

Vade-mécum para o exame prático “terreno” da categoria A

Versão definitiva (Válida a partir do 18/04/2005)

Esta versão substitui todas as antecedentes

A preparação à uma condução certa.

Antes de iniciar os diferentes exercícios e manobras, uma **preparação** e um **controlo** em relação com a segurança rodoviária terão lugar. O candidato deve demonstrar a sua capacidade de preparar-se para a condução certa satisfazendo às **exigências seguintes**:

1. O capacete deve estar bem colocado, para tal o fecho tem de encontrar-se correctamente fechado. É evidente que o capacete deve ser homologado. Em casos de dúvida queira verificar.
2. A torneira da gasolina deve de estar aberta. Antes de iniciar a parte “estrada”, o examinador verifica se a torneira está aberta e avisa o candidato.
3. O botão de paragem de urgência está na posição “On”.
4. O descanso lateral está levantado.
5. Acender e controlar as luzes de cruzamento (médios).
6. Verificar a posição sentada.
7. Ligar o motor, quer com a alavanca de embreagem primida, quer que a alavanca de velocidades está ao ponto morto.
8. Arrancar e guardar os dois pés sobre os assentos para pés.
9. Olhar por cima do ombro à partida.

Se o candidato não consegue ligar a mota, a intervenção do instrutor é pedida.

Exposição de motivos:

- Para não obstruir a condução por um capacete que poderia vir a levantar-se à andamento elevado bem como por razões de segurança evidentes no caso de queda (perda do capacete), é conveniente controlar o fecho do capacete.
- Com a torneira da gasolina fechada, a mota poderá percorrer uma centena de metros (combustível que permanece nos tanques do carburador) podendo vir a ficar-se parado no próximo cruzamento.
- O descanso lateral que se encontra em posição saída pode dar origem a um acidente: Na primeira curva à esquerda o referido descanso poderá fazer efeito de alavanca e de catapulta.
- Para evitar saltos ao arranque devidos à uma embreagem que cola, o candidato deve primir a alavanca da embreagem assim como primir igualmente o travão da frente ou traseiro.

- Os pés sobre os assentos para pés asseguram o bom equilíbrio, as luzes de cruzamento (médios) ligadas, e o olhar por cima do ombro à partida deveriam ser hábitos a nunca perder e são incontornáveis do ponto de vista segurança.

Em princípio é necessário reter **6 faltas** que são **eliminatórias**:

1. Capacete / o fecho não fechado
2. Queda (candidato / mota)
3. O descanso lateral não levantado no princípio
4. Piquete(s) da prova preliminar “virar em ângulo direito” tocado(s) ou deitado(s) a baixo
5. Saída da delimitação do percurso.
6. Intervenção do instrutor para rectificar uma destas situações acima nomeadas.

Os pontos a controlarem:

1. O capacete (viseira, conformidade, ...) e os vestuários de protecção (botas, luvas...)
2. Controlo da iluminação: luzes de posição, de cruzamento, os máximos, indicadores (piscas), luz de stop.
3. Controlo dos travões: funcionamento, folga da alavanca ou pedal do travão, pressão, líquido.
4. Controlo dos pneus: pressão, perfil, estragos eventuais.
5. Controlo da corrente de transmissão: folga, pinhões, centragem.
6. Controlo do nível: óleo a motor, líquido de arrefecimento.
7. A torneira da gasolina: explicar as posições On – Off – Reserva.
8. O interruptor de paragem de emergência: explicar as posições On - Off

O examinador pedirá 5 pontos a controlar.

Os exercícios e as manobras de maneabilidade:

1. Virar em ângulo direito à esquerda e à direita

- partida do ponto de paragem
- direcção da visão e girar a cabeça na direcção a tomar
- coordenar a embreagem e o acelerador
- os pés estão sobre os assentos para pés

Exposição de motivos:

Situação frequente na estrada para virar à uma bifurcação. Colocar bem a mota, o olhar fixado na direcção que quer-se tomar girando a cabeça e saber manipular de uma maneira concertada a embreagem, travão(s) e acelerador.

2. A partida dos exercícios de maneabilidade

1. Os dois pés devem-se pôr-se sobre os assentos para pés.
2. Não esquecer o olhar por de cima do ombro.

Exposição de motivos:

Para que a mota se coloque em equilíbrio o mais rapidamente quanto possível, não é necessário deixar arrastar os pés e a integração na circulação exige que o candidato se assegure do que poderá fazê-lo sem estar a pôr-se nem ele mesmo nem outro em perigo.

3. O corredor lento:

1. O candidato deve guardar o equilíbrio, rolando ao mesmo tempo em linha recta
2. A direcção da visão
3. Não tocar os cones laterais
4. Não deitar os cones laterais abaixo
5. Não deixar o motor ir a baixo
6. Não colocar o pé no chão

Como o comprimento do corredor é de 20m, prever um tempo mínimo de 16 segundos

Exposição de motivos:

Saber accionar a embreagem em combinação com o travão e guardar o equilíbrio em cima da mota instável guardando os pés sobre os assentos para pés.

Descobrir a importância da direcção do olhar assim que da posição sentada para poder rolar em linha recta a uma velocidade extremamente lenta.

4. A meia volta (inversão de marcha)

1. Girar nos limites do espaço delimitado.
2. A direcção da visão e virar a cabeça para a direcção a tomar.
3. Não pôr nenhum pé no chão.

Exposição de motivos:

É importante olhar na direcção na qual quer-se retomar. É necessário virar a cabeça ao início da meia volta (inversão de marcha) e saber coordenar embreagem e aceleração. Para assegurar o equilíbrio os pés permanecem sobre os assentos para pés.

5. O Slalom rápido

1. A ser executado na 2a ou 3a mudança.
2. Verificar a coordenação entre embreagem, travões e acelerador.
3. A mota deve tomar do ângulo para passar em redor dos cones.
4. Verificar a posição sentada.
5. A direcção da visão
6. A fluidez dos movimentos

Como o slalom rápido tem um comprimento de 42 metros e como os cones são espaçados de 7 metros, seria necessário prever um tempo de passagem de 7 segundos no máximo.

Exposição de motivos:

Saber alterar correctamente de velocidades. Inclinar a mota em curva coordenando os movimentos do corpo e da mota. Utilizar a impulsão do guiador e descobrir ainda e sempre a importância da direcção do olhar.

6. O círculo

1. A direcção da visão virando a cabeça.
2. A mota toma o ângulo.
3. Não se deve sair do espaço previsto.
4. Não pôr nenhum pé no chão.
5. Uma volta e meia (540°) e sair acelerando.

Exposição de motivos:

Reduzir utilizando correctamente os travões para entrar mais de vagar no círculo e coordenar embreagem e acelerador. Olhar correcto (para o meio) inclinando a mota. À saída é importante acelerar após ter virado o olhar para a porta de travagem.

7. A travagem de emergência

1. Deve acelerar até cerca de 40 km/h
2. A travagem começa apenas a partir da "porta de travagem".
3. Desembraiar.
4. Accionar os travões da frente e de trás.
5. Direcção da visão
6. Deve travar até à paragem completa da mota.
7. Antes de partir olhar por cima do ombro.

Exposição de motivos:

Saber manipular correctamente e em simultâneo os travões da frente e de trás. Vencer o seu próprio medo e descobrir o que 40km/h significa durante a travagem. Aprender a largar o travão se a roda da frente bloquear. Descobrir a importância primordial da direcção da visão.

Travando até à paragem completa da mota sabendo guardar o equilíbrio pondo um pé no chão. Se põe-se demasiado cedo o pé, com a mota ainda em movimento, corre o risco

de perder o equilíbrio e de cair. As molas estando fortemente comprimidas à travagem, a guarda ao solo da mota é claramente reduzida e quando a mota pára ela levanta-se devido à compressão das molas, e se o pé não toca bem no chão, provoca o desequilíbrio. Para arrancar novamente, terá que se meter a mudança certa e não esquecer de olhar por de cima do ombro.

8. Estacionar a mota

1) Deslocar a mota andando ao lado:

1. empurrar a mota para trás num espaço delimitado
2. manter a mota em equilíbrio
3. direcção da visão que visa um objectivo preciso

2) Estacionar a mota considerando duas possibilidades:

- sobre o descanso lateral – 1ª mudança tem que estar metida
- no descanso central – 1ª mudança pode-se encontrar metida

Observações :

O **desenrolar da prova prática no terreno** : as operações de preparação à uma condução segura terminadas, será passado aos exercícios e manobras de maneabilidade. Após ter girado em ângulo direito à esquerda e de direita, o candidato passará ao ponto de partida para começar os exercícios: corredor lento – meia-volta – slalom rápido – círculo – travagem de emergência. Após ter-se parado, o candidato arranca novamente e estaciona a mota num primeiro espaço delimitado. Desliga o motor e inicia com a manobra “estacionar a mota”.

Omitir um exercício significa a perda de todos os pontos previstos para esse exercício.

Nenhum **exercício** errado ou julgado insatisfatório será repetido.

O **instrutor** deve permanecer a distância logo que o candidato tomou lugar sobre a mota. Ele não deverá mais dar explicações nem de voz viva nem por rádio e intervirá apenas em casos de urgência.

As **condições climáticas** serão tomadas em consideração tanto para a prova "terreno" que para a prova "estrada".

O exame prático comporta uma prova "terreno" e uma prova "estrada". **Se uma das duas provas tiver uma nota negativa terá que passar novamente as duas provas.**

Os **exercícios** assim como o seu desenrolar poderão **ser adaptados e alterados** no fim da época, em acordo com as partes em causa.

As versões alemãs e francesas do presente vade-mécum podem ser consultadas sobre o sítio Internet da SNCT. (www.snct.lu).