

CAPITULO 6

PEQUENOS CONSELHOS PARA O MOTORISTA INICIANTE

Para você que começa a difícil tarefa de desvendar os segredos do trânsito, eu gostaria de lhe dar algum conforto, já que a situação não é mesmo das mais confortáveis:

Diz-se por aí que conselho, se fosse bom, seria vendido, e eu sou obrigado a concordar. Você, como iniciante vai ouvir conselhos que lhe meterão nas mais cabeludas enrascadas.

Observe algumas das situações:

1- A expressão " - VAI QUE DÁ", por exemplo, é uma pérola dos prenúncios de incidentes, fechadas e palavrões do trânsito. Note bem: quando usamos esta expressão estamos dizendo ao motorista que NÓS seríamos capazes de nos colocarmos em uma avenida ou em um espaço apertado onde muitas vezes você não poderia desempenhar com segurança.

Desta situação vai a primeira dica: SÓ CONFIE NA SUA AVALIAÇÃO DE DISTÂNCIAS E VELOCIDADES E TREINE A OBSERVAÇÃO SÓZINHO. AGRADEÇA A SUGESTÃO E OLHE VOCÊ MESMO PARA OS FOCOS DE TRÁFEGO. ISSO LHE POUPARÁ MUITOS PERCALÇOS.

2- A capacitação para perceber e trabalhar com um carro em mau estado é uma sugestão que vale muito para um motorista experiente . Você DEVE EXIGIR um carro em bom estado, bem regulado e com todos os itens de segurança em dia para que o seu trabalho de dirigir surta resultados satisfatórios e para que seu aprendizado seja desenvolvido em condições normais. Carros em mau estado , unidos à falta de experiência do motorista são uma boa fórmula de se aproximar perigosamente dos acidentes graves.

3- Agradeça bastante ao instrutor nervoso a ajuda e DESISTA DE APRENDER COM ELE. Se o seu professor não tem paciência e calma para lhe deixar errar um pouco e aprender bem, ele lhe causará medos que comprometerão todo o resto de seu aprendizado. Deixe o medo para as situações reais do trânsito, não para pressões de "amigos da onça".

4- Ainda no quesito "paciência", esqueçamos do instrutor ! Sempre pensamos, pelas explicações dos outros, que não há nenhuma ciência no aprendizado de trânsito. Bastaria sentarmos ao volante do nosso carro e pronto : Começaríamos a dirigir sem qualquer problema ! SERÁ ? Lembre-se, há na atividade de dirigir várias habilidades para se desenvolver até que se alcance desenvoltura. A PACIÊNCIA, então, é necessária para aprender aos poucos e sempre, num método "homeopático", cada detalhe do ambiente no qual circula o motorista. Em outras palavras, seu treinamento deve ser gradual e "passo-a-passo".

5 - Que tal jogar fora os incentivos de terceiros e qualificar o seu aprendizado como uma vitória pessoal ? Quando ficamos esperando que nossos familiares ou amigos nos incentivem, nos emprestem o carro e ofereçam outros favores e préstimos, estamos jogando para os outros também a vontade de se tornar eficiente e de alcançar esta vitória.

Alguns esforços solitários para resolver este momento de treinamento resultam em uma satisfação mais sólida da sua necessidade. Mesmo instruído por um profissional altamente capacitado, procure fazer "Lição de casa", ou seja, procure começar a tirar o carro sozinho da garagem e dar voltas no quarteirão de casa, caso não seja possível desempenhar atividades mais avançadas.

O nível deste treinamento individual não precisa e não deve ser muito alto. Pequenas e fáceis atividades diárias rompem a resistência e a insegurança naturais ao estágio inicial do treinamento. A familiaridade com o carro lhe deixará mais á vontade para avançar para as fases posteriores e para exercícios mais difíceis. Lembre-se por fim que o treinamento leva algum tempo, ou seja, A CADA DIA SE APRENDE UM POUCO. A desenvoltura nas manobras vem com a REPETIÇÃO delas.

6- Perceba a distinção entre os conceitos de MANOBRA e OBSERVAÇÃO:

A MANOBRA é a atividade de dirigir em si, ou seja, engatar a marcha, soltar a embreagem, acelerar, frear, etc.

As manobras são involuntárias, ou seja, são desempenhadas automaticamente pelo motorista experiente. Depois de algum tempo de prática o motorista já nem percebe quando mudou de marcha, quando colocou o pé no freio ou quando acelerou.

A OBSERVAÇÃO é a atividade de dominar o meio ambiente, ou seja, olhar para a frente, para os carros á sua volta, para os espelhos, sempre identificando cada possível objeto de tráfego essencial, ou seja, objetos (carros, pedestres, ciclistas, animais, calçadas, postes, etc .) que possam se interpor á nossa trajetória nos obrigando a tomar alguma atitude para evitar a colisão.

A observação é voluntária, ou seja, deve sempre ser trabalhada de maneira que a segurança seja privilegiada. Durante toda a vida do motorista ele deverá prestar a maior atenção possível ao ambiente. Se durante apenas um segundo de toda a sua vida ele se deixar levar por uma distração isso será suficiente para que ele tenha um acidente de proporções incalculáveis.

Durante as aulas eu sempre exemplifico para os alunos com duas situações de riscos em manobra e observação:

SITUAÇÃO	1: MANOBRA RUIM, OBSERVAÇÃO BOA	2: MANOBRA BOA, OBSERVAÇÃO RUIM
MANOBRA	IMPRECISA, CARRO MORRE, É RELIGADO, MARCHA ENGATADA, ASÍDA SEM MUITO CONTROLE OU SUAVIDADE	PRECISA E ADEQUADA, O MOTORISTA É HABIL E ADQUIRIU TODA A TÉCNICA PARA CONTROLAR A SAÍDA DO CARRO EM QUALQUER SITUAÇÃO
OBSERVAÇÃO	DOMÍNIO DO AMBIENTE, NOÇÃO PRECISA DAS VELOCIDADES E DAS DISTÂNCIAS DO TRÁFEGO ESSENCIAL	NEGLIGENTE, SEM ATENÇÃO OU COM A PRESUNÇÃO QUE ESTÁ TUDO SOB CONTROLE SEM REALMENTE OBTER TODA A INFORMAÇÃO NECESSÁRIA PARA A MANOBRA
RISCO	SER OBRIGADO A RETARDAR A MANOBRA E RETOMAR A OBSERVAÇÃO	SE ENVOLVER EM SITUAÇÃO DA QUAL NÃO TEM INFORMAÇÕES SUFICIENTES
RESULTADO	MANOBRA SEM DESENVOLTURA PORÉM SEGURA. SEM RISCOS PARA O TRÂNSITO. O MOTORISTA PODE PASSAR ALGUMA VERGONHA MAS ESTÁ VIVO E EM SEGURANÇA.	ACIDENTE: A FALTA DE ATENÇÃO, A DISTRAÇÃO OU A NEGLIGÊNCIA NA OBSERVAÇÃO SÃO PAGAS MUITAS VEZES COM A PRÓPRIA VIDA. SEMPRE CATASTRÓFICA JÁ QUE NÃO EXISTE A EXPECTATIVA DOS OUTROS MOTORISTAS DE QUE A MANOBRA SE INICIE.

ALGUMAS DICAS ÚTEIS PARA TRÂNSITO 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 uma ideia quase impossível para o motorista inexperiente.

O que o motorista deve ter em mente é uma sequência de movimentos passo-a-passo de maneira que suas manobras aconteçam com segurança e eficiência.

1. **TRAJETÓRIA:** Mantenha a trajetória do seu veículo. Um descuido de um décimo de segundo é fatal: uma batida, um raspão ou até um atropelamento. Lembre de olhar muito para a frente e pouquíssimo para os lados, espelhos e etc.

2. **ADIAMENTO:** Ao avaliar a execução de qualquer manobra, inicie-a logo. "Esperar mais um pouco" muda todo o ambiente e leva você a ter que avaliá-la de novo.

3. **DECISÃO:** Não seja indeciso no volante, não existe tempo para isso no trânsito.

4. **ANTECIPAÇÃO:** Antecipe as decisões e manobras, não deixe-as para a última hora. As dificuldades aparecem de surpresa.

5. **OPORTUNIDADE:** Espere sempre o momento ideal para a manobra.

6. **SIMPLICIDADE:** Não vacile na hora de executar a manobra: Inicie e termine cada uma antes de pensar em outra manobra. É uma de cada vez mesmo.

7. **CAPRICO:** Não economize espaço ou tempo sem uma boa avaliação da manobra. Uma má economia pode resultar em colisão, prejuízo, stress, etc... Afivele seu cinto de segurança, regule bem sua posição de dirigir, seus espelhos, calibre os pneus, abasteça, veja o óleo, a água, etc., etc., etc...

ULTRAPASSAGEM

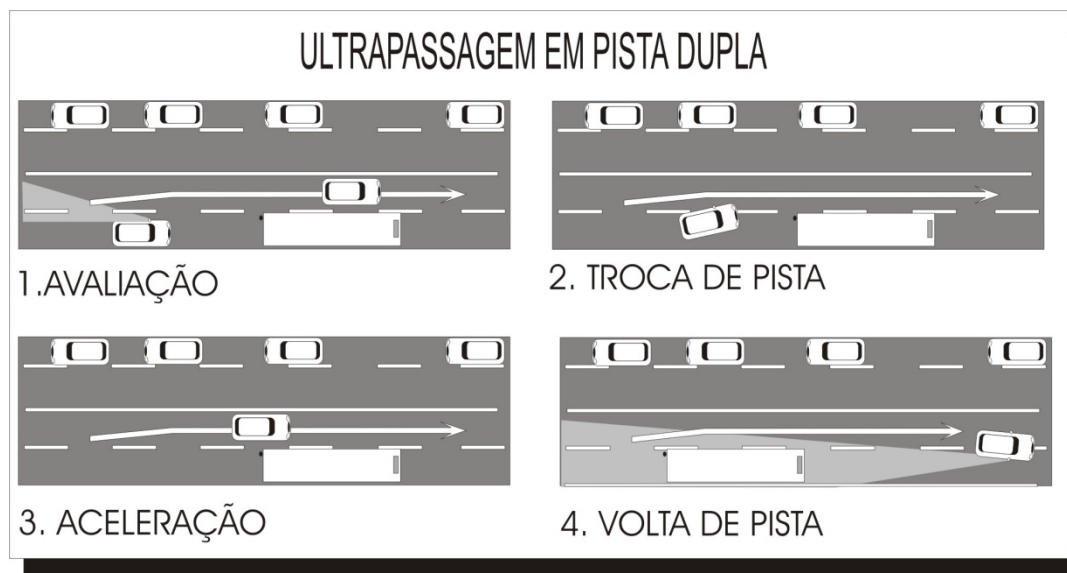
Esta atividade sempre exige um conhecimento apropriado para se desenvolver um trabalho com resultados seguros e satisfatórios. Como base, o movimento para se ultrapassar em si se resume unicamente em uma mudança de pista, uma aceleração e eventualmente uma segunda mudança de pista. A preparação para a manobra exige uma avaliação apropriada do veículo a ser ultrapassado e do tráfego na pista por onde iremos ultrapassar.

Existem dois tipos de ultrapassagens: em avenidas e estradas de pista dupla e em pistas simples.

ULTRAPASSAGEM EM PISTA DUPLA

As ultrapassagens em pistas duplas são mais simples que as de pista simples. A coordenação necessária para as pistas duplas ocorrem entre carros que trafegam todos no mesmo sentido e se concentra basicamente na boa avaliação da velocidade dos outros veículos para se escolher o momento certo de ultrapassar.

Em avenidas como a Marginal Pinheiros em São Paulo ou a Avenida Brasil no Rio de Janeiro encontramos este tipo de situação: Vários veículos trafegando no mesmo sentido com objetivos e velocidades diferentes. Trocas de faixas e mudanças de velocidade oferecem menor dificuldade por ultrapassarmos em uma via onde o tráfego viaja no mesmo sentido.



ULTRAPASSAGEM EM PISTA SIMPLES

As ultrapassagens em pistas simples exigem alto controle sobre um ambiente pouco amigável: Veículos em sentido contrário exatamente por onde devemos ultrapassar o veículo à frente.

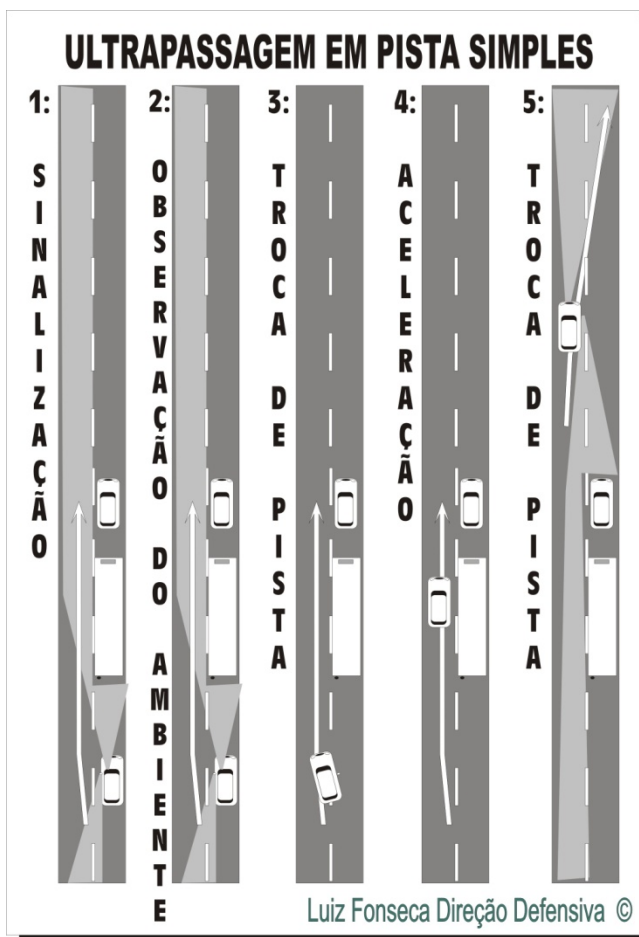
Caso cometamos um erro de avaliação, corremos o risco de uma colisão frontal, onde as velocidades dos veículos se somam.

Neste tipo de ultrapassagem, é da maior importância ter certeza absoluta de que a manobra ocorrerá com sucesso.

O aborto de uma manobra de ultrapassagem em pista simples normalmente resulta em acidente. A dúvida sobre a manobra deve ser evitada a qualquer custo.

Podemos manter uma distância maior do veículo da frente e permitir que outros motoristas ultrapassem. Podemos esperar intermináveis minutos mas com certeza chegaremos vivos.

Como exemplos, não devemos ultrapassar em subidas, em curvas e em locais onde a visibilidade seja desfavorável. O auxílio do motorista que trafega à frente pode ser decisivo: Quando não há perigo na ultrapassagem, normalmente os ônibus e caminhões sinalizam com a seta da direita (que é o mesmo sinal que indicaria que ele entraria à direita, deixando-lhe o caminho livre). Quando for impossível ou perigoso, a seta da esquerda indica a presença de um carro na mão contrária ou uma entrada do veículo à frente para a esquerda.



Normalmente aprendemos a ultrapassar e não aprendemos a ser ultrapassados. Quando temos um carro à nossa traseira pronto para ultrapassar, é o motorista daquele carro que toma todas as providências. Tudo o que devemos fazer é manter a nossa velocidade e caso possível, sinalizar para o outro motorista sobre a existência de veículo no sentido contrário.

O procedimento é todo desenvolvido pelo outro motorista. A modificação da nossa velocidade altera as condições avaliadas pelo outro motorista.

Por exemplo, se aceleramos quando o motorista chega ao nosso lado, tornamos impossível que volte para a nossa pista, deixando-o durante um tempo muito maior do que o previsto na pista contrária.

Se por outro lado, freamos antes que o outro motorista saia detrás de nosso veículo, alteramos a distância com a qual o motorista detrás contava, levando-o a bater em nossa traseira.

Imagine-se, por exemplo, na situação inversa: quando começamos uma ultrapassagem, o motorista à frente freia. Estamos olhando para a frente, para a pista da esquerda e acreditando que o ambiente não vai se alterar. Acreditamos que o veículo à frente vai se manter na mesma velocidade e então ele se aproxima perigosamente de você.

Caso o motorista mantenha a velocidade, você poderá contar com essa distância para mudar para a pista ao lado.

O TRANSPORTE DE CARGAS EM VEÍCULO UTILITÁRIO

Precisamos transportar uma grande quantidade de produtos para a nossa casa de praia. Como fazer ? Chamar uma transportadora ? A carga é pouca e o meu carro já é utilitário ! Vou levar eu mesmo e pronto ! Boa ideia ! ...

Boa ideia ? ? ?

Existem circunstâncias em que transformamos nosso veículo de passeio em veículo de carga. Nesse momento o motorista pode imaginar que seu carro é tão bom que basta colocar a carga e pronto ! Se formos analisar de forma simplória, tudo isso é verdade. DE FORMA SIMPLORIA !

Algumas leis da física podem nos mostrar o risco envolvido em tratar de forma simplória a carga de um veículo:

O princípio da alavanca, por exemplo, nos mostra que podemos perder o controle no caso de concentrar a distribuição de carga atrás do eixo traseiro do carro.

A força dos sol, da chuva e dos ventos também pode nos pregar peças enquanto carregamos cargas leves ou perecíveis caso estejam expostas.

O peso das cargas também pode causar problemas com os pneus caso eles estejam mal regulados. As fábricas de pneus e de automóveis sempre orientam quanto à pressão adequada para cargas de seus veículos e pneus e vale sempre tomar por início a pressão informada por eles. Um teste mais cuidadoso de outras pressões levemente acima ou abaixo do recomendado pelas montadoras influencia incrivelmente a resposta do carro. Uma libra acima ou uma libra abaixo. por exemplo.

Mas o que vale é a prática:

Fomos participar de um evento esportivo na cidade de Curitiba. Um picape F-1000 a gasolina com aproximadamente 600 quilos de carga, fora os passageiros.

A pressão dos pneus, achamos depois de várias tentativas em outras viagens COM A MESMA PICAPE. 42 libras na dianteira e 45 na traseira. O resultado já é bastante agradável: Conseguimos as mesmas reações da picape VAZIA. Firmeza nas curvas sem excessivo "bump", ou seja, a picape já não pula demais nos buracos e a direção, que se mostrava excessivamente leve e sensível, oferece uma resposta mais gradual e confortável.

Nas experiências anteriores, pressões menores levavam os pneus a se dobrar com muita facilidade e a esquentar demais quando no asfalto, o que nos levou muito próximo ao estouro de pneus, risco que já nos mostrou acidentes graves que levavam inclusive a capotagens ! A necessidade de andar em estradas de terra e de asfalto nos leva a alternar demais as pressões dos pneus e qualquer esquecimento nos coloca nestas condições bastante adversas.

O comportamento da picape se apresenta, em função das experiências, razoavelmente equilibrado. De qualquer maneira, a estrada é a BR 116 (Regis Bittencourt) , perigosa ao extremo, com muitos caminhões (todo o transporte de carga para o Sul do país e do continente passa por ela !). Com a picape carregada, fomos obrigados a trabalhar de uma maneira diferente:

Ultrapassagens com veículos muito lentos requerem bastante experiência:

- A picape, com o peso, perde a condição de acelerar rapidamente. Com isso o tempo e o espaço necessários para a ultrapassagem tornam-se muito maiores. Se saímos detrás de um caminhão muito lento com pouco espaço para ultrapassar, fica difícil fazer a picape retomar a velocidade com rapidez.
- O recurso mais interessante para resolver esta situação é o de manter uma distância maior do veículo da frente, antecipando o momento da ultrapassagem e então começar a acelerar antes da ultrapassagem. O resultado final, percebe, é o de já chegar junto ao caminhão em velocidade razoavelmente superior, de modo que ocupamos a faixa da esquerda por muito menos tempo.
- PERCEBA: Esta manobra permite que a tentativa de ultrapassagem seja mais segura: Apesar da camionete perder aceleração pelo peso, perde muito menos condição de frenagem, ou seja, a picape pesada acelera

mal mas freia muito bem (inclusive porque o peso dela aumenta o atrito dos pneus com o solo, aumentando assim a aderência). Mantendo-se uma velocidade maior podemos, a qualquer momento, abortar a ultrapassagem e frear a picape. Quanto menos tempo nos mantivermos ao lado do "ultrapassado", melhor.

Outro ponto a ser observado é o da rolagem da picape na curva. Rolagem, vale lembrar é aquele movimento que inclina o veículo na curva, deixando-o com o peso apoiado nas rodas de fora do veículo. Quando iniciamos a curva, devemos tomar a precaução de evitar movimentos bruscos até que o veículo se apoie realmente na suspensão externa à curva e sentirmos que a picape encontra uma posição estável na curva.

A carga, um balão aerostático esportivo com todo seu equipamento, partes soltas a se distribuir de maneira adequada na caçamba da picape. Deixamos muito pouco peso atrás do eixo traseiro, algo como 70 % do peso entre a cabine e o eixo traseiro. Nunca experimentamos de outra maneira, as consequências seriam com certeza catastróficas.

Temos para esta carga um "check-list". Deixar de conferir a carga sempre nos deixou sem as mais importantes partes da carga. Até mala dos componentes da equipe já foram esquecidas. Um amigo carioca esqueceu no Rio de Janeiro a parte mais importante de seu equipamento, o maçarico de seu balão. A viagem era para Ribeirão Preto !

A proteção da carga, sensível, com uma lona plástica e cordas de polipropileno, não tão resistentes quanto o nylon mas fáceis de manusear. Com certeza, suficientes para a carga a suportar.

Colocamos a lona por sobre a carga nos preocupando em fixá-la muito bem junto à cabine. Sabemos que, uma vez bem fixada na dianteira, a lona não se desprenderá e não prejudicará o equipamento.

Em seguida, a fixação das cordas nos preocupando em fixar cada volta da corda com nós independentes, já que a movimentação da carga afrouxa certos laços. Cada fixação presa independentemente garante que poucas fixações se soltarão.

Ainda assim, algumas vezes checamos a carga e a lona: Muitas vezes a acomodação afrouxa toda a carga. A cada parada e também em trânsito estamos sempre de olho.

ETAPAS DO APRENDIZADO DE TRÂNSITO

Eu arrisco dizer que existem períodos específicos no aprendizado e na vida do motorista:

O **primeiro período** é o **básico**, onde o motorista tem a consciência da própria ignorância, ou seja, sabe que dirige mal ou que não dirige e se envolve bem no treinamento, aprendendo muito e procurando obter o melhor resultado em seus

momentos atrás do volante. O medo tira sua atenção do ambiente, distraíndo o com suas próprias dificuldades. Para este momento, sugiro que ele se concentre no que está fazendo e observe o mundo à sua volta, sem deixar passar um único passarinho sem ser observado.

O **segundo período** é o do **iniciante**, que já sabendo se movimentar, experimenta um primeiro prazer e satisfação de estar sentado ao volante: o de levar o veículo onde quer MAIS OU MENOS da maneira que quer. O medo já não lhe rouba a atenção. Aos trancos e barrancos resolve seus deslocamentos pela vizinhança, começa a notar que seu carro lhe permite uma agilidade maior que o ônibus ou talvez o taxi.

O **terceiro período** é o do **motorista " arroz com feijão"**, que se locomove despercebido pelo trânsito. Já consegue guardar para si mesmo suas dificuldades e dá a impressão que dirige bem. O veículo já não chacoalha nem balança tanto nas freadas e buracos. Os passageiros sentem segurança e concordam que andar com ele dirigindo é uma boa opção. Ainda não tem tanta intimidade, não conhece tão bem o seu veículo, seu painel de instrumentos, onde fica o estepe, mas desfruta da opção de utilizá-lo para trabalhar e resolver a vida, já com grande liberdade. Aqui o motorista sente a sensação de falso domínio do carro, como já citamos acima. Pensa que tem total controle sobre o ambiente e, se não tomar cuidado, se distrai e se envolve em incidentes ou até em acidentes.

O **quarto período** é o do **motorista consciente e experiente**, com mais de três anos de prática (muitas pessoas têm habilitação mas não dirigem). Tem noção do tamanho de seu veículo, faz a baliza sabendo até onde pode ir sem encostar no outro veículo. Conhece o peso do seu veículo e quanta potência dispõe no motor. Sabe quando é possível fazer uma ultrapassagem e como seu veículo vai responder na hora de acelerar. Sabe frear sem perder o controle.

O **quinto período** é o do **motorista avançado**, que prepara o veículo antes de cada viagem, calibrando os pneus, verificando todos os componentes mecânicos de segurança e coordenando uma revisão preventiva em seu veículo. Sabe a calibragem do estepe Sabe frear em situações de risco, mesmo em curvas. Sabe prever as situações de surpresa e antecipa-as evitando o conflito. Prevê o acidente e

O **sexto período** é o do **piloto**, que conhece todos os limites. Sabe o momento em que seu veículo vai perder a aderência nos pneus nas freadas e nas curvas. Sabe até quanto o motor agüenta sem quebrar. Sabe em que velocidade pode entrar em uma curva. Sabe quanto tempo seu carro vai agüentar aquele específico esforço a que está sendo submetido. Sabe exatamente onde iniciar uma freada em uma curva de alta velocidade. Sabe mudar a marcha durante a freada. Sabe mudar a marcha sem embreagem. Sabe quando seu carro já se apoiou nos batentes da suspensão em uma curva. Conhece seus próprios reflexos e limites.

Todos estes motoristas dependem de um aprendizado metódico, gradual, onde percebam que se capacitaram realmente para as tarefas que acreditam aprendidas. Durante todas as suas vidas deverão manter uma atitude alerta e toda a sua atenção dirigida ao trânsito e a nada mais. Uma simples distração de alguns décimos de segundo poderão ser fatais e por a perder toda uma vida de sucessos na direção. Deverão evitar as situações de perigo e de incerteza. Deverão ser decididos e não vacilar.

O ACELERADOR TRAVOU !!!

O acelerador travado é uma ameaça à sua segurança.

De repente seu carro começa a acelerar e ganhar velocidade sem que você mexa no pedal, o que fazer ?

Se seu carro tem cambio manual, vai começar a aumentar a velocidade e você tem que resolver o problema imediatamente para evitar um acidente grave.

Apesar da gravidade da situação, a solução é simples.

Enquanto o comportamento do carro assusta e nos distrai, acabamos tentando controlar o carro sem resolver o aumento da velocidade, o que vai levar a uma momento onde você vai com certeza perder o controle.

A primeira providência, diretamente ligada à segurança, é acionar a embreagem. assim, por mais que o motor acelere, nenhuma força estará atuando sobre o carro e você vai ter tempo para tomar outras providências.

É nesse momento que você vai tomar a segunda providência, muito simples mas muito importante também: desligar o carro SEM TIRAR A CHAVE. Ao desligar o carro você evita que o motor se danifique por excesso de aceleração, mas tem que tomar o cuidado de só girar a chave sem tirá-la porque se tirar a chave, o volante vai TRAVAR !!!

Se você tomou as providências direitinho, seu carro estará andando mas sob controle, bastará frear de leve (o freio estará mais duro, você vai ter que fazer mais força pra frear o carro) e observar o tráfego para encostar num local seguro. Ligue logo o pisca alerta e só saia do carro depois de olhar e ter certeza absoluta que pode sair sem perigo de acidentes.

***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.***