

## **Vade-mécum para o exame prático \* terreno \* da categoria A**

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

Esta versão substitui todas as antecedents

### **A partida**

1. O capacete tem de estar bem colocado e o fecho correctamente fechado .É evidente que o capacete tem de ser homologado . Em casos de dúvida queira verificar .
2. A torneira da gasolina está aberta antes de iniciar a parte \* estrada \* , o examinador verifica se a torneira está aberta e avisa o candidato.
3. O botão de paragem emergência está na posição \* ON \*.
4. O descanço lateral está levantado.
5. Ligar 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 ombro á partida .

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

### **Exposição dos motivos :**

- 1) Para não obstruir a condução por um capacete que poderia vir a levantar-se em adamento elevado bem como por razões de segurança evidentes no caso de queda (perda do capacete) é conveniente controlar o fecho do capacete.
- 2) 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 parado no próximo cruzamento.
- 3) O descanço lateral que se encontra em posição saída pode dar origem a um acidente na primeira curva a esquerda o referido descanço poderá fazer efeito de alavanca e de catapulta .
- 4) Para evitar saltos ao arranque devidos a uma embreagem que cola , o candidato tem de primir igualmente o travão da frente o trazeiro .
- 5) Os pés sobre os assentos para pés assegurão um bom equilíbrio , as luzes de cruzamento (medios) ligadas , e o olhar por cima do ombro á partida deveriam ser hábitos a nunca perder e são encontornáveis do ponto de vista segurança.

---

---

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

1. Capacete / fecho não fechado.
  2. Queda (candidate/mota).
  3. O descanso lateral não levantado no principio .
  4. Piquete/s da prova preliminar \*virar em angulo direito\* tocado/s ou deitado/s a baixo .
  5. Saída da delimitação do percurso .
  6. Intervenção do instructor para rectifier uma dastas situações acima nomeadas .
- 
- 

Antes de iniciar os diferentes exercicios e manobras , uma preparação e um controlo em releção com a segurancã ródoviaria terão lugar . O candidate tem de demostrar a sua capacidade de preparar-se para uma condução certa satisfazendo as exigências seguintes :

1. O capacete (viseira/conformidade....)e os vestuários e proteção (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,pedal do travão ,pressão , liquido.
4. Controlo dos peneus : pressão ,perfil,estragos eventuais
5. Controlo da corrente de transmissão : folga ,pinhões ,centragem
6. Conrolo do nivel :oléo do motor ,liquido de arrefecimento
7. A torneira da gasoline : 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 exercicios e as manobras de maneabilidade:**

#### **1. Virar em angûlo direito á esquerda e á direita**

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

#### **Exposição dos motivos :**

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

## **2. A partida dos exercícios de maneabilidade**

- tem de meter os dois pés sobre os assentos para pés
- não esquecer o olhar por cima do ombro

### **Exposição de motivos**

Para que a mota se coloque em equilíbrio o mais rapidamente possível , não pode deixar arrastar os pés , e a integração na circulação exige que o candidate se assegure que poderá fazer-lo sem se estar a por ele mesmo nem outro em perigo

## **3. O corredor lento**

1. O candidato tem de guardar o equilíbrio , rolando ao mesmo tempo em linha recta.
2. A direção da visão .
3. Não tocar os cones laterais .
4. Não deitar os cones laterais a baixo .
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 **minimo de 16 segundos** .

### **Exposição de motivos :**

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

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

## **4. A meia volta (inverção de marcha)**

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

### **Exposição de motivos**

O importante é de olhar na direção na qual se quer retomar . E necessário virar a cabeça ao início da meia volta (inversão de marcha) saber coordenar embreagem 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 tem de tomar o ângulo para passar em redor dos cones .
4. Verificar a posição sentada .
5. A direção da visão .
6. A fluidez dos movimentos .

Como o slalom rápido tem um comprimento de 42m e como os cones são espaçados de 7m Seria necessário prever um tempo de **7 segundos no máximo** .

### Exposição de motivos :

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

## 6. O círculo

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

### Exposições de motivos :

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

## 7. A travagem de emergência

1. Tem de acelerar até cerca de 40km/h .
2. A travagem começa apenas a partir da \*porta de travagem\* .
3. Desembraiar .
4. Acionar os travões , da frente e de trás .

5. Direção da visão .
6. Tem de travar até a paragem completa da moto .
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 direção da visão. Travando até a paragem completa da moto sabendo guardar o equilíbrio pondo um pé no chão . Se meter o pé cedo demais , com a moto ainda em movimento , corre o risco de perder o equilíbrio e de cair . As molas da forca estando fortemente comprimidas á travagem a guarda ao chão da moto é claramente reduzida e á paragem a moto levanta-se e poderá se o pé não toca bem no chão provocar o desequilíbrio . Para arrancar novamente terá que meter a mudança certa e não esquecer de olhar por cima do ombro.

## **8. Estacionar a moto**

1) Deslocar a moto andando ao lado :

1. Empurar a moto para trás num espaço delimitado .
2. Manter a moto em equilíbrio .
3. Direção da visão que visa um objectivo preciso .

2. Estacionar a moto considerando duas possibilidades :

1. Sobre o descanço lateral – primeira mudança tem que estar metida .
2. No descanço central – primeira mudança pode-se encontrar metida .

## **Em geral**

O desenrolamento da prova prática no terreno : os controis da partida terminados , o candidato passará as provas preliminares , depois o candidato passará ao ponto de partida para começar os exercicios :corredor lento – meia volta – slalom rápido – círculo – travagem de emergência . Após ter parado , o candidato arranca novamente e estaciona a moto no primeiro espaço delimitado . Desliga o motor e inicia com a manobra \*estacionar a moto\* .

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

Nenhum exercício errado ou julgado insatisfasente será repetido .

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

O instrutor tem de ficar a distância logo que o candidato tomou lugar sobre a mota . Ele não pode mais dar explicações nem de voz viva nem por radio e intervirá apenas em casos de urgência .

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

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

As versões alemãs e francesas do presente vade mecum podem ser consultadas sobre o sitio internet da SNCT. ([www.snct.lu](http://www.snct.lu))