consideravam situações e ambientes que não podiam ser abordados ou experimentados isoladamente ou em sequência, foram desenvolvidos três aspectos introdutórios que abrangem as considerações apropriadas para todos os aspectos do elemento Interligação com o trânsito:

- * o primeiro realça o facto de o motociclista ser o principal responsável pela segurança na estrada, de as capacidades de controlo da máquina serem apenas uma parte daquilo que é necessário para conduzir de forma segura, bem como a importância da atitude, do comportamento e da percepção dos perigos;

- * o segundo abrange a abordagem do instrutor em relação ao elemento Interligação com o trânsito;
- * e o terceiro aborda aquilo que é necessário para se aventurar em vias públicas, tanto na perspectiva do instrutor como na do motociclista.

O motociclista deve perceber que:

- * Antes de se aventurar no trânsito, é muito importante que o motociclista perceba que ele é o principal responsável pela segurança.
- * Apesar de umas boas capacidades de controlo da máquina serem essenciais, elas representam apenas uma parte de todas as competências e conhecimentos necessários para conduzir um motociclo ou uma scooter no trânsito de forma segura.
- * A atitude e o comportamento são os primeiros factores a determinar a capacidade de conduzir de forma segura no trânsito e a percepção dos perigos e a antecipação são competências cruciais.

Teoria	Controlo da máquina	Interligação com o trânsito
1 Regras de trânsito	1 Familiaridade com a máquina	1 Posição no trânsito
2 Sinalização e marcações	2 Primeiros movimentos	2 Distância e velocidade
3 Mecânica e dinâmica	3 Mudanças, travões e direcção	3 Curvas ligeiras e apertadas
4 Percepção dos perigos	4 Brecagem e contra-brecagem	4 Intersecções
5 Capacetes e vestuário apropriado	5 Manobras a velocidade reduzida	5 Ultrapassagem
6 Responsabilidade social	6 Gestão dos perigos	6 Auto-estradas
7 Limitações físicas		7 Antecipação
8 Atitude e comportamento		8 Condução conjunta
		9 Planeamento da viagem



O instrutor deve perceber que:

- * Embora os aspectos do elemento Interligação com o trânsito sejam apresentados por ordem, não será possível seguir esta sequência em sessões distintas de formação em estrada. no entanto, a sua lógica pedagógica deve ser reconhecida através de uma ênfase adequada, de um planeamento cuidadoso do percurso e de um aumento da sua complexidade em função da experiência e competência adquiridas pelo motociclista.
- * Cada um destes aspectos abrange várias situações e será muitas vezes impossível segui-las em exercícios separados; mais uma vez, a ênfase dada e o planeamento devem fazer com que o motociclista as experimente progressivamente.

Antes de se aventurar na estrada, o motociclista deve:

- * Cumprir todos os requisitos legais.
- * Usar vestuário adequado e o equipamento de protecção apropriado.
- * Ser capaz de controlar a máquina de forma competente.
- * Compreender as regras da estrada, nomeadamente no que diz respeito às situações de trânsito e aos traçados de estrada com que se deparará.

- * Aceitar e cumprir os pedidos do instrutor quando circularem juntos em vias públicas.
- * Perceber e ter praticado os procedimentos de comunicação com o instrutor.
- * Ter consciência dos eventuais perigos com que se deparará durante a condução.
- * Ter consciência do comportamento provável dos outros utentes da estrada e da necessidade de o antecipar.
- * Reconhecer que a sua atitude e o seu comportamento serão cruciais para a sua segurança.

Antes de se aventurar na estrada, o instrutor deve:

- * Efectuar um planeamento prévio do exercício.
- * Identificar um percurso em que o motociclista pode encontrar as situações de trânsito abordadas num determinado aspecto.
- * Certificar-se de que o motociclista e a sua máquina cumprem todos os requisitos legais e têm o equipamento adequado.
- * Estar confiante de que o motociclista possui as capacidades de controlo da máquina necessárias.
- * Desenvolver os modelos de condução para o aspecto e os métodos de comunicação com o motociclista.
- * Explicar pormenorizadamente ao motociclista os modelos de condução e os procedimentos de comunicação.





- * Explicar ao motociclista os perigos específicos com que poderá deparar-se durante a condução.
- * Explicar o comportamento provável dos outros utentes da estrada e dar exemplos da forma como pode ser antecipado.
- * Avaliar a atitude e o comportamento provável do motociclista e adaptar a abordagem em conformidade.

1. Posicionamento no trânsito

Este aspecto aborda a posição na estrada que deve ser adoptada por um motociclista na condução urbana, quando existe trânsito.

Preparação e planeamento

Durante a preparação da primeira experiência em vias públicas do motociclista numa scooter ou num motociclo, o instrutor deve identificar um percurso com relativamente poucas intersecções e uma intensidade e velocidade de trânsito moderadas.

Mesmo que o motociclista tenha carta de condução de uma outra categoria de veículos e tenha experiência de circulação no trânsito, o instrutor não deve usar um percurso com muitas particularidades e uma intensidade e velocidade de trânsito elevadas.

O percurso escolhido deve sempre ter características que permitam ao instrutor e ao motociclista pararem para falar de situações e experiências em segurança.

Requisitos legais e de segurança

Antes de se aventurarem na estrada, o instrutor deve certificar-se de que o motociclista e a máquina cumprem todos os requisitos legais.

O instrutor deve também assegurar-se de que o capacete e o vestuário do motociclista são apropriados, de que a viseira ou óculos de protecção do capacete não estão riscados e estão limpos e de que o motociclista realiza uma verificação de segurança da sua máquina, controlando aspectos como a tensão da corrente, o estado e a pressão dos pneus, as luzes, as pastilhas dos travões, os níveis de óleo, etc.

Preparar e dar instruções ao motociclista

O motociclista deve perceber que uma posição correcta no trânsito é determinada por uma série de factores que se alteram constantemente, devendo portanto estar em avaliação e adaptação contínuas.

Apesar de ser normalmente correcto estar no centro da via de trânsito, o motociclista deve adaptar a sua posição de forma a ter o maior campo de visão possível e a garantir que os outros utentes da estrada o irão ver. O motociclista deve estar constantemente atento e a olhar para a frente de uma forma abrangente, de forma a tentar identificar e evitar ou gerir situações potencialmente perigosas.

Estes pontos podem ser resumidos da seguinte forma: estar sempre numa posição em que pode ver e ser visto; olhar sempre para a frente de uma forma abrangente; e procurar sempre uma saída segura.

A velocidade e a distância são as principais considerações, devendo ser ajustadas de acordo com as alterações em termos de espaço lateral e longitudinal disponível.

O instrutor pode explicar isto como se o motociclista estivesse no centro de uma bolha de segurança oval, sabendo que as suas dimensões serão reduzidas em função da proximidade de outros utentes da estrada, da largura e do estado da faixa de rodagem.

À medida que a distância em relação ao veículo da frente diminui, o motociclista deve reduzir a sua velocidade.

De igual modo, quando o espaço entre o limite e o centro da faixa de rodagem diminui devido, por exemplo, a um veículo estacionado ou a um estreitamento da via, o motociclista deve reduzir a velocidade.

O instrutor deve assegurar-se de que o motociclista compreende a posição de condução que deve adoptar em relação ao instrutor. O motociclista deve ser avisado da intenção de paragem do instrutor para comentar o desempenho do motociclista antes de o exercício começar. No entanto, se for necessário interromper um exercício, o sinal a usar e o procedimento a seguir devem ser claramente percebidos pelo motociclista.

O motociclista deve também perceber os procedimentos para transmissão de instruções. Sempre que estiver envolvido equipamento de comunicação, a sua utilização deverá ter sido exercitada antes do início da condução em estrada.



A experiência

Entrar no trânsito

O instrutor e o motociclista devem procurar entrar no trânsito, numa faixa de rodagem simples, a partir de uma posição segura, por exemplo, uma zona de estacionamento ou uma via de acesso local.

Com o instrutor à frente, devem assinalar a sua intenção e entrar na faixa de rodagem no sentido do trânsito existente do seu lado da estrada. Numa fase inicial, a faixa de rodagem deve estar livre e sem trânsito nesse sentido.

Devem acelerar até uma velocidade situada imediatamente abaixo da velocidade permitida ou uma velocidade mais reduzida se o trânsito ou o pavimento da estrada assim o exigirem. Após um período de tempo e distância considerados como apropriados pelo instrutor, devem parar num local apropriado, assinalando a sua intenção, e repetir o exercício.

Quando o instrutor considerar que o motociclista possui a confiança suficiente, devem entrar na faixa de rodagem na direcção contrária àquela em que o trânsito circula do seu lado da estrada.

Depois de verificar que a estrada está livre e sem trânsito em ambos os sentidos, devem assinalar a sua intenção. Devem então deslocar-se para a faixa de rodagem, sempre com o instrutor

à frente. Após uma distância apropriada, devem parar num local adequado, assinalando a sua intenção, e repetir o exercício.

Quando o instrutor considerar que o motociclista possui a competência e confiança necessárias, devem procurar entrar na faixa de rodagem com trânsito a circular nela.

É importante que o instrutor explique e demonstre como avaliar a velocidade e distância do trânsito que se aproxima. Com o instrutor à frente, devem procurar entrar na faixa de rodagem à frente do trânsito que se aproxima.

No entanto, isto deve apenas ser realizado quando o trânsito se encontra a uma distância e velocidade que permitam ao instrutor e ao motociclista entrar na faixa de rodagem com uma aceleração moderada e alcançar a velocidade e a posição correctas em relação ao veículo que se aproxima e a outros veículos, sem fazer com que o condutor do veículo que se aproxima tenha de reduzir a velocidade ou tomar outras medidas para se desviar.

Quando o instrutor considerar que a capacidade e a confiança do motociclista evoluíram o suficiente, estes exercícios devem ser progressivamente repetidos com o motociclista à frente e o instrutor atrás.



Deslocar-se com o trânsito

O instrutor deve tentar introduzir progressivamente o motociclista na experiência de condução integrada num fluxo de trânsito. Isto exigirá que o instrutor, inicialmente, identifique uma estrada razoavelmente extensa e recta, com uma intensidade de trânsito ligeira a moderada. O ideal será que também tenha relativamente poucas particularidades, como, por exemplo, outras estradas a juntarem-se a ela.

Com o instrutor à frente, a posição a adoptar em relação ao veículo da frente deverá permitir ao motociclista ver e ser visto, bem como parar com uma travagem moderada caso o veículo da frente pare subitamente.

A posição será influenciada pela velocidade do veículo da frente e pelas suas características. Se se tratar, por exemplo, de um veículo comercial grande em vez de um carro pequeno e baixo, o motociclista deve posicionar-se mais atrás e mais para fora, não só para conseguir ver mais estrada e ser visto pelo trânsito em sentido contrário, como também para que o condutor da frente o consiga ver pelos retrovisores do veículo.

A relação entre a velocidade e a distância é crucial e o motociclista deve controlá-la e ajustá-la constantemente.

À medida que a velocidade do veículo da frente aumenta, também a distância em relação ao mesmo deverá aumentar. O motociclista pode verificar se a distância é suficiente recorrendo à regra dos dois segundos: quando o veículo da frente passar, por exemplo, por um poste de electricidade, o motociclista deverá passar pelo mesmo poste passados dois segundos bem contados ou três se o piso estiver molhado.

A distância em relação ao veículo da frente deve ser aumentada pelo motociclista mediante uma redução da velocidade, antecipando assim uma situação em que teria de abrandar ou parar. Por exemplo, ao aproximar-se de um veículo estacionado ou de um peão a atravessar ou quando as luzes ou os piscas dos veículos da frente são accionados.

Ao aproximar-se de um veículo estacionado ou de qualquer outra situação que provoque o estreitamento da faixa de rodagem, o motociclista deve olhar para trás e reduzir a velocidade antes de chegar ao obstáculo até ao ponto em que, se necessário, poderia parar sem recorrer a uma travagem a fundo. Mais uma vez, aplica-se o conceito da bolha de segurança, em que quanto mais pequena ou estreita é a bolha, mais reduzida é a velocidade do motociclista.

A posição do motociclista em relação ao veículo de trás deve ser controlada pelos retrovisores e, se necessário, olhando para trás. A distância deve ser semelhante à distância existente entre o motociclista e o veículo da frente.

Se o veículo de trás se aproximar muito do motociclista, este deve aumentar a distância em relação ao veículo da frente para o caso de o veículo de trás decidir efectuar uma ultrapassagem, poder regressar à faixa de rodagem sem que o motociclista tenha de travar ou tomar outras medidas para se desviar. Regra geral, o motociclista não deve aumentar a velocidade para manter uma distância segura em relação ao veículo de trás.

O limite máximo de velocidade não deverá ser excedido em circunstância alguma. O instrutor deve assegurar-se de que o motociclista compreende que esses limites existem por um motivo. Por exemplo, um peão atropelado por um veículo a 50 km/h tem mais de 80% de hipóteses de sobreviver. A 70 km/h, será quase inevitável o impacto causar ferimentos fatais!

Quando o instrutor considerar que a capacidade e a confiança do motociclista são suficientes, as experiências devem ser progressivamente repetidas com o motociclista à frente e o instrutor atrás.

O instrutor deve demonstrar ao motociclista as posições correctas a adoptar num fluxo de trânsito que se desloca a uma velocidade reduzida mas variada e em pára-arranca. Mais uma vez, aplica-se o conceito da bolha de segurança.

O motociclista deve procurar adoptar uma posição que lhe permita ter o máximo de visibilidade e manter-se no fluxo de trânsito, permitindo assim distinguir o movimento dos veículos mais à frente e antecipar, dentro do possível, o comportamento provável do veículo da frente.

A distância em relação ao veículo da frente deve variar em função da velocidade de circulação do trânsito, com uma margem adicional quando a velocidade não é constante, aumentando e diminuindo.

A distância deve sempre ser suficiente para permitir que o motociclista consiga parar sem recorrer a uma travagem a fundo no caso de o veículo da frente parar sem qualquer aviso.

Ao parar, o motociclista deve colocar a máquina em ponto morto ou manter-se imobilizado com a máquina engatada e desembraiada, dependendo da probabilidade de o veículo da frente arrancar.



Posicionamento com uma velocidade constante

Ao parar atrás de um veículo que tenha parado, deve deixar-se uma distância de, pelo menos, um metro, sendo que o motociclista não deve iniciar a marcha antes de o veículo da frente arrancar. A distância em relação ao veículo deve então ser aumentada à medida que a velocidade do trânsito aumenta.

Ao parar perto de uma intersecção, o motociclista deve sempre deixar espaço suficiente para um veículo que pretenda entrar ou sair. No entanto, o motociclista não deve assinalar ao condutor desse veículo que é seguro entrar ou atravessar a via.

Avaliação

O instrutor deve ficar convencido de que o motociclista consegue entrar ou deslocar-se em segurança no fluxo de trânsito e é capaz de manter uma posição segura em relação a outros veículos. Deve também assegurar-se de que o motociclista ajusta a distância em função da velocidade do trânsito, da largura da faixa de rodagem e das situações iminentes.

O instrutor deve ter a certeza de que o motociclista está sempre atento e a olhar para a frente de uma forma abrangente, de que avalia e antecipa situações à medida que surgem e evoluem, ajustando a sua posição e velocidade em conformidade.

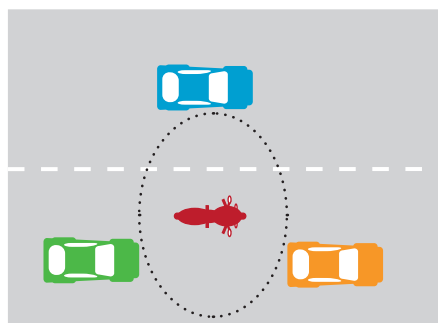
O instrutor deve ficar convencido de que o motociclista adopta posições que lhe oferecem o melhor campo de visão possível e lhe permitem ser visto por outros utentes da estrada.

Deve também assegurar-se de que o motociclista entende que, em qualquer situação, a posição a adoptar deverá ser a que oferece uma possibilidade de saída segura, conduzindo em conformidade.

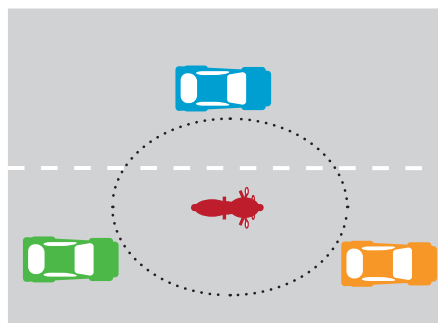
A bolha de segurança

As seguintes ilustrações mostram como as dimensões da bolha de segurança mudam em função da velocidade do motociclista, da proximidade do trânsito e da largura da faixa de rodagem.

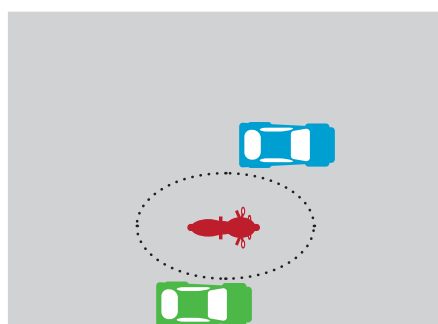
A 25 km/h:



A 50 km/h:



Passar por um veículo estacionado:





2. Distância e velocidade

Este aspecto tem em conta a posição de condução do motociclista na estrada num ambiente suburbano e rural, quando há uma menor probabilidade de o trânsito determinar a velocidade de condução do motociclista.

Preparação e planeamento

Durante o planeamento deste aspecto, o instrutor deve procurar um percurso com relativamente poucas intersecções e curvas e tráfego pouco intenso. À medida que o motociclista ganha competência e confiança, a distância e a complexidade do percurso podem ser aumentadas. No entanto, a intensidade do tráfego deve manter-se reduzida.

Os percursos escolhidos devem ter características que permitam que o instrutor e o motociclista parem de forma segura para discutir experiências.

46

Requisitos legais e de segurança

Antes de cada sessão de formação em vias públicas, o instrutor deve assegurar-se de que o motociclista está adequadamente vestido e de que a máquina cumpre todos os requisitos legais.

Preparar e dar instruções ao motociclista

The rider must understand that when riding on suburban or rural roads the rider must perceive that, when driving on suburban or rural roads with intermittent or low traffic, it will be his responsibility to determine the speed of the machine, which is different from when driving in situations where the speed of the motorcyclist is essentially influenced by the speed of the traffic.

Esta situação exige do motociclista que ele tenha consciência da necessidade de ter um comportamento diferente em termos de visão. O local para onde o motociclista está a olhar e a forma como avalia aquilo que vê permitirá ao motociclista determinar qual a velocidade segura. O instrutor deve realçar que o motociclista nunca deve exceder o limite máximo de velocidade.

O instrutor deve explicar a importância de o motociclista focar um ponto o mais longínquo possível na estrada. Numa estrada em linha recta, corresponderá ao ponto em que ambos os lados da estrada parecem unir-se. Numa estrada com curvas ou a subir, corresponderá ao ponto em que a estrada desaparece do campo de visão do motociclista.

Este ponto, frequentemente designado por ponto limite, deve ser usado pelo motociclista para determinar qual a velocidade segura. A velocidade nunca deve ser superior à distância que a máquina precisa para parar sem recorrer a uma travagem brusca.

O ponto limite é um ponto em movimento, pelo que o ponto de visão do motociclista deve deslocar-se com ele. O motociclista nunca se deve esquecer que é perigoso focar a visão num ponto fixo.

O motociclista deve também reconhecer a importância de identificar perigos potenciais no ponto limite, bem como a necessidade de controlar e avaliar as situações à medida que estas se desenvolvem e, se necessário, adoptar um novo ponto limite mais próximo.

Os procedimentos de comunicação devem ser explicados e compreendidos, bem como as posições de condução e os procedimentos de paragem para comentar o desempenho do motociclista.

A experiência

Pontos limite

Ao entrar na faixa de rodagem com o instrutor à frente, depois de verificar se é seguro fazê-lo, de ter claramente assinalado esta intenção e de se posicionar no centro da via, o motociclista deve procurar identificar os pontos limite usados pelo instrutor e aperceber-se da velocidade adoptada em conformidade.

Depois de se depararem com algumas situações distintas, o instrutor e o motociclista devem parar e comentá-las.

A condução deverá então prosseguir, com as paragens necessárias, até o motociclista ter acompanhado o instrutor ao longo de um conjunto de situações e respectivos pontos limite normalmente encontrados.



Quando o instrutor considerar que o motociclista percebeu as situações, os percursos podem ser realizados com o motociclista à frente.

Quando a estrada é uma recta, está livre e o ponto limite se encontra no local onde os dois lados da estrada parecem unir-se, o motociclista deve adoptar uma velocidade que esteja dentro dos limites máximos de velocidade e que permita a paragem simplesmente com uma ligeira travagem antes de alcançar um determinado ponto, como, por exemplo, um poste de sinalização que tenha sido identificado quando coincidia com o ponto limite.

Com a aproximação de uma curva ou do ponto mais elevado de uma subida, o ponto limite deve ser identificado pelo motociclista como o ponto em que o pavimento da estrada desaparece do seu campo de visão, devendo a velocidade da máquina ser reduzida em conformidade. O motociclista deve reduzir a velocidade em função da rapidez com que o ponto limite parece deslocar-se em direcção ao motociclista.

Quando o ponto limite parece afastar-se do motociclista, por exemplo, ao desfazer uma curva, o motociclista pode aumentar a velocidade. Também aqui, a velocidade deve sempre ser determinada pela capacidade de paragem dentro da distância até ao ponto limite.

Ao aproximar-se de uma curva, o motociclista deve saber que o ponto limite pode também parecer deslocar-se lateralmente, o que pode dar uma indicação acerca da direcção e da intensidade da curva, e o motociclista deve ajustar a velocidade em conformidade.

Controlar uma situação

Ao focar um ponto limite, o motociclista deverá conseguir identificar uma situação mal esta surja. Se, por exemplo, o motociclista vir uma intersecção no ponto limite, deverá começar a avaliar do seu potencial de perigo. A questão da prioridade deve ser considerada e deverá ser avaliada a possibilidade de entrada ou saída de trânsito na intersecção.

Ao identificar uma situação pela primeira vez, o motociclista deve estar preparado para reduzir a velocidade e, se achar que a estrada que intersecta a via onde circula tem prioridade ou que o trânsito que sai ou entra na intersecção pode ou vai seguir a mesma direcção que a sua, esse ponto tornar-se-á o ponto limite e o motociclista deve regular a sua velocidade em conformidade.

Avaliação

O instrutor deve ficar convencido de que o motociclista identifica correctamente os pontos limite e ajusta a sua velocidade em conformidade.

O motociclista deve perceber bem a relação entre a velocidade e as distâncias de paragem, bem como o tempo necessário para reagir, e deve identificar as situações, controlá-las e tomar as medidas adequadas atempadamente.

Velocidade e distâncias de paragem médias

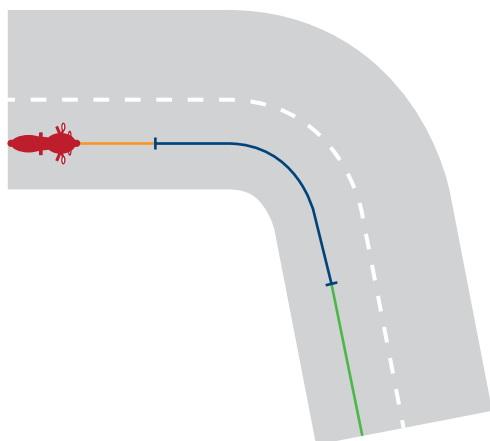
Travagem ligeira de antecipação		
reação	+seco	+molhado
a 30 km/h: 5 m	15 m	15 m
a 60 km/h: 10 m	60 m	60 m
a 90 km/h: 15 m	130 m	130 m

Travagem forte de antecipação		
reação	+seco	+molhado
a 30 km/h: 5 m	9 m	12 m
a 60 km/h: 10 m	46 m	36 m
a 90 km/h: 15 m	81 m	81 m

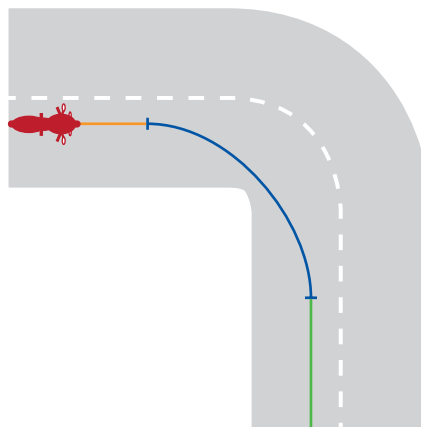
Travagem de emergência imprevista		
reação	+seco	+molhado
a 30 km/h: 10 m	4 m	8 m
a 60 km/h: 20 m	14 m	28 m
a 90 km/h: 30 m	32 m	64 m



A trajectória central:



Trajectória à direita com visão melhorada:



48

3. Curvas ligeiras e apertadas

Este aspecto considera a forma como um motociclista deve abordar e fazer uma curva ligeira ou apertada.

No âmbito deste aspecto, deve fazer-se a distinção entre uma curva ligeira em que não é necessária uma redução da velocidade superior a 20% e uma curva apertada em que é necessário reduzir mais a velocidade.

Preparação e planeamento

Ao planear este aspecto, o instrutor deve, num primeiro momento, identificar um percurso rural ou suburbano com um conjunto de curvas ligeiras e de curvas moderadas separadas, um bom pavimento, curvas com raios constantes ou com variações ligeiras, bem como algumas outras particularidades e tráfego pouco intenso.

À medida que o motociclista ganha competência e confiança, pode aumentar-se o percurso de forma a incluir curvas ligeiras e apertadas seguidas, as chamadas curvas em S, bem como curvas ligeiras e apertadas com variações significativas nos seus raios. A existência de outras particularidades na estrada e a intensidade de tráfego devem manter-se reduzidas.

O instrutor deve reconhecer que serão colocadas ao motociclista exigências significativas. Assim, a capacidade do motociclista para gerir estas exigências deve ser constantemente avaliada pelo instrutor e, se necessário, a experiência deve ser dividida em unidades mais fáceis de gerir.

Os percursos escolhidos devem permitir que o instrutor e o motociclista parem de forma segura para aconselhamento e avaliação.

Requisitos legais e de segurança

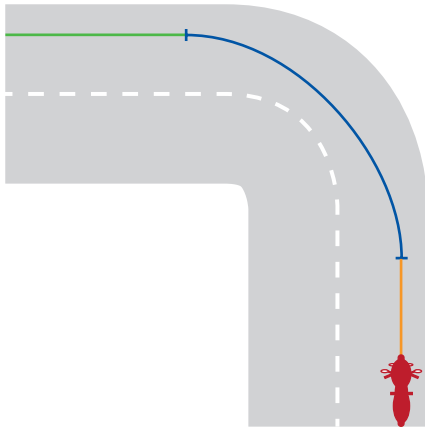
O motociclista e a máquina devem cumprir todos os requisitos legais e o instrutor deve assegurar-se de que o motociclista verificou a máquina e de que está a usar um capacete e vestuário adequados.

Preparar e dar instruções ao motociclista

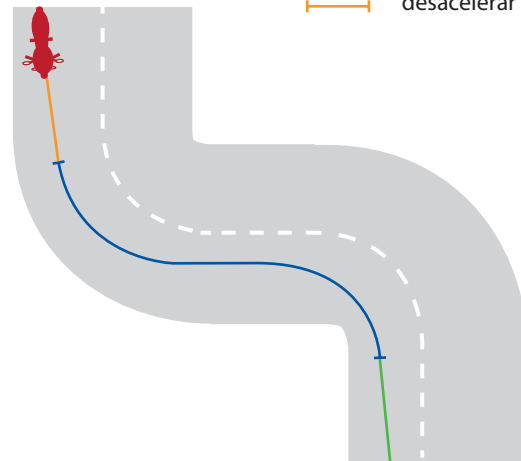
O instrutor deve explicar que o conceito de ponto limite, introduzido e aplicado no aspecto 3, também é essencial para gerir de forma segura curvas ligeiras e apertadas.



Trajectória à esquerda com visão melhorada:



Curvas em S:



- acelerar progressivamente
- velocidade constante
- desacelerar progressivamente

No entanto, o motociclista deve ainda entender que uma posição correcta na estrada, bem como ao aproximar-se e ao fazer uma curva também é essencial, na medida em que o ponto limite torna-se mais abrangente consoante a uma posição correcta alarga ou prolonga o campo de visão do motociclista.

Nunca é demais realçar a importância de o ponto de visão do motociclista se deslocar continuamente com o ponto limite.

De referir que, o facto de a atenção do motociclista ser atraída por ou se fixar numa particularidade, por exemplo, uma árvore a meio de uma curva, é uma das principais causas de acidentes de motociclos. O motociclista nunca se deve esquecer da regra de ouro: *olhar sempre para onde quer ir!*

O instrutor deve também assegurar-se de que o motociclista entende as limitações na utilização do acelerador, embraiagem e travões, sendo isto crucial para gerir de forma segura uma curva ligeira ou apertada.

A experiência

Controlo da máquina

Depois de o instrutor explicar e demonstrar a prática correcta, o motociclista deve ir à frente. Ao aproximar-se de uma curva ligeira ou apertada, focar o ponto limite e detectar quaisquer irregularidades existentes no pavimento da estrada, como, por exemplo, tampas de manutenção, o motociclista deve olhar para trás e abrandar de modo a entrar na curva a uma velocidade moderada e segura. A travagem e a selecção de mudanças necessárias devem ser realizadas antes de chegar à curva, devendo o ponto limite parecer manter-se constante em relação ao motociclista.

Ao entrar na curva, deve exercer-se uma ligeira força no acelerador para manter a velocidade e o equilíbrio da máquina, até ao ponto em que se consegue ver a saída da curva.

Durante as primeiras experiências de condução em curva, o motociclista deve adoptar uma trajectória de forma a posicionar-se no centro da via ao longo da curva ligeira ou apertada.

Ao entrar na curva, o motociclista deve continuar a focar o ponto limite, ou seja, no ponto mais longínquo que consegue avistar no centro ou na berma da estrada, dependendo de se tratar de uma curva ligeira ou apertada à esquerda ou à direita, e deve manter a trajectória central na via de trânsito através de uma força de contra-brecagem suficiente.



Se o motociclista avaliar de forma errada a velocidade de entrada na curva, o raio da trajectória da máquina deverá ser apertado através de uma força de contra-brecagem maior.

Apesar de ser possível efectuar pequenos ajustes na velocidade através do acelerador, esta prática deverá ser evitada porque pode alterar o equilíbrio da máquina. Deve também evitar-se engatar mudanças diferentes para aumentar ou reduzir a velocidade quando a máquina está na curva.

Os travões não devem, em circunstância alguma, ser usados enquanto a máquina está inclinada sobre curva.

Se surgir alguma emergência que requeira o uso dos travões, o motociclista deve colocar o motociclo na vertical, travar e, se possível, retomar a trajectória mediante uma força de contra-brecagem.

Quando se conseguir ver a saída da curva e o ponto limite parecer afastar-se, o motociclista deve abrir cuidadosamente o acelerador para permitir uma aceleração moderada, colocando a máquina progressivamente na vertical.

O motociclista não deve engatar uma mudança diferente enquanto a máquina não estiver na vertical, devendo sempre accionar a embraiagem e o acelerador de forma suave.

Ver mais

Quando o instrutor considerar que o motociclista atingiu um nível razoável de competência e confiança, poderá explicar como aumentar a visão do motociclista cortando a trajectória, bem como demonstrar esta técnica seguindo à frente do motociclista.

Quando o instrutor considerar que esta técnica foi entendida, o motociclista deverá ir à frente e, ao entrar numa curva ligeira ou apertada à esquerda, deverá posicionar-se a cerca de um quarto do lado direito da via.

Quando se conseguir ver a saída da curva ligeira ou apertada, a trajectória da máquina deverá ser aquela em que, no ápice da curva, o motociclista se encontra aproximadamente a um quarto do centro da estrada ou do lado esquerdo da via.

À medida que a estrada fica mais estreita, a trajectória deverá levar a máquina para o centro da via na saída da curva ligeira ou apertada.

Ao entrar numa curva ligeira ou apertada à direita, o motociclista deverá ter posicionado a máquina a cerca de um quarto do centro da estrada ou do lado esquerdo da via.

Quando o ponto limite se encontrar na saída da curva ligeira ou apertada, a trajectória deverá levar a máquina para uma posição situada a cerca de um quarto do lado direito da estrada. A trajectória deverá então levar a máquina para o centro da via na saída da curva ligeira ou apertada quando a estrada voltar a ficar mais estreita.

O motociclista irá imediatamente aperceber-se dos benefícios desta técnica, que lhe permite ver mais longe e adoptar uma trajectória com um raio menos apertado durante parte da curva ligeira ou apertada.

No entanto, o motociclista deve perceber que é perigoso procurar aumentar as vantagens desta técnica, conduzindo mais perto do lado ou do centro da estrada. Pode haver gravilha na berma da estrada e há uma possibilidade real de surgir trânsito em sentido contrário a circular no centro ou a pisar a linha central da estrada.



Curvas apertadas múltiplas e variadas

O instrutor deve explicar ao motociclista que, depois de conseguir avaliar correctamente a velocidade e trajectória, um dos maiores prazeres do motociclismo é conduzir através de várias curvas ligeiras e apertadas.

O motociclista deve entender que conseguir isto não requer competências adicionais às que já foram praticadas.

A única diferença reside no facto de a posição que a máquina deve assumir na estrada ao sair de uma curva ligeira ou apertada ser a posição correcta para entrar na próxima.

No entanto, é importante que o motociclista reconheça que a velocidade segura para a primeira curva não é necessariamente igual à velocidade necessária para negociar de forma segura a próxima curva e as seguintes.

O motociclista deve portanto avaliar separadamente cada curva em termos de intensidade e velocidade segura.

Para este efeito, o movimento lateral aparente do ponto limite é crucial. Se, por exemplo, ao entrar numa curva subsequente à direita, o ponto limite parecer mover-se bastante rapidamente para a direita, o motociclista deverá saber que deve reduzir a velocidade. Neste caso, uma eventual utilização dos travões para fazer abrandar a máquina terá de ser realizada com a máquina na vertical.

O instrutor deve também explicar ao motociclista que é frequente o raio de uma curva não se manter sempre constante ao longo de toda a curva.

De igual modo, o motociclista deve entender que o ponto limite é a chave para se estar preparado para esta eventualidade. Numa curva à esquerda, por exemplo, se o ponto limite, que aparentemente se deslocava para a esquerda de forma constante, parecer mover-se mais rapidamente, o motociclista poderá concluir que a curva está a ficar mais apertada.

Confrontado com esta situação, o motociclista deve aumentar a força de contra-brecagem para apertar o raio da trajectória que a máquina está a tomar. Deverá também restringir a utilização do acelerador para reduzir a velocidade, evitando o engate de mudanças diferentes e o uso dos travões.

Ler a curva

O instrutor deve explicar ao motociclista que existem outras considerações a ter em conta ao negociar curvas ligeiras e apertadas.

O pavimento da estrada deve sempre ser avaliado pelo motociclista. Se estiver em mau estado, com reparações ou marcas brilhantes ou sulcos decorrentes de um trânsito intenso, se o pavimento estiver solto ou existirem tampas de saneamento metálicas na estrada, o motociclista deverá reduzir ainda mais a velocidade e alterar a sua trajectória ao longo da curva.

O motociclista deve também perceber e ser capaz de reconhecer que existem frequentemente indícios adicionais quanto à intensidade da curva.

Deve sempre prestar-se a devida atenção aos sinais com diagramas que indicam a intensidade da curva ou com indicação numérica da velocidade segura. Em relação a este último ponto, o motociclista deve sempre jogar pelo seguro. Acontece muitas vezes que uma velocidade segura para um carro poderá ser demasiado elevada para uma scooter ou um motociclo, nomeadamente se a estrada estiver em mau estado ou molhada.

A indicação da direcção que a estrada poderá seguir para além do ponto limite do motociclista numa curva pode, por vezes, coincidir com uma linha de árvores ou postes de electricidade. No entanto, o instrutor deve realçar que isto deve apenas ser considerado como uma indicação, pois é possível que estejam a seguir o antigo traçado da estrada.

Avaliação

O instrutor deve ficar convencido de que o motociclista é capaz de avaliar de forma competente a velocidade segura e de adoptar uma trajectória suave e correcta ao negociar curvas ligeiras e apertadas.

O motociclista deve controlar de forma competente a sua máquina, sendo capaz de realizar ajustes suaves na trajectória.

O instrutor deve ficar convencido de que o motociclista está a olhar para o ponto limite e a interpretar os seus movimentos correctamente.

O motociclista deve também verificar o estado do piso e ajustar a velocidade e a trajectória em conformidade.



4. Intersecções

Preparação e planeamento

Ao planear este aspecto, o instrutor deve, num primeiro momento, procurar um percurso urbano com exemplos simples de duas ou três intersecções e com trânsito moderado.

À medida que o motociclista ganha competência e confiança, o percurso deve aumentar de forma a incluir outros tipos de intersecções, algumas das quais com maior complexidade. O ideal é o trânsito permanecer moderado.

O percurso deve permitir que o instrutor e o motociclista parem em segurança para aconselhamento e avaliação.

Requisitos legais e de segurança

O motociclista deve usar sempre vestuário adequado e a máquina deve cumprir todos os requisitos legais. O instrutor deve assegurar-se de que o motociclista entende os sinais de trânsito, as marcações da estrada e os dispositivos de controlo do trânsito que irá encontrar.

Preparar e dar instruções ao motociclista

O motociclista deve perceber que, para negociar de forma segura qualquer tipo de intersecção, o primeiro requisito é saber para onde quer ir.

O segundo requisito é compreender as regras da intersecção: Está controlada? Quem tem prioridade? O que significam os sinais e as marcações da estrada?

O terceiro requisito é o motociclista ver e ser visto, bem como dar indicações atempadas aos outros utentes da estrada em relação às suas intenções.

O quarto requisito é assumir a posição e a velocidade segura correctas para entrar, atravessar ou sair de uma intersecção.

Para cumprir estes requisitos, é essencial que o motociclista olhe, pense e planeie com antecedência.

O instrutor deve informar o motociclista dos vários tipos de intersecções que irão encontrar, explicando eventuais regras específicas e as práticas que terão de ser aplicadas para uma negociação segura.

A experiência

Intersecções em T

Ao aproximar-se de uma intersecção em T, o motociclista deve primeiro olhar para o trânsito existente atrás dele, assinalar a direcção para onde pretende virar na intersecção, bem como começar a deslocar-se para a posição correcta na estrada e a reduzir progressivamente a velocidade.

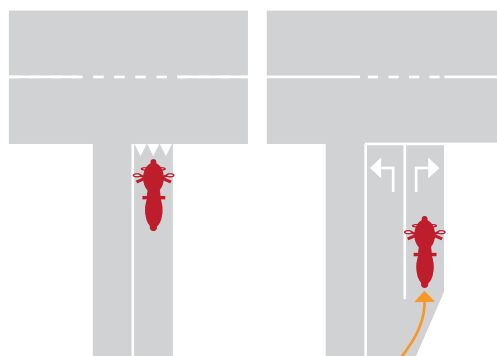
A velocidade da máquina deve ser progressivamente reduzida através da travagem do motor, da selecção de mudanças mais baixas e, se necessário, de um leve recurso aos travões. O ideal é estes serem usados apenas nos últimos 15 metros, aproximadamente, e apenas para parar a máquina.

Durante a desaceleração, o motociclista deve deslocar-se de forma a adoptar a posição correcta na intersecção. Esta posição, numa viragem à direita, encontra-se a um terço do lado da estrada e, numa viragem à esquerda, a um terço do centro da estrada. Se a faixa de rodagem tiver duas vias, o motociclista deverá posicionar-se na via da direita para virar à direita e na da esquerda para virar à esquerda.

Quando existirem sinais ou marcações da estrada que indiquem uma via para uma determinada direcção, o motociclista devem sempre respeitar essas indicações. A posição da máquina dentro das vias indicadas, normalmente, coincide com a mencionada anteriormente.

Ao desacelerar, o motociclista deve olhar para o ponto limite e avaliar também a estrada em que irá entrar, olhando para a direita e para a esquerda. É importante avaliar a intensidade e a velocidade do trânsito dessa estrada.

Intersecções em T:





Se os sinais ou as marcações da estrada indicarem que o trânsito deve parar na intersecção, o motociclista deve respeitar essa indicação. Se a intersecção não exigir uma paragem obrigatória, o motociclista deverá, no entanto, aproximar-se preparado para parar por completo a sua máquina.

Ao chegar à intersecção, o motociclista deve parar se tiver obrigação de o fazer, avaliando cuidadosamente o trânsito em ambos os sentidos.

O mais importante é o motociclista perceber que, quando a sua visão é limitada, por exemplo, por uma curva fechada na estrada situada perto da intersecção ou por veículos estacionados, não ver o trânsito que se aproxima não significa que este não exista. Deve prestar-se uma atenção redobrada em circunstâncias como estas.

Ao virar à esquerda, quando não houver trânsito em ambos os sentidos, o motociclista deve acelerar de forma suave, atravessar a(s) via(s) destinada(s) a quem vem da esquerda e virar para a via contrária.

Ao colocar a máquina na vertical, na posição correcta, a meio caminho entre a margem e o centro da estrada ou da via, o motociclista deve continuar a acelerar suavemente, engatando as mudanças necessárias, até ter atingido a velocidade segura certa.

Ao virar à direita, o motociclista deve assegurar-se de que a estrada está livre antes de virar suavemente para a via, colocando-se na posição correcta. A aceleração deve também ser moderada e a alteração de mudanças apenas deverá ser efectuada quando a máquina estiver na vertical.

Se a intersecção não exigir uma paragem obrigatória, o motociclista deverá apenas entrar depois de ter a certeza absoluta de que a estrada está livre e de que é completamente seguro fazê-lo.

Quando o instrutor considerar que o motociclista tem competência e confiança suficientes, as manobras poderão ser realizadas sem que a estrada esteja completamente livre.

No entanto, o motociclista deve entender que, quando se aproxima trânsito, este deve estar distante da intersecção e circular a uma velocidade que permita ao motociclista entrar na faixa de rodagem e alcançar a velocidade e a posição correcta apenas mediante uma aceleração moderada, sem obrigar o condutor do veículo que se aproxima a reduzir a velocidade ou a tomar outras medidas para se desviar.

Cruzamentos

Os cruzamentos, nomeadamente quando o motociclista circula numa estrada secundária e se aproxima de uma estrada principal, exigem uma atenção particular.

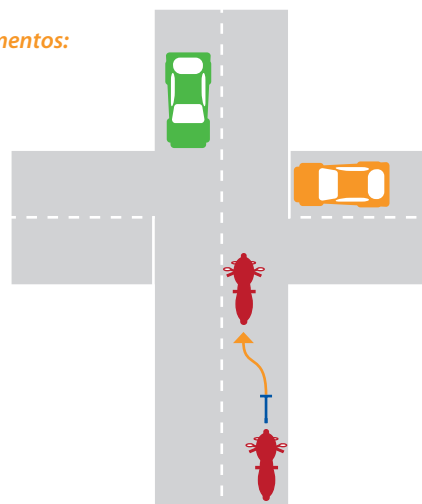
A forma como o motociclista deve abordar e negociar a entrada numa estrada principal quando pretende virar à direita ou à esquerda é igual à adoptada no caso de uma intersecção em T. No entanto, se o motociclista pretender seguir em frente, existem considerações adicionais.

Se existirem duas vias, o motociclista deverá colocar-se no centro da via direita. Ao atravessar vias com circulação de trânsito em ambos os sentidos, o motociclista não deve atravessar se a distância a que o trânsito se encontra do cruzamento não fosse considerada segura caso pretendesse entrar na faixa de rodagem na mesma direcção.

Nunca se deve assumir que a ausência de sinalização por parte de um veículo, significa que o mesmo não pretende sair da estrada principal. Se ele virar para a estrada onde o motociclista se encontra, poderá parar no meio da estrada e tapar a visão e a trajectória do motociclista, e, se virar para a estrada em que o motociclista pretende entrar, poderá acabar atrás do motociclista a uma velocidade mais elevada.

O motociclista deve também ter em conta o trânsito vindo da direcção oposta para determinar se é seguro avançar. De igual modo, o facto de o veículo não assinalar a sua intenção de virar não significa que não irá virar à esquerda ou à direita.

Cruzamentos:





Rotundas

O motociclista deve conhecer a regra geral, ou seja, o trânsito que circula numa rotunda tem prioridade sobre o trânsito que pretende entrar nela.

No entanto, podem existir excepções a esta regra geral. O motociclista deve respeitar sempre as indicações dos semáforos, dos agentes de trânsito, bem como dos sinais ou das marcações na estrada que indiquem o contrário.

O motociclista deve abordar uma rotunda de forma semelhante a uma intersecção em T ou a um cruzamento. No entanto, deve ter consciência de que, numa intersecção em T, normalmente, o trânsito surge de mais duas direcções e, num cruzamento, de mais três direcções. Numa rotunda, pode vir de mais quatro ou até cinco direcções.

Existem muitas vezes sinais, montículos de terra ou arbustos nas rotundas, que podem frequentemente esconder algumas das estradas, bem como o trânsito nelas existente, que vão dar à rotunda e, como tal, exigem uma atenção redobrada.

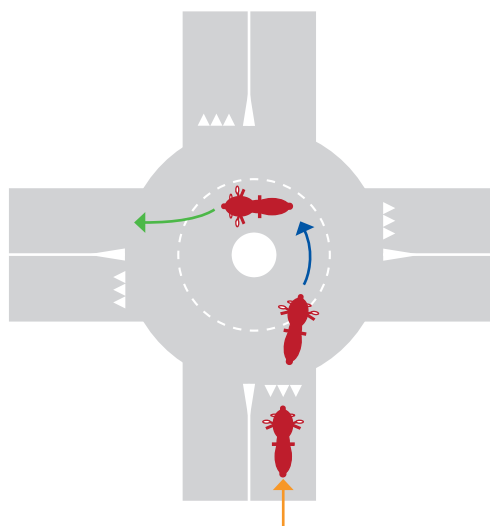
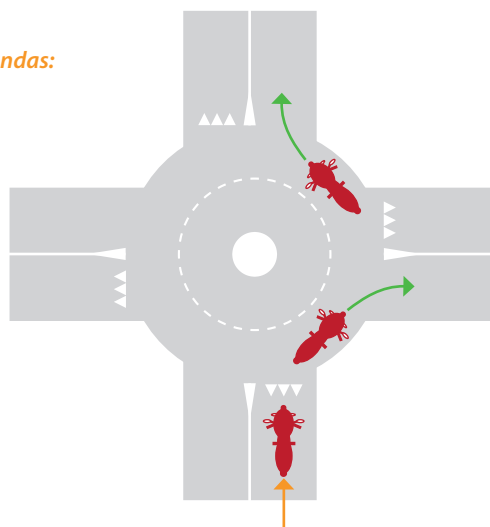
No entanto, uma rotunda distingue-se significativamente de outras intersecções porque todo o trânsito circula no mesmo sentido, de tal modo que o conflito entre o trânsito limita-se geralmente ao momento em que os veículos entram e saem da rotunda.

O motociclista deve também ter consciência de que existe uma relação entre o tamanho de uma rotunda e a velocidade provável do trânsito que nela circula. Quando uma rotunda substitui um cruzamento numa área urbana, acontece frequentemente ter uma circunferência reduzida e, por conseguinte, a velocidade do trânsito será reduzida.

No entanto, numa rotunda larga situada numa faixa de rodagem com quatro vias, a velocidade do trânsito pode ser elevada, por vezes até ilegal, devendo prestar-se uma atenção redobrada.

As mini-rotundas são muitas vezes criadas para «acalmar o trânsito». Acontece frequentemente serem simples círculos pintados na estrada e, por isso, os veículos que nelas entram, por vezes, mal reduzem a sua velocidade. A tinta utilizada pode também não ter boas propriedades aderentes e, quando estão em relevo, exigem um cuidado redobrado por parte de motociclos e scooters.

Rotundas:



A posição correcta a assumir ao entrar numa rotunda com apenas uma via de trânsito é o centro da via, devendo esta posição ser mantida durante toda a rotunda até à saída, com a trajectória do motociclista a ser apenas ligeiramente cortada no ponto de entrada e de saída.

Se existirem duas vias de trânsito, o motociclista deve encontrar-se no centro da via direita se virar à direita ou for em frente e no centro da via esquerda se virar à esquerda. Se virar à esquerda,



o motociclista deverá manter-se nesta via e na posição correcta até à saída anterior àquela em que o motociclista pretende sair, altura em que a trajectória deverá começar a levar suavemente o motociclista para a direita e a saída.

Com a devida antecedência na rotunda, o motociclista deve olhar para trás e depois assinalar a direcção que pretende seguir. Se for para a esquerda, o sinal deverá ser mantido até a saída pretendida ser a próxima, devendo então o motociclista olhar para trás e accionar o indicador de mudança de direcção direito.

O motociclista deve olhar para o ponto limite e adoptar uma velocidade segura em conformidade. Deve também olhar para as outras estradas que vão dar à rotunda, bem como para o pavimento da estrada no ponto limite e, se necessário, deve ajustar a trajectória em conformidade para evitar, por exemplo, tampas de saneamento, reparações imperfeitas e derrames de combustível.

Intersecções controladas por semáforos

As práticas de abordagem e posicionamento nas outras intersecções também se aplicam quando estas são controladas por semáforos. Aplicam-se também a outras situações em que se pode utilizar semáforos, por exemplo, em caso de obras na estrada ou passagens de nível.

No entanto, ao aproximar-se de semáforos, o motociclista deve também controlar a sua sequência e o movimento consequente do trânsito. Deve ser dada prioridade aos semáforos situados à frente do motociclista, mas os semáforos que controlam o trânsito proveniente de outras direcções e os peões podem também dar indicações sobre mudanças iminentes nos semáforos que controlam a máquina que se aproxima, o que permite ao motociclista coordenar a sua chegada aos semáforos e evitar uma travagem ou aceleração de última hora.

De igual modo, controlar os outros semáforos enquanto o motociclista espera que o seu semáforo passe para verde pode ajudá-lo a preparar-se para o arranque. No entanto, isto não deverá substituir o controlo mais abrangente dos outros veículos e peões.

O motociclista não deve, em circunstância alguma, passar um semáforo que tenha acabado de passar de verde para vermelho, nem um semáforo vermelho prestes a passar para verde.

O instrutor deve assegurar-se de que o motociclista conhece as regras nacionais que se aplicam aos sinais de um agente de trânsito durante o controlo do trânsito.

Ao deparar-se com uma situação destas, o motociclista deve sempre cumprir integralmente as instruções dadas pelo agente de trânsito sem atrasos desnecessários.

Bifurcações

O instrutor deve explicar ao motociclista que os acidentes de motociclos são frequentemente causados pelo facto de outro veículo entrar ou sair de uma bifurcação, ignorando a prioridade do motociclista.

Se, no ponto limite, for identificada uma bifurcação à direita ou à esquerda, o motociclista deverá avaliá-la e controlá-la. Deve considerar-se até que ponto o trânsito que nela circula pode ser visto e, ao avistar um veículo, quais serão as suas acções prováveis, devendo, se necessário, ajustar-se a velocidade e a posição.

O motociclista nunca deve assumir que, se ele viu o outro veículo, significa que o seu condutor viu a sua scooter ou motociclo ou que, se o condutor o tiver visto, este terá avaliado correctamente a velocidade do motociclo ou da scooter.

Devem realizar-se considerações semelhantes se o motociclista tiver identificado uma bifurcação à direita e houver trânsito a aproximar-se. O(s) veículo(s) que se aproximam devem ser vigiados para o caso de, com ou sem a devida sinalização, entrarem na bifurcação à frente do motociclista.

O motociclista deve perceber que não deverá nunca fazer sinais de luzes como sinal de advertência se achar que não foi visto pelo condutor do outro veículo. Este tipo de sinal pode ser facilmente confundido com um sinal de cedência de prioridade.

Se o motociclista pretender virar de uma estrada principal para uma estrada secundária, deve olhar para trás, assinalar a sua intenção e começar a reduzir a velocidade a uma distância segura da bifurcação.

Ao virar à esquerda, o trânsito em sentido contrário deve ser controlado atentamente, devendo a manobra ser concretizada apenas se for segura. Se o motociclista tiver de parar, a largura total da estrada deverá determinar a posição segura a adoptar. Se a estrada for suficientemente larga para permitir que o trânsito passe de forma segura de um lado ou outro, o motociclista deverá parar imediatamente à direita do centro da estrada. Se a estrada não permitir que o trânsito circule de forma segura pela direita do motociclista, o motociclista deverá parar a aproximadamente um terço do centro da estrada.



Avaliação

O instrutor deve ficar convencido de que o motociclista consegue abordar e negociar várias intersecções de forma segura e competente.

Deve assegurar-se, em particular, de que o ponto de visão do motociclista é correcto e de que ele olha para o ponto limite, o trânsito e as condições da estrada.

Devem ser competências visíveis por parte do motociclista a identificação atempada de outros utentes da estrada, incluindo peões, bem como uma avaliação das suas acções prováveis.

A capacidade de determinação da velocidade, trajectória e posicionamento na estrada seguros, bem como a capacidade do motociclista para identificar situações potencialmente perigosas e controlar a sua evolução devem ser consideradas satisfatórias pelo instrutor.

O mais importante é o instrutor ter a certeza de que o motociclista tem a atitude certa e de que o seu comportamento responsável demonstra sempre a devida preocupação para com a segurança dos outros utentes da estrada.

5. Ultrapassagem

Este aspecto considera a forma como um motociclista pode ultrapassar os outros veículos de forma segura.

Preparação e planeamento

Para este aspecto, o instrutor deve procurar estradas suburbanas ou rurais com um número razoável de troços a direito, algumas delas com duas vias e com um trânsito moderado. Devem permitir que o instrutor e o motociclista porem em segurança para aconselhamento e avaliação.

Requisitos legais e de segurança

O motociclista deve estar adequadamente vestido e cumprir todos os requisitos legais. O instrutor deve certificar-se de que o motociclista conhece as regras e os sinais e marcações da estrada que regulam a ultrapassagem.

Preparar e dar instruções ao motociclista

Para ultrapassar outro veículo, o motociclista deve saber que esta ultrapassagem é permitida e pode ser concretizada de forma segura respeitando o limite de velocidade.

É importante o motociclista perceber que deve conseguir ver para além do veículo a ser ultrapassado e também ser visto pelo condutor desse veículo e que estes requisitos influenciarão a posição e distância em relação ao outro veículo.

O instrutor deve informar o motociclista em relação a várias possibilidades, como, por exemplo, aparecimento de trânsito vindo de bifurcações ou cavidades escondidas mais à frente na estrada, e em relação ao efeito dos ventos laterais, da turbulência e da projecção de água pelo veículo a ultrapassar.

O motociclista deve também ser advertido para a possibilidade de, ao considerar a ultrapassagem de mais do que um veículo, um dos veículos também decidir fazer uma ultrapassagem.

A experiência

Aproximação, posição e distância

Idealmente, as primeiras manobras de ultrapassagem devem ser realizadas numa faixa de rodagem de duas vias, o que permitirá ao motociclista desenvolver as práticas correctas em termos de aproximação, posição e distância, sem ter de se preocupar com o trânsito em sentido contrário.

O motociclista deve permanecer na via da direita até realizar a manobra de ultrapassagem. Ao aproximar-se do veículo, é importante olhar para trás, continuando a fazê-lo a intervalos frequentes e antes de começar a ultrapassar. O motociclista deve ainda olhar para o veículo a ultrapassar e para além dele.

Se, por qualquer razão, o motociclista sentir que pode não ser seguro ultrapassar, nunca deverá tentar fazê-lo.

A velocidade de aproximação ao veículo da frente deve ser avaliada e o motociclista deve reduzir gradualmente a velocidade para que esta coincida com a do veículo quanto alcançar a distância e a posição correctas em relação a ele.

A distância nunca deve ser inferior àquela que seria necessária para parar a esta velocidade recorrendo apenas a uma travagem moderada (lembre-se da regra dos 2 segundos, 3 segundos se o piso estiver molhado).



A posição correcta é aquela em que o motociclista pode ser visto pelo condutor do veículo a ultrapassar e por outros veículos, e em que o motociclista tem a visibilidade máxima sobre a estrada que se prolonga para além do veículo a ser ultrapassado. Esta posição estará perto do lado esquerdo da via sem sair da via.

Se, depois de olhar para trás, for seguro ultrapassar sem perturbar quaisquer veículos mais rápidos em ambas as vias de trânsito, o motociclista pode assinalar a sua intenção e mudar de via suavemente, aplicando uma aceleração moderada para ultrapassar o veículo sem demora excessiva.

Ultrapassar com segurança

Ao ultrapassar outro veículo, o motociclista deve encontrar-se no centro da via da esquerda. No entanto, se o piso estiver molhado e houver projecção de água por parte do veículo a ultrapassar, o motociclista deverá deslocar-se mais para a esquerda.

A reacção deve ser a mesma se existir uma turbulência significativa, devendo estar-se particularmente atento ao alcançar a parte dianteira do veículo em caso de forte vento lateral.

Depois de o veículo ser ultrapassado, o motociclista deve permanecer na via da esquerda até poder regressar à via da direita com uma distância de segurança suficiente entre ele e o veículo que foi ultrapassado.

Quando isto acontecer, o motociclista deve voltar a olhar para trás, assinalar a sua intenção e regressar suavemente para o centro da via da direita.

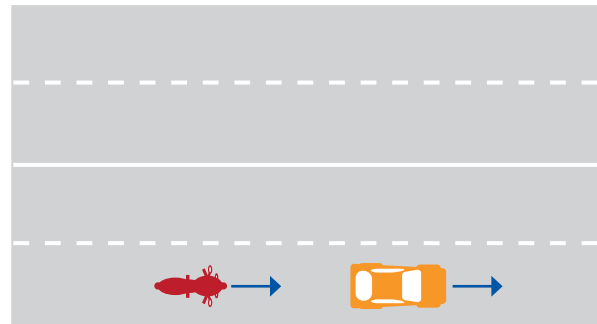
O motociclista deve estar particularmente atento ao ultrapassar uma série de veículos que circulam perto uns dos outros.

Se o espaço existente entre os veículos for suficiente para permitir ao motociclista regressar de forma segura para a via da direita e manter distâncias correctas, deverá fazê-lo. A posição correcta é aquela em que o motociclista pode ser visto pelo condutor do próximo veículo a ultrapassar.

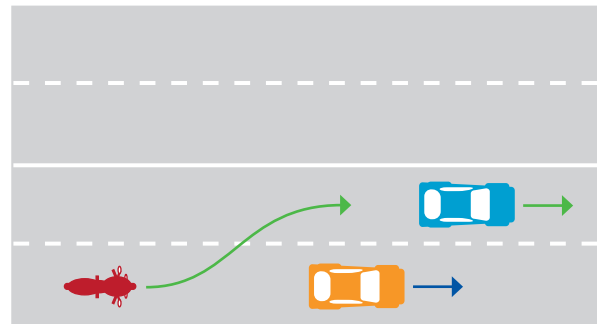
Se, no entanto, o espaço existente entre os veículos for insuficiente, o motociclista deverá permanecer na via da esquerda até ultrapassar o veículo que circula à frente do grupo.

Nestas circunstâncias, o motociclista deve estar particularmente atento à possibilidade de um dos veículos iniciar uma ultrapassagem. Caso isto aconteça, o motociclista não deve acelerar para passar num intervalo que ficaria cada vez mais estreito, mas sim travar e adoptar a distância correcta em relação ao veículo que iniciou a ultrapassagem.

Posição e distância:

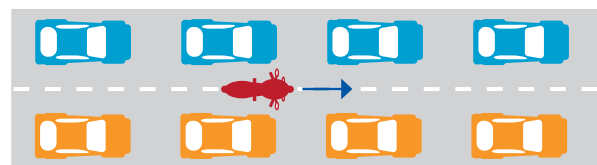


Ultrapassar com segurança:



57

Furar as filas:



Motociclo < 15 km/h

Trânsito < 10 km/h



O motociclista não deve, em circunstância alguma, exceder o limite máximo de velocidade para completar uma manobra de ultrapassagem.

Trânsito em sentido contrário

Quando o instrutor tiver a certeza de que o motociclista consegue gerir situações de ultrapassagem de forma competente e segura numa faixa de rodagem com duas vias, a experiência poderá ser alargada de forma a abranger contemplar a gestão do trânsito em sentido contrário.

O motociclista deve entender que, ao ultrapassar numa faixa de rodagem com duas vias, o principal ponto de visão é o veículo que está a ser ultrapassado. No entanto, ao ultrapassar numa faixa de rodagem de uma via, o ponto de visão deve incidir no trânsito em sentido contrário, o que não significa que o motociclista pode ignorar o veículo que pretende ultrapassar. Na verdade, para além da exigência crucial de olhar para o trânsito em sentido contrário, todos os outros conhecimentos e competências previamente aplicados são igualmente necessários.

A distância correcta e a posição em relação ao veículo a ultrapassar são essenciais para permitir ao motociclista ver o trânsito em sentido contrário com a devida antecedência.

Nesta posição, o motociclista deve olhar para o ponto limite, devendo considerar realizar a ultrapassagem apenas se a distância for suficiente para permitir que o veículo seja ultrapassado de forma segura e apenas se a faixa de rodagem contrária estiver completamente livre de veículos.

Antes de iniciar a manobra, o motociclista deve olhar para trás e voltar a verificar que não existem veículos em sentido contrário, estando particularmente atento à possibilidade de estarem escondidos por uma depressão na estrada ou de surgirem de bifurcações.

Quando estiver convencido de que a estrada está livre e de que o veículo pode ser ultrapassado de forma segura, o motociclista deve assinalar a sua intenção e mudar de via suavemente, usando uma aceleração moderada para ultrapassar o veículo. O limite máximo de velocidade não deve, de modo algum, ser excedido, nem devem ser ignorados quaisquer sinais ou marcações na estrada.

Em rectas extensas e se a visão do motociclista não for limitada, por vezes, é possível ultrapassar de forma segura um veículo que circule a uma velocidade reduzida quando se avista, à distância, trânsito em sentido contrário.

No entanto, o motociclista deve apenas considerar realizar esta manobra se tiver avaliado cuidadosamente a velocidade de aproximação do veículo em sentido contrário e se tiver a certeza de que a distância é suficiente para permitir que a manobra seja concretizada com uma margem de segurança significativa.

O motociclista não deve, em circunstância alguma, mudar de via para ultrapassar se existir alguma possibilidade de o condutor do veículo em sentido contrário ter de reduzir a velocidade ou de tomar outras medidas para se desviar.

Em estradas longas e em linha recta, o motociclista deve estar particularmente atento à possibilidade de o trânsito em sentido contrário ser ocultado por uma depressão na estrada, reconhecendo que pode também existir uma bifurcação nesta depressão, de onde pode surgir trânsito.

O motociclista deve também entender que as condições meteorológicas adversas, como chuva e nevoeiro, bem como o anoitecer e o amanhecer, podem tornar mais difícil a visualização do trânsito em sentido contrário, nomeadamente se as luzes do veículo não estiverem ligadas. Nestas circunstâncias, o motociclista deve estar particularmente atento e ter em consideração estas eventualidades ao tomar as suas decisões.

Furar as filas

Nem todos os países autorizam aquilo que é designado por «furar as filas», ou seja, o facto de um motociclo ou uma scooter se deslocar entre filas de veículos parados ou que circulam a uma velocidade reduzida. Se for autorizado, por regulamentação ou pela prática comum, deverá ser explicado e, se possível, treinado pelo motociclista. Se existirem regras ou directrizes nacionais, elas deverão ser seguidas pelo instrutor e motociclista.

Se, no entanto, furar as filas for autorizado, mas a sua prática não se encontrar em nenhum código, o motociclista deverá apenas furar as filas com cuidados redobrados, mostrando a devida consideração para com os outros veículos.

Se as filas de trânsito circularem a velocidades iguais ou superiores a 10 km/h, o motociclista deverá permanecer na fila. No entanto, se o trânsito se deslocar de forma intermitente e a uma velocidade inferior a 10 km/h, o motociclista poderá circular cuidadosamente entre as filas. Se existirem mais do que duas filas de trânsito, o motociclista deverá circular entre as duas filas mais à esquerda.

O motociclista deve ter o farol dianteiro ligado, bem como o indicador de mudança de direcção. O motociclista nunca deve exceder em mais de cinco km/h a velocidade do trânsito por onde se está a deslocar.



O motociclista deve estar sempre consciente da possibilidade de um veículo mudar de fila sem olhar para trás. Dado que isto implica muitas vezes que o veículo não poderá entrar integralmente na fila pretendida, o motociclista deve estar sempre preparado para travar em segurança e parar se isto acontecer.

Se o condutor de outro veículo, depois de ver o motociclista, lhe deixar espaço, a boa prática e educação mandam que se agradeça com um gesto da mão ou do pé.

Avaliação

O instrutor deve ficar convencido de que o motociclista consegue realizar ultrapassagens de forma segura e competente.

Deve ter a certeza de que o motociclista avalia correctamente a velocidade do trânsito e adopta a posição correcta e uma distância segura em relação ao mesmo.

O motociclista deve procurar e estar a ver os veículos em sentido contrário, o veículo a ultrapassar e os veículos que circulam atrás, fazendo avaliações correctas com a devida consideração pela sua segurança e pela dos outros utentes da estrada.

6. Auto-estradas

Este aspecto considera as práticas para entrar, circular e sair de uma auto-estrada em segurança.

Preparação e planeamento

Em alguns países, o acesso às auto-estradas é proibido aos motociclistas que não passaram no exame de condução ou aos motociclistas que conduzam máquinas com dimensões e potência do motor inferiores a um mínimo especificado.

Se for este o caso, ou se não existir nenhuma auto-estrada perto, o instrutor deve tentar encontrar uma estrada com faixas de rodagem de duas vias que tenha características semelhantes a uma auto-estrada e, em particular, que tenha ramais de acesso e saída com faixas de aceleração e desaceleração.

Se isto também não for possível, o instrutor deve dar instruções pormenorizadas ao motociclista sobre aquilo que pode esperar e sobre as suas obrigações ao circular legalmente numa auto-estrada.

Nestas circunstâncias, o instrutor pode mostrar ao motociclista quais as vantagens de uma sessão na auto-estrada, acompanhado pelo instrutor, depois de ele passar no exame da carta de condução A.

Se um motociclista não conseguir passar pela experiência de circular numa auto-estrada ou numa estrada com características semelhantes, o instrutor pode considerar levar o motociclista para uma auto-estrada como passageiro.

Esta experiência dará ao motociclista, pelo menos, a possibilidade de perceber, no respectivo contexto, os pontos abordados nas instruções.

O instrutor deve assegurar-se de que esta situação é autorizada pelo seu seguro e o motociclista deverá conhecer os requisitos para ser um passageiro seguro (ver Aspecto 8).

O instrutor não se deve esquecer que as suas capacidades de condução serão indubitavelmente maiores do que as do motociclista, pelo que deve conduzir a uma velocidade acessível ao motociclista e de forma a ser um bom exemplo e a mostrar a devida consideração pelos outros utentes da estrada.

Requisitos legais e de segurança

O motociclista tem de ter uma carta de condução e conduzir uma máquina autorizada a circular em auto-estradas e que cumpra todos os demais requisitos legais.

O instrutor deve certificar-se de que o motociclista conhece as regras e os sinais específicos das auto-estradas.

O motociclista, ao realizar as verificações normais de segurança, deve estar particularmente atento ao estado e à pressão dos pneus.

Preparar e dar instruções ao motociclista

O instrutor deve garantir que o motociclista entende que a velocidade do trânsito numa auto-estrada é geralmente maior do que noutros tipos de estradas.

O que significa que é necessária uma atenção redobrada ao avaliar a velocidade de outros veículos. Este ponto aplica-se particularmente aos veículos que se aproximam do motociclista, vindos de trás.

Significa também que o motociclista deve pensar em termos de antecipação e deve planejar e iniciar qualquer manobra com mais antecedência do que noutras estradas.



A experiência

Entrar na auto-estrada

Ao entrar no ramal de acesso a uma auto-estrada, o motociclista deve esperar encontrar curvas apertadas e circular a uma velocidade moderada e segura. Alguns ramais de acesso têm uma curva gradual, outros podem ter curvas apertadas em ambas as direcções, normalmente com tendência para o raio ficar mais estreito.

Logo que o motociclista consiga ver a faixa de rodagem principal da auto-estrada, deve começar a avaliar a velocidade e a intensidade do trânsito que nela circula.

Assim que for seguro e, obviamente, ao chegar à faixa de aceleração, o motociclista deve olhar para trás, assinalar a sua intenção e aumentar ou reduzir a velocidade para entrar na via direita da faixa de rodagem principal de forma segura, com aproximadamente a mesma velocidade do que o trânsito que nela circula, quando houver espaço suficiente para isso.

Durante a manobra, o motociclista deve olhar frequentemente para trás e entrar na faixa de rodagem principal apenas quando isso não obrigar quaisquer veículos que se aproximem a travar ou a tomar outras medidas para se desviarem.

O motociclista deve permanecer na via da direita durante um certo período de tempo para se adaptar às condições da auto-estrada, nomeadamente às velocidades mais elevadas.

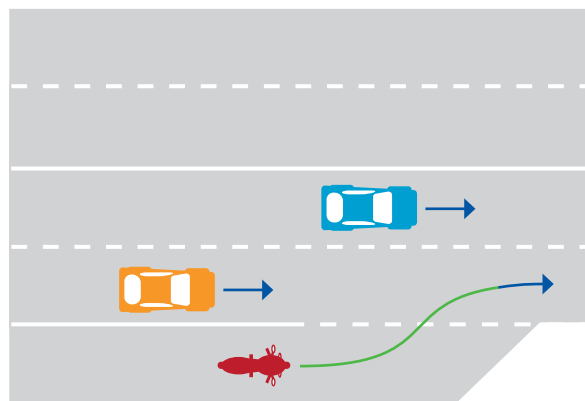
Ultrapassagem

O motociclista deve apenas deslocar-se para uma via da esquerda se for necessário ultrapassar um veículo que circula mais lentamente e se, depois de olhar para trás, tiver a certeza de que é seguro fazê-lo.

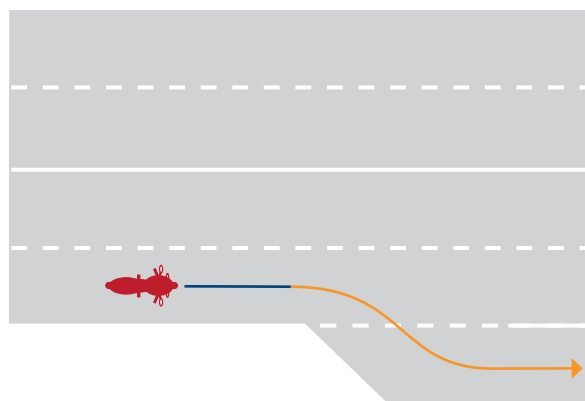
Os procedimentos de ultrapassagem são os descritos e praticados em estradas com faixas de rodagem de duas vias nos pontos Aproximação, Posição e Distância e Ultrapassar com segurança do Aspecto 5. No entanto, será necessária uma atenção redobrada devido às velocidades mais elevadas de circulação em auto-estradas.

O motociclista deve olhar para trás cuidadosamente e, se a estrada estiver livre, assinalar a sua intenção e deslocar-se suavemente para a via da esquerda, recorrendo, se necessário, a uma aceleração moderada para ultrapassar o veículo, regressando então para a via da direita a uma distância segura dos veículos.

Entrar na auto-estrada:



Sair da auto-estrada:



Se a estrada não estiver livre, o motociclista deve ajustar a velocidade de forma a alcançar a distância de segurança correcta em relação ao veículo, circulando à mesma velocidade do que o mesmo.

Na posição correcta, que permita ao motociclista ver e ser visto, o motociclista deve olhar frequentemente para trás e, quando a estrada estiver livre, assinalar a sua intenção e deslocar-se suavemente para a via da esquerda, ultrapassando o veículo com uma aceleração moderada.



É necessária uma atenção redobrada em caso de ventos laterais, turbulência ou projecção de água, não devendo, em circunstância alguma, exceder-se a velocidade máxima autorizada.

Sair da auto-estrada

Uma das primeiras coisas que um motociclista precisa de saber para ser capaz de sair de uma auto-estrada de forma segura é para onde pretende ir. Consultar previamente um mapa para saber o número da saída é importante, em vez de se basear apenas no nome de um local que, muitas vezes, surge em três ou mais saídas. O número da saída também é útil na medida em que permite ao motociclista efectuar uma contagem das saídas até à saída da auto-estrada que pretende utilizar.

Quando o motociclista sabe que a próxima saída é a sua e não se encontra na via da direita, deve deslocar-se suavemente para lá depois de olhar para trás e de assinalar a sua intenção.

Quando se encontra na via da direita, o motociclista deve adaptar a sua velocidade à do trânsito que nela circula ou reduzi-la ligeiramente se, ao fazê-lo, não perturbar qualquer veículo que circule atrás.

O instrutor deve assegurar-se de que o motociclista entende que a via de desaceleração é o local onde deve reduzir a velocidade para um nível seguro, de forma a negociar qualquer curva ligeira ou apertada para entrar no trânsito fora da auto-estrada.

Uma curva ligeira ou apertada é normalmente indicada por uma sequência de setas, havendo muitas vezes um sinal que indica a velocidade máxima para circular em segurança.

O motociclista deve sempre encarar o limite máximo indicado com cuidado, dado que se trata frequentemente de uma velocidade segura para um carro que colocaria à prova um condutor de motociclos ou scooter com pouca experiência.

É particularmente importante o motociclista perceber que a sua capacidade de avaliação continuará, provavelmente, a ser influenciada pelas velocidades mais elevadas das auto-estradas e que, mesmo depois de desacelerar para uma velocidade que parece segura, esta poderá ainda ser demasiado elevada para a curva que se aproxima.

O motociclista deve lembrar-se disto também ao regressar para estradas normais e para o trânsito. O motociclista deve estar sempre particularmente atento e conduzir com cuidado até o efeito das velocidades elevadas das auto-estradas se dissipar.



Avaliação

Se o motociclista tiver tido a oportunidade de conduzir numa auto-estrada, o instrutor deve ficar convencido de que ele é capaz de entrar e sair da faixa de rodagem principal de forma segura, depois de avaliar a velocidade e a frequência do trânsito e de ter ajustado a velocidade em conformidade.

O motociclista deve ser capaz de se adaptar a velocidades de circulação superiores e inferiores, de identificar situações atempadamente e de controlar a sua evolução, nomeadamente em relação a veículos que se aproximam do motociclista, vindos de trás.

O instrutor deve assegurar-se de que o motociclista se comporta sempre de forma segura e com uma atitude responsável, mostrando a devida consideração pela sua segurança e pela dos outros utentes da estrada.

Se apenas tiver sido possível o instrutor explicar a experiência de condução em auto-estradas em estradas com uma faixa de rodagem de duas vias ou levar o motociclista para uma auto-estrada como passageiro na sua máquina, o instrutor deve assegurar-se de que o motociclista compreende perfeitamente as diferenças entre esta exposição limitada e a realidade.

Caso só tenha sido possível o instrutor abordar a condução em auto-estradas de forma teórica, o motociclista deverá ser capaz de explicar ao instrutor que ele compreende as competências e os conhecimentos necessários, bem como as exigências e os desafios que irá enfrentar ao conduzir numa auto-estrada.

7. Antecipação

Este aspecto visa a compreensão por parte do motociclista do comportamento possível dos outros utentes da estrada e peões, bem como da probabilidade de surgirem situações rodoviárias e de trânsito perigosas e as respectivas consequências.

Preparação e planeamento

Ao preparar este aspecto, o instrutor deve aperceber-se de que, na realidade, não será fácil expor o motociclista a situações em que ele consiga realmente antecipar o comportamento dos outros utentes da estrada e os perigos potenciais em situações de trânsito.

No entanto, isto não significa que se deverá abordar o aspecto, principalmente através de instruções dadas ao motociclista. O instrutor deve procurar percursos em que o traçado da estrada, a intensidade e variedade de tráfego e a ligação com os peões permitam explicar ao motociclista as suas instruções e fazer com que ele as compreenda no respectivo contexto.

Dado que isto exigirá pausas prolongadas de explicação e avaliação, os percursos escolhidos deverão ter características que permitam que estas pausas sejam realizadas de forma segura.

Requisitos legais e de segurança

Como habitualmente, o instrutor deve certificar-se de que o motociclista e a máquina cumprem todos os requisitos legais e de que o motociclista está a usar vestuário adequado e realizou as verificações de segurança na sua máquina.

Preparar e dar instruções ao motociclista

O instrutor deve dar instruções aprofundadas ao motociclista antes de iniciar este aspecto. O motociclista deve perceber que antecipar o comportamento e as situações é uma competência chave para uma condução segura, que só é possível desenvolver pensando para além da situação imediata e encarando-a sob a perspectiva dos outros utentes da estrada ou peões.

O instrutor deve explicar que é muito raro uma situação crítica surgir do nada. Normalmente, existe uma série de indicações ou um conjunto de circunstâncias que, se o motociclista estiver sensibilizado para as mesmas, podem adverti-lo para que fique particularmente atento e modere o seu comportamento.

O motociclista deve perceber que, mesmo que uma situação antecipada não se desenvolva ou que os outros utentes da estrada não se comportem da forma prevista, isto não invalida a utilidade da antecipação. O facto de uma criança não correr para a estrada atrás de uma bola não significa que outra criança não o faça noutra ocasião. Estar consciente de que algo pode acontecer é o pré-requisito para lidar com esta situação de forma segura quando ela acontecer.

A experiência

O instrutor e o motociclista devem conduzir juntos numa série de locais e/ou circunstâncias que permitam ao instrutor explicar como identificar situações potencialmente perigosas e como antecipar a sua evolução.



Depois de passar por um local ou por uma situação, o instrutor deve parar quando for seguro fazê-lo e abordar essa situação com o motociclista. Durante esta abordagem, o instrutor deve procurar entender o que o motociclista viu e até que ponto identificou situações potencialmente perigosas e avaliou as suas possíveis evoluções. Seguem alguns exemplos de locais e situações.

Conduzir na cidade

Autocarros e peões

Ao seguir um autocarro, a distância e posição do motociclista em relação a ele é importante. Não só deve ser suficiente para permitir uma travagem segura, como também deve permitir ao motociclista ver para além do autocarro, para que possa identificar, por exemplo, uma paragem de autocarro, uma passadeira ou semáforos.

Adicionalmente, o motociclista deve controlar o próprio autocarro e aperceber-se não só de indicações óbvias, como indicadores de mudança de direcção e luzes de travagem, como também de indícios que apontem para manobras prováveis.

Por exemplo, se um passageiro for visto a levantar-se do seu banco, isto poderá representar um primeiro aviso de que o autocarro irá parar. Outro exemplo poderá ser quando um autocarro está parado e o motociclista tenciona ultrapassá-lo. É óbvio que os indicadores de mudança de direcção devem ser controlados, bem como a roda dianteira dado que é frequente esta poder ser vista a virar antes de o condutor assinalar a manobra ou arrancar.

Quando está próximo de autocarros que se encontram ou se aproximam de uma paragem, o motociclista deve também controlar o comportamento dos peões. Deve estar atento, em primeiro lugar, a quaisquer indicações de que querem apanhar o autocarro e, na sua pressa, podem não tomar os devidos cuidados e, em segundo lugar, à probabilidade de um ou vários peões tentarem atravessar a estrada em frente ao autocarro, num ponto em que o motociclista só os veria no momento em que surgissem. Deve ter-se sempre a devida atenção e ajustar a velocidade e a posição, especialmente quando se encontram nas imediações crianças em idade escolar.

Crianças

As crianças devem sempre ser vigiadas de perto por ser provável que façam algo imprevisível. Deve ter-se uma atenção redobrada em relação a crianças pequenas; as crianças que começam a andar acompanhadas pela sua mãe e um irmão ou irmã num carrinho de bebé devem ser sempre alvo de uma atenção especial por parte do motociclista.

As crianças nas imediações de uma escola devem sempre ser vigiadas de perto, não apenas na passadeira que se encontra imediatamente em frente à escola e é provavelmente controlada por um responsável.

Haverá menos probabilidades de as intersecções que as crianças têm de atravessar no caminho para a escola serem controladas e uma criança atrasada ou com pressa de chegar a casa para ver o seu programa de televisão preferido irá frequentemente esquecer-se dos perigos que as estradas podem representar.

As crianças que brincam, seja em áreas dedicadas ou em áreas escolhidas espontaneamente, exigem uma grande atenção por parte do motociclista. Uma bola que venha parar à estrada será provavelmente seguida de uma tentativa por parte de uma criança de a recuperar.

Trânsito intenso

Apesar de existir uma relação entre a intensidade e a velocidade do trânsito e de ser habitual o trânsito circular a uma velocidade mais reduzida à medida que vai ficando mais intenso, o motociclista deve perceber que isto pode frequentemente levar a que os condutores de outros veículos estejam dispostos a correr riscos e a não cumprir as regras e regulamentações de trânsito.

O motociclista deve estar consciente disso, redobrando a atenção e adaptando o seu comportamento em conformidade.

Por exemplo, o condutor de um veículo que tenha estado à espera durante algum tempo para entrar num fluxo de trânsito praticamente contínuo estará mais propenso a forçar a sua entrada, principalmente se um motociclista que se aproxima não ocupar todo o seu lado da estrada.

É muitas vezes do melhor interesse do motociclista reduzir a velocidade e indicar ao condutor do veículo que ele pode entrar à frente do motociclo. Esta acção não só evita o aparecimento de uma situação potencialmente perigosa, como também fará muitas vezes com que o condutor devolva a cortesia a outros motociclistas.

Intersecções controladas por semáforos

Um motociclista deve estar particularmente atento ao entrar numa intersecção, nomeadamente quando os veículos e os peões têm de esperar que fique verde para passar.



Infelizmente, eles nem sempre estão dispostos a esperar, especialmente se o semáforo tiver acabado de ficar vermelho. Este tipo de comportamento pode ser problemático para um motociclista devido à sua aceleração mais rápida, pelo que o motociclista deve estar consciente disso.

Como parte integrante do processo de controlo dos veículos que entram e se encontram na intersecção, o instrutor deve assegurar-se de que o motociclista está particularmente atento aos veículos que não parecem estar a moderar suficientemente a sua velocidade ao aproximarem-se da intersecção.

Deve prestar-se atenção aos veículos que se encontram no meio de uma intersecção à espera de virarem por entre um fluxo de trânsito.

Os peões que parecem menos familiarizados com o funcionamento dos semáforos devem ser vigiados de perto. Mesmo quando os semáforos prevêem um período de passagem exclusiva para os peões, estes podem frequentemente reagir às alterações dos semáforos destinados ao trânsito.

Controlar o pavimento da estrada

O instrutor deve explicar ao motociclista que as capacidades de antecipação também se aplicam ao controlo do pavimento da estrada para detectar situações potencialmente perigosas.

Os exemplos a dar podem incluir áreas de paragem e arranque frequente de autocarros com vestígios de óleo na estrada. Os locais podem também ter sulcos profundos no pavimento da estrada, provocados pelo peso dos veículos.

O motociclista deve estar igualmente atento a estradas que precisam de reparação, com pequenos buracos e pavimentos irregulares, bem como estradas mal reparadas, por exemplo, com betumes finos. O instrutor deve também chamar a atenção para estradas com marcações apagadas ou tintas brilhantes inapropriadas.

O motociclista deve perceber que, depois de identificar uma situação potencialmente perigosas, deve antecipar a possibilidade de ser necessário travar ou tomar qualquer outra medida para se desviar, ajustando a velocidade e a trajectória em conformidade.

As rotundas por onde passam muitos veículos pesados de mercadorias, em especial se estiverem situadas perto de uma estação de serviço, exigem uma atenção redobrada devido aos derrames de combustível no chão. Se for o caso, a probabilidade

de surgir uma perda de controlo será grande. Se se antecipar esta possibilidade e se ajustar a velocidade e a trajectória em conformidade, deparar-se com derrames de combustível é uma situação que pode ser gerida de forma segura.

As estradas molhadas exigem sempre atenção por parte do motociclista; este deverá antecipar problemas específicos se a chuva não tiver sido suficientemente intensa para lavar os resíduos de óleo e de borracha da estrada.

Conduzir no campo

A antecipação também é importante se o motociclista estiver a desfrutar dos prazeres da condução em ambientes mais rurais. Estes podem colocar o motociclista perante situações e veículos que, muito provavelmente, não encontra na cidade.

Estradas estreitas e sinuosas

As estradas rurais são normalmente mais estreitas do que as estradas urbanas, o que requer atenção por parte do motociclista dado que não é raro encontrar um veículo a circular no meio da estrada. Isto aplica-se, em especial, a camiões de carga articulados.

As estradas no campo têm normalmente muitas curvas ligeiras e apertadas, sendo frequente os condutores e motociclistas terem a tentação de desfrutar delas e, consequentemente, de as cortar. Como referido no Aspecto 3, cortar uma curva pode ter a vantagem de aumentar a visão do motociclista. No entanto, esta pode ser limitada se a estrada estiver rodeada por vedações altas e por árvores e taludes.

O instrutor deve assegurar-se de que o motociclista percebe estas considerações e aborda qualquer situação em que a largura é reduzida e a visão limitada, antecipando o encontro com um veículo que ocupa parte do seu lado da estrada.

O motociclista deve também procurar o primeiro indício que aponte para a aproximação de veículos em sentido contrário. Se a inclinação de uma estrada sinuosa também subir e descer, é por vezes possível ver para além do ponto limite imediato, sendo que, quando isto acontece, o motociclista deve olhar, quer para o trânsito em sentido contrário, quer para indicações que apontem para a direcção que a estrada pode tomar.

Qualquer informação obtida pelo motociclista deve, porém, ser considerada apenas como mais uma indicação para ajudar a antecipar eventuais desenvolvimentos.



O facto de ele ver que a estrada está livre não implica que não exista um pesado articulado de mercadorias a bloquear a estrada entre a posição actual do motociclista e o ponto que ele conseguiu avistar e, embora a estrada possa formar um ângulo de 90 graus para a esquerda em relação à posição actual do motociclista, isto não significa que não seja necessário ele passar por uma série de curvas em S antes de chegar ao ponto que avistou.

Veículos agrícolas

O motociclista deve ter consciência de que os veículos agrícolas exigem uma atenção redobrada por parte de outros veículos e, em particular, por parte de veículos motorizados de duas rodas.

O instrutor deve explicar que os acessos aos campos por onde os veículos agrícolas devem passar são normalmente estreitos e exigem muitas vezes que um tractor ou reboque ocupando as duas faixas da estrada para efectuar a viragem.

Os reboques agrícolas transportam geralmente cargas altas e largas que, não só impedem o agricultor de ver o trânsito que circula atrás dele, como também tapam os indicadores de mudança de direcção do tractor e se, como acontece por vezes, esses indicadores não funcionarem no reboque, não existirá qualquer aviso de que o reboque vai virar para um campo ou para o pátio de uma quinta.

Os veículos agrícolas deixam muitas vezes cair lama na estrada, o que poderá tornar o pavimento muito escorregadio se estiver a chover, tornando a travagem e outras manobras para se esquivar muito perigosas. De igual modo, se o motociclista estiver muito perto da traseira de outro veículo, a projecção de lama daí resultante poderá limitar seriamente a sua visão.

Os depósitos na estrada deixados por veículos agrícolas podem causar problemas aos motociclistas, mesmo que estejam secos. Embater num pedaço de terra grande e sólido proveniente dos sulcos profundos dos grandes pneus de um tractor moderno pode causar verdadeiros problemas para o motociclista, mesmo a velocidades reduzidas.



O instrutor deve realçar a necessidade de ter cuidado nas imediações de quintas. Ultrapassar veículos agrícolas requer atenção e a necessidade de o motociclista antecipar a possibilidade de manobras não sinalizadas e alterações súbitas no estado do pavimento da estrada, adaptando a velocidade e a posição em conformidade.

Condições meteorológicas e pavimento da estrada

Apesar de as estradas no campo terem, muitas vezes, problemas de manutenção e reparação semelhantes aos que podem ser problemáticos para os motociclistas em áreas urbanas, podem também apresentar uma série de perigos específicos decorrentes das condições meteorológicas.

Os principais perigos ocorrem quando a chuva intensa transporta cascalho e depósitos para a estrada. A própria estrada pode, por vezes, tornar-se um verdadeiro curso de água devido à ausência de um sistema de drenagem.

A seguir a tempestades e chuva intensa, mesmo depois de a estrada estar seca, o motociclista deve controlar o pavimento da estrada e antecipar a possibilidade de materiais instáveis poderem dificultar a travagem e a condução em curva.

O efeito de ventos fortes constitui um problema e não é apenas quando sopram numa estrada em que o motociclista não a protecção de um talude ou vedação.

As folhas e os ramos das árvores podem também causar problemas. O motociclista deve perceber que isto poderá ser um problema especialmente no Outono, quando as árvores perdem naturalmente as suas folhas.

Um tapete de folhas na estrada, em especial se estiver molhado, tem as características de aderência do gelo ou de combustível derramado, e o motociclista também deverá ter muito cuidado ao aproximar-se de árvores inclinadas sobre a estrada, nomeadamente em curvas.

Se as folhas exigem uma atenção particular no Outono, nos meses seguintes, o motociclista deve antecipar gelo, particularmente geada transparente que, como o nome indica, é difícil de ver, formando-se geralmente em estradas situadas perto ou abaixo de árvores. O gelo também se forma normalmente em pontes.

Se existir gelo ou este for iminente, o motociclista deve antecipar a formação de gelo, reconhecendo que é mais provável este surgir em estradas rurais, dado que estas são menos sujeitas a manutenção do que as estradas da cidade.

Avaliação

O instrutor reconhecerá que este é um dos aspectos em que mais dificilmente será possível avaliar o desempenho e a evolução do motociclista. A antecipação tem muito a ver com o estado de espírito, quase com uma filosofia, como com o controlo de um motociclo.

O motociclista deve perceber que este aspecto visa oferecer bases sólidas em termos de capacidades e conhecimentos básicos de antecipação que se poderão desenvolver com a experiência.

O instrutor deve explicar que a investigação dos acidentes mostra geralmente que o motociclista é mais vulnerável durante os dezoito meses que se seguem à obtenção da carta de condução da categoria A. Durante este período, o motociclista vai-se tornando mais experiente na gestão de situações de trânsito potencialmente perigosas.

Uma base de capacidades e conhecimentos fundamentais em termos de antecipação reduzirá a vulnerabilidade inicial do motociclista durante este período, dando-lhe uma maior oportunidade de amadurecer enquanto motociclista sem sofrer ferimentos ou causar danos na máquina.

Apesar de se esperar que o instrutor consiga determinar, com base na velocidade, posicionamento, atitude e comportamento do motociclista, se ele identificou, ou não, uma situação potencialmente perigosa, isto terá de ser confirmado durante a avaliação.

O motociclista deve ser capaz de falar de uma experiência recente com o instrutor. Se o motociclista tiver acabado de passar pelo centro de uma cidade com trânsito intenso, deverá ser capaz de referir situações específicas. Por exemplo, a mãe e o filho que estavam à espera e atravessaram a estrada ou o autocarro que abrandou para permitir que outro autocarro numa paragem arrancasse.

Se o motociclista não conseguir identificar, de forma regular, situações potencialmente perigosas, o instrutor deverá dedicar mais tempo de instrução ao motociclista, com paragens mais frequentes para avaliação. Se existir um sistema de comunicação eficaz entre o instrutor e o motociclista, o instrutor pode fazer um comentário, identificando situações a controlar e evoluções prováveis a antecipar.



À medida que o motociclista ganha experiência, deverá ser capaz de identificar uma série de perigos potenciais no âmbito de uma determinada situação. Por exemplo, numa intersecção muito movimentada, com semáforos para controlo de trânsito e peões, o motociclista deve ser capaz de descrever, de forma que o instrutor considere satisfatória, aspectos da junção de trânsito proveniente de várias direcções e reter com algum pormenor o tipo e a quantidade de veículos que se encontram no centro da intersecção à espera para virar à esquerda, bem como eventuais peões que esperam para atravessar ou que estão a atravessar a estrada.

8. Condução conjunta

Este aspecto aborda o transporte seguro de um passageiro e a condução num grupo.

Preparação e planeamento

Este aspecto não exige um grande planeamento por parte do instrutor.

Para o transporte de um passageiro, o instrutor deve preparar instruções pormenorizadas e uma demonstração de condução numa estrada não muito movimentada.

No entanto, se a regulamentação nacional ou limitações decorrentes do seguro não permitirem que um motociclista sem carta de condução completa transporte um passageiro em vias públicas, o instrutor deverá considerar a organização de uma sessão adequada num terreno de formação.

Para a condução num grupo, o instrutor deve preparar instruções pormenorizadas para o motociclista. Se se considerar aconselhável proporcionar ao motociclista uma experiência de condução em grupo, a quantidade de motociclistas com pouca experiência não deverá ser superior a três, sendo ideal haver um segundo instrutor ou motociclista com experiência.

Requisitos legais e de segurança

O instrutor deve assegurar-se de que todas as regulamentações nacionais relativas ao transporte de um passageiro e à condução em grupo são compreendidas e cumpridas, e de que o seu seguro e o do motociclista prevêm estas eventualidades.

Como sempre, o motociclista deve usar vestuário adequado e a máquina deve cumprir todos os requisitos legais.

Preparar e dar instruções ao motociclista

O instrutor deve assegurar-se de que o motociclista recebeu instruções pormenorizadas e conhece os princípios essenciais e as possíveis consequências decorrentes do transporte de um passageiro e da condução em grupo antes de participar nesta experiência.

É importante o motociclista perceber que o peso e o movimento de um passageiro podem e irão afectar o manuseamento da máquina e que é importante o passageiro também saber como deve comportar-se.

O motociclista deve também perceber que a condução em grupo exige competências adicionais e que a distância e a posição são cruciais ao conduzir em conjunto com outros motociclistas.

O instrutor deve sublinhar a importância de todos os motociclistas conhecerem as regras e aquilo que se espera deles, sendo isto essencial para assegurar uma experiência de condução em grupo agradável e segura.

A experiência

Transportar um passageiro

O instrutor deve explicar que o passageiro deve, em primeiro lugar, ser capaz de subir e descer da máquina em segurança, mostrando ao motociclista como o fazer.

A máquina deve ter as duas rodas sobre um piso plano e o motor desligado.

O instrutor, sentado ou em pé na máquina, deve ter os dois pés bem assentes no chão e o travão do guiador totalmente accionado. O facto de o instrutor estar sentado ou em pé na máquina será principalmente determinado pela sua estatura e capacidade de manter a máquina estável enquanto o motociclista/passageiro monta.

A máquina deve estar bem segura entre os braços e as pernas do instrutor e, quando for seguro, deve ser pedido ao motociclista que suba para o lugar de passageiro.



Se estiver do lado direito da máquina, o motociclista/passageiro deve agarrar firmemente o ombro direito do instrutor, colocando o pé direito no apoio do passageiro com os dedos para a frente. Quando o instrutor indicar que está pronto, o motociclista/passageiro deve elevar-se e passar a perna esquerda por cima do banco, colocando então o pé esquerdo no apoio e sentando-se no banco, junto ao instrutor.

Ao subir para a máquina a partir do lado esquerdo, o motociclista/passageiro deve agarrar o ombro esquerdo do instrutor e passar a perna direita por cima do banco.

As mãos do motociclista/passageiro devem agarrar as pegadas destinadas ao passageiro ou os lados do banco (ou um ponto semelhante) e, quando estiver sentado e confortável, deverá indicar ao instrutor que será seguro arrancar.

Para descer da máquina, deve ser executado o procedimento inverso. No entanto, é muito importante que o motociclista/passageiro desça da máquina depois de o instrutor indicar que é seguro fazê-lo.

Depois de o motociclista/passageiro subir e descer da máquina várias vezes, a partir de ambos os lados e de o instrutor ter a certeza de que ele domina esta técnica, podem trocar de posição.

Então, quando o instrutor estiver convencido de que o motociclista compreende e é capaz de pôr em prática este procedimento, sendo capaz de manter a máquina estável enquanto o instrutor sobe e desce da máquina como passageiro, podem passar para a parte do transporte de um passageiro numa máquina em movimento.

O instrutor deve assegurar-se de que o motociclista compreende a importância de o passageiro não efectuar nenhum movimento que afecte a direcção e a estabilidade da máquina durante a sua deslocação. É importante o passageiro não mudar de posição em relação à máquina ou alterar a pressão aplicada nos apoios dos pés ou pegadas enquanto a máquina realiza manobras.

Com o motociclista como passageiro na máquina, o instrutor deve demonstrar isto de forma controlada e moderada. A conduzir em linha recta a uma velocidade máxima de 25 quilómetros por hora, quando o instrutor o solicitar, o motociclista/passageiro deve deslocar o traseiro para a esquerda ou direita no banco e sentir o efeito desse movimento na máquina.

A seguir, podem ser realizadas mais duas experiências. Mais uma vez, com a máquina a 25 km/h em linha recta e mediante indicação do instrutor, o motociclista/passageiro pode inclinar o corpo, a partir da cintura, para a esquerda ou direita. Noutra situação, o motociclista/passageiro pode exercer uma pressão adicional de um lado da pega e do apoio do pé.

Quando o instrutor ficar convencido de que o motociclista/passageiro percebe o efeito que os seus movimentos podem ter na máquina, poderão trocar de posição.

Com o instrutor como passageiro, o motociclista terá de realizar uma série de ajustes na forma como normalmente conduz. O equilíbrio da máquina será diferente se o peso adicional do passageiro estiver mais atrás e mais acima. Será também necessário acelerar mais no arranque e as mudanças, normalmente, têm de ser engatadas mais tarde do que ao conduzir sozinho. Os requisitos em termos de travagem também serão diferentes, sendo necessária uma força mais elevada para abrandar ou parar a máquina com o peso de duas pessoas.

O instrutor deve assegurar-se de que o motociclista percebe que uma forte travagem poderá causar problemas na medida em que o passageiro deslizará para a frente no banco, em direcção ao motociclista. Esta situação deve ser evitada, devendo o passageiro sentar-se junto ao motociclista e usar as pegadas e apoios dos pés para contrariar a desaceleração.

O motociclista deve entender que um passageiro não deverá, em circunstância alguma, ser transportado numa máquina sem um banco ou apoio destinado especificamente ao passageiro.

Conduzir num grupo

O instrutor deve explicar ao motociclista que conduzir em conjunto com outros motociclistas exige competências e cuidados adicionais em relação àqueles que são necessários para se conduzir sozinho.

É importante o motociclista continuar a tomar decisões com base nas suas próprias avaliações em relação às velocidades seguras ao entrar em e ao fazer curvas ligeiras e apertadas, bem como em relação às distâncias de travagem necessárias.

Apesar de ser sempre necessário controlar a velocidade, a posição e a distância em relação aos motociclistas da frente, o motociclista não deve concentrar-se neles e depender do facto de as suas avaliações em termos de velocidade e posição estarem correctas.



O motociclista não deve, em circunstância alguma, ultrapassar o ponto em que se sente confiante e competente em termos pessoais e envolvido no desempenho da máquina. Na dúvida, o motociclista deve sempre abrandar e manter o seu próprio ritmo.

Salvo raras exceções, os motociclistas preocupam-se com os outros motociclistas e, se os motociclistas do grupo não estiverem dispostos a conduzirem à mesma velocidade do que o motociclista mais lento, não valerá a pena conduzir com eles.

O instrutor deve também explicar que, apesar de não haver uma resposta universal, a pergunta relativa a quantos motociclistas são necessários para constituir um grupo é importante.

Independentemente do número, sejam dois ou vinte, existem algumas práticas seguras que devem sempre ser seguidas.

Deve combinar-se quem irá à frente e quais serão as velocidades aproximadas. O motociclista que lidera o grupo deve ter o percurso planeado.

Todos os motociclistas devem conhecer o percurso planeado ou, pelo menos, os pontos principais e os locais de paragem previstos para abastecimento de combustível.

O ou os motociclistas mais lentos devem posicionar-se atrás do primeiro, devendo os motociclistas mais rápidos seguir na retaguarda.

Se os motociclistas se separarem, por exemplo, em semáforos ou numa rotunda, o ou os motociclistas da frente deverão parar e esperar pelos outros no primeiro local onde for possível parar em segurança. Os motociclistas que seguem atrás devem saber que esta prática será sempre seguida e que não terão de conduzir mais rápido para alcançar os outros.

Se o grupo tiver mais de quatro ou cinco motociclistas, estes deverão escalonar as suas posições de condução uns em relação aos outros.

O líder do grupo deve encontrar-se a cerca de dois terços do lado direito da faixa de rodagem e o seguinte, a cerca de um terço. O terceiro motociclista deve encontrar-se na mesma posição do que o líder do grupo e assim subsequentemente.

Apesar de ser possível manter estas posições em estradas em linha recta ou, até, em curvas graduais, o grupo não deve, em circunstância alguma, tentar manter esta formação em estradas com traçados mais complexos, como, por exemplo, em curvas apertadas ou rotundas.

O instrutor deve advertir o motociclista para as eventuais regulamentações nacionais ou de autoridades de trânsito relativas a condução conjunta de muitos motociclistas. Poderá ser exigida uma aprovação oficial para um grupo superior a um determinado número, podendo tais requisitos também incluir disposições de manutenção da ordem.

Excepto se expressamente autorizado, os motociclistas do grupo não devem tentar exercer um controlo sobre os outros utentes da estrada.

Avaliação

O instrutor deve ser capaz de demonstrar que pode ser transportado como passageiro de forma segura e que consegue controlar a máquina de forma competente com a presença de um passageiro.

O motociclista deve também ser capaz de explicar ao instrutor que conhece as necessidades e obrigações decorrentes da condução em grupo.

9. Planeamento da viagem

Este aspecto aborda a necessidade de planear e avaliar as exigências de viagens programadas.

Preparação e planeamento

Embora este aspecto seja contemplado no âmbito do elemento Interligação com o trânsito, na realidade, não pode ser abordado no âmbito da preparação e realização de uma viagem numa via pública ou num terreno de formação fora da estrada.

Apesar de os passos práticos do planeamento de um percurso poderem ser abordados pelo instrutor com instruções, as questões relativas ao facto de ser conveniente usar um motociclo ou uma scooter para um determinado fim ou de uma certa forma requerem uma abordagem diferente.

Um método seria o instrutor discutir estas considerações com o motociclista, iniciando cada consideração com uma questão e desenvolvendo a discussão conforme a resposta do motociclista.



Ao optar por este método, o instrutor poderá reconhecer que a atitude de vida e os valores do motociclista influenciarão em grande medida a sua resposta.

70

Planeamento do percurso

O instrutor deve assegurar-se de que o motociclista percebe que, depois de obter uma carta de condução da categoria A, os seus horizontes vão alargar-se de forma extraordinária.

Apesar de o motociclista conhecer indubitavelmente a sua região e conseguir encontrar o caminho para chegar à sua terra natal, encontrar-se-á rapidamente em regiões desconhecidas e sem preparação, estará dependente de sinalizações frequentemente inadequadas, parando para pedir indicações a alguém.

O motociclista deve estar consciente de que uma situação destas pode ser perigosa. Procurar indicações ou nomes de ruas pode desviar a atenção das principais exigências do trânsito. Ver o nome da rua que procura mesmo no último momento não deve nunca precipitar uma manobra súbita e inesperada para os outros utentes da estrada.

Estes problemas podem ser minimizados ou, até mesmo, evitados através de planeamento prévio. Através da consulta de um mapa, é possível identificar a estrada e as intersecções necessárias para chegar à cidade pretendida.

Consultar uma planta da cidade pode dar uma ideia precisa sobre a localização do destino final, nomeadamente em relação a um ponto de referência como a estação ferroviária, que estará indicada, permitirá poupar tempo e reduzir a tensão e, principalmente, dar mais segurança ao motociclista.

As viagens mais compridas exigirão uma preparação semelhante que, devido à sua distância, será complexa e difícil de lembrar.

O instrutor deve mostrar a forma como um percurso deste tipo pode ser planeado, identificando sequencialmente as cidades principais, considerando as opções como, por exemplo, escolher uma auto-estrada ou um percurso pitoresco, usar um desvio ou atravessar o centro de uma cidade.

Depois de identificar um plano, o motociclista deve ser capaz de o elaborar de forma a poder consultá-lo de forma rápida e simples durante a viagem, podendo o plano assumir a forma de uma lista que mostra as informações essenciais a cada etapa, como a direcção a tomar e o número da estrada que vai até à próxima cidade, por exemplo, à esquerda para a N4 em direcção a Wavre.

Esta lista sequencial pode então ser redigida de forma clara, ser colocada numa capa transparente e colada no depósito de combustível com fita-cola de fácil remoção.

Decisões estratégicas

O instrutor deve procurar falar com o motociclista acerca de uma série de questões referentes a como e para quê usar a sua máquina depois de obter a carta de condução da categoria A.

O instrutor deve começar por perguntar ao motociclista como se vê a si próprio. Tem uma personalidade forte e enérgica? É uma pessoa atenta e preocupada? Acha que é reservado ou tímido?

Se, tendo em conta a atitude e o comportamento do motociclista durante o programa de formação inicial de motociclistas, o instrutor sentir que o motociclista não deu respostas muito precisas, isto poderá ser discutido mediante a apresentação de exemplos específicos por parte do instrutor.

Numa altura apropriada, o instrutor deve perguntar ao motociclista se ele acredita que a sua personalidade afectará a forma como se irá comportar na estrada e, em caso afirmativo, se ele acredita que isso o tornará mais ou menos propenso a sofrer um acidente.

Se o instrutor achar que a personalidade do motociclista poderá ter um efeito negativo, deverá falar com o motociclista acerca da forma como se poderá gerir isso.

Esta discussão deverá ocorrer no âmbito de uma série de situações que poderão levar o instrutor a colocar outras perguntas.



Por exemplo, o instrutor pode perguntar se o motociclista usaria o motociclo ou a scooter para ir a um bar ou discoteca encontrar-se com amigos, falando então da pressão social que levaria à ingestão de álcool e das consequências possivelmente desastrosas de tal acto.

O motociclista pode também ser questionado sobre o facto de considerar ou não meios de transporte alternativos se sentir que o seu motociclo ou scooter não é um meio de transporte apropriado para uma determinada viagem devido, por exemplo, às distâncias envolvidas ou às condições meteorológicas adversas.

O instrutor deve perceber que este tipo de questões estará relacionado com os valores de vida intrínsecos ao motociclista, que se terão desenvolvido durante a sua infância, sendo improvável que mudem durante o processo de aprendizagem necessário para conduzir um motociclo de forma segura.

Se o motociclista for, por natureza, uma pessoa agressiva e egoísta ou se for tímido e hesitante, estas características poderão materializar-se no trânsito.

O instrutor deve explicar ao motociclista que perceber os perigos inerentes a certas atitudes e comportamentos dá-lhe, pelo menos, uma oportunidade de os combater.

É conveniente desenvolver um estilo de condução que tente contrariar este comportamento. Conduzir um motociclo ou uma scooter pode ser um hábito ou uma emoção e os bons hábitos podem contrariar emoções negativas.

Avaliação global

Depois de abordar o aspecto Planeamento da viagem, a Formação Inicial de Motociclistas estará concluída. Em cada aspecto e elemento, o instrutor apenas deverá ter avançado para o passo seguinte depois de considerar que o motociclista alcançou um nível razoável de competência e confiança.

Nesta altura, o instrutor deve estar convencido de que o motociclista tem as competências e os conhecimentos necessários para conduzir um motociclo ou uma scooter de forma segura nas estradas actuais, podendo recomendar ou autorizar o motociclista a apresentar-se no exame nacional para a obtenção de uma carta de condução da categoria A.

O essencial é o motociclista ser capaz de conduzir a sua máquina de forma competente, bem como estar bem consciente dos perigos com que se irá deparar e como evitar, minimizar e gerir esses perigos, percebendo que a sua atitude e comportamento serão aspectos determinantes para garantir a sua segurança e a dos outros utentes da estrada.



Agradecimentos

Este projecto poderá ser concluído com êxito graças ao apoio e colaboração do tipo:



Agradecimentos especiais à FIM para a tradução do manual do IRT em francês e espanhol.

Comissão Europeia

O modelo IRT – Programa europeu de formação inicial de motociclistas

Luxemburgo: Serviço das Publicações da União Europeia

2011 — 72 p. — 21 x 29,7 cm

ISBN 978-92-79-17359-2

doi:10.2832/19429

