

CAPÍTULO 5

EXERCÍCIOS PRÁTICOS PARA CONTROLE SOBRE O VEÍCULO

Os exercícios avançados aqui descritos devem ser SEMPRE acompanhados e orientados por um instrutor experimentado, já que envolvem situações de risco e de exigências mais acentuadas sobre os componentes do veículo. NÃO TENHA repetir estes exercícios sem um professor experiente. As consequências podem ser altamente danosas e prejudiciais a você e a terceiros.

MANOBRAS

Segundo o dicionário Aurélio, é o "*conjunto de ações ou movimentos para alcançar um fim desejado*". Antes de entrarmos nos exercícios básicos e avançados, gostaria de conversar um pouco sobre as manobras de uma maneira mais geral. Manobras são as movimentações em que mudamos acentuadamente a direção do carro, geralmente em espaços restritos.

Como a descrição do dicionário diz, é um conjunto de ações, e sendo um conjunto, podemos simplificá-lo tomando um passo de cada vez e dedicando nossa atenção somente a ele.

Outro fator decisivo na manobra é o controle sobre o carro nas baixas velocidades através de um grande controle sobre a embreagem do carro (quando não for automático, é claro !).

De qualquer modo vale lembrar que existe uma relação direta entre a velocidade do carro e a velocidade que temos de virar o volante para realizar o mesmo movimento.

Trocando em miúdos, vale dizer que quanto mais rápido vamos, mais rápido temos que virar a direção.

Em consequência, quanto mais rápido, menos controle sobre a trajetória do carro, sendo que a trajetória é um dos pontos mais importantes da manobra, já que temos inúmeros obstáculos à nossa volta quando trafegamos.

Resumidamente, uma decisão antecipada de como realizar a manobra, a menor velocidade possível e um passo de cada vez são os três pontos que podem tornar a manobra um sucesso de crítica e público.

As manobras exigem uma noção bastante precisa do posicionamento e das dimensões do carro. Junto a estas noções agregam-se outras que vão sempre tornar a manobra mais difícil de aprender do que trafegar em trânsito. Com certeza levamos mais tempo para aprender a manobra do que para aprender a trafegar. Perseverança e paciência são essenciais.

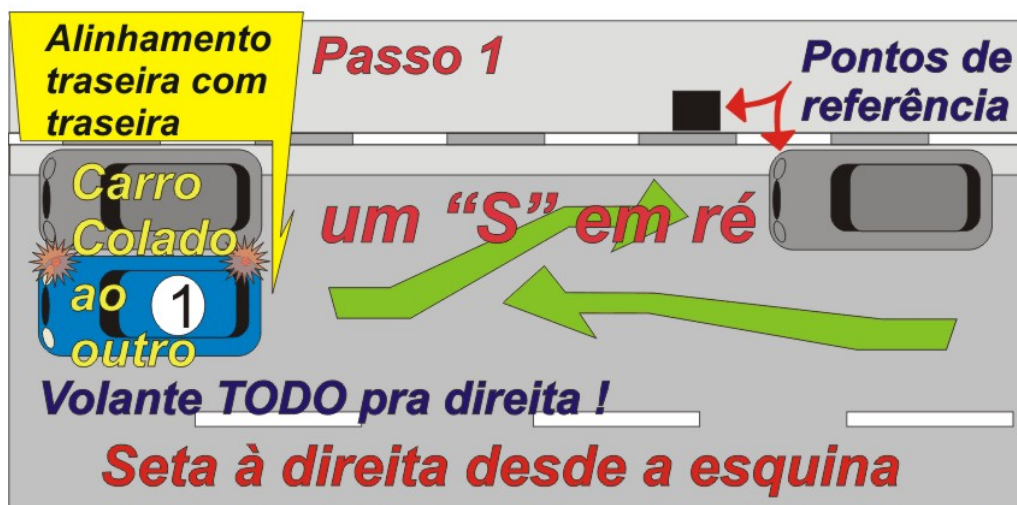
Outro ponto muito importante sobre a manobra é que a traseira de seu carro é sempre mais difícil de posicionar que a dianteira ! Leve sempre PRIMEIRO a traseira para seu lugar, depois a dianteira.

BALIZA

Um dos exercícios mais básicos, a Baliza é a manobra que mais oferece dificuldade ao motorista. Saber que não é possível ver a parte do carro que vai se aproximar da calçada já preocupa o iniciante. A coordenação entre o volante e a velocidade do carro é um outro empecilho incômodo. Seguindo alguns preceitos básicos e lembrando deles na hora de executar o movimento nos facilita bastante:

- A baliza é um "S" executado OBRIGATORIAMENTE em ré.
- Lembre-se, a roda traseira nos obriga a posicionar a traseira do carro ANTES de trazer a dianteira para o seu lugar. O movimento é realizado de preferência com o carro em movimento, mas se seu carro tem direção hidráulica, pode virar parado, mesmo.
- A relação direta entre a velocidade do carro e a velocidade que viramos o volante é um dado importantíssimo: Se viramos o volante muito rápido, alcançamos a calçada antes que a frente chegue em seu lugar. Se viramos o volante muito devagar, ficamos com a traseira do carro longe da calçada. A correção melhor para qualquer um dos dois erros é sair e reiniciar a manobra. O conserto é muito mais difícil que reiniciar.
- Não é possível visualizar a calçada pelo espelho direito do carro até que já estejamos no lugar certo.
- É possível perceber se estamos com uma aproximação boa pelo espelho esquerdo, que mostra a lateral do carro de trás se alinhando com a lateral do nosso carro.
- Uma velocidade reduzida permite escolhermos melhor a posição do carro. Veja as imagens e as fotos.

Baliza



Passo 2 Roda de trás um metro da calçada? **Pare!** **Ponto de referência**

OLHE NO ESPELHO:
Lateral do seu carro alinhada com emblema do carro de trás-> **Pare!**
Ponha o volante **RETO**
e vá até 1 metro da calçada!

Seta à direita desde a esquina

Passo 3 **Ponto de referência**

Vire o volante TODO pra RUA.
Vá andando até alinhar as duas laterais com o carro de trás!

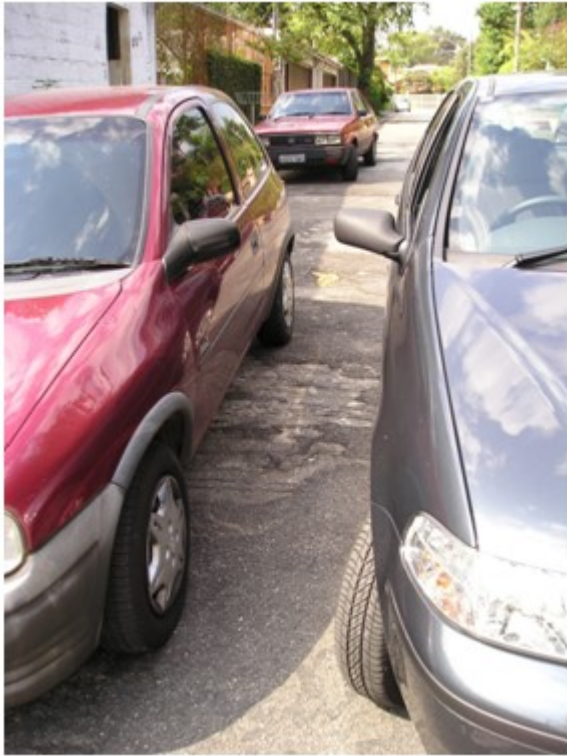
Ponto de referência

Pare quantas vezes precisar, olhe MUITAS vezes antes de continuar.
Ohe pra trás, olhe em todos espelhos!

Luiz Fonseca Direção Defensiva ®



TRASEIRA COM TRASEIRA



DIREÇÃO TODA PRA CALÇADA, NA RÉ A TRASEIRA VAI ENCOSTAR



VISÃO DA VAGA NO ESPELHO DA CALÇADA



VISÃO DO ESPELHO DA RUA SEM INFORMAÇÃO IMPORTANTE



ANDOU PARA TRÁS, TRASEIRA APONTOU PRA CALÇADA



ESPELHO DE FORA COM MEIO DO CARRO DE TRÁS ALINHADO COM LATERAL DO SEU CARRO,



HORA DE ENDIREITAR A DIREÇÃO



COM A DIREÇÃO RETA, CHEGUE ATÉ UM METRO DA CALÇADA E ENTÃO VIRE TODA DIREÇÃO PRO MEIO DA RUA





AFASTE ATÉ VER O CARRO DE TRÁS NOS DOIS ESPELHOS DE FORA

SAÍDAS EM SUBIDA

Você já notou que sempre fica aquela dúvida ou insegurança de que o veículo vá para trás quando saímos em uma subida ? Notou que todos os aprendizes de motorista sentem dificuldade em lidar com o carro nesta situação ? Neste assunto me sinto obrigado a usar uma série de técnicas para conseguir transformar o exercício de sair em uma subida em um desafiante brinquedo de dominar o veículo com pouquíssimos passos e repetições.

Existem duas possibilidades de se sair em uma subida: Utilizando o freio de mão e sem o mesmo.

COM USO DO FREIO DE ESTACIONAMENTO (FREIO DE MÃO)

É feito em saídas onde desejamos que o carro saia sem qualquer afastamento. É um movimento simples porque permite que o façamos sem precisar movimentar dois controles ao mesmo tempo. Sua ordem é, obrigatoriamente, a seguinte:

Pressione o acelerador até que o motor esteja trabalhando numa rotação baixa e constante. Não continue a manobra caso o motor ainda esteja crescendo ou caindo. É muito importante manter a mesma aceleração até a tirada total do pé da embreagem, no final do movimento.

Solte a embreagem até que o carro indique que está pronto para sair, ou seja, comece a mostrar sinais de que está fazendo força para a frente.

Neste momento pare o pé da embreagem na posição em que está. É muito importante não movê-lo antes de terminar o próximo passo.

Solte o freio de mão totalmente e perceba que o carro permanecerá parado ou começará a se deslocar vagarosamente para frente ou para trás.

Termine de soltar vagarosamente o pé da embreagem.

A desvantagem deste método é que ocupa uma das mãos na hora em que fazemos a saída. Quando, por exemplo, saímos na subida e precisamos executar um grande movimento no volante, dispomos de somente uma das mãos.

A SAÍDA SEM O FREIO DE ESTACIONAMENTO

Tem a vantagem de ser um movimento fácil, com resultado rápido. É um movimento de precisão, mas é lento. Ao contrário do que pensamos, precisamos usar de leveza nos pés para conseguir uma saída eficiente. O treinamento é muito simples. Oriente o treinamento em passos que descrevo agora:

1º. Deslocamentos para trás:

O instrutor indica ao aluno que, na subida e com espaço livre atrás, solte e prenda o freio várias vezes, bem definidas. É importante notar que a cada movimento o carro precisa parar totalmente antes de se soltar o freio novamente. Com este primeiro passo o aluno se acostuma com o deslocamento para trás que o veículo sofrerá na saída.

2º. Saída em subida com auxílio do instrutor:

O instrutor segura o carro na subida com o freio de mão e pede que o aluno repita algumas vezes a saída. Com isso o aluno se familiariza com a saída sem ter que se preocupar com a tendência do carro andar para trás. Aprende que toda a atenção e cuidado devem ser dados ao pedal da embreagem, ao contrário de sua impressão inicial de que o controle todo se dá através do pedal do acelerador.

3º. Saída em subida com auxílio do instrutor e alguma perda:

O instrutor segura o carro na subida e pede que o aluno repita algumas vezes a saída. Já desta vez o instrutor solta o freio de mão um pouco antes que o carro inicie a saída e então a tendência do retrocesso na subida começa a aparecer. Aqui o aluno se já começa a se familiarizar com a tendência do veículo andar para trás sem grandes sobressaltos, já que o mesmo afasta muito pouco.

4º. Saída em subida sem o auxílio do instrutor:

O instrutor sugere ao aluno que despreze o afastamento do carro na subida e que tente contando que o carro realmente se afastará bastante durante a saída. Com isso o aluno se familiariza com a saída já contando com toda a tendência do veículo de andar para trás. Aprende que ao esperar que o carro se afaste bastante o afastamento menor é uma boa notícia. Nesta fase do exercício o instrutor já orienta o aluno a olhar para o lado, em algum ponto fixo como um poste ou um portão, de modo a perceber quanto na verdade o carro se afasta durante o exercício. Ao apurar sua noção sobre o quanto o carro se afasta, o aluno imediatamente percebe a inexistência de perigo real na manobra.

Em muito poucas tentativas o aluno atinge uma eficiência invejável.

Quando o aluno estiver conseguindo um resultado razoável no exercício, deve fazer séries repetidas de dez vezes cada em uma única subida, sempre lembrando de parar o carro totalmente em cada movimento. Quando duas séries de dez forem realizadas sem erro, o próprio aluno já terá percebido a capacidade de realizar o movimento em trânsito. Pode ainda haver uma desconfiança que deve ser desprezada no momento, por incentivo do instrutor, indicando que o aluno deve experimentar a saída SEM OLHAR PARA TRÁS.

A atenção do aluno deve estar voltada para a frente, aguardando a saída do carro à frente OU a abertura do semáforo.

Exercício autodidata de embreagem:

Se o carro fizer cheiro de embreagem queimada, pare o exercício e vá dar uma volta em 4 quarteirões e recomece, sem pressa e sem afobação. Quem manda na saída é a embreagem.

A saída do carro acontece quando ele está solto (sem freios) e a embreagem entra em funcionamento.

Exercício no. 1: carro parado na ladeira, freio de mão puxado, faça 10 vezes bem rápido isso: sem acelerador ou freio, chegar até a metade da embreagem (sentindo que o carro quer sair, a traseira "senta") e voltar no fundo sem deixar morrer. Se morrer, começa a contagem de novo. Quando conseguir fazer duas sequencias de 10 sem morrer passe pro segundo exercício. Esse exercício é pra aprender a acionar a embreagem só até o ponto certo sem deixar morrer, vai otimizar 100 % o movimento do pé da embreagem;

exercício no. 2: saída com freio de mão sem pé no freio. Com o freio de mão puxado só o suficiente (não no máximo - com o pé no freio puxe um pouco o freio de mão e, olhando pra fora, solte o pé. Se andar, puxe só mais um dente e olhe de novo, mais um dente e olhe de novo, etc. Ficou parado, tá bom, vai ficar fácil de soltar).

Faz exatamente essa sequencia:

a) acelerador constante em 2 mil giros, se não tiver conta-giros, 1/3 da aceleração máxima, de ouvido aberto para o barulho do motor, esqueça o pé parado e vá pro próximo passo:

b) embreagem no ponto, o carro senta, fica com o pés parados.

c) solta o freio de mão pro carro andar (se estiver tudo certo, o carro só não ia estar andando por causa do freio de mão.

Obs.: um passo de cada vez, enquanto mexe com acelerador não mexe com mais nada, na embreagem não mexe com mais nada, etc.

Exercício no. 3: numa subida leve sem movimento faça saída completa sem freio de mão: chegue com os pés quase ao mesmo tempo no acelerador e no ponto da embreagem. 1/2 segundo de diferença (você tem que ouvir o motor acelerando e "breca" a aceleração quando chegar com o pé da embreagem no ponto. O motor está subindo e vc "breca" ele com o peso do carro (equilibra com a embreagem).

Obs.2: Não faça "meia-embreagem" (soltar primeiro a embreagem ainda com o pé no freio), isso só vai atrasar sua vida. A saída sem o freio de mão é ágil porque é feita com decisão e com o movimento dos DOIS pés: Acelerador e embreagem. Quando a embreagem começa a funcionar, o pé direito tem que estar acelerando e não no freio. Exercite essa saída pensando que está aprendendo ela para usar no trânsito.

Não ligue no primeiro momento pra quanto ele volta, mas em não errar a embreagem. Faça 10 vezes sem errar. Errou, volta no zero.

Fez duas sequencias de 10 saídas sem sofrer ?

Retreine agora olhando pro lado pra saber se o carro está voltando.

Se estiver voltando muito, diminua o tempo entre soltar o freio e começar a embreagem com o acelerador (Você solta o pé do freio para imediatamente acelerar).

Mais duas sequencias de 10 pra deixar perfeito.

Isso pode levar umas duas a três aulas de 2 horas pra acontecer ! Paciência ! Mas vai eliminar o galho, deixar o carro do-mi-na-do ! Há !

Vale perguntar !

DUPLO PEDAL (Punta tacco)

Também chamado de dupla-embreagem é o acionamento do acelerador AO MESMO TEMPO EM QUE o freio é acionado. Duas possibilidades são usadas: Pisando-se com o calcanhar no freio e com a ponta do pé no acelerador ou o contrário, acionando-se o acelerador com o calcanhar e o freio com a ponta do pé. Este procedimento é um pouco mais complicado e

precisa ser muito bem treinado para funcionar com segurança. Depende também de uma boa posição dos pedais, que às vezes ficam em alturas ou distâncias nada convenientes.

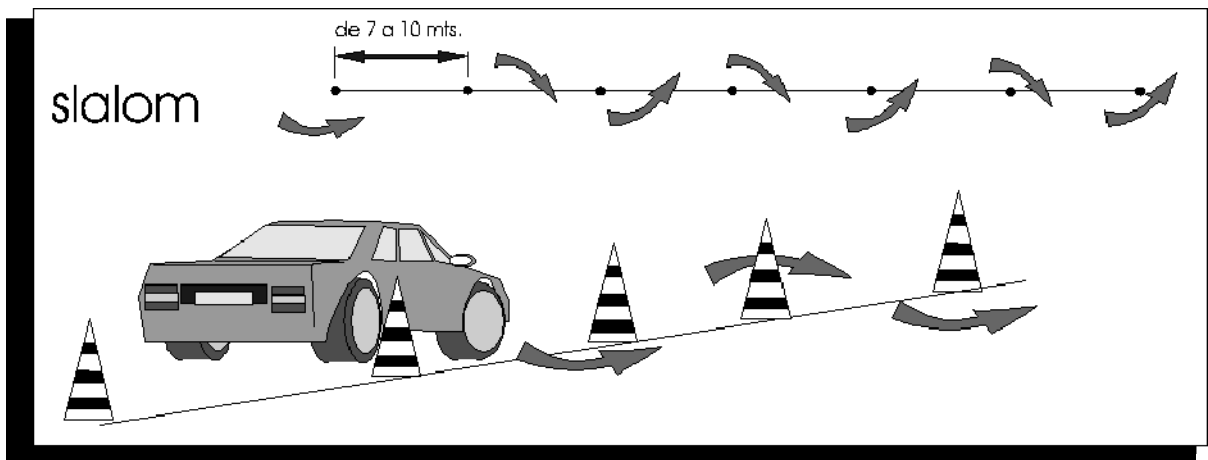
Costumo ensinar os dois primeiros métodos e só explicar este, que me parece mais com um quebra-galho do que com um procedimento confiável.

Um pedaço do nosso DVD ensinando a saída em subida : <http://www.youtube.com/watch?v=4whXwYS53As> .

SLALOM (Seqüência de obstáculos)

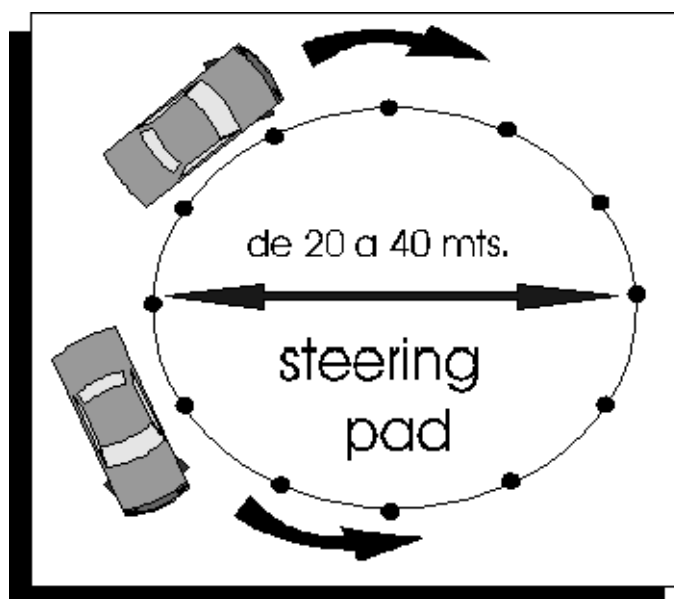
Este exercício consiste de uma seqüência de obstáculos alinhados que nos faz experimentar o controle sobre o carro em seqüências de curvas curtas. Oferece os seguintes resultados: Coordenação dos movimentos das mãos, Desenvoltura na movimentação do volante, Controle de velocidade constante em trajetórias difíceis e noção de distância em seqüência acentuada de obstáculos, entre outros.

O exercício é desenvolvido em vários níveis diferentes, podendo ser ou não cronometrado e desenvolvido já num nível bastante avançado em marcha a ré.



STEERING PAD ou SKID PAD (Giro constante em velocidade)

Este exercício é destinado a dotar o aluno de um controle do carro em situações onde o veículo chega aos limites de aderência dos pneus do carro, quando o mesmo começa a oferecer reações extremas e a proximidade da perda de controle da direção do carro. Põe o carro em baixa velocidade na situação extrema que o aluno irá enfrentar apenas na emergência. Leva-o a aprender como seu carro reage em situações que não enfrenta no dia-a-dia.



THROTTLE STEER (Dirigindo com o acelerador)

Durante a execução do STEERING PAD costumo ensinar um controle do carro em situações extremas que é controle da direção do carro pelo acelerador. Muitas vezes o carro já se encontra numa situação tão extrema que a qualquer momento pode sair de sua trajetória se o motorista se empolgar demais com o acelerador. Ao acelerar um pouco mais nos limites de velocidade do carro a traseira do carro tende a se manter firme ao solo, levando o carro a manter uma linha reta para fora da curva, exatamente porque transferimos o peso do carro para as rodas de trás. Ao acelerar um pouco mais ainda a traseira do carro tende a escorregar para fora, como se estivéssemos virando a direção um pouco mais para dentro. Da mesma maneira, ao retirarmos a aceleração o carro tende a se virar para dentro da curva num primeiro momento exatamente porque transferimos o peso para as rodas da frente. Repito, todo esse conceito avançado serve apenas para situações extremas e deve ser treinado na companhia de um instrutor capacitado e experiente.

TRANSFERÊNCIA DE PESO LONGITUDINAL

Junto com a ideia de que podemos direcionar o carro com o acelerador temos a ideia de que quando aceleramos nossa máquina o peso dela se transfere para a traseira enquanto que se freamos nosso veículo, o peso se transfere para a frente.

Assim sendo, quando precisamos aderência maior na traseira, aceleramos e quando queremos na dianteira, freamos ! Simples.

Simples mas perigoso ! Também só pode ser aprendido em condições ideais, com um instrutor que conheça o assunto. Não se arrisque tentando manobras

ousadas no lugar errado ou sem conhecimento nenhum. Estas informações devem servir para o seu bem estar e o dos outros, não para que você se mate.

TRANSFERÊNCIA DE PESO LATERAL

Nada perigosa mas ainda assim sutil é a transferência de peso de um lado para o outro do seu carro.

Quando iniciamos uma curva, nosso carro está equilibrado em suas quatro rodas. Ao virarmos a direção, o peso tende a se transferir para fora do carro e assim o carro se inclina num efeito que chamamos de ROLAGEM. Enquanto o peso está se transferindo para o lado de fora do carro, sua estabilidade está comprometida. Dizemos que o carro deve primeiro se APOIAR nas suspensões de fora da curva para que tomemos iniciativas mais drásticas. É um breve momento delicado de instabilidade.

Conhecendo-o temos mais controle sobre o carro.

DESVIOS

Estes são exercícios que nos preparam para situações perigosas do dia-a-dia e por isso muito recomendáveis. São também os mais perigosos, porque acontecem mais perto dos limites do carro.

Consistem basicamente de treinamentos de desvios previsíveis e imprevisíveis.

LIVRE

É o desvio sem a aplicação do freio em situações onde uma manobra mais leve é exigida. Um controle leve do volante e da posição do carro são a base do sucesso.

Ao iniciar as curvas, o motorista tira o pé do acelerador e se dedica somente ao movimento do volante.

Os erros possíveis são:

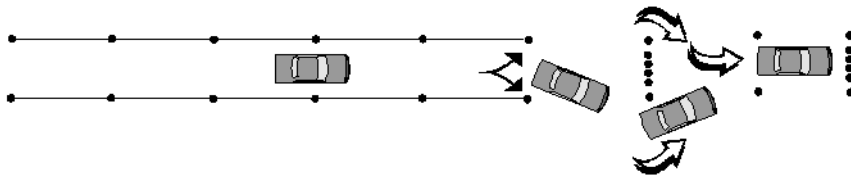
A demora em iniciar as curvas, onde o motorista se obriga a aumentar consideravelmente a movimentação do volante nos movimentos seguintes.

Movimentos exagerados de volante levando o carro a se desequilibrar (derrapagem traseira).

Aceleração ao iniciar o movimento, levando o carro a sair do controle por falta de aderência nas rodas dianteiras.

Frenagem com conseqüente perda do controle por falta de aderência.

Desvio sem frenagem



FRENADO

É o desvio agora com a aplicação do freio em situações onde uma manobra mais pesada, de parada, é exigida. Um controle leve do volante ainda é exigido e a posição do carro depende muito da eficiência da frenagem antes da barreira.

A utilização do freio agora é crítica, a tendência do carro é fugir ao controle.

Frenagem de precisão, constante ou bombeada (veja exercícios de frenagem à frente), se faz necessária. Uma grande repetição é interessante para o condicionamento do motorista à situação.

Ao iniciar as curvas, o motorista tira o pé do acelerador e pisa no freio de modo a manter o carro sob controle e se dedica também ao movimento do volante.

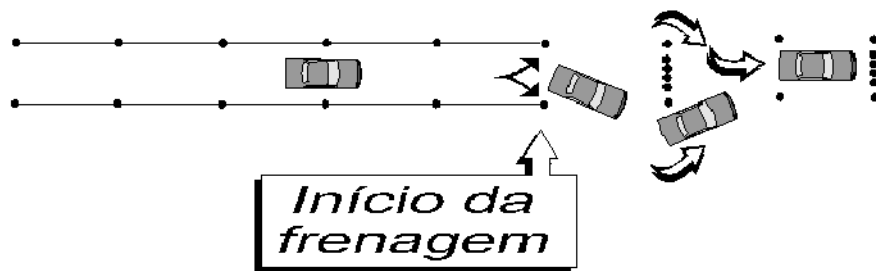
Os erros possíveis são:

A demora em iniciar as curvas, onde o motorista se obriga a aumentar consideravelmente a movimentação do volante nos movimentos seguintes. Provavelmente vai travar os freios do carro e atingir os obstáculos.

Movimentos exagerados de volante levando o carro a se desequilibrar (derrapagem traseira).

Frenagem fraca com impossibilidade de parar o carro antes de atingir a barreira.

Desvio com frenagem



FRENAGEM

As referências sobre frenagem normalmente não são experimentadas no seu todo quando aprendemos a trabalhar com o carro. Os ensinamentos de como frear o carro devem ser aprofundados e suficientemente explicados para que o aluno possa saber como agir em QUALQUER caso e não só quando freia o carro em uma situação normal de trânsito.

Exercícios de frenagens de emergência são altamente recomendáveis durante o treinamento para qualquer nível de motorista. Gostaria de me abster de divulgar esta informação TODA pelo livro. Fico à sua disposição para instruí-lo diretamente já que estas são manobras perigosas que exigem controle e supervisão bem adequados. Na home page temos referências para que você procure a escola.

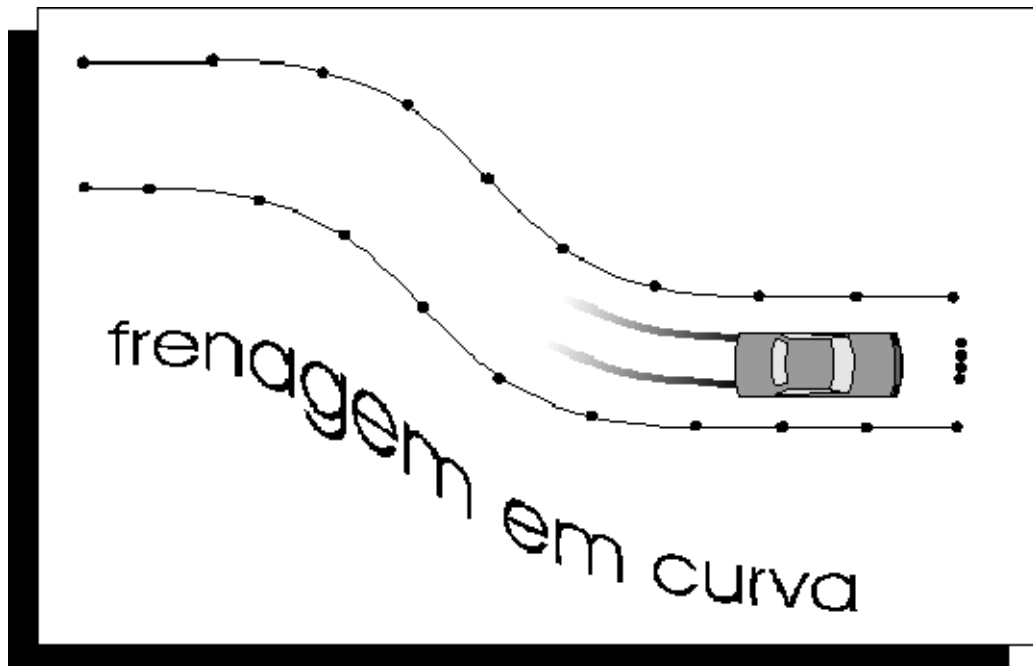
EM RETA

É o primeiro exercício a se experimentar com o carro, de maneira a tornar mais eficiente a frenagem. Deve-se levar em conta a velocidade de início e a distância de parada. É interessante o acompanhamento por parte de alguém de modo a informar ao motorista se o ponto de início da frenagem foi preciso, se as rodas travaram ou não e se a frenagem bombeada (veja à frente) foi eficiente ou não. (Mergulho constante ou não).

frenagem em reta



EM CURVA



ADERÊNCIA E ABS

Já comentamos anteriormente sobre aderência, atrito estático e dinâmico, frenagem travada ou não. A invenção do ANTI BLOCKING SYSTEM, conhecido como ABS resolve em parte o problema. A tradução do nome é SISTEMA ANTI TRAVAMENTO. Com isso, podemos nos esquecer em parte do problema e considerar que sempre teremos contato com o solo.

O princípio básico do sistema é uma leitura do que está acontecendo com as rodas e se o sistema perceber que vão travar, dosa a pressão do freio em cada roda, alternando entre frear e soltar o mesmo, como se estivesse bombeando o freio em alta velocidade. A sensação básica que sentimos é a de que o freio está tremendo.

SE o sistema funcionar bem, ótimo, mas que tal saber frear um carro sem ABS para o momento em que o sistema falhar ?

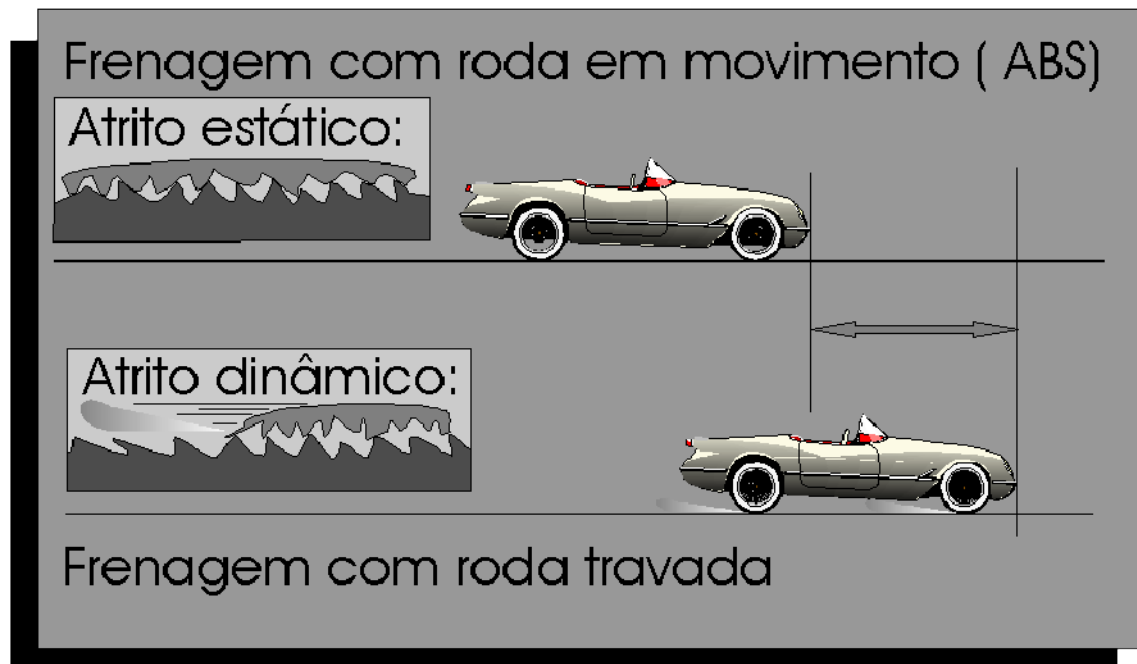
Devemos, sim, é saber como manter nossos pneus firmes no chão e a aderência em alta !

São os mesmos exercícios de desvios e frenagem e o principal é conhecer o comportamento do sistema. Como as limitações são agora do sistema e não mais nossas, perceber em quanto espaço o carro para é que se faz importante.

A diferença entre a frenagem em seco do ABS e sem ABS no seco, não se iluda, é pouquíssima. A grande vantagem fica por conta de pisos molhados e principalmente onde a diferença de aderência entre um lado e outro é grande, ou seja, molhado de um lado e seco do outro !

Note bem: O freio ABS não é perfeito. Para o carro na menor distância possível e nem sempre ANTES DO OBSTÁCULO. Funciona longitudinalmente e não LATERALMENTE, ou seja, não evita derrapagens por falta de aderência lateral.

Muito resumidamente, o ABS não evita que o carro escorregue de lado acima do limite.



PISTA SECA

Em pista seca, como já dissemos, a diferença é quase imperceptível.

O exercício se presta para identificar os limites de frenagem do sistema em várias velocidades. O aluno deve prestar a máxima atenção à exatidão da velocidade e metragem da parada que está exercitando. Um erro de avaliação leva FATALMENTE ao acidente, já que o freio é limitado à aderência ao solo !

PISTA MOLHADA

Em pista molhada, a diferença já é bastante razoável.

O exercício vale principalmente para identificar os limites de dirigibilidade durante a frenagem.

"MEIA PISTA MOLHADA"

É o melhor exemplo para testar o funcionamento do ABS. Conhecer a capacidade de dosar independentemente o freio de cada roda é o que nos faz conhecer a capacidade do ABS de segurar o carro em condições realmente adversas.

Perceba neste exercício que a distância de frenagem é bem maior que a frenagem em terreno seco.

TRAVADA

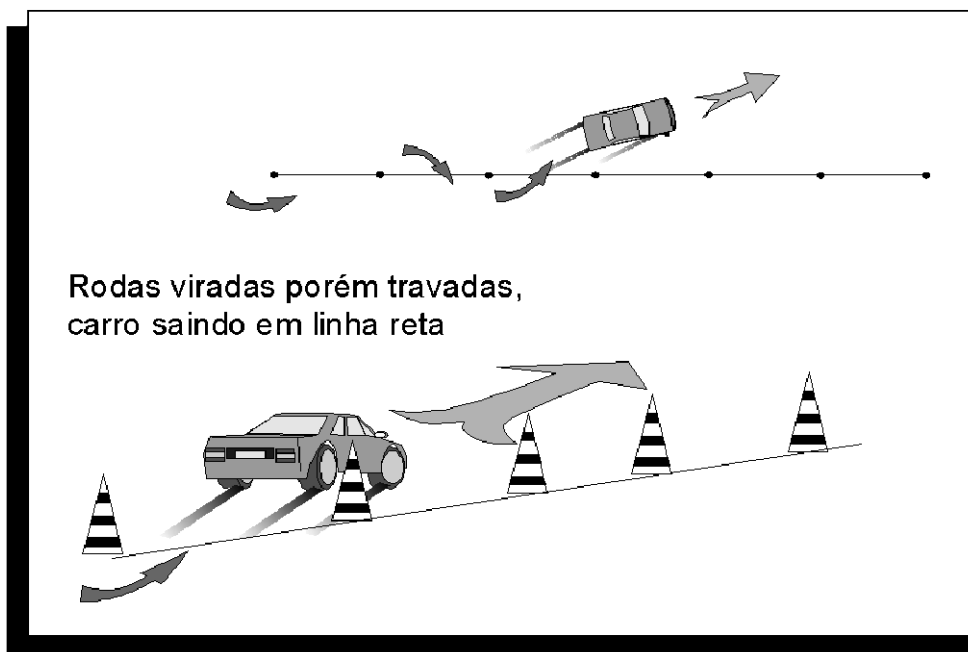
Este exercício deve ser realizado em pista molhada e sem ABS (lógico !), tudo pelo simples fato de ser muito agressivo ao pneu em piso seco e rugoso.

Em pista molhada, ainda, o carro desliza mais e mostra mais suas tendências naturais.

Muito importante é travar as quatro rodas e perceber a inércia levando o carro em linha reta ainda que girando em torno de si mesmo (rodopiando)

Basicamente, consiste de um Slalom onde travamos as quatro rodas no momento em que queremos evitar passar em cima de um cone (travando as rodas e escapando para fora do alinhamento dos cones). Veja a figura a seguir:

SLALOM TRAVADO



BOMBEADA

- Contrariamente ao anterior, este exercício NÃO DEVE ser realizado em pista molhada, (MAS SÓ SERVE PARA CARROS SEM ABS !). Só conseguimos perceber o efeito de se bombear o freio adequadamente em chão seco. Destina-se à frenagem em espaço reduzido sem travar as rodas.
- No momento da frenagem constante a frente do carro abaixa pela transferência do peso. Na frenagem bombeada em linha reta o carro deve brecar muito eficientemente sem que a frente volte a se levantar.

- Para se ter uma ideia, a frequência ideal da frenagem bombeada é de três pisões no freio POR SEGUNDO.

ENTRADA / SAÍDA DE ACOSTAMENTO (acelerações e desacelerações)

Procurei incluir aqui este comentário para esta situação que tem características especiais: Aceleração para uma velocidade alta em uma pista de piso duvidoso.

A **saída do acostamento** é feita da seguinte maneira:

1. Ligamos a seta, engatamos a primeira e começamos a observar a PRIMEIRA pista da estrada/avenida. Devemos prestar atenção à maior distância possível, já que a diferença de velocidade entre nós (parados) e o s outro é muito grande. Esperamos até termos real certeza que distância e VELOCIDADE do primeiro veículo são compatíveis com a nossa entrada, ou seja, estaremos entrando e ATÉ ALCANÇARMOS PELO MENOS DOIS TERÇOS DA VELOCIDADE DO OUTRO VEÍCULO ele não terá nos alcançado.

2. Já com CERTEZA que a distância é suficiente, saímos em velocidade em primeira, passamos para a segunda e SÓ ENTÃO COMEÇAMOS A MUDANÇA PARA A PISTA DE ROLAMENTO da estrada/avenida. Caso seja impossível trafegar pelo acostamento durante este tempo, lembre-se de aumentar ainda mais a distância de segurança para o outro veículo.

3. Já na segunda marcha e na pista de rolamento, sempre acelerando fundo para que o carro ganhe velocidade rápido, passamos para a terceira marcha e só então poderíamos olhar para o espelho. ESTAREMOS O TEMPO TODO OLHANDO PARA A FRENTE, MANTENDO O CARRO ALINHADO COMO A PISTA, ATENTOS ÀS CURVAS, BURACOS E OUTROS VEÍCULOS.

A **entrada no acostamento** é feita também com cuidado já que estaremos reduzindo bastante a velocidade na frente de outros veículos.

1. Assim como a saída, a entrada exige que comecemos pela SETA. Estando já na primeira pista ao lado do acostamento, observamos inicialmente o espelho quanto aos carros eventualmente colados à traseira e iniciamos a frenagem gradual.

2. Ao chegarmos á velocidade entre 30 e 40 km/h mudamos de pista sempre olhando para a frente. Saímos completamente da pista e ficamos no acostamento para continuar diminuindo a velocidade.

SE FOR DESCER DO CARRO LEMBRE: OLHE PELO ESPELHO PARA VER SE NÃO TEM CARROS PASSANDO MUITO PERTO NA HORA DE DESCER. VOCÊ NÃO ESTÁ MAIS DIRIGINDO MAS ESTÁ PERTO DOS CARROS EM MOVIMENTO !!!

TROCA DE FAIXAS EM VIAS EXPRESSAS / DE TRÁFEGO PESADO

Muitas das dificuldades do motorista acontecem no momento de trafegar em vias de tráfego rápido e intenso, como por exemplo a Av. 23 de maio, em São Paulo ou o aterro do Flamengo, no Rio de Janeiro.

Múltiplas faixas e grande quantidade de veículos em alta velocidade tornam a coordenação de todas as atitudes para se alternar de faixa uma idéia quase impossível para o motorista inexperiente.

O que se deve indicar ao motorista é uma seqüência lógica de movimentos de maneira que a manobra aconteça com total segurança e de maneira eficiente.

O mais importante é manter a trajetória do seu veículo. Um descuido de um décimo de segundo será fatal: uma batida, um raspão ou um desgoverno. Como evitar ?

1. Ligue a seta do seu veículo quando decidir mudar de faixa.
 2. Olhe rapidamente para o espelho lateral tentando localizar o espaço na faixa onde vai e volte a olhar para a frente.
 3. Corrija a trajetória do veículo.
 4. Se você não viu o que queria, não tem problema, volte a olhar rapidamente para o espelho.
 5. Se você viu e tem certeza da possibilidade de mudar de faixa, não perca tempo, inicie-a. Esperar mais um pouco muda todo o panorama da situação e leva você a ter que iniciar tudo de novo.
- Lembre de olhar muito para a frente e pouquíssimo para o espelho.
 - Espere sempre o momento ideal para a manobra.
 - Não vacile na hora de executar a manobra: Inicie e termine antes de pensar em outra manobra.
 - Caso você vá mudar mais de uma faixa, conquiste seu espaço em cada uma delas, passo a passo. Não pense em mudar direto para a segunda faixa sem ter muita prática.

Outros exercícios podem ser definidos para oferecer eficiência em atividades específicas. O respeito às normas de segurança são sempre indispensáveis, levando-se em conta a integridade física, moral e administrativa de pessoas e bens envolvidos ou em trânsito pelos locais de treinamento.

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.