

8

## OS VEÍCULOS MOTORIZADOS DE DUAS RODAS

O motociclista e o ciclomotorista →

# O motociclista e o ciclomotorista

**95% dos acidentes rodoviários são causados por um comportamento errado das pessoas.**

**O maior risco para o motociclista é ele próprio.**

## O que diz a lei?

O uso de um capacete homologado é obrigatório, devendo o francalete ser apertado.

## Sabia que...

- 46% dos acidentes devem-se a uma velocidade inadequada à situação
- 42% dos acidentes de moto ocorrem num raio de 10 quilómetros à volta do domicílio do motociclista
- Mais de 90% dos acidentes de moto ocorrem em 6 situações típicas:
  - Acidente numa curva à esquerda. Nunca se esqueça que quase todos os acidentes que apenas envolvem o motociclista se devem a uma velocidade excessiva ou inadapta



- Acidente numa curva à direita. Um estilo de condução previdente e defensivo é crucial para o motociclista



- Corte de prioridade de um veículo que vira à esquerda em relação ao motociclista que se aproxima em sentido contrário. Reduza a sua velocidade e esteja sempre preparado para travar



- Toque com um veículo que circula à frente do motociclista e que vira à esquerda. O Código da Estrada ajuda a garantir a segurança de todos os utentes, devendo também ser cumprido pelos motociclistas



- Embate. O motociclista que antecipa, estando consciente das situações típicas de perigo, e que mantém uma distância de segurança pode evitar encontros perigosos e um eventual acidente



- Não respeito da prioridade por outro veículo. A convivalidade em matéria de segurança rodoviária implica também compensar eventuais erros cometidos pelos outros utentes. Mesmo que não esteja diretamente envolvido enquanto motociclista, pode evitar alguns acidentes através de uma precaução acrescida



## Alguns conselhos

### O vestuário

- Escolha vestuário que cubra todas as partes do seu corpo, em pele ou num tecido antiabrasivo com proteções nas zonas do corpo mais expostas em caso de queda. Evite imprescindivelmente os forros de material sintético de tipo nylon que podem, em caso de escorregadela, agarrar-se à pele e provocar graves ferimentos
- **O casaco:** escolha um casaco com uma proteção dorsal e reforços ao nível dos cotovelos e dos ombros
- **As luvas:** deve experimentá-las antes de as comprar. Escolha luvas de pele reforçadas nas articulações e na palma da mão, com uma correia de aperto que garanta um bom apoio se a moto escorregar
- **O calçado:** privilegie calçado alto ou botas específicas para motociclistas. Deve ser antiderrapante, em pele, suficientemente flexível para que seja possível sentir os comandos, e equipado com reforços para proteger os tornozelos

Le port d'éléments réfléchissants permet d'être vu : n'oubliez pas que beaucoup d'accidents sont liés au fait que les usagers de deux-roues sont mal perçus par les autres usagers de la route.

### O capacete

- Escolha um capacete novo e verifique se ele está homologado de acordo com as normas europeias
- Privilegie um capacete integral em vez de um capacete jet dado que o primeiro oferece um maior nível de proteção, nomeadamente ao nível do rosto e do maxilar
- No início, é normal o capacete apertar um pouco a cabeça porque, à medida que o tempo passa, a guarnição interna vai ficando mais comprimida. Se usar óculos, não se esqueça deles no momento da compra. A compra de um capacete na Internet é fortemente desaconselhada na medida em que experimentá-lo é imperativo
- Ajuste o sistema de fixação e aperte-o sempre; caso contrário, o capacete será projetado em caso de queda ou de choque, perdendo assim toda a sua eficácia
- Um capacete é pessoal e não deve ser emprestado
- Após uma queda ou um acidente, é imperativo mudar de capacete, pois a sua estrutura interna pode ficar deteriorada sem que isso seja visível a olho nu. Por este motivo, não compre nunca um capacete em segunda mão

### **A importância do olhar**

- O olhar é fundamental na condução de uma moto porque é ele que determina a trajetória. Circular em segurança exige, nomeadamente, estar sempre vigilante para não ser apanhado de surpresa
- Para ter uma boa trajetória, olhe para o sítio para onde pretende ir. Se olhar para outro ponto, terá tendência a dirigir-se para um sítio diferente do pretendido. Olhe para um ponto mais longínquo possível. E, nas curvas, fixe a saída da curva, pois o gesto acompanha o olhar: a moto dirige-se sempre para onde está a olhar
- Em caso de obstáculo, é melhor concentrar-se no local livre por onde pretende passar, pois fixar o obstáculo é a melhor forma... de embater nele
- A partir daquilo que observa, deve sempre analisar o que o rodeia (os movimentos dos outros utentes, o estado da faixa de rodagem...) para identificar os perigos que se escondem na estrada, avaliar os riscos e tomar a decisão mais adaptada à situação para agir (mudar de trajetória, abrandar...)

### **A posição de condução**

- Uma boa posição de condução permite-lhe intervir rapidamente e com precisão nos comandos, diminuir os efeitos da fadiga e controlar melhor o equilíbrio a velocidades reduzidas
- Sente-se o mais perto possível do depósito (para que o seu centro de gravidade se «cole» ao da moto), mantenha os braços e os ombros relaxados, os braços ligeiramente fletidos, os joelhos apertados sobre o depósito, as costas direitas e ligeiramente inclinadas para a frente
- Nas curvas, a cabeça não deve acompanhar a inclinação do corpo
- Numa scooter, coloque as suas pernas para a frente e sobre o apoio para os pés

### **O controlo da travagem**

- Uma travagem adequada realiza-se acionando os dois travões (dianteiro e traseiro) ao mesmo tempo, de forma progressiva, com todos os dedos da mão. Deve dosear a pressão exercida nos comandos (a alavanca e o pedal) para não bloquear as rodas; caso contrário, a travagem é menos eficaz e corre o risco de derrapar ou, até mesmo, de cair
- Atenção à chuva! Em piso molhado, o bloqueio surge mais cedo. Se travar em cima das marcações da faixa de rodagem, irá escorregar com toda a certeza

### **A técnica do contraesterço**

Para fazer uma curva a uma velocidade inferior a 30-40 km/h, é lógico que se manobra o guiador para a direita para ir para a direita e para a esquerda para ir para a esquerda. Acima de uma determinada velocidade (30-40 km/h), é necessário inclinar a moto para vencer a força centrífuga (que o puxa para o exterior da curva). Para tal, existe a técnica do «contraesterço». Deve rodar-se o guiador para a esquerda para virar à direita e vice-versa.

### **O transporte de um passageiro**

Para poder transportar um passageiro, a sua moto deve estar equipada com

- apoios para pés
- um banco diferente do seu (banco duplo) com uma pega de apoio

Dado que se expõe aos mesmos riscos do que o condutor, o passageiro deve estar corretamente equipado:

- capacete adaptado à cabeça (francalete ajustado e apertado)
- vestuário resistente e com boa cobertura
- calçado alto
- luvas

Antes de iniciar a marcha, peça ao seu passageiro que respeite algumas regras de segurança:

- sentar-se o mais perto possível de si para sentir os seus movimentos e segurar-se a si
- não pousar os pés no chão quando a moto está parada
- evitar qualquer gesto brusco e acompanhá-lo nos seus movimentos

### A moto

- Escolha uma moto
  - adaptada ao seu estilo de condução e
  - adaptada ao seu tamanho e peso
- Experimente a moto antes de a comprar
- Ajuste e regule os pedais, o banco, os retrovisores, etc.



**Atenção** às armadilhas que o esperam.

- Carros estacionados: uma porta pode abrir-se a qualquer momento ou pode surgir um peão
- O que pode levá-lo a escorregar: velocidade inadequada, marcações na faixa de rodagem, folhas caídas no outono, vestígios de lama ou de combustível, areia, gravilha, etc.
- Os pequenos buracos ou as deformações da faixa de rodagem
- Sem esquecer os insetos voadores, no verão nomeadamente (abelhas ou vespas, por exemplo), que podem entrar na manga do seu casaco, na gola aberta ou no visor entreaberto do seu capacete

A maioria destas armadilhas é, em parte, previsível. Pode ser detetada através de uma observação atenta e de uma boa análise daquilo que o rodeia.

### Material de apoio

- Apresentação do Centre de Formation pour Conducteurs (Centro de Formação para Condutores -versões **francesa** e **alemã**)

Fontes: [Centre de Formation pour Conducteurs \(Luxemburgo\)](#),  
[La Prévention Routière \(França\)](#)