



DEPARTAMENTO DE VEHÍCULOS MOTORIZADOS



DISTRICT OF COLUMBIA

MANUAL DE MOTOCICLETAS



DISTRITO DE COLUMBIA

DEPARTAMENTO DE VEHÍCULOS MOTORIZADOS

MANUAL PARA USUARIOS DE MOTOCICLETAS

En el Distrito de Columbia (DC), es obligatorio tener una licencia de conducir válida con habilitación para motos (M) para conducir una moto.

Según la ley del DC, una motocicleta es un vehículo motorizado de 2 ó 3 ruedas que tiene una o más de las siguientes características:

- Desplazamiento del pistón mayor a cincuenta (50) centímetros cúbicos
- Capacidad para viajar a más de 35 millas por hora en terreno plano
- Más de uno y medio (1.5) Hp de potencia al freno (según norma S.A.E.)
- Ruedas de menos de 16 pulgadas de diámetro
- Transmisión manual

Nota: Si su vehículo de 2 ó 3 ruedas no posee ninguna de las 5 características detalladas anteriormente, entonces está comprendido en la definición de bicicletas motorizadas y puede ser conducido por alguien que posea un permiso de manejo temporal o una licencia de conducir (siempre que el vehículo apruebe la inspección, esté registrado y asegurado).

Para obtener la habilitación para motos (M) en su licencia de conducir emitida por el Distrito de Columbia debe cumplir con los siguientes requisitos:

- Ser mayor de 18 años
- Tener una licencia de conducir válida emitida por el DC
- Aprobar el examen de conocimientos de motos del DC
- Aprobar el examen práctico de aptitud para conducir motos del Departamento de Vehículos Motorizados del Distrito de Columbia o presentar un certificado que acredite haber realizado un curso práctico de manejo de motocicletas aprobado por Maryland o Virginia.

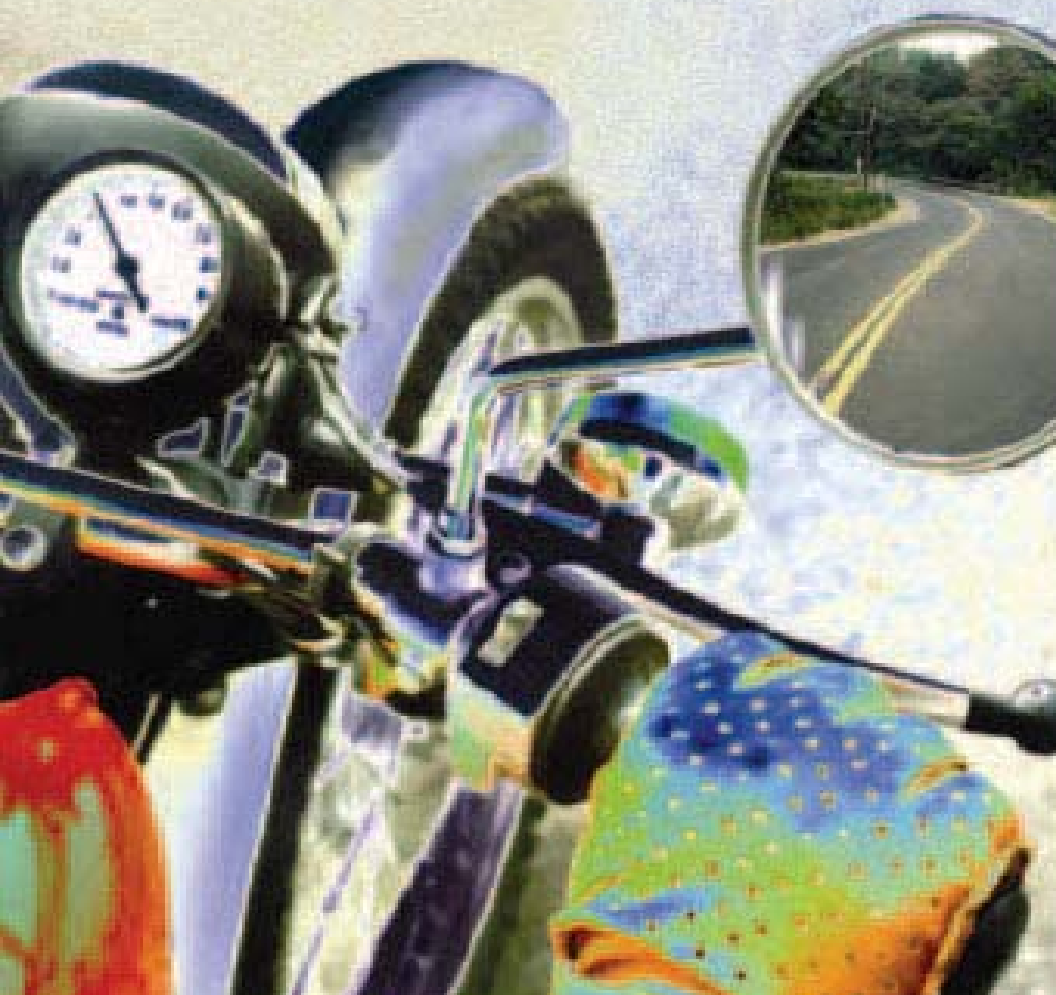
Centros de servicio

Para realizar el examen de conocimientos de motocicletas del Departamento de Vehículos Motorizados (DMV) del DC, puede concurrir a cualquiera centro de servicio del DMV. Debe obtener un permiso para motociclistas principiantes del DC después de aprobar el examen de conocimientos de motocicletas, si va a dar el examen práctico de aptitud para conducir motos del DMV del DC.

Para presentar el Certificado del Curso de Motocicletas emitido por MD o VA, debe concurrir al Centro de Exámenes Viales de Brentwood donde podrá obtener su licencia de conducir emitida por el DC con habilitación para motos (M).

Si desea programar un examen práctico de aptitud para conducir motos, puede programarlo por Internet o llamando al (202) 727-5000.

Manual para Usuarios de Motocicletas



PREFACIO

Para conducir una motocicleta con prudencia en el tráfico es necesario contar con ciertas aptitudes y conocimientos. La Motorcycle Safety Foundation (MSF) ha puesto a disposición este manual con el fin de ayudar a los motociclistas principiantes a reducir el riesgo de sufrir accidentes. El manual ofrece información básica sobre cómo conducir con prudencia y fue diseñado para utilizarse en los programas de emisión de licencias. Aunque está diseñado para principiantes, la información incluida en el manual puede ser útil para todos los motociclistas.

El *Manual para usuarios de motocicletas* original fue elaborado por el National Public Services Research Institute (NPSRI) en virtud del contrato con la Administración Nacional de Seguridad del Tráfico en las Carreteras (NHTSA, por sus siglas en inglés) y dentro de los términos del acuerdo de cooperación entre la NHTSA y la MSF. El manual y los exámenes relacionados se utilizaron en un estudio de varios años para mejorar los procedimientos para la emisión de licencias para el manejo de motocicletas, llevado a cabo por el Departamento de Vehículos Motorizados de California en virtud de un contrato con la NHTSA.

El objetivo de este manual es educar a los lectores para ayudarles a evitar choques y a conducir motocicletas con prudencia. Para esta edición, la MSF ha actualizado y ampliado el contenido del manual original.

Estas modificaciones reflejan:

- Los últimos resultados de las investigaciones sobre seguridad en el manejo de motocicletas.
- Los comentarios y el asesoramiento de las comunidades encargadas de la seguridad vial, la emisión de licencias y el motociclismo.
- La ampliación de la información sobre consumo de drogas y alcohol.

Con miras a promover mejoras en los programas para la emisión de licencias, la MSF trabaja codo a codo con los organismos estatales encargados de emitir licencias. La Fundación ayudó a más de la mitad de los estados nacionales a incorporar el uso del *Manual para usuarios de motocicletas* en sus sistemas de emisión de licencias.

Con la mejora del sistema de emisión de licencias, mejor educación a motociclistas y mayor concientización pública es posible reducir los choques. El personal de la Fundación está a disposición de los organismos estatales, privados y gubernamentales para ayudarles a mejorar la seguridad en el manejo de motocicletas.



Tim Buche
Presidente,
Motorcycle Safety Foundation



CONTENIDO

ANTES DE CONducIR

USO DEL EQUIPO ADECUADO	4
Uso del casco.....	4
Elección del casco	4
Protección facial y ocular	5
Indumentaria.....	6
CONOZCA SU MOTOCICLETA	6
La motocicleta correcta	6
Motocicletas prestadas	7
Familiarícese con los controles de la motocicleta	7
Revise su motocicleta	8
CONOZCA SUS RESPONSABILIDADES ..	9

CONDUZCA SEGÚN SU HABILIDAD

CONTROL BÁSICO DEL VEHÍCULO	10
Posición del cuerpo	10
Cambio de velocidades	10
Frenos	11
Giros	11
MANTENER LA DISTANCIA	12
Posiciones en el carril.....	12
Siguiendo a otro vehículo	13
Seguido por otro vehículo	14
Adelantar y que lo adelanten	14
Compartir carriles.....	16
Autos que se juntan	16
Autos que van al lado	16
SEE (EEE)	17
INTERSECCIONES	18
Intersecciones ciegas	19
Pasar autos estacionados	20
Estacionar en la calle	20
CÓMO SER MÁS VISIBLE	21
Indumentaria	21
Faro delantero	21
Señales	21
Luz de freno	22
Uso de espejos	22
Mirar girando la cabeza.....	23
Bocina	23
Conducir de noche	24
MANIOBRAS PARA EVITAR CHOQUES 24	
Paradas rápidas.....	24
Desviarse o girar rápidamente	25
Tomar curvas.....	26

CÓMO SORTEAR SUPERFICIES PELIGROSAS	27
Superficies irregulares y obstáculos	27
Superficies resbaladizas	28
Vías ferroviarias, vías del tranvía y uniones del pavimento.....	29
Acanaladuras y rejillas.....	29
PROBLEMAS MECÁNICOS	30
Desperfecto del neumático	30
Acelerador bloqueado	30
Tambaleo	30
Problemas con la cadena	31
Agarrotamiento del motor.....	31
ANIMALES	31
OBJETOS VOLADORES	32
SALIR DE LA CARRETERA	32
PASAJEROS Y CARGA	32
Equipo	32
Instrucciones a pasajeros	33
Llevar pasajeros	33
Llevar cargas	33
ANDAR EN GRUPO	34
Mantener el grupo pequeño.....	34
Mantener el grupo unido.....	34
Mantener la distancia	34

ESTAR EN FORMA PARA ANDAR EN MOTOCICLETA

POR QUÉ ES IMPORTANTE ESTA INFORMACIÓN	36
EL ALCOHOL Y OTRAS DROGAS AL CONducIR UNA MOTOCICLETA.....	36
EL ALCOHOL EN EL ORGANISMO.....	37
Concentración de alcohol en sangre	37
EL ALCOHOL Y LA LEY	38
Consecuencias de ser condenado.....	38
MINIMICE LOS RIESGOS.....	38
INTERVENGA PARA PROTEGER A SUS AMIGOS.....	39
FATIGA	39
CÓMO OBTENER LA LICENCIA	
Examen de conocimientos.....	40
Examen práctico de aptitud	41

ANTES DE CONDUCIR

Lo que usted haga antes de iniciar un viaje será clave para determinar si efectivamente llegará o no al lugar de destino sin riesgos. Por norma, antes de iniciar cualquier viaje, un conductor prudente tiene que:

1. **Utilizar el equipo adecuado.**
 2. **Familiarizarse con la motocicleta.**
 3. **Controlar el equipo de la motocicleta.**
 4. **Ser un conductor responsable.**
-

USO DEL EQUIPO ADECUADO

Para que el equipo que utiliza al andar en moto sea “adecuado”, debe protegerlo. Si choca, tendrá más probabilidades de evitar lesiones graves si utiliza:

- **Un casco homologado.**
- **Protección facial y ocular.**
- **Indumentaria de protección.**

USO DEL CASCO

Los choques ocurren, especialmente entre los motociclistas principiantes sin entrenamiento. Y en uno de cada cinco accidentes de motos se producen lesiones de cabeza o cuello. Las lesiones de cabeza son tan graves como las lesiones de cuello, y mucho más comunes. Los análisis de choques muestran que las lesiones de cabeza y cuello representan la mayoría de las lesiones graves y fatales que sufren los motociclistas. Los estudios también demostraron que, salvo raras excepciones, las lesiones de cabeza y cuello pueden reducirse si se utiliza correctamente un casco homologado.

Algunos motociclistas no utilizan casco porque consideran que les limita la visión lateral. Otros sólo los utilizan en viajes largos o cuando conducen a gran velocidad. A continuación se detallan algunos aspectos a tener en cuenta:

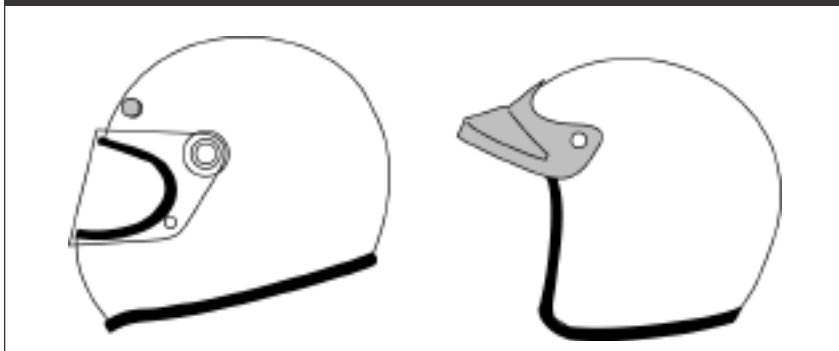
- **Un casco homologado** no le quita visión lateral. En un estudio realizado sobre más de 900 choques de motocicletas, en los cuales el 40% de los conductores llevaba casco, no se detectó ni un solo caso en el cual el conductor no haya podido advertir el peligro por llevar casco.
- **La mayoría de los choques ocurren** en viajes cortos (de menos de cinco millas), pocos minutos después de iniciada la marcha.
- **La mayoría de los conductores** van a menos de 30 mph cuando ocurre el accidente. A estas velocidades, los cascos pueden disminuir a la mitad la cantidad y gravedad de las lesiones de cabeza.

Sin importar la velocidad, los conductores que usan casco tienen tres veces más probabilidad de sobrevivir a las lesiones de cabeza que aquéllos que no llevan casco al momento del choque.

ELECCIÓN DEL CASCO

Existen dos tipos principales de cascos, que ofrecen dos niveles de protección: los que cubren todo el rostro y los que cubren tres cuartos del rostro.

Cualquiera sea el estilo que elija, para obtener máxima protección debe asegurarse de que el casco:



- **Cumpla** con las normas del Departamento de Transporte (DOT, por sus siglas en inglés) y del estado. Los cascos que tienen una etiqueta del Snell Memorial Foundation ofrecen una garantía de calidad adicional.
- **Le quede cómodo y ajustado**, en toda la cabeza.
- **No tenga fallas aparentes** como rajaduras, relleno interior suelto o correas deshilachadas.

Cualquiera sea el casco que decida utilizar, manténgalo bien ajustado a la cabeza cuando conduzca. De lo contrario, si llegara a chocar, lo más probable es que se le salga de la cabeza y no llegue a protegerlo.

PROTECCIÓN FACIAL Y OCULAR

Un protector facial de plástico resistente a roturas puede protegerle todo el rostro en caso de accidente. También lo protege del viento, el polvo, la tierra, la lluvia, los insectos y las piedritas que arrojan los vehículos que van adelante. Estos inconvenientes distraen y pueden causar dolor. Si debe lidiar con ellos, no podrá poner toda su atención en la carretera.

Las gafas protectoras le protegerán los ojos, pero no le protegerán el resto de la cara como lo hace un protector facial. Un parabrisas no reemplaza a los protectores faciales o viseras. La mayoría de los parabrisas no le protegerán los ojos del viento. Tampoco lo harán las gafas o lentes de sol. Las gafas no evitarán que le lloren los ojos y pueden volarse al voltear la cabeza mientras conduce.

Para que sea efectiva, la protección ocular o facial debe:

- **No tener** raspaduras.
- **Ser resistente** a la penetración.
- **Brindar una visión clara** a ambos lados.
- **Ajustarse bien a la cabeza**, para no volarse.
- **Permitir el paso de aire**, para evitar que se empañe.
- **Tener espacio suficiente** para usar gafas o lentes de sol, en caso de ser necesario.

No se debe utilizar protección ocular polarizada de noche o cuando la luz es escasa.

INDUMENTARIA

La indumentaria correcta lo protege en un choque. También le brinda comodidad y lo resguarda del calor, el frío, los escombros y del las partes calientes o móviles de la moto.

- **Las chaquetas y pantalones** deben cubrir totalmente los brazos y las piernas. Deben quedar bien ajustados para no agitarse con el viento, pero a la vez permitirle moverse con libertad. El cuero ofrece la mejor protección. Los materiales sintéticos fuertes también ofrecen mucha protección. Utilice chaqueta incluso cuando hace calor para evitar deshidratarse. Muchas de ellas están diseñadas para protegerlo sin sobrecalentarlo, incluso durante el verano.
- **El calzado o botas** deben ser suficientemente altas y fuertes para cubrir los tobillos y darles soporte. Las suelas deben ser de material duro, durable y antideslizante. Los tacos deben ser cortos para no trabarse en superficies rugosas. Meta los cordones hacia adentro para que no se atasquen en la motocicleta.
- **Los guantes** permiten un mejor agarre y ayudan a proteger las manos en caso de choque. Los guantes deben ser de cuero o de un material durable similar.

Cuando hace frío o llueve, la indumentaria debe mantenerlo abrigado y seco, además de protegerlo de posibles lesiones. No podrá controlar correctamente la moto si está entumecido. Conducir mucho tiempo a baja temperatura puede provocar serios problemas de enfriamiento y fatiga. Las chaquetas de invierno deberían ser resistentes al viento y ser ajustadas a la altura del cuello, la muñeca y la cintura. Los trajes de lluvia de buena calidad diseñados para andar en moto no se rompen ni se engloban al andar a altas velocidades.

CONOZCA SU MOTOCICLETA

Existen muchas cosas en las autopistas que pueden ocasionarle problemas. Su motocicleta no debe ser una de ellas. Para no sufrir una decepción con su motocicleta:

- **Lea** el manual del propietario como primera medida.
- **Comience** con la motocicleta más conveniente para usted.
- **Familiarícese** con los controles de la motocicleta.
- **Revise** la motocicleta antes de cada viaje.
- **Haga las reparaciones** necesarias para que esté en buenas condiciones de uso entre cada viaje.
- **Evite** hacer incorporaciones o modificaciones que puedan dificultar el manejo de la motocicleta.

LA MOTOCICLETA CORRECTA

En primer lugar, asegúrese de que su motocicleta sea la adecuada para usted. Debe “ajustarse” a usted. Los pies le deben llegar al suelo cuando se sienta en la moto.

I

Póngase a prueba

Un protector facial de plástico resistente a roturas:

- A. No es necesario si tiene parabrisas.
- B. Sólo le protege los ojos.
- C. Ayuda a protegerle toda la cara.
- D. No le protege la cara tanto como las gafas.

Respuesta - página 40

Como mínimo, las motocicletas autorizadas a andar por la calle deben tener:

- Faros delanteros, faros traseros y luces de freno.
- Frenos delanteros y traseros.
- Las luces direccionales.
- Bocina.
- Dos espejos.

MOTOCICLETAS PRESTADAS

Quienes prestan o piden prestada una motocicleta deben tener cuidado. Los choques son muy comunes entre los motociclistas principiantes, especialmente durante el primer mes de manejo. Conducir una motocicleta que uno no conoce agrava el problema. Si pide prestada una motocicleta, familiarícese con ella en una zona controlada. Y si le presta la motocicleta a un amigo,

asegúrese de que tenga la licencia para conducirla y de que sepa cómo conducirla antes de permitirle salir al tránsito.

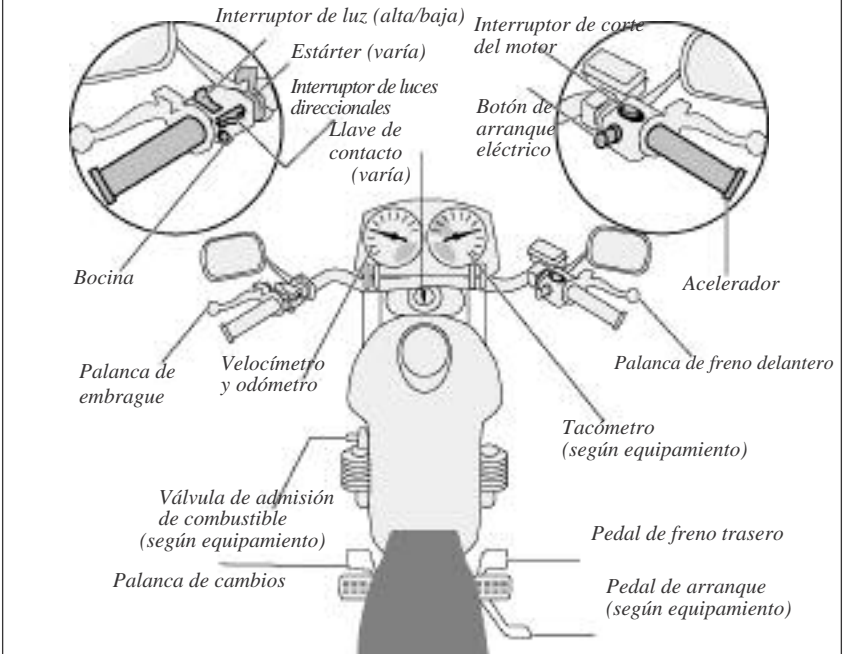
Aunque sea un motociclista muy experimentado, tenga más cuidado cuando conduce una motocicleta nueva o que no conoce. Más de la mitad de los choques se producen con motocicletas que los usuarios han conducido por menos de seis meses.

FAMILIARÍCESE CON LOS CONTROLES DE LA MOTOCICLETA

Asegúrese de estar totalmente familiarizado con la motocicleta antes de salir a la calle. Lea el manual del propietario. Esto es muy importante sobre todo si conduce una motocicleta prestada.

Si va a utilizar una motocicleta que no ha conducido anteriormente:

CONTROLES DE LA MOTOCICLETA



- **Revise todo** lo que revisaría en su propia motocicleta.
- **Averigüe dónde está cada cosa**, sobre todo las luces direccionales, la bocina, el interruptor de luces, la válvula de admisión y el interruptor de corte del motor. Sepa cómo manejarlas sin tener que buscarlas mientras conduce.
- **Conozca el mecanismo de marchas**. Pruebe el acelerador, el embrague y los frenos varias veces antes de comenzar a conducir. Todos los controles reaccionan con algunas diferencias.
- **Conduzca con mucho cuidado** y preste atención a su alrededor. Acelere con cuidado, gire más lentamente y deje más espacio para frenar.

REVISE SU MOTOCICLETA

Hay que poner más atención al conducir una moto que un automóvil. Una falla técnica menor en un automóvil generalmente no ocasiona más que un pequeño inconveniente para el conductor.

Si hay algún problema con una motocicleta, es mejor descubrirlo antes de estar rodeado de tráfico. Realice una revisión completa antes de cada uso.

Antes de subirse a la moto, revise lo siguiente:

- **Neumáticos:** revise la presión de aire, el deterioro y la banda de rodamiento.
- **Líquidos:** Niveles de aceite y líquidos. Como mínimo, compruebe los líquidos hidráulicos y los refrigerantes de forma semanal. Mire debajo de la motocicleta para ver si hay signos de pérdida de aceite o de combustible.
- **Luces delanteras y traseras:** Controle ambas. Controle el interruptor de luces para asegurarse de que funcionen las luces altas y bajas.
- **Luces direccionales:** Encienda ambas luces direccionales, la derecha y la izquierda. Asegúrese de que todas las luces funcionen correctamente.

- **Luces de freno:** Compruebe los controles de ambos frenos y asegúrese de que cada uno de ellos encienda la luz de freno.

Una vez que se haya subido a la moto, compruebe lo siguiente antes de empezar a andar:

- **Embrague y acelerador:** Compruebe que funcionen correctamente. El acelerador debería volver a su lugar al soltarlo. El embrague debería sentirse firme y suave.
- **Espejos:** Limpie y ajuste ambos espejos antes de arrancar. Es difícil conducir con una mano para tratar de ajustar el espejo. Ajuste cada espejo para poder ver el carril de atrás y lo máximo posible del carril lateral. Cuando está ajustado correctamente, el espejo puede reflejar el borde de su brazo u hombro, pero lo más importante es el carril de atrás y el lateral.
- **Frenos:** Compruebe las palancas de freno trasero y delantero por separado. Verifique que cada una esté firme y que sostenga la motocicleta cuando frena por completo.
- **Bocina:** Pruebe la bocina. Asegúrese de que funcione.

Además de las revisiones que debe realizar antes de cada viaje, revise las siguientes partes como mínimo una vez por semana: Ruedas, cables, sujetadores y niveles de líquidos. Siga las instrucciones del manual del propietario para obtener recomendaciones.

2

Póngase a prueba

Más de la mitad de los choques:

- Ocurren a velocidades mayores de 35 mph.
- Ocurren de noche.
- Son causados por neumáticos gastados.
- Involucran a conductores que han utilizado sus motocicletas menos de seis meses.

Respuesta - página 40

CONOZCA SUS RESPONSABILIDADES

Un “accidente” implica un hecho imprevisto que ocurre sin que medie culpa o negligencia de las partes. Por lo general éste no es el caso cuando se produce un accidente de tránsito. De hecho, la mayoría de la gente involucrada en un choque tiene algún grado de responsabilidad.

Imagine una situación en la cual alguien decide cruzar una intersección rápidamente cuando el semáforo está cambiando de amarillo a rojo. El semáforo se pone en verde. Usted cruza la intersección sin mirar si hay rezagados. Es lo único que hace falta para chocar. Era responsabilidad del conductor detenerse. Y era su responsabilidad mirar antes de arrancar. Ninguno de los dos cumplió con su parte. El hecho de que otro sea el primero en comenzar la cadena de hechos que provoca un choque, no nos exime de responsabilidad.

Como conductor no puede dar por hecho que otros conductores lo verán o le darán el paso. Para disminuir las probabilidades de que se produzca un choque:

- **Sea visible:** Utilice la indumentaria adecuada, utilice la luz delantera, manténgase en la mejor posición del carril para ver y para que lo vean.
- **Comunique sus intenciones:** Utilice las luces direccionales, la luz de freno y la posición del carril.
- **Mantenga un cojín de espacio adecuado:** Cuando sigue a otro, cuando lo siguen, al compartir el carril, al adelantar a otro vehículo y cuando le adelanten.
- **Examine el recorrido** con 12 segundos de anticipación.
- **Identifique y separe** los distintos peligros.
- **Esté preparado para actuar:** Manténgase alerta y sepa cómo llevar a cabo maniobras correctas para evitar un choque.

No importa la culpa cuando alguien resulta herido en un accidente. Por lo general no existe una sola causa por la cual se produce un accidente. La capacidad para conducir con atención y para tomar decisiones críticas e implementarlas es lo que diferencia a los conductores responsables del resto de los conductores. Recuerde, depende de usted no causar o participar desprevénidamente en un accidente.

CONDUZCA SEGÚN SUS HABILIDADES

Este manual no puede enseñarle a controlar la dirección, la velocidad o el equilibrio. Eso es algo que sólo se aprende con la práctica. Pero el control comienza con conocer sus habilidades y conducir de acuerdo con ellas, además de conocer y obedecer las normas de tránsito.

CONTROL BÁSICO DEL VEHÍCULO

POSICIÓN DEL CUERPO

Para controlar correctamente una motocicleta:

- **Postura:** Siéntese de modo tal de poder utilizar los brazos para conducir la motocicleta y no para sostenerse.
- **Asiento:** Siéntese bien hacia delante de modo que sus brazos estén ligeramente flexionados al sujetarse del manubrio. El flexionar los brazos le permite accionar el manubrio sin tener que estirarse.
- **Manos:** Sujete el manubrio con firmeza para mantener el agarre al pasar por superficies irregulares. Comience con la muñeca derecha en posición plana. Esto le ayudará a no accionar demasiado el acelerador.

También debe ajustar el manubrio para que sus manos estén a la misma altura que los codos o más abajo. Esto le permite utilizar los músculos adecuados para conducir con más precisión.

- **Rodillas:** Mantenga las rodillas contra el tanque de combustible para mantener el equilibrio al girar la motocicleta.
- **Pies:** Mantenga los pies firmemente apoyados en los reposapiés para mantener el equilibrio. No arrastre los pies. Si un pie se le engancha con algo, podría lastimarse y perder el control de la moto. Mantenga los pies cerca de los controles para poder recurrir a ellos rápidamente, de ser necesario. Además, no permita que los pies apunten hacia abajo, podrían quedar atrapados entre la calzada y los reposapiés.

CAMBIO DE VELOCIDADES

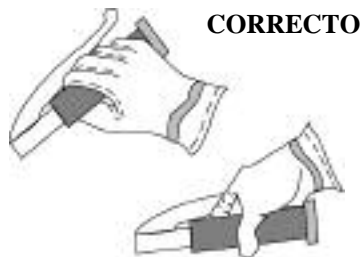
Cambiar de velocidad no implica simplemente que la motocicleta acelere uniformemente. Es importante aprender a utilizar las velocidades correctamente al disminuir la marcha, girar o arrancar en una loma para conducir la motocicleta de manera segura.

Baje el cambio de la marcha con el embrague a medida que disminuye la velocidad o se detiene. Manténgase en primera cuando está detenido, para poder salir rápidamente si fuera necesario.

POSICIÓN DEL CUERPO

CAMBIO DE VELOCIDADES

CÓMO SOSTENER EL MANUBRIO



INCORRECTO

Asegúrese de conducir lo suficientemente despacio cuando baje un cambio. De lo contrario, la motocicleta daría un bandazo y la rueda trasera podría derrapar. Al conducir en bajada o al cambiar a primera, podría ser necesario utilizar los frenos para reducir la marcha lo suficiente para hacer el cambio de velocidad de manera segura. Intente soltar el embrague con suavidad y en forma uniforme, especialmente al bajar de velocidad.

Se recomienda cambiar la velocidad antes de tomar una curva. No obstante, a veces es necesario cambiar la velocidad en plena curva. En ese caso, recuerde hacerlo con suavidad. Un cambio brusco en la tracción de la rueda trasera podría ocasionar un derrape.

FRENOS

Su motocicleta tiene dos frenos: uno para la rueda delantera y otro para la trasera. Utilice ambos frenos al mismo tiempo. El freno delantero es más potente y puede ejercer **por lo menos tres cuartos** de la fuerza total de frenado. El freno delantero es seguro si se utiliza correctamente.

Recuerde:

- **Utilice ambos frenos** *cada vez* que disminuye la velocidad o se detiene. El utilizar ambos frenos incluso en las paradas “normales” le permitirá desarrollar el hábito o la habilidad adecuada para utilizar ambos frenos correctamente en una emergencia. Apriete el freno delantero y pise el trasero. Si agarra fuerte el freno delantero o pisa el trasero con demasiada fuerza, podrían trabarse y podría perder el control.
- **Si conoce la técnica**, puede utilizar ambos frenos al girar, aunque debe hacerlo con mucho cuidado. Al inclinar la motocicleta, parte de la tracción se utiliza para girar. Hay menos tracción disponible para frenar. Si frena demasiado podría derrapar.

Asimismo, el uso incorrecto del freno delantero en una superficie resbaladiza podría ser peligroso. Sea prudente y **apriete** la palanca de freno, nunca la agarre fuerte.

- **Algunas motocicletas** tienen sistemas de frenos integrados que activan el freno delantero y el trasero al mismo tiempo al accionar el pedal del freno trasero. (Consulte el manual del propietario para obtener una explicación detallada sobre el funcionamiento y el uso correcto de estos sistemas.)

GIROS

Los motociclistas a menudo toman las curvas o giros a demasiada velocidad. Cuando no pueden seguir la curva, terminan cruzándose de carril o saliéndose de la carretera. O, sobrereaccionan y frenan demasiado fuerte, provocando así un derrape o la pérdida del control. Tome las curvas y los giros con precaución.

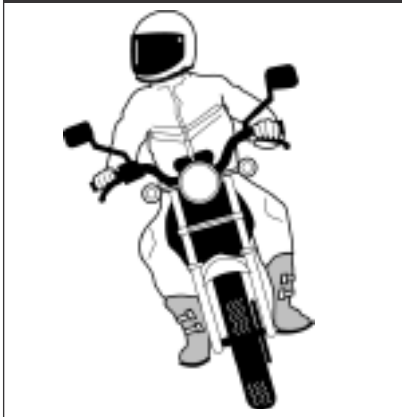
Siga estos cuatro pasos para un mejor control:

- **VAYA DESPACIO**
- **MIRE**
- **PRESIONE**
- **GIRE EL ACELERADOR**
- **VAYA DESPACIO:** Reduzca la velocidad antes de girar cerrando el acelerador y, si fuera necesario, activando ambos frenos.
- **MIRE:** Al girar vaya mirando hacia el lugar donde se dirige. Gire sólo la cabeza, no los hombros, y mantenga la vista al nivel del horizonte.
- **PRESIONE:** Para girar, debe inclinar la motocicleta. Para inclinar la motocicleta, presione el mango del manubrio en la dirección de la curva. Presione hacia la izquierda — inclínese hacia la izquierda — dirjase hacia la izquierda. Presione hacia la derecha — inclínese hacia la derecha — dirjase hacia la derecha. Cuanto más alta sea la velocidad o más cerrado el ángulo de giro, más deberá inclinarse la motocicleta.

- **GIRE EL ACELERADOR:** Gire el acelerador mientras gira para estabilizar la suspensión. Mantenga una velocidad estable o acelere gradualmente a medida que gira. Esto ayudará a mantener la moto estable.

En las curvas normales, el motociclista y la motocicleta deben inclinarse juntos en el mismo ángulo.

GIROS NORMALES



En los giros muy cerrados y lentos, hay que hacer contrapeso inclinando únicamente la motocicleta y manteniendo el cuerpo recto.

GIROS CERRADOS Y LENTOS



3

Póngase a prueba

Al conducir, debería:

- A. Girar la cabeza y los hombros para mirar la curva.
- B. Mantener los brazos rectos.
- C. Separar las rodillas del tanque de combustible.
- D. Girar sólo la cabeza y los ojos para mirar hacia el lugar donde se dirige.

Respuesta - página 40

MANTENER LA DISTANCIA

La mejor protección que puede tener es la distancia, un “cojín de espacio”, alrededor de toda la motocicleta. Si alguien comete un error, la distancia le dará:

- **Tiempo para reaccionar.**
- **Espacio para maniobrar.**

POSICIONES EN EL CARRIL

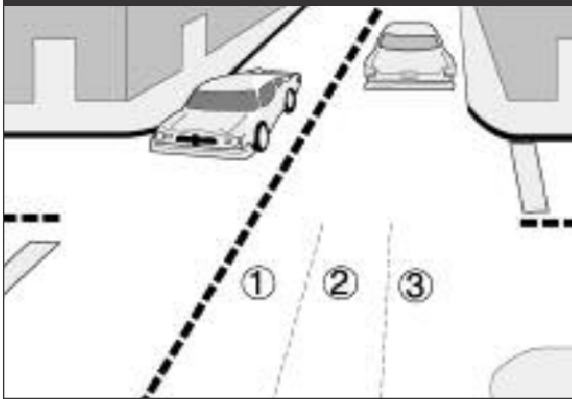
En cierto modo el tamaño de la motocicleta puede obrar a su favor. Cada carril le ofrece a una motocicleta tres vías de tránsito, como se muestra en la ilustración.

Su posición en el carril debe:

- **Aumentar** su capacidad para ver y para que lo vean.
- **Evitar** los “puntos ciegos” de otros conductores.
- **Evitar** los peligros de la carretera.
- **Proteger** su carril de otros conductores.
- **Comunicar** sus intenciones.
- **Evitar** los golpes de viento de otros vehículos.
- **Brindarle** una ruta de escape.

Seleccione la vía apropiada para maximizar su “cojín de espacio” y permitir que los demás le vean con mayor facilidad.

POSICIONES EN EL CARRIL



En general, no existe una posición óptima que permita ver con más facilidad a los motociclistas y mantener un “cojín de espacio” alrededor de la motocicleta. No hay ninguna porción del carril que deba evitarse, inclusive el centro.

Colóquese en la porción del carril donde sea más fácil verle y le permita mantener un “cojín de espacio” a su alrededor. Cambie de posición a medida que cambie la situación del tránsito. Conduzca por la vía 2 ó 3 si los vehículos u otros posibles problemas están únicamente a su izquierda. Permanezca en la vía 1 ó 2 si los peligros están únicamente a su derecha. Si hay vehículos a ambos lados, la mejor opción es el centro del carril, o vía 2.

La franja aceitosa el centro del carril donde se acumula el goteo de aceite de los vehículos por lo general tiene menos de dos pies de ancho. Salvo que la calzada esté mojada, la franja central promedio permite una tracción adecuada para conducir con seguridad. Puede ir por la izquierda o por la derecha de esta franja aceitosa y aún así seguir en la porción central del carril. No pase por encima de las grandes acumulaciones de aceite y grasa que generalmente se encuentran en las intersecciones con mucho tráfico o cerca de las cabinas de peaje.

SIGUIENDO A OTRO VEHÍCULO

“Seguir muy de cerca” a otro vehículo es un factor importante en los accidentes causados por motocicletas. En el tránsito, las motocicletas necesitan la misma distancia para frenar que los automóviles. Normalmente, se debe mantener una distancia **mínima de dos segundos** con el vehículo que va adelante.

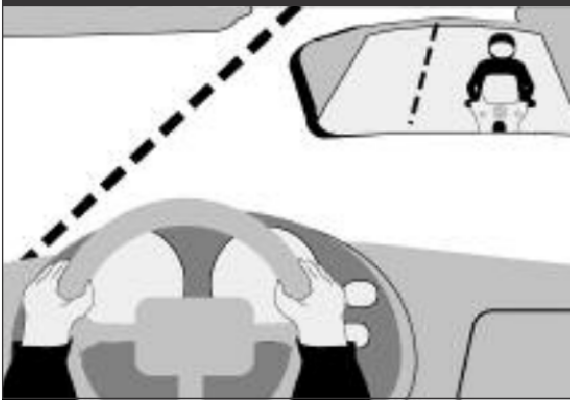
Para medir su distancia de seguimiento:

- **Escoja un marcador**, por ejemplo, una marca en el pavimento o un poste de luz en la carretera o cerca de ella.
- **Cuando el parachoques trasero** del vehículo que va adelante pasa por el marcador, cuente los segundos: “un millar uno, un millar dos”.
- **Si llega al marcador** antes de llegar a “dos”, está siguiendo muy de cerca al auto que va adelante.

Una distancia de seguimiento de dos segundos deja un mínimo de espacio para frenar o desviarse si el conductor que va delante frena súbitamente. También permite una mejor visión de los baches y otros peligros en la carretera.

Se necesita un “cojín de espacio” mayor si la motocicleta tarda más de lo normal para detenerse. Si el

SIGUIENDO A OTRO VEHÍCULO



SEGUIDO POR OTRO VEHÍCULO

pavimento está resbaladizo, si no puede ver a través del vehículo que va adelante o si hay mucho tráfico y alguien podría intentar meterse delante de usted, amplíe la distancia de seguimiento a tres segundos o más.

Al detenerse, manténgase bien detrás del vehículo que va delante de usted. Esto le permitirá moverse con más facilidad si alguien se acerca demasiado a usted desde atrás. También le dará un cojín de espacio si el vehículo de adelante comienza a retroceder por algún motivo.

Cuando está detrás de un auto, conduzca en una posición donde el conductor pueda verle con el espejo retrovisor. Si conduce en la porción central del carril, su imagen debería aparecer en la mitad del espejo retrovisor, donde es más probable que un conductor lo vea.

Si conduce en uno de los extremos del carril, el conductor podrá verle en los espejos laterales. Pero recuerde que la mayoría de los conductores no utilizan los espejos laterales con la misma frecuencia que el espejo retrovisor. Si el tránsito lo permite, la porción central del carril por lo general es el mejor lugar para que lo vean

los conductores que van delante y para evitar que otros compartan su carril.

SEGUIDO POR OTRO VEHÍCULO

Aumentar la velocidad para alejarse de alguien que le sigue muy de cerca sólo logra que el que viene atrás lo siga a más velocidad.

La mejor forma de lidiar con esta situación es permitirles que se coloquen delante de usted. Cuando alguien le sigue muy de cerca, cambie de carril y déjelo adelantar. Si no puede hacerlo, disminuya la velocidad y deje suficiente espacio delante de usted para que tanto usted como el vehículo que le sigue puedan frenar. Esto será un aliciente para que le adelanten. Si no le adelantan, piense que al menos habrá creado más tiempo y espacio para reaccionar en caso de producirse una emergencia más adelante.

ADELANTAR Y QUE LO ADELANTEN

Adelantar a otro vehículo y que otro vehículo le adelante no es muy distinto a cuando conduce un auto. No obstante, la visibilidad es un factor más crítico. Asegúrese de que los demás conductores le vean, y de que usted pueda ver los posibles peligros.

ADELANTAR

1. Conduzca en la porción izquierda

del carril a una distancia de seguimiento segura para aumentar su línea de visión y para que puedan verle mejor. Haga señas con las luces direccionales y cerciórese de que no venga tráfico en dirección contraria. Utilice los espejos y gire la cabeza para ver si viene tráfico de atrás.

2. **Cuando sea seguro**, pase al carril de la izquierda y acelere. Seleccione una posición en el carril en la cual no obstruya al auto que está adelantando y que le dé espacio para evitar los peligros en su carril.

3. **Atraviese el “punto ciego”** lo más rápido posible.

4. **Vuelva a hacer señas de luces**, mire por el espejo y gire la cabeza antes de regresar a su carril original. Luego cancele la señal.

Recuerde: Los adelantamientos deben realizarse dentro de los límites de velocidad exhibidos, y sólo en los lugares permitidos. ¡Conozca las señales y las marcas de la carretera!

QUE OTRO VEHÍCULO LO ADELANTE

Cuando le adelante un vehículo que viene de atrás o en dirección contraria,

permanezca en la porción central de su carril. Si se acerca demasiado a ellos podría colocarse en una situación peligrosa.

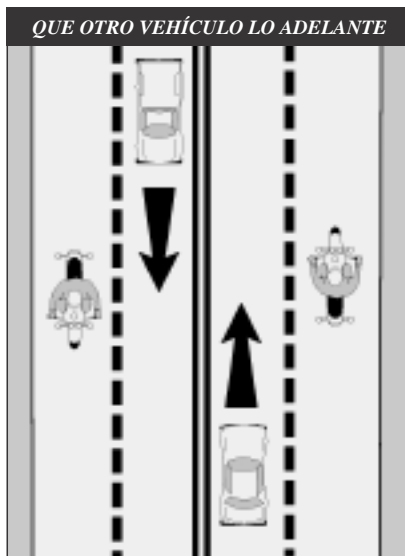
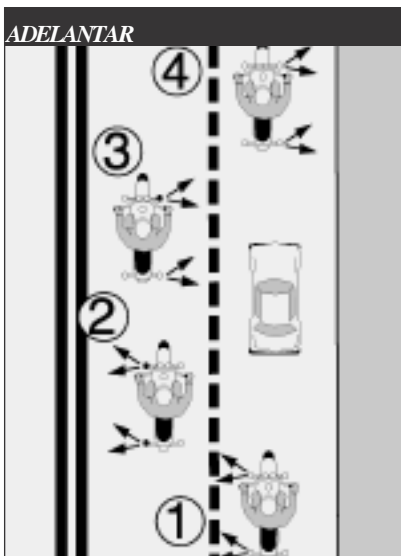
Evite chocar con:

- **El otro vehículo:** Un mínimo error cometido por usted o por el conductor que adelanta podría ocasionar un golpe de refilón.
- **Espejos extendidos:** Algunos conductores se olvidan de que los espejos sobresalen más que los guardabarros.
- **Objetos arrojados desde las ventanillas:** Aun cuando el conductor sepa de su presencia, puede ocurrir que un pasajero no lo vea y le arroje algo o arroje algo en la carretera delante de usted.
- **Corriente de viento proveniente de vehículos más grandes:** Este efecto puede hacerle perder el control de la moto. Tiene más probabilidad de cometer errores si está en la porción central cuando lo impacta esta corriente que si está en uno de los lados del carril.

No se dirija hacia la porción del carril que está más lejos del vehículo que lo está adelantando. El otro conductor podría adentrarse en su carril demasiado pronto.

ADELANTAR

QUE OTRO VEHÍCULO LO ADELANTE



COMPARTIR CARRILES

Los autos y las motocicletas necesitan un carril entero para conducir seguros. Por lo general está prohibido compartir carriles.

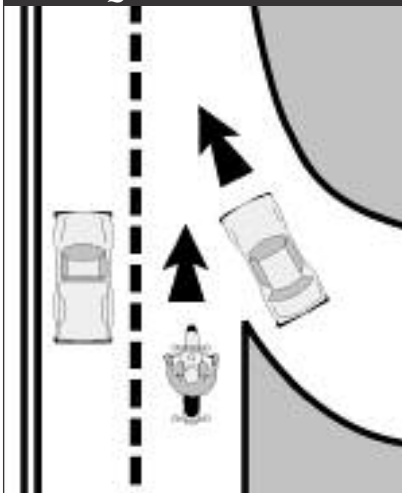
Si pasa entre filas de vehículos detenidos o en movimiento en el mismo carril, podría enfrentarse a lo desconocido. Alguien podría sacar la mano por la ventanilla; podría abrirse una puerta; o alguien podría girar repentinamente. Impida que los demás compartan su carril. Manténgase en el centro del carril cuando alguien intenta adelantarlo y hay poco espacio. Los conductores suelen intentarlo:

- **Cuando hay gestión de tránsito**, parachoques con parachoques.
- **Cuando** quieren adelantarlo.
- **Cuando** usted se prepara para girar en una intersección.
- **Cuando** usted pasa a un carril de salida o sale de un autopista.

AUTOS QUE SE INCORPORAN

Los conductores que entran a una autopista podrían no verle. Ofrezcales suficiente espacio. Pase a

AUTOS QUE SE JUNTAN

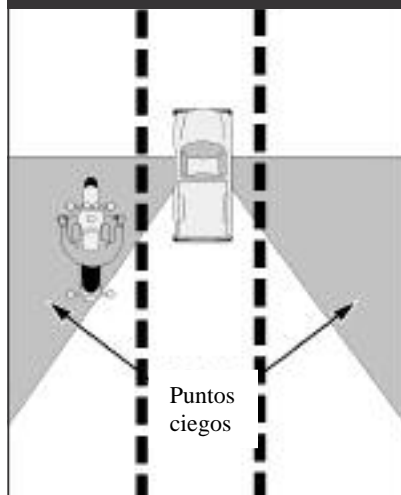


otro carril si hay lugar. Si no hay lugar para cambiar de carril, disminuya la velocidad para darle más espacio al conductor que está entrando.

AUTOS QUE VAN AL LADO

No conduzca junto a los autos o camiones que están en los carriles de al lado si puede hacerlo. Podría quedar en uno de los “puntos ciegos” del auto que está en el carril de al lado, y éste podría pasarse a su carril sin previo aviso. Los autos que están en los carriles de al lado también le bloquean la salida si llegara a surgir algún inconveniente en su carril. Acelere o disminuya la velocidad hasta encontrar una posición sin tráfico a ambos lados.

PUNTOS CIEGOS



4

Póngase a prueba

Por lo general, una buena forma de lidiar con alguien que le sigue muy de cerca es:

- A. Cambiar de carril y dejarlo pasar.
- B. Hacer sonar la bocina y hacer gestos obscenos.
- C. Acelerar para poner distancia entre usted y el otro conductor.
- D. Ignorarlos

Respuesta - página 40

SEE (EEE, en español)

Los conductores experimentados están siempre atentos a lo que sucede a su alrededor. Mejoran la estrategia de manejo utilizando el proceso SEE (EEE, en español), un proceso de tres pasos que se utiliza para tomar decisiones adecuadas y aplicarlas correctamente en distintas situaciones de tránsito:

- **Search (Explorar)**
- **Evaluate (Evaluar)**
- **Execute (Ejecutar)**

Examinemos cada uno de estos pasos.

EXPLORAR

Explore minuciosamente qué hay más adelante, a los lados y atrás para evitar posibles peligros incluso antes de que surjan. Una exploración minuciosa y tener tiempo y espacio podría eliminar o reducir el daño. Preste aún más atención en buscar rutas de escape dentro o cerca de las intersecciones, las zonas comerciales, las zonas escolares y las zonas de construcción.

Explore para detectar factores tales como:

- **Tráfico** en dirección contraria que podría girar a la izquierda delante de usted.
- **Tráfico** que viene desde la izquierda y la derecha.
- **Tráfico** que se acerca desde atrás.
- **Condiciones** peligrosas de la carretera.

Esté especialmente alerta en zonas con poca visibilidad. Los lugares visualmente “congestionados” podrían ocultarlo a usted, y a la moto, de los demás.

EVALUAR

Piense de qué modo los peligros podrían interactuar para ponerle en una situación de riesgo. Anticípese a los posibles problemas y tenga un plan para reducir los riesgos.

- **Características de la superficie y la carretera:** Los baches, las defensas viales, los puentes, los postes de teléfono y los árboles no se interpondrán en su camino, pero podrían afectar su estrategia de manejo.
- **Dispositivos para el control vial:** Busque las señales viales, entre ellas, las señales reglamentarias, los carteles de advertencia y las marcas del pavimento para ayudarle a evaluar cuál es la situación más adelante.
- **Vehículos y otro tráfico:** Pueden cruzarse en su camino y aumentar la posibilidad de que ocurra un choque.

Tenga en cuenta los requisitos de tiempo y espacio necesarios para mantener un margen seguro. Debe dejarse tiempo para reaccionar en caso de que surja una emergencia.

EJECUTAR

Implemente su decisión.

Para crear más espacio y minimizar el posible daño ante un peligro:

- **Comunique** su presencia con luces o con la bocina.
- **Ajuste la velocidad** acelerando, deteniéndose o disminuyendo la velocidad.
- **Ajuste su posición** o dirección.

Si debe sortear más de un peligro, vaya “paso a paso” y resuélvalos uno a uno. Ajuste la velocidad para separar los dos peligros. Luego, ocúpese de cada uno de ellos a la vez. Es más difícil tomar decisiones cuando hay tres peligros o más. Evalúe las consecuencias de cada uno de ellos y mantenga igual distancia con cada uno de los peligros.

En las áreas de mayor riesgo, como las intersecciones, las zonas comerciales, escolares y de construcción, tenga listos el embrague y ambos frenos para disminuir el tiempo de reacción necesario.

5

Póngase a prueba

Para reducir el tiempo de reacción, debería:

- A. Ir a menos de la velocidad permitida.
- B. Tener listos el embrague y los frenos.
- C. Ir en neutro al bajar la velocidad.
- D. Accionar el embrague al girar.

Respuesta - página 40

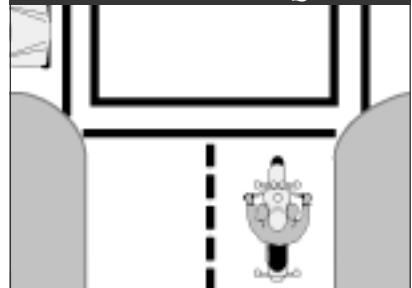
INTERSECCIONES

El punto de mayor conflicto entre usted y el resto del tráfico está en las intersecciones. Las intersecciones pueden estar en el medio de una zona urbana o en una entrada de autos en cualquier calle residencial, donde sea que haya tráfico que pueda cruzarse en su camino. Más de la mitad de los accidentes de motos y autos son causados por conductores que se interponen en el camino de otro conductor con derecho de paso. Los autos que representan el mayor peligro son los autos que giran a la izquierda delante de usted, incluidos los que giran a la izquierda desde el carril de la derecha, y los autos que se colocan delante de usted provenientes de calles laterales. Es fundamental que siga los pasos del proceso SEE (EEE) [pág. 17] al cruzar una intersección.

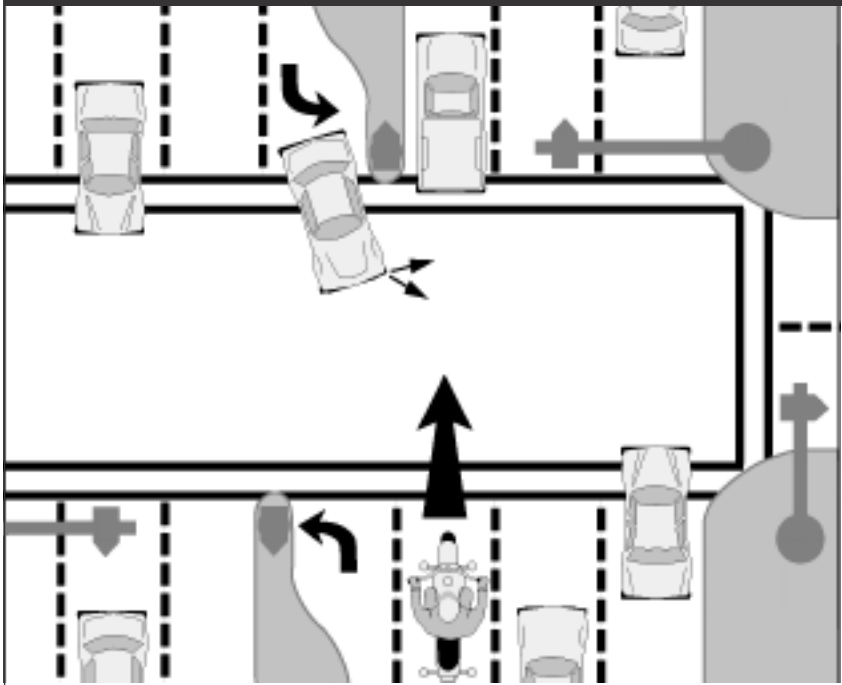
No existe garantía alguna de que los demás lo verán a usted. Jamás confíe en el “contacto visual” como señal de que un conductor lo dejará pasar. Ocurre a menudo que los conductores miran hacia las motocicletas y aun así no las “ven”. Los únicos ojos en los que puede confiar son los suyos. Si un auto puede cruzarse en su camino, dé por hecho que lo hará. Los buenos conductores están siempre “anticipando problemas”, no para ser parte de ellos, sino para evitarlos.

Aumenten la posibilidad de que lo vean en las intersecciones. Conduzca con el faro delantero encendido en una posición del carril que le permita tener la mejor vista del tráfico que viene en dirección contraria. Mantenga un “cojín de espacio” alrededor de la motocicleta que le permita adoptar maniobras evasivas.

INTERSECCIONES PEQUEÑAS



INTERSECCIONES GRANDES

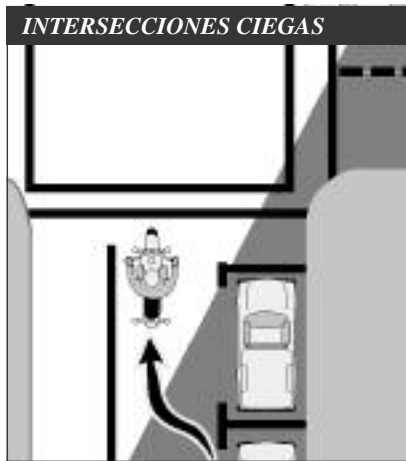


Al llegar a una intersección, elija una posición en el carril que le permita estar más visible. Tenga listos el embrague y ambos frenos para reducir el tiempo de reacción.

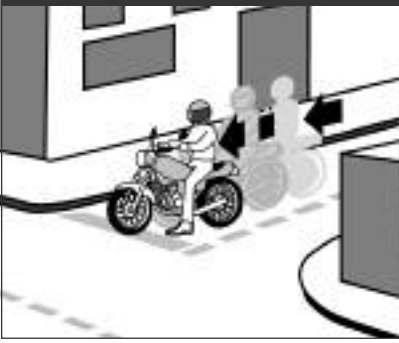
Disminuya la velocidad a medida que se acerca a la intersección. Después de entrar en la intersección, aléjese de los vehículos que se estén preparando para girar. No cambie de velocidad ni de posición en forma radical. El conductor podría pensar que usted se está preparando para girar.

INTERSECCIONES CIEGAS

Si llega a una intersección ciega, diríjase a la porción del carril que lo incluya en el campo visual de otros conductores cuanto antes. En esta imagen, el conductor se ha desplazado a la porción izquierda del carril, lejos del auto estacionado, para que el conductor que viene por la calle perpendicular pueda verlo de inmediato.



Recuerde que la clave es ver todo lo posible y ser lo más visible posible para los demás mientras cuida su espacio.

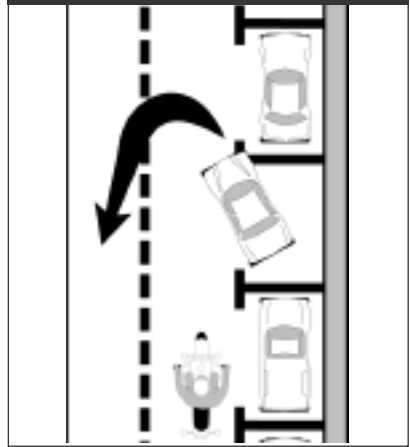
SEÑAL DE STOP

Si hay una señal de stop o una línea de detención, deténgase allí primero. Luego prosiga lentamente y deténgase de nuevo donde el tráfico transversal atraviesa su carril. Desde esa posición, inclínese hacia adelante y mire alrededor de los edificios, los autos estacionados o los arbustos para ver si viene alguien. Procure que la rueda delantera esté fuera del carril del tráfico transversal mientras aguarda.

PASAR AUTOS ESTACIONADOS

Cuando deba pasar un auto estacionado, permanezca en el lado izquierdo de su carril. De este modo evitará los problemas causados por puertas que se abren, conductores que bajan de los autos o gente que cruza por entre los autos. Si viene tráfico de frente, generalmente lo mejor es mantenerse en el centro del carril para maximizar el "cojín de espacio".

Puede ocurrir un problema mayor si el conductor arranca desde el borde de la calzada sin mirar si viene tráfico atrás. Aunque mire, puede ocurrir que no lo vea.

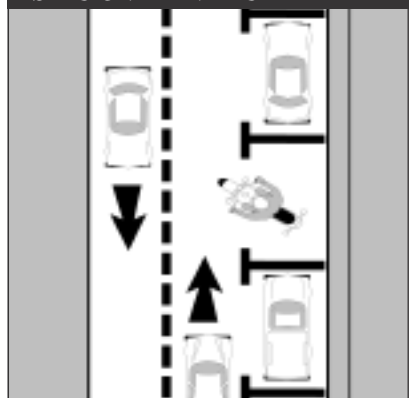
AUTOS ESTACIONADOS

En cualquiera de los dos casos, el conductor puede cruzarse en su camino. Disminuya la velocidad o cambie de carril para darle lugar a alguien que pretenda colocarse delante de usted.

Los autos que giran en U repentinamente son los más peligrosos. Pueden cruzarse totalmente en su camino y bloquearle el paso por completo, y por consiguiente usted no tendrá escapatoria. Dado que es imposible predecir lo que hará un conductor, disminuya la velocidad y capte su atención. Haga sonar la bocina y continúe con cuidado.

ESTACIONAR EN LA CALLE

Estacione a un ángulo de 90 grados del bordillo, con la rueda trasera tocando el bordillo.

ESTACIONAR EN LA CALLE**6*****Póngase a prueba***

Hacer contacto visual con otros conductores:

- A. Es una buena manera de saber que lo ven.
- B. No vale la pena el esfuerzo.
- C. No significa que el conductor le cederá el paso.
- D. Le garantiza que el otro conductor lo dejará pasar.

Respuesta - página 40

CÓMO SER MÁS VISIBLE

En los choques con motociclistas, los conductores suelen decir que no vieron a la motocicleta. Desde adelante y desde atrás, la silueta de una motocicleta es mucho más pequeña que la de un auto. Además, es difícil ver algo que uno no busca, y la mayoría de los conductores no buscan motocicletas. Lo más probable es que estén mirando *a través* de la delgada silueta de dos ruedas en busca de automóviles que puedan presentarles un problema.

Incluso si un conductor lo ve venir, tampoco está del todo a salvo. Los vehículos más pequeños parecen estar más lejos de lo que realmente están y parecen viajar a menos velocidad. Es muy común que los conductores se dispongan a adelantar a las motos creyendo que tienen suficiente tiempo para hacerlo. Muchas veces suelen equivocarse.

No obstante, usted puede hacer mucho para que los demás se percaten de su presencia y la de su motocicleta.

INDUMENTARIA

La mayoría de los choques ocurren a plena luz del día. Utilice ropa de colores brillantes para que sea más visible. Recuerde que su cuerpo representa la mitad de la superficie visible de la unidad integrada por el conductor y la motocicleta.

Las chaquetas o chalecos de color naranja, rojo, amarillo o verde brillante son las mejores opciones para que le vean. El casco puede hacer más que simplemente protegerle en un accidente. Los cascos de colores brillantes también ayudan a que los demás lo vean.

Cualquier color brillante es mejor que un color oscuro o apagado. La mejor opción es ropa de color brillante y reflectante (casco y chaqueta o chaleco).

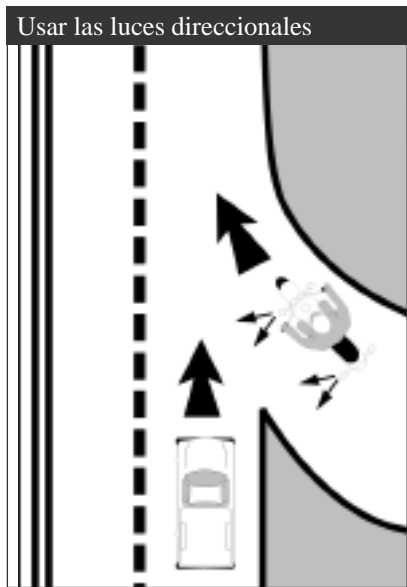
El material reflectante en un chaleco y a ambos lados del casco ayudará a los conductores que se aproximan desde los costados a detectarlo. El material reflectante también puede ser muy útil para los conductores que vienen en sentido contrario o desde atrás.

FARO DELANTERO

La mejor forma de ayudar a que los demás vean su motocicleta es mantener el faro delantero encendido — **en todo momento** (aunque las motocicletas que se venden en los EE.UU. desde 1978 encienden automáticamente el faro delantero al iniciar la marcha). Algunos estudios han demostrado que, durante el día, las motocicletas que tienen el faro delantero encendido tienen el doble de probabilidad de que las vean. Utilice las luces bajas de noche y cuando hay neblina.

Luces direccionales

Las señales de las motocicletas son similares a las de los automóviles. Les indican a los demás lo que usted va a hacer.



No obstante, en el caso de los motociclistas las direccionales adquieren más importancia debido a su mayor vulnerabilidad. Utilícelas cada vez que se proponga cambiar de carril o girar. Utilícelas incluso cuando piensa que no hay nadie cerca. El auto que usted no ve es el que le ocasionará el mayor problema. Las luces de giro también ayudan a que los demás lo detecten mejor. Es por eso que se recomienda utilizar las luces de giro incluso cuando lo que está por hacer resulte obvio.

Cuando entra a una autopista, es más probable que los conductores que vienen atrás vean el parpadeo de las luces de giro y le dejen lugar.

Prender la luz direccional antes de girar disminuye la confusión y la frustración del tráfico que lo rodea. Una vez que gira, recuerde apagar la luz direccional, de lo contrario, un conductor podría atravesarse en su camino pensando que usted va a volver a girar. Utilice las luces de giro cada vez que gira para que los conductores puedan reaccionar correctamente. No haga que adivinen sus próximos pasos.

LUZ DE FRENO

La luz de freno de las motocicletas no suele ser tan notoria como las luces de freno de un auto, particularmente cuando está encendido el faro trasero. (Se enciende junto con el faro delantero). Si la situación lo permite, ayude a que los demás lo vean haciendo parpadear la luz de freno antes de disminuir la velocidad. Es muy importante que active la luz de freno intermitentemente antes de:

- **Disminuir la velocidad más rápido** de lo que los demás esperan (al girar para salir de una autopista).

- **Disminuir la velocidad** cuando los demás no lo esperan (a mitad de cuadra o en un callejón).

Si lo siguen muy de cerca, le recomendamos que active la luz de freno intermitentemente antes de disminuir la velocidad. La persona que viene atrás puede estar fijándose sólo en usted y no observar algo que está más adelante y que podría obligarlo a reducir la marcha. Esto posiblemente hará que guarde más distancia y les advertirá que más adelante hay peligros que quizás no vean.

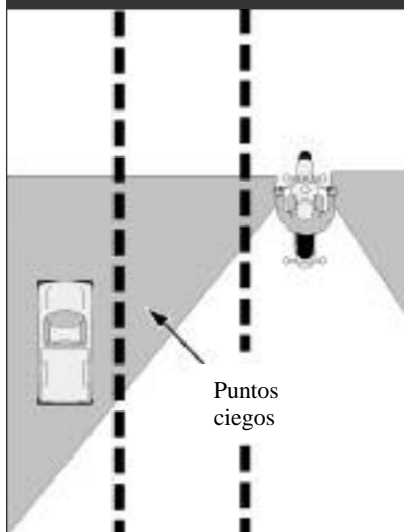
USO DE ESPEJOS

Si bien es más importante prestar atención a lo que sucede adelante, tampoco puede ignorar las situaciones que ocurren atrás. El estado del tráfico cambia muy rápido. Saber qué está ocurriendo atrás es esencial para poder tomar decisiones seguras sobre cómo manejar los problemas que debe enfrentar más adelante.

Mirar por los espejos debe ser parte de su rutina normal. Recuerde utilizar siempre los espejos:

- **Cuando se detenga** en una intersección. Mire a los autos que se acercan desde atrás. Si los conductores no están prestando atención, podrían terminar encima de usted antes de verlo.
- **Antes de cambiar de carril.** Asegúrese de que nadie está por adelantarlo.
- **Antes de disminuir la velocidad.** El conductor que viene detrás quizá no espere que usted baje la velocidad o no sepa exactamente en qué momento lo hará. Por ejemplo, usted pone la luz de giro y el conductor piensa que va a girar en una intersección que hay más adelante, pero en realidad lo hará en una entrada de autos más próxima.

USO DE ESPEJOS



Algunas motocicletas tienen espejos redondeados (convexos). Éstos ofrecen una visión más amplia de lo que ocurre atrás que los espejos planos. También hacen que los autos aparezcan estar mucho más lejos de lo que en realidad están. Si no está acostumbrado a los espejos convexos, familiarícese con ellos. (*Mientras esté detenido, mire por el espejo y elija un auto estacionado. Fórmese una imagen mental de la distancia a la que está el auto. Luego, voltee y mire el auto para ver si calculó bien la distancia.*) Practique con los espejos hasta lograr calcular correctamente la distancia. Incluso cuando lo haya logrado, deje más espacio antes de cambiar de carril.

MIRAR GIRANDO LA CABEZA

Mirar por los espejos no es suficiente. Las motocicletas tienen “puntos ciegos” como los autos. Antes de cambiar de carril, gire la cabeza y mire si hay autos a los lados.

Si está en una carretera con varios carriles, verifique el carril que está más alejado y el que está a su lado. Un conductor del carril más distante podría proponerse dirigirse al mismo lugar que usted.

Los controles frecuentes con la cabeza también deberían formar parte su rutina normal de control. Sólo si sabe todo lo que ocurre a su alrededor estará en condiciones de hacerle frente.

BOCINA

Esté preparado para utilizar la bocina para captar la atención de alguien rápidamente.

Le recomendamos dar un bocinazo rápido antes de adelantar a alguien que podría pasarse a su carril.

Algunas situaciones:

- **Un conductor** del carril de al lado está conduciendo demasiado cerca del vehículo que va adelante y quizá quiera adelantar.
- **Un auto estacionado** con alguien sentado en el asiento del conductor.
- **Hay alguien en la calle**, andando en bicicleta o caminando.

Ante una emergencia, haga sonar la bocina bien fuerte durante un tiempo. Esté preparado para detenerse o esquivar el peligro.

Recuerde que la bocina de una motocicleta no tiene la misma potencia que la de un auto, por lo tanto, utilícela pero no confíe ciegamente en ella. Además de la bocina, es conveniente recurrir a otras estrategias.

CONDUCCION DE NOCHE

De noche es más difícil ver y que lo vean. Distinguir el faro delantero o el trasero del resto de las luces de autos que hay alrededor no es tarea sencilla para el resto de los conductores. Para compensar esta situación, debería:

- **Disminuir la velocidad:** Conduzca incluso más despacio de lo que lo hace durante el día, especialmente si va por carreteras que no conoce muy bien. Así, tendrá más probabilidades de evitar un peligro.
- **Aumente la distancia:** Las distancias resultan más difíciles de calcular de noche que durante el día. Sus ojos dependen de contrastes entre las sombras y las luces para determinar la distancia a la cual se encuentra un objeto y la velocidad a la que se acerca. Estos contrastes están ausentes o están distorsionados con la luz artificial de noche. Abra una distancia de seguimiento de tres segundos o más. Y deje más espacio para adelantar o para que lo adelanten.
- **Utilice el auto que está adelante:** Las luces delanteras del auto que va adelante pueden darle una mejor visión de la carretera que sus propias luces altas. El rebote de las luces traseras del auto que va adelante puede alertarle de desniveles o irregularidades en el pavimento.
- **Utilice las luces altas:** Obtenga toda la luz que pueda. Utilice las luces altas cuando no esté siguiendo a otro auto o no venga un auto de frente. Hágase visible. Utilice ropa reflectante si conduce de noche.
- **Sea flexible sobre su posición en el carril.** Cambie a la porción del carril que mejor le ayude a ver a los demás, a que los demás lo vean y a mantener un “cojín de espacio” adecuado.

7

Póngase a prueba

La ropa reflectante:

- Debe usarse de noche.
- Debe usarse de día.
- No debe usarse.
- Debe usarse de día y de noche

Respuesta - página 40

MANIOBRAS PARA EVITAR CHOQUES

Por mucho cuidado que tenga, habrá ocasiones en las cuales se encontrará en una situación complicada. Las probabilidades de que salga de allí sin problemas dependerá de su capacidad para reaccionar en forma rápida y correcta. A menudo, los choques ocurren debido a que el motociclista no está preparado o no tiene el entrenamiento necesario para realizar maniobras para evitar choques.

Saber cuándo y cómo detenerse o desviarse son dos de las destrezas fundamentales para evitar un choque. No siempre es recomendable o posible detenerse rápidamente para sortear un obstáculo. Los motociclistas también deben saber esquivar un obstáculo. También es importante saber determinar cuál de estas maniobras debe emplearse en cada situación.

Algunos estudios han demostrado que la mayoría de los motociclistas que sufren accidentes:

- **Frenan poco** con la rueda delantera y demasiado con la trasera.
- **No separan** el frenado de la acción de esquivar un peligro o no optaron por esquivarlo cuando correspondía.

A continuación le damos algunos consejos.

PARADAS RÁPIDAS

Para frenar rápidamente, active ambos frenos al mismo tiempo. No tenga miedo de usar el freno delantero, pero tampoco lo “agarre”. Apriete la palanca de freno con firmeza y en forma progresiva. Si la rueda delantera se bloquea, suelte el freno delantero y luego vuelva a activarlo con firmeza. En forma simultánea, pise el freno trasero. Si traba accidentalmente el freno trasero en una superficie con buena tracción, puede mantenerlo trabado hasta detenerse por completo. Incluso con una rueda trasera bloqueada, puede controlar la motocicleta en una recta si está en posición vertical y va en línea recta.

DISTANCIA DE FRENADO



Traseros



Delanteros



Ambos

Utilice siempre ambos frenos al mismo tiempo para frenar. El freno delantero puede brindar un 70% o más de la fuerza de frenado potencial.

Si debe frenar rápido mientras gira o hace una curva, la mejor técnica es primero enderezar la moto y luego frenar. No obstante, no siempre es posible enderezar la moto y luego detenerse. Si debe frenar mientras está inclinado, frene suavemente y disminuya la aceleración. A medida que disminuye la velocidad, puede reducir el ángulo de inclinación y ejercer más presión en el freno hasta que la motocicleta esté derecha y sea posible activar totalmente el freno. Debe

“enderezar” el manubrio en los últimos pies antes de detenerse. La moto ya debería estar derecha y en equilibrio.

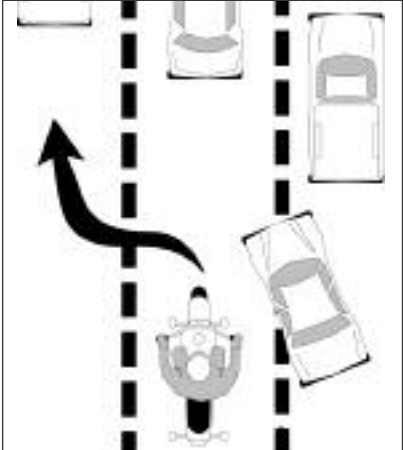
DESVIARSE O GIRAR RÁPIDAMENTE

En ocasiones es posible que no tenga suficiente espacio para detenerse, incluso si utiliza ambos frenos correctamente. Podría cruzarse con un objeto en la carretera. O el auto que va delante podría frenar bruscamente. La única forma de evitar un choque podría ser girar rápidamente o desviarse.

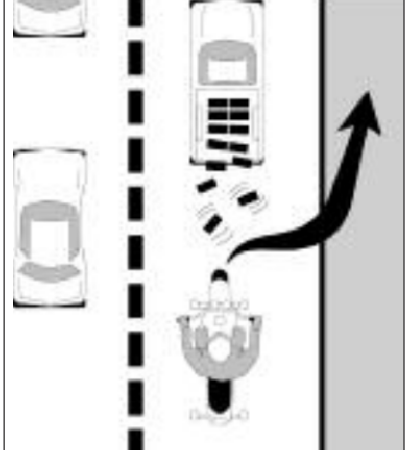
Un desvío es un cambio de dirección brusco. Puede implicar dos curvas bruscas o un desplazamiento rápido hacia el costado. Presione moderadamente el manubrio en la misma dirección que planea escaparse. Esto hará que la motocicleta se incline rápidamente. Cuanto más cerrada sea la curva o curvas, más deberá inclinarse la moto.

Mantenga el cuerpo erguido y permita que la moto se incline en la misma dirección que va a girar mientras presiona las rodillas contra el tanque y los pies firmes contra los reposapiés.

ESQUIVE, LUEGO FRENE



FRENE, LUEGO ESQUIVE



Permita que la motocicleta se mueva debajo de usted. Concéntrese en su ruta de escape. Presione la parte opuesta del manubrio una vez que haya sorteado el obstáculo para regresar a su dirección original. Para desviarse hacia la izquierda, presione el lado izquierdo del manubrio, y luego presione el lado derecho para recuperar la posición. Para desviarse hacia la derecha, presione el lado derecho del manubrio, y luego el izquierdo.

SI DEBE FRENAR, NO LO HAGA EN FORMA SIMULTÁNEA CON EL DESVÍO. Frene antes o después, pero nunca mientras esquiva un obstáculo.

CONDUCCIÓN EN CURVAS

Una de las principales causas de accidentes en los cuales participa un único vehículo son los motociclistas que se abren demasiado en una curva o que giran y colisionan con la calzada o con un objeto fijo.

Todas las curvas son distintas. Esté atento a si la curva es constante, si se va ensanchando gradualmente, se hace más estrecha o tiene múltiples curvas.

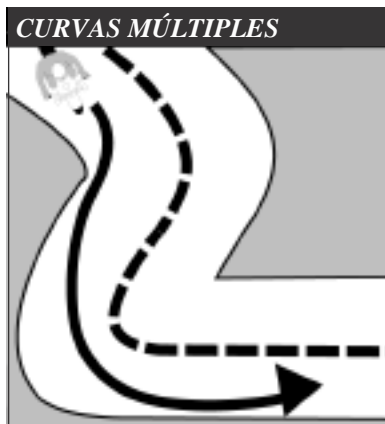
Conduzca según sus habilidades y respetando los límites de velocidad.

El mejor camino no siempre sigue la curva de la carretera.

CURVAS CONSTANTES



CURVAS MÚLTIPLES



CURVAS QUE SE CIERRAN



CURVAS QUE SE ABREN



Cambie de posición en el carril según el tráfico, las condiciones de la calzada y las curvas de la carretera. Si no hay tráfico, comience desde el exterior de la curva para aumentar su línea de visión y el radio efectivo del giro. A medida que gira, vaya hacia el interior de la curva, y al pasar por el centro, diríjase al exterior para salir.

Otra alternativa consiste en moverse hacia el centro del carril antes de entrar a una curva, y quédese allí hasta salir. Esto le permite detectar el tráfico que se acerca cuanto antes. También puede ajustarse si hay tráfico que “conglomera” el centro del carril o escombros que bloquean parte de su carril.

CÓMO SORTEAR SUPERFICIES PELIGROSAS

Tiene más probabilidades de caerse o de chocar al pasar por:

- Superficies irregulares u obstáculos.
- Superficies resbaladizas.
- Vías ferroviarias.
- Acanaladuras y rejillas.

SUPERFICIES IRREGULARES Y OBSTÁCULOS

Tenga cuidado con las superficies irregulares tales como badenes, roturas del pavimento, baches o pequeños trozos de residuos en la carretera.

Trate de evitar los obstáculos disminuyendo la velocidad y esquivándolos. Si no le queda más opción que pasar por encima del obstáculo, primero analice si es posible. Acérquese al obstáculo lo más próximo a un ángulo de 90 grados como sea posible. Mire hacia el lugar donde se propone ir para controlar su recorrido. Si debe pasar por encima del obstáculo, debería:

- **Disminuir la velocidad** todo lo posible antes de hacer contacto.
- **Asegurarse** de que la motocicleta esté derecha.

8

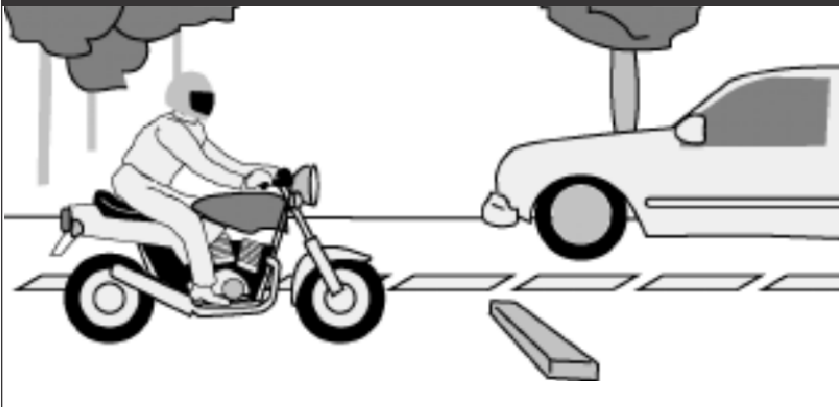
Póngase a prueba

La mejor forma de detenerse repentinamente es:

- Usar sólo el freno delantero.
- Usar el freno trasero primero.
- Desacelerar y usar el freno delantero.
- Usar ambos frenos simultáneamente.

Respuesta - página 40

OBSTÁCULOS



- **Elevarse levemente** del asiento con el peso en los reposapiés para absorber el impacto con las rodillas y los codos, y no caerse de la motocicleta.
- **Justo antes de entrar en contacto**, acelere un poco para aligerar la parte delantera.

Si pasa por encima de un obstáculo en la calle, deténgase a un lado de la carretera y revise si se dañaron los neumáticos y las llantas antes de seguir la marcha.

SUPERFICIES RESBALADIZAS

Las motocicletas se manejan mejor al andar en superficies que permiten una buena tracción. Las superficies que no tienen buena tracción son:

- **Pavimento mojado**, en especial apenas empieza a llover y antes de que el aceite que está en la superficie se lave hacia los costados de la calzada.
- **Carreteras con gravilla** o donde se acumulan arena y gravilla.
- **Lodo, nieve y hielo.**
- **Señalizaciones del carril (líneas pintadas)**, planchas de acero y tapas de alcantarillas, especialmente cuando están mojadas.

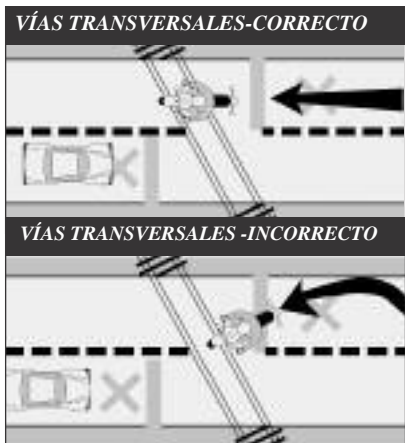
Para andar con seguridad sobre superficies resbaladizas:

- **Disminuya la velocidad:** Disminuya la velocidad antes de llegar a una superficie resbaladiza para reducir el riesgo de derrapar. La motocicleta necesita más distancia para detenerse. Y es particularmente importante disminuir la velocidad antes de entrar a curvas mojadas.
- **Evite los movimientos bruscos:** Los cambios bruscos en la marcha o la dirección podrían ocasionar un derrape. Si acelera, pasa un cambio, gira o frena, hágalo con sutileza.
- **Utilice ambos frenos:** El freno delantero sigue siendo efectivo, incluso en superficies resbaladizas.

Apriete la palanca de freno en forma gradual para evitar trabar la rueda delantera. Recuerde ejercer presión moderada sobre el freno trasero.

- **El centro del carril** puede ser peligroso cuando está mojado. Si comienza a llover, vaya por las huellas que dejan los neumáticos de los autos. Generalmente, la huella neumática de la izquierda suele ser la mejor posición, dependiendo del tráfico y de las demás condiciones de carretera.
- **Cuidado con las manchas de aceite** al apoyar el pie para detenerse o estacionar. Puede resbalarse y caerse.
- **La tierra y la gravilla** se acumulan a los costados de la carretera, especialmente en las curvas y en las rampas que desembocan en las autopistas. Esté atento a lo que hay en los bordes de la carretera, en especial al girar muy cerrado y al entrar o salir de una autopista a alta velocidad.
- **La lluvia se seca y la nieve se derrite** más rápido en algunos sectores de la carretera que en otros. Los parches de hielo suelen formarse en áreas bajas o sombreadas y en los puentes y pasos elevados. Las superficies mojadas y las hojas mojadas también resbalan. Conduzca por el sector menos resbaladizo del carril y disminuya la velocidad.

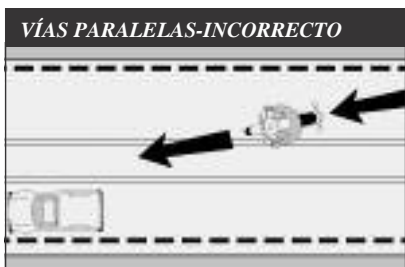
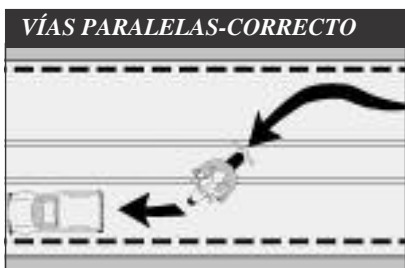
Los motociclistas prudentes evitan las carreteras con hielo o nieve. Si no puede evitar una superficie resbaladiza, mantenga la motocicleta derecha y avance lo más lento posible. Si se encuentra con una superficie resbaladiza amplia que le exige desplazarse lentamente o avanzar a velocidad de peatón, le recomendamos que vaya rozando la superficie con los pies. Si la motocicleta comenzara a caerse, podrá atajarse. Recuerde no tocar los frenos. De ser posible, apriete el embrague y avance lentamente. Intentar esta maniobra si no va a la velocidad mínima podría ser peligroso.



VÍAS FERROVIARIAS, VÍAS DEL TRANVÍA Y UNIONES DEL PAVIMENTO

Por lo general es más seguro avanzar en forma recta siguiendo el carril para cruzar las vías. Girar para cruzar las vías en forma perpendicular (a un ángulo de 90 grados) puede ser más peligroso, ese recorrido podría llevarlo a otro carril.

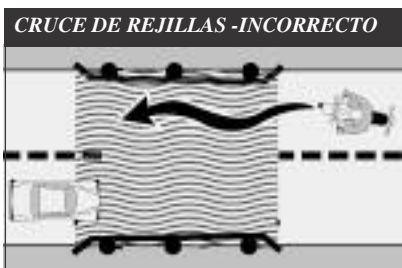
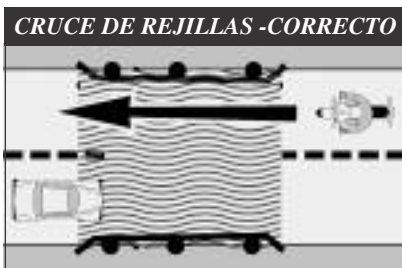
Si las vías y las uniones de pavimento



están paralelas a su recorrido, aléjese lo suficiente de las vías, surcos o uniones del pavimento para cruzar a un ángulo de 45 grados. Luego, dé un giro rápido y cerrado. Si cruza a menos de 45 grados, podrían engancharse las ruedas y perder el equilibrio.

ACANALADURAS Y REJILLAS

Al pasar por las acanaladuras para lluvia o las rejillas de los puentes una motocicleta podría tambalearse levemente. Este movimiento oscilante por lo general no es peligroso. Relájese, mantenga una velocidad estable y avance en línea recta. Para cruzar en ángulo los motociclistas deben zigzaguear para no salirse del carril. El zigzagueo es mucho más peligroso que la sensación oscilante.



9

Póngase a prueba

Cuando comienza a llover lo mejor suele ser:

- A. Ir por el centro del carril.
- B. Estacionar a un costado hasta que pare de llover.
- C. Ir por las huellas neumáticas que dejan los autos.
- D. Aumentar la velocidad.

Respuesta - página 40

PROBLEMAS MECÁNICOS

Puede encontrarse frente a una emergencia cuando algo falla en su motocicleta. Al lidiar con un problema mecánico, tenga en cuenta las condiciones de la carretera y del tráfico a las que se enfrenta. A continuación le damos algunas pautas que pueden ayudarle a manejar los problemas mecánicos de modo seguro.

DESPERFECTO DEL NEUMÁTICO

Es muy raro que oiga cuando pincha un neumático. Si la motocicleta comienza a andar distinta, podría deberse a un desperfecto del neumático. Esto podría ser peligroso. Debería darse cuenta por el modo en que reacciona la motocicleta. Si uno de los neumáticos de repente pierde aire, reaccione con rapidez para mantener el equilibrio. Deténgase a un costado de la carretera y revise los neumáticos.

Si se desinfla la rueda delantera, sentirá que la dirección está más “dura”. Tener la rueda delantera desinflada es particularmente peligroso porque afecta la dirección de la moto. Deberá maniobrar correctamente para mantener el equilibrio.

Si se desinfla la rueda trasera, es posible que la parte trasera de la motocicleta empiece a tironear o a bambolearse de un lado al otro.

Si cualquiera de los neumáticos se desinfla durante la marcha:

- **Sujete el mango del manubrio** con firmeza, desacelere y vaya en línea recta.
- **Si debe frenar**, no obstante, frene gradualmente con la rueda que no está desinflada, siempre que sepa con certeza de cuál se trata.
- **Cuando la motocicleta disminuya la velocidad**, desplácese hacia el borde de la carretera, apriete el embrague y deténgase.

ACELERADOR BLOQUEADO

Gire el acelerador hacia delante y hacia atrás varias veces. Si el cable del acelerador está trabado, esto podría destrabarlo. Si el acelerador sigue trabado, accione de inmediato el interruptor de corte del motor y jale del embrague al mismo tiempo. Esto le quitará potencia a la rueda trasera, aunque el sonido del motor tarde en disminuir. Una vez que la motocicleta esté “bajo control”, hágase a un lado y deténgase.

Después de detenerse, revise detenidamente el cable del acelerador para averiguar cuál fue la causa del problema. Asegúrese de que el acelerador funcione adecuadamente antes de reiniciar la marcha.

BAMBOLEO

El “bamboleo” se produce cuando la rueda delantera y los manubrios de repente comienzan a menearse de un lado al otro a cualquier velocidad. La mayoría de los bamboleos se deben a cargas inadecuadas, accesorios incompatibles o presión de aire incorrecta de los neumáticos. Si transporta una carga muy pesada, quítele peso. Si no puede hacerlo, cámbiela de posición. Centre la carga más abajo y más adelante en la motocicleta. Asegúrese de que la presión de aire, la precarga del muelle, los amortiguadores de aire y los amortiguadores cumplan con las graduaciones recomendadas para ese peso. Asegúrese de que el parabrisas y el carenado estén colocados correctamente.

Verifique si la dirección está mal ajustada; si hay alguna pieza de la dirección que está gastada; si la rueda delantera está doblada, desalineada o fuera de equilibrio; si hay rodamientos o rayos de las ruedas flojos y rodamientos del basculante gastados. Si ninguna de éstas parece ser la causa, pídale a un profesional calificado que revise la moto detalladamente.

“acelerar para dejar de bambolearse” sólo aumentará la inestabilidad de la motocicleta. En cambio:

- **Sujétese a los manubrios con firmeza**, pero no se resista al bamboleo.
- **Cierre el acelerador en forma gradual** para disminuir la velocidad. No frene ya que podría empeorar el bamboleo.
- **Lleve el peso** lo más adelante y abajo posible.
- **Deténgase a un costado de la carretera** en cuanto pueda y solución el problema.

10

Póngase a prueba

Si la motocicleta comienza a bambolearse:

- A. Acelere para dejar de bambolearse.
- B. Frene en forma gradual.
- C. Sujete los manubrios con firmeza y cierre el acelerador en forma gradual.
- D. Baje un cambio.

Respuesta - página 40

PROBLEMAS CON LA CADENA

Una cadena que se suelta o se rompe mientras está andando podría bloquear la rueda trasera y hacer que la motocicleta derrape. Un correcto mantenimiento de la motocicleta podría evitar que esto suceda.

- **Si se suelta:** Si la cadena se suelta al intentar acelerar rápido o al ir en subida, deténgase a un costado de la carretera. Revise la cadena y los dientes del engranaje. Podría ayudar ajustar la cadena. Si el problema es que la cadena está gastada o estirada o que los dientes están gastados o doblados, cambie la cadena, el piñón o ambas cosas antes de reiniciar la marcha.
- **Si se rompe:** Notará una pérdida repentina de potencia en la rueda trasera. Cierre el acelerador y deténgase.

AGARROTAMIENTO DEL MOTOR

Cuando el motor se “traba” o se “congela” generalmente se debe a la falta de aceite. Las partes móviles del motor se rozan sin lubricación y el motor se recalienta. La primera señal puede ser la pérdida de potencia del motor o un cambio en el sonido del motor. Apriete la palanca del embrague para desembragar al motor de la rueda trasera. Deténgase a un lado de la carretera. Revise el aceite. Si fuera necesario, deberá agregarle aceite cuanto antes, de lo contrario, el motor se agarrotará. Si esto ocurriera, el efecto sería el mismo que cuando se traba una rueda trasera. Deje enfriar el motor antes de arrancar de nuevo.

ANIMALES

Naturalmente, debe hacer todo lo que esté a su alcance para evitar lastimar a un animal. No obstante, si está en el medio del tráfico, conserve su carril. Chocarse con algo pequeño es menos peligroso para usted que chocarse con algo más grande, como un auto.

Las motocicletas parecen atraer a los perros. Si lo persigue un perro, baje un cambio y acérquese al animal lentamente. Al acercarse, acelere y aléjese del animal. No lo provoque. Mantenga el control de la motocicleta y mire hacia adelante.

En caso de animales más grandes (ciervos, alces, ganado) frene y prepárese para detenerse, son impredecibles.

11

Póngase a prueba

Si lo persigue un perro:

- A. Patéelo.
- B. Deténgase hasta que se vaya.
- C. Esquive al animal.
- D. Acérquese despacio, luego acelere.

Respuesta - página 40

OBJETOS VOLADORES

Ocurre a veces que los motociclistas reciben impactos de insectos, colillas de cigarrillos arrojadas desde los autos o piedritas despedidas por las ruedas del vehículo que va adelante. Si tiene protección facial, podría marcarse o rajarse, y dificultarle la visión. Sin protección facial, el objeto podría golpearle el ojo, el rostro o la boca. Suceda lo que suceda, mantenga la vista en la carretera y las manos en los manubrios. Cuando sea seguro, deténgase a un lado de la carretera y repare el daño.

SALIR DE LA CARRETERA

Si debe detenerse a un lado de la carretera para revisar la motocicleta (o para descansar un rato), asegúrese de:

- **Controlar el borde de la carretera:** Asegúrese de que la superficie al costado de la carretera sea lo suficientemente firme para detenerse sobre ella. Si es pasto blando, arena movediza o si usted no está seguro, disminuya bastante la velocidad antes de dirigirse allí.
- **Haga señales:** Los conductores que vienen atrás quizá no esperen que usted disminuya la velocidad. Hágales una señal clara de que va a reducir la marcha y cambiar de dirección. Mire por el espejo y mire con la cabeza antes de actuar.
- **Deténgase a un lado:** Aléjese lo más posible de la carretera. A veces es difícil divisar una moto detenida al borde de la carretera. Alguien podría no verlo y detenerse en el mismo lugar que usted.
- **Estacione con cuidado:** Los arceños flojos y con declives pueden dificultar el uso del pie de apoyo central y lateral.

TRANSPORTAR PASAJEROS Y CARGA

Sólo los motociclistas con experiencia deberían llevar pasajeros o cargas pesadas. El peso adicional modifica la reacción de la moto, el equilibrio, la aceleración y desaceleración. Antes de salir a la calle con un pasajero o una carga pesada, practique en un sitio sin tráfico.

EQUIPO

Para llevar pasajeros en forma segura:

- **Equipe y ajuste** su motocicleta para llevar pasajeros.
- **Instruya al pasajero** antes de arrancar.
- **Ajuste su técnica** de manejo de acuerdo con el peso adicional.

El equipo debería incluir:

- **Un asiento adecuado** con espacio suficiente para los dos sin quedar apretados. Usted no debería sentarse más adelante de lo que se siente habitualmente.
- **Reposapiés** para el pasajero. Si el pasajero tiene un apoyo firme para los pies es menos probable que se caiga y que lo tire a usted.
- **El equipo de protección** que debe usar el pasajero es el mismo que el recomendado para el conductor.

Adapte la suspensión para soportar bien el peso adicional. Probablemente deba agregar algunas libras de presión a los neumáticos si lleva un pasajero. (Consulte las especificaciones en el manual del propietario). Cuando el pasajero esté sentado en el asiento junto a usted, ajuste el espejo y el faro delantero según el cambio de ángulo de la motocicleta.

INSTRUCCIONES PARA PASAJEROS

Incluso si su pasajero fuera un motociclista, le recomendamos darle las siguientes instrucciones antes de arrancar. Dígale al pasajero que:

- **Se suba** a la moto después de que usted haya arrancado el motor.
- **Se siente lo más adelante** posible sin quitarle lugar.
- **Se sujete con firmeza** de su cintura, cadera, cinturón o de los asideros de la moto.
- **Mantenga ambos pies** en los reposapiés, incluso cuando la moto se detenga.
- **Mantenga las piernas** alejadas del tubo de escape, cadenas o partes móviles.
- **Permanezca detrás de usted**, y que se incline a medida que usted lo hace.
- **Salvo que fuera necesario**, evite hablar o moverse.

Asimismo, indíquelo a su pasajero que se sujete a usted con firmeza cuando:

- **Se acerca a superficies** problemáticas.
- **Está por arrancar** después de haber estado detenido.
- **Le advierte** que hará un movimiento brusco.

LLEVAR PASAJEROS

Su motocicleta responderá con más lentitud si lleva un pasajero. Cuanto más pesado sea el pasajero, más tiempo le llevará disminuir la velocidad y acelerar, especialmente si se trata de una moto liviana

- **Conduzca un poco más lento**, especialmente cuando llega a una curva, gira en una esquina o pasa un bache.

- **Comience a desacelerar con más anticipación** cuando llega a un stop.
- **Abra un mayor cojín de espacio** hacia delante y hacia los costados.
- **Espere a tener más espacio** para cruzar, entrar o unirse al tráfico.

Cada vez que se produzca una situación especial, avísele a su pasajero: cuando va a arrancar, a detenerse de repente, a girar muy cerrado o va a pasar por un bache. Voltee la cabeza ligeramente para hacerse entender, pero sin apartar los ojos de la carretera.

LLEVAR CARGAS

La mayoría de las motocicletas no están diseñadas para llevar mucha carga. Las pequeñas cargas pueden llevarse sin riesgo siempre que se ubiquen y se sujeten correctamente.

- **Mantenga la carga baja:** Amarre bien las cargas o colóquelas en los maleteros laterales. Apilar las cargas contra el respaldo del acompañante o el cuadro detrás del asiento eleva el centro de gravedad de la moto y afecta el equilibrio.
- **Mantenga la carga adelante:** Coloque la carga sobre el eje trasero o delante de él. Las maletas para tanques mantienen la carga hacia delante, pero tenga cuidado cuando cargue objetos duros o punzantes. Asegúrese de que la maleta para tanques no interfiera con los manubrios o los controles. Colocar las cargas detrás del eje trasero puede afectar el giro y el frenado de la motocicleta. También puede ocasionar un bamboleo.
- **Distribuya la carga en forma pareja:** Coloque el mismo peso en cada uno de los maleteros. Una carga desapareja podría inclinar más la moto hacia uno de los lados.

12

Póngase a prueba**Los pasajeros deberían:**

- Inclinarse cuando usted se inclina.
- Sujetarse del asiento de la moto.
- Sentarse lo más atrás posible.
- Nunca sujetarse de usted.

Respuesta - página 40

- **Amarre la carga:** Amarre bien la carga con cuerdas elásticas (cuerdas o redes). Las cuerdas elásticas con más de un punto de sujeción por lado son más seguras. Si las cargas no están bien atadas, podrían engancharse en la rueda o en la cadena, y ocasionar un bloqueo o derrape. Las sogas suelen estirarse y los nudos aflojarse, lo cual hace que la carga se desplace o se caiga.
- **Controle la carga:** Deténgase y revise la carga con frecuencia para asegurarse de que no se haya aflojado o desplazado.

ANDAR EN GRUPO

Si conduce junto a otros motociclistas, hágalo de modo que promueva la seguridad y que no interfiera con el flujo del tránsito.

FORMEN GRUPOS PEQUEÑOS

Si lo grupos son pequeños, es más fácil y más seguro para los conductores de autos adelantar a los motociclistas. Los grupos pequeños no se separan tan fácilmente cuando hay tráfico o llegan a una luz roja. Los motociclistas no siempre podrán apurarse para no separarse del grupo. Si es un grupo de más de cuatro o cinco motociclistas, divídanse en dos grupos pequeños o más.

NO SE SEPAREN

- **Tengan un plan:** El líder debe anticipar los cambios y poner las luces direccionales para “avisarle al resto” con tiempo suficiente. Comience a cambiar de carril con tiempo para que los demás también tengan tiempo de hacer lo mismo.
- **Coloquen a los principiantes adelante:** Los motociclistas con poca experiencia deben ir justo detrás del líder. Así, los conductores con más experiencia pueden vigilarlos desde atrás.
- **Sigan a los que vienen atrás:** Permita que el último del grupo marque el paso. Utilice los espejos para vigilar a la persona que viene detrás. Si un

motociclista queda rezagado, todos deben disminuir la marcha para no separarse del último.

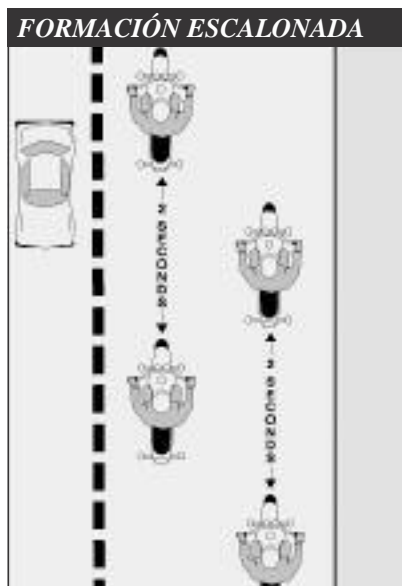
- **Conozcan la ruta:** Todos deben conocer la ruta. Así, si alguien se separa, no tendrá que apresurarse para no perderse o para no tomar un rumbo equivocado. Planifiquen paradas frecuentes en recorridos largos.

GUARDEN DISTANCIA

Manténganse juntos pero guarden una distancia segura para que cada uno de los motociclistas del grupo tenga tiempo y espacio suficientes para reaccionar frente a un peligro. Si el grupo se mantiene junto, ocupa menos espacio en la carretera y es más fácil divisarlos y menos probable que se separen. No obstante, deben hacerlo correctamente.

No manejen en pares: Nunca maneje directamente al lado de otro motociclista. No tendrán espacio si deben esquivar un auto o algo en la carretera. Para conversar, aguarden a que ambos se hayan detenido.

Formación escalonada: Es la mejor forma de mantenerse juntos y conservar el “cojín de espacio” adecuado.



El líder conduce por la izquierda del carril, mientras que el segundo motociclista va un segundo atrás por la derecha del carril.

Un tercer motociclista va por la izquierda, dos segundos detrás del primero. El cuarto motociclista debería mantener una distancia de dos segundos detrás del segundo motociclista. Esta formación mantiene al grupo unido y permite que cada motociclista guarde una distancia segura con los que van delante, detrás y a los costados.

- **Cómo adelantar en formación:** Los motociclistas que van en una formación escalonada deben adelantar uno a la vez.
- **Primero, el líder debe apartarse del grupo** y adelantar cuando sea seguro. Después de adelantar, el líder debe regresar a la posición izquierda y seguir la marcha a la misma velocidad a la que efectuó el pase de modo de abrirle el lugar al próximo motociclista.
- **Después de que haya adelantado el primer motociclista sin problemas**, el segundo debe adelantar a la posición de la izquierda y esperar el momento adecuado para adelantar. Después de adelantar, el motociclista debe regresar a la posición de

la derecha y hacerle lugar al próximo motociclista.

Hay quienes sugieren que el líder debe moverse hacia la derecha después de adelantar un vehículo. Esto no es una buena idea. Esto podría alentar al segundo motociclista a adelantar y colarse antes de que se haya creado un “cojín de espacio” suficiente delante del vehículo que están adelantando. Es más simple y más seguro esperar hasta que haya suficiente espacio delante del vehículo que se está adelantando para permitirle a cada motociclista moverse hacia la misma posición que ocupaba antes de adelantar.

Formación de fila única: Se recomienda pasar a una formación de fila única al tomar una curva, girar, entrar o salir de una autopista.

13

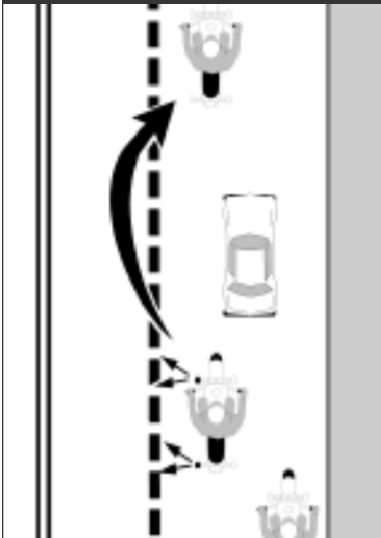
Póngase a prueba

Al ir en grupo, los motociclistas sin experiencia deben ubicarse:

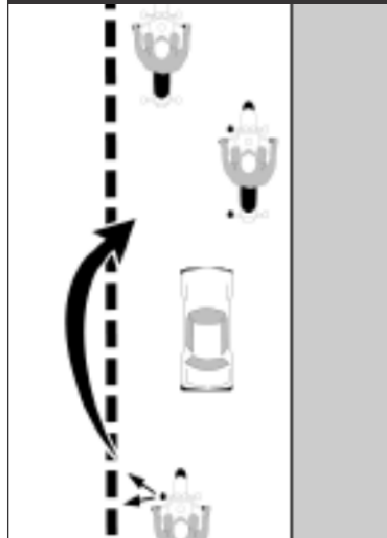
- A. Detrás del líder.
- B. Delante del grupo.
- C. En la cola del grupo.
- D. Al lado del líder.

Respuesta - página 40

ADELANTAR EN GRUPO (ETAPA 1)



ADELANTAR EN GRUPO (ETAPA 2)



ESTAR EN FORMA PARA ANDAR

Conducir una motocicleta es una tarea exigente y compleja. Los motociclistas experimentados prestan atención al entorno y al manejo de la moto, identifican los posibles peligros, toman decisiones acertadas y las implementan rápidamente y con habilidad. Su capacidad para manejar y responder a los cambios en las condiciones de la carretera y del tráfico depende en gran medida de su estado y de su atención. El alcohol y otras drogas, más que cualquier otro factor, interfieren con su capacidad para pensar con claridad y para conducir de manera segura. Una sola copa puede tener un efecto significativo en sus reacciones.

Analicemos los riesgos que uno enfrenta cuando conduce después de consumir alcohol o drogas. También examinaremos qué debe hacer para protegerse y para proteger a sus compañeros motociclistas.

POR QUÉ ES IMPORTANTE ESTA INFORMACIÓN

El alcohol es uno de los factores responsables de los choques de motos, en especial de los choques con víctimas fatales. Los estudios confirman que entre el 40 y el 45 por ciento de todos los motociclistas que mueren en un accidente de moto había consumido alcohol. Sólo un tercio de estos motociclistas tenían una concentración de alcohol en sangre superior al límite permitido por ley. El resto sólo tenía un par de copas en el organismo, suficiente para afectar su habilidad de manejo. En el pasado, los niveles de drogas eran más difíciles de distinguir o no se diferenciaban de las infracciones por conducir ebrio en los registros de tránsito. Pero conducir “bajo los efectos” del alcohol o de las drogas representa un peligro físico y legal para todos los conductores.

El consumo de alcohol y estupefacientes es un problema de igual dimensión entre los motociclistas que entre los conductores de automóviles. No obstante, los motociclistas tienen mayor riesgo de morir o sufrir lesiones graves en un accidente. Se ha comprobado que se producen lesiones en el 90 por ciento de los choques de motos y en el 33 por ciento de los choques de autos en los cuales hay consumo de estupefacientes. Anualmente, mueren 2100 motociclistas y aproximadamente 50 mil sufren lesiones graves en estos tipos de choques. Estas estadísticas son tan abrumadoras que no podemos ignorarlas.

Al conocer los efectos del alcohol y de las demás drogas, usted entenderá que el andar en moto y consumir estupefacientes no van de la mano. Tome medidas positivas para protegerse y proteger a los demás.

ALCOHOL Y OTRAS DROGAS AL CONDUCIR UNA MOTOCICLETA

Nadie es inmune a los efectos del alcohol y las drogas. Los amigos pueden hacer alarde que el alcohol no les afecta o que manejan mejor después de consumir estupefacientes, pero el alcohol y las drogas les disminuye la capacidad de pensar con claridad y de realizar tareas físicas con habilidad. Los procesos para evaluar y tomar decisiones necesarias para conducir un vehículo se ven afectados mucho antes de superar los niveles permitidos por la ley.

Muchos medicamentos de venta libre, medicamentos recetados y drogas ilegales tienen efectos secundarios que aumentan el riesgo para conducir. Es difícil medir con precisión la incidencia de cada droga en particular en los accidentes de motos. Pero sí sabemos cuáles son los efectos que tienen varias drogas en el proceso necesario para conducir una moto. También sabemos que los efectos combinados del alcohol y otras drogas son mucho más peligrosos que el consumo de cada una de estas sustancias por separado.

ALCOHOL EN EL ORGANISMO

El alcohol entra al torrente sanguíneo rápidamente.

A diferencia de la mayoría de los alimentos y bebidas, no es necesario digerirlo. En sólo unos pocos minutos después de consumirse, llega al cerebro y comienza a afectar al consumidor. El principal efecto que tiene el alcohol es que reduce y afecta las funciones del organismo, tanto las mentales como las físicas. Haga lo que haga, siempre hará menos después de consumir alcohol.

CONCENTRACIÓN DE ALCOHOL EN SANGRE

La concentración de alcohol en sangre o BAC (por sus siglas en inglés) es la cantidad de alcohol en relación con la sangre que hay en su organismo. Por lo general, el alcohol puede eliminarse del cuerpo a razón de una copa por hora. Pero hay distintos factores que influyen en la cantidad de alcohol que el cuerpo retiene. Cuanto más alcohol haya en su sangre, mayor será el grado de deterioro.

Existen tres factores clave para determinar la concentración de alcohol en sangre:

- **La cantidad** de alcohol que consume.
- **La rapidez** con que lo bebe.
- **Su peso** corporal.

Existen otros factores que afectan el modo en que el alcohol afecta su organismo.

Su sexo, su condición física y la ingesta de alimentos son sólo algunos de los factores que pueden hacer que su nivel de BAC sea más elevado. Pero se desconocen los efectos totales de ellos.

El alcohol puede acumularse en su organismo aunque beba una copa por hora. Esa única copa puede afectar su capacidad y su juicio.

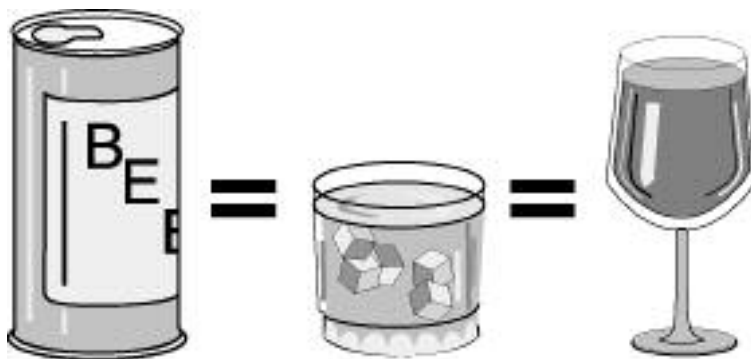
Una lata de cerveza de 12 onzas, una bebida mezclada con un chorro de licor y un vaso de vino de 5 onzas, todos contienen la misma cantidad de alcohol. Cuanto más rápido bebe, más alcohol se acumula en el organismo. Si toma dos copas en una hora, por lo menos una de ellas permanecerá en su flujo sanguíneo.

Sin tomar en cuenta ningún otro factor, estos ejemplos muestran por qué el tiempo es un factor crítico cuando un conductor decide beber.

Una persona que bebe:

– Siete copas en el transcurso de tres horas tendría como mínimo cuatro ($7 - 3 = 4$) copas en el organismo después de tres horas. Necesitaría por lo menos otras cuatro horas para eliminar las cuatro copas restantes antes de conducir.

CONCENTRACIÓN DE ALCOHOL



– Cuatro copas en el transcurso de dos horas tendría como mínimo dos ($4 - 2 = 2$) copas en el organismo después de dos horas. Necesitará por lo menos dos horas más para eliminar las dos copas restantes antes de conducir.

En ocasiones, una persona de contextura física grande puede no acumular tanta concentración de alcohol por cada copa que bebe. Tienen más sangre y otros fluidos corporales. Pero dado que existen diferencias entre cada individuo, es mejor no correr el riesgo de que su capacidad y juicio se vean afectados. Lo importante no es si supera o no el límite establecido por la ley. El deterioro de sus habilidades físicas y mentales comienza mucho antes de llegar al límite legal.

EL ALCOHOL Y LA LEY

En la mayoría de los estados, se considera que una persona con una concentración de alcohol en sangre de .08% o más está ebria; en otros, el límite legal es de .10%. No importa como de sobrio puede parecer o actuar. La prueba del aliento u orina determina si está conduciendo dentro del límite legal o no.

La probabilidad de que lo detengan por conducir bajo los efectos del alcohol es cada vez mayor. Se aplican controles cada vez más severos en todo el país debido a las lesiones y muertes absurdas ocasionadas por conductores y motociclistas ebrios.

CONSECUENCIAS DE SER CONDENADO

Hace algunos años, quienes cometían este tipo de infracción por primera vez sólo recibían una pequeña multa y se los obligaba a participar en clases de alcoholismo. Actualmente, las leyes de la mayoría de los estados imponen penas más duras a quienes conducen ebrios. Y dichas penas son obligatorias, lo cual significa que los

jueces deben imponerlas.

Si recibe una condena por conducir bajo los efectos del alcohol o las drogas, podrá recibir cualquiera de las siguientes penas:

- **Suspensión de la licencia:** La suspensión es obligatoria en caso de condena, arresto o negativa a someterse a una prueba de aliento.
- **Multas:** Las multas severas son otro aspecto de las condenas, generalmente acompañadas de la suspensión de la licencia.
- **Servicio comunitario:** Realizar tareas tales como juntar basura en las autopistas, lavar autos gubernamentales o trabajar en una sala de emergencias.
- **Costos:** Deberá pagar honorarios de abogados, deberá dejar de trabajar para comparecer ante el tribunal o para asistir a los programas de educación sobre alcoholismo, costos del transporte público (mientras tenga la licencia suspendida) y los costos psicológicos de ser rotulado como “conductor ebrio”.

MINIMICE LOS RIESGOS

Su capacidad para juzgar si está conduciendo bien es lo primero que se ve afectado. Aunque esté manejando cada vez peor, creará que está manejando bien. El resultado es que maneja confiado, corriendo cada vez más riesgos. Minimice los riesgos de beber y conducir tomando medidas antes de beber. Deje de beber o deje de conducir.

NO BEBA

No beba: Una vez que comienza, la resistencia es cada vez menor.

Ponerse un límite o beber espaciado no son muy buenas alternativas. Su habilidad para tomar decisiones correctas

es una de las primeras cosas que se ve afectada por el alcohol. Incluso si intentó beber con moderación, podría no darse cuenta de cuánto se vieron afectadas sus habilidades por los efectos de fatiga causados por el alcohol.

O no conduzca: Si no ha llegado a controlar la bebida, debe controlar su conducción.

- **Deje la motocicleta:** Así no se tentará con conducir. Busque otra alternativa para regresar a casa.
- **Espere:** Si excede el límite, espere hasta que el organismo haya eliminado el alcohol y sus efectos de fatiga.

INTERVENGA PARA PROTEGER A SUS AMIGOS

Quienes han bebido mucho no pueden tomar decisiones responsables. Los demás deben intervenir y evitar que corran un riesgo importante. A nadie le gusta hacerlo, es incómodo, embarazoso e ingrato. Nadie le reconocerá el esfuerzo que está haciendo. Pero las alternativas suelen ser peores.

Existen varias formas de impedir que los amigos se lastimen:

- **Gestione un viaje seguro:** Busque formas alternativas de hacerlos llegar a la casa.
- **Hágalos beber menos:** Involúcrelos en otras actividades.
- **Hágalos quedarse allí:** Recorra a cualquier excusa para evitar que se suban a la moto. Sirvalos comida y café para que pase más tiempo. Explíqueles que le preocupa que la policía los arreste o que se lastimen o lastimen a terceros. Si puede, quíteles las llaves.
- **Pídales a otros amigos que intervengan:** Recorra al grupo de amigos para que intervengan y ayuden.

Siempre ayuda buscar el apoyo del resto cuando decide intervenir. Cuanta más gente haya de su lado, más fácil le será ponerse firme y más difícil será para el motociclista resistirse. Aunque no se lo agradezcan en ese momento, jamás deberá decirse “Si tan solo hubiera...”.

FATIGA

Conducir una moto cansa más que conducir un auto. En viajes largos, se cansará más rápido que si estuviera conduciendo un auto. No maneje si está cansado. La fatiga puede afectar el control de la motocicleta.

- **Protéjase de los elementos:** El viento, el frío y la lluvia hacen que se cansé más rápido. Abríguese. Vale la pena comprar un parabrisas si planea hacer un viaje largo.
- **Limite su distancia:** Los motociclistas experimentados por lo general tratan de no conducir más de seis horas por día.
- **Tómese descansos frecuentes:** Deténgase y baje de la moto cada dos horas como mínimo.
- **No beba ni consuma drogas:** Los estimulantes artificiales a menudo producen fatiga extrema o depresión cuando el efecto comienza a desaparecer. Los motociclistas no pueden concentrarse en la tarea que deben realizar.

14

Póngase a prueba

Si espera una hora por cada copa para que su organismo elimine el alcohol antes de conducir la moto:

- A. No podrán detenerlo por beber y conducir.
- B. Sus habilidades de manejo no se verán afectadas.
- C. Los efectos secundarios del alcohol pueden perdurar.
- D. Estará bien siempre que conduzca despacio.

Respuesta - página 40

CÓMO OBTENER LA LICENCIA

Para conducir de modo seguro hay que tener conocimientos y habilidad. Los exámenes para emitir la licencia son la mejor forma de medir las habilidades necesarias para conducir una moto prudentemente en el tráfico. No alcanza con que usted evalúe su propia capacidad. La gente suele sobreestimar su capacidad. Es muy difícil para los amigos y los familiares ser totalmente honestos con uno acerca de nuestras habilidades. Los exámenes para la emisión de licencias están diseñados para calificar de manera más objetiva.

Para obtener la licencia, debe aprobar un examen de conocimientos y un examen práctico de aptitud. Las preguntas del examen de conocimientos se basan en la información, las prácticas y las ideas incluidas en este manual. Exige que usted conozca y comprenda las normas de tránsito y las prácticas de manejo seguro. El examen práctico de aptitud se realizará en un entorno de tráfico real o en una zona controlada fuera de la vía pública.

EXAMEN DE CONOCIMIENTOS

(Modelo de preguntas)

1. Es MUY importante hacer parpadear la luz de freno cuando:

- A. Alguien lo sigue muy de cerca.
- B. Va a desacelerar de repente.
- C. Hay un cartel de stop adelante.
- D. Las luces de giro no funcionan.

2. El freno DELANTERO, ¿cuánta fuerza de frenado potencial suministra?

- A. Aproximadamente un cuarto.
- B. Aproximadamente la mitad.
- C. Aproximadamente tres cuartos.
- D. Toda la fuerza de frenado.

3. Para desviarse correctamente:

- A. Transfiera su peso de inmediato.
- B. Gire el manubrio rápidamente.
- C. Presione el mango del manubrio en dirección a la curva.
- D. Presione el mango del manubrio en dirección opuesta a la curva.

Respuestas de Póngase a prueba (Página anteriores)

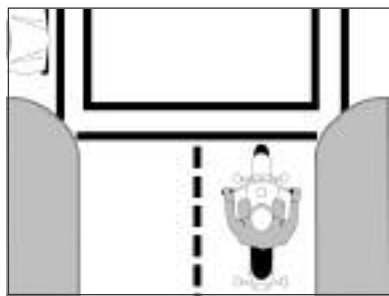
- 1-C, 2-D, 3-D, 4-A, 5-B,
6-C, 7-D 8-D, 9-C, 10-C,
11-D, 12-A, 13-A, 14-C

4. Si se desinfla un neumático en plena marcha y debe detenerse, lo mejor es:

- A. Reducir la presión sobre los mangos del manubrio.
- B. Transferir su peso hacia el neumático que está en buenas condiciones.
- C. Frenar con el neumático bueno y desplazarse hacia el costado de la carretera.
- D. Utilizar ambos frenos y detenerse de inmediato.

5. El auto que aparece abajo está esperando para entrar en la intersección. Lo mejor es:

- A. Hacer contacto visual con el conductor.
- B. Disminuir la velocidad y prepararse para reaccionar.
- C. Mantener la velocidad y la posición.
- D. Mantener la velocidad y moverse hacia la derecha.



Respuestas del Examen de conocimientos anterior:

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

EXAMEN PRÁCTICO DE APTITUD

Los exámenes prácticos incluyen conocimientos básicos de control del vehículo y aptitudes para evitar choques a fin de determinar su capacidad para manejar situaciones de tránsito normales y peligrosas.

Se podrá examinar su aptitud para:

- **Conocer su motocicleta** y sus limitaciones a la hora de conducir.
- **Acelerar, frenar y girar de modo seguro.**
- **Ver, que lo vean** y comunicarse con los demás.

- **Ajustar la velocidad** y la posición a la situación del tránsito.
- **Detenerse, girar y desviarse bruscamente.**
- **Tomar decisiones críticas** e implementarlas.

Los examinadores podrán calificar los factores relacionados con la seguridad tales como:

- **Elegir** las velocidades seguras para hacer maniobras.
- **Elegir** el camino correcto y permanecer dentro de los límites.
- **Completar** las paradas normales y rápidas.
- **Completar** los giros o desvíos normales o rápidos.

Para recibir una licencia para motocicletas con todos los privilegios, la mayoría de los estados requieren que las maniobras se realicen según se diseñaron.

Los exámenes prácticos de aptitud para motocicletas no están diseñados para sidecar o vehículos de tres ruedas. Estos vehículos se maniobran de manera distinta a las motocicletas de dos ruedas. Según el estado, un examinador puede seguirlo en un auto por la ruta de prueba. Se podrán agregar restricciones (sidecar, vehículo de tres ruedas) hasta que se complete el examen para motocicletas de dos ruedas.

Los diagramas e ilustraciones que se utilizan en este manual sirven exclusivamente como referencia y se advierte que la escala entre el tamaño de los vehículos y las distancias no es real.

LAS MOTOCICLETAS TIENEN SENTIDO: TAMBIÉN LO TIENE EL ENTRENAMIENTO PROFESIONAL

Las motocicletas son económicas y divertidas, y además son fáciles de estacionar. Lamentablemente, muchos motociclistas nunca aprenden los conocimientos básicos necesarios para conducir con prudencia.

El entrenamiento profesional para conductores principiantes y profesionales los prepara para enfrentar las situaciones de tránsito del mundo real. Los *RiderCourses*SM (cursos para motociclistas) ofrecidos por la Motorcycle Safety Foundation enseñan y mejoran aptitudes tales como:

- Girar correctamente
- Maniobras para frenar
- Elección del equipo de protección
- Evitar obstáculos
- Estrategias de tránsito
- Mantenimiento

**Para averiguar sobre el curso
RiderCourse básico o avanzado en su zona,
llame sin cargo al: 800.446.9227**

El objetivo de la Motorcycle Safety Foundation (MSF) es mejorar la seguridad de los motociclistas en todas las carreteras y autopistas del país. Con el objetivo de reducir los accidentes de motos y las lesiones, la Fundación cuenta con diversos programas de educación para conductores, programas de mejora del procedimiento para la emisión de licencias, información pública y estadísticas. Estos programas están diseñados para motociclistas y automovilistas. La MSF, una organización nacional sin fines de lucro, está patrocinada por BMW, Ducati, Harley-Davidson, Honda, Kawasaki, KTM, Piaggio/Vespa, Suzuki, Triumph, Victory y Yamaha.

La información que se incluye en esta publicación se ofrece para el bien de las personas interesadas en conducir



motocicletas. La información se recopiló de distintas publicaciones, entrevistas y observaciones de individuos y

organizaciones que están familiarizadas con el uso de motocicletas, sus accesorios y capacitación. Debido a que existen muchas diferencias en el diseño de productos y en las leyes locales, estatales y federales, las distintas organizaciones e individuos podrían tener opiniones distintas. Consulte a los organismos de regulación de su zona para obtener información sobre cómo conducir motocicletas en su zona. Si bien la fundación MSF continuará investigando, realizando pruebas de campo y publicando puntos de vista responsables sobre el tema, no asume responsabilidad por las opiniones que se expresan en el presente.

*Impresión y distribución cortesía de
Motorcycle Safety Foundation*

2 Jenner Street, Suite 150, Irvine, CA 92618-3806
www.msf-usa.org

*Segunda revisión.....Diciembre de 1978
Tercera revisión.....Febrero de 1981
Cuarta revisión.....Enero de 1983
Quinta revisión.....Octubre de 1987
Sexta revisión.....Abril de 1991*

*Séptima revisión.....Septiembre de 1992
Octava revisión.....Febrero de 1999
Novena revisión.....Marzo de 2000
Décima revisión.....Enero de 2002
Decimoprimera revisión.....Julio de 2002
Decimosegunda revisión.....Mayo 2004*

