

CAPÍTULO 3

CONTROLES DO MOTORISTA

A PREPARAÇÃO PARA DIRIGIR

Eu costumo chamar de "preparação para dirigir" todo e qualquer cuidado dedicado ao veículo. A importância deste cuidado é óbvia: Quanto mais tempo dedicamos à preparação ANTES de dirigir, menos dedicamos a resolução dos problemas que irão surgir ENQUANTO dirigimos. Como exemplo, calibragem de pneus ou abastecimento de combustível. Se não mantemos os pneus calibrados, podemos ter um pneu furado. Se não abastecemos, podemos ficar sem combustível, tomar uma multa ou mesmo nos envolver em um acidente.

O importante deste ponto é que deixemos para o momento de dirigir apenas o controle do carro e seu envolvimento com o trânsito, sem perder tempo com atitudes dispensáveis e que nos distraem perigosamente.

PRIMEIRO A MANUTENÇÃO

A manutenção do seu veículo pode ser corretiva ou preventiva. Corretiva quando seu carro apresenta um defeito ou quebra. Preventiva quando visa evitar que o defeito ou quebra aconteçam.

Lembre-se que seu veículo é uma máquina e que exige cuidados. Para manter a máquina funcionando, devemos tomar vários cuidados que assinalamos aqui como sugestão:

Pressão de pneus	15 dias
Nível de óleo	15 dias
Troca de óleo	3000 Km
Lavagem / Limpeza	15 dias
Nível de combustível	Ao dar partida
Nível de água do motor	15 dias
Nível de água do lavador de vidros	15 dias
Alinhamento de direção	6 meses
Balanceamento de rodas	6 meses

Todas as informações acima são sugestivas. A informação do manual do proprietário do veículo é sempre mais precisa e certa. Sugestões para veículos usados em cidade e com quilometragem de até 150 Km/dia.

Carros em desuso (mais de 45 dias parado) devem ser postos em cavaletes para não forçar os pneus e suspensão. Devem estar com pouco

combustível e ligados a cada 15 dias. Caso fiquem totalmente desligados, a bateria deve ser desligada para manter a carga.

MANUAL DO PROPRIETÁRIO

Todo veículo tem seu manual do proprietário, o que nos permite identificar as particularidades de cada um. Assim como sugerimos a tabela acima, cada carro tem sua tabela especial, definida de acordo com as sugestões do fabricante, que conhece seu produto com profundidade. Para instruções mais apropriadas, portanto, vale mais o manual do proprietário do que as sugestões genéricas que você encontrar aqui.



A POSIÇÃO DE DIRIGIR E SUAS REGULAGENS

Aqui vai de novo um grande ensinamento que saiu das pistas de corrida para a rua sem precisar de nenhuma apresentação: Você alcança o pedal da embreagem do veículo até o final do curso ? Você consegue ver alguma coisa pelos espelhos ?

A questão aqui é a seguinte: COMO É QUE NÓS VAMOS NA PRÁTICA EXERCITAR O DOMÍNIO DO VEÍCULO, LEVANDO ELE COM SEGURANÇA PARA ONDE QUEREMOS, QUANDO QUEREMOS E COM A SEGURANÇA QUE DEVEMOS MANTER ?

Se você tem um carro popular, ele deve pesar até uns 1000 quilos. Poucas pessoas podem carregar este peso sem causar conseqüências danosas à saúde. Você com certeza não deve ser o caso ! As fábricas de veículos desenvolveram ótimos sistemas que fazem seu carro andar, parar, mudar de direção, subir e descer. BASTA que os controles que exercem estes controles estejam ao seu alcance !

PEDAIS (No assento do banco):

Sente no banco do seu carro, encoste toda a sua coluna no encosto do banco e pise até o fundo no pedal da embreagem. Dá pra notar

que o apoio usado para o esforço é o encosto do banco ? Caso você esteja muito longe do pedal, você sentirá que não tem firmeza ao pisar o pedal. Por outro lado, se a distância estiver muito reduzida, uma incômoda dor na perna irá lhe incomodar, ou pior ainda, seu joelho irá bater na direção ou no painel do veículo !

Aqui vemos que a distância entre a base do encosto do banco e o pedal da embreagem ACIONADO tem o tamanho da nossa bacia até a ponta do pé, levando-se em conta que nossa perna deverá estar levemente flexionada. Caso estejamos muito distantes do pedal, seremos forçados a nos apoiar no alto do encosto do banco, o que nos obrigará a um esforço descomunal para desempenhar o mesmo movimento.



Após este primeiro passo, vale ajustar a distância para esta outra maravilhosa invenção da indústria automobilística: a "Roda de direção".

Após várias tentativas infrutíferas de construir caminhos que só tinham retas, os inventores do nosso século conseguiram criar um equipamento que "entortava" o veículo por alguns instantes para que a trajetória dos nossos bólidos pudesse ser corrigida, ou seja, a DIREÇÃO.

Esta grande invenção permitiu então que se colocasse á beira dos caminhos outro célebre invento: O POSTE !

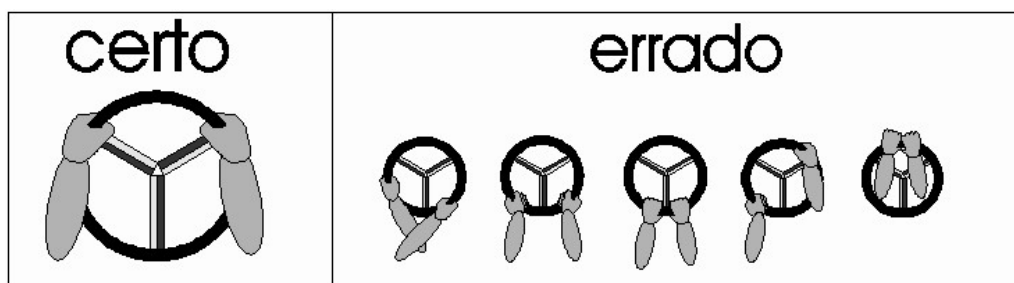
Desde esta época já se percebeu uma grande inimizade entre carros e postes, de maneira que se estabeleceram praxes de voluntariamente se desviar dos mesmos DESDE QUE alcançássemos na direção.

VOLANTE (No encosto do banco)

O banco do nosso carro tem, em 99 % dos casos, uma regulagem do encosto do banco, de modo que possamos nos colocar na distância ideal da direção, que é a distância que permite alcançar com firmeza o alto do volante.

A posição ideal das mãos no volante é a das "dez para as duas", ou seja, dividindo-se o volante em três semi círculos iguais de 120 graus cada um, colocamos as mãos nos extremos do semi círculo superior.

Os braços, por sua vez, devem também nesta posição estar flexionados com um angulo de aproximadamente 120 graus. Quando andamos em linha reta, os braços ficam dependurados no volante, fixos pelas mãos.



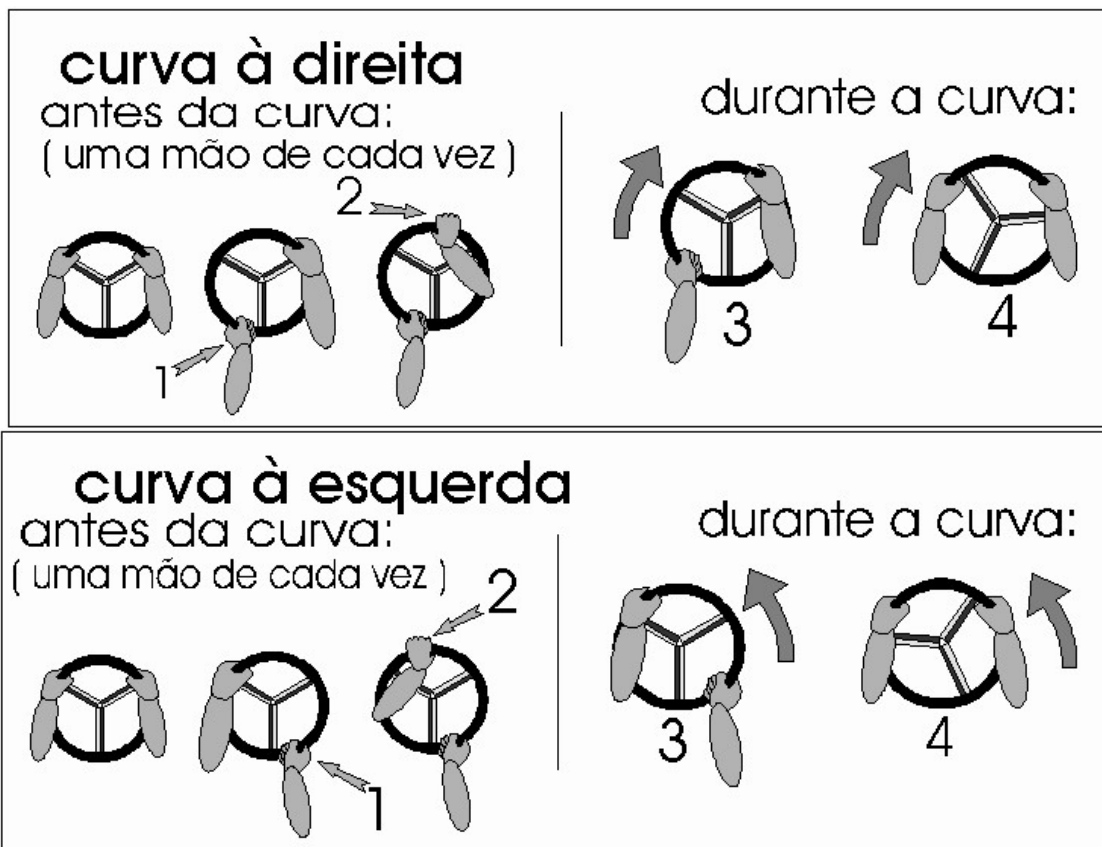
Caso você esteja com os braços rígidos ao dirigir, relaxe-os balançando-os para os lados sem largar o volante. Muito pouca força é exigida quando dirigimos. Só precisamos usar a força quando fazemos manobras em baixa velocidade.



Existem, ainda, casos de veículos nacionais ou importados que contam com regulagens adicionais no banco. Uma delas é a *regulagem lombar*, no meio do encosto, que permite um maior apoio da base da coluna. Outra é a regulagem da *altura do assento* do veículo, que nos permite deixar o banco mais alto ou

mais baixo dependendo da nossa estatura. Existem até veículos com regulagens programadas por computador para até seis pessoas diferentes, que podem gravar seu ajustes e buscá-los novamente na hora de usá-lo.

Nos dois gráficos a seguir vemos como devemos posicionar as mãos no volante antes de iniciar uma curva: Quando antecipamos o movimento que deveremos executar durante a curva, estaremos com uma posição muito mais segura no meio dela, com as mão separadas e preparadas para eventualmente fechar ou abrir a curva sem qualquer dificuldade.



Como o carro tem um peso que varia de seus 500 a 2000 quilos, dependendo do modelo, as únicas possibilidades de controlá-lo são, obviamente, com a direção, a alavanca de câmbio e os pedais. Se não temos controle sobre os mesmos, somos também meros passageiros e não motoristas.

ENCOSTO DE CABEÇA

Há muitos anos notamos a presença de encostos de cabeça nos carros. Você pode ter certeza que este encosto de cabeça não é destinado aos seus descansos à sombra de árvores ou coisa parecida, não. É exigência legal, que permite ao motorista que conta com ele a segurança de não ter o pescoço quebrado em uma colisão traseira. Quando um carro sofre uma colisão por trás, mesmo em

baixa velocidade, nossa cabeça se desloca violentamente para trás e depois para frente. Ao encontrar o encosto, a cabeça não passa do máximo que nosso pescoço permite-se dobrar sem romper os nervos e músculos que ligam nossa cabeça ao resto do corpo.

ALAVANCA DE CÂMBIO

Devemos observar que a alavanca do câmbio de nosso carro oferece algumas facilidades e exige que trabalhem também seguindo algumas instruções úteis:

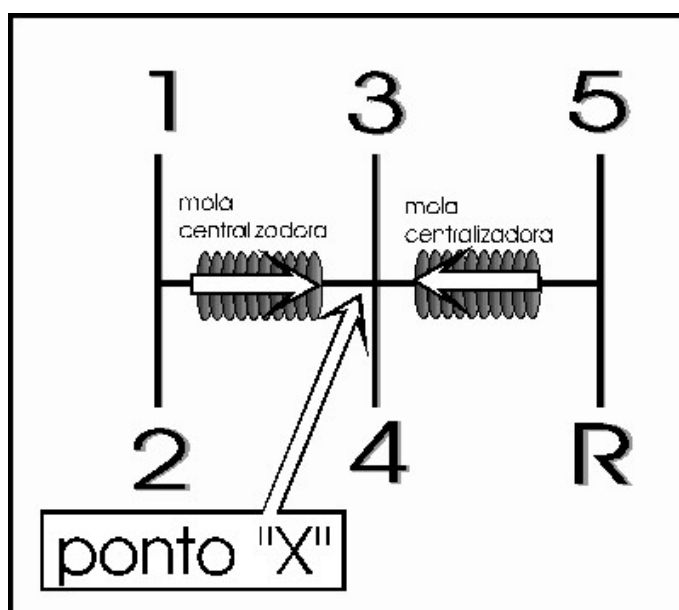
O ponto morto da alavanca de câmbio representa a linha "horizontal" no câmbio do seu veículo. As linhas "verticais" são as posições das marchas. Sempre que for mudar de marcha, lembre-se de levar a alavanca com um movimento bem definido até a outra marcha. Mudando-a com suavidade e precisão fica fácil acertar sua posição. Se você sente necessidade de mudar a marcha rápido, é sinal que a hora não está apropriada. Mude sua marcha sempre *antes* das curvas, subidas, descidas, obstáculos, etc.

As alavancas de marchas tem normalmente algumas molas para auxiliar o engate das marchas. Nas alavancas dos carros de seis marchas, por exemplo, existem duas molas que posicionam a alavanca no cruzamento entre a linha "horizontal" do ponto morto e a linha da 3^a. e da 4^a. marcha.

Para passar, por exemplo, da 2^a. para a 3^a. marcha, devemos somente desengatar da segunda, DEIXAR QUE A MOLAS LEVE A ALAVANCA PARA FRENTE DA 3^a. e empurrá-la para frente sem deslocar a alavanca para a direita, já que à direita fica a 5^a. marcha.

Para passar da 1^a. para a 2^a. devemos segurar a alavanca à esquerda e puxar a alavanca. Caso deixemos de manter a alavanca à esquerda, entrará a 4^a., já que a mola a puxará para a direita.

OBSERVE OS
QUADROS A
SEGUIR:



Pto.morto para 1a.

passo 1: levar a alavanca para a esquerda
 passo 2: empurrar para frente
 obs: LEVAR PRIMEIRO P/ ESQUERDA !!!

1a. para 2a.

passo 1: segurar a alavanca à esquerda
 passo 2: puxar direto para trás
 obs: Não deixar entrar 4a. !!!

2a. para 3a.

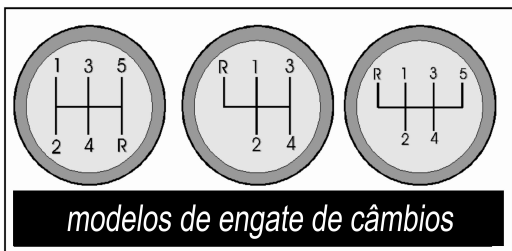
passo 1: levar alavanca até o ponto morto
 passo 2: deixar que a mola leve até o meio
 passo 3: empurrar a alavanca SÓ para frente

3a. para 4a.

passo ÚNICO: levar alavanca para trás.
 obs: NÃO LEVAR A ALAVANCA PARA LADO NENHUM !!!

4a. para 5a.

passo 1: levar alavanca até o ponto morto
 passo 2: levar alavanca para a direita
 passo 3: mantê-la à direita e empurrar p/ frente

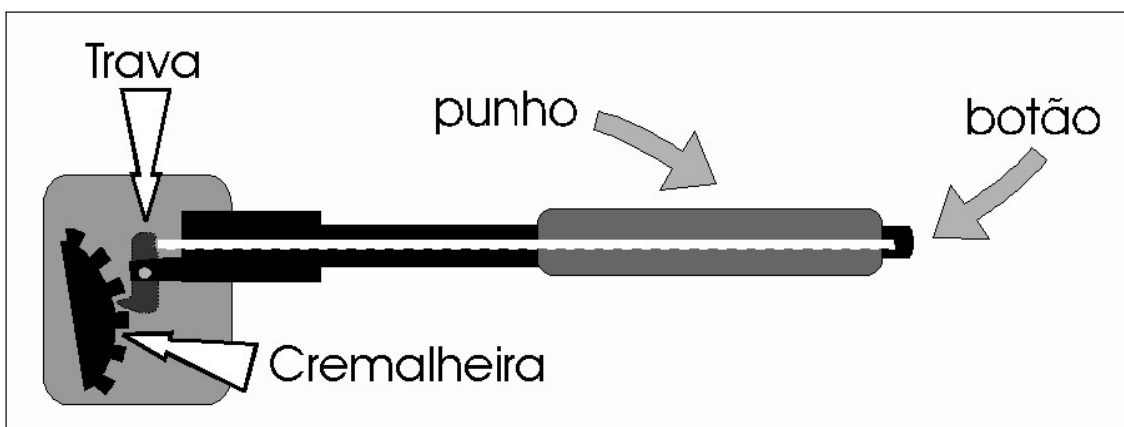


Lembre-se: O importante é engatar a marcha com capricho e decisão, sem pressa. A desenvoltura e facilidade virão da prática.

As reduções de marcha podem ser estudadas também observando-se estes quadros.

FREIO DE ESTACIONAMENTO

Conhecido como freio de mão, este equipamento é destinado principalmente ao uso que o próprio nome sugere, ou seja, para manter o carro parado, quando estacionado. Sua outra utilização é a de apoio em saídas nas subidas. A sua eficiência é inferior à do freio de serviço, o freio do pé. Enquanto o freio de serviço freia em todas as rodas, o de estacionamento, freia apenas as rodas traseiras. O freio de mão funciona com uma cremalheira, ou seja, com dentes de engate. Quando o acionamos, ele passa em cada estágio, ou seja, em cada dente, permitindo que escolhamos o quanto de sua eficiência desejamos. Na hora de soltá-lo devemos lembrar de manter o botão pressionado até que ele esteja totalmente abaixado, ou melhor, que O ABAIXEMOS totalmente. Caso deixemos de observar sua total liberação, corremos o risco de trafegar com o mesmo acionado e portanto desgastar antes da hora o freio das rodas traseiras.



ESPELHOS

Em adendo à posição de dirigir estão as regulagens dos espelhos retrovisores: A nossa visão periférica nos permite ver 180 graus à frente, ou seja, a metade do mundo que se situa à nossa frente. Isso implica dizer que até 90 graus, ou melhor, exatamente do lado de nossas cabeças acaba a visibilidade dos obstáculos e objetos que desejamos ver. Para suprir a deficiência do nosso campo visual nos utilizamos dos espelhos retrovisores.



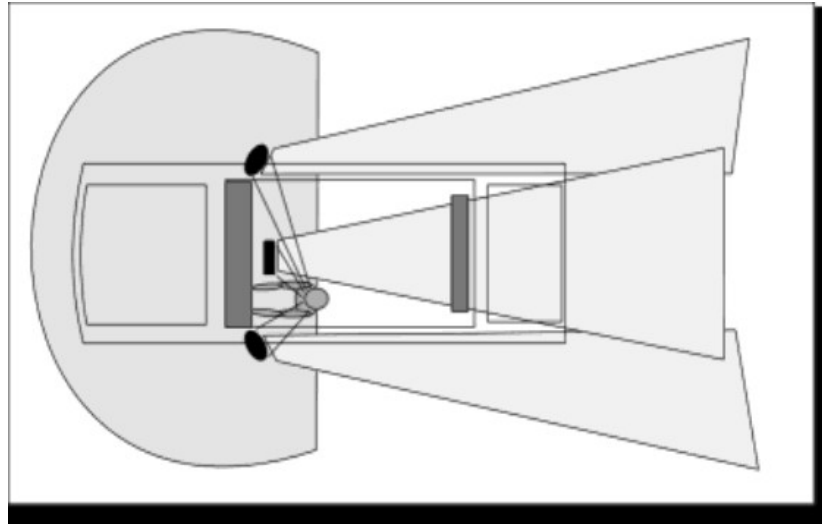
Os espelhos têm basicamente três configurações: Os normais, os côncavos e os convexos. Os espelhos côncavos nos oferecem uma visão mais detalhada e ampliada do objeto refletido e os convexos, por sua vez, oferecem uma visão mais ampla (um maior ângulo de visão, mostrando uma área maior onde se pode observar mais obstáculos e objetos).

Os carros de passeio são dotados normalmente de três espelhos retrovisores, sendo um central interno e outros dois externos, um de cada lado do veículo, de modo a oferecer uma visão tão completa quanto possível do que se passa atrás do nosso veículo.

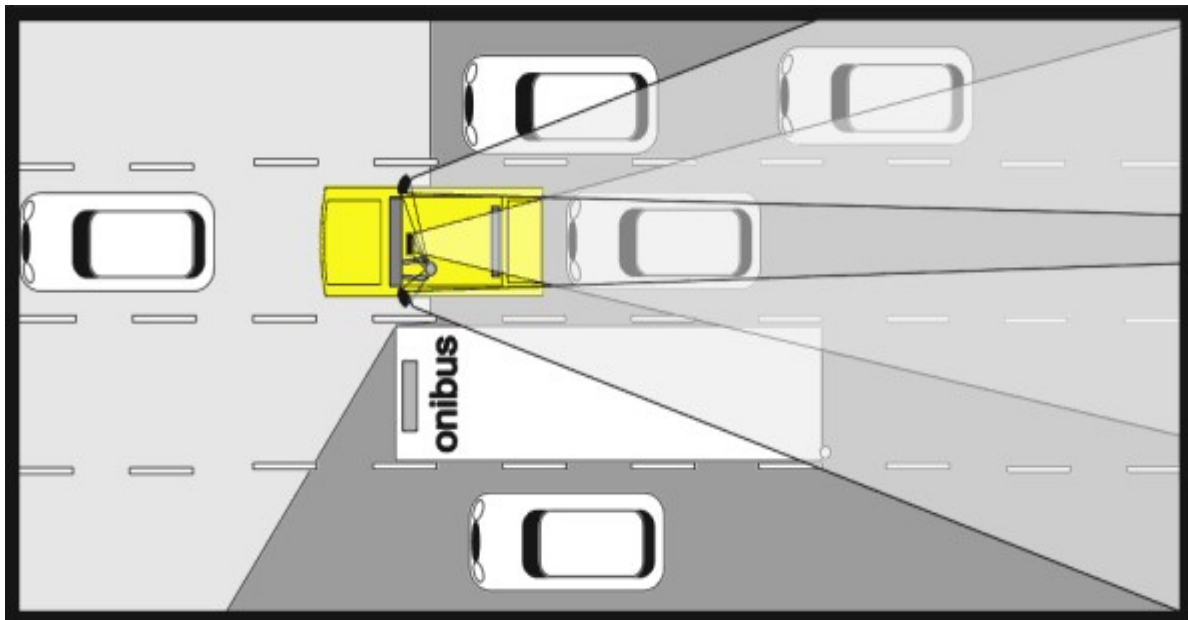
O espelho interno é, ao contrário do que pode parecer, o menos importante dos três. A visão do que está exatamente atrás do nosso veículo só serve como referência , já que a responsabilidade pela separação entre dois carros consecutivos é do motorista que segue atrás.

Os espelhos laterais já se encarregam de oferecer uma visão do que se passa ao lado do nosso veículo, por exemplo na faixa de tráfego para a qual desejamos nos movimentar. Nesta faixa pode haver um outro veículo nos ultrapassando e aqui então É NOSSA RESPONSABILIDADE evitar o conflito.

No quadro seguinte vemos em cinza o ângulo de visão que cada espelho oferece:



O quadro a seguir mostra, por sua vez, a posição e a visualização de cada um dos veículos à volta do nosso. Note quando os carros mais próximos deixam de estar cobertos pelo espelho interno, em posições realmente perigosas.



CONTROLE DE CRUZEIRO

Os veículos mais modernos de hoje em dia contam com um acessório muito importante no sentido de manter uma determinada velocidade constante chamado de controle de cruzeiro. Consiste basicamente de um conjunto de botões no painel do veículo que pressionamos para manter uma determinada velocidade. Numa estrada, por exemplo, podemos prestar atenção á nossa trajetória e ao trânsito no lugar de manter nossa atenção voltada para o velocímetro na tentativa de manter a velocidade desejada.

Ao se aproximar de uma subida ou descida, o equipamento compensa a aceleração e mantém a velocidade solicitada.

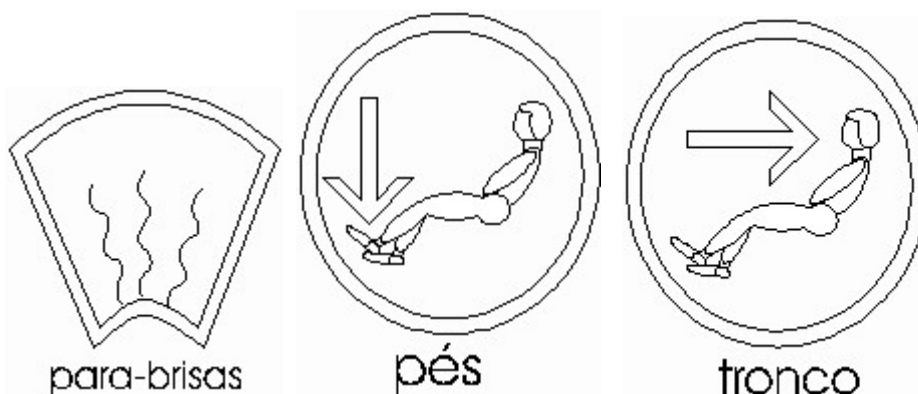
Equipamento de segurança, permite mantermos velocidades seguras o tempo todo.

CONTROLES ACESSÓRIOS

Os controles acessórios são, contrariamente à nossa primeira impressão, imprescindíveis. A visibilidade, por exemplo, pode ser dificultada pela falta de um destes equipamentos ou pelo desconhecimento de seu uso. Uma boa lida no manual do proprietário pode resolver com facilidade a falta de conhecimento destes detalhes. Veja alguns deles:

VENTILADOR

O ventilador do seu veículo permite, além daquele ar fresco que alivia o calor, oferecer condições de segurança para o motorista. O fluxo de ar do ventilador ou do ar condicionado pode direcionado para o para-brisas, para os pés ou para o tronco do motorista (veja figura a seguir) .



Direcionado o fluxo para o para-brisas, permitimos manter a visibilidade nos dias frios. Alguns dos veículos nacionais vem com filtros de ar para purificar o fluxo interno no automóvel.

DIRECIONADORES E BLOQUEIOS

Os direcionadores e bloqueios são os controles permitem direcionar ou impedir o fluxo de ar para o ponto por nós desejado. Dirigidos diretamente para os olhos, por exemplo, são prejudiciais por ressecarem nossos olhos, atrapalhando nossa visão enquanto desviamos seu fluxo.

LIMPADOR DE PARA-BRISAS

O limpador de para-brisas é um equipamento totalmente indispensável. Sem ele, não temos a menos condição de trafegar. Funcionando em estado precário já enfrentamos situações difíceis, já que o importante é a visibilidade que o mesmo proporciona.

AR-CONDICIONADO

Os condicionadores de ar dos veículos permitem num país quente como o nosso manter uma temperatura agradável e uma certa distância da violência que nos cerca nas grandes cidades. Usado em conjunto com os vidros fechados, nos permite DEIXAR DE PERCEBER A PRESENÇA DE OUTROS VEÍCULOS, PEDESTRES, ETC., ou seja, perder uma informação importante que é a informação sonora, complementar à informação visual.

**Copyright Luiz Henrique Fonseca
Todos os direitos registrados e reservados.
www.defensiva.com.br**

Rua Bolívar, 321 - São Paulo, S.P. - CEP 04638-110

**Lembre-se: Você pode imprimir ou utilizar este material apenas para uso PESSOAL
OU DIDÁTICO.**

Nenhuma cópia pode ser feita e distribuída a outros sem que você cite a fonte.