MANUAL DEL CONDUCTOR DE MOTOCICLETA

Suplemento del Extracto de las Leyes de Vehículos Motorizados de Ohio

Para información de cursos, vaya a:
www.motorcycle.ohio.gov

PREFACIO

El Manual del Operador de Motocicleta fue creado debido a que la operación de una motocicleta difiere de la operación de un automóvil.

El manual es una herramienta importante para que el conductor sin experiencia obtenga la información necesaria para operar con seguridad una motocicleta en tráfico. Incluso el conductor experto puede encontrar algo nuevo en este manual.

La conciencia pública y la educación son las claves para reducir el número de motociclistas lesionados y muertos en nuestras carreteras. El programa de Motocicleta de Ohio (MO), ofrecido por el Departamento de Seguridad Pública suministra cursos de seguridad en motocicleta para conductores, así como campañas de información pública. La información sobre el curso está incluida en este manual o mande un email a Mogen@dps.ohio.gov de Motorcycle Ohio para solicitar una copia. Las investigaciones que compararon los graduados de MO con motociclistas sin entrenamiento encontraron que era más probable que los graduados del curso usaran equipo protector, estuvieran asegurados y sin lesiones graves al estar involucrados en un accidente.

Un accidente de motocicleta es complejo. En los últimos años se ha implementado una variedad de contra medidas para reducir efectivamente el número de fatalidades y lesiones asociadas con accidentes motociclistas en Ohio. El Departamento de Seguridad Pública de Ohio está haciendo todo el esfuerzo posible para proporcionar los programas y la educación con el fin de reducir las tragedias sufridas por motociclistas en nuestras carreteras.

Al leer este manual y obtener el conocimiento necesario para operar una motocicleta, usted añadirá al placer experimentado como conductor de motocicletas.

Para programar una prueba de carretera,
visite www.ohiodrivingtest.com

OHIO DEPARTMENT OF PUBLIC SAFETY
SAFETY • SERVICE • PROTECTION

Ride SMART

MOTORCYCLE OHIO

CONTENIDO

Cómo obtener una licencia de conducir provisoria para motocicletas y scooters .. i
Cómo obtener una habilitación o licencia de conducir para motocicletas o scooters ii
Obtener su licencia iv
Evaluación de conocimiento iv
Prueba de destreza en LA motocicleta v
Sabía usted que... v
Evaluación de habilidad para conducir - 2 ruedas o scooter vi
Examen práctico de manejo - 3 ruedas vii
Estaciones de evaluación de la licencia de conducir de Ohio viii
Programa de motocicleta de ohio xi
¿Le interesa ser instructor de motocicletas? xiii
Preparación para instructores de motocicletas de ohio xiv

EL MOTOCICLISTA Y LA MOTOCICLETA

El motociclista y la motocicleta 1
Entorno de conducción 1

PREPARARSE PARA CONDUCIR

Usar el equipo adecuado 2
Uso del casco 2
Selección del casco 2
Protección de la cara y los ojos 3
Ropa 3
Conozca su motocicleta 4
La motocicleta adecuada para usted 4
Tomar prestado y prestar 5
Familiarizarse con los controles de la motocicleta 5
Revise su motocicleta 6
Conozca sus responsabilidades 8

CONDUCIR DENTRO DE SUS HABILIDADES

Control básico de vehículo 9
Posición del cuerpo 9
Cambios de marcha 9
Frenar 11
Frenar en una curva 11
Sistemas de frenaje enlazados e integrados 12
Sistemas antibloqueo de frenos (ABS) 12
Doblar 12
Mantener la distancia 13
Posiciones del carril 13
Seguir otro vehículo 14

Cuando es seguido 15
Rebasar y ser rebasado 15
Compartir carril 17
Integrarse a la carretera 17
Automóviles a los costados 17
SEE (sondar, evaluar, ejecutar) 18
Intersecciones 19
Intersecciones ciegas 21
Rebasar autos estacionados 22
Estacionar al borde de la carretera 22
Incrementar la visibilidad 22
Ropa 22
Faros delanteros 23
Señales 23
Luz de freno 23
Usar sus espejos 24
Revisar con la cabeza 24
Bocina 25
Conducir de noche 25
Evitar accidentes 26
Paradas rápidas 26
Parar rápidamente en una curva 27
Desviar o doblar rápidamente 27
Frenado máximo en línea recta 28
Resbalones con la rueda delantera 29
Resbalones con la rueda trasera 29
Curvas 29
Manejando superficies peligrosas 29
Superficies desniveladas y obstáculos 29
Superficies resbalosas 30
Vías férreas, tranvías y orilla del pavimento 32
Ranuras y rejillas 32
Problemas mecánicos 33
Fallo de los neumáticos 33
Acelerador trabado 33
Tambaleo 33
Problemas con la cadena cinemática 34
Atascamiento del motor 34
Animales 34
Objetos voladores 35
Salir de la carretera 35
Transporte de pasajeros y carga 35
Preparar su motocicleta 35
Equipo para el transporte de pasajeros 36
Preparar al pasajero para viajar 36
Conducir con pasajeros 37
Transporte de carga 37

ESTAR EN FORMA PARA CONDUCIR

Consejos para viajar con pasajeros y carga 38
Prueba previa a la conducción 39
Conducir en grupo 39
Preparación 39
Planificar 40
Señales de mano 40
Seguir a quienes van detrás 40
Mantener la distancia 40
No conduzca en pares 40
Formación superpuesta 40
Intersecciones 41
Autopistas e interestatales 41
Estacionamiento 41
Rebasar en formación 41
Diez normas para conducir en grupo 43

Por qué esta información es importante 44
Alcohol y drogas en la operación de la motocicleta 44
Alcohol en el cuerpo 45
Nivel de alcohol en la sangre 45
El alcohol y la ley 46
El alcohol y las leyes de Ohio 46
Consecuencias de una condena 46
Minimizar los riesgos 47
Actuar para proteger los amigos 48
La marihuana y la conducción de una motocicleta 48
Fatiga 49

ANEXO PARA MOTOCICLETAS DE TRES RUEDAS

Información suplementaria para motocicletas de 3 ruedas 50
Conozca su vehículo 50
Diseños de motocicletas de tres ruedas 51
La motocicleta adecuada para usted 51
Tomar prestado y prestar 51
Familiarizarse con los controles de la motocicleta 52
Control básico de vehículo 52
Conducción e inclinación 52
Posición del cuerpo 53
Frenar 53
Doblar 53
Colinas 54
Posición en el carril 54

Estacionar al borde de la carretera 54
Aceleración y deceleración..... 55
Desviarse..... 55
Doblar y curvas..... 55
Transporte de pasajeros y carga..... 56
Respuestas a las preguntas..... 57
Señales de mano 58
T-CLOCS: Lista de comprobación de inspección previa a la conducción 60

CÓMO OBTENER UNA LICENCIA DE CONDUCIR PROVISORIA PARA MOTOCICLETA O SCOOTER

Paso 1: Asegúrese de obtener un Manual del Operador de Motocicleta y un Digest of Ohio Motor Vehicle Laws (Compendio de las leyes de Ohio de vehículos motorizados) para ayudarle a estudiar para la evaluación de conocimiento.

Paso 2: Proceda a cualquier estación de examen para completar la evaluación de conocimiento. Tras pasar exitosamente la evaluación de conocimiento, diríjase a cualquier Secretario Adjunto para obtener la Tarjeta de Identificación de Permiso de Instrucción Temporal (T.I.P.I.C por sus siglas en inglés).

La evaluación de conocimientos sobre motocicletas se puede rendir en algunas Secretarías adjuntas. Visite www.bmv.ohio.gov para conocer las ubicaciones.

PERMISO TEMPORAL

RESTRICCIONES ESPECIALES PARA TITULARES

- Sólo durante el día
- No pasajeros
- No es válido en carreteras congestionadas ni autopistas interestatales
- Debe usar casco y protector que cubra los ojos

Nota: Todos los operadores endosados de primer año y cualquier pasajero deben usar un casco.

La licencia es válida durante un año a partir de la fecha de emisión y le permite conducir con algunas restricciones.

CÓMO OBTENER UNA HABILITACIÓN O LICENCIA PARA MOTOCICLETA O SCOOTER

Cualquier persona que desee obtener una licencia o endoso de motocicletas debe completar la prueba de destreza de motocicletas en una Estación de evaluación del conductor o completar el Curso básico de motocicleta de Ohio.

Los solicitantes menores de 18 años están obligados a completar el curso básico de motocicletas de Ohio y completar los requisitos para la licencia de conducir para graduados para poder adquirir solo la licencia o habilitación para motocicletas o scooters. Los solicitantes de 18 años o más no están obligados a completar el curso de motocicletas.

La tarjeta de término del Curso básico de motocicleta de Ohio es válida para anular la prueba de destreza en motocicleta por un periodo de 60 días a partir de la fecha de emisión. Después de 60 días, todos los solicitantes de una licencia o endoso de motocicleta deben completar una prueba de destreza en motocicleta en la estación de evaluación de la licencia de conducir.

EVALUACIÓN PARA OBTENER SU HABILITACIÓN/ LICENCIA DE CONDUCIR PARA MOTOCICLETA O SCOOTER

Paso 1: Comuníquese con una estación de evaluación de la licencia de conducir para hacer una cita para el examen en motocicleta. No hay cargos para este examen.

Paso 2: Debe traer su T.I.P.I.C. y una motocicleta o scooter habilitado para circular al lugar de la evaluación. Debe usar casco y protección para los ojos durante la evaluación.

Paso 3: Después de aprobar el examen de destreza, el examinador le proporcionará un recibo para llevar a cualquier oficina del Secretario Adjunto.

Paso 4: Presente el T.I.P.I.C. junto con un recibo (para los titulares de una licencia de motocicleta) o la licencia de conducir (para los titulares de un endoso) a un Secretario Adjunto para recibir la licencia o el endoso. Un cargo aplica por la licencia nueva.

COMPLETAR EL CURSO DE HABILIDADES BÁSICAS DE MOTOCICLETAS DE OHIO

Paso 1: Después de completar con éxito el curso básico de motocicletas de Ohio o el curso básico de motocicletas de Ohio (MO) para conductores con conducción previa (RR) o el curso básico para conductores-2, el instructor le emitirá una tarjeta de terminación del curso.

CÓMO OBTENER UNA HABILITACIÓN O LICENCIA PARA MOTOCICLETA O SCOOTER

Paso 2: Dentro de los 60 días de la emisión de la tarjeta, presente el permiso temporal (T.I.P.I.C.) de motocicleta a un Secretario Adjunto para recibir la licencia o endoso. Un cargo aplica por la licencia.

USTED DEBE TENER UN PERMISO O ENDOSO DE MOTOCICLETA VÁLIDO PARA PARTICIPAR EN UN CURSO DE CONDUCCIÓN DE MOTOCICLETAS.

Nota: Solo los alumnos menores de edad pueden usar un scooter en un curso de capacitación para conducir motocicletas. Motocicletas de Ohio no suministra scooters para la parte práctica de nuestros cursos. Para obtener más información acerca de los scooters, visite www.motorcycle.ohio.gov.

OBTENER SU LICENCIA

Conducir con seguridad requiere conocimiento y destreza. Las pruebas para obtener la licencia son la mejor forma de medir la destreza necesaria para operar en tráfico con seguridad. Evaluar su propia aptitud no es suficiente. A menudo, las personas tienden a sobre-estimar sus propias habilidades. Resulta aún más difícil que los amigos y familiares sean totalmente honestos acerca de su destreza. Los exámenes de licenciatura están diseñados para evaluar con mayor objetividad.

Para obtener su licencia debe aprobar una evaluación de conocimientos y una evaluación de habilidad para conducir. La evaluación de conocimientos se basa en la información y prácticas de este manual. Es obligatorio que conozca y entienda las reglas de tránsito y las prácticas de conducción segura. Se realizará una evaluación de conducción práctica en un entorno de tránsito real o en una calle controlada alejada del tránsito.

EVALUACIÓN DE CONOCIMIENTO

(Preguntas de muestra)

1. Es MUY importante destellar las luces de sus frenos cuando:

a. Alguien le está siguiendo muy cerca.
b. Usted va a reducir la velocidad de repente.
c. Hay una señal de pare más adelante.
d. Sus señales no están funcionando.

2. ¿Cuánto poder potencial de detención suministra el freno FRONTAL?

a. Aproximadamente un 25%.
b. Aproximadamente un 50%.
c. Aproximadamente un 70%.
d. Toda la potencia requerida para detenerse.

3. Para desviarse correctamente:

a. Desplace su peso rápidamente.
b. Doble el manubrio rápidamente.
c. Presione el manubrio en dirección de la curva.
d. Presione el manubrio en dirección opuesta a la curva.

4. Si un neumático se desinfla mientras maneja y debe detenerse, usualmente es mejor:

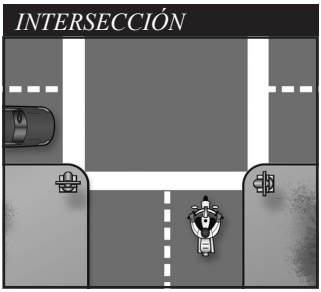
a. Relajar el manubrio.
b. Desplazar su peso hacia el neumático que funciona.
c. Frenar con el neumático que funciona y dirigirse hacia el borde de la carretera.
d. Usar ambos frenos y detenerse rápidamente.

5. El automóvil debajo está esperando para entrar en la intersección. Es mejor:

a. Hacer contacto visual con el conductor.
b. Reducir la velocidad y estar preparado para reaccionar.
c. Mantener la velocidad y la posición.
d. Mantener la velocidad y moverse hacia la derecha.

Respuestas a la evaluación de conocimiento

(ver página siguiente)



OBTENER SU LICENCIA

PRUEBA DE DESTREZA EN LA MOTOCICLETA

La habilidad para el control básico del vehículo y para evitar accidentes están incluidas en una prueba en motocicleta para determinar su capacidad de manejar en situaciones de tráficos normales y peligrosas.

Usted puede ser evaluado en su habilidad para:

- Conocer su motocicleta y sus limitaciones para conducir.
- Acelerar, frenar y doblar de forma segura.
- Ver, ser visto y comunicarse con los demás.
- Ajustar la velocidad y la posición según la situación del tráfico.
- Detenerse, girar y desviarse rápidamente.
- Tomar decisiones críticas y llevarlas a cabo.

Los examinadores pueden calificarle de acuerdo a factores relacionados con la seguridad como por ejemplo:

- Elegir una velocidad segura para realizar maniobras.
- Escoger el camino correcto y mantenerse dentro de los límites.
- Completar paradas normales y rápidas.
- Completar desvíos y giros rápidos de forma normal.

SABÍA USTED QUE...

El 6 de julio de 2000, el Gobernador Taft aprobó como ley el proyecto de ley 271 del Senado, que establece que los estudiantes que hayan completado con éxito el curso básico de motocicletas de Ohio o el curso básico de motocicletas de Ohio para conductores con conducción previa estarán exentos de realizar la evaluación de conducción de motocicleta del estado de Ohio.

Los graduados de MO recibirán la licencia o el endoso de motocicleta al presentar al Secretario Adjunto la tarjeta indicando que han completado el curso. Los graduados menores de 18 años de edad también deben satisfacer requisitos adicionales. La suspensión de la Prueba de destreza es efectiva desde el 1 de enero del 2001.

Para más información sobre Motorcycle Ohio, visite nuestro sitio web en www.motorcycle.ohio.gov o llame al.

Para recibir una licencia de motocicletas con todos los privilegios, Ohio requiere que las maniobras sean realizadas tales como fueron diseñadas. La prueba de destreza en motocicleta no está diseñada para «sidecars» o un vehículo de tres ruedas pero puede ser alterada para acomodarlos. Si la prueba de destreza se realiza usando un «sidecar» o un vehículo de tres ruedas, el endoso recibido no permitirá la operación de una motocicleta de dos ruedas.

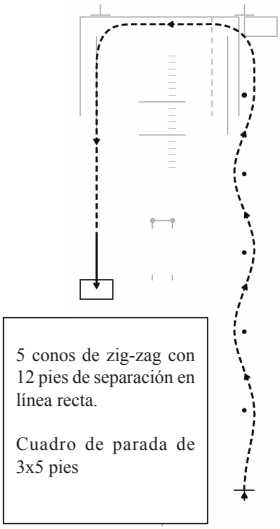
Los diagramas y dibujos utilizados en este manual son únicamente referencia y no representan escalas correctas para el tamaño o la distancia de vehículos.

Respuestas a la evaluación de conocimiento

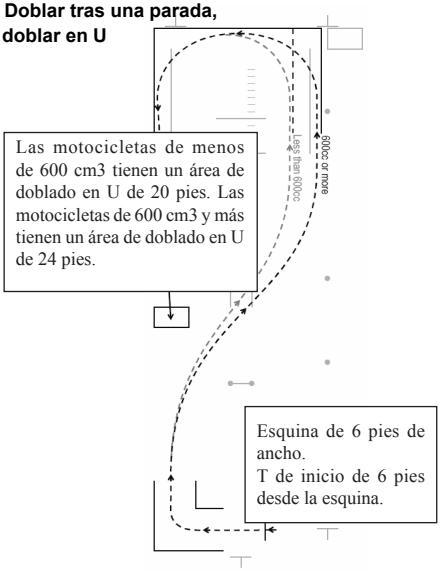
1-B 2-C 3-C 4-C 5-B

Evaluación de habilidad para conducir - 2 ruedas o scooter

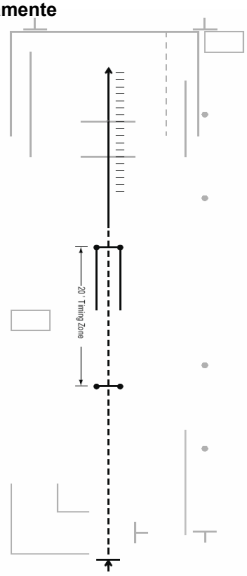
1 - Zig zag entre conos, parada normal



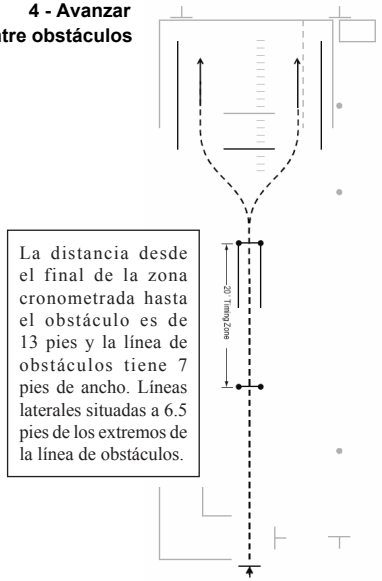
2 - Doblar tras una parada, doblar en U



3 - Parar rápidamente

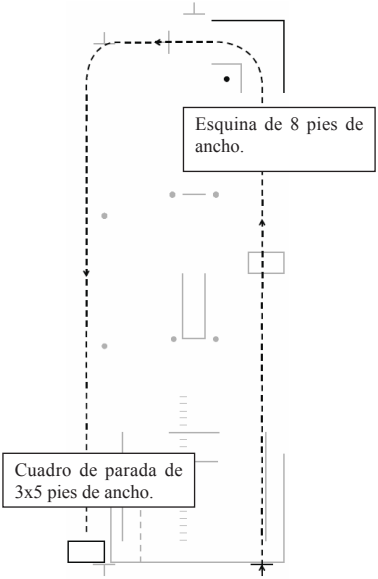


4 - Avanzar entre obstáculos

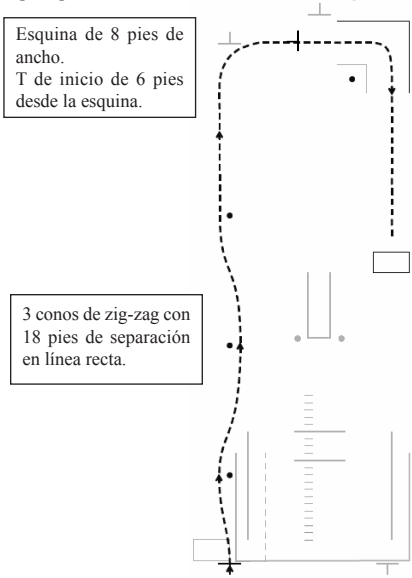


Examen práctico de manejo - 3 ruedas

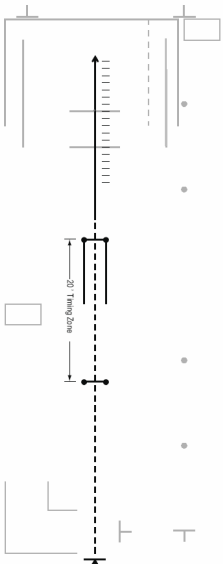
1 - Doblar a la izquierda, parada normal



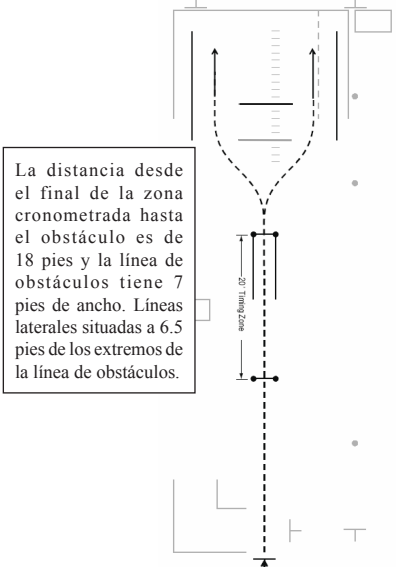
2 - Zig zag entre conos, doblar tras una parada



3 - Parar rápidamente



4 - Avanzar entre obstáculos



Estaciones de evaluación de la licencia de conducir de Ohio
Para programar una prueba de habilidades, visite www.ohiodrivingtest.com o llame al 877-4DX-TEST (877-439-8378)

Condado	Dirección	Horario
Allen	419 Elizabeth St., Suite C Lima	martes-sábado
Ashland	1652 Eagle Way Ashland	martes-sábado
Ashtabula	77 N. Chestnut Street Jefferson	martes-sábado
Athens	1002 East State St. Suite 20 Athens	martes-sábado
Auglaize	15472 Wapak-Fisher Rd. Wapakoneta	martes-miércoles
Belmont	320 Hall Street Bridgeport	martes-sábado
Butler	1720-B South Erie-Highway, Bldg C Hamilton	martes-sábado
Carroll	155 W. Main Street Carrolton	jueves-viernes
Champaign	1512 South U.S. Route 68 Urbana	martes-miércoles
Clark	Park Shopping Center 1139 Bechtle Ave., Springfield	martes-sábado
Clermont	457 West Main Street Batavia	martes-sábado
Clinton	State Highway Patrol 950 Rombach Ave., Wilmington	jueves-sábado
Columbiana	7735-C State Route 45 Lisbon	martes-sábado
Coshocton	706 S. 7th Street Coshocton	martes-miércoles
Cuyahoga	22133 Rockside Road Bedford	martes-sábado
Cuyahoga	6420 Mayfield Road Mayfield Heights	martes-sábado
Cuyahoga	12000 Snow Road Parma	martes-sábado
Darke	641 Wagner Avenue Greenville	martes, sábado
Defiance	999 Procom Street, Suite 104 Defiance	martes-sábado
Delaware	2079 US 23 Delaware	martes-sábado

Estaciones de evaluación de la licencia de conducir de Ohio

Condado	Dirección	Horario
Fairfield	980 Liberty Drive, Suite 200 Lancaster	martes-sábado
Franklin	1583 Alum Creek Columbus	martes-sábado
Franklin	990 Morse Road Columbus	martes-sábado
Franklin	4738 Cemetery Road Hilliard	martes-sábado
Fulton	152 S. Fulton Street Wauseon	jueves-viernes
Gallia	499 Jackson Pike Gallipolis	martes-miércoles
Geauga	602 South Street Chardon	martes-sábado
Greene	601 Ledbetter Road, Ste. C Xenia	martes-sábado
Guernsey	224 Dewey Avenue Cambridge	martes-sábado
Hamilton	11177 Reading Road, Ste. 201-202 Cincinnati (Sharonville)	martes-sábado
Hamilton	10940 Hamilton Avenue Seven Hills	martes-sábado
Hancock	8210 County Road 140 Findlay	martes-sábado
Huron	142 Cleveland Road Norwalk	martes-sábado
Jackson	502 McCarty Lane Jackson	miércoles-sábado
Knox	671 North Sandusky Mt. Vernon	miércoles-sábado
Lake	2736 North Ridge Road, Unit 7 Painesville	martes-sábado
Lawrence	2717 S. Third Street, Suite B Ironton	martes-sábado
Licking	873 E. Main Street Newark	martes-sábado
Logan	1365 N. County Road 32, Suite #1 Bellefontaine	jueves-sábado
Lorain	657 Chestnut Commons Dr. Elyria	martes-sábado

Estaciones de evaluación de la licencia de conducir de Ohio

Condado	Dirección	Horario
Lucas	4460 Heatherdowns Boulevard Toledo	martes-sábado
Mahoning	490 S. Broad Street Canfield	martes-sábado
Marion	222 W. Center Street Marion	martes-sábado
Medina	970 N. Court Street Medina	martes-sábado
Mercer	330 Portland Street, Suite 1 Celina	jueves-sábado
Miami	1275 Experiment Farm Road Troy	martes-sábado
Montgomery	6134 Chambersburg Road Huber Heights	martes-sábado
Muskingum	255 Sunrise Center Zanesville	martes-sábado
Pickaway	141 W. Main Street, Suite 600 Circleville	miércoles
Portage	444 S. Meridian Street Ravenna	martes-sábado
Preble	530 Junction Village Eaton	martes-sábado
Richland	2012 West 4th Street Ontario	martes-sábado
Ross	475 Western Avenue, Suite L Shawnee Square, Chillicothe	martes-sábado
Sandusky	500 W. State Street Fremont	martes-sábado
Scioto	3980 Rhodes Avenue New Boston	martes-sábado
Seneca	451 E. Market Street, State Route 101 Tiffin	martes-sábado
Shelby	1000 Milligan Court, Suite #102 Sidney	jueves-sábado
Stark	3195 Whitewood Street, N.W. North Canton	martes-sábado
Summit	650 Graham Rd. Cuyahoga Falls	martes-sábado
Summit	21 Fifth St., S.E. Barberton	martes-sábado

Estaciones de evaluación de la licencia de conducir de Ohio

Condado	Dirección	Horario
Trumbull	5555 Youngstown Warren Rd #203 Niles	martes-sábado
Tuscarawas	1260 Monroe Avenue New Philadelphia	martes-sábado
Union	940 London Avenue, Suite 1300 Marysville	martes-miércoles
Van Wert	10234 Van Wert-Decator Road Van Wert	viernes-sábado
Warren	19-B Dave Avenue Lebanon	martes-sábado
Washington	148-A Gross Street Frontier Shopping Center, Marietta	martes-sábado
Wayne	340 South Market Wooster	martes-sábado
Williams	13065 #A County Road D50 Bryan	martes-miércoles
Wood	1616 E. Wooster Street Bowling Green	martes-sábado

Nota: Algunas direcciones y días y horas programadas pueden cambiar debido a reubicaciones. Para información adicional, por favor visite a www.bmv.ohio.gov.

Para programar una prueba de habilidades, visite www.ohiodrivingtest.com

PROGRAMA DE MOTOCICLETA DE OHIO

SOBRE LAS HABILIDADES BÁSICAS DE MANEJO (BRS)

- Se suministran las motocicletas, cascos y libros de texto.
- Antes de la primera sección de manejo, los estudiantes deben tener un permiso temporal de motocicleta válido (T.I.P.I.C.) o endoso.
- Los estudiantes deben proveer sus propios zapatos resistentes y firmes que cubran hasta los tobillos, guantes, una camisa o chaqueta de manga larga, pantalones largos y un casco aprobado por el Departamento de Transporte (DOT) si traen el propio.
- Cada curso de motociclista está programado para 16 horas.
- Como mínimo, cada estudiante debe ser capaz de montar en bicicleta.
- Los días y las horas de los cursos están sujetos a cambios.

El programa de Motocicletas de Ohio cobra una tarifa nominal a todos los inscritos.

SOBRE LAS HABILIDADES BÁSICAS DE MANEJO PARA CONDUCTORES CON CONDUCCIÓN PREVIA (BRS-RR)

El BRS-RR proporciona capacitación para personas de 18 años o más que ya conducían anteriormente, pero que no cuentan con un

endoso y/o han conducido con un permiso temporal por más de un año.
• Cada curso está programado para 8 h
• Se debe tener un TIPIC o endoso
• Se suministran motocicletas y cascos
• Visite **www.motorcycle.ohio.gov** para más información

Los estudiantes que hayan completado con éxito el curso básico de motocicletas de Ohio o el curso básico de motocicletas de Ohio para conductores con conducción previa estarán exentos de realizar la evaluación de habilidad para conducir del estado de Ohio y recibirán su habilitación o la licencia presentando el T.I.P.I.C. en una Secretaría Adjunta dentro de los 60 días. Los graduados de menos de 18 años que hayan completado solo la evaluación de habilidades básicas de conducción con éxito, también deben cumplir los requisitos para la licencia de conducir para graduados.

SOBRE LAS HABILIDADES BÁSICAS DE MANEJO - 2 (BRS2)

- Curso de 7 horas, un día, exclusivo para el segmento (sin sesión formal en salón de clases)
- Los estudiantes deben traer su propia motocicleta, una prueba de seguro de la motocicleta y zapatos resistentes y firmes que cubran hasta los tobillos, guantes, una camisa o chaqueta larga, pantalones largos y un casco aprobado por el Departamento de Transporte.
- Cada conductor debe tener un permiso temporal de motocicleta (TIPIC) válido, o endoso o licencia de motocicleta.
- La terminación correcta otorga la suspensión de la prueba de destreza BMV para un endoso de motocicleta.
- Se cobra una tarifa de $50 por persona para cubrir parte de los costos.
- Use su propia motocicleta de calle legal de 2 ruedas.
- Sol se permiten pasajeros para motociclistas que tengan una licencia o endoso de motocicleta.
- Todas las horas y fechas del curso están sujetas a cambio.

HABILIDADES AVANZADAS DE MANEJO (ARS)

- Los estudiantes deben traer su propia motocicleta, una prueba de seguro de la motocicleta y zapatos resistentes y firmes que cubran hasta los tobillos, guantes, una camisa o chaqueta larga, pantalones largos y un casco aprobado por el Departamento de Transporte.
- El ARS complementa las habilidades básicas de un motociclista experimentado y ayuda con la evaluación del riesgo personal.
- Cada operador debe tener una licencia o endoso de motocicleta.
- Se cobra una tarifa de $50 por persona para cubrir parte de los costos.
- Use su propia motocicleta de calle legal de 2 ruedas.
- Curso de 9 horas, un día, exclusivo para el segmento (sin sesión formal en salón de clases)
- Cada BRS2 tiene una duración programada de 6 horas y el ARS nueve horas.
- En el ARS se permiten acompañantes.
- Todas las horas y fechas del curso están sujetas a cambio.

Visite nuestro sitio en Internet para obtener información sobre los cursos ofrecidos: **www.motorcycle.ohio.gov**, o llame al para conocer las direcciones de los cursos más cercanos a usted.

¿LE INTERESA SER INSTRUCTOR DE MOTOCICLETAS?

El programa MO necesita motociclistas dedicados y hábiles con buena aptitud para la comunicación.

Calificaciones de candidatos a instructores:

(A) El departamento podrá certificar a una persona para enseñar las Habilidades Básicas de Manejo (BRS) si la persona cumple las siguientes condiciones:

(1) Remite al departamento una solicitud completa en un formulario aprobado por el director; ningún solicitante deberá remitir una solicitud que contenga información falsa o engañosa; **http://www.motorcycle.ohio.gov/instructors.stm**

(2) Posee un diploma en educación secundaria o el GED;

(3) Es actualmente un motociclista con experiencia, con licencia durante un mínimo de tres años antes de la fecha de la solicitud, con endoso de motocicleta válido y conduce actualmente una motocicleta de forma regular;

(4) En su registro de conducción no consta ninguno de los siguientes casos:
(a) Tres o más accidentes en los que sea responsable en los tres años anteriores a la fecha de solicitud;
(b) Tres o más condenas por infracciones de tráfico en movimiento según el Capítulo 4511 del Código Revisado de Ohio o condenas equivalentes relativas a otras jurisdicciones en los tres años anteriores a la fecha de solicitud;
(c) Una acumulación de más de fecha de solicitud;
(d) Una acción administrativa de doce puntos según el artículo 4510.037 del Código Revisado de Ohio o condenas equivalentes relativas a otras jurisdicciones en los diez años anteriores a la fecha de solicitud.

(5) Completa exitosamente las Habilidades Básicas de Manejo (BRS) en dos años naturales anteriores a la fecha en que se ofrece el Curso de preparación del instructor;

(6) Si se le solicita, remite un certificado de antecedentes penales proporcionado y fechado por la Oficina de identificación e investigación penal en cuarenta y cinco días a partir de tal solicitud.

Para obtener una solicitud, vaya a ***www.motorcycle.ohio.gov*** y haga clic en ***Instructor***

PREPARACIÓN PARA INSTRUCTORES DE MOTOCICLETAS DE OHIO

ANTES DEL CURSO

- Todos los candidatos a instructores deben haber tomado y completado exitosamente las Habilidades Básicas de Manejo (BRS) dentro de los 24 meses anteriores al Curso de preparación del instructor (IPC). Ningún otro curso puede satisfacer este requisito como las Habilidades Avanzadas de Manejo (ARS). Esto es para asegurar que los candidatos a instructores (IC) tienen conocimiento de la estructura del curso, están familiarizado con el currículo y pueden realizar todos los ejercicios.
- Todos los candidatos a instructores deben completar una asignación de tarea antes de empezar el Curso de preparación del instructor. Esta asignación le toma a un candidato promedio aproximadamente de seis a ocho horas para completar. El propósito de este estudio en casa es familiarizar al candidato a fondo con todo el material escrito.
- Todos los candidatos a instructores deben registrarse para el Curso de preparación del instructor con un cargo de matrícula de hasta $100, pagado a Motorcycle Ohio como muy tarde dos semanas antes de la fecha de comienzo del curso.
- Motorcycle Ohio se reserva el derecho de cancelar el Curso de preparación del instructor en caso de un número bajo de inscripciones.
- Todos los solicitantes deben ser aprobados por el coordinador de Motorcycle Ohio para ser matriculados en el Curso de preparación del instructor.

HORARIO

- Típicamente, el Curso de preparación del instructor tomará lugar en cinco sábados y/o domingos de 8 a.m. a 6 p.m. Las clases para estudiantes serán programadas durante el horario regular de las Habilidades Básicas de Manejo (BRS) en el fin de semana. El Candidato de instrucción debe estar presente en todo el curso de las Habilidades Básicas de Manejo (BRS).

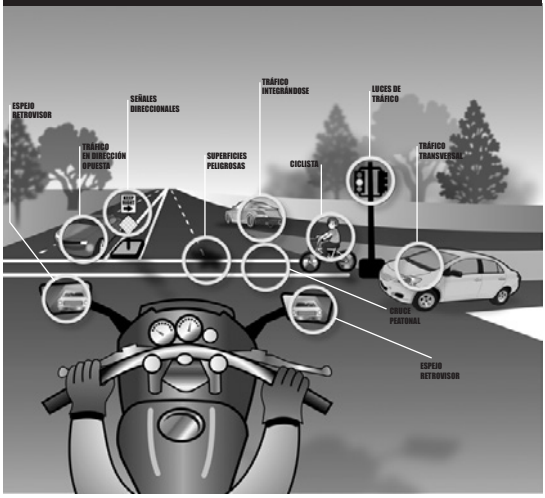
CONTENIDO

- La porción de instrucción del Curso de preparación del instructor consiste de 40 horas aproximadamente, divididas entre el salón de clases y el campo de aplicación. El propósito de esta porción es enseñar a los candidatos cómo enseñar las Habilidades Básicas de Manejo (BRS) a los estudiantes principiantes.
- Además del currículo de las Habilidades Básicas de Manejo (BRS), otros temas incluirán los antecedentes e información de organización, técnicas de enseñanza en el salón de clase, técnicas y entrenamiento del manejo de aplicación.

REQUISITOS DE TÉRMINO

- Los candidatos deben asistir a todas las secciones programadas del Curso de preparación del instructor, así como las Habilidades Básicas de Manejo (BRS) completo durante las enseñanzas del estudiante.
- Todos los Candidatos a instructores deben pasar una prueba de manejo, un examen escrito de libro cerrado y una evaluación de enseñanza exitosamente para ser instructores certificados.
- Una sección del Curso de preparación del instructor calificada puede ser programada para administrar la prueba de manejo, entregar el material del curso y responder las preguntas de los candidatos instructores, bajo la discreción del personal de MO.

ENTORNO DE CONDUCCIÓN



El motociclismo es una experiencia única. En comparación con un automóvil, usted no se sienta en la motocicleta, sino que forma parte de ella. No como un conductor pasivo, sino como un conductor activo, tomando una sucesión de suaves curvas, jugando con el ritmo de la carretera; cambiando de marcha, acelerando y frenando con precisión. Ya sea que utilice su motocicleta para ir y volver del trabajo o prefiera la camaradería de la conducción en grupo en el fin de semana, el motociclismo atrapa todos los sentidos y crea una estimulante sensación de libertad.

Pero una libertad viene acompañada de la responsabilidad. Todos los estados exigen algún tipo de licencia o endoso que demuestre que se posee un nivel mínimo de destreza y conocimiento. Este folleto y otras publicaciones de motociclismo pueden ayudarle a prepararse. También puede considerar tomar un curso práctico de capacitación formal, aunque su estado no requiera que complete uno. Aprenderá cómo mejorar sus conocimientos prácticos de manejo y estrategias mentales para ser un conductor más seguro y atento.

El diagrama de arriba ilustra el complejo entorno que le aguarda y respalda el concepto de que, según la Motorcycle Safety Foundation (Fundación para la seguridad en la motocicleta), «Una conducción segura depende tanto de las destrezas mentales de estar alerta y tener buen juicio como de las destrezas físicas al maniobrar la máquina».

Pilotar satisfactoriamente una motocicleta es una tarea mucho más compleja que conducir un automóvil. Conducir una moto requiere un buen sentido del equilibrio y un agudizado sentido de la responsabilidad y la posición entre otros usuarios de la carretera. Una motocicleta responde más rápidamente a las acciones del conductor que un automóvil, pero también es más sensible a fuerzas externas, como superficies irregulares en la carretera o vientos cruzados. Una motocicleta también es menos visible que un automóvil debido a su perfil más estrecho y ofrece mucha menos protección, exponiendo al conductor al resto del tráfico y los elementos. Todos estos riesgos pueden controlarse mediante el estudio, la capacitación y la práctica.

Lo que usted hace antes de empezar un viaje largo determina si llegará a su destino con seguridad. Antes de emprender un viaje, un conductor cuidadoso se asegura de:

1. **Usar el equipo adecuado.**
2. **Familiarizarse con la motocicleta.**
3. **Revisar el equipo de la motocicleta.**
4. **Ser un conductor responsable.**

USAR EL EQUIPO ADECUADO

Su equipo es "adecuado" si lo protege mientras conduce. En cualquier accidente, usted tiene mejores probabilidades de evitar una lesión grave si utiliza:

- **Un casco aprobado por el Departamento de Transporte.**
- **Protección de la cara o los ojos.**
- **Ropa protectora.**

Uso del casco

Los accidentes pueden suceder, particularmente entre conductores principiantes sin entrenamiento. Además, uno de cada cinco accidentes motociclistas resulta en lesiones en la cabeza o el cuello. Las lesiones en la cabeza son tan graves como las lesiones en el cuello — y mucho más comunes. El análisis de accidentes muestra que las lesiones en la cabeza y el cuello representan la mayoría de las lesiones graves y mortales a motociclistas. La investigación también muestra que, con pocas excepciones, las lesiones en la cabeza y el cuello se reducen con el uso adecuado de un casco de calidad.

Algunos conductores no usan el casco porque piensan que limita su visión lateral. Otros sólo usan el casco en viajes largos o cuando conducen a alta velocidad. Sin embargo, he aquí algunas consideraciones necesarias:

- **Un casco aprobado por el DOT** le permite ver tan lejos como sea necesario a ambos lados. Un estudio de más de 900 accidentes motociclistas en los que el 40% de los conductores usó casco no encontró ni un caso donde un casco haya impedido a un conductor detectar el peligro.
- **La mayoría de los accidentes ocurren** en viajes cortos (menos de cinco millas de distancia), a sólo unos minutos de iniciar el viaje.
- **La mayoría de los conductores** viajan a menos de 30 mph cuando ocurre un accidente. A estas velocidades, los cascos pueden reducir a la mitad el número y la gravedad de lesiones en la cabeza.

Sea cual sea la velocidad, los conductores que usan casco tienen tres veces más probabilidades de sobrevivir a lesiones en la cabeza que aquellos que no usan casco al momento de la colisión. Lo más importante que puede hacer para aumentar sus posibilidades de sobrevivir a un accidente es llevar un casco de calidad abrochado de forma segura.

Selección del casco

Existen dos tipos principales de cascos con dos niveles distintos de cobertura: tres cuartas partes del rostro y rostro completo.

Independientemente del estilo que escoja, usted puede obtener la máxima protección asegurándose que el casco:

- **Ha sido diseñado para cumplir** las normas del Departamento de Transporte de EU (DOT) y el estado. Los cascos con etiquetas de <<Snell Memorial Foundation>> también le ofrecen una medida de calidad.
- **Queda bien ajustado** en todo el contorno.
- **Carece de defectos obvios** como grietas, relleno suelto o correas desgastadas.

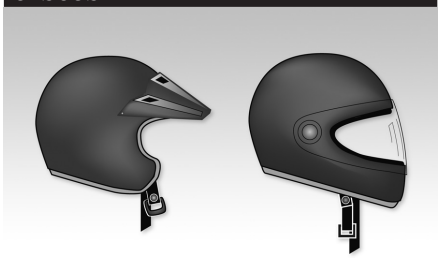
Cualquiera que sea el casco que elija, manténgalo amarrado de forma segura en su cabeza al conducir. De lo contrario, si se ve involucrado en un accidente, probablemente lo pierda antes de que pueda ofrecerle su protección.

Protección de la cara y los ojos

Un protector plástico del rostro puede proteger toda su cara en un accidente. También protege del viento, polvo, lodo, lluvia, insectos y guijarros. Estos problemas son una distracción y pueden ser dolorosos. Si tiene que enfrentar estos problemas, entonces no puede dedicar toda su atención a la carretera.

Las gafas protectoras (goggles) protegen sus ojos, pero no el resto de su rostro como un protector de rostro. Un parabrisas no es sustituto para protector plástico de rostro o gafas protectoras. La mayoría de los parabrisas no protegen sus ojos del viento. Ni tampoco los protegen los espejuelos o lentes de sol. Los lentes no impiden que sus ojos se humedezcan, y pueden caerse si gira la cabeza mientras conduce.

CASCOS



TRES CUARTOS O ROSTRO DESCUBIERTO

ROSTRO COMPLETO

Para que el protector de ojos o rostro sea efectivo debe:

- **Estar libre** de arañazos.
- **Ser resistente** a la penetración.
- **Proveer visibilidad** a ambos lados.
- **Estar amarrado de manera segura**, para que no se caiga.
- **Permitir el paso del aire**, para que no se empañe.
- **Tener suficiente espacio** para espejuelos o lentes de sol, si es necesario.

La protección de ojos teñida no debe usarse donde haya poca luz disponible.

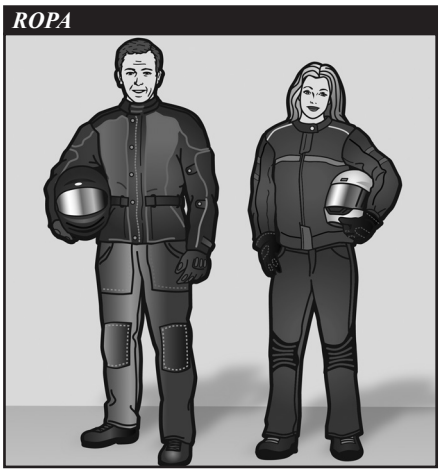
Ropa

La ropa adecuada le protege en una colisión. También le proporciona comodidad, y protección del calor, el frío, los desperdicios, y las piezas calientes y móviles de la motocicleta. También puede hacerle más visible.

- **Las chaquetas y los pantalones** deben cubrir los brazos y las piernas completamente. Deben entallar lo suficiente para que no aleteen con el viento, y al tiempo dejarle capacidad de movimiento. El cuero ofrece la mejor protección. También el material sintético robusto provee mucha protección. Utilice una chaqueta aún en clima cálido para prevenir la deshidratación.

Muchas están diseñadas para protegerle sin sobrecalentarlo, aún en los días de verano. Algunos conductores eligen chaquetas y pantalones con refuerzos rígidos en áreas críticas para una protección adicional.

- **Las botas o los zapatos** deben ser lo suficientemente altos y robustos para cubrir y sostener los tobillos. Las suelas deben ser de material duro, duradero y resistente a resbalones. Use tacones bajos que no interfieran con las superficies escabrosas. Remeta los cordones para que no se enganchen.
- **Los guantes** le permiten aferrarse mejor y ayudan a proteger sus manos en un accidente. Los guantes deben estar hechos de cuero o un material similar duradero.
- **La protección auditiva** reduce el ruido a la vez que permite oír sonidos importantes, como bocinas o sirenas. Una larga exposición al ruido del motor y del viento puede causar daños auditivos permanentes aunque use casco completo. Elija tapones desechables de espuma o reutilizables a medida, pero cumpla las leyes estatales de protección auditiva.



Su ropa debe mantenerle cálido y seco en clima frío o húmedo, además de protegerle de lesiones inesperadas. Usted no puede controlar una motocicleta entumecido. Conducir por largos períodos en clima frío puede ocasionar enfriamiento y fatiga. Una chaqueta de invierno debe resistir bien el viento y ajustarse al cuello, las muñecas y la cintura. Las capas impermeables de buena calidad diseñadas para montar motocicleta no se rasgan ni se inflan a gran velocidad.

CONOZCA SU MOTOCICLETA

Existen bastantes elementos que pueden causar problemas en la carretera. Su motocicleta no debería ser uno de ellos. Para asegurarse de que su motocicleta no le falle:

- **Empiece** con la motocicleta adecuada para usted.
- **Lea** el manual del propietario.
- **Debe familiarizarse** con los controles de la motocicleta.
- **Revise** la motocicleta antes de cada recorrido.
- **Manténgala** en condiciones seguras entre viajes.
- **Evite** los suplementos y las modificaciones que puedan dificultar el manejo de su motocicleta.

La motocicleta adecuada para usted

Primero, asegúrese de que su motocicleta es la adecuada para usted. Debe “ajustarse” bien a usted. Sus pies deben llegar al suelo al estar sentado en ella y los controles deben ser fáciles de operar. Normalmente, las motocicletas de menor tamaño son más fáciles de operar para los principiantes.

Como mínimo, su motocicleta para uso legal en las calles debe tener:

1 Pruebe su conocimiento

Un casco de plástico que sea resistente a quebrarse:

A. No es necesario si tienes un parabrisas
B. Sólo protege sus ojos
C. Ayuda a proteger toda su cara
D. No protege su cara tan bien como las gafas protectoras

Respuesta - página 57

- **Faro delantero, faro trasero y luz de freno**
- **Frenos frontal y trasero**
- **Luces indicadoras de giro**
- **Bocina**
- **Dos espejos**

Tomar prestado y prestar

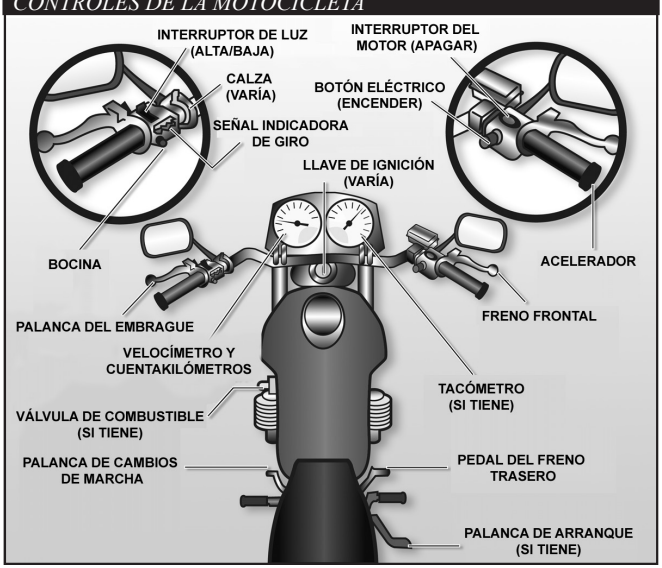
Recomendamos precaución a quienes tomen prestadas y presten motocicletas. Es más probable que los accidentes ocurran entre los conductores principiantes — especialmente en los primeros meses de conducir. Guiar una motocicleta extraña complica el problema. Si usted toma prestada una motocicleta, debe familiarizarse con ella en una zona controlada. Y si le presta la motocicleta a un amigo, asegúrese de que tenga licencia de conducir y sepa cómo guiarla antes de permitirle aventurarse en el tráfico.

No importa cuán experto sea, conduzca siempre con cautela cualquier motocicleta nueva o que no le sea familiar. Más de la mitad de todos los accidentes involucran conductores con menos de cinco meses de experiencia con su motocicleta.

Familiarizarse con los controles de la motocicleta

Asegúrese de estar completamente familiarizado con la motocicleta antes de salir a la vía pública. Esté seguro de revisar el manual del propietario. Esto es importante si usted está conduciendo una motocicleta prestada.

CONTROLES DE LA MOTOCICLETA



PREPARARSE PARA CONDUCIR

Si va a utilizar una motocicleta extraña:

- **Revise la motocicleta** como revisaría la propia.
- **Determine donde está todo**, particularmente las señales indicadoras de giros, bocina, interruptor de faros, válvula de control del combustible e interruptor del motor. Ubique y opere estos elementos sin tener que buscarlos.
- **Conozca los controles**. Accione el acelerador, el embrague, los frenos y el cambio varias veces antes de montarse.
- **Conduzca con mucha precaución** y esté atento a sus alrededores. Acelere con suavidad, tome las curvas despacio, y deje espacio adicional para detenerse.

Revise su motocicleta

Una motocicleta requiere atención con más frecuencia que un automóvil. Una falla técnica menor en un automóvil rara vez es más que una inconveniencia para el conductor. La misma falla en una motocicleta puede resultar en un accidente o en tener que dejar la motocicleta estacionada en un lateral de la carretera. Si algo falla en una motocicleta, hay que determinarlo antes de salir al tráfico.

La principal fuente de información acerca de cómo debe inspeccionarse y mantenerse una motocicleta es su manual del propietario. Asegúrese de asimilar toda la información importante del manual. Una motocicleta seguirá funcionando como nueva si se mantiene en forma adecuada y en el ciclo de mantenimiento se incluyen inspecciones rutinarias.

Una inspección previa a la conducción sólo lleva unos minutos y debe realizarse antes de cada recorrido para evitar problemas. Inspeccionar los componentes críticos es rápido y sencillo y debe ser una acción tan rutinaria y automática como comprobar la previsión del tiempo antes de comenzar la travesía. Un recordatorio práctico desarrollado por la MSF es T-CLOCS℠. Al final de este manual encontrará una hoja separable de T-CLOCS para que la lleve consigo cuando conduzca. Antes de cada recorrido, debe realizarse una inspección T-CLOCS, la cual incluye la inspección de:

T — Neumáticos y ruedas

- Compruebe la presión de inflado, el desgaste de la banda de rodadura y el estado general de los flancos y la superficie de la banda de rodadura.
- Pruebe las palancas de los frenos delantero y trasero uno cada vez. Esté seguro de que cada una se sienta firme y detenga la motocicleta cuando se le aplique la máxima presión.

C — Controles

- Compruebe que el embrague y el acelerador operan sin problemas. El acelerador debe retornar a la posición totalmente cerrada al ser liberado. El embrague debe mostrarse ajustado y debe operar sin problemas.
- Pruebe la bocina. Cerciórese de que funciona.

- Limpie y ajuste los espejos antes de partir. Es difícil conducir con una mano mientras usted trata de ajustar un retrovisor. Ajuste cada retrovisor para que pueda ver el carril detrás de usted y la mayor parte posible del carril vecino. Al ajustarse, un espejo retrovisor debe mostrar el borde de su brazo u hombro, aunque lo más importante es que muestre el camino tras usted y a su lado.

L — Luces y sistema eléctrico

- Compruebe los faros delantero y trasero. Pruebe el interruptor para asegurarse de que las luces altas y bajas funcionan.
- Pruebe las señales para doblar a la izquierda y la derecha. Compruebe que funcionen correctamente.
- Pruebe ambos frenos y verifique que cada uno active la luz del freno.

O — Aceite y otros fluidos

- Compruebe los niveles de aceite del motor y fluidos de transmisión.
- Compruebe semanalmente el fluido hidráulico de los frenos y el nivel de refrigerante.
- Asegúrese de que la válvula de combustible esté abierta antes de iniciar la marcha. Con la válvula de combustible cerrada, su motocicleta podría arrancar sólo con el combustible que todavía queda en las líneas, pero se parará cuando se vacíen las líneas.
- Mire debajo de la motocicleta para detectar escapes de aceite o gasolina.

C — Chasis

- Compruebe la suspensión delantera. Asegúrese de que no haya adherencias. Los amortiguadores y muelles traseros deben moverse suavemente.
- Asegúrese de que la cadena esté ajustada de acuerdo con las especificaciones del fabricante y que los piñones no estén desgastados ni dañados.

S — Soportes

- Asegúrese de que el soporte lateral opere suavemente y que el muelle lo sostenga ajustado en la posición elevada. Si viene equipado, el soporte central también debe estar sostenido firmemente contra el bastidor cuando la motocicleta esté en movimiento.

Además, el mantenimiento regular, como la puesta a punto y el cambio de aceite, son tan importantes para una motocicleta como lo son los chequeos médicos rutinarios para usted. El desgaste y las roturas son normales con el uso; un mantenimiento regular ayudará a evitar costosas averías. Encontrará el programa de mantenimiento regular de piezas y controles de la motocicleta en su manual del propietario de la motocicleta.

CONOZCA SUS RESPONSABILIDADES

Un "accidente" implica un evento imprevisto que ocurre sin la culpa o negligencia de nadie. Esto no ocurre necesariamente en el tráfico. Es más, la mayoría de las personas involucradas en un accidente pueden tener cierta responsabilidad por lo sucedido.

Considere una situación donde alguien decide cruzar una intersección bajo la luz amarilla que está cambiando a roja. Su luz se torna verde. Usted avanza hacia la intersección sin comprobar el posible tráfico. Eso es todo lo que hace falta para que suceda un accidente. La responsabilidad del otro conductor era detenerse. Y su responsabilidad era mirar a ambos lados antes de iniciar la marcha. Los dos serían culpables. Otra persona puede ser la primera en desencadenar una serie de eventos que conducen a una colisión, nadie está totalmente libre de responsabilidad.

Como conductor uno nunca puede estar seguro de que otros conductores le verán y le concederán el derecho al paso. Para reducir las probabilidades de que suceda un accidente:

- **Sea visible** – Use ropa apropiada, utilice su luz delantera, debe mantenerse en la mejor posición del carril para poder ver y ser visto.
- **Comunique sus intenciones** – Utilice las señales, la luz del freno y la posición del carril correctas.
- **Mantenga el espacio adecuado** – Al seguir, ser seguido, compartir un carril, rebasar o ser rebasado.
- **Examine su ruta** de viaje con 12 segundos de anticipación.
- **Identifique y separe** peligros.
- **Esté preparado para reaccionar** – Permanezca alerta y sepa cómo ejecutar las acciones adecuadas para evitar una colisión.

La culpabilidad no es importante cuando alguien resulta lesionado en un accidente. La capacidad para conducir alerta, tomar y ejecutar decisiones críticas es lo que separa a los conductores responsables del resto. Recuerde: es responsabilidad suya no causar un accidente ni verse involucrado en él por no haber estado alerta.

2 Pruebe su conocimiento

Más de la mitad de todos los accidentes:

A. Ocurren a una velocidad mayor de 35 mph
B. Suceden de noche
C. Son ocasionados por neumáticos gastados
D. Involucran conductores que han conducido sus motocicletas por menos de seis meses

Respuesta - página 57

CONDUCIR DENTRO DE SUS HABILIDADES

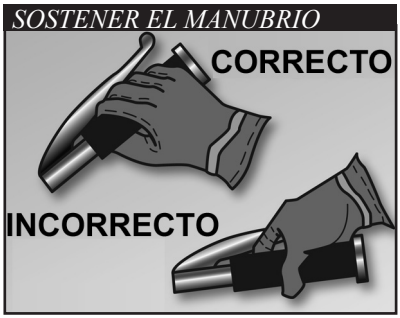
Este manual no puede enseñarle a controlar la velocidad, la dirección o el equilibrio. Eso es algo que se aprende con la práctica, preferiblemente en un curso formal de instrucción como un *RiderCourse* (Curso de conductores) de la MSF. No obstante, el control comienza por sus capacidades y conducir dentro de ellas, junto con el conocimiento y el cumplimiento de las señales de tránsito.

CONTROL BÁSICO DE VEHÍCULO

Posición del cuerpo

Para controlar una motocicleta:

- **Postura** – Debe sentarse cómodamente de forma que pueda utilizar todos los controles y los brazos para dirigir la motocicleta y no para sostenerse. Esto le ayuda a formar una unidad con su motocicleta y le permite reaccionar rápidamente ante los peligros.
- **Asiento** – Debe sentarse lo suficientemente hacia delante de manera que sus brazos estén ligeramente arqueados al sostener el manubrio, lo que le permite accionar el manubrio sin estirarse.
- **Manos** – Agarre el manubrio con firmeza, para mantenerlo sostenido cuando conduce por superficies escabrosas. Arranque sin doblar su muñeca derecha. Esto le ayudará a no accionar demasiado el acelerador accidentalmente. Además, ajuste el manubrio para que sus manos estén a la misma altura que sus codos. Esto permite el uso de los músculos adecuados para doblar con precisión.



- **Rodillas** – Mantenga las rodillas contra el tanque de combustible para mantener el equilibrio al doblar la motocicleta.
- **Pies** – Mantenga sus pies firmemente en los tacos de los pies para mantener el equilibrio. No arrastre los pies. Si su pie se engancha, usted puede resultar herido y afectar su control sobre la motocicleta. Mantenga los pies cerca de los controles para poder accionarlos rápidamente. No permita que los dedos del pie apunten hacia abajo – podrían verse atrapados entre el suelo y el taco de descanso del pie.

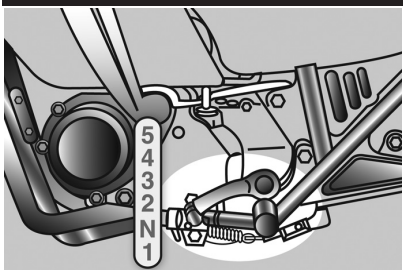
Cambios de marcha

Cambiar de marcha no significa únicamente aumentar uniformemente la velocidad. Es importante aprender el uso de las velocidades al bajar la marcha, doblar, o ponerse en movimiento en colinas para operar la motocicleta de forma segura.

La palanca de cambios se encuentra delante del taco izquierdo de los pies y es accionada con el pie izquierdo. Para subir de marcha, coloque el pie debajo de la palanca de cambios y empuje hacia arriba. Para bajar de marcha, empuje hacia abajo. La palanca de cambios cambia una sola marcha cada vez que se empuja hacia arriba o abajo la palanca. Cuando se suelta la palanca, la carga del muelle vuelve al centro, donde el mecanismo se restablece para la siguiente subida o bajada de marcha. Un patrón de velocidades típico es 1-N-2-3-4-5.

La N es para la marcha neutra (punto muerto), la cual se selecciona dando “medio golpe hacia arriba” desde la primera marcha o dando “medio golpe hacia abajo” desde la segunda. La mayoría de motocicletas tienen cinco velocidades, algunas cuatro o seis.

CAMBIOS DE MARCHA



A medida que su motocicleta aumente la velocidad, necesitará subir a una marcha mayor. Suba de marcha bastante antes de que las RPM del motor alcancen su velocidad máxima recomendada. Como regla general, suba de marcha con suficiente antelación para evitar revolucionar demasiado el motor, pero no demasiado pronto, porque el motor podría pararse.

Para subir de marcha, utilice un proceso de 3 pasos: 1) Suelte el acelerador al tiempo que presiona la palanca del embrague, 2) levante la palanca de cambios con firmeza hasta el final, 3) suelte con suavidad el embrague y regule el acelerador. Una vez completado el cambio, libere la palanca de cambios para que pueda restablecerse para el siguiente cambio.

Debe reducir a través de las marchas con el embrague al reducir la velocidad o pararse; también puede bajar de marcha cuando necesite más potencia para acelerar.

Asegúrese de guiar lo suficientemente despacio al cambiar a una velocidad más baja. De lo contrario, la motocicleta daría un tumbo, y la rueda trasera podría resbalar. Cuando guíe cuesta abajo, o cambie a primera velocidad, podría ser necesario usar los frenos para reducir la marcha lo suficiente para cambiar de velocidad.

Para bajar de marcha, utilice un proceso de 3 pasos: 1) Suelte el acelerador al tiempo que presiona la palanca del embrague, 2) presione con firmeza la palanca de cambios hacia abajo, 3) suelte con suavidad el embrague mientras regula el acelerador. Una vez completado el cambio, libere la palanca de cambios para que pueda restablecerse para el siguiente cambio. Acelerar levemente mientras suelta con suavidad el embrague puede ayudar al motor a alcanzar la velocidad adecuada más rápidamente y permitir una reducción más suave. El cambio a una marcha menor causa un efecto similar al uso de los frenos. Esto se conoce como "freno motor". Para usar el freno motor, reduzca una marcha cada vez y suelte el embrague entre una marcha y otra pasando por la zona de fricción. Mantenga el embrague en la zona de fricción hasta que la velocidad del motor se estabilice. A continuación, libere completamente la palanca hasta el momento de la siguiente reducción. Normalmente usted cambia de marcha de una en una, pero es posible cambiar más de una marcha cada vez mientras tenga apretado el embrague.

Permanezca en primera al detenerse para poder salir hacia adelante rápidamente de ser necesario.

Intente accionar el embrague con suavidad, especialmente al cambiar de velocidades altas a bajas. Se recomienda hacer cambios de marcha antes de adentrarse en una curva. No obstante, a veces es necesario cambiar velocidades en plena curva. En ese caso, recuerde hacerlo con un toque de suavidad. Un súbito cambio en la tracción de la rueda trasera podría ocasionar un resbalón.

Frenar

Una técnica de frenado incorrecta es un factor importante que contribuye a muchos accidentes motociclistas. Su motocicleta tiene dos controles de freno: uno para la rueda delantera y otro para la rueda trasera. Utilice siempre ambos frenos cada vez que tenga que reducir la velocidad o detenerse. El freno frontal es más poderoso y puede proveer al menos el 70% de la fuerza total de frenado. El freno frontal es seguro de usar si usted lo emplea correctamente.

Un frenado máximo en línea recta se efectúa aplicando completamente ambos frenos sin bloquear las ruedas. *Para ello:*

- **Apriete el freno frontal** suave y firmemente y con mayor fuerza progresivamente. No apriete bruscamente la palanca de freno ni ejerza una presión excesiva.
- **Dado que el peso de la motocicleta** se transfiere hacia delante, hay mayor tracción en la rueda delantera, de modo que el freno frontal puede aplicarse más fuerte tras iniciar el frenado.
- **Mantenga sus rodillas** contra el tanque y la mirada hacia delante. Esto le ayuda a detener la motocicleta en una línea recta.
- **Ejerza una presión de leve a escasa** sobre el pedal del freno trasero para evitar un patinazo de la rueda trasera. Dado que el peso se transfiere hacia delante, habrá una menor tracción en la parte trasera. Ejerza menos presión de frenado en la rueda trasera.

Aplicar ambos frenos al mismo tiempo aún en paradas “normales” le permitirá desarrollar el hábito y la práctica de utilizar ambos frenos adecuadamente en una emergencia. Apriete el freno frontal manual y pise el freno trasero de pie. Apretar el freno frontal o presionar el freno trasero puede causar que los frenos se traben, resultando en problemas de control.

Frenar en una curva

Siempre que una motocicleta se inclina, la cantidad de tracción disponible para frenar se reduce. Cuanto mayor sea el ángulo de inclinación, mayor es la posibilidad de que los neumáticos pierdan tracción.

Para parar lo más rápido y seguro posible en una curva, y en función de las condiciones del tráfico y la carretera, trate de llevar la motocicleta lo más perpendicular posible a la carretera y luego frene. Si las condiciones no lo permiten, frene suave y gradualmente, pero no aplique tanta fuerza de frenado como lo haría si la motocicleta estuviera recta. A medida que reduce la velocidad, puede reducir su ángulo de inclinación, y a medida que disponga de más tracción para frenar, puede aplicar los frenos con mayor firmeza, de modo que en el momento en que la motocicleta se detenga, ésta estará recta y el manubrio estará nivelado.

Sistemas de frenaje enlazados e integrados

Algunas motocicletas cuentan con un frenado enlazado que conecta los frenos trasero y frontal de la motocicleta y que aplica presión de frenado en ambos frenos cuando se usa la palanca delantera o el pedal trasero. Un sistema de frenaje integrado es una variación del sistema enlazado en el que se aplica un frenado frontal parcial cuando se activa el freno trasero. Consulte su manual del propietario para una explicación detallada de la operación y el uso efectivo de estos sistemas.

Sistemas antibloqueo de frenos (ABS)

El ABS está diseñado para evitar el bloqueo de las ruedas y patinazos al parar en situaciones de emergencia en línea recta. El ABS opera cuando se aplica una presión máxima en los controles del freno frontal y trasero. Si los sensores electrónicos detectan la posibilidad de un bloqueo de las ruedas, se libera presión hidráulica de los frenos y luego se vuelve a aplicar para mantener la máxima eficacia de frenado.

El sistema es capaz de liberar y volver a aplicar presión más de 15 veces por segundo.

Doblar

Doble o tome curvas con cautela. Los motociclistas a menudo tienden a tomar curvas o dar la vuelta demasiado rápido. Cuando no pueden dar la vuelta, acaban cruzando hacia otro carril de tráfico o saliéndose del camino También pueden sobrerreaccionar y frenar demasiado duro, causando un resbalón y la pérdida del control. Utilice cuatro pasos para un mejor control:

- REDUZCA LA VELOCIDAD – Reduzca la velocidad antes de doblar cerrando el acelerador y aplicando ambos frenos de ser necesario.
- MIRE – Proyecte su vista sobre la profundidad de la curva hacia donde usted intenta dirigirse. Gire sólo la cabeza, no los hombros, y mantenga la vista a nivel del horizonte.
- PRESIONE – Para doblar, debe inclinar la motocicleta. Para inclinar la motocicleta, presione/empuje el manubrio en la dirección de la curva. Presione el manubrio izquierdo – inclínese hacia la izquierda – diríjase a la izquierda. Presione el manubrio derecho - inclínese hacia la derecha - diríjase a la derecha. Cuanto mayor sea la velocidad al doblar, o cuanto más cerrado sea el giro, mayor debe ser el ángulo de inclinación.
- REGULE – Regule el acelerador para mantener o aumentar ligeramente la velocidad. Esto ayuda a estabilizar la motocicleta.

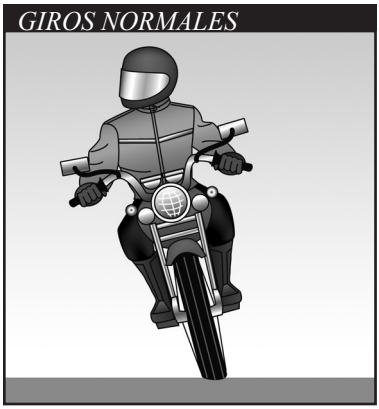
3 Pruebe su conocimiento

Cuando conduce, usted debe:

A. Girar su cabeza y hombros para mirar mientras dobla
B. Mantener sus brazos rectilíneos
C. Mantener las rodillas separadas del tanque de combustible
D. Girar su cabeza y ojos para mirar hacia dónde se dirige

Respuesta - página 57

El motociclista y la motocicleta deben inclinarse juntos en el mismo ángulo en curvas normales.



En giros lentos y cerrados, contrarreste el equilibrio inclinando solamente la motocicleta y manteniendo su cuerpo derecho.

MANTENER LA DISTANCIA

La mejor protección que usted puede tener es la distancia —su espacio de seguridad— que lo separa de otros vehículos de la carretera. Esto le proporcionará una visión clara de las situaciones de tráfico que surjan, de modo que si alguien comete un error, usted dispondrá de:

- Más tiempo para responder.
- Más espacio para maniobrar, incluida una ruta de escape en caso necesario.

Posiciones del carril

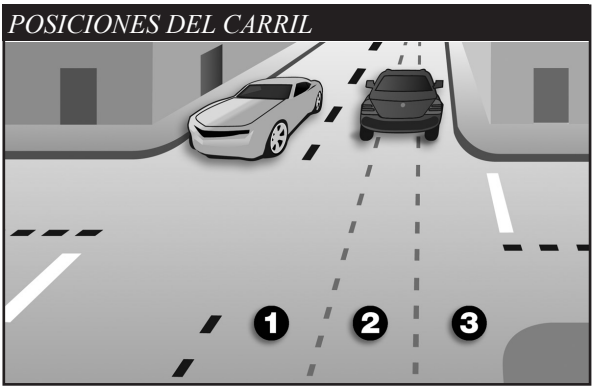
Los buenos motociclistas saben que están más seguros cuando son vistos claramente. Hay ciertos modos en que el tamaño de la motocicleta puede obrar a su favor. Cada carril de tráfico permite tres rutas de paso para una motocicleta, como se indica en la ilustración.

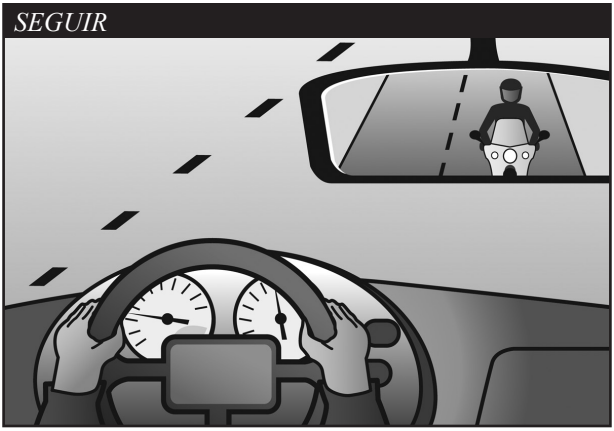
Su posición debe ayudarle a:

- Incrementar su visibilidad para ver y ser visto.
- Evitar los puntos ciegos de otros conductores.
- Evitar superficies peligrosas.
- Proteger su carril de otros conductores.
- Comunicar sus intenciones.
- Evitar los efectos del viento de otros vehículos.
- Proporcionar una ruta de escape.
- Prepararse para tomar curvas.

Muchos motociclistas consideran que el tercio izquierdo del carril –la rodada de la rueda izquierda– es su posición en el carril por defecto. En este caso, debe considerar un cambio de su posición en el carril según las circunstancias, teniendo en cuenta que no es necesario evitar ninguna porción del carril, ni siquiera el centro.

Debe tomar posición en la porción del carril donde pueden verle con más facilidad y le es posible mantener el





espacio alrededor suyo. Cambie de posición a medida que cambien las situaciones del tráfico. Conduzca por el carril 2 ó 3 si vehículos u otros problemas potenciales están únicamente a su izquierda. Permanezca en el carril 1 ó 2 si los peligros están únicamente a su derecha. Si hay vehículos a ambos lados, el centro del carril, o el carril 2, es usualmente la mejor opción.

Recuerde que el tercio central del carril es donde se acumulan desperdicios y fugas de aceite y donde se localizan peligros como las tapas del alcantarillado. A menos que la carretera esté mojada, la franja central permite normalmente una tracción adecuada para conducir con seguridad. Usted puede conducir a la derecha o a la izquierda de esta franja y aún mantenerse dentro del tercio central del carril. Evite conducir sobre acumulaciones gruesas de aceite y grasa que suelen existir en las intersecciones de mucho tráfico y junto a las casetas de peaje.

Los conductores experimentados confían en su mejor juicio e instintos. Sin embargo, evite siempre conducir en el punto ciego de otro vehículo.

Seguir otro vehículo

«Seguir muy de cerca» es un factor importante en accidentes donde hay motociclistas involucrados. Las

motocicletas necesitan el mismo espacio que los automóviles para detenerse. Normalmente, una distancia **mínima de dos segundos** debe mantenerse detrás del vehículo delantero.

Para medir su distancia de seguimiento:

- **Elija un marcador,** como una marca en el pavimento o un poste en el camino o cerca de la carretera delante.
- **Cuando el parachoques trasero** del vehículo delantero pase el marcador, cuente los segundos: "un millar uno, un millar dos."
- **Si usted llega al marcador** antes de alcanzar "dos" entonces, está siguiendo demasiado cerca.

Una distancia de seguimiento de dos segundos deja un mínimo de espacio para detenerse o desviarse, en caso que el conductor de delante se detenga súbitamente. También permite una mejor visibilidad de agujeros y otros peligros en la carretera.

Se requiere un espacio mayor si la motocicleta toma más tiempo de lo normal para detenerse. Si el pavimento está resbaloso, si usted no puede ver a través del vehículo que va delante, o si el tráfico está lento y alguien se puede atravesar delante de usted entonces, debe mantener una distancia de seguimiento de tres segundos o más para evitar problemas.

Permanezca a cierta distancia detrás del vehículo que está delante de usted al detenerse. Esto hará más fácil salirse del camino si alguien se aproxima peligrosamente desde atrás. También le dará espacio si el vehículo delante comienza a retroceder por algún motivo.

Cuando esté detrás de un automóvil, conduzca donde el conductor pueda verle en su espejo retrovisor. Guiar en la porción central del carril sirve para colocar su imagen en los espejos retrovisores donde el conductor puede verlo con más facilidad.

Conducir en el borde del carril puede permitirle al conductor verlo en el espejo lateral. Sin embargo, recuerde que la mayoría de los conductores no revisan sus espejos laterales tan frecuentemente como revisan sus espejos retrovisores. Si la situación del tráfico lo permite, la porción central del carril es el mejor lugar para ser visto por los conductores que van delante y para prevenir que alguien pueda compartir su carril.

Cuando es seguido

Aumentar la velocidad para alejarse de alguien que le sigue muy de cerca sólo logra que la persona le continúe siguiendo a su misma velocidad.

Una mejor forma de manejar esta situación es dejar que se coloque frente a usted. Cuando alguien le sigue muy de cerca, cambie de carril y permita que pase. Si no puede hacer esto, reduzca la velocidad y abra espacio adicional frente a usted para asegurar suficiente espacio, así usted y el otro conductor pueden detenerse, si es necesario. Esto también le motiva a rebasar. Si no rebasa, usted al menos habrá creado espacio adicional para que usted y el otro conductor puedan reaccionar ante cualquier emergencia.

Rebasar y ser rebasado

Rebasar y ser rebasado por otro

vehículo no es muy diferente que con un automóvil. No obstante, la visibilidad es un elemento más crítico. Compruebe que los demás conductores le ven, y que usted puede ver cualquier peligro potencial.

Rebasar

1. **Conduzca en la porción izquierda** del carril a una distancia de seguimiento segura para aumentar su línea de visión y hacerse más visible. Active su señal direccional y verifique el tráfico en dirección contraria. Use sus espejos retrovisores y gire la cabeza para ver el tráfico detrás.
2. **Cuando sea seguro**, muévase hacia el carril izquierdo y acelere. Seleccione una posición en el carril que no obstruya al automóvil y proporcione espacio para evitar peligro en su carril.
3. **Conduzca a través del punto ciego** lo más pronto posible.
4. **Active la señal direccional nuevamente**, revise el espejo y gire la cabeza antes de retornar al carril original y luego apague la señal.

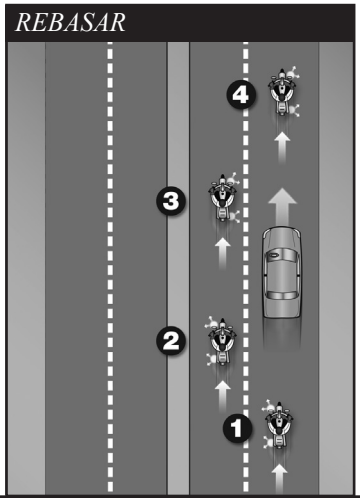
Recuerde: Los pases deben completarse dentro de los límites de velocidad anunciados, y sólo donde se permita. ¡Conozca los letreros y las señales del camino!

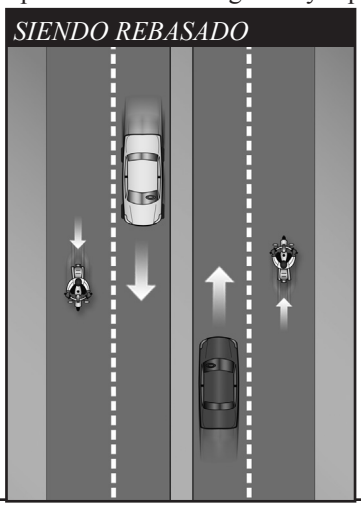
Ser rebasado

Cuando usted esté siendo rebasado desde atrás, permanezca en la porción central de su carril. Conducir cerca del vehículo que le está rebasando puede colocarle en una situación peligrosa.

Evite ser golpeado por:

- **El otro vehículo** – Un ligero error de su parte o de parte del conductor que le está rebasando puede causar contacto lateral.
- **Espejos extendidos** – Algunos conductores olvidan que sus espejos sobresalen más allá de su manubrio.
- **Objetos tirados desde ventanillas** – Aún cuando el conductor esté consciente de su proximidad, un pasajero podría no verle y tirar algo en la vía frente a usted.
- **Ráfaga de viento de vehículos mayores** – El efecto del aire puede hacerle perder el control. Usted podría tener un margen mayor para





equivocarse si está en la porción central del carril, y no en uno de sus bordes, al recibir el golpe de viento.

No se mueva hacia la porción del carril más distante del vehículo que le está rebasando. Ello podría ser una invitación al otro conductor para que se adentre demasiado pronto en su carril.

Compartir carril

Los automóviles y las motocicletas requieren un carril completo para operar con seguridad. Generalmente, compartir un carril está prohibido.

Conducir entre filas de vehículos detenidos o en movimiento en el mismo carril puede dejarle vulnerable a lo desconocido. Alguien podría sacar una mano por la ventanilla: podría abrirse una puerta; o un conductor podría doblar súbitamente. Impida que otros compartan su carril. Mantenga una posición central cuando un conductor esté tentado a rebasarle. Los conductores tienen mayor tendencia a hacer esto:

- **En tráfico** muy congestionado.
- **Cuando** le quieren rebasar.
- **Cuando** se preparan para doblar en una intersección.
- **Cuando** se dirigen hacia un carril de salida o saliendo de la autopista.

4 Pruebe su conocimiento

Usualmente, una forma de lidiar con las personas que se acercan demasiado por detrás es:

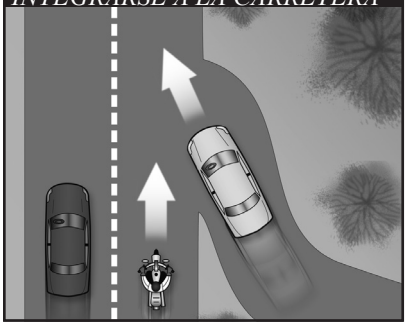
A. Cambiar de carril y dejarlos pasar
B. Usar su bocina y hacer gestos obscenos
C. Acelerar para aumentar la distancia entre usted y el otro conductor
D. Ignorarlos

Respuesta - página 57

Integrarse a la carretera

Los conductores en una rampa de entrada podrían no verle en la carretera. Ofrézcales bastante espacio. Cambie a otro carril si está disponible. Si no hay espacio para un cambio de carril, ajuste la velocidad para abrirle espacio al conductor que entre en la carretera.

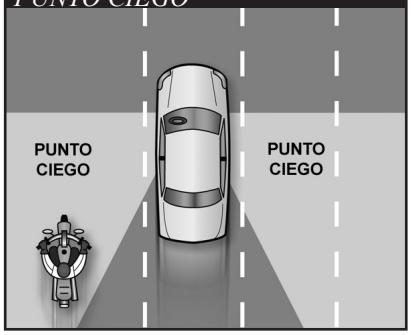
INTEGRARSE A LA CARRETERA



Automóviles a los costados

No conduzca junto a automóviles o camiones en otros carriles si puede evitarlo. Usted podría estar en el punto ciego del automóvil en el carril vecino, el cual podría cambiarse a su carril sin previo aviso. Los automóviles en el carril próximo también bloquean su escape si surge algún inconveniente en su propio carril. Apresure la marcha o permanezca atrás en busca de un espacio libre de tráfico en ambos lados.

PUNTO CIEGO



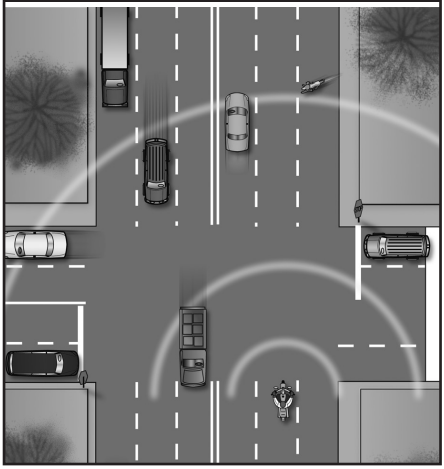
SEE (sondar, evaluar, ejecutar)

Los conductores expertos están alerta sobre lo que sucede a su alrededor. Reducen riesgo recurriendo a SEE[SM], estrategia de tres pasos de la MSF:

- **S**ondar
- **E**valuar
- **E**jecutar

La estrategia SEE le ayudará a evaluar lo que ocurre en el tráfico para que pueda planificar e implementar el procedimiento más seguro a medida que cambian las situaciones de tráfico. Pasemos a examinar cada paso.

RADAR DE CONDUCTOR



Sondar

Depende de lo acertado de su búsqueda, el tiempo y espacio que tiene disponible puede eliminar o minimizar el riesgo. Cuando busque, concéntrese en encontrar rutas de escape posibles, especialmente dentro o alrededor de las intersecciones, zonas comerciales, escuelas y áreas de construcción.

Una forma de buscar es utilizar su "radar de conductor" para examinar activamente el entorno delante, a los lados y detrás de usted para localizar y evitar peligros potenciales antes de que ocurran. Existen tres "tiempos de separación" que los conductores experimentados toman en cuenta. En primer lugar, esté alerta y examine posibles peligros que se encuentren a unos 2 segundos delante de usted o en su distancia de seguimiento. Examinar su recorrido inmediato con 4 segundos de antelación puede permitirle tiempo para una respuesta rápida si algo fuera mal. Cualquier cosa que se encuentre a menos de 4 segundos de su recorrido se considera inmediato, dado que 4 segundos son una cantidad de tiempo y espacio suficientes para desviarse y/o frenar en caso de peligros fijos o que alguien o algo se adentre en su carril.

Finalmente, los conductores experimentados buscan posibles peligros que están aún más lejos, mirando hacia delante a una zona que toma 12 segundos en alcanzar. De esta forma, se obtiene tiempo suficiente para prepararse para una situación antes de que sea inmediata.

Utilizar la estrategia SEE le ayudará a **sondar** una variedad de factores, tales como:

- **Tráfico en dirección contraria** que podría doblar a la izquierda frente a usted.
- **Tráfico** aproximándose desde la derecha y la izquierda.
- **Tráfico** que se acerca desde atrás.
- **Condiciones peligrosas** en la carretera que requieren estar alerta, especialmente en áreas con visibilidad limitada.

Los alrededores de mucha actividad o mucho movimiento podrían ocultarlo a usted y a su motocicleta.

Evaluar

Evaluar significa pensar en cómo los peligros pueden interactuar para crearle un riesgo potencial. Anticipe los problemas y tenga un plan para reducir riesgos, en particular al enfrentarse a:

- **Características de la superficie y carretera**, como agujeros, puentes, verjas, cabinas telefónicas y árboles no se moverán en su camino pero pueden influenciar su estrategia.
- **Dispositivos de control del tráfico,** incluyendo señales de tráfico, advertencias y marcas en el pavimento que requieren evaluar las circunstancias más adelante.
- **Vehículos y otro tipo de tráfico** que pueden moverse en su camino y aumentar las probabilidades de un accidente. Piense en sus requisitos de tiempo y espacio para mantener un margen de seguridad y déjese tiempo para reaccionar en caso de emergencia.

Ejecutar

Finalmente, **ejecute** su decisión. Para crear más espacio y disminuir daños de cualquier peligro:

- **Comunique** su presencia con luces y/o el sonido de la bocina.
- **Ajuste su velocidad** acelerando, deteniéndose o reduciendo la marcha.
- **Ajuste su posición** y/o dirección desviándose, cambiando de carril o moviéndose dentro de su carril.

Aplique el viejo adagio de "paso a paso" para ocuparse de dos o más peligros. Ajuste la velocidad para permitir separación entre dos peligros y ocúpese de ellos uno a la vez, como si se tratara de peligros individuales. Tomar decisiones es más complejo al enfrentar 3 o más peligros. Evalúe las consecuencias de cada uno y dé igual distancia a todos ellos.

Tenga listo el embrague y ambos frenos para reducir el tiempo de reacción necesario en zonas de riesgos potencialmente altas, tales como intersecciones, zonas comerciales, escuelas y zonas de construcción.

INTERSECCIONES

El mayor potencial de conflictos con el resto del tráfico está en las intersecciones. Una intersección puede estar en medio de una zona urbana, o en una entrada de vehículos en cualquier calle residencial – allá donde el tráfico pudiera cruzar frente a usted. Más de la mitad de los accidentes motociclistas y automovilísticos son causados por conductores que se acercan al área de derecho al paso: autos que se tiran hacia la izquierda frente a usted, también aquellos que doblan a la izquierda desde el carril derecho y autos que se colocan delante de usted desde calles laterales; estos son los dos peligros mayores. Su aplicación del concepto SEE es crítico en las intersecciones.

5 Pruebe su conocimiento

Para reducir su tiempo de reacción, usted debe:

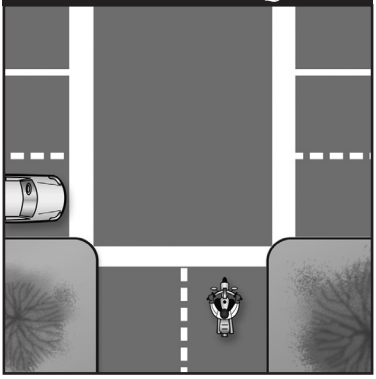
A. Conducir más despacio del límite de velocidad
B. Cubrir el embrague y los frenos
C. Poner la marcha en neutro al disminuir la velocidad
D. Tirar del embrague al doblar

Respuesta - página 57

INTERSECCIONES AMPLIAS

No hay garantías de ser visto por los demás. Nunca confíe en el contacto visual como un signo de que un conductor le cederá el derecho al paso. Muy a menudo, un conductor mira a la derecha hacia un motociclista y aún así no lo "ve". Los únicos ojos en que usted puede confiar son los suyos. Si un automóvil tiene manera de adentrarse en su carril, asuma que lo hará. Los buenos conductores siempre anticipan problemas – no para ser parte de ellos, sino para no serlo.

INTERSECCIONES PEQUEÑAS



Incremente sus posibilidades de ser visto en las intersecciones. Conduzca con su faro delantero encendido y en un lugar del carril que le permite la mejor vista del tráfico en dirección opuesta. Provea un espacio en torno a la motocicleta que le permita tomar acción evasiva. Al acercarse a una intersección en la que el conductor de un vehículo se está preparando para cruzar frente a usted, reduzca la velocidad y seleccione la posición en el carril que pueda hacerle más visible a dicho conductor. Tenga listos la palanca del embrague y los frenos para reducir el tiempo de reacción al entrar en la intersección,

6 Pruebe su conocimiento

Hacer contacto visual con otros conductores:

A. Es una buena señal de que lo ven
B. El esfuerzo que toma no vale la pena
C. No significa que el conductor va a disminuir la velocidad
D. Garantiza que el otro conductor va a disminuir la velocidad para usted

Respuesta - página 57

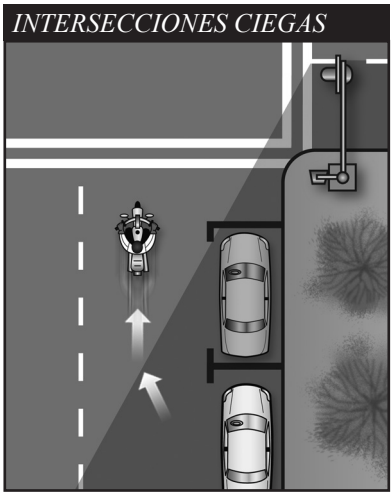
aléjese del vehículo. No haga cambios radicales de velocidad o posición, ya que los demás conductores podrían pensar que usted se está preparando para doblar. Esté preparado para frenar bruscamente y mantener su posición si un vehículo que viaja en dirección opuesta dobla frente a usted, especialmente si hay más tráfico a su alrededor. Esta estrategia debe utilizarse también si un vehículo que circula en un carril de sentido contrario señala que va a doblar a la izquierda, se trate o no de una intersección.

Intersecciones ciegas

Si usted se aproxima a una intersección ciega, muévase hacia la porción del carril que lo coloque en el campo visual de otros conductores lo más pronto posible. En esta gráfica, el conductor se ha movido a la izquierda del carril – alejándose del auto estacionado para que el conductor en la calle diagonal pueda verlo lo más pronto posible.

Recuerde que la clave consiste en ver tanto como sea posible, y mantenerse visible para los demás mientras protege su espacio.

Si usted tiene una señal o raya de Pare en el pavimento, debe detenerse de inmediato. Después prosiga lentamente y pare de nuevo justo donde el tráfico transversal atraviesa su carril. Desde esa posición, incline su cuerpo hacia delante y mire en derredor de los edificios, carros estacionados o arbustos para verificar si la vía está libre. Procure asegurarse de que su rueda delantera esté fuera de la raya de cruce mientras usted aguarda.



Rebasar autos estacionados

Permanezca a la izquierda de su carril al rebasar vehículos estacionados. Usted puede evitar problemas ocasionados por puertas que se abren, conductores que se bajan de sus autos, o gente que pasa entre los autos. Si existe tráfico en contra, generalmente es mejor mantenerse al centro del carril para maximizar su espacio.

Puede suceder un mayor problema si el conductor arranca desde el borde de la carretera, sin comprobar si tiene tráfico detrás de él. Aún si él mira, podría no verle a usted.

De ser así, ese conductor puede entrar en su ruta. Baje la marcha o cambie de carril para darle espacio a alguien que pretenda colocarse delante de usted.

Los automóviles que hagan un súbito viraje en forma de U son los más peligrosos. Podrían cortar frente a usted, bloqueando toda la vía y privándole de donde ir. Como usted no puede predecir lo que hará un conductor, capte la atención del conductor. Haga sonar la bocina y continúe con precaución.

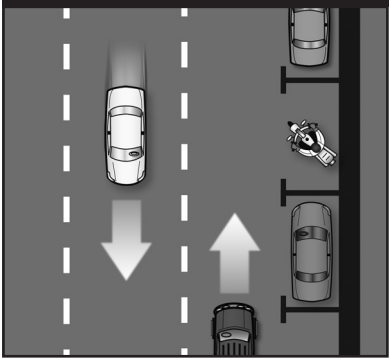
Estacionar al borde de la carretera

Si va a estacionar en paralelo junto al bordillo, coloque la motocicleta inclinada respecto al bordillo con la rueda trasera. (Nota: Algunas ciudades tienen ordenanzas que obligan a las motocicletas a estacionar en paralelo respecto al bordillo.)

INCREMENTAR LA VISIBILIDAD

Los conductores involucrados en accidentes con motocicletas con frecuencia dicen que nunca vieron a la motocicleta. Desde delante o detrás,

ESTACIONAR EN EL BORDE



la silueta de una motocicleta es mucho menor que la de un vehículo. Es difícil ver algo que no se está buscando, y la mayoría de los conductores no buscan motocicletas. Es más probable que estén mirando a través del perfil delgado y de dos ruedas de la motocicleta en busca de vehículos que puedan presentar un problema para ellos.

Aún si un conductor lo ve venir, eso no significa que esté seguro. Los vehículos más pequeños parecen estar más lejos, y hasta parecen viajar a una velocidad menor que la real. Es común que los conductores se coloquen delante de un motociclista, pensando que tienen tiempo suficiente. Muchas veces, están equivocados.

Sin embargo, usted puede hacer muchas cosas para que otros se percaten de usted y su motocicleta.

Ropa

La mayoría de los accidentes ocurren en plena luz del día. Vista ropas brillantes para incrementar sus posibilidades de ser visto. Recuerde, su cuerpo es la mitad de la superficie visible del conjunto integrado por el conductor y la motocicleta.

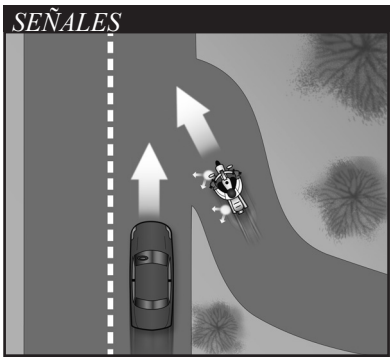
Los chalecos o chaquetas de colores brillantes como el naranja, amarillo o verde ofrecen las mejores posibilidades de ser visto. Su casco también puede hacer más que protegerle en un accidente. Los cascos de colores brillantes pueden ayudar a otros a verle.

Cualquier color brillante es mejor que los colores oscuros o parduscos. La ropa de colores brillantes y reflexivos (casco y chaqueta o chaleco) es la mejor.

El material reflexivo a ambos lados del casco y el chaleco ayuda a que otros conductores que se aproximan desde los costados puedan verle. El material reflexivo también puede ser de gran utilidad para los conductores que vengan en contra suya o desde atrás.

Faros delanteros

La mejor forma de ayudar a que otros vean su motocicleta es mantener el faro delantero encendido — **en todo momento** (las motocicletas nuevas vendidas en los EU desde 1978 encienden automáticamente el faro delantero al iniciar la marcha). Los estudios muestran que una motocicleta con su faro delantero encendido durante el día tiene el doble de posibilidades de ser detectada. Utilice luces bajas de noche y con niebla.



Señales

Las señales en una motocicleta son similares a las de un automóvil. Ellas le informan a otros de sus intenciones.

No obstante, las señales adquieren más importancia por la vulnerabilidad del motociclista. Debe utilizarlas cada vez que desee cambiar de carril o doblar. Úselas aún cuando piense que no hay nadie alrededor. El auto que usted no ve es el que le dará los mayores problemas. Sus luces indicadoras hacen que usted sea más fácil de ver. Es buena idea usar sus señales electrónicas de doblar aún cuando resulte obvio lo que usted se propone hacer.

Los conductores que se aproximan desde atrás pueden ver sus luces y hacer espacio cuando entra en una autopista.

Encender su luz indicadora antes de cada giro reduce la confusión y frustración del tráfico a su alrededor. Asegúrese de apagar la luz cuando doble, o puede que un conductor se atraviese directamente en su camino pensando que usted va a doblar nuevamente. Utilice sus señales en cada giro así los demás conductores pueden actuar de acuerdo. No permita que deban adivinar sus intenciones.

Luz de freno

La luz del freno de su motocicleta no suele ser tan notoria como las luces de freno de un automóvil – particularmente cuando su luz trasera está encendida. (Se enciende junto con el faro delantero.) Si la situación lo permite, ayude a que otros le vean destellando su luz del freno antes de disminuir la velocidad. Es especialmente importante destellar su luz del freno antes de:

- **Reducir la velocidad más rápidamente** de lo que otros anticipan (como al salirse de una autopista).
- **Reducir la velocidad** cuando otros no lo esperan (como a mitad de cuadra o en un callejón).

Si usted está siendo seguido muy de cerca, es buena idea destellar la luz del freno antes de reducir la velocidad. Quien le esté siguiendo muy de cerca podría estarse fijando en usted solamente y no ver algo delante de ambos que pudiera hacerle reducir la velocidad. Ello podría hacerles cambiar de opinión sobre seguirle tan de cerca, y hasta advertirles de peligros que no son visibles más adelante.

Usar sus espejos

Si bien es muy importante estar al tanto de todo lo que sucede hacia delante, no podemos restarle importancia a las situaciones a nuestras espaldas. Las condiciones del tráfico cambian muy rápido. Estar consciente de lo que sucede tras nosotros puede ayudar a tomar una decisión segura sobre cómo enfrentar los problemas.

Revisar los espejos debe ser parte de una inspección normal. Use sus espejos:

- **Al detenerse** en una intersección. Vigile los autos que puedan venir por detrás. Si el conductor que se aproxima no está prestando atención, podría estar encima de usted antes de darse cuenta de su presencia.
- **Antes de cambiar de carril.** Compruebe que nadie intenta rebasarle.
- **Antes de reducir la velocidad**. El conductor que le sigue podría no esperar que usted va a reducir la velocidad, o usted podría no estar seguro de cuándo la va a reducir. Por ejemplo, usted señala que va a doblar y el conductor de atrás piensa que usted planea doblar en una intersección distante, en lugar de en una entrada de vehículos más cercana.

La mayoría de motocicletas tienen espejos redondos (convexos). Éstos proporcionan una vista más amplia del camino hacia atrás que los espejos planos. Estos espejos también hacen que los vehículos parezcan estar más lejos que lo que en realidad están. Si usted no está acostumbrado a los espejos convexos, entonces debe familiarizarse con ellos. (Cuando se detenga, localice en su espejo cualquier auto estacionado. Forme una imagen mental de la distancia a la que está de usted. Luego, vuelva la cabeza y mírelo directamente para comprobar su cercanía real). Practique con los espejos hasta que logre juzgar bien las distancias. Aún así, permita distancia adicional antes de cambiar de carril.

Revisar con la cabeza

Revisar sus espejos no es suficiente. Las motocicletas tienen «puntos ciegos» al igual que los automóviles. Gire la cabeza y mire a los lados antes de cambiar de carril.

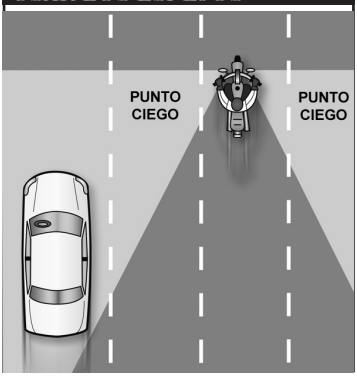
7 Pruebe su conocimiento

La ropa reflexiva debe:

A. Usarse de noche
B. Usarse durante el día
C. No usarse
D. Usarse durante el día y la noche

Respuesta - página 57

USAR LOS ESPEJOS



Revise el carril más lejano y el más cercano en una carretera con varios carriles. Puede que un conductor del carril más lejano se dirija hacia el mismo espacio que usted planea tomar.

La rutina de revisión deberá incluir continuos chequeos con la cabeza. Únicamente conociendo todo lo que sucede **a su alrededor**, estará totalmente preparado para enfrentarlo.

Bocina

Esté listo para usar su bocina con el fin de llamar la atención rápidamente.

Es buena idea tocar bocina antes de rebasar a alguien que pueda moverse a su carril.

Aquí algunas situaciones:

- **Un conductor** en el carril próximo está conduciendo muy cerca del vehículo del frente y quiere rebasar.
- **Hay alguien sentado** en el asiento del conductor en un vehículo estacionado.
- **Hay alguien en la calle**, montando bicicleta o caminando.

En una emergencia, suene la bocina bien alto y seguido. Esté listo para detenerse o desviarse del peligro.

Considere que la bocina de una motocicleta no es de tanto volumen como la de un auto. Por lo tanto, úsela, pero no confíe en ella. Otras estrategias, como tener suficiente tiempo y espacio para maniobrar, también pueden ser apropiadas además de la bocina.

Conducir de noche

Es más difícil ver y ser visto en la noche. Distinguir su faro delantero o su luz trasera entre los faros de los automóviles a su alrededor no es tarea fácil para otros conductores. Para compensar, usted debe:

- **Reducir la velocidad** – Conduzca más despacio de lo que lo hace durante el día, particularmente en caminos que usted no conozca bien. Esto aumentaría sus probabilidades de evitar un peligro.
- **Aumentar la distancia** – Las distancias se calculan peor durante la noche. Sus ojos se guían por los contrastes entre las sombras y la luz para determinar cuán lejos está un objeto y a que velocidad se acerca. Estos contrastes faltan o están distorsionados bajo la luz artificial nocturna. Deje una distancia de seguimiento de tres segundos o más y deje más distancia para rebasar y ser rebasado.
- **Usar el automóvil delante de usted** – Los faros de los automóviles delante pueden ofrecerle una mejor vista del camino que sus propios faros delanteros. Ver las luces traseras del vehículo delantero dar saltos puede alertarnos de baches en el pavimento.

- **Usar la luz alta** – Use toda la luz que pueda. Use su luz alta cuando no esté siguiendo a alguien o venga alguien en contra. Hágase visible: use ropa reflexiva al conducir de noche.
- **Sea flexible sobre su posición en el carril.** Cámbiese a cualquier porción del carril con mayores posibilidades de ver y ser visto, y mantenga un espacio adecuado.

EVITAR ACCIDENTES

No importa cuán cuidadoso sea, habrá veces en que usted puede encontrarse en una situación apretada. Sus probabilidades de salir de ella con seguridad dependen de su capacidad para reaccionar rápida y adecuadamente. Con frecuencia, una colisión ocurre debido a que el conductor no cuenta con la preparación o las destrezas para efectuar maniobras elusivas de choque.

Sepa cuándo detenerse o desviarse, dos destrezas críticas para evitar un choque. No siempre es recomendable o posible detenerse rápidamente para evadir un obstáculo. Los conductores deben ser capaces de esquivar un obstáculo. También es importante determinar la destreza necesaria para enfrentar la situación.

Los estudios muestran que la mayoría de los conductores involucrados en colisiones:

- Aplican el freno trasero con mayor fuerza que el freno delantero.
- No separaron el frenado de la acción de esquivar un peligro, o no optaron por esquivarlo cuando era apropiado hacerlo.

La siguiente información ofrece algunos buenos consejos.

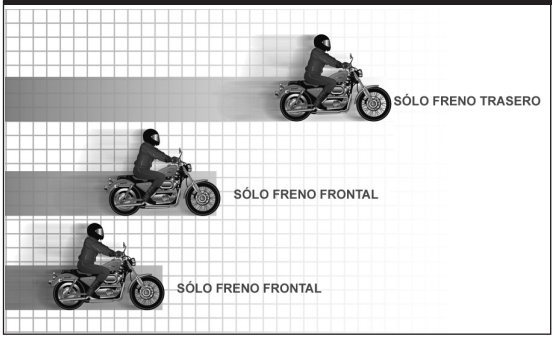
Paradas rápidas

Para detenerse rápidamente, accione ambos frenos simultáneamente. No sienta temor de utilizar el freno delantero, aunque tampoco debe tirar de él. Apriete la palanca del freno firme y progresivamente. Si la rueda frontal se traba, suelte inmediatamente el freno delantero y vuelva a aplicarlo progresivamente. Al mismo tiempo, pise el freno trasero. Si usted tranca el freno trasero accidentalmente en una superficie con buena tracción, puede mantenerlo trancado hasta detenerse completamente, aún con la rueda de atrás trancada, usted puede controlar la motocicleta en una vía directa si está en posición vertical y viajando en línea recta.

Parar rápidamente en una curva

Si usted conoce la técnica, utilizar ambos frenos en una curva es posible, aunque debe hacerse con mucho cuidado. Al inclinar la motocicleta, parte de la tracción se utiliza para doblar. Hay menos tracción disponible para detenerse. Puede resbalar si se aplica demasiado el freno. También, el uso incorrecto del freno frontal en una superficie resbaladiza puede ser peligroso. Use precaución y apriete la palanca del freno manual.

DISTANCIA DE PARADA

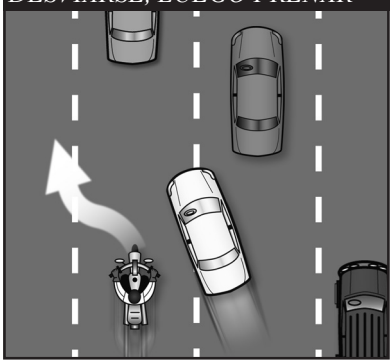


Si usted debe parar rápidamente mientras dobla una curva, enderece primero y ponga perpendicular el manubrio, y luego deténgase. Si se encuentra en una situación que no permite enderezar primero, por ejemplo cuando existe el peligro de salirse en una curva a la izquierda, o cuando se enfrenta tráfico en sentido contrario en una curva a la derecha, aplique los frenos suave y gradualmente. A medida que reduce el paso, puede reducir su ángulo de inclinación y aplicar mayor presión de frenado hasta que la motocicleta se enderece y pueda aplicarse la presión máxima de frenado. Enderece siempre el manubrio en los últimos pies previos a detenerse para mantenerse en equilibrio y erguido.

Desviar o doblar rápidamente

A veces puede llegar a no tener suficiente lugar para parar, aunque use ambos de sus frenos de manera adecuada. Se puede encontrar con un objeto inesperado en su camino. O el automóvil adelante suyo puede chillar al frenar. La única manera de evitar un accidente puede ser al doblar rápidamente o desviarse alrededor. Un desvío es un cambio repentino en dirección. Puede involucrar dos giros

DESVIARSE, LUEGO FRENAR

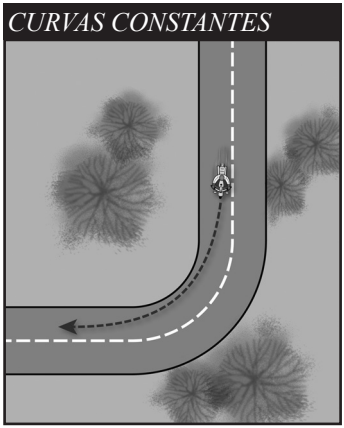


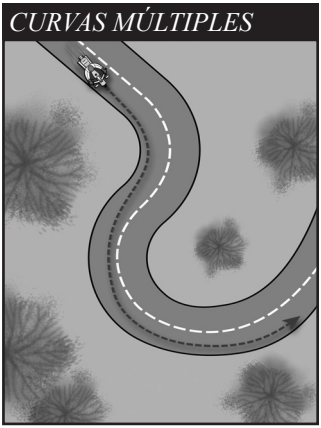
FRENAR, LUEGO DESVIARSE

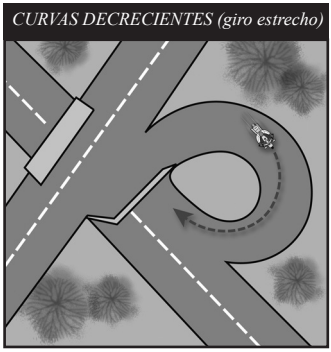
rápidos, o un desplazamiento rápido hacia el costado. Con su mano, aplique una pequeña cantidad de presión sobre el manubrio ubicado en el lado de la dirección en la que desea ir. Esto causará que la motocicleta se incline rápidamente. Cuanto más cerrado el giro o giros, más debe inclinarse la motocicleta. Mantenga su cuerpo derecho y permita que la motocicleta se incline en la dirección del giro mientras que mantiene sus rodillas pegadas al tanque y sus pies firmemente en los tacos de los pies. Deje que la motocicleta se mueva debajo de usted. Haga que su ruta de escape sea la meta de su visión. Presione el manubrio opuesto una vez que haya pasado el obstáculo para volver a su dirección original de desplazamiento. Para desviar hacia la izquierda, presione el manubrio, luego presione el derecho para recuperarse. Para desviar a la derecha, presione el derecho, y luego el izquierdo. Si necesita frenar, separe la acción de desviar de la acción de frenar. Frene antes o después - nunca mientras desvía.

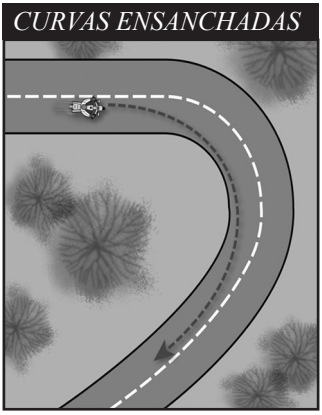
Frenado máximo en línea recta

Un frenado máximo en línea recta se efectúa aplicando completamente ambos frenos sin bloquear las ruedas.









Mantenga el cuerpo centrado sobre la motocicleta y mire de frente, no hacia abajo. Esto le ayudará a mantener la motocicleta lo más recta posible, minimizando el ángulo de inclinación y la probabilidad de que las ruedas pierdan tracción.

Resbalones con la rueda delantera

Si la rueda delantera se traba, suelte inmediata y completamente el freno delantero.

Vuelva a aplicar el freno suavemente. Los resbalones con la rueda delantera provocan una pérdida inmediata del control de la dirección y el equilibrio. Si no se suelta completamente la palanca de freno de inmediato, se producirá un accidente.

Resbalones con la rueda trasera

Un neumático trasero que resbala supone un peligro que puede resultar en un accidente violento y lesiones graves o incluso la muerte. Demasiada presión de frenado trasera provoca el bloqueo de la rueda trasera. Tan pronto como se trabe la rueda trasera, perderá la capacidad de cambiar de dirección. Para recuperar el control, debe soltar el freno. Sin embargo, si la rueda trasera no está alineada con la delantera, existe el riesgo de salir disparado. Esto sucede cuando las ruedas no están alineadas y se libera la rueda trasera trabada. La motocicleta podría ponerse en posición vertical bruscamente y caer, arrojando al conductor al aire por delante del camino de la motocicleta. Incluso una ligera desalineación puede ocasionar que el conductor salga disparado.

Curvas

Una causa principal de las colisiones con un solo vehículo es que los motociclistas doblan muy abiertos en las curvas y a menudo chocan con el propio camino o con un objeto fijo.

Cada curva es diferente. Esté alerta si la curva se mantiene constante, se amplía gradualmente, se cierra, o abarca curvas múltiples. Conduzca dentro de su nivel de destreza y dentro de los límites de velocidad.

Su mejor ruta no siempre podría seguir la curvatura del camino. Cambie de posición dependiendo del tráfico, las condiciones y la curvatura de la carretera. Si no hay tráfico, comience en la parte de afuera de la curva para incrementar su línea de visión y el radio efectivo de curvatura. A medida que usted doble, muévase hacia el interior de la curva, y al pasar el centro, desplácese hacia fuera para salir.

Otra alternativa es moverse hacia el centro del carril antes de adentrarse en la curva – y quedarse ahí hasta la salida. Así puede detectar cualquier tráfico en dirección contraria lo más pronto posible. También puede ajustar si hay “congestionamiento” de tráfico en el carril central, o desperdicios bloqueando parte de su carril.

MANEJANDO SUPERFICIES PELIGROSAS

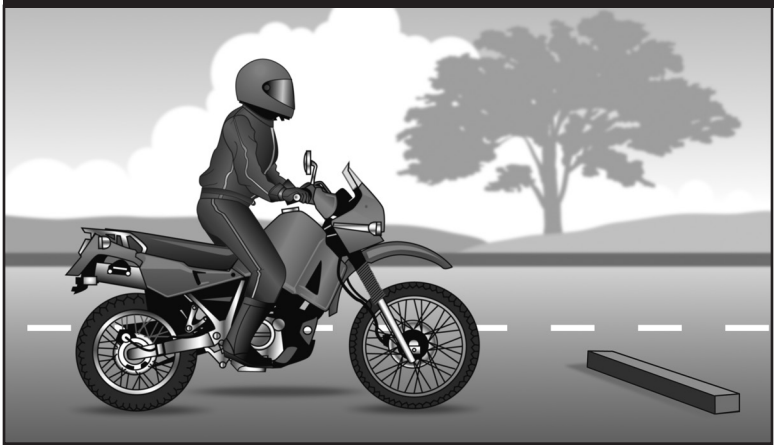
Sus probabilidades de caer o estar envuelto en una colisión aumentan cuando usted encuentre:

- Obstáculos y superficies desniveladas
- Superficies resbalosas
- Vías férreas
- Ranuras y rejillas.

Superficies desniveladas y obstáculos

Esté al tanto de superficies

OBSTÁCULOS



disparejas tales como protuberancias, pavimento quebrado, baches, o pequeños pedazos de desperdicios típicos de las carreteras.

Trate de evitar obstáculos reduciendo la velocidad y esquivándolos. Si usted tiene que pasar sobre el obstáculo, determine primero si ello es posible. Aproxímese tan cerca a un ángulo de 90° grados como sea posible. Mire hacia donde se propone continuar para controlar su ruta de viaje. Si tiene que pasar sobre un obstáculo, usted debe:

- **Reducir la velocidad** lo más posible antes del contacto.
- **Comprobar** que la motocicleta esté derecha.
- **Elevarse ligeramente** del asiento con su peso sobre los tacos de los pies para así absorber el golpe con sus rodillas y sus codos, evitando ser despedido de la motocicleta.
- **Justo antes de hacer contacto**, gire un tanto el acelerador para aligerar la parte delantera.

Si usted pasa sobre un objeto en la calle, sálgase del camino y revise sus neumáticos y aros antes de continuar en su ruta.

Superficies resbalosas

Las motocicletas se manejan mejor cuando son guiadas sobre superficies que permiten una buena tracción. Las superficies que proveen tracción pobre incluyen:

- **Pavimento mojado**, particu-lar mente justo después de comenzar a llover y antes de que el aceite impregnado en la superficie empiece a escurrirse hacia los lados de la carretera.
- **Caminos de gravilla**, o donde la arena y la gravilla se acumulen.
- **Hielo, nieve, lodo y hojas.**
- **Marcas divisorias entre los carriles**, planchas de acero y tapas del alcantarillado, especialmente si están mojadas.

Para conducir con seguridad en superficies resbalosas:

- **Reduzca la velocidad** – Reduzca la velocidad antes de adentrarse en superficies resbaladizas para

reducir sus probabilidades de resbalar. Su motocicleta necesita más distancia para detenerse. Además, resulta particularmente importante reducir la marcha antes de adentrarse en curvas mojadas.

- **Evite movidas repentinas** – Cualquier cambio súbito en la marcha o la dirección puede causar un resbalón. Use toda la sutileza que pueda al aumentar la velocidad, cambiar la marcha, doblar o frenar.
- **Utilice ambos frenos** – El freno delantero sigue siendo efectivo, aún en superficies resbaladizas. Apriete la palanca del freno gradualmente para evitar que la rueda delantera se trabe. Recuerde ejercer presión moderada sobre el freno trasero.
- **El centro de un carril** puede ser peligroso al estar mojado. Cuando empiece a llover, conduzca sobre los surcos dejados por los neumáticos de los automóviles que le anteceden. A menudo, la rodada de la rueda izquierda es la mejor posición, dependiendo del tráfico y de otras condiciones del camino.
- **Esté prevenido contra las manchas de aceite** cuando ponga el pie en el piso al detenerse o estacionar. Podría resbalar y caerse.
- **El polvo y la gravilla** se acumulan a los lados de la carretera – especialmente en curvas y rampas que conducen hacia y desde las carreteras. Tenga cuidado con el borde de la vía, particularmente al efectuar virajes cerrados y entrar o salir de las autopistas a altas velocidades.
- **La lluvia se seca y la nieve se derrite más rápido** en algunas secciones del camino que en otras. Parches de hielo tienden a crearse en áreas bajas o sombreadas, y en los puentes y pasos elevados. Las superficies mojadas y la hojarasca mojada son igualmente resbaladizas. Conduzca por la porción menos resbaladiza del carril y reduzca la velocidad.

Los conductores cautelosos se alejan de los caminos cubiertos por hielo o nieve. Si no puede evitar una superficie resbalosa, mantenga derecha su motocicleta y proceda tan lento como sea posible. Si se encuentra con una superficie resbalosa muy amplia, vaya muy lento o a la velocidad de un transeúnte, y considere permitir a sus pies mantener contacto con el pavimento. Así usted puede mantenerse en pie si la motocicleta comienza a caerse. Asegúrese de no tocar los frenos. Si es posible, apriete el embrague y siga con el impulso. Intentar esta maniobra a cualquier velocidad que no sea la más baja podría ser peligroso.

8 Pruebe su conocimiento

La mejor forma de detenerse rápidamente es:

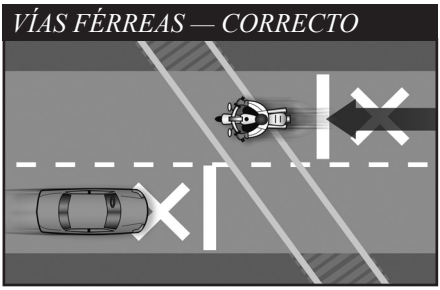
A. Usar sólo el freno frontal
B. Usar primero el freno trasero
C. Reducir la velocidad y usar el freno frontal
D. Usar ambos frenos al mismo tiempo

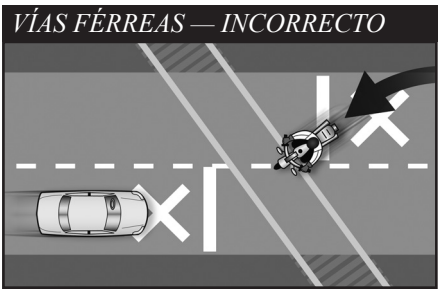
Respuesta - página 57

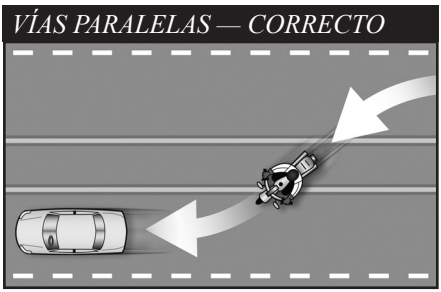
Vías férreas, tranvías y orilla del pavimento

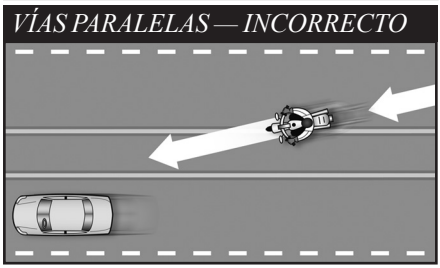
Suele ser más seguro conducir recto en el carril al cruzar la vía férrea. Doblar para pasarla de frente (ángulo de 90˚) puede ser más peligroso – su ruta podría llevarle hacia otro carril de tráfico.

Con la orilla o la vía férrea paralelas a su ruta, aléjese lo más posible de los rieles, surcos u orillas paralelas a su curso y cruce en al menos 45˚. Luego, haga una curva pausada. Cruzar a menos de 45° podría causar que sus ruedas sean atrapadas por el riel de la vía y perdería el equilibrio.



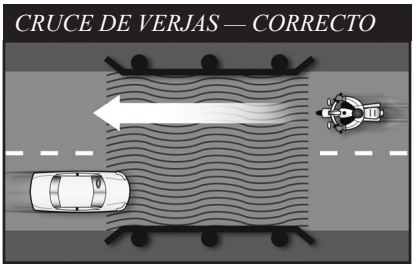


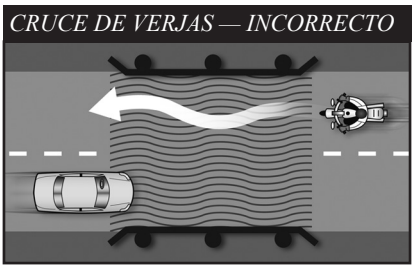




Ranuras y rejillas

Ir sobre ranuras de lluvia y las rejillas de un puente podría hacer que la motocicleta se desplazara un tanto. Es desagradable pero por lo general no resulta peligroso. Relájese y prosiga en línea recta. Ir en ángulo obliga a zigzaguear, mucho más peligroso que la sensación de desplazamiento.





9 Pruebe su conocimiento

Cuando empieza a llover es mejor:

A. Conducir en el centro del carril
B. Salir al bordillo hasta que la lluvia pase
C. Conducir en las rodadas de los neumáticos de otros automóviles
D. Aumentar la velocidad

Respuesta - página 57

PROBLEMAS MECÁNICOS

Usted puede hallarse frente a una emergencia tan pronto como algo falle en su moto. Al hacer frente a cualquier problema mecánico, tome en cuenta las condiciones del tráfico y la carretera. He aquí algunas reglas que podrían ayudarle a enfrentar los problemas mecánicos de manera segura:

Fallo de los neumáticos

Rara vez oirá usted a un neumático desinflarse. Si la motocicleta empieza a reaccionar de manera diferente, podría ser una falla en un neumático. Esto puede ser peligroso. Debe darse cuenta de lo que sucede al sentir cómo reacciona su motocicleta. Si un neumático pierde aire súbitamente, reaccione rápido para mantener el equilibrio. Salga del camino y revise.

Si la rueda delantera se desinfla, el manubrio se sentirá algo pesado. Si revienta un neumático delantero es particularmente peligroso dado que afecta su capacidad de mando. Tendrá que conducir bien para mantener el equilibrio.

Si es la rueda trasera la que se desinfla, la cola de la motocicleta tirará de lado a lado.

Si cualquier neumático se desinfla durante la ruta:

- **Sujete el manubrio** con firmeza, reduzca la marcha y mantenga una línea recta.
- **Si se requiere frenar**, aplique gradualmente el freno de la rueda que no esté reventada, si supiera de cuál se trata.
- **Cuando la motocicleta reduzca la marcha**, apunte hacia el borde de la carretera, apriete el embrague y deténgase.

Acelerador trabado

Gire el acelerador hacia atrás y hacia delante varias veces. Si el cable del acelerador está trabado, esto podría liberarlo. Si continúa bloqueado, accione de inmediato el interruptor del motor y aplique el embrague al mismo tiempo. Esto interrumpirá la fuerza motriz hacia la rueda trasera, aunque el ruido del motor podría no reducir de inmediato. Una vez que la motocicleta esté “bajo control”, salga de la vía y deténgase.

Después de detenerse, revise el cable del acelerador cuidadosamente para localizar la causa del problema. Compruebe que el acelerador trabaje libremente antes de emprender la marcha de nuevo.

Tambaleo

El “tambaleo” ocurre cuando la rueda delantera y los manubrios comienzan a moverse de un lado a otro a cualquier velocidad. La mayoría de los tambaleos pueden atribuirse a una carga impropia, accesorios no adecuados o presión de aire incorrecta. Si usted transporta una carga pesada, aligérela. Si no puede, muévala de lugar. Centre la carga a un nivel más bajo y más hacia delante en la motocicleta. Asegúrese de que la presión del aire y los amortiguadores cumplen con las graduaciones recomendadas para el tipo de carga pesada. Tenga en cuenta que los limpiaparabrisas y las molduras aerodinámicas estén montados adecuadamente.

Inspeccione que la dirección esté bien ajustada, o si hay alguna pieza desgastada; o la rueda delantera está encorvada, desalineada, o fuera de balance; o si los cojinetes de basculante están defectuosos. Si todo está bien, un profesional calificado debe inspeccionar toda la motocicleta detalladamente.

Tratar de "acelerar para salir de un tambaleo" sólo hace la motocicleta más inestable. En vez de esto:

- **Aferre los manubrios firmemente**, pero no trate de luchar contra el tambaleo.
- **Cierre el acelerador gradualmente** para reducir la velocidad. No aplique los frenos; frenar podría empeorar el tambaleo.
- **Desplace su peso** lo más posible hacia delante y hacia abajo.
- **Salga del camino** lo más pronto que pueda para arreglar el problema.

Problemas con la cadena cinemática

La cadena cinemática de una motocicleta utiliza una cadena, una correa o un eje de transmisión para transferir la potencia desde el motor hasta la rueda trasera. Con inspecciones rutinarias, ajustes y mantenimiento, los fallos son infrecuentes. Una cadena o correa que resbala o se rompe mientras usted conduce podría bloquear la rueda trasera y hacer que su motocicleta resbale.

Si la cadena o la correa se rompe, notará una pérdida instantánea de potencia en la rueda trasera. Cierre el acelerador y deténgase en una zona segura.

En una motocicleta con eje de transmisión, una pérdida de aceite en el diferencial trasero puede provocar que la rueda trasera se bloquee y que usted no pueda evitar el patinazo.

Atascamiento del motor

Cuando el motor se "traba" o "congela", generalmente está falto de aceite. Las partes móviles del motor no pueden moverse suavemente entre ellas, y el motor se sobrecalienta. El primer signo podría ser una pérdida de potencia motriz o un cambio en el sonido del motor. Oprima la palanca del embrague para desconectar el motor de la rueda trasera. Salga de la vía y deténgase. Revise el aceite. Si hiciera falta, el aceite debe agregarse lo más pronto posible, o el motor se bloqueará. Si esto sucediera, el efecto sería el mismo que una rueda trasera trabada. Permita que el motor se enfríe antes de encenderlo nuevamente.

ANIMALES

Naturalmente, usted debe hacer todo lo que pueda con seguridad para evitar golpear a un animal. Sin embargo, si usted está en el tráfico, manténgase en su carril. Golpear contra algo pequeño es menos peligroso para usted que golpear contra algo mayor – como un vehículo.

Los perros parecen sentirse atraídos a las motocicletas. Si los caninos le persiguen, baje la marcha y acérquese al animal lentamente. A medida que se aproxime, acelere y deje al animal atrás. No le dé patadas. Mantenga el control de la motocicleta, y mire hacia donde se propone dirigirse.

En el caso de animales mayores (como venados o ganado), frene y prepárese para detenerse, ya que son imprevisibles.

OBJETOS VOLADORES

De vez en cuando, los conductores recibirán impactos de insectos, colillas de cigarrillos, o piedrecillas despedidas por las ruedas del vehículo precedente. Si usted está usando protección en la cara, ésta podría mancharse o hasta quebrarse, dificultando la visión. Sin protección facial, cualquier objeto podría darle en el ojo, la cara o la boca. Suceda lo que suceda, mantenga su vista en el camino y sus manos en el manubrio. Cuando sea seguro, salga de la carretera y repare el daño.

SALIR DE LA CARRETERA

Si usted necesita salir del camino para inspeccionar la motocicleta (o sólo para descansar), asegúrese de:

- **Revisar el borde de la carretera** – Asegúrese de que la superficie lateral sea lo suficientemente firme para conducir sobre ella. Si es de hierba suave, arena suelta, o si usted simplemente no está seguro, reduzca la velocidad antes de aventurarse sobre ella.
- **Hacer señales** – Los conductores que le siguen podrían no esperar que usted reduzca la velocidad. Haga una señal clara de que usted se propone reducir la velocidad y cambiar de dirección. Revise su espejo y vuelva la cabeza antes de tomar cualquier acción.
- **Salir de la carretera** – Aléjese del camino lo más que pueda. Puede ser muy difícil divisar una motocicleta detenida al borde del camino. Lo último que usted quiere es que alguien decida salirse del camino en el mismo punto donde usted está.
- **Estacionar cuidadosamente** – Los costados del camino podrían estar inclinados o en declive, y ello dificultaría utilizar el soporte lateral o central de la motocicleta.

10 Pruebe su conocimiento

Si su motocicleta empieza a tambalear:

A. Acelere hasta que deje de tambalear
B. Use los frenos gradualmente
C. Sostenga el manubrio firmemente y cierre el acelerador gradualmente
D. Cambie a una marcha baja

Respuesta - página 57

TRANSPORTE DE PASAJEROS Y CARGA

El peso adicional de un pasajero o una carga afectará a la manera en que la motocicleta se comporta, lo que requiere práctica, preparación y precaución adicionales. Por este motivo, solamente los conductores con experiencia deben tratar de transportar pasajeros o cargas pesadas. Antes de tomar un pasajero o una carga pesada, prepare la motocicleta y a usted mismo para operar de forma segura en el tráfico.

PREPARAR SU MOTOCICLETA

Presión de neumáticos – Compruebe la presión de aire de los neumáticos. Consulte el manual del propietario o la etiqueta fijada a la motocicleta para conocer las especificaciones correctas de inflado. Aunque la mayor parte del peso adicional estará normalmente en la rueda trasera, no olvide comprobar también la presión del neumático delantero. Una presión de inflado correcta mantendrá una máxima

estabilidad, precisión en la dirección y capacidad de frenado.

Suspensión – Con una carga pesada, las características de conducción y el equilibrio de la motocicleta variarán. En algunas motocicletas, será necesario ajustar la suspensión (precarga de muelles, ajustes de compresión/amortiguación, etc.) para compensar la bajada de la parte trasera de la motocicleta. Consulte el manual del propietario para conocer los procedimientos de ajuste y las especificaciones.

Faros delanteros – Antes de la carga, coloque la motocicleta a unos 10 pies de una pared en un garaje oscuro y marque con tiza el lugar donde apunten los faros delanteros en la pared. Con una carga completa y un pasajero, vuelva a comprobar la posición de los faros delanteros. Utilice tornillos de ajuste de los faros delanteros para bajar el faro a la misma altura. Consulte el manual del propietario para conocer el procedimiento de ajuste.

Equipo para el transporte de pasajeros

- Asegúrese de que el pasajero lleve ropa apropiada, con el mismo nivel de ropa de protección individual que usted.
- Asegúrese de que su motocicleta esté equipada con tacos para los pies para el pasajero.
- La motocicleta debe tener un asiento adecuado, lo suficientemente grande para usted y el pasajero sin apretarse. Usted no debe sentarse más hacia el frente de como lo hace regularmente.
- Compruebe que haya una agarradera o asideros para que el pasajero se agarre.

Preparar al pasajero para viajar

Asegúrese de que el pasajero llega a los tacos del pasajero y que puede agarrarse a su cintura, caderas, cinturón o los asideros de pasajero de la motocicleta. Los niños deberán colocarse inmediatamente detrás del conductor. Si un niño se sienta delante del conductor, no podrá mantener adecuadamente el equilibrio y podría afectar al control de la motocicleta por parte del conductor.

La seguridad del pasajero empieza por una instrucción adecuada. Los conductores no deben presuponer que los pasajeros conocen el manejo, control o equilibrio de una motocicleta. Como práctica rutinaria, enseñe siempre al pasajero lo esencial del motociclismo antes de comenzar un viaje, aunque su pasajero sea motociclista.

Cuando se prepare para un viaje, diga a su pasajero que:

- Se suba a la motocicleta después que usted encienda el motor y la transmisión se encuentre en neutral. Cuando se monte el pasajero, mantenga los pies en el suelo y los frenos apretados.
- Se siente lo más hacia el frente posible sin estorbar su control de la motocicleta.
- Se sostenga firmemente a su cintura, caderas, cinturón o asideros de pasajero para mantener el equilibrio y la seguridad.
- Mantenga ambos pies firmemente sobre los tacos, aún al estar

detenidos. Plantar firmemente los pies impedirá que el pasajero se caiga y lo arrastre a usted.

- Mantenga las piernas alejadas del tubo de escape, las cadenas o las partes móviles.
- Se mantenga directamente detrás de usted, inclinándose con usted cuando doble o tome curvas. Es útil para el pasajero mirar por encima del hombro del conductor en la dirección de las curvas.
- Evite conversaciones innecesarias y evite inclinarse o girarse. No haga movimientos repentinos que puedan afectar la estabilidad de la motocicleta cuando está en funcionamiento.
- Levántese levemente del asiento al cruzar un obstáculo.

Además, recuérdele a su pasajero que se sostenga firmemente a usted cuando:

- Se aproximen a superficies peligrosas como baches o superficies desniveladas de la carretera.
- Se disponen a arrancar después de una parada o empiecen a introducirse en el tráfico.
- Se disponen a girar bruscamente o hagan un movimiento repentino.

11 Pruebe su conocimiento

Si es perseguido por un perro:

A. Dele una patada
B. Deténgase hasta que el animal pierda el interés
C. Esquive alrededor del animal
D. Acérquese al animal despacio, luego acelere

Respuesta - página 57

Conducir con pasajeros

Su motocicleta responderá con lentitud siempre que lleve un pasajero. Mientras más pesado sea su pasajero, más tiempo tomará incrementar la marcha, reducirla o doblar.

Cuando conduzca con pasajeros:

- Conduzca con mayor lentitud, especialmente al tomar curvas, doblar esquinas, o encontrar irregularidades en la carretera. Si alguna pieza de la motocicleta roza el suelo en un ángulo inclinado, puede perderse el control de la dirección.
- Reduzca la marcha con anticipación al aproximarse a una parada y mantenga una distancia mayor al reducir la marcha o detenerse.
- Espere por una brecha mayor en el tránsito para cruzar, entrar, o unirse a un carril del tráfico.

Transporte de carga

Todo lo que probablemente necesitará para una escapada en moto o un viaje de fin de semana puede empacarse en su motocicleta de muchas formas. Existen completos sistemas de equipaje, maletines laterales que se fijan de forma permanente a la motocicleta, bolsas que no requieren soporte y que pueden amarrarse al asiento y una mochila para tanque para guardar otros componentes de menor tamaño. También puede viajar simplemente con una mochila. Decida lo que decida, no exceda el peso bruto del vehículo cuando viaje con carga y un pasajero, y realice siempre ajustes en la motocicleta para compensar el peso añadido.

CONSEJOS PARA VIAJAR CON PASAJEROS Y CARGA

- Mantenga la carga en una posición adelantada. Coloque los elementos más pesados al frente de la mochila para tanque. Los elementos más livianos como el saco de dormir, la esterilla o la tienda de campaña deben colocarse en un portaequipajes detrás de usted. Intente colocar la carga sobre o al frente del eje trasero. Montar cargas detrás del eje trasero puede afectar el modo en que la motocicleta dobla o para. También podría causar tambaleo.
- Planifique su ruta y la extensión del tramo de cada jornada y deje amplio tiempo para descansar. Siempre existe la posibilidad de condiciones meteorológicas adversas, averías y fatiga.
- Considere seleccionar algunas carreteras secundarias interesantes para reducir ocasionalmente la monotonía de la carretera.
- Emprenda la marcha a la hora más temprana posible del día. Cuando se está descansado, se conduce con un rendimiento óptimo. Para la mayoría de conductores, normalmente es entre las 6 a.m. y las 11 a.m. – después, tómese un buen descanso para comer. Su energía volverá a subir por la tarde.
- No olvide la protección solar en verano. Algunos conjuntos de ropa de motociclista pueden dejar el cuello expuesto al sol, con el riesgo de quemarse.
- Si lleva una mochila, asegúrese de que esté bien sujeta a usted. Trate de ajustar los tirantes para que la mochila se apoye levemente en el asiento. Esto reducirá la tensión en el cuello y los hombros.
- Si dispone de una mochila para tanque, cerciórese de que quede montada de forma segura y que no obstruya su visión de los controles o instrumentos. Si es necesario, llénela sólo parcialmente. Cuando abroche la mochila para tanque, asegúrese de no enganchar ninguna línea de freno ni ningún cable en la zona del cabezal de dirección.
- Asegure las cargas a una altura baja o introdúzcalas en los maletines laterales. Amarrar la carga a un respaldar tubular eleva el centro de gravedad de la motocicleta y puede alterar su equilibrio.
- Si utiliza maletines laterales, cárguelos con aproximadamente el mismo peso cada uno. Una carga desigual podría causar que la motocicleta tienda a inclinarse hacia un lado. Una carga excesiva también podría provocar que los maletines se enganchen en la rueda o la cadena, bloqueando la rueda trasera y haciendo que la motocicleta resbale.

12 Pruebe su conocimiento

Los pasajeros deben:

A. Ladearse mientras usted se ladea
B. Sostener el asiento de la motocicleta
C. Sentarse lo más atrás posible
D. Nunca aferrarse a usted

Respuesta - página 57

- Asegure la carga con cordones elásticos (redes o bandas elásticas). Se recomiendan cordones elásticos con más de un punto de atadura por lado. Una carga suelta podría engancharse en la rueda o en la cadena, ocasionando un bloqueo y resultando en un resbalón de la motocicleta. La soga puede estirarse y los nudos pueden aflojarse, permitiendo que la carga de desplace o se caiga. Debe detenerse y revisar la carga de vez en cuando para estar seguro de que no se ha aflojado ni desplazado.
- Lleve un pequeño juego de herramientas y algunos recambios comunes que pueda necesitar. Agua y barritas energéticas u otro tipo de alimento también deben formar parte de su equipaje, sin olvidar un botiquín de primeros auxilios, especialmente si conduce en grupo.

Prueba previa a la conducción

Antes de iniciar el viaje, realice una conducción de prueba con su motocicleta completamente cargada por alguna zona conocida, con el fin de acostumbrarse al manejo de su motocicleta. Cerciórese de que los ajustes de la suspensión sean correctos y que el soporte lateral, los tacos de los pies y el tubo de escape no rocen en baches ni en curvas. Asegúrese de que la mochila para tanque no obstaculice el manubrio ni limite la dirección. Compruebe también la seguridad de la carga, de forma que el equipaje no le golpee en la espalda en una frenada máxima.

También notará que el rendimiento de una motocicleta completamente cargada es distinto de lo que está acostumbrado. Pruebe la potencia al acelerar y tenga en cuenta que será menor, aumentando los tiempos para rebasar y las distancias. La frenada también será distinta y las distancias para detenerse pueden aumentar.

CONDUCIR EN GRUPO

Preparación

Prepararse para una conducción en grupo es tan importante como asegurarse de que su motocicleta está lista. Conducir en grupo requiere una mente alerta y libre de preocupaciones, distracciones y estrés. También significa conducir sin estar bajo los efectos del alcohol ni las drogas. Para algunas personas, incluso demasiada cafeína o medicamentos con receta pueden afectar negativamente la concentración.

Antes de un viaje largo, es buena idea que su concesionario local realice el mantenimiento de su motocicleta en caso de que usted no pueda hacer dicho trabajo en persona. Una inspección exhaustiva previa a la conducción es imprescindible. Utilice la lista de comprobación T-CLOCS como recordatorio de los componentes importantes que se deben comprobar antes de salir. Recuerde considerar variables tales como los pasajeros y el peso adicional de la carga que pueden requerir un cambio en la presión de los neumáticos o un ajuste de la suspensión.

Planificar

Antes de iniciar la marcha, haga una reunión de conductores para comentar la ruta, la longitud de los tramos de conducción, las paradas de descanso y los lugares para repostar, comer y alojarse. Cerciórese de que todos conozcan la ruta. Así, si alguno se separa no tendrá que preocuparse por localizar al grupo o tomar el rumbo equivocado. Elija un motociclista líder y un motociclista escoba. Éstos deben ser los más expertos del grupo. El líder debe mantenerse alerta de los cambios en la carretera, el tráfico o las condiciones meteorológicas y avisar con tiempo suficiente para que el mensaje llegue a los demás con antelación. El conductor escoba es el último del grupo y marca el ritmo del grupo. Coloque a los motociclistas inexpertos detrás del líder. De esta forma, se asegura que no tengan que perseguir al grupo y los motociclistas más experimentados pueden vigilarlos desde atrás.

Las normas más importantes para conducir en grupo son: no competir, no rebasar a otros conductores y no conducir pegado a otros conductores. Si un conductor insiste en conducir más rápido que el grupo, déjele seguir adelante hasta un punto de encuentro acordado.

Señales de mano

En la reunión de conductores, revise las señales de mano para que todos los conductores puedan comunicarse durante la conducción. Al final de este manual, encontrará un diagrama de las señales de mano más comunes.

Seguir a quienes van detrás

Durante la marcha, utilice sus espejos para mantenerse al tanto de la persona de atrás y confirmar que el grupo sigue unido. Si un motociclista se retrasa, todos deben bajar la velocidad para mantener el grupo unido.

Mantener la distancia

Mantenga un grupo compacto pero al tiempo respete una distancia que le permita a cada motociclista del grupo suficiente tiempo y distancia para reaccionar ante posibles peligros. Un grupo compacto ocupa menos espacio en la carretera, es más fácil de divisar, y tiene menos probabilidades de separarse. No obstante, esto debe realizarse de forma adecuada.

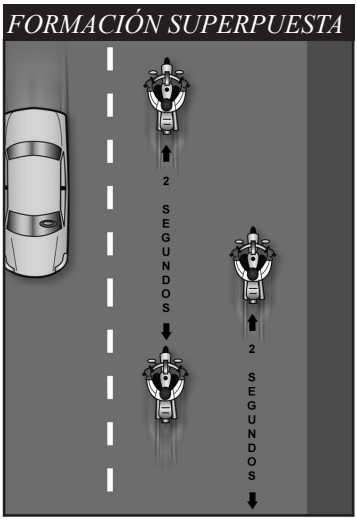
No conduzca en pares

No conduzca nunca directamente al lado de otro conductor en el mismo carril. No hay lugar hacia donde ir si usted tiene que maniobrar para esquivar un automóvil o un peligro en el camino. Deje las conversaciones para cuando ambos se hayan detenido.

Formación superpuesta

Este es el mejor modo de mantener un grupo compacto y de observar un espacio adecuado. El líder del grupo conduce por el lado izquierdo, mientras que el segundo se mantiene al menos un segundo detrás en el lado derecho del mismo carril. Un tercer motociclista se mantiene en la posición de izquierda del carril, al menos dos segundos detrás del primer motociclista. El cuarto motociclista debe mantenerse al menos a dos segundos de distancia del segundo motociclista en el lado derecho del carril, y así sucesivamente. Esta formación mantiene unido al grupo y

permite a cada motociclista guardar una distancia segura de quienes van delante, detrás y a los lados.
Es mejor desplazarse en una formación de fila única al tomar las curvas, doblar, o entrar o salir de una autopista o carretera.



Intersecciones

Las intersecciones presentan el mayor riesgo para un grupo de motociclistas. Al doblar a la izquierda en una intersección con una señal de flecha de giro a la izquierda, estreche la formación para permitir que atraviesen la intersección tantos motociclistas como sea posible. Tome la curva en fila de a uno; no conduzcan uno junto al otro. Si no consiguen pasar todos los motociclistas con el semáforo en verde, paren más adelante en un punto seguro y esperen. Esto evitará que los motociclistas se sientan presionados para acelerar o pasar con el semáforo en rojo.

Autopistas e interestatales

Una formación superpuesta es esencial al conducir en autopistas y carreteras interestatales. Sin embargo, se debe entrar en fila de a uno y realizar la formación sólo después de que todos los motociclistas se hayan unido al tráfico de forma segura. El motociclista líder debe mover al grupo por al menos un carril para evitar que los vehículos que accedan y salgan interrumpan su formación. Con tráfico intenso, resista la tentación de conducir demasiado pegados unos a otros. Mantenga su espacio de seguridad de un segundo y dos segundos dentro de la formación superpuesta. Al salir, utilice una formación de fila de a uno para un mejor espacio y tiempo de reacción a las condiciones al final de la vía de salida.

Estacionamiento

Cuando sea posible, estacione en grupo, de forma que todos puedan bajarse de la motocicleta más rápidamente. Evite estacionar cuesta abajo o en batería hacia delante y, si es posible, estacione donde pueda salir hacia delante, haciendo más suave la llegada y la salida. Cuando sea posible, estacione de forma que el grupo pueda salir como una unidad en fila de a uno.

Rebasar en formación

Cuando el grupo quiera pasar el tráfico lento en una autopista o carretera interestatal, el grupo debe rebasar como una unidad. En una carretera de dos carriles, los motociclistas en una formación superpuesta deben pasar uno a uno.

- Primero, el motociclista líder debe apartarse del grupo y pasar cuando sea seguro. Después de rebasar, el líder debe regresar a la posición de izquierda y continuar su marcha a la misma velocidad en que efectuó el pase a fin de abrir espacio para el próximo motociclista.
- Después, el segundo motociclista avanza hacia la izquierda del carril y esperar el momento adecuado para rebasar de forma segura. Al rebasar, asegúrese de tener una visión clara del tráfico contrario. Sólo porque el líder haya rebasado no significa que las condiciones no hayan cambiado y que sea seguro que los demás puedan rebasar. Después de pasar, el motociclista debe regresar a la derecha y abrir espacio para el próximo.

Hay quienes sugieren que el líder debe moverse hacia la derecha del carril después de pasar un vehículo. Esto no es buena idea, dado que podría animar al segundo conductor a pasar y entrar en el carril antes de haber creado un espacio lo suficientemente amplio delante del vehículo que ha sido pasado. Es más seguro y sencillo esperar hasta que haya suficiente espacio delante del vehículo que ha sido pasado para permitirle a cada conductor moverse hacia la misma posición que ocupaban antes de pasar.

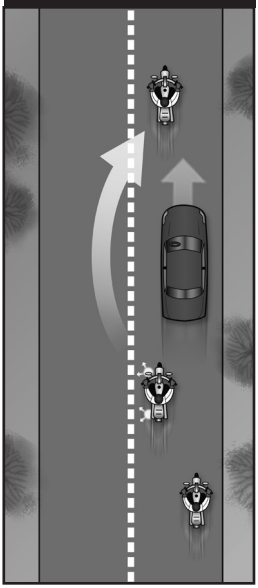
13 Pruebe su conocimiento

Cuando conducen en grupo, los conductores sin experiencia deben colocarse:

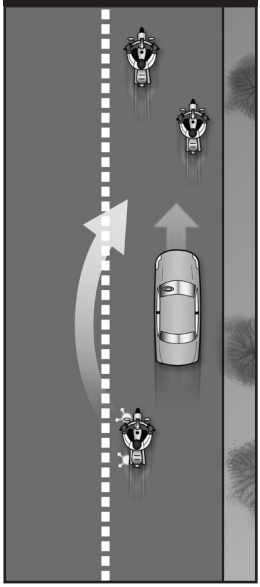
A. Justo detrás del líder
B. Al frente del grupo
C. Al final del grupo
D. Al lado del líder

Respuesta - página 57

REBASAR (ETAPA 1)



REBASAR (ETAPA 2)



Diez normas para conducir en grupo

- Base la longitud de la ruta y los segmentos en la capacidad del motociclista menos experimentado.
- Tome los descansos oportunos para evitar la pérdida de concentración y reducir la fatiga.
- Ajuste el ritmo en las curvas a la capacidad del motociclista menos experimentado. Si es preciso, forme dos grupos con distintas velocidades.
- No conduzca pegado al motociclista que está delante ni lo anime a acelerar. Si desea conducir más rápido, conduzca por delante del grupo.
- Mantenga una distancia de seguimiento adecuada y mantenga una formación superpuesta.
- No rebase dentro del grupo, excepto en caso de emergencia.
- Coloque a los motociclistas inexpertos justo detrás del líder, de forma que puedan mantener el ritmo sin conducir más rápido de lo que es seguro.
- Al rebasar, sea consciente de las condiciones del tráfico y del tráfico que viene en sentido contrario. Aunque los conductores anteriores rebasen de forma segura, puede que no sea seguro para usted.
- Mantenga una distancia temporal adecuada entre motociclistas, especialmente en las intersecciones. Esto le permite evitar un frenado brusco.
- Revise sus espejos con frecuencia para asegurar que el grupo se mantiene unido.

Conducir una motocicleta es una tarea exigente y compleja. Los conductores experimentados prestan atención al ambiente que les rodea y a la operación de la motocicleta, identificando peligros potenciales, haciendo juicios correctos, y tomando decisiones rápidas y apropiadas. Su capacidad para ejecutar y responder ante las condiciones cambiantes del camino y el tráfico está influenciada por su nivel de capacidad y atención. El alcohol y las drogas, más que ningún otro factor, reducen su capacidad para pensar con claridad y conducir hábilmente. Incluso una sola una copa de alcohol puede tener un efecto significativo en sus reacciones.

Veamos cuáles son los riesgos asociados con la conducción después de beber o tomar drogas. También examinaremos qué hacer para proteger a usted y a sus compañeros conductores.

POR QUÉ ESTA INFORMACIÓN ES IMPORTANTE

El alcohol es un elemento clave de los accidentes de motociclistas, particularmente los que resultan en víctimas fatales. Los estudios muestran que casi el 29% de los conductores muertos en accidentes de motociclistas tenían niveles de concentración de alcohol en la sangre sobre el límite legal de 0.08%. Un 8% adicional de conductores tenían niveles menores de concentración de alcohol en la sangre (0.01 a 0.07%), demonstrando que el tener solamente un trago o dos en el sistema es suficiente para deteriorar las destrezas al conducir. Los niveles de drogas son más difíciles de distinguir o no se han diferenciado de las infracciones causadas por el alcohol en los expedientes de tráfico. No obstance, conducir “bajo la influencia”, ya sea del alcohol o las drogas, presenta peligros físicos y consecuencias legales para todo conductor.

El abuso del alcohol y drogas constituye un gran problema entre los motociclistas, al igual que entre los conductores de otros vehículos. Sin embargo, los motociclistas son más propensos a perder la vida o resultar severamente lesionados en un choque. Se ha comprobado que las lesiones ocurren en un 90% de los accidentes motociclistas, en tanto un 33% de los choques de autos involucran el abuso de sustancias prohibidas. Anualmente, 2,000 motociclistas mueren en las calles y otros 50,000 resultan seriamente lesionados en choques similares. Estas estadísticas son demasiado abrumadoras para ser pasadas por alto.

Mientras más conozca usted sobre los efectos del alcohol y las drogas, más cuenta se dará de que estos últimos no son buena compañía para los motociclistas. Tome pasos positivos para protegerse usted y proteger a los demás.

ALCOHOL Y DROGAS EN LA OPERACIÓN DE LA MOTOCICLETA

Nadie es inmune a los efectos del alcohol y las drogas. Los amigos pueden alardear de su capacidad para mantener el alcohol en su organismo, o actuar mejor bajo la influencia de

las drogas, pero tanto el alcohol como las drogas ejercen influencia en su capacidad para pensar con claridad y ejecutar sus tareas físicas diestramente. Los procesos de entendimiento y de tomar decisiones requeridos para operar un vehículo se ven afectados mucho antes que los límites legales sean excedidos.

Muchos medicamentos sin receta y con receta y drogas ilegales tienen efectos secundarios que incrementan el riesgo de conducir. Es difícil medir con exactitud la relación de cualquier droga en particular con las colisiones de motocicletas. Pero lo que sí sabemos son los efectos que tienen las diversas drogas sobre los procesos involucrados en la conducción de una motocicleta.

También sabemos que los efectos del alcohol y las drogas son más peligrosos cuando se les consume juntos y no individualmente.

ALCOHOL EN EL CUERPO

El alcohol entra al torrente sanguíneo rápidamente. A diferencia de la mayoría de las comidas y bebidas, no requiere ser digerido. Alcanza el cerebro y comienza a afectar el sistema minutos después de consumirse. El principal efecto que tiene el alcohol es que reduce y afecta las funciones fisiológicas, tanto mentales como físicas. Haga lo que haga, lo hará peor después de consumir alcohol.

NIVEL DE ALCOHOL EN LA SANGRE

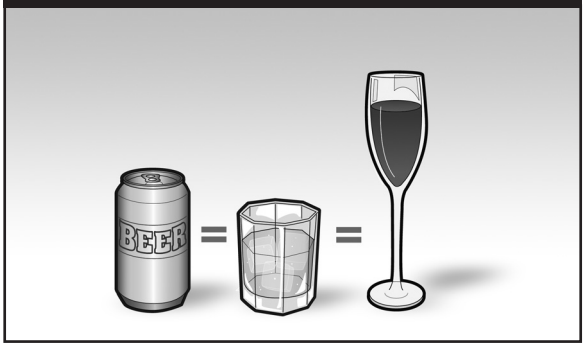
Su concentración de alcohol en la sangre (BAC, por sus siglas en inglés) es la cantidad de alcohol en relación con la sangre en el cuerpo. Generalmente, el alcohol puede ser eliminado del cuerpo en razón de casi una copa por hora. Pero una variedad de otros factores podría también influenciar el nivel de alcohol retenido. Mientras más alcohol hay en su sangre, mayor es el deterioro. *Hay tres factores que juegan un papel importante en determinar el BAC:*

- **La cantidad** de alcohol consumida
- **Qué tan rápido** lo consume
- **Su peso**

Otros factores también contribuyen a cómo el alcohol afecta su sistema.

Su sexo, condición física y alimentación son sólo algunos de los factores que podrían hacer que su nivel BAC aumente. Pero los efectos totales de lo anterior aún no

CONTENIDO DE ALCOHOL



se han comprobado. El alcohol podría acumularse en su cuerpo aún si usted bebe una copa por hora. Su capacidad de acción y juicio pueden verse afectados con sólo 1 copa.

Una lata de cerveza de 12 onzas, un trago mixto con una línea (1.5 onzas) de licor, o una copa de vino de 5 onzas contienen el mismo volumen de alcohol por igual.

Mientras más rápido consuma el alcohol, más rápido se acumulará en su cuerpo. Si usted se toma dos copas en una hora, al final de esa hora al menos una copa entera se mantendrá en su torrente sanguíneo.

Sin tomar en cuenta otros factores, estos ejemplos ilustran la razón por la que el tiempo es un factor crítico cuando un conductor decide tomar.

Si usted toma:

– Siete bebidas sobre un periodo de tres horas tendría al menos cuatro bebidas (7 – 3 = 4) en su sistema en tres horas. Necesita al menos 4 horas para eliminar las cuatro bebidas restantes antes de conducir.

– Cuatro bebidas sobre un periodo de dos horas tendría dos bebidas en su sistema en dos horas (4 – 2 = 2). Necesita al menos dos horas para eliminar las dos bebidas restantes antes de conducir.

Total bebidas consum.	*MENOS*	Horas desde últ. bebida	*IGUALES A*	Bebidas en el cuerpo
_____	-	_____	=	_____

EL ALCOHOL Y LA LEY

En todos los estados, un adulto con un BAC de 0.08% o más se le considera ebrio. Para conductores menores de 21 años de edad, los límites menores de BAC (0.00 a 0.02%, dependiendo del estado) son aplicables. No importa cuán sobrio parece estar. La prueba de aliento, sangre, o la orina es lo que usualmente determina si usted está conduciendo legal o ilegalmente. El verdadero problema no es si usted está legalmente ebrio o no. El deterioro del buen juicio y las destrezas comienza cuando su nivel de BAC es mucho menor que el límite legal.

Sus probabilidades de ser detenido por conducir bajo la influencia del alcohol van en aumento. La ley se está aplicando con mayor severidad como resultado de las muertes innecesarias y las lesiones causadas por conductores ebrios.

EL ALCOHOL Y LAS LEYES DE OHIO

La reforma extendida de la ley de Ohio de conducir bajo la influencia entró en efecto en el 2004. La nueva ley es rígida para conductores que pretenden conducir ebrios o bajo la influencia de drogas.

CONSECUENCIAS DE UNA CONDENA

Usted puede recibir cualquiera o todas las penalidades siguientes si es declarado culpable de conducir bajo la influencia del alcohol y las drogas:

1ª ofensa

- Suspensión administrativa de la licencia (ALS) por 90 días por un BAC de .08% o superior
- ALS por negarse a la prueba = un año de suspensión de la licencia
- Cárcel: un mínimo de tres días consecutivos o tres días en el programa de intervención [1]
- Multa: un mínimo de $375 y no más de $1,075

- Suspensión de licencia por un tribunal de seis meses a tres años

2ª ofensa

- ALS por un año por un BAC de .08% o superior
- ALS por negarse a tomar la prueba por 2ª vez = dos años de suspensión de la licencia
- Cárcel: un mínimo de 10 días consecutivos o una combinación de cinco días de cárcel más un mínimo de 18 días consecutivos de arresto domiciliario, sin exceder los seis meses[1]
- Multa: un mínimo de $525 y no más de $1,625
- Evaluación obligatoria de alcohol y drogas
- Vehículo inmovilizado y placas confiscadas por 90 días, si es el propietario
- Suspensión de la licencia por un tribunal de uno a cinco años

1. Condena doble por un BAC de .17% y por Operar un vehículo bajo la influencia (OVI)/renuncia

3ª ofensa

- ALS por dos años por un BAC de .08% o superior
- ALS por negarse a tomar la prueba por 3ª vez = tres años de suspensión de la licencia
- Cárcel: un mínimo de 30 días consecutivos y hasta un año
- Sentencias alternativas: una combinación de 15 días de cárcel más un mínimo de 55 días de arresto domiciliario monitoreado electrónicamente, por un máximo de un año
- Multa: un mínimo de $850 y no más de $2,750
- Asistencia obligatoria a un programa de tratamiento del alcohol pagado por el ofensor
- Confiscación del vehículo después de una 3ª condena por OVI en seis años, si es el propietario
- Suspensión de la licencia por un tribunal de dos a 10 años

4ª ofensa o superior o un delito relacionado con un vehículo motorizado resulta en la confiscación del vehículo, si es el propietario y penalidades más estrictas.

- Cualquier condena de OVI anterior que haya resultado en un delito es igual a una multa de un mínimo de $1,350 y no más de $10,500
- 5ª o subsecuente ofensa de OVI en o después del 30 de septiembre del 2008, será colocado en el "Ohio's Habitual OVI/OMVI Offender Registry" (Registro de ofensores comunes de OVI/OMVI de Ohio). Este registro estará disponible para el público vía el Internet el 30 de diciembre del 2008

MINIMIZAR LOS RIESGOS

Lo primero en afectarse es su capacidad para determinar si está conduciendo bien o no. Aunque usted esté ejecutando las cosas cada vez peor, usted piensa que lo está haciendo cada vez mejor. El resultado es que usted conduce pleno de confianza, tomando riesgos cada vez mayores. Minimice los riesgos de beber y manejar tomando los pasos adecuados antes de beber. Controle la bebida o controle la motocicleta.

Hacer una elección inteligente

No tome – Una vez que comienza, su resistencia se debilita.

Establecer un límite o dar pasos

por cuenta propia son alternativas pobres. Su capacidad para ejercer el buen juicio es una de las primeras cosas que se ven afectadas por el alcohol. Aún si usted ha tratado de beber con moderación, podría no darse cuenta de hasta dónde sus habilidades se han afectado debido a la fatiga provocada por el alcohol.

O no conduzca – Si usted no ha logrado controlar sus tragos, entonces debe controlarse a sí mismo y abstenerse de conducir.

- Deje la motocicleta en casa – Así no estará tentado a conducir. Haga los arreglos para regresar a casa de otro modo.
- Espere – Si usted excede su límite, espere hasta que el alcohol y sus efectos extenuantes se eliminen del sistema.

ACTUAR PARA PROTEGER LOS AMIGOS

Aquellos que han bebido más de la cuenta son incapaces de tomar una decisión responsable. Es responsabilidad de otros dar un paso al frente e impedirles que asuman riesgos demasiado grandes. Nadie quiere hacerlo – resulta incómodo, vergonzoso y no se agradece. Rara vez usted recibe las gracias por sus esfuerzos. Pero las alternativas son mucho peores.

Existen varias maneras de impedir que los amigos se hagan daño a sí mismos:

- **Gestione un viaje seguro** – Proporcione maneras alternativas para que puedan llegar a casa.
- **Reduzca el paso de los bebedores** – Involúcrelos en otras actividades.
- **Manténgalos ahí** – Use cualquier excusa para impedir que se suban a la motocicleta. Sirva comida y café para pasar el tiempo. Explique sus preocupaciones ante los riesgos que corren de ser arrestados, o hasta lesionados, o su capacidad para lesionar a inocentes. Si puede, tome sus llaves.
- **Recurra a los amigos** – Use la presión del grupo de amigos a que intervenga y asista.

Siempre ayuda cuando los amigos ofrecen su apoyo. Mientras más gente esté de su lado, más fácil será ser firmes y más difícil le será al motociclista resistir. Aún cuando no le den las gracias en ese momento, al menos usted nunca tendrá que lamentarse si algo sucediera.

LA MARIHUANA Y LA CONDUCCIÓN DE UNA MOTOCICLETA

La marihuana está adquiriendo cada vez más aceptación por sus aplicaciones médicas legítimas y como una droga recreacional en los Estados Unidos, como lo muestran las tendencias más recientes en las leyes estatales que permiten su uso. Para principios del 2014, se permite el uso de marijuana para propósitos médicos en 20 estados, y dos estados permiten su uso recreacional por personas de 21 años de edad o más.

Si bien la marihuana puede ser legal para uso médico o recreacional en su estado, todavía no es legal, ni seguro ni sabio el operar un vehículo bajo la influencia de la marihuana, ya que suele distorsionar su percepción del tiempo, espacio y velocidad. Esto es especialmente crítico para los conductores de motocicleta,

quienes deben constantemente realizar evaluaciones detalladas bajo situaciones de tráfico complejas y tomar decisiones de último momento, todas las cuales requieren aportaciones precisas por parte del conductor para poder navegar de manera segura y mantener un margen de seguridad adecuado.

Los estados están empezando a establecer los límites de conducir bajo la influencia de la marihuana en base a los niveles de concentración del ingrediente psicoactivo principal de la marihuana en la sangre, el THC. Sin embargo, en contraste con el alcohol y el nivel BAC, es difícil determinar la relación entre la cantidad de marihuana consumida y el nivel resultante de THC en la sangre. Los factores que complican esta determinación incluyen la potencia de la marihuana, la cual es sumamente variable, y el método de consumo, lo cual tiene un efecto significante sobre el comienzo y la duración del impedimento.

Al fumarse, los efectos de la marihuana generalmente comienzan a los pocos minutos y pueden durar entre 2 a 4 horas. Pero cuando la marihuana se come, el comienzo de los efectos puede ser retrasado por más de una hora y la duración del sentimiento "elevado" de la droga puede ser de más de 6 horas.

Tenga cuidado. No opere su motocicleta ni cualquier otro vehículo si está bajo los efectos de la marihuana, y busque un método de transporte alternativo si tiene planes de estar bajo la influencia de la marihuana adónde usted vaya. De la misma manera que el alcohol, los conductores bajo la influencia de la marihuana pueden ser declarados culpables de conducir bajo la influencia, y recibir penalidades severas similares.

FATIGA

Conducir una motocicleta es más agotador que conducir un automóvil. Usted se cansa más pronto en un viaje largo. Evite conducir cuando sienta cansancio. La fatiga podría afectar la manera en que usted controla la motocicleta.

- **Protéjase** de los elementos – El viento, el frío y la lluvia pueden cansar rápidamente. Vístase con ropa cálida. Un parabrisas merece la pena si usted planea viajar distancias largas.
- **Limite su distancia** – Los conductores experimentados casi no intentan conducir más de seis horas diarias.
- **Tome descansos frecuentes** – Pare y desmóntese de su motocicleta al menos cada dos horas.
- **No tome alcohol ni consuma drogas** – Los estimulantes artificiales con frecuencia resultan en fatiga o depresión extremas cuando sus efectos empiezan a disiparse. Los conductores son entonces incapaces de concentrarse en los pormenores de la conducción.

14 Pruebe su conocimiento

Si usted espera una hora por cada bebida antes de conducir:

A. No puede ser arrestado por tomar y conducir.
B. Sus habilidades para conducir no serán afectadas.
C. Los efectos secundarios de la bebida pueden aún permanecer.
D. Estará bien mientras conduzca despacio.

Respuesta - página 57

INFORMACIÓN SUPLEMENTARIA PARA MOTOCICLETAS DE 3 RUEDAS

Muchos estados requieren una licencia o endoso separados para operar una motocicleta de tres ruedas. Esto requiere que el conductor supere un examen escrito y un examen práctico de manejo. El propósito de este suplemento es ayudar a preparar a los conductores a que completen el examen escrito de la licencia o endoso de motocicleta de tres ruedas. Esta información se proporciona de forma adicional a la ofrecida en la primera parte de este Manual del Operador de Motocicleta (MOM), de modo que cuando se prepare para realizar el examen escrito comience leyendo detalladamente la información sobre motocicletas de dos ruedas. Proporciona información sobre la operación segura de su motocicleta en el tráfico. Este suplemento contiene información específica para la operación segura de una motocicleta de tres ruedas, incluidas las motocicletas de tres rodadas y las motocicletas con sidecar.

CONOZCA SU VEHÍCULO

Actualmente, existen muchos tipos de motocicletas de tres ruedas disponibles en el mercado. Los requisitos para obtener la licencia de motocicleta de tres ruedas varían en función del estado. En general, las motocicletas de tres ruedas tendrán las siguientes características:

1. **Tres ruedas** que dejan dos o tres rodadas separadas durante la conducción en línea recta.
2. **Conversión o diseño** basado en motocicleta con:
   - Dirección de manubrio
   - Controles tipo motocicleta con disposición estándar. Modificaciones prácticas como un solo pedal de freno o control de palanca, embrague automático o transmisión automática.
   - Asiento
     - Asiento en el que el conductor/pasajero se sienta con una pierna a cada lado.
     - Si se ha diseñado para llevar un pasajero, éste debe sentarse detrás del conductor (o en un compartimento para pasajeros separado en el caso de una motocicleta con sidecar).
3. **El diámetro de giro** del vehículo en su punto más amplio debe ser menor que 40 pies.
4. **El vehículo** cumple todas las normas federales de vehículos en carretera aplicables.

Los siguientes vehículos no se incluyen en esta definición y, por tanto, los requisitos de evaluación pueden no ser aplicables. Consulte siempre con su Departamento estatal de Vehículos Motorizados, el Departamento de obtención de licencias u otra agencia reguladora estatal apropiada para conocer los reglamentos exactos para las pruebas para:

- **Híbridos automotrices** o conversiones automotrices
- **Vehículos con controles** automotrices o asiento
- **Vehículos con motores montados en la parte delantera o trasera**

(los motores deben montarse en la parte central del bastidor, debajo del conductor, para que se consideren basados en motocicleta)

- **Vehículos con compartimentos** de conducción unidos o semiunidos
- **Motocicletas o scooters** con dos ruedas juntas en la parte delantera (parches de contacto separados menos de 18.1 pulgadas) que se inclinan y maniobran como las motocicletas estándar de dos ruedas en línea

o bien

- **Vehículos** con cualquier otro cambio respecto a las normas de arriba

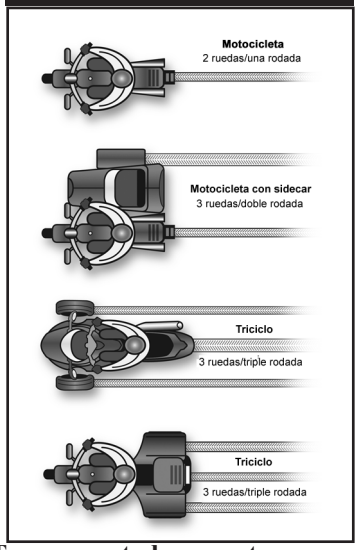
Diseños de motocicletas de tres ruedas

Los diseños de motocicletas de tres ruedas varían entre los fabricantes. A diferencia de las motocicletas tradicionales, que se consideran motocicletas de dos ruedas en línea, las motocicletas de tres ruedas pueden tener un diseño de doble o triple rodada. Los vehículos de doble rodada son motocicletas con sidecar, mientras que las motocicletas de triple rodada pueden configurarse con dos ruedas delanteras o dos ruedas traseras.

La motocicleta adecuada para usted

Asegúrese de que su motocicleta de tres ruedas o equipada con sidecar es la adecuada para usted. Debe poder alcanzar y operar cómodamente todos los controles y realizar giros completos con el manubrio sin efectuar movimientos excesivos de la parte superior del cuerpo que pudieran poner en peligro la estabilidad y el control.

DISEÑOS DE MOTOCICLETAS Y MOTOCICLETAS DE TRES RUEDAS



Tomar prestado y prestar

Recomendamos precaución a quienes tomen prestadas y presten motocicletas. Los accidentes son bastante comunes entre los conductores principiantes, especialmente en los primeros meses de la práctica. Conducir una motocicleta extraña complica el problema. Si usted toma prestada una motocicleta de tres ruedas o una motocicleta con sidecar, primero debe familiarizarse con ella en una zona controlada. Y si le presta la motocicleta de tres ruedas o la motocicleta con sidecar a un amigo, asegúrese de que tenga licencia de conducir y sepa cómo guiarla antes de permitirle operar en el tráfico. Este tipo de motocicletas operan de forma muy distinta a las motocicletas de dos ruedas.

No importa cuán experto sea, conduzca siempre con cautela cualquier vehículo que no le sea familiar.

Familiarizarse con los controles de la motocicleta

Cerciórese de estar familiarizado con los controles de la motocicleta de tres ruedas o la motocicleta con sidecar antes de tratar de conducirla en la carretera, ya que algunos controles pueden diferir de los de otras motocicletas. Esto es especialmente importante si usted está conduciendo una motocicleta prestada. Antes de iniciar la marcha:

- **Revise la motocicleta** como revisaría la propia.
- **Familiarícese** con todos los controles, como las señales indicadoras de giros, bocina, interruptor de luces, válvula de control del combustible y el interruptor del motor. Ubique y opere estos elementos sin tener que buscarlos.
- Opere todos los controles antes de iniciar la marcha. Conozca el patrón de velocidades y accione varias veces el acelerador, el embrague y los frenos. Los controles reaccionan de forma diferente en distintas motocicletas y la localización exacta de los controles puede variar ligeramente. Además, algunas conversiones de motocicletas pueden estar equipadas con un solo pedal de freno o control de palanca, embrague automático o transmisión automática.
- Cuando inicie la marcha, salga lentamente y con cuidado y esté atento al entorno. Acelere con suavidad, tome las curvas un poco más despacio y deje espacio adicional para detenerse.

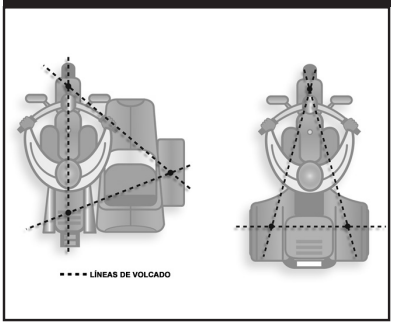
CONTROL BÁSICO DE VEHÍCULO

Conducción e inclinación

Las motocicletas de tres ruedas se manejan de forma distinta a las motocicletas de dos ruedas. Con tres ruedas en contacto con el suelo, son naturalmente más estables que una motocicleta de dos ruedas. También se dirigen de forma distinta. Debido a que las motocicletas convencionales de tres ruedas no pueden inclinarse, tampoco pueden contravirar. En su lugar, se dirige la rueda delantera en la dirección a la que el conductor desee que vaya la motocicleta.

En algunas circunstancias durante la operación de una motocicleta de tres ruedas, es posible tener sólo dos ruedas en contacto con la superficie de la carretera. Esto podría ocurrir durante un viraje o maniobras estrechas cuando se transfiere un peso suficiente fuera de lo que se conoce como líneas de volcado. Esta tendencia requiere una carga y posicionamiento del pasajero

LÍNEAS DE VOLCADO



cuidadosos dentro de las líneas de volcado para ayudar a mantener la máxima estabilidad.

Posición del cuerpo

Como en cualquier vehículo motorizado, la posición del conductor es importante para el control y para reducir y evitar la fatiga. El conductor debe poder alcanzar cómodamente el manubrio, dado que es necesario un mayor movimiento del manubrio en comparación con una motocicleta de dos ruedas. Aunque no es necesario que el conductor de una motocicleta de tres ruedas haga movimientos drásticos durante la operación, cambiar el peso en la dirección de la curva puede aumentar el control.

Frenar

En una motocicleta con sidecar, al frenar en una curva cerrada, la rueda del sidecar puede despegarse del suelo. Los neumáticos de la motocicleta y el sidecar tienen una tracción o agarre limitados a la superficie de la carretera y la tracción es mayor cuando la motocicleta está rodando, no resbalando ni deslizándose. En una curva, parte de la tracción de los neumáticos disponible se utiliza para doblar, por lo que queda menos para detenerse. De esta forma, puede resbalar si se frena demasiado duro.

Doblar

La tendencia de la rueda interior trasera a levantarse en una curva es más alta a una velocidad mayor y en radios de curvas menores. En una curva, la inercia provoca que el centro de gravedad de la motocicleta cambie a los lados y el exterior hacia la línea de volcado. El peso reducido en la rueda lateral contraria puede provocar que se eleve ligeramente.

El peso de una motocicleta de tres rodadas se distribuye casi equitativamente entre las dos ruedas delanteras o las dos traseras. Estas motocicletas se manejan de la misma forma en curvas a la izquierda y a la derecha.

Al doblar con una motocicleta de tres rodadas:

- **Aproxímese a la curva** a su velocidad con la cabeza mirando al frente y examine la curva.
- **Concéntrese** en dirigir la rueda o ruedas delanteras en la dirección a la que desee que vaya la motocicleta.
- **Suelte** el acelerador antes de entrar en la curva.
- **Aplique los frenos** lo suficiente para frenar la motocicleta a una velocidad en la que pueda realizar la curva de forma segura y luego suelte los frenos antes de la curva.
- **Incline levemente** la parte superior del cuerpo en la dirección hacia la que desea girar.
- **Dirija** la rueda o ruedas delanteras en la dirección de la curva.
- **Accione** el acelerador para impulsar la motocicleta en la trazada de la curva.

Por otro lado, dado que el centro de gravedad de una motocicleta con sidecar está cerca de la propia motocicleta, el comportamiento del vehículo al doblar a la derecha y al doblar a la izquierda es bastante distinto.

En una curva a la derecha, un leve movimiento lateral del centro de

gravedad crea una mayor tendencia a que la rueda del sidecar se levante. La elevación será mayor si el sidecar está vacío o levemente cargado.

Al doblar a la derecha con una motocicleta con sidecar:

- **Anticipe** el grado de giro requerido.
- **Reduzca la velocidad** antes de entrar en la curva reduciendo de marcha o frenando.
- **Incline levemente** la parte superior del cuerpo en la dirección hacia la que desea girar.
- **Mantenga la velocidad** cuando entre en la curva.
- **Acelere** gradualmente al salir de la curva.

En una curva a la izquierda, el sidecar actúa como estabilizador, de modo que la rueda del sidecar permanece pegada al suelo. Sin embargo, si se toma la curva demasiado cerrada o a una velocidad muy alta, existe una tendencia a que la suspensión trasera de la motocicleta se extienda, lo que puede provocar que la rueda trasera de la motocicleta se levante del suelo.

Al doblar a la izquierda con una motocicleta con sidecar:

- **Reduzca** la velocidad antes de entrar en la curva
- **Ejerza** más presión en el freno trasero que en el frontal

Colinas

Al conducir cuesta arriba con una motocicleta de tres ruedas o con sidecar, parte del peso se desplaza hacia atrás, provocando que la parte delantera de la motocicleta sea más liviana. El cambio de peso reduce la tracción en el neumático o neumáticos delanteros para la dirección y el agarre de los neumáticos.

Al conducir cuesta abajo, la gravedad aumenta la cantidad de fuerza de frenado requerida para reducir la velocidad o detener la motocicleta. Por tanto, es importante empezar a reducir la velocidad antes para doblar y detenerse.

Posición en el carril

La rodada doble de una motocicleta de tres ruedas o con sidecar es prácticamente de la misma anchura que algunos automóviles. En consecuencia, y a diferencia de una motocicleta, usted tiene más limitadas sus opciones en cuanto a la posición en el carril. Manténgase en el centro del carril para asegurarse de que la rodada del par de ruedas no cruce las líneas pintadas, entrando en el carril del tráfico que viene en sentido contrario. Conducir demasiado pegado a la derecha puede provocar una pérdida de tracción si el neumático se separa del pavimento.

La posición en el carril cuando se conduce en grupo es también una consideración importante. No podrá utilizar una formación superpuesta como lo haría al conducir una motocicleta de dos ruedas. Conduzca en fila de a uno y mantenga siempre un margen seguro de al menos dos segundos entre los vehículos.

Estacionar al borde de la carretera

Debido a las limitaciones de movilidad y longitud de la motocicleta, no resulta práctico estacionar su motocicleta en un ángulo de 90 grados

con la rueda trasera tocando el bordillo, tal y como lo haría con una motocicleta de dos ruedas. Coloque su motocicleta en una plaza de estacionamiento de forma que quede estacionada en paralelo al bordillo y aplique el freno de estacionamiento. Algunas motocicletas de tres ruedas tienen marcha atrás, de modo que puede maniobrar más fácilmente en una plaza de estacionamiento diseñada para automóviles. Estacionar en paralelo al bordillo facilitará la salida desde el bordillo y la entrada a los carriles de tráfico.

Aceleración y deceleración

Una motocicleta de tres ruedas con dos ruedas motrices tiende a ser mucho más estable durante la aceleración y el frenado que una motocicleta con sidecar. Unir un sidecar a su motocicleta añade una masa de peso descentrada y no propulsada. Por este motivo, durante la aceleración, parecerá que el sidecar se queda detrás de usted, provocando la sensación de que el vehículo se va hacia la derecha. Durante la deceleración o el frenado, el impulso del sidecar sigue llevándolo hacia delante, dando la sensación de que el sidecar trata de pasarle y que la motocicleta se va hacia la izquierda.

- **En la aceleración,** compense esta tendencia girando ligeramente en la dirección opuesta al sidecar.
- **En la deceleración,** compense esta tendencia girando ligeramente en la dirección del sidecar. También puede tirar del embrague al frenar.

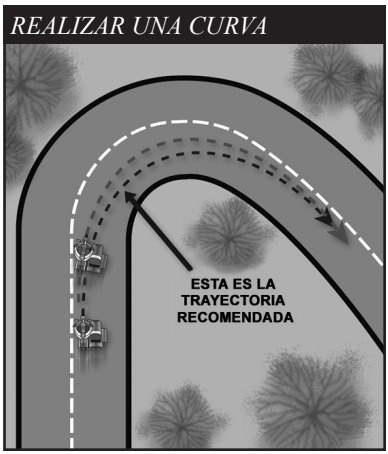
Desviarse

Es posible que una parada rápida no siempre sea suficiente para evitar un obstáculo en su camino, incluso si aplica correctamente los frenos. En ocasiones, la única manera de evitar una colisión es desviarse. Se entiende por desviación cualquier cambio de dirección. Pudiera tratarse de dos curvas rápidas, o un desplazamiento rápido hacia el costado al maniobrar con la motocicleta. A menudo, no hay mucho tiempo para ajustar la posición del cuerpo.

Una motocicleta de tres ruedas o con sidecar no es tan maniobrable como una motocicleta de dos ruedas, por lo que debe prever con suficiente antelación para evitar la necesidad de doblar o desviarse repentinamente. Si es necesario frenar, frene antes o después de la desviación, nunca durante la desviación.

Doblar y curvas

Las características de viraje de una motocicleta de tres ruedas o con sidecar difieren de las de una motocicleta.



Incluso con tres ruedas en el suelo, un sidecar puede volcar si dobla demasiado cerrado o toma la curva demasiado rápido. Por tanto, es mejor reducir siempre la velocidad antes de entrar en una curva.

Es posible que la mejor trayectoria para tomar una curva no sea la que sigue la curvatura del camino. En realidad, seguir el centro del carril puede aumentar las fuerzas de volcado. Compruebe cuidadosamente el tráfico en sentido contrario y, si es seguro, tome la curva hacia la parte exterior de su carril. Esto incrementa su línea de visión en la curva y reduce el radio efectivo de curvatura. A medida que usted doble, muévase hacia el interior de la curva, y al pasar el centro, desplácese hacia fuera para salir, recordando siempre permanecer en su carril.

TRANSPORTE DE PASAJEROS Y CARGA

Las motocicletas de tres ruedas están diseñadas para transportar pasajeros y carga, pero asegúrese siempre de no exceder la capacidad de carga de los neumáticos o la motocicleta. El peso adicional podría cambiar ligeramente las características de manejo del vehículo, por lo que se debe prestar atención a dónde se colocan las cargas.

Muchas motocicletas de tres rodadas tendrán compartimentos de almacenamiento incorporados para transportar cargas, ya sea delante o detrás del conductor. En este tipo de motocicletas, centre la carga y manténgala baja en las zonas de almacenamiento, de forma que esté colocada dentro de las líneas de volcado y equilibrada lateralmente. Si se transporta un pasajero, éste se sentará directamente detrás del conductor.

En una motocicleta con sidecar, el mejor sitio para el pasajero es el sidecar. Jamás coloque a un solo pasajero en el asiento; el peso adicional en la línea de volcado aumentará la inestabilidad de la motocicleta. Aunque se puede transportar un segundo pasajero en el asiento detrás del conductor, el pasajero de mayor peso siempre debe ir en el sidecar.

El pasajero que se siente detrás del conductor debe mantenerse erguido en todo momento. No es necesario que el pasajero se incline en las curvas junto con el conductor.

Al transportar cargas en un sidecar, asegure la carga firmemente, dado que si la carga se mueve, afectará el manejo. Las cargas deben distribuirse hacia la parte trasera del sidecar para reducir la inclinación de la parte delantera del sidecar en caso de un giro repentino a la izquierda.

Con la carga, es posible que note que el rendimiento es menor y que las distancias para detenerse son mayores, de modo que debe dejar algo de distancia adicional. La inclusión de un pasajero en el sidecar aumentará significativamente la estabilidad y las curvas a la derecha podrán realizarse a una velocidad ligeramente mayor. Sin embargo, girar a la izquierda requerirá mayor fuerza de giro.

1. Un casco de plástico que sea resistente a quebrarse:

C. Ayuda a proteger toda su cara

2. Más de la mitad de todos los accidentes:

D. Involucran conductores que han conducido sus motocicletas por menos de seis meses

3. Cuando conduce, usted debe:

D. Girar su cabeza y ojos para mirar hacia dónde se dirige

4. Usualmente, una forma de lidiar con las personas demasiado cercanas es:

A. Cambiar de carril y dejarlos pasar

5. Para reducir su tiempo de reacción, usted debe:

B. Cubrir el embrague y los frenos

6. Hacer contacto visual con otros conductores:

C. No significa que el conductor va a disminuir la velocidad

7. La ropa reflexiva debe:

A. Usarse de noche

8. La mejor forma de detenerse rápidamente es:

D. Usar ambos frenos al mismo tiempo

9. Cuando empieza a llover suele ser mejor:

C. Conducir en las rodadas de los neumáticos de otros automóviles

10. Si su motocicleta empieza a tambalear:

C. Sostenga el manubrio firmemente y cierre el acelerador gradualmente

11. Si es perseguido por un perro:

D. Acérquese al animal despacio, luego acelere

12. Los pasajeros deben:

A. Ladearse mientras usted se ladea

13. En un grupo, los conductores sin experiencia deben colocarse:

A. Justo detrás del líder

14. Si usted espera una hora por cada bebida antes de conducir:

C. Los efectos secundarios de la bebida pueden aún permanecer.

1

Fila única - brazo y dedo índice extendidos hacia arriba.

2

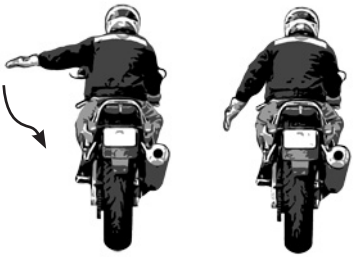
Fila doble - brazo y dedos índice y corazón extendidos hacia arriba.

3

Detenerse - brazo extendido hacia abajo, palma de la mano hacia atrás.

4 **Aumentar la velocidad** - brazo extendido hacia fuera, palma de la mano hacia arriba, balanceo del brazo hacia arriba.

5 **Reducir la velocidad** - brazo extendido hacia fuera, palma de la mano hacia abajo, balanceo del brazo hacia abajo y hacia usted.

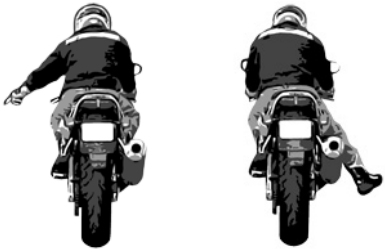


6

Seguidme - brazo extendido hacia arriba desde el hombro, palma de la mano hacia delante.

7 **Pase/Sitúese al frente** - brazo extendido hacia arriba 45 grados, palma de la mano señalando hacia delante con el dedo índice, balanceo del brazo en arco hacia delante.

8 **Peligro en la carretera** - en la izquierda, señalar con la mano izquierda; en la derecha, señalar con el pie derecho.



9 **Luz alta** - golpear suavemente la parte superior del casco con la palma abierta y hacia abajo.

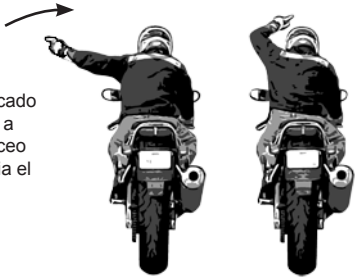
10 **Repostar** - brazo extendido hacia un lado y señalando al tanque con el dedo extendido.

11 **Parada para descansar** - antebrazo extendido, puño cerrado con un leve movimiento arriba y abajo.

12 **Parada de refresco** - puño cerrado, pulgar hacia la boca.

13 **Encender luces** - abrir y cerrar la mano con los dedos extendidos.

14 **Salir** - brazo colocado como para doblar a la derecha, balanceo de antebrazo hacia el hombro.



Puede arrancar esta página y llevarla consigo cuando conduzca.

T-CLOCS: Lista de comprobación de inspección previa a la conducción

COMPONENTE DE T-CLOCS	QUÉ COMPROBAR	QUÉ BUSCAR	MARCAS DE CONTROL	
T-NEUMÁTICOS Y RUEDAS				
Neumáticos	Condición	Profundidad de banda, desgaste, erosión, asentados uniformemente, combaduras, objetos incrustados.	Del.	Trasero
	Presión de aire	Comprobar cuando estén fríos, ajustar a la carga.	Del.	Trasero
Ruedas	Radios	Curvados, rotos, perdidos, tensión, comprobar en parte superior de la rueda. "tintineo" = OK — "sonido sordo" = radio suelto	Del.	Trasero
	Pieza de fundición	Roturas, abolladuras.	Del.	Trasero
	Aros	Deformación/excentricidad = 5 mm. Girar la rueda, referenciar a un punterо fijo.	Del.	Trasero
	Cojinetes	Sujetar la parte superior e inferior del neumático y flexionar: sin huelgo (dics) entre buje y eje, sin ruidos extraños al girar.	Del.	Trasero
	Juntas	Agrietadas, cortadas, raspadas, excesiva grasa por fuera, óxido por fuera.	Del.	Trasero
Frenos	Función	Cada freno impide que la motocicleta ruede.	Del.	Trasero
C-CONTROLES				
Palancas y pedal	Condición	Rotos, curvados, agrietados, monturas tensas, extremos de bola de palancas del manubrio, ajuste adecuado.		
	Pivotes	Lubricados.		
Cables	Condición	Pelados, enroscados, lubricación: extremos e interior.		
	Recorrido	Sin interferencias ni tracción en el cabezal de dirección, suspensión, sin ángulos agudos, soportes de cable presentes.		
Mangueras y líneas	Condición	Cortes, roturas, fugas, combaduras, raceduras, deterioro.		
	Recorrido	Sin interferencias ni tracción en el cabezal , suspensión, sin ángulos agudos, soportes de manguera/línea presentes.		
Acelerador	Operación	Se mueve libremente, broches cerrados, no se revoluciona al girar el manubrio.		
L-LUCES				
Batería	Condición	Terminales; limpios y ajustados, nivel de electrolito, bien sujetos.		
	Tubo de ventilación	No doblado, recorrido correcto, no taponado.		
Faro delantero	Condición	Rotura, reflector, sistema de montaje y ajuste.		
	Reglaje	Altura y derecha/izquierda.		
	Operación	Funcionamiento de luz alta/luz baja.		
Faro trasero/ luz de freno	Condición	Roturas, limpio y ajustado.		
	Operación	Se activa al accionar el freno frontal/trasero.		
Luces direc-cionales	Operación	Lucen correctamente	Del. izq.	Del. der.
			Tras. izqu.	Tras. der.
Retrovisores	Condición	Fisuras, limpios, soportes y uniones giratorias firmes.		
	Reglaje	Ajustar al sentarse en la motocicleta.		
Lentes/reflectores	Condición	Fisuras, roturas, bien fijados, condensación excesiva.		
Cableado	Condición	Pelados, raceduras, aislamiento.		
	Recorrido	Pinzados, sin interferencias ni tracción en el cabezal de dirección ni la suspensión, tubos y bridas presentes, conectores apretados, limpieza.		
O-ACEITE				
Niveles	Aceite de motor	Compruebe en caliente en el punto central y con el vehículo en un terreno llano, varilla de nivel, mirilla.		
	Engranaje hipoide, eje de tracción	Transmisión, tracción trasera, eje.		
	Fluido hidráulico	Frenos, embrague, tanque o mirilla.		
	Refrigerante	Tanque principal y/o tanque de recuperación de refrigerante — comprobar sólo en frío.		
	Combustible	Tanque o indicador.		
Fugas	Aceite de motor	Juntas, cárteres, sellos.		
	Engran. hipoide, eje de tracción	Juntas, sellos, respiraderos.		
	Fluido hidráulico	Manguera/líneas, cilindros maestros, pinzas.		
	Refrigerante	Radiador, manguera/líneas, tanques, acoples, tubos.		
	Combustible	Líneas, válvula de combustible, carburadores.		

COMPONENTE DE T-CLOCS	QUÉ COMPROBAR	QUÉ BUSCAR	MARCAS DE CONTROL	
C-CHASIS				
Bastidor	Condición	Roturas en refuerzos, soportes accesorios, buscar levantamientos de la pintura.		
	Cojinetes de dirección	Sin topes ni resistencias en todo el recorrido, levante la rueda delantera, busque huelgos tirando/presionando la horquilla.		
	Bujes/cojinetes de basculante	Levante la rueda trasera, compruebe si hay huelgos presionando/tirando del basculante.		
Suspensión	Horquilla delantera	Desplazamiento suave, presión de aire/amortiguación iguales, ajustes antihundimiento.	Izq.	Der.
	Amortiguador(es) trasero(s)	Desplazamiento suave, precarga/presión de aire/amortiguación iguales, movimiento libre de bieletas lubricadas.	Izq.	Der.
Cadena o correa	Tensión	Comprobar en el punto de mayor tensión.		
	Lubricación	Placas laterales con la motocicleta en caliente. Nota: no lubrique las correas.		
	Piñones	Dientes no enganchados, montados de forma segura		
Broches	Roscados	Apretados, pernos perdidos, tuercas.		
	Clips	Roturas, pérdidas.		
	Chavetas	Roturas, pérdidas.		
S-SOPORTES				
Soporte central	Condición	Fisuras, curvado.		
	Retendón	Muelles en su sitio, tensión para mantener posición.		
Soporte lateral	Condición	Fisuras, curvado (interruptor de cierre de seguridad o taco montados).		
	Retendón	Muelles en su sitio, tensión para mantener posición.		

INFORMACIÓN DE EMERGENCIA

Nombre del conductor _____ Grupo sanguíneo _____
Alergias/enfermedades _____
Nombre/teléfono de su médico _____
Nombre/teléfono de compañía de seguros de moto _____

Contacte a esta persona si el conductor sufre lesiones

Nombre _____ Teléfono privado _____
Teléfono de trabajo _____ Celular _____

CONDUCIR MOTOCICLETAS TIENE SENTIDO – IGUAL QUE EL ENTRENAMIENTO PROFESIONAL

Las motocicletas son económicas, divertidas para conducir y fáciles de estacionar. Desafortunadamente, muchos conductores nunca aprenden las aptitudes críticas necesarias para conducir con seguridad.

El entrenamiento profesional prepara a los conductores principiantes y expertos para situaciones de tráfico en la vida real. Los cursos Motorcycle Safety Foundation RiderCourses[SM] (Fundación de Seguridad en Motocicletas, Cursos para conductores) enseña e incrementa habilidades como:

- Giros efectivos
- Maniobras de frenado
- Elección de ropa protectora
- Evitación de obstáculos
- Estrategias de tráfico
- Mantenimiento

PARA EL CURSO DE CONDUCTOR PRINCIPIANTE O AVANZADO MÁS CERCANO A USTED, VISITE www.motorcycle.ohio.gov mande un email a Mogen@dps.ohio.gov de Motorcycle Ohio O LLAME SIN CARGOS AL: 1-800-83-RIDER.

Algunas porciones de este manual son cortesía de

MOTORCYCLE OHIO

MSF MOTORCYCLE SAFETY FOUNDATION®

Motorcycle Safety Foundation
2 Jenner Street, Suite 150, Irvine CA 92618-3806
http://www.msf-usa.org

NOTAS

NOTAS

NOTAS

NOTAS

NOTAS

MOTORCYCLE OHIO

BMV OPLATES.COM

www.OPLATES.com
1-866-OPLATES

OHIO DEPARTMENT OF PUBLIC SAFETY
SAFETY • SERVICE • PROTECTION

www.publicsafety.ohio.gov

MOP 0041 4/19 [760-1109]

A SAFER OHIO
What will you do today to contribute to a safer Ohio?

Ofrecemos igual oportunidad de empleo