

Departamento de Seguridad Pública de Texas

Manual del Conductor de Motocicletas



SPEED
LIMIT
15



Revisión en Junio de 2014

**CONDUCTORES VARADOS
¿NECESITAN AYUDA?**

LLAMEN AL 1-800-525-5555

PREFACIO

Este Manual del operador de motocicletas ha sido preparado con la cooperación de la Motorcycle Safety Foundation (MSF, Fundación para la Seguridad en Motocicleta). Dentro de estas páginas se encuentran varias instrucciones, sugerencias y consejos que, si se siguen, prepararán a cualquier persona para disfrutar toda la vida poder andar en motocicleta.

En los años recientes se ha prestado mucha atención a la seguridad en motocicleta. Esto es debido a la gran cantidad de lesiones graves y muertes de motociclistas en accidentes de vehículos motorizados. Este manual fue preparado con el fin de ayudar al motociclista novato a pasar el examen escrito obligatorio. Además, este manual sirve para repasar y, por lo tanto, mejorar al conductor con experiencia.

Aunque este manual es completo, no incluye todas las leyes que regulan el tráfico en las calles y carreteras. El Departamento de Seguridad Pública recomienda enfáticamente revisar las referencias a los estatutos y las ordenanzas locales sobre vehículos motorizados para tener un mejor conocimiento de las leyes que a estos se refieren.

AVISO: El Departamento de Seguridad Pública no discrimina por motivos de raza, color, religión, sexo, procedencia nacional, edad o discapacidad. Las personas que necesiten adaptaciones conforme a las disposiciones de la Ley para Estadounidenses con Discapacidades (ADA, Americans With Disabilities Act) deberán comunicarse con su oficina de licencias para conducir local. Los Procedimientos para Quejas de la ADA se publican en el Código Administrativo de Texas, Título 37, Sección 1.41.

UN MENSAJE DEL DIRECTOR DEL DEPARTAMENTO DE SEGURIDAD PÚBLICA DE TEXAS

Conducir una motocicleta es una experiencia de manejo que se disfruta. Aunque conducir una motocicleta puede parecer sencillo, en realidad es un reto importante y requiere atención especial, conocimiento y habilidades más allá de las que se requieren para conducir un automóvil. Con frecuencia, los motociclistas sufren lesiones graves o incluso la muerte a causa de un accidente que se pudo evitar.

Diseñada principalmente para nuevos conductores, le recomendamos enfáticamente que lea y estudie esta información para prepararse para su examen de manejo y protegerse mejor de una lesión grave. Pienso que será un motociclista más seguro si sigue la guía y las sugerencias que se describen en este documento.

Si bien el manual está destinado hacia un motociclista novato, los conductores con experiencia también sacarán provecho de revisar este documento.

Determinar hábitos de conducción seguros desde el inicio de su carrera como motociclista le brindará, sin duda, años de diversión.



Steven C. McCraw, Director
Departamento de Seguridad Pública

CONTENIDO

EL CONDUCTOR Y LA MOTOCICLETA	1
--	----------

CONducir POR LAS AUTOPISTAS DE TEXAS	2
---	----------

ESTACIONAMIENTO PARA DISCAPACITADOS	6
--	----------

PREPARACIÓN PARA CONDUCIR	
Use el equipo correcto	7
Conozca su motocicleta	9
Conozca sus responsabilidades	12

CONDUZCA DENTRO DE SUS CAPACIDADES	
Control básico del vehículo	13
Cómo mantener su distancia	17
Estrategia "SEE"	22
Intersecciones	23
Cómo llamar la atención	26
Cómo evitar los choques	29
Manejo de superficies peligrosas	32
Problemas mecánicos	35
Animales	36
Los objetos que vuelan	37
Cómo salir del camino	37
Transporte de pasajeros y de carga	37
Cómo conducir en grupo	40

CÓMO ESTAR EN FORMA PARA CONDUCIR	
--	--

Por qué es importante esta información	44
El alcohol y drogas en la operación de la motocicleta	44
El alcohol en el cuerpo	44
El alcohol y las leyes	46
Reduzca al mínimo los riesgos	47
Intervenga para proteger a sus amigos	47
La fatiga	48

CÓMO OBTENER SU LICENCIA	49
---------------------------------------	-----------

SUPLEMENTO PARA VEHÍCULOS DE TRES RUEDAS	
---	--

Información adicional para motocicletas de tres ruedas	51
Conozca su vehículo	51
Control básico del vehículo	53
Transporte de pasajeros y de carga	56

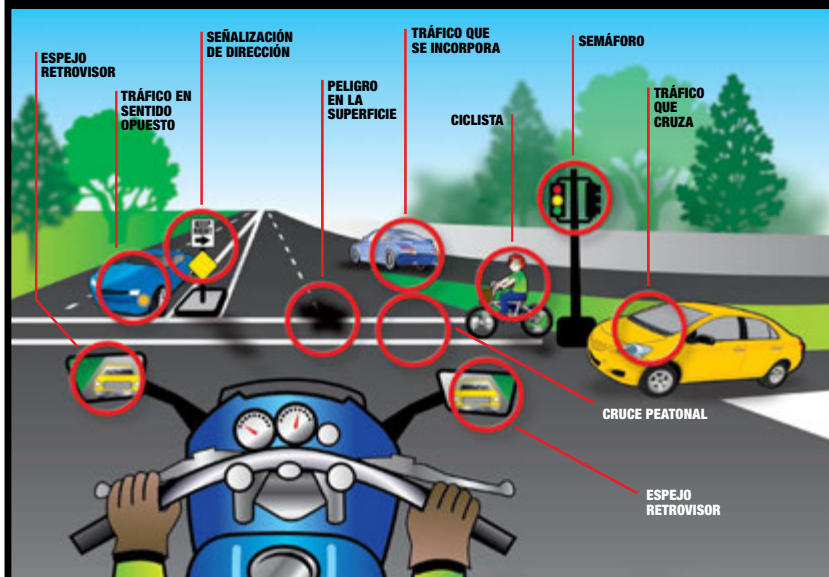
PUNTOS A INSPECCIONAR ANTES DE MANEJAR (T-CLOCS)	57
---	-----------

SEÑALES DE MANO	58
------------------------------	-----------

PREGUNTAS FRECUENTES	60
-----------------------------------	-----------

EL CONDUCTOR Y LA MOTOCICLETA

CONDICIONES DE MANEJO



El motociclismo es una experiencia única. A comparación de conducir un automóvil, usted no se siente en una motocicleta, sino que forma parte de la misma. No es un conductor pasivo, sino un conductor activo que conduce como un arco de esquinas suaves, que toca al ritmo de la carretera, cambiando velocidades, acelerando y frenando con precisión. Sea que conduzca hacia y desde su trabajo o que prefiera la camaradería de un paseo en grupo los fines de semana, el motociclismo abarca todos sus sentidos y crea una sensación tonificante de libertad.

Junto con dicha libertad viene la responsabilidad. Todos los estados requieren algún tipo de certificación en su licencia que demuestre que cuenta con un nivel mínimo de habilidades y conocimientos. Este folleto y otras publicaciones sobre motociclismo le pueden ayudar a prepararlo para tener éxito. Tal vez también desee tomar un curso de capacitación práctico, incluso si su estado no lo requiere. Aprenderá cómo mejorar sus habilidades para condu

cir y sus estrategias mentales para poder ser un conductor más seguro y más alerta.

El diagrama anterior ilustra el entorno complejo que lo espera y apoya el concepto de que, como dice la MSF, "Conducir con seguridad es tanto una habilidad de los ojos y la mente como lo es de las manos y los pies".

Ser buen piloto de una motocicleta es una tarea mucho más compleja que manejar un automóvil. El motociclismo requiere un fino sentido del equilibrio y una alta sensación de alerta y de posición entre otros usuarios del camino. Una motocicleta responde más rápidamente a las acciones de un conductor que un automóvil, pero también es mucho más sensible a las fuerzas externas, como son las superficies del camino irregulares y los vientos cruzados. Una motocicleta también es menos visible que un automóvil debido a su perfil más angosto y ofrece mucha menor protección, ya que el conductor queda expuesto al demás tráfico y a los elementos. Todos estos riesgos pueden ser manejados mediante estudio, capacitación y práctica.

CONducir por las Autopistas de Texas

El motociclismo es una actividad muy popular en Texas. Antes de presentar su prueba de manejo es vital que conozca las leyes de Texas que rigen las motocicletas y las reglas de seguridad de sentido común.

Si alguna vez ha manejado una motocicleta, con seguridad sabrá que manejar una motocicleta solo se ve fácil. Las motocicletas son diferentes de otros vehículos: sus dos únicas ruedas exigen que el operador tenga más equilibrio y coordinación. El tamaño más pequeño de la motocicleta dificulta que otros conductores la vean en el tráfico y hace más propenso al conductor a sufrir lesiones en un accidente. Conducir una motocicleta requiere más habilidades y conocimientos especiales de los que se requieren para conducir un automóvil.

En las autopistas actuales, hay un gran número de motociclistas e incluso un mayor número de automovilistas que no saben cómo mezclarse en el tráfico con seguridad. Esta falta de conocimiento ha ocasionado un aumento en los accidentes relacionados con motocicletas. La clave de la seguridad es entender y aprender cómo compartir el camino.

Conocer todo lo que pueda acerca de la motocicleta que maneja o que pretenda manejar es una buena preparación para conducir con seguridad y deleite. Un buen seguro es aprender a conducir fuera de las calles en "El curso para motociclistas". Cuando tome el camino podrá concentrarse en el tráfico, porque el control de la motocicleta pasa a ser una segunda naturaleza después de la instrucción adecuada.

Hay muchas cosas en la autopista que pueden causarle problemas. Su motocicleta no debe ser una de ellas. Tres formas de estar seguro de que su motocicleta no le cause problemas son:

- Empiece con el equipo adecuado.
- Realice el mantenimiento de su motocicleta y manténgala en condiciones de funcionamiento seguro.

- Evite accesorios o modificaciones que puedan dificultar el manejo de su motocicleta.

EQUIPO

Las leyes de Texas requieren el siguiente equipo en **las motocicletas y ciclomotores**:

- Bocina
- Espejo
- Dirección
- Frenos
- Llantas
- Conjunto de rines
- Sistema de escape
- Luz trasera (1)
- Luz de freno (1)
- Luz de la placa de licencia
- Reflector rojo trasero
- Faro delantero (1)
- Identificación de la motocicleta, de serie o del vehículo

Las leyes de Texas requieren el siguiente equipo en **ciclomotores**:

- Frenos
- Faro delantero
- Reflector
- Luz trasera

Estos son solo requisitos mínimos. Para sobrevivir en el tráfico, deberá contar con un espejo de cada lado. También es buena idea tener reflectores adicionales en la motocicleta.

Las motocicletas fabricadas después de 1975 deberán ser conducidas con el faro delantero encendido.

El casco y los pasajeros: Los cascos que cumplen con la norma federal de seguridad para vehículos motorizados #218 (FMVSS-218) son un requisito para los operadores y los pasajeros de motocicletas. Este requisito se aplica a todas las motocicletas y ciclomotores, con independencia

del tamaño o del número de ruedas.

Las personas mayores de 21 años están exentas de usar un casco si completaron un curso de capacitación para operadores de motocicleta aprobado por el Departamento o si están cubiertos por un seguro médico. (El comprobante del seguro médico debe ser una tarjeta o un certificado que contenga el nombre del asegurador, el número de póliza del seguro y el período de la póliza).

Un operador que use la motocicleta de alguien más para presentar la porción de prueba de manejo en el examen para obtener su licencia de conducir deberá usar un casco, a menos que tenga más de 21 años de edad y cumpla los requisitos del curso o del seguro que se describen anteriormente.

Los cascos deberán:

- Ajustar lo suficiente
- Estar bien abrochados durante la marcha
- No tener defectos, como son grietas, relleno suelto, correas desgastadas o metal expuesto.

Un motociclista no podrá transportar algún pasajero, a menos que la motocicleta cuente con un asiento permanente, reposapiés y manubrio para pasajero.

LICENCIA Y OPERACIÓN

Las leyes de Texas requieren que todos los solicitantes pasen un curso de capacitación para operadores de motocicleta aprobado por el Departamento antes de solicitar una licencia. Todos los solicitantes también deben pasar un examen escrito que incluye información de este manual tanto para ciclomotores de dos ruedas y de tres ruedas.

Los solicitantes de fuera del estado que tienen una licencia de motociclista no tienen la obligación de presentar comprobante de haber completado el curso.

El operador de una motocicleta en una autopista pública deberá tener una licencia para conducir motocicletas válida (licencia de conducir clase M). Este requisito también se aplica a los operadores de ciclomotores.

En 2013, el gobernador aprobó el proyecto de ley 763 del Senado al que se hace referencia en el Código de Transporte, Sección 521.148, que ahora requiere que las personas que completan un curso de motocicleta para ciclomotores de tres ruedas estén limitados a operar solamente ciclomotores de tres ruedas. Al momento de esta publicación, el DPS no ha implementado este cambio. Tome en cuenta que este cambio se puede implementar antes de la siguiente revisión del manual.

Licencia para operadores de motocicleta adultos

A fin de recibir una licencia para operar una motocicleta, los solicitantes adultos deberán pasar un curso, una prueba escrita que cubra las leyes de tránsito relativas a las motocicletas y una prueba de manejo. Se puede eximir la prueba de manejo.

Los adultos entre 18 y 24 años de edad que no tengan una licencia de conducir actual de ninguna clase deberán completar satisfactoriamente un curso de educación para el conductor adulto.

Información sobre la prueba de manejo y su exención

A fin de presentar la prueba de manejo, los solicitantes deberán tener su propia motocicleta y proporcionar un vehículo de pasajeros y un conductor con licencia para transportar al examinador durante la prueba de manejo. Los propietarios de vehículos deberán mostrar comprobante de seguro de responsabilidad para ambos vehículos y deberán pasar una evaluación del vehículo en campo. Esta prueba será similar a la prueba del automóvil de pasajeros e incluirá la calificación en cuatro habilidades básicas.

CONducir por las AutoPistas de Texas

1. Control: Su capacidad para hacer que su motocicleta haga lo que usted quiere que haga.
2. Observación: Su capacidad para ver lo que hace el resto del tráfico y otras cosas que puedan crear problemas en el tráfico.
3. Posicionamiento: Su capacidad de conducir en su propio carril.
4. Señalización: Su capacidad para usar luces direccionales cuando se requiera.

También se podrá calificar su desempeño en las siguientes habilidades

- a. Letreros de tránsito
- b. Señales de tránsito
- c. Respeto en las intersecciones: Usar el propio carril; disminuir la velocidad y ver en ambas direcciones antes de entrar en la intersección.
- d. Vueltas
- e. Derecho de paso
- f. Seguir otros vehículos, rebasar, posición en el carril adecuado y cumplimiento

Nota: Las leyes de Texas requieren que al aproximarse para dar una vuelta a la derecha y la propia vuelta a la derecha se deben realizar lo más cerca posible a la acera u orilla de la carretera del lado derecho. Esto no se opone al material que se presenta en las demás partes de este manual. Una motocicleta que se encuentra del lado derecho del centro de su carril cumple con las leyes y a la vez protege su posición en el carril. Para obtener más información, consulte la página 50

Un solicitante de 18 años de edad o más que haya pasado un curso de capacitación para operadores de motocicleta aprobado por el Departamento de Seguridad Pública, y que tenga una licencia de conducir Clase A, B o C (no una licencia de aprendizaje) sin restricciones, puede presentar el certificado de terminación MSB-8 o una tarjeta de terminación de un curso que cumpla con los estándares del plan de estudios de la MSF y quedar exento de presentar la prueba de manejo.

Requisitos para las licencias a menores

Los menores entre 15 y 17 años de edad deberán pasar un curso de capacitación para operadores de motocicleta aprobado por el Departamento de Seguridad Pública antes de solicitar una licencia de motociclista.

Antes de tomar el curso, los menores deberán completar satisfactoriamente toda la fase de instrucción de clase de un curso de educación para el conductor y deberán obtener una licencia de aprendizaje Clase C o una licencia Clase C sin restricciones. Un menor deberá presentar la forma MSB-8 antes de presentar su prueba para obtener una licencia de motociclista.

Los menores entre 15 y 17 años de edad NO son elegibles para quedar exentos de la prueba de manejo. Los menores de 16 años de edad solo pueden obtener una licencia para conducir una motocicleta con desplazamiento de pistón no mayor a 250 cc. Esta restricción se indica como código de restricción "I" en la licencia de conducir. Después de que la persona cumpla los 16 años de edad, se podrá quitar la restricción de los 250 cc.

Ciclomotores

El operador de un ciclomotor deberá tener una licencia válida como operador de ciclomotor (licencia de conducir Clase M con código de restricción "K"). Un ciclomotor se define como una motoneta que no puede exceder las 30 mph, que no tiene un motor arriba de 50 cc y que no tiene cambio de velocidades manual. Los solicitantes de una licencia de operador de ciclomotor deben tener cuando menos 15 años de edad. Los requisitos para la licencia incluyen un curso y un examen escrito sobre las leyes de tránsito que se aplican a la operación de ciclomotores. No se requiere prueba de manejo para operar un ciclomotor.

Registro

Todos los propietarios de un vehículo motorizado, incluidas las motocicletas y los

ciclomotores, que circule por caminos públicos deberán registrar su vehículo a través del Asesor-Recaudador de Impuestos del Condado en el condado donde residan. Se deberá adherir en la parte trasera de una motocicleta o ciclomotor una placa de licencia que incluya una calcomanía de registro actual.

Inspección

Todos los vehículos motorizados registrados en Texas (incluidas las motocicletas y los ciclomotores) deberán ser inspeccionados cada año en una estación para inspección oficial de vehículos motorizados. Cuando la motocicleta o el ciclomotor pasan la inspección, el certificado de aprobación deberá ser colocado cerca de la placa trasera. Estos certificados tienen validez de un año a partir del mes de inspección.

Seguro

Todos los operadores de vehículos motorizados deberán mostrar comprobante de seguro de responsabilidad al momento de registrar o inspeccionar el vehículo, o al obtener una Licencia de conducir de Texas original.

ESTÉ LISTO PARA EL CAMINO

Los estudios indican que en los accidentes, los conductores y los pasajeros de motociclistas tienen más probabilidades que los operadores o los pasajeros de automóviles de sufrir lesiones serias o la muerte. Su probabilidad de llegar con seguridad a su destino está directamente relacionada con la preparación que haga antes de salir al camino. Necesita prepararse mentalmente y estar alerta, sin estrés, sobrio y listo para conducir.

Protección de la cabeza: Un casco lo protege contra las lesiones, la fuerza del viento, el frío, las quemaduras de sol, los objetos que vuelan y la pérdida del oído. Las lesiones en la cabeza ocasionan la mayoría de las muertes en motocicleta. Sin usar casco tiene una probabilidad cinco veces mayor de sufrir una lesión grave en la cabeza en caso de accidente.

Protección de los ojos: Los anteojos con lentes inastillables protegen los ojos, pero la mayoría de los estilos no protegen del viento que ocasiona que lloren los ojos. Las gafas proporcionan protección a los ojos y la mayoría de los modelos protegen los ojos del viento. Un parabrisas de motocicleta o un carenado por sí mismos no son adecuados para la protección de los ojos. La protección de los ojos deberá:

- Ser inastillable
- Estar firmemente asegurada
- Ser ópticamente transparente
- Resistir los impactos y la penetración
- No bloquear la visión periférica

Ropa protectora: La ropa que use para andar en motocicleta le debe proteger de las quemaduras del sol, quemaduras del viento, lluvia, deshidratación, frío y piezas de la motocicleta, así como proporcionarle visibilidad y comodidad. En caso de un choque, la calidad de la ropa para andar en motocicleta puede evitar o reducir la gravedad de las cortadas, abrasiones y lesiones corporales. La calidad de la ropa para andar en motocicleta consiste en:

- Zapatos de tacón bajo que cubran los tobillos, sin cordones ni aros que cuelguen y que proporcione buen agarre en la superficie del camino y en las estriberas.
- Guantes que protejan las manos de cortadas y golpes, de ampollas, del frío y del viento, y que proporcionen mejor agarre para el control.
- Camisa o chaqueta de manga larga y pantalones de colores brillantes que resistan las abrasiones y que ajusten cómodamente sin pegarse.
- En temporada de lluvia se recomienda traer impermeable.

Caretas de protección: Cualquier motociclista que haya sido golpeado en la cara por una piedra o un insecto mientras maneja le puede decir acerca de los beneficios de una protección facial. Los estudios indican que

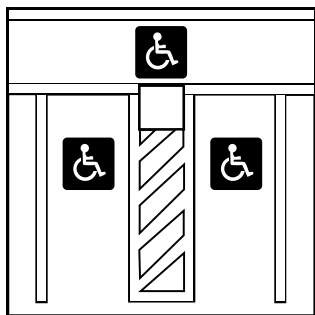
los motociclistas con protección para la cara sufren menos lesiones faciales que otros sin protección. Una careta de protección deberá:

- Estar firmemente sujeta al casco
- Estar libre de rayones.
- Resistir los impactos y la penetración.

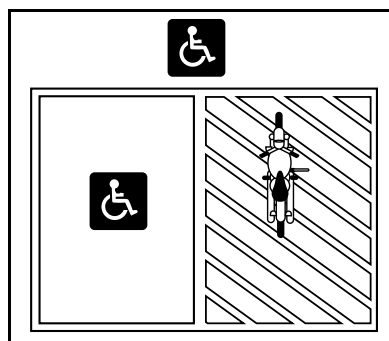
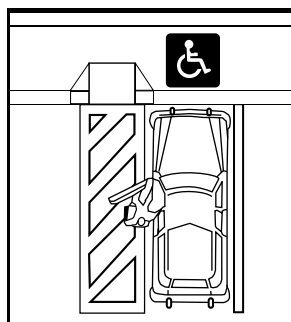
ESTACIONAMIENTO PARA DISCAPACITADOS

Es una violación a la ley estatal, que se castiga con una multa de \$500-\$750, cuando una persona se estaciona, se para o detiene algún vehículo, incluidas las motocicletas, en un espacio de estacionamiento para personas discapacitadas. La ley estipula específicamente:

1. No está permitido estacionarse en un espacio de estacionamiento para discapacitados a menos que el vehículo (motocicleta) traiga una placa o una tarjeta de identificación para discapacitados en el parabrisas;
2. No está permitido usar una tarjeta de estacionamiento para discapacitados en el parabrisas a menos que se transporte a la persona discapacitada a quien fue expedida;
3. No está permitido prestar a nadie más la tarjeta de identificación de parabrisas;
4. No está permitido bloquear un acceso ni una rampa en la acera;



Además, en ciertos municipios también está prohibido detener o parar un vehículo (motocicleta) en un espacio para discapacitados a menos que se porte una tarjeta de identificación de estacionamiento para discapacitados o una placa para discapacitados.



NO se estacione en zonas con franjas

No estacione un vehículo (motocicleta) en las zonas con franjas adyacentes a los espacios de estacionamiento para discapacitados ni en la zona con franjas frente a la entrada de un negocio adyacente a un espacio de estacionamiento. Las zonas con franjas son para los elevadores de sillas de ruedas. Además, las motocicletas no deben estacionarse en las aceras. Estacionarse en las aceras puede evitar que alguna persona discapacitada tenga acceso a un negocio o a su residencia.

PREPARACIÓN PARA CONDUCIR

Lo que haga antes de iniciar un viaje determina en gran medida si llegará con seguridad a su destino. Antes de iniciar cualquier viaje, un conductor prudente se asegura de:

1. Usar el equipo correcto.
2. Familiarizarse con la motocicleta.
3. Examinar el equipo de la motocicleta.
4. Ser un conductor responsable.

USE EL EQUIPO CORRECTO

Cuando conduzca, su equipo es “correcto” si lo protege. En caso de accidente, tiene muchas más posibilidades de evitar lesiones serias si usa:

- Un casco que cumpla con las normas del Departamento de Transporte (DOT).
- Protección de cara u ojos.
- Ropa protectora.

El uso del casco

Los choques pueden ocurrir: particularmente entre los conductores novatos, sin capacitación. Y uno de cada cinco choques de motocicleta produce lesiones en la cabeza o en el cuello. Las lesiones de la cabeza son tan graves como las del cuello, y mucho más frecuentes. Los análisis de choques demuestran que las lesiones de la cabeza y del cuello representan la mayoría de las lesiones graves y fatales entre los motociclistas. Las investigaciones también indican que, con pocas excepciones, las lesiones de la cabeza y el cuello se reducen cuando se usa correctamente un casco de calidad.

Algunos conductores no usan cascos porque piensan que les limitan la visión lateral. Otros usan cascos solamente en viajes largos o cuando viajan a altas velocidades. Pero estos son algunos hechos que conviene tener presente:

- Un casco que cumpla con las normas del DOT le permite ver a los costados todo lo que es necesario. Un estudio de más de 900 choques de motocicleta, donde el 40% de los conductores usaban cascos, no encontró ni un solo caso en que un casco impidiera que un conductor viera el peligro.

- La mayoría de los choques ocurren en viajes cortos (de menos de cinco millas), a poco minutos de iniciarse.
- La mayoría de los conductores viajaban a menos de 30 mph cuando ocurrió el choque. A estas velocidades, los cascos pueden reducir a la mitad tanto la cantidad como la gravedad de las lesiones.

Sea cual sea la velocidad, los conductores que usan casco tienen una probabilidad tres veces mayor de sobrevivir lesiones de la cabeza que los que no usan casco en el momento del choque. La cosa más importante que puede hacer para mejorar sus probabilidades de sobrevivir en un accidente es usar un casco de seguridad bien abrochado y de calidad.

CASCOS



La selección del casco

Hay dos tipos principales de cascos que proporcionan dos niveles de protección diferentes: tres cuartos o con careta.

Sea cual sea el estilo que elija, usted puede obtener la protección máxima al asegurarse de que el casco:

PREPARACIÓN PARA CONDUCIR

- **Esté diseñado para cumplir las normas del** Departamento de Transporte (DOT) de Estados Unidos y de su estado. Los cascos con una etiqueta de la Snell Memorial Foundation proporcionan una garantía de calidad adicional.
- **Quede bien ajustado**, alrededor de la cabeza.
- **No tenga defectos obvios** como son grietas, relleno suelto o correas desgastadas.
- **Ajustarse firmemente**, para impedir que salga volando.
- **Permitir el paso del aire**, para reducir el empañamiento.
- **Tener el espacio suficiente** para usar anteojos o anteojos de sol, si los necesita.

La protección de los ojos con un tinte no debe usarse de noche o en ningún otro momento en que haya poca luz.

Sea cual sea el casco que usted elija, manténgalo firmemente ajustado a la cabeza cuando conduzca. De lo contrario, en caso de choque, es probable que salga volando de la cabeza antes de tener la oportunidad de protegerlo.

Protección de ojos y cara

Una careta de protección de plástico inastillable puede contribuir a protegerle toda la cara en un choque. También le protege del viento, el polvo, la mugre, la lluvia, los insectos y los guijarros que arrojan los automóviles que van delante suyo. Estos problemas causan mucha distracción y pueden ser dolorosos. Si tiene que lidiar con ellos, no puede dedicar toda su atención al camino.

Las gafas protegen los ojos, aunque no protegen el resto del rostro tan bien como una careta. Un parabrisas no es un sustituto aceptable de una careta de protección o unas gafas. La mayoría de los parabrisas no le protegen los ojos contra el viento. Tampoco los anteojos ni los anteojos de sol le protegen. Los anteojos no impiden el lagrimeo de los ojos y podrían salir volando cuando usted volteé la cabeza mientras se encuentra en marcha.

Para ser eficaz, la careta protectora de los ojos o de la cara debe:

- **Estar libre** de rayones.
- **Resistir** la penetración.
- **Brindarle una visión clara** a ambos lados.

ROPA



La ropa

La ropa adecuada le protege en caso de colisión. También brinda comodidad, así como protección contra el calor, el frío, los escombros y las piezas calientes y móviles de la motocicleta. También puede hacer que usted sea más visible para los demás.

- **La chaqueta y los pantalones** deben cubrir completamente los brazos y las piernas. Deben ajustarse lo suficientemente como para evitar agitarse en el viento, pero quedar lo suficientemente flojas como para permitirle moverse libremente. El cuero ofrece la mayor protección. Las telas sintéticas resistentes también proporcionan mucha protección. Use una chaqueta incluso en clima cálido para evitar la deshidratación. Muchas

chaquetas están diseñadas para proteger sin recalentar, incluso en los días de verano. Algunos motociclistas elijen chaquetas y pantalones con insertos de “blindaje de cuerpo” rígido en zonas críticas, como protección adicional.

- **Las botas o zapatos** deben ser altos y lo suficientemente fuertes como para cubrir los tobillos y darles soporte. Las suelas deben ser de material duro, duradero y resistente a los resbalones. Use tacones bajos para que no se enganchen en superficies asperas. Ponga los cordones dentro del calzado de manera que no se enganchen en la motocicleta.
- **Los guantes** permiten agarrar mejor y ayudan a proteger las manos en caso de choque. Los guantes deben ser de cuero o de un material similar y duradero.
- **La protección de los oídos** reduce el ruido y a la vez le permite escuchar sonidos importantes, como son las bocinas de los autos o las sirenas. Una exposición prolongada a ruidos del motor y del viento pueden producir daños permanentes al oído, incluso si usa una careta facial completa. Sea que elija tapones de espuma desechables o dispositivos hechos a su medida que puede seguir usando cuando maneja, asegúrese de cumplir con las leyes estatales acerca de la protección de oídos.

En clima frío o húmedo, la ropa debe mantenerlo abrigado y seco, además de protegerlo contra lesiones. Usted no puede controlar bien una motocicleta si se siente entumecido. Conducir durante tiempo prolongado en clima frío puede producir enfriamiento intenso y fatiga. Las chaquetas de invierno deben ser resistentes al viento y ajustarse bien al cuello, las muñecas y la cintura. Los impermeables de buena calidad diseñados para andar en motocicleta resisten los rasgones o inflarse como un globo a altas velocidades.

CONOZCA SU MOTOCICLETA

Hay muchas cosas en la autopista que pueden causarle problemas. Su motocicleta no debe ser una de ellas. Para asegurarse de que su motocicleta no le cause problemas:

- **Empiece** con la motocicleta adecuada para usted.
- **Lea** el manual del propietario.
- **Conozca** los controles de su motocicleta.
- **Revise** su motocicleta antes de cada salida.
- **Debe mantenerla** en condiciones de funcionamiento seguro entre salidas.
- **Evite** accesorios o modificaciones que puedan dificultar el manejo de su motocicleta.

La motocicleta adecuada para usted

Primero, asegúrese de que su motocicleta sea adecuada para usted. Debe “quedarle” bien a usted. Los pies deben llegar al suelo cuando se encuentre sentado en la motocicleta y debe ser fácil operar los controles. Generalmente, las motocicletas más pequeñas son más fáciles de operar por un novato.

PÓNGASE A PRUEBA 1

Una careta de protección de plástico inastillable:

- A. No es necesaria si ya tiene parabrisas.
- B. Protege solamente los ojos.
- C. Lo ayuda a proteger toda la cara.
- D. No le protege la cara tan bien como las gafas.

Respuesta - página 50

PREPARACIÓN PARA CONDUCIR

Los préstamos

Los que prestan y toman prestadas motocicletas deben tener cuidado. Los choques son bastante comunes entre los conductores novatos, especialmente en los primeros meses de conducir. Andar en una motocicleta desconocida complica el problema. Si usted toma una motocicleta prestada, familiarícese con la misma en una zona controlada. Y si presta su motocicleta a sus amigos, asegúrese de que tengan licencia y que sepan cómo conducir antes de permitirles andar en el tráfico.

Por más experiencia que pueda tener, ande con sumo cuidado en cualquier motocicleta que sea nueva o desconocida para usted. Más de la mitad de todos los choques ocurren en motocicletas conducidas por conductores con menos de cinco meses de experiencia.

Conozca los controles de su motocicleta

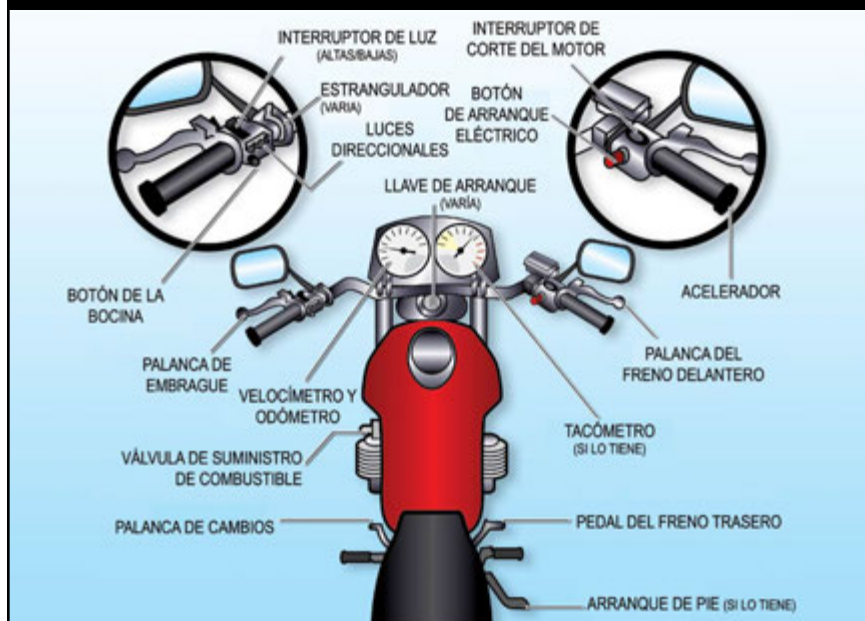
Asegúrese de estar completamente familiarizado con la motocicleta antes de sacarla a la calle. Asegúrese de

reparar el manual del propietario. Esto es especialmente importante si usted va a conducir una motocicleta prestada.

Si va a usar una motocicleta desconocida:

- **Haga todas las revisiones** que haría en su propia motocicleta.
- **Averigüe dónde está todo**, en particular las luces direccionales, la bocina, el interruptor del faro delantero, la válvula de control de combustible y el interruptor de corte del motor. Encuentre y accione estos controles sin tener que buscarlos.
- **Conozca los controles.** Accione el acelerador, el embrague, los frenos y el cambio de marcha varias veces antes de empezar a usar la motocicleta.
- **Conduzca con mucho cuidado** y manténgase alerta a todo lo que le rodea. Acelere con cuidado, dé las vueltas más lentamente y deje suficiente espacio para parar.

CONTROLES DE LA MOTOCICLETA



Revise su motocicleta

La motocicleta necesita atención con más frecuencia que el automóvil. Una falla técnica menor en un automóvil casi nunca produce algo más que una molestia para el conductor. La misma falla en una motocicleta puede producir un choque o tener que dejar su motocicleta estacionada a un lado del camino. Si algo anda mal en la motocicleta, usted querrá averiguarlo antes de entrar en el tráfico.

La principal fuente de información sobre cómo debe inspeccionar y dar mantenimiento a su motocicleta es el manual del propietario. Asegúrese de absorber toda su información importante. Su motocicleta seguirá funcionando como nueva si le da el mantenimiento adecuado y las inspecciones de rutina forman parte de su ciclo de mantenimiento.

Una inspección antes de manejar solo toma algunos minutos y debe realizarla antes de cada salida para evitar problemas. Es rápido y fácil revisar los componentes críticos y debe ser algo tan de rutina y automático como revisar el clima antes de salir cada día. Un recordatorio cómodo preparado por la MSF es T-CLOCSSM. En la parte posterior de este manual encontrará una hoja T-CLOCS “para desprender” que puede llevar consigo cuando conduzca su motocicleta. Antes de montarse en la motocicleta, deberá realizar una inspección T-CLOCS que incluye las siguientes revisiones:

T — Llantas y rines

- Compruebe la presión del aire, el desgaste de la banda de rodamiento y la condición general de las paredes y la superficie de rodamiento.
- Pruebe las palancas del freno delantero y trasero, una a la vez. Asegúrese de que cada una se sienta firme y que detenga la motocicleta cuando se le aplica el freno por completo.

C — Controles

- Asegúrese de que el embrague y el acelerador funcionen sin problemas. El acelerador deberá regresar rápidamente

a su posición inicial cuando usted lo suelte. El embrague deberá sentirse tenso y suave.

- Pruebe la bocina. Asegúrese de que funcione.
- Limpie y ajuste sus espejos antes de arrancar. Es difícil andar con una mano mientras trata de ajustar un espejo. Ajuste cada espejo de manera que pueda ver el carril detrás suyo y lo máximo posible del carril contiguo. Cuando está debidamente ajustado, el espejo retrovisor puede mostrar el borde de su brazo u hombro. Pero lo más importante es poder ver la carretera detrás y a los costados.

L — Luces y sistema eléctrico

- Revise el faro delantero y el faro trasero. Revise el interruptor para asegurarse de que funcione tanto la luz alta como la baja.
- Encienda las luces direccionales de la derecha e izquierda. Asegúrese de que todas las luces funcionen correctamente.
- Pruebe ambos controles de freno y asegúrese de que cada uno encienda la luz de freno.

O — Aceite y otros fluidos

- Compruebe los niveles de aceite del motor y del líquido de la transmisión.
- Compruebe los líquidos hidráulicos y los refrigerantes cuando menos una vez por semana.
- Asegúrese de que esté abierta la válvula de combustible antes de arrancar. Cuando está cerrada la válvula del combustible, la motocicleta puede arrancar con solo el combustible que queda en las líneas, pero se detendrá una vez que estas se vacíen.
- Mire debajo de la motocicleta para detectar indicios de fuga de aceite o de gasolina.

PREPARACIÓN PARA CONDUCIR

C — Chasis

- Compruebe la suspensión delantera. Asegúrese de que no haya adhesión. Los amortiguadores y resortes traseros se deben mover suavemente.
- Asegúrese de que la cadena esté ajustada según las especificaciones del fabricante y que los piñones no estén desgastados ni dañados.

S — Soportes de paro de la moto

- Asegúrese de que el soporte lateral funcione suavemente y que el resorte lo sostenga firmemente en posición vertical. Si cuenta con soporte central, también debe estar firmemente sujeto contra el bastidor siempre que la motocicleta esté en movimiento.

Además, el mantenimiento regular como son las afinaciones y cambios de aceite son tan importantes para una motocicleta como las revisiones de rutina que realiza usted con su médico. El desgaste es normal con el uso; el mantenimiento de rutina ayudará a evitar descomposturas costosas. El programa para el mantenimiento regular de las piezas y controles de su motocicleta se encuentra en el manual del propietario de la misma.

CONOZCA SUS RESPONSABILIDADES

“Accidente” implica un acontecimiento imprevisto que ocurre sin que se deba a falta o negligencia de nadie. En el tráfico, esto no es así. En realidad, la mayoría de los conductores involucrados en choques pueden por lo general aceptar cierta responsabilidad en lo que ha ocurrido.

Piense en una situación en que alguien decide tratar de rebasar raspando por una intersección o a medida que la luz amarilla se pone roja. Su luz se pone verde. Usted entra en la intersección sin verificar que haya vehículos retrasados. Eso es todo lo que se necesita para que ustedes dos choquen. Era la responsabilidad del conductor frenar. Y era su responsabilidad mirar antes de arrancar. Ninguno de ustedes cumplió la parte que le correspondía. El hecho de que la otra

persona sea la primera en empezar la cadena de sucesos que resultan en un choque no lo deja a usted libre de responsabilidad.

Como conductor, usted no puede asegurarse de que los demás operadores lo vean o le cedan el derecho de paso. Para reducir sus probabilidades de chocar:

- **Sea visible:** use la ropa adecuada, use su faro delantero, manténgase en la mejor posición en el carril para poder ver y para ser visto.
- **Comunique sus intenciones:** use las señales correctas, la luz de freno y la posición adecuada en el carril.
- **Mantenga la distancia adecuada:** al seguir, ser seguido, compartir el carril, rebasar y ser rebasado.
- **Revise su recorrido** con 12 segundos de antelación.
- **Identifique y separe** los múltiples riesgos.
- **Esté preparado para actuar:** manténgase alerta y sepa cómo poner en práctica las técnicas indicadas para evitar choques.

No importa quién tenga la culpa cuando alguien resulta lesionado en un choque. La capacidad de conducir en estado de alerta, tomar decisiones críticas y llevarlas a cabo separa a los conductores responsables de los demás. Recuerde que depende de usted ser la causa de un choque, o un participante desprevénido.

PÓNGASE A PRUEBA 2

Más de la mitad de todos los choques:

- A. Ocurren a velocidades superiores a las 35 mph.
- B. Ocurren de noche.
- C. Son causados por neumáticos gastados.
- D. Incluyen motociclistas con menos de seis meses de experiencia.

Respuesta - página 50

CONDUZCA DENTRO DE SUS CAPACIDADES

Este manual no puede enseñarle a controlar la dirección, la velocidad o el equilibrio. Eso es algo que puede aprender solamente con la práctica, de preferencia en un curso de instrucción formal, como un *curso para motociclistas RiderCourse de la MSF*. Pero el control comienza con el conocimiento de sus capacidades y conduciendo dentro de esos límites, además de conocer y obedecer las reglas de tránsito de las carreteras.

CONTROL BÁSICO DEL VEHÍCULO

La posición del cuerpo

Cómo controlar correctamente una motocicleta:

- **Postura:** Siéntese de manera que pueda usar sus brazos más para dirigir la motocicleta que para sostenerse sobre la misma. Esto le ayuda a vincularse con su motocicleta y le permite reaccionar rápidamente a los peligros.
- **Asiento:** Siéntese lo suficientemente hacia adelante de modo que los brazos queden algo doblados cuando sujete las empuñaduras del manubrio. Doble los brazos para permitirle apoyarse sobre los manubrios sin tener que estirarse.
- **Las manos:** Sostenga las empuñaduras del manubrio firmemente para mantenerse sujeto cuando ande sobre superficies dispares. Comience con la muñeca derecha plana. Esto le ayuda a evitar usar demasiado acelerador accidentalmente. Además, ajuste los manubrios para que las manos queden

parejas con sus codos o debajo de estos. Esto le permite usar los músculos adecuados para dirigir con precisión.

- **Las rodillas:** Mantenga las rodillas contra el tanque de gasolina para mantener el equilibrio cuando gira la motocicleta.
- **Los pies:** Mantenga los pies firmemente sobre los reposapiés para mantener el equilibrio. No arrastre los pies. Si se le engancha el pie con algo, puede lesionarse y eso podría afectar el control de la motocicleta. Mantenga los pies cerca de los controles para poder usarlos rápidamente en caso de que sea necesario. También es importante no apuntar los pies hacia abajo. Los de los pies pueden quedar atrapados entre el camino y los reposapiés.

Cambio de velocidades

El cambio de velocidades es más complicado que simplemente dejar que la motocicleta agarre velocidad suavemente. Aprender a usar las velocidades para cambiar a una velocidad inferior, girar o empezar en una colina es importante para garantizar la operación segura de la motocicleta.

La palanca de cambios se localiza frente al reposapiés y se opera con el pie izquierdo. Para “subir” a una velocidad más alta, coloque el pie debajo de la palanca de cambios y levántela. Para bajar la velocidad, presione la palanca de cambios hacia abajo. La palanca de cambios cambia una velocidad cada vez que se levanta o se presiona. Cada vez que se suelta la palanca, el resorte la regresa al centro, donde el mecanismo queda listo para el siguiente cambio de velocidad. Un patrón típico de marchas es 1-N-2-3-4-5. La N es marcha neutral, que se selecciona ya sea con “levantar la mitad” desde 1a velocidad o “presionar la mitad”

AGARRAR LAS EMPUÑADURAS

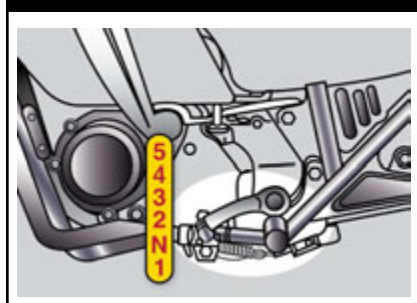


CONDUZCA DENTRO DE SUS CAPACIDADES

desde 2a velocidad. La mayoría de las motocicletas tienen cinco velocidades, pero algunas tienen cuatro o seis velocidades.

A medida que su motocicleta aumenta la velocidad, necesitará cambiar a una velocidad más alta. Cambie bien la velocidad

CAMBIO DE VELOCIDADES



antes de que las RPM del motor lleguen a su velocidad máxima recomendada. Como regla general, ejecute el cambio a tiempo para evitar sobre-revolucionar el motor, pero procure no adelantarse mucho ya que también podría causar que el motor se sacuda.

Al cambiar a velocidades mayores, use un proceso de 3 pasos: 1) Deje de girar el acelerador al mismo tiempo que aprieta la palanca de cambios, 2) levante firmemente la palanca de cambios de velocidad hasta donde llegue, 3) empiece a soltar suavemente el embrague y ajuste el acelerador. Una vez que haya completado el cambio, suelte la palanca de cambios de velocidad para que se restablezca y esté lista para el siguiente cambio.

Debe cambiar a velocidades inferiores usando el embrague a medida que disminuye la velocidad o se detiene, y también cuando necesite más potencia para acelerar.

Asegúrese de andar lo suficientemente despacio cuando cambie a una velocidad inferior. De lo contrario, la motocicleta dará brinco y es posible que la rueda trasera patine. Al bajar una cuesta o cambiar a la primera velocidad, es posible que necesite usar los frenos para disminuir la velocidad lo suficiente antes de hacer el cambio en condiciones de seguridad.

Al cambiar a velocidades inferiores, use un proceso de 3 pasos: 1) Deje de girar el acelerador al mismo tiempo que aprieta la palanca de cambios, 2) presione la palanca de cambios hacia abajo, 3) suelte el embrague y al mismo tiempo gire el acelerador. Una vez que haya completado el cambio, suelte la palanca de cambios de velocidad para que se restablezca y esté lista para el siguiente cambio. Girar ligeramente el acelerador mientras se suelta suavemente el embrague ayuda a que el motor se nivele más rápido y a que el cambio de velocidad sea más suave. Los cambios a velocidades menores tienen un efecto similar al uso de los frenos. Esto se conoce como frenar con motor. Para frenar con motor, cambie de una por una las velocidades menores y entre cambio y cambio suelte el embrague en la zona de fricción. Mantenga el embrague en la zona de fricción hasta que la velocidad del motor se estabilice, después suelte completamente la palanca hasta que esté listo para el siguiente cambio. Generalmente se deben cambiar las velocidades de una por una. Sin embargo, mientras el embrague esté oprimido es posible cambiar más de una velocidad a la vez.

Permanezca en primera mientras esté parado para poder avanzar rápidamente en caso de que sea necesario.

Trate de lograr liberar el embrague de manera suave y uniforme, especialmente cuando cambie a una velocidad inferior. Es mejor cambiar de velocidad antes de entrar en una curva o girar. Sin embargo, a veces es necesario cambiar de velocidad mientras se encuentra en la curva. En este caso, acuérdese de hacerlo suavemente. Un cambio repentino de potencia a la rueda trasera puede producir un patinaje.

Cómo frenar

Una técnica equivocada para frenar sigue siendo un factor importante en muchos choques de motocicleta. Su motocicleta tiene dos controles para frenar: uno para la rueda delantera y uno para la trasera. Use ambos frenos cada vez que disminuya la velocidad o se detenga. El freno delantero es más potente y puede proporcionar al

menos el 70% de la potencia necesaria para frenar. El freno delantero se puede usar con seguridad si se usa correctamente.

La mejor manera de lograr frenar en línea recta al máximo es aplicar ambos frenos por completo sin que se amarre ninguna de las llantas.

Para ello:

- **Presione el freno delantero** suavemente, de manera firme y poco a poco con más fuerza. No agarre abruptamente la palanca del freno.
- **Conforme el peso de la motocicleta** es transferido hacia adelante, la rueda delantera tiene más tracción y puede aplicar el freno delantero con más fuerza después de empezar a frenar.
- **Mantenga las rodillas contra el** tanque y la vista bien hacia el frente y no hacia abajo. Esto le ayuda a mantener la motocicleta en línea recta.
- **Aplique presión cada vez más suave** al pedal del freno trasero para evitar patinar con la rueda trasera. Al transferir peso de la rueda trasera a la delantera hay menos tracción disponible en la llanta trasera. Use menos presión del freno trasero.

El uso de ambos frenos para paradas incluso “normales” le permite desarrollar la costumbre o la habilidad adecuada de usar ambos frenos correctamente en caso de emergencia. Oprima el freno delantero y apriete el trasero. Agarrar el freno delantero o atascar el freno trasero puede trabar los frenos y provocar problemas de control.

Cómo frenar en una esquina

Cada vez que se inclina una motocicleta se reduce la cantidad de tracción disponible para frenar. Entre mayor sea el ángulo de inclinación, hay más posibilidad de que las llantas pierdan tracción.

La clave para frenar lo más rápido y seguro posible en una curva, y dependiendo de las condiciones del camino y del tráfico, es mantener la motocicleta lo más perpendicular al camino posible y luego frenar. Si las condiciones no lo permiten, aplique

el freno suave y gradualmente, pero no aplique tanta fuerza de frenado como lo haría si la motocicleta estuviese sin inclinar. A medida que disminuye la velocidad, puede disminuir su grado de inclinación, y conforme tenga más tracción disponible para frenar, puede aplicar los frenos con mayor firmeza, de modo que cuando la motocicleta finalmente se detenga, la motocicleta esté derecha y el manubrio cuadrado.

Sistemas de frenos comunicados e integrados

Algunas motocicletas tienen un sistema frenos comunicados (linked) que conecta los frenos delantero y trasero de la motocicleta. La aplicación ya sea del freno delantero o del freno trasero causará que se aplique presión en ambos frenos. Un sistema de frenos integrados es una variación del sistema comunicado en el cual la aplicación del freno trasero causará algo de aplicación del freno trasero. Consulte su manual del propietario para conocer una explicación detallada del funcionamiento y el uso efectivo de estos sistemas.

Sistemas de frenos antibloqueo

El ABS está diseñado para prevenir que la rueda se bloquee o la motocicleta se resbale al usar el freno al máximo en un paro en línea recta. El ABS funciona cuando se aplica la máxima presión en ambos frenos, delantero y trasero. Si los sensores electrónicos detectan la posibilidad de que las ruedas se bloqueen, se suelta presión hidráulica y luego se vuelve a aplicar para mantener la máxima eficiencia de frenado.

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

CONDUZCA DENTRO DE SUS CAPACIDADES

Cómo girar

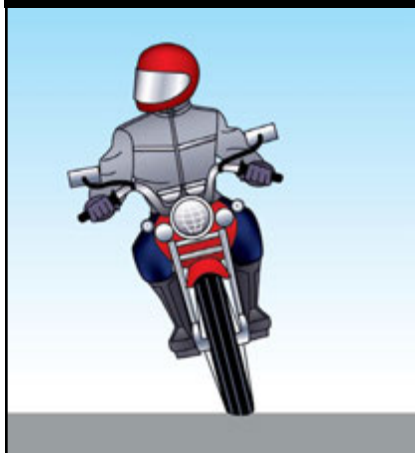
Acérquese a las vueltas y las curvas con cuidado. Los conductores a menudo tratan de tomar curvas o girar demasiado rápido. Cuando no pueden sostener la curva, terminan cruzándose a otro carril de tráfico o saliéndose del camino. O bien, reaccionan exageradamente y frenan demasiado fuerte, lo que provoca una patinada y la pérdida del control.

Siga estos cuatro pasos para tener mejor control:

- **DESPACIO:** Reduzca la velocidad antes de girar cerrando el acelerador y, si fuera necesario, aplicando ambos frenos.
- **MIRE:** Mire a través de la vuelta hacia donde quiere ir. Voltee solamente la cabeza, no los hombros, y enfoque los ojos hacia el horizonte.
- **INCLÍNESE:** Para girar, la motocicleta deberá inclinarse. Para inclinar la motocicleta, oprima sobre la empuñadura en la dirección de la vuelta. Oprima la empuñadura izquierda, inclínese hacia la izquierda, vaya a la izquierda. Oprima la empuñadura derecha, inclínese hacia la derecha, vaya a la derecha. Las velocidades más altas y las curvas más cerradas requieren que la motocicleta se incline más.
- **RUEDA:** Gire el acelerador para mantener la velocidad o incrementarla ligeramente. Esto ayuda a mantener la motocicleta estable.

En giros normales, el conductor y la motociclista deberán inclinarse juntos al mismo ángulo.

GIROS NORMALES



En giros cerrados y lentos, haga contrapeso inclinando la motocicleta solamente y manteniendo erguido el cuerpo.

GIROS CERRADOS Y LENTOS



PÓNGASE A PRUEBA

3

Cuando conduce, deberá:

- Voltear la cabeza y los hombros para mirar hasta el otro lado de la curva.
- Mantener los brazos rectos.
- Mantener las rodillas separadas del tanque de gasolina.
- Voltear solamente la cabeza y los ojos para ver a dónde se dirige.

Respuesta - página 50

MANTENGA LA DISTANCIA

La mejor protección que puede tener es la distancia (un “espacio de colchón”) que lo separa de otros vehículos en el camino. Esto le dará una visión clara de las situaciones de tráfico que sucedan y si alguien comete un error, usted tendrá:

- Más tiempo para reaccionar.
- Más espacio para maniobrar y, si es necesario, una ruta de escape.

Las posiciones en el carril

Los motociclistas responsables saben que están más seguros cuando pueden ser vistos claramente. En algunos casos, el tamaño de la motocicleta puede ser una ventaja para usted. Cada carril de tráfico le da a una motocicleta tres rutas de viaje, como se indica en la ilustración.

Su posición dentro del carril le debe ayudar para:

- Aumentar su capacidad de ver y ser visto.
- Evitar los puntos ciegos de otras personas.
- Evitar los peligros en la superficie.
- Proteger su carril de otros conductores.
- Comunicar sus intenciones.
- Evitar las ráfagas de viento de otros vehículos.

- Proporcionarle una ruta de escape.
- Prepararse para las vueltas.

Muchos motociclistas consideran que el tercio izquierdo del carril (la marca de la llanta izquierda de los automóviles) es su posición predefinida en el carril. Usted deberá entonces considerar variar su posición en el carril según lo requieran las condiciones, teniendo en cuenta que no necesita evitar ninguna porción del carril, incluso el centro.

Deberá posicionarse en la porción del carril donde sea más seguro que pueda ser visto por otros y que pueda dejar un espacio de colchón a su alrededor. Cambie de posición según cambien las situaciones del tráfico. Maneje en la trayectoria 2 o 3 si los vehículos y otros problemas posibles están solo a su izquierda. Manténgase en la trayectoria 1 o 2 si los peligros solo están a su derecha. Si hay vehículos a ambos lados suyos, el centro del carril, la trayectoria 2, es por lo general su mejor opción.

Recuerde, el tercio central del carril es donde se acumulan los escombros y las gotas de aceite de los automóviles, así como donde se encuentran las cubiertas de las alcantarillas. Salvo que el camino esté mojado, la franja central normal permite una tracción adecuada para conducir con seguridad. Usted puede operar a la

POSICIONES EN EL CARRIL



CONDUZCA DENTRO DE SUS CAPACIDADES

SEGUIR A UN VEHÍCULO



izquierda o la derecha de la franja de grasa y permanecer dentro de la parte central del carril de tráfico. Evite andar sobre las grandes acumulaciones de aceite y grasa que suelen encontrarse en las intersecciones muy transitadas o en las cabinas de peaje.

Los motociclistas experimentados confían en su propio juicio e instintos. Una sugerencia absoluta, sin embargo, es evitar andar en el punto ciego de otro vehículo.

Cómo seguir a otro vehículo

“Seguir muy de cerca” es un factor importante en los choques de motociclistas. En el tráfico, las motocicletas necesitan tanta distancia para detenerse como los automóviles. Normalmente, **deberá mantener dos segundos** de distancia como mínimo, detrás del vehículo que tiene adelante.

Cómo calcular la distancia de seguimiento:

- **Elija un marcador**, como una marca en el pavimento o un poste de farol en el camino que tiene por delante o cerca del mismo.

- **Cuando el parachoques trasero** del vehículo que tiene adelante pase el marcador, cuente los segundos que tarda usted en pasar el marcador: “mil uno, mil dos”.
- **Si llega al marcador** antes de decir “dos”, está siguiendo al otro vehículo demasiado cerca.

Una distancia de seguimiento de dos segundos deja una cantidad mínima de espacio para detenerse o desviarse si el conductor que tiene por delante frena repentinamente. También le permite ver mejor los baches y otros peligros del camino.

Si su motocicleta tarda más de lo normal en frenar, necesitará tomar mayor distancia. Si el pavimento está resbaladizo, si no puede ver más allá del vehículo que tiene adelante o si hay mucho tráfico y alguien se puede meter adelante, agregue un tercer segundo o mayor distancia de seguimiento.

Manténgase lo suficientemente alejado del vehículo que tiene delante, aun cuando se encuentre parado. Esto le facilita salir del medio si alguien se le pega por detrás.

También le da un espacio protector si el vehículo que tiene por delante empieza a retroceder por cualquier motivo.

Cuando esté detrás de un automóvil, conduzca donde el conductor lo pueda ver en el espejo retrovisor. Conducir en la parte central del carril pondrá su imagen en el medio del espejo retrovisor, donde es más probable que lo vea el conductor.

Conducir en el lado alejado del carril puede permitir que el otro conductor lo vea en un espejo lateral. Pero recuerde que la mayoría de los conductores no miran por los espejos laterales con la misma frecuencia que por los espejos retrovisores. Si la situación de tráfico lo permite, la parte central del carril es generalmente el mejor para ser visto por los conductores que tiene adelante y evitar compartir el carril con otro vehículo.

Cuando lo siguen

Acelerar para dejar atrás a alguien que le sigue demasiado de cerca solo sirve para reproducir la misma situación, pero a mayor velocidad.

La mejor manera de controlar a los que le siguen de cerca es dejar que le pasen. Cuando alguien le sigue demasiado de cerca, cambie de carril y déjelo rebasar. Si no puede hacer esto, disminuya la velocidad y abra un espacio adicional delante de usted a fin de que haya espacio suficiente para que tanto usted como el que sigue puedan parar. Esto también alienta al seguidor para que lo rebasa. Si no lo rebasa, por lo menos se habrá dado usted mismo y al seguidor más tiempo para reaccionar en caso de que se presente una emergencia más adelante.

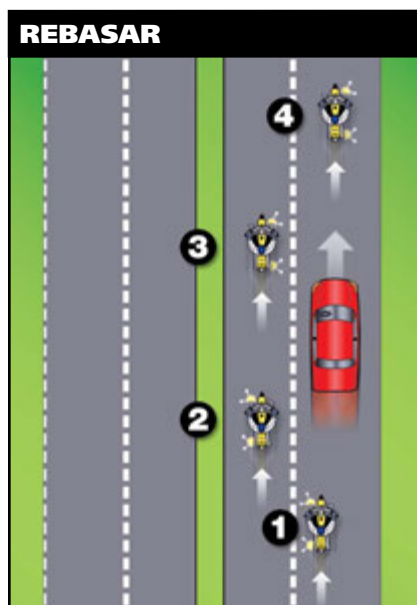
Cómo rebasar a otro vehículo y cuando lo rebasan a usted

Rebasar y ser rebasado por otro vehículo no es muy diferente a lo que ocurre cuando se conduce un automóvil. Sin embargo, la visibilidad es más importante. Asegúrese de que los demás conductores le vean y que usted vea los posibles peligros.

Cómo rebasar

- 1. Conducir en la parte izquierda** del carril a una distancia de seguimiento segura aumenta su visibilidad y le hace más visible. Haga señales y compruebe el tráfico que viene en la dirección contraria. Use sus espejos y dé vuelta a la cabeza para comprobar el tráfico que tiene por detrás.
- 2. Cuando sea seguro**, pase al carril izquierdo y acelere. Seleccione una posición en el carril que no arrincone el automóvil que está tratando de rebasar y que proporcione el espacio suficiente para evitar peligros en su carril.
- 3. Pase por el punto ciego** lo más rápido que pueda.
- 4. Vuelva a usar la direccional** y compruebe por los espejos y con la cabeza antes de regresar a su carril original, y solo entonces cancele la señal direccional.

Recuerde que debe rebasar dentro de los límites de velocidad anunciados, y solamente donde está permitido. ¡Conozca sus señales de tráfico y marcas del camino!



CONDUZCA DENTRO DE SUS CAPACIDADES

Cuando lo rebasan a usted

Cuando lo rebasa un vehículo que viene por detrás o en sentido contrario, manténgase en la parte central de su carril. Manejar más cerca de ellos podría colocarlo en una situación peligrosa.

Evite que lo golpee:

- **El otro vehículo:** Un error leve suyo o del conductor que lo rebasa podría provocar un roce.
- **Espejos extendidos:** Algunos conductores se olvidan de que sus espejos quedan más allá de sus guardabarros.
- **Objetos que se arrojan por las ventanas:** Aún cuando el conductor sepa que usted está allí, es posible que un pasajero no lo vea y arroje algo que le caiga encima o que caiga sobre el camino delante de usted.
- **Ráfagas de viento de otros vehículos más grandes:** Pueden afectar su control. Tiene más espacio para cometer errores si se encuentra en el medio del carril cuando recibe el impacto de esta

ráfaga que si se encuentra en uno de los costados del carril.

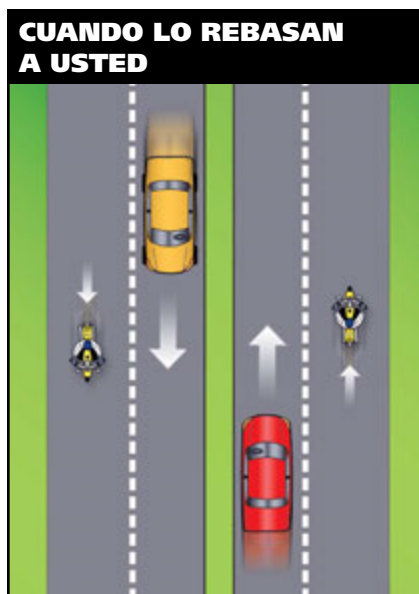
Nunca se coloque en la parte del carril más alejada del vehículo que le está rebasando. Podría invitar al otro conductor a regresar a su carril demasiado pronto

Cómo compartir el carril

Los automóviles y las motocicletas no pueden compartir carriles por condiciones de seguridad. Generalmente está prohibido compartir carril.

Andar en el mismo carril entre filas de automóviles parados o en movimiento puede dejarle vulnerable ante lo imprevisto. Podría salir una mano por una ventana; se podría abrir una puerta; un vehículo podría girar de repente. Procure desalentar la idea de compartir su carril. Manténgase en una posición en el centro del carril siempre que otros conductores puedan tentarse a rebasarlo muy de cerca. Los conductores se sienten muy tentados de hacer esto:

- **En tráfico pesado,** tope con tope.
- **Cuando** quieren rebasarlo.
- **Cuando** se prepara para girar en una intersección.
- **Cuando** usted ingresa a un carril de salida o sale de una autopista.



CUANDO LO REBANAN A USTED

PÓNGASE A PRUEBA 4

Por lo general, una buena manera de lidiar con quienes lo siguen muy de cerca es:

- A. Cambiar de carril y dejarlos rebasar.
- B. Usar su bocina y hacer gestos obscenos.
- C. Acelerar para distanciarse del seguidor.
- D. Ignorarlos.

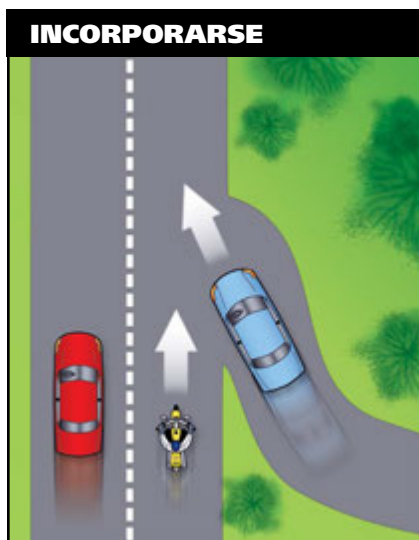
Respuesta - página 50

Cuando los autos se incorporan al tránsito

Es posible que los conductores en una rampa de entrada no lo vean en la autopista. Deles mucho espacio. Cámbiese a otro carril si hay uno disponible. Si no hay lugar para cambiar de carril, ajuste la velocidad para darle espacio al conductor que se incorpora al tráfico.

Los autos contiguos

No conduzca junto a autos o camiones que van en otros carriles si no es absolutamente necesario. Podría estar en el punto ciego de un automóvil que anda en el carril contiguo, el cual podría cambiar a su carril sin previo aviso. Los autos del carril contiguo también le bloquean poder escapar en caso de encontrarse en peligro en su propio carril. Acelere o desacelere para encontrar un lugar sin tráfico a ambos lados.



CONDUZCA DENTRO DE SUS CAPACIDADES

ESTRATEGIA SEE (VER)

Los buenos conductores con experiencia se mantienen conscientes de lo que ocurre a su alrededor. Reducen su riesgo si usan la estrategia de tres pasos SEESM de la MSF:

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

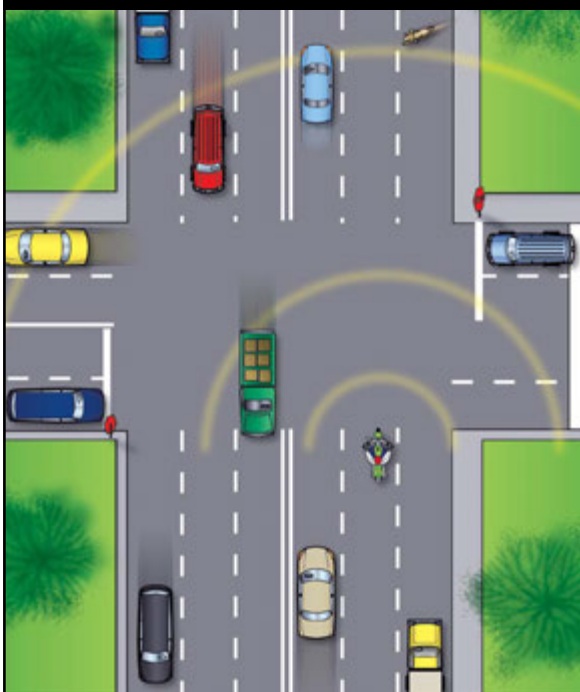
La estrategia SEE le ayudará a darse cuenta de lo que pasa en el tráfico y poder planear e implementar la medida más segura cuando cambian las situaciones de tráfico. Veamos cada uno de estos pasos.

Search (Buscar)

La eliminación o reducción del peligro dependerá de la intensidad de su búsqueda y del tiempo y espacio que tenga. Concéntrese aún más en encontrar posibles rutas de escape en las intersecciones, zonas de compras, escuelas y zonas de construcción, o alrededor de las mismas.

Una forma de buscar es usar su “RiderRadar” (radar de motociclista) para analizar agresivamente los factores y riesgos potenciales incluso antes de que sucedan, no solo enfrente de usted, sino también a los lados y atrás. Hay tres “momentos específicos” que toman en cuenta los motociclistas con experiencia. Primero, manténgase alerta y analice los peligros que estén a 2 segundos antes de usted o dentro de su distancia de seguimiento. Analizar su trayectoria inmediata de 4 segundos le puede dar tiempo de responder rápidamente en caso de que suceda algo. Cualquier cosa que está dentro de 4 segundos de su trayectoria se considera inmediata, porque 4 segundos se consideran

RADAR DE CONDUCTORES



tiempo y espacio suficiente para detenerse o desviarse si hay algún peligro fijo o si alguien o algo entran en su ruta de recorrido.

Finalmente, los motociclistas con experiencia buscan los peligros más lejos, en un área que tardarían aproximadamente 12 segundos en llegar. Esto les da tiempo de prepararse para una situación antes de que sea inmediata.

Usar la estrategia SEE le ayudará a **Search (Buscar)** varios de dichos factores, como son:

- **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 por detrás.
- **Condiciones peligrosas** en el camino que requieren que esté alerta, especialmente en zonas con visibilidad

limitada. Los ambientes de “mucho movimiento” podrían ocultarle a usted y a su motocicleta de los demás.

Evalúe (Evaluar)

Evaluar significa pensar cómo pueden interceder los peligros para convertirse en un riesgo para usted. Anticipe los posibles problemas y tenga un plan para reducir los riesgos, sobre todo:

- **Características de la superficie y del camino** como baches, barreras de protección, puentes, postes de teléfono y los árboles que no se atraviesan en su camino, pero pueden influir en su estrategia para conducir.
- **Dispositivos para el control del tráfico** como son las señales de tránsito, señales de advertencia y líneas de señalización vial que requieren que evalúe cuidadosamente las circunstancias con las que se enfrentará.
- **Vehículos y otro tipo de tráfico** que se puede cruzan de repente en su camino y aumentar la posibilidad de chocar. Piense en el tiempo y espacio que necesita para mantener un margen de seguridad. Debe dejar tiempo para reaccionar en caso de una emergencia.

Ejecute (Ejecutar)

Finalmente, **Ejecute** o lleve a cabo su decisión. Para crear más espacio y reducir al mínimo el daño debido a cualquier peligro:

- **Comunique** su presencia con los faros y/o la bocina.
- **Ajuste su velocidad** acelerando, parando o disminuyendo la velocidad.
- **Ajuste su posición** y/o su dirección. Desvíese o cambie de carril o muévase a otra posición dentro de su carril.

Aplique el viejo adagio “un paso a la vez” para controlar dos o más peligros. Ajuste la velocidad para lograr separar dos peligros. Después manéjelos uno por uno como peligros individuales. Tomar decisiones resulta más complicado con tres o más peligros. Considere las consecuencias de cada uno y dele la misma distancia a los peligros.

En zonas de alto riesgo, tales como intersecciones, zonas de compras, zonas de escuelas y construcción, cubra el embrague y ambos frenos para reducir el tiempo que necesita para reaccionar.

INTERSECCIONES

La mayor probabilidad de 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 un camino de entrada en una calle residencial: en cualquier lugar donde el tráfico pueda cortarle el paso. Más de la mitad de los choques entre motocicletas y automóviles se debe a conductores que cruzan el derecho de paso del motociclista. Los automóviles que voltean a la izquierda delante de usted, entre ellos los que voltean a la izquierda desde el carril a su derecha y los que pasan a su carril desde calles laterales, son los peores peligros. Es esencial seguir la estrategia SEE de tres pasos en las intersecciones.

PÓNGASE A PRUEBA

5

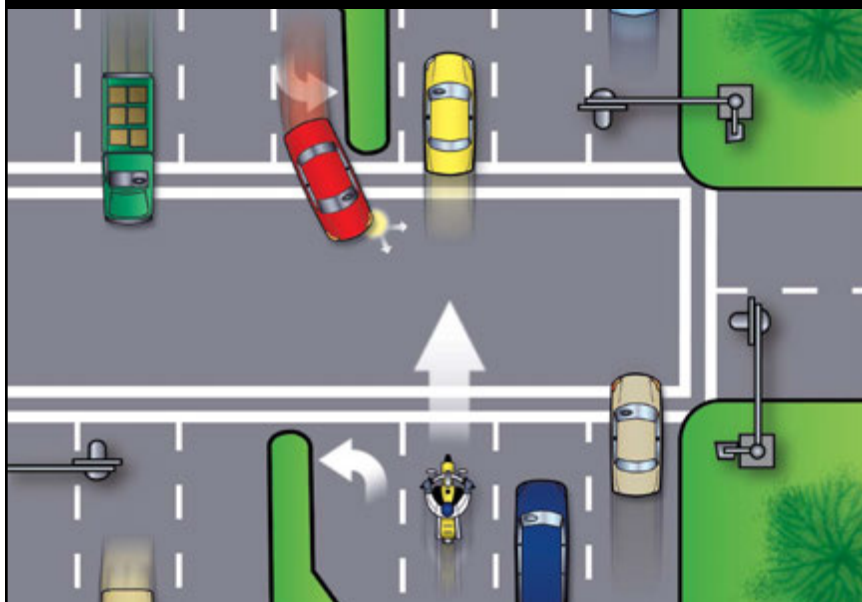
Para reducir su tiempo de reacción, usted deberá:

- A. Viajar a una velocidad inferior al límite de velocidad.
- B. Cubrir el embrague y los frenos.
- C. Cambiar a punto muerto cuando disminuye la velocidad.
- D. Accionar el embrague al girar.

Respuesta - página 50

CONDUZCA DENTRO DE SUS CAPACIDADES

INTERSECCIONES GRANDES



No hay garantías de que los demás lo vean. Nunca cuente con el “contacto visual” como una indicación de que un conductor le vaya a ceder el paso. Con demasiada frecuencia, los conductores miran a un motociclista y aún así no logran “verlo”. Los únicos ojos con los que puede contar son los suyos. Si un automóvil puede cruzarle el paso, dé por sentado que lo hará. Los buenos conductores siempre “están pendientes de los problemas”, no para tenerlos, sino para evadirlos.

Aumente sus probabilidades de ser visto en las intersecciones. Conduzca con su faro delantero encendido en una posición en el carril que le ofrezca la mejor vista del tráfico que viene de frente. Proporcione un espacio protector alrededor de la motocicleta que le permita tomar una acción evasiva. Al acercarse a la intersección donde el conductor de un vehículo se está preparando para cruzarse en su camino, disminuya la velocidad y seleccione una posición en el carril que aumente su visibilidad para dicho conductor. Cubra el embrague y ambos frenos para reducir el tiempo de reacción.

INTERSECCIÓN PEQUEÑA



PÓNGASE A PRUEBA

6

Hacer contacto visual con otros conductores

- A. Es buena indicación de que ellos lo ven a usted.
- B. No vale la pena el esfuerzo que toma.
- C. No significa que el conductor cederá el paso.
- D. Garantiza que el otro conductor le cederá el paso.

Respuesta - página 50

Después de haber entrado en la intersección, aléjese del vehículo. No cambie radicalmente su velocidad o su posición. El conductor podría pensar que usted se está preparando para voltear. Prepárese para frenar fuerte y mantenga su posición si un vehículo que se aproxima da la vuelta frente a usted, especialmente si hay más tráfico alrededor de usted. También deberá usar esta estrategia siempre que un vehículo en el carril que vienen de frente haga señales para dar vuelta a la izquierda, sea intersección o no.

Las intersecciones ciegas

Si se acerca a una intersección ciega, pase a la parte del carril que le ponga en el campo visual del otro conductor lo antes posible. En esta ilustración, el motociclista ha pasado a la parte izquierda del carril (lejos del auto estacionado) de manera que el conductor en la calle transversal pueda verlo lo antes posible.

Recuerde, lo importante es ver todo lo que se pueda y mantenerse visible para los demás mientras protege su espacio.

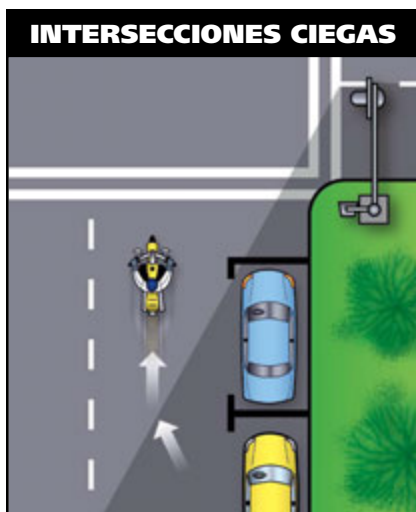
Letreros de alto

Si tiene un letrero de alto o una línea de detención, deténgase primero. Luego, avance poco a poco y deténgase de nuevo, justo antes del punto por donde el carril de cruce de tránsito se cruza con el suyo. Desde esa posición, incline su cuerpo hacia adelante y mire alrededor de los edificios, autos estacionados o arbustos para ver si se aproxima algo. Mientras mira, cerciórese de que su rueda delantera esté fuera del carril de circulación.

Cómo rebasar a los autos estacionados

Al rebasar automóviles estacionados, manténgase hacia la izquierda de su carril. Puede evitar los problemas causados por puertas que se abren, conductores que salen de sus autos o personas que caminan entre vehículos. Si hay tráfico en la dirección contraria, por lo general es mejor mantenerse en la posición central del carril para aumentar al máximo su espacio protector.

Puede presentarse un problema peor si el conductor se aleja de la acera sin comprobar si tiene tráfico detrás. Pero aún cuando



CONDUZCA DENTRO DE SUS CAPACIDADES

mire, es posible que no lo vea a usted.

En todo caso, el conductor podría cortarle el paso. Disminuya la velocidad o cambie de carril para darle espacio a cualquiera que pudiera cortarle el paso.

Los automóviles que hacen vueltas en U repentinas son los más peligrosos. Pueden cortarle el paso por completo, bloqueando todo el camino y dejándole sin lugar para seguir. Como usted no puede saber lo que va a hacer un conductor, le conviene disminuir la velocidad y atraer la atención del conductor. Suenen la bocina y avance con cuidado.

hay motocicletas. Lo más probable es que miren a través de la delgada silueta de dos ruedas en búsqueda de automóviles que puedan representar un problema para ellos.

Aun cuando un conductor lo vea venir, eso tampoco garantiza su seguridad. Los vehículos más pequeños parecen estar más alejados y parecen viajar más lentamente de su velocidad real. Es común que los conductores le corten el paso a un motociclista pensando que tienen mucho tiempo. Con demasiada frecuencia, se equivocan.

Sin embargo, usted puede hacer muchas cosas para que a los demás les resulte más fácil reconocerlo a usted y a su motocicleta.



Cómo estacionarse a la orilla de la acera

Al estacionarse en un espacio de estacionamiento paralelo a un lado de la acera, coloque la motocicleta en un ángulo con la rueda trasera a la acera. (Nota: Algunas ciudades tienen ordenanzas que requieren que los motociclistas se estacionen en paralelo a la acera).

LLAMAR LA ATENCIÓN

En los choques con motociclistas, los conductores a menudo dicen que nunca vieron la motocicleta. Ya sea desde adelante o de atrás, el perfil de una motocicleta es mucho más reducido que el de un automóvil. Además, es difícil ver algo que no se piensa que esté allí, y la mayoría de los conductores no están buscando para ver si

La ropa

La mayoría de los choques ocurren a plena luz del día. Use ropa de colores vivos para aumentar la probabilidad de que lo vean. Recuerde que su cuerpo es la mitad de la superficie visible del conjunto que forman el conductor y la motocicleta.

Las chaquetas o chalecos de color naranja, rojo, amarillo o verde vivo son las mejores para ser visto. Su casco puede hacer algo más que protegerlo en un choque. Los cascos de colores vivos también pueden contribuir a que los demás lo vean a usted.

Cualquier color vivo es mejor que colores deslucidos u oscuros. La ropa de colores vivos y reflejantes (casco y chaqueta o chaleco) es la mejor.

El material reflejante de un chaleco y a los lados del casco ayudará a que los conductores que vienen del costado lo puedan ver. El material reflejante también puede ser una gran ayuda para los conductores que se le acercan de frente o por detrás.

El faro delantero

La mejor manera de ayudar a los demás a ver su motocicleta es mantener el faro delantero encendido — **Use sus luces altas siempre que no siga o se encuentre con un auto.** (las motocicletas nuevas que se venden en los Estados Unidos desde 1978 mantienen los faros encendidos automáticamente mientras se encuentran en marcha). Los estudios indican que, durante el día, una

motocicleta con las luces encendidas tiene una doble probabilidad de ser vista. Use la luz baja de noche y en tiempo nublado.

Las señales

Las señales de una motocicleta son similares a las de un automóvil. Indican a los demás lo que usted piensa hacer.

Sin embargo, debido a la mayor vulnera-



bilidad del motociclista, las señales son aún más importantes. Úselas siempre que piense cambiar de carril o voltear. Úselas aun cuando crea que no haya nadie. Es el vehículo que usted no ve el que le creará más problemas. Las luces direccionales también hacen que resulte más fácil verlo. Por eso es buena idea usar las luces direccionales aún cuando sea obvio lo que se propone hacer.

Cuando entra en una autopista, es más probable que los conductores que se acercan desde atrás vean las luces direccionales parpadeantes y le den espacio.

Encender la luz direccional antes de cada vuelta reduce la confusión y la frustración del tráfico que le rodea. Después de voltear, asegúrese de que la señal esté apagada. De lo contrario, un conductor podría cortarle el paso pensando que usted piensa volver a voltear. Use sus luces direccionales en cada vuelta para que los conductores puedan reaccionar de acuerdo con eso. No les

haga adivinar lo que se propone hacer.

La luz de freno

La luz de freno de su motocicleta por lo general no es tan notoria como las luces de freno de los automóviles, particularmente cuando su luz trasera se encuentra encendida. (Se enciende junto con el faro delantero). Si la situación lo permite, haga que a los demás les resulte más fácil verlo haciendo la señal de frenado antes de disminuir la velocidad. Es particularmente importante encender la luz de freno antes de:

- **Disminuir la velocidad con más rapidez** de lo que podrían esperar los demás (al salir de una autopista de alta velocidad).
- **Disminuir la velocidad** cuando los demás podrían no esperarlo (en el medio de una cuadra o en una callejuela).

Si le siguen de cerca, es buena idea encender la luz de freno antes de disminuir la velocidad. El seguidor podría estar mirándole y no ver algo adelante que le haga disminuir la velocidad a usted. Esto puede contribuir a desalentarlos a seguirle de cerca y advertirles de peligros que ellos no pueden ver más adelante.

Cómo usar los espejos retrovisores

Si bien es sumamente importante llevar la cuenta de lo que pasa más adelante, no puede pasar por alto las situaciones que se presentan por detrás. Las condiciones del tráfico cambian rápidamente. Saber lo que ocurre por detrás es esencial para poder tomar una decisión segura sobre cómo manejar los problemas que se le pueden presentar más adelante.

Verificar el espejo retrovisor con frecuencia debe ser parte de su rutina normal de revisión de la ruta. Propóngase a usar sus espejos retrovisores:

- **Cuando esté parado** en una intersección. Observe los vehículos que vienen de atrás. Si el conductor no presta atención, podría estar encima suyo antes de verlo.

CONDUZCA DENTRO DE SUS CAPACIDADES

- **Antes de cambiar de carril.** Asegúrese de que nadie esté por rebasarlo.
- **Antes de reducir la velocidad.** Es posible que el conductor de atrás no espere que usted disminuya la velocidad o podría no estar seguro de cuándo empezará a hacerlo. Por ejemplo, usted indica que va a voltear y el conductor piensa que planea dar la vuelta en una intersección distante en vez de en el camino de entrada más cercano.

La mayoría de las motocicletas tienen espejos retrovisores redondeados (convexos). Estos dan una visión más amplia del camino que tiene por detrás que los espejos planos. También hacen que los vehículos se vean mucho más lejos de lo que es su posición real. Si no está acostumbrado a los espejos convexos, familiarícese con ellos. *(Mientras está parado, identifique en su espejo retrovisor un vehículo estacionado. Fórmese una imagen mental de la distancia a la que está ese vehículo. Después, dé vuelta y mire para ver cuán cerca estuvo su estimación).* Practique con sus espejos hasta estar satisfecho de poder calcular bien las distancias. Aún entonces, deje una distancia adicional antes de cambiar de carril.

Verifique con la cabeza

Mirar por los espejos retrovisores no es suficiente. Las motocicletas también tienen "puntos ciegos" como los automóviles. Antes de cambiar de carril, dé vuelta a la cabeza y mire de costado para ver si vienen otros vehículos.

En un camino de varios carriles, revise el carril más alejado y el más cercano a usted. Un conductor del carril distante podría

USO DE LOS ESPEJOS



dirigirse al mismo espacio que usted piensa tomar.

Las verificaciones frecuentes con la cabeza deberían ser también su rutina normal de revisión. Solo si sabe lo que está sucediendo a **su alrededor** podrá estar plenamente preparado para manejarlo.

La bocina

Esté preparado para usar la bocina con el fin de llamar rápidamente la atención de alguien.

Es buena idea dar un rápido bocinazo antes de rebasar a alguien que podría entrar en su carril.

Estas son algunas situaciones:

- **Un conductor** en el carril contiguo al suyo está manejando demasiado cerca del vehículo que tiene adelante y es posible que quiera rebasarlo.
- **En un automóvil estacionado** hay una persona en el asiento de conductor.
- **Alguien está en la calle**, andando en bicicleta o caminando.

En una emergencia, oprima el botón de la bocina fuertemente y durante mucho tiempo. Esté listo para frenar o desviarse del peligro.

Tenga en cuenta que la bocina de una motocicleta no es tan fuerte como la de un automóvil. Por lo tanto, úsela, pero no confíe demasiado en ella. Es posible que además de la bocina necesite usar otras

PÓNGASE A PRUEBA

7

La ropa reflejante debe:

- A. Usarse de noche.
- B. Usarse de día.
- C. No usarse.
- D. Usarse de día y de noche

Respuesta - página 50

estrategias, como tener tiempo y espacio para maniobrar.

Cómo conducir de noche

De noche, es más difícil ver y ser visto. Para los demás conductores no es fácil separar su faro delantero o trasero de las luces de los automóviles que lo rodean a usted. Para compensar esto, deberá:

- **Disminuya la velocidad:** Conduzca aún más lentamente de lo que lo haría durante el día — especialmente en caminos que no conoce bien. Esto aumentará sus posibilidades de evitar un peligro.
- **Aumente la distancia:** Es más difícil juzgar las distancias en la noche que durante el día. Los ojos se basan en los contrastes de luz y sombra para determinar la distancia de un objeto y la velocidad con que se mueve. Durante la noche, estos contrastes faltan o están deformados bajo las luces artificiales. Alargue la distancia de seguimiento a tres segundos o más. Y deje más distancia para rebasar y para que lo rebasen.
- **Utilice el automóvil de adelante:** Los faros delanteros del auto que va adelante pueden brindarle una mejor vista del camino que hasta su propia luz alta. El movimiento de sus luces traseras hacia arriba y abajo pueden alertarle con respecto a bultos o baches en el pavimento.
- **Use su luz alta:** Consiga tanta luz como le sea posible. Use la luz alta cuando no esté siguiendo a otro vehículo o venga uno de frente. Sea visible: Use materiales reflejantes cuando conduzca de noche.
- **Tenga flexibilidad con respecto a su posición en el carril.** Cambie a cualquier parte del carril que le resulte mejor para ver, ser visto y mantener un espacio protector adecuado.

CÓMO EVITAR LOS CHOQUES

Por más cuidadoso que sea usted, habrá momentos en que se encontrará en un aprieto. Sus posibilidades de salir bien librado dependerán de su capacidad de reaccionar rápida y correctamente. A menudo se producen choques debido a que el motociclista no está preparado o adiestrado en maniobras para evitar choques.

Sepa cuándo y cómo frenar o virar, dos habilidades esenciales para evitar un choque. No siempre es deseable o posible parar rápidamente para evitar un obstáculo. Los motociclistas también deben poder virar alrededor de los obstáculos. También es importante determinar las habilidades necesarias para una situación en particular.

Los estudios indican que la mayoría de los motociclistas que chocan:

- **No frenan lo suficiente** con la rueda delantera y frenan demasiado con la trasera.
- **No separaron la frenada del viraje** o no optaron por virar cuando era conveniente.

La siguiente información ofrece buenos consejos.

Las paradas rápidas

Para parar rápidamente, aplique ambos frenos al mismo tiempo. No dude en usar el freno delantero, pero tampoco lo “agarrar”. Oprima la palanca del freno firme y progresivamente. Si la rueda delantera se traba, libere el freno delantero de inmediato y vuelva a aplicarlo con firmeza. Al mismo tiempo, apriete el freno trasero. Si traba accidentalmente el freno trasero en una superficie con buena tracción, manténgalo trabado hasta haber parado por completo. Aún con la rueda trasera trabada, puede controlar la motocicleta en una recta del camino si está vertical y va en línea recta.

CONDUZCA DENTRO DE SUS CAPACIDADES

Cómo parar rápidamente en una curva

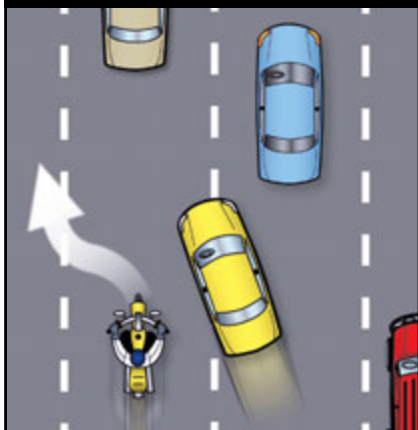
Si conoce la técnica, usar ambos frenos en una vuelta es posible, aunque se debe hacer con mucho cuidado. Cuando la motocicleta se encuentra inclinada, parte de la tracción de usa para dar la vuelta. Hay menos tracción disponible para parar. Si aplica demasiado los frenos puede patinar. También usar incorrectamente el freno delantero en una superficie resbalosa puede ser peligroso. Tenga cuidado y apriete la palanca del freno, nunca la agarre.

Si debe detenerse rápidamente al voltear o al tomar una curva, la mejor técnica es enderezar la moto primero y después frenar. Si se encuentra en una situación donde no es posible enderezar primero la motocicleta, como es el caso en que hay peligro de salirse de la carretera en una curva a la izquierda o cuando viene tráfico en la dirección contraria en una curva a la derecha, aplique los frenos suave y gradualmente. Al disminuir la velocidad, podrá reducir el ángulo de inclinación y aplicar más presión a los frenos hasta que la motocicleta se enderece y pueda ejercer la presión máxima a los frenos. Siempre enderece los manubrios en los últimos pies de la parada para que la motocicleta quede vertical y en equilibrio.

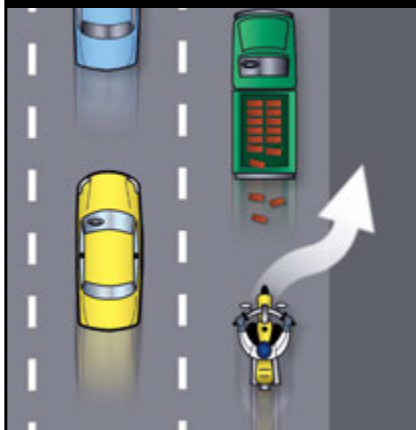
Los virajes o vueltas rápidas

A veces es posible no tener el espacio suficiente para detenerse, aún cuando use ambos frenos correctamente. Podría aparecer de repente un objeto en su camino. O el vehículo de adelante podría frenar de golpe. La única manera de evitar un choque podría ser voltear rápidamente, o virar y pasar por un lado. Un viraje es cualquier cambio repentino de dirección. Pueden ser dos vueltas rápidas o un desvío rápido hacia un lado. Presione un poco con la mano la empuñadura ubicada en el lado de la dirección de escape que quiera tomar. Esto hará que la motocicleta se incline rápidamente. Cuanto más pronunciadas sean las vueltas, más deberá inclinarse la motocicleta. Mantenga su cuerpo vertical y deje que la motocicleta se incline en la dirección de la vuelta, al mismo tiempo que mantiene las rodillas apretadas sobre el tanque y los pies sólidos sobre los reposapiés. Deje que la motocicleta se mueva debajo de usted. Haga que su ruta de escape sea la meta de su visión. Apriete la empuñadura opuesta una vez que haya salvado el obstáculo para regresar a la dirección original del viaje. Para dar vuelta a la izquierda, oprima la empuñadura izquierda, después oprima la derecha para recuperarse. Para virar a la derecha, oprima la derecha y después la izquierda. **Si es necesario frenar, sepárelo del viraje.** Frene antes o después – nunca durante el viraje.

VIRAR, LUEGO FRENAR



FRENAR, LUEGO VIRAR



DISTANCIA PARA DETENERSE



Frenado máximo en línea recta

La mejor manera de lograr frenar en línea recta al máximo es aplicar por completo los frenos delantero y trasero sin que se amarre ninguna de las llantas. Mantenga el cuerpo centrado y la vista bien hacia del frente, no hacia abajo. Esto le ayuda a mantener la motocicleta en línea recta lo más posible, reduciendo al mínimo el ángulo de inclinación y la probabilidad de que las llantas pierdan tracción.

Patinado de la rueda delantera

Si la rueda delantera se traba, suelte el freno delantero de inmediato y por completo.

Vuelva a aplicar el freno suavemente. Los patinados de la rueda delantera producen una pérdida inmediata del control de la dirección y del equilibrio. Si no se suelta la palanca del freno de inmediato y por completo se producirá un choque.

Patinado de la rueda trasera

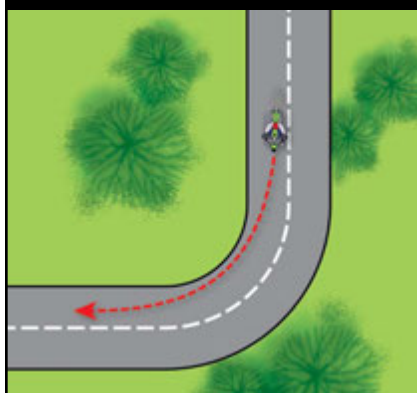
Cuando patina la rueda trasera se produce una situación peligrosa que puede ocasionar un choque violento y lesiones graves o la muerte. Demasiada presión en el freno trasero hace que la llanta se amarre. En cuanto se amarra la llanta trasera, se pierde por completo la capacidad de cambiar de dirección. Para volver a tener el control hay que soltar el freno. Sin embargo, si la llanta trasera no está alineada con la delantera, existe el riesgo de un choque donde salga lanzado de la moto. A este tipo de caída se

le llama comúnmente salir disparado (high-side). Esto ocurre cuando las llantas están desalineadas y se suelta una llanta trasera trabada. La motociclista puede enderezarse abruptamente y tambalear, y provocar que el motociclista sea lanzado de la moto y caiga frente a la trayectoria de la misma. Aún una moderada desalineación puede causar que salga disparado (high-side).

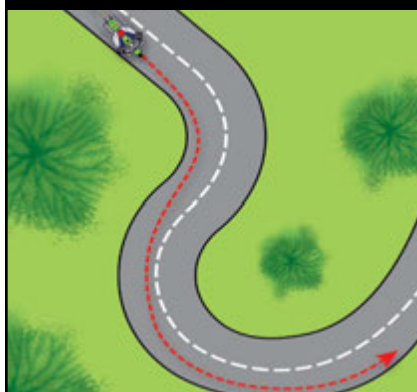
Las curvas

Una causa principal de choques de vehículos individuales es que los motociclistas toman las curvas demasiado amplias o voltear y chocan con el camino o con un objeto fijo.

CURVAS CONSTANTES

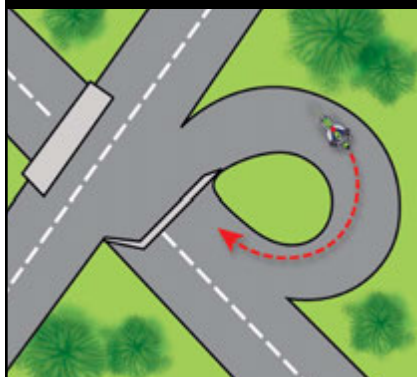


CURVAS MÚLTIPLES



CONDUZCA DENTRO DE SUS CAPACIDADES

CURVAS EN DISMINUCIÓN (VUELTAS MÁS CERRADAS)



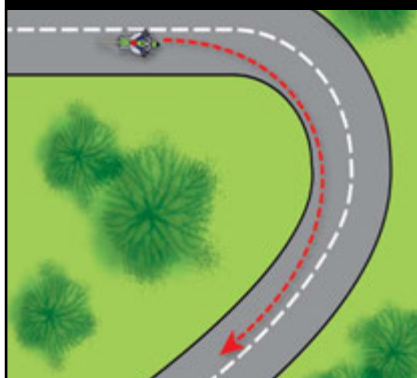
mantenerse allí hasta salir de la curva. Esto le permitirá ubicar el tráfico que avanza en dirección contraria lo antes posible. También puede ajustar sus movimientos de acuerdo con lo “pesado” de tráfico en la línea central, o si hay escombros que bloquean una parte de su carril.

CÓMO MANEJAR LAS SUPERFICIES PELIGROSAS

La probabilidad de caerse o de chocar aumenta cada vez que maneja por:

- Superficies disparejas o con obstáculos.
- Superficies resbalosas.
- Vías de ferrocarril.
- Surcos y rejillas.

CURVAS QUE SE ENSANCHAN



Todas las curvas son diferentes. Manténgase alerta para ver si la curva se mantiene constante, se ensancha gradualmente, se estrecha, o tiene múltiples vueltas. Conduzca dentro de su nivel de habilidades y de los límites de velocidad anunciados.

Es posible que su mejor recorrido no sea seguir siempre la curva del camino. Cambie su posición en el carril según el tráfico, las condiciones y la curva del camino. Si no hay tráfico, empiece en la parte exterior de una curva para aumentar su línea de visión y el radio efectivo de la vuelta. Al voltear, desplácese hacia el interior de la curva, y cuando pase el centro, desplácese al exterior para salir.

Otra alternativa es pasarse al centro de su carril antes de entrar en una curva, y

Las superficies disparejas o con obstáculos

Manténgase atento a las superficies disparejas tales como bultos, pavimento roto, baches o pequeños trozos de basura en las autopistas.

Procure evitar los obstáculos disminuyendo la velocidad o pasándolos por el costado. Si debe pasar sobre el obstáculo, determine primero si es posible. Acérquese a un ángulo de 90 ° lo más que pueda. Mire dónde quiere ir para controlar la trayectoria de viaje. Si tiene que pasar por encima del obstáculo, deberá:

- **Disminuya la velocidad** tanto como sea posible antes del contacto.
- **Cerciorarse** de que la motocicleta se mantenga vertical.
- **Levantarse levemente** del asiento con el peso sobre los reposapiés para absorber el impacto con las rodillas y los codos y evitar ser lanzado de la motocicleta.
- **Inmediatamente antes de entrar en contacto con el objeto**, girar el acelerador levemente para aligerar la parte delantera.

Si pasa sobre un objeto en la calle, salga del camino y, antes de seguir, revise sus neumáticos y llantas o rines para ver si se han dañado.

OBSTÁCULOS



Superficies resbalosas

Las motocicletas se manejan mejor cuando andan sobre superficies que permiten buena tracción. Las superficies que ofrecen tracción deficiente incluyen:

- **Pavimento mojado**, especialmente después de empezar a llover y antes de que el aceite de la superficie se escurra al lado del camino.
- **Caminos de grava**, o donde se acumula grava y arena.
- **Lodo, hojas, nieve y hielo**.
- **Marcas del carril (líneas pintadas)**, placas de acero y cubiertas de alcantarillas, especialmente cuando están mojadas.

Para andar con seguridad en superficies resbalosas:

- **Reduzca la velocidad:** Disminuya la velocidad antes de llegar a una superficie resbalosa para reducir la probabilidad de patinar. La motocicleta necesita más distancia para detenerse. Y es muy importante reducir la velocidad antes de entrar en curvas mojadas.
- **Evite los movimientos repentinos:** Cualquier cambio repentino de velocidad o de dirección puede provocar una patinada. Acelere, cambie de

velocidades, doble o frene lo más suavemente posible.

- **Use ambos frenos:** El freno delantero sigue siendo eficaz, aún sobre una superficie resbaladiza. Oprima gradualmente la palanca del freno para evitar trabar la rueda delantera. Acuérdesse de mantener una presión leve sobre el freno trasero.
- **El centro de los carriles** puede ser peligroso cuando está mojado. Cuando empieza a llover, conduzca sobre las huellas de neumáticos que dejan los automóviles. A menudo, la huella del neumático izquierdo es la mejor posición, según el tráfico y otras condiciones del camino.
- **Esté al pendiente de manchas de aceite** cuando baje el pie para detenerse o estacionar. Puede resbalsarse y caerse.
- **La mugre y la grava** se acumulan a los lados del camino, especialmente en las curvas y rampas de entrada y salida de las autopistas. Tenga presente qué hay al borde del camino, particularmente cuando da vueltas pronunciadas y entra o sale de las autopistas a altas velocidades.

CONDUZCA DENTRO DE SUS CAPACIDADES

- **La lluvia seseca y la nieve se derrite más rápido** en algunas secciones del camino que en otras. Los parches de hielo tienden a aparecer en áreas bajas o sombreadas y en puentes y pasos elevados. Las superficies u hojas mojadas son igual de resbaladizas. Conduzca por la parte menos resbaladiza del carril y reduzca la velocidad.

Los motociclistas cautelosos se mantienen alejados de los caminos cubiertos con hielo o nieve. Si no puede evitar una superficie resbaladiza, mantenga la motocicleta vertical y avance *lo más lentamente* posible. Si encuentra una gran superficie tan resbaladiza que debe rodar o andar a paso de tortuga, considere dejar que los pies rocen la superficie. Si la motocicleta empieza a caerse, usted puede sostenerse. Asegúrese de no tocar los frenos. Si es posible, oprima el embrague y ruede. Intentar esta maniobra a cualquier velocidad que no sea la menor posible podría resultar peligroso.

Las vías de ferrocarril y del tranvía y las uniones del pavimento

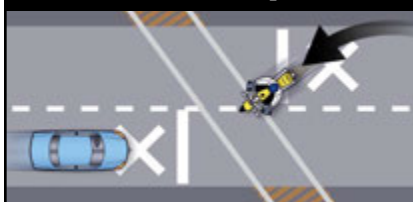
Normalmente es más seguro conducir derecho dentro de su carril para cruzar las vías. Voltrear para tomar las vías (a un ángulo de 90 °) puede ser más peligroso. Su trayectoria podría llevarlo a otro carril de tránsito.

En el caso de las vías férreas y las uniones del camino que corran paralelas a su curso, aléjese lo suficiente de las vías, surcos o uniones en el pavimento para cruzarlas a un ángulo de 45 ° como mínimo. Después gire rápidamente y a un ángulo cerrado. Cruzar despacio podría enganchar los neumáticos y hacerle perder el equilibrio.

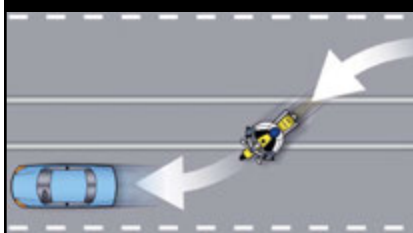
VÍAS CRUZADAS—CORRECTO



VÍAS CRUZADAS—EQUIVOCADO



VÍAS PARALELAS—CORRECTO



VÍAS PARALELAS—EQUIVOCADO



PÓNGASE A PRUEBA

8

La mejor forma de detenerse rápidamente es:

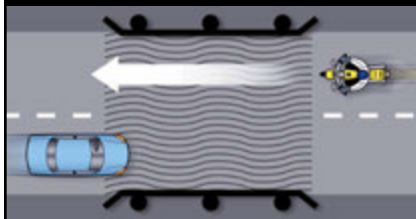
- A. Usar solo el freno delantero.
- B. Usar primero el freno trasero.
- C. Desacelerar y usar el freno delantero.
- D. Usar ambos frenos al mismo tiempo.

Respuesta - página 50

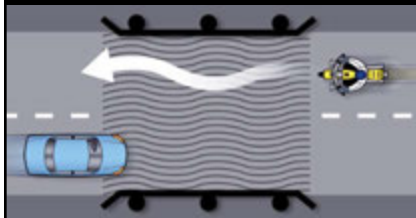
Surcos y rejillas

Conducir sobre los surcos para la lluvia o las rejillas de un puente puede hacer que la motocicleta se tambalee. La incómoda sensación de deambular que esto produce por lo general no es peligrosa. Relájese, mantenga una velocidad constante y cruce en sentido recto. Cruzar a un ángulo obliga a los conductores a zigzaguar para mantenerse en el carril. El zigzag es mucho más peligroso que la sensación de deambular.

CRUCE DE ALCANTARILLAS— CORRECTO



CRUCE DE ALCANTARILLAS— EQUIVOCADO



PROBLEMAS MECÁNICOS

Usted puede encontrarse en una emergencia al instante en que algo funcione mal en su motocicleta. Al ocuparse de cualquier problema mecánico, tenga en cuenta las condiciones del camino y del tráfico que tiene por delante. A continuación se presentan pautas que pueden ayudarle a manejar los problemas mecánicos con seguridad.

Fallas de los neumáticos

Casi nunca escuchará cuando uno de los neumáticos se desinfla. Si la motocicleta empieza a responder de manera diferente, podría tratarse de la falla de un neumático. Esto puede ser peligroso. Debe poder darse cuenta por la manera en que reacciona la

motocicleta. Si uno de sus neumáticos pierde aire repentinamente, reaccione rápidamente para mantener el equilibrio. Salga de la carretera y verifique los neumáticos.

Si el neumático delantero se desinfla totalmente, la dirección se sentirá “pesada”. Una rueda delantera desinflada es muy peligrosa porque afecta el control de la dirección. Usted tiene que dirigir bien para mantener el equilibrio.

Si se desinfla el neumático trasero, la parte de atrás de la motocicleta podría sacudirse o bandearse de lado a lado.

Si se desinfla uno de los neumáticos durante la marcha:

- **Agarre firmemente las empuñaduras** de los manubrios, afloje el acelerador y mantenga un curso recto.
- **Si necesita frenar**, aplique gradualmente el freno de la rueda que no esté desinflada, si está seguro de saber cuál es.
- **Cuando la motocicleta disminuye la velocidad**, acérquese lentamente al lado del camino, oprima el embrague y pare.

Acelerador atascado

Gire el acelerador hacia adelante y hacia atrás varias veces. Si el cable del acelerador está atascado, esto podría liberarlo. Si el acelerador permanece atascado, opere inmediatamente el interruptor de corte del motor y oprima el embrague al mismo tiempo. Esto elimina la fuerza de la rueda trasera, aunque es posible que el ruido del motor no disminuya de inmediato. Cuando la motocicleta esté “bajo control”, salga de la carretera y pare.

Después de parar, examine cuidadosamente el cable del acelerador para encontrar la causa del problema. Asegúrese de que el acelerador funcione libremente antes de retomar la marcha.

El tambaleo

Los “tambaleos” ocurren cuando la rueda delantera y los manubrios comienzan a sacudirse repentinamente de lado a lado a cualquier velocidad. La mayoría de los tambaleos

PÓNGASE A PRUEBA 9

Cuando empieza a llover, por lo general lo mejor es:

- A. Conducir en el centro del carril.
- B. Salirse a un lado hasta que deje de llover.
- C. Conducir en las huellas de los neumáticos que dejan los automóviles.
- D. Aumentar la velocidad.

Respuesta - página 50

CONDUZCA DENTRO DE SUS CAPACIDADES

pueden deberse a una distribución incorrecta del peso, accesorios inadecuados o presión incorrecta en los neumáticos. Si transporta una carga pesada, cámbiela de lugar. Centre el peso más abajo y más adelante en la motocicleta. Asegúrese de que la presión sobre los neumáticos, la carga de la suspensión, los amortiguadores neumáticos y los amortiguadores hidráulicos tengan la configuración recomendada para esa cantidad de peso. Asegúrese de que los parabrisas y los carenados estén debidamente montados.

Compruebe que la dirección no esté desajustada; las piezas no estén desgastadas; la rueda delantera doblada, descentrada o desequilibrada; los cojinetes o rayos de la rueda flojos; o los cojinetes de los brazos oscilantes. Si se determina que ninguno de estos es la causa del problema, haga revisar la motocicleta por completo por un profesional capacitado.

Si trata de “acelerar para salir del tambaleo” solo logrará desequilibrar aún más la motocicleta. En vez de ello:

- **Agarre firmemente los manubrios**, pero no luche contra el tambaleo.
- **Cierre gradualmente el acelerador** para disminuir la velocidad. No aplique los frenos; frenar podría empeorar el tambaleo.
- **Desplace su peso** hacia adelante y hacia abajo todo lo que pueda.
- **Salga del camino** lo antes posible para arreglar el problema.

Problemas de la unidad motriz

La unidad motriz de una motocicleta usa ya sea una cadena, banda o eje de transmisión para transferir la potencia del motor

a la rueda trasera. Realizar inspecciones de rutina, ajustes y mantenimiento hace que muy rara vez se produzca una falla. Una cadena o banda que se desprende o rompe durante la marcha podría trabar la rueda trasera y hacer patinar la moto.

Si la cadena o la banda se rompen, podrá notar una pérdida inmediata de la potencia en la llanta trasera. Cierre el acelerador y frene para detenerse en un área segura.

En una motocicleta con eje de transmisión, la pérdida de aceite en el diferencial trasero puede provocar que se trabe la llanta trasera y no podrá evitar que patine la moto.

El agarrotamiento del motor

Cuando el motor se “traba” o “conge-la”, normalmente se debe a que le falta aceite. Las piezas móviles del motor no pueden engranarse suavemente y el motor se recalienta. El primer indicio puede ser una pérdida de la fuerza en el motor o un cambio en el sonido del motor. Oprima la palanca del embrague para desembragar el motor de la rueda trasera. Salga del camino y pare. Compruebe el aceite. Si es necesario, deberá agregar aceite lo antes posible, de lo contrario, el motor se agarrotará. Cuando esto ocurre, el efecto es el mismo de una rueda trasera trabada. Deje enfriar el motor antes de volver a arrancar.

ANIMALES

Naturalmente, deberá hacer todo lo que pueda en condiciones de seguridad para evitar chocar con un animal. Si está en el tráfico, sin embargo, manténgase en su carril. Chocar con algo pequeño es menos peligroso para usted que chocar con algo grande, como un automóvil.

Las motocicletas parecen atraer a los perros. Si lo persigue un perro, reduzca la marcha y acérquese lentamente al animal. Al acercarse, acelere y aléjese rápidamente del animal. No patee a los animales. Mantenga el control de su motocicleta y mire el camino que desea seguir.

En el caso de animales más grandes (venados, alces, ganado) frene y prepárese para parar, pues son imprevisibles.

PÓNGASE A PRUEBA 10

Si su motocicleta empieza a “tambalearse”:

- A. Acelere para salir del tambaleo.
- B. Use los frenos gradualmente.
- C. Agarre los manubrios firmemente y cierre el acelerador gradualmente.
- D. Cambie a velocidad baja.

Respuesta - página 50

LOS OBJETOS QUE VUELAN

A veces los conductores reciben el impacto de insectos, cigarrillos arrojados desde automóviles o piedrecillas despedidas por las ruedas del vehículo que tiene adelante. Si usted usa protección de la cara, la careta podría ensuciarse o rajarse, lo que le dificultaría la visión. Sin protección, los objetos podrían golpearle un ojo, la cara o la boca. Ocurra lo que ocurra, mantenga los ojos en el camino y las manos en los manubrios. Cuando ya no haya peligro, salga del camino y repare el daño.

CÓMO SALIR DEL CAMINO

Si necesita salir del camino para revisar la motocicleta (o simplemente para descansar un rato), asegúrese de:

- **Examinar el acotamiento:** Asegúrese de que la superficie del acotamiento de la carretera sea lo suficientemente firme como para andar encima. Si es pasto suave, arena floja, o si no está seguro de las condiciones, disminuya la velocidad antes de entrar al acotamiento.
- **Haga las señales correspondientes:** Los conductores de atrás no esperan que usted aminore la marcha. Dé una señal clara de que va a disminuir la velocidad y cambiar de dirección. Compruebe su espejo retrovisor y verifique con la cabeza antes de hacer nada.
- **Salga del camino:** Aléjese del camino todo lo que pueda. Puede ser muy difícil ver una motocicleta al costado del camino. Usted no quiere que alguien

más salga en el mismo lugar donde se ha parado.

- **Estacione con cuidado:** Los acotamientos flojos e inclinados pueden hacer que resulte difícil parar el soporte lateral o central.

TRANSPORTE DE PASAJEROS Y DE CARGA

El peso adicional de un pasajero o de la carga afecta la forma de responder de la motocicleta y requiere práctica, preparación y precaución adicionales. Por este motivo, solo los conductores experimentados deben transportar pasajeros o cargas grandes. Antes de llevar a un pasajero o una carga pesada en la calle, practique en un lugar alejado del tráfico.

Cómo preparar su motocicleta

Presión de las llantas: Compruebe la presión del aire de ambas llantas. Consulte el manual del propietario o la etiqueta adherida a la motocicleta para conocer las especificaciones de inflado correcto. Aunque la mayoría del peso añadido generalmente será en la llanta trasera, no se olvide de también revisar la presión de la llanta delantera. Una presión de inflado correcta mantendrá la máxima estabilidad, precisión de la dirección y capacidad de frenado.

Suspensión: Al traer una carga pesada, cambian las características de conducción y el equilibrio de la motocicleta. En algunas motocicletas será necesario ajustar los parámetros de la suspensión (parámetros de la carga de la suspensión, amortiguadores neumáticos, amortiguadores hidráulicos, etc.) para compensar la parte trasera de la motocicleta más baja. Consulte los procedimientos y especificaciones de ajuste en el manual del propietario.

Faro delantero: Antes de cargar la motocicleta, colóquela aproximadamente a 10 pies de una pared en un garaje no iluminado y marque con un gis en la pared la ubicación del faro delantero. Con carga completa y un pasajero, verifique de nuevo la ubicación del faro delantero, así como los espejos. Utilice los tornillos de ajuste

PÓNGASE A PRUEBA 11

Si lo persigue un perro:

- A. Dele una patada para que se aleje.
- B. Pare hasta que el animal pierda interés.
- C. Vire alrededor del animal.
- D. Acérquese al animal lentamente y después acelere.

Respuesta - página 50

CONDUZCA DENTRO DE SUS CAPACIDADES

en el faro delantero para bajar la luz a la misma altura. Compruebe el procedimiento de ajuste en su manual del propietario.

Equipo para transportar un pasajero

- Compruebe que su pasajero tenga el atuendo adecuado y use el mismo nivel de equipo de protección personal que usted.
- Compruebe que su motocicleta tenga reposapiés para el pasajero.
- La motocicleta deberá tener un asiento adecuado, lo suficientemente grande como para que quepan dos personas cómodamente. No deberá sentarse más hacia adelante de lo normal.
- Compruebe que haya una correa o manubrios sólidos para que su pasajero se sostenga.

Cómo preparar a su pasajero para andar en la motociclista

Compruebe que su pasajero pueda alcanzar los reposapiés del pasajero y que pueda sostenerse de usted por la cintura, cadera, cinturón o los manubrios para pasajero de la moto. Los niños deben colocarse inmediatamente detrás del conductor. Cuando un niño se sienta frente al conductor, no podrá mantener bien el equilibrio y puede interferir para que el conductor controle la motocicleta.

La seguridad de los pasajeros empieza con las instrucciones correctas. Los motociclistas no deben asumir que los pasajeros conocen la manipulación, control o equilibrio de la motocicleta. Como práctica de rutina, aún cuando su pasajero sea a su vez un motociclista, deberá darle las instrucciones completas antes de arrancar.

Como preparación, dígame al pasajero que:

- Se suba a la motocicleta solamente después de que usted haya arrancado el motor y tenga la transmisión en neutral. Cuando el pasajero se suba, mantenga usted ambos pies en el piso y los frenos aplicados.
- Se siente lo más adelante posible sin obstruirle el control de la motocicleta.
- Se agarre firmemente de su cintura, caderas o cinturón o de los manubrios para pasajeros, a fin de mantener el equilibrio y la seguridad.
- Mantenga ambos pies sobre los reposapiés, aún cuando se hayan detenido. Apoyar firmemente los pies evitará que su pasajero se caiga y lo jale a usted.
- Mantenga las piernas lejos del escape(s), las cadenas o las piezas en movimiento.
- Se quede directamente detrás de usted, inclinándose junto con usted en las vueltas y curvas. Resulta útil que el pasajero mire por encima del hombro del conductor en la dirección de las vueltas y las curvas.
- Evite la charla y los movimientos innecesarios. No haga movimientos repentinos que puedan afectar la estabilidad de la motocicleta cuando esté en funcionamiento.
- Se levante ligeramente del asiento al cruzar un obstáculo.

También, recuerde a su pasajero que apriete cuando usted:

- Se acerque a problemas en la superficie, como topes o superficies dispares del camino.
- Está por arrancar después de haber frenado o empezar a moverse en el tráfico.
- Está por girar completamente o hacer un movimiento repentino.

Cómo conducir con pasajeros

Su motocicleta responderá más lentamente con un pasajero a bordo. Cuanto más pesado sea su pasajero, tanto más tiempo llevará acelerar, disminuir la velocidad o voltear.

Cuando conduzca con pasajeros:

- Conduzca un poco más lento, especialmente al tomar curvas, esquinas o topes. Si alguna parte de la motocicleta raspa el piso al inclinarse, se puede perder el control de la dirección.
- Comience a disminuir la velocidad al acercarse a las paradas y mantenga un mayor espacio de colchón para disminuir la velocidad o detenerse.
- Espere que se produzcan espacios más grandes para cruzar, entrar o incorporarse al tráfico.

Cómo transportar cargas

Puede llevar en su motocicleta todo lo que necesite para un viaje de paseo o de fin de semana en muchas formas diferentes. Hay sistemas completos de equipaje, maleteros que se adhieren permanentemente a la motocicleta, bolsas suaves que no requieren un sistema de transporte y se pueden atar al asiento y una maleta que se acopla al tanque (tank bag) para otros artículos pequeños. También puede viajar simplemente con una mochila ligera. Sin importar lo que decida, no exceda la clasificación de peso bruto del vehículo cuando viaje con carga y con un pasajero, y siempre haga los ajustes necesarios a la motocicleta para compensar el peso agregado.

Sugerencias para viajar con pasajeros y carga

- Mantenga la carga hacia adelante. Empaque los artículos más pesados en la parte del frente de la maleta que se acopla al tanque. Los artículos más ligeros, como su bolsa para dormir, una colchoneta o una tienda de campaña, se deben empacar en una rejilla para maletas detrás de usted. Trate de colocar la carga sobre el eje trasero, o frente al mismo. Montar carga por detrás del eje trasero puede afectar la manera en que la motocicleta gira y frena. También puede producir un tambaleo.
- Planee su ruta y la duración del segmento de viaje de cada día y deje suficiente tiempo para descansar. Siempre es posible encontrar mal

clima, descomposturas o que se sienta cansado.

- Tome en cuenta seleccionar algunas carreteras secundarias que sean interesantes para reducir ocasionalmente la monotonía de la autopista.
- Empiece su recorrido lo más temprano posible en la mañana. Cuando se siente descansado, puede tener un rendimiento óptimo. Para la mayoría de los motociclistas, generalmente es entre las 6 a.m. y las 11 a.m. Luego, tome un buen descanso para almorzar. En la tarde volverá a tener energía.
- No olvide usar protección solar durante el verano. Algunas combinaciones de ropa para motociclista pueden dejar el cuello al descubierto, con riesgo de quemaduras por el sol.
- Si trae una mochila a la espalda, asegúrese de tenerla bien sujeta. Trate de ajustar las correas del hombro para que la mochila descansa ligeramente sobre el asiento. Esto le reducirá la tensión en el cuello y los hombros.
- Si tiene una maleta que se acopla al tanque, cerciórese de que esté bien montada y que no le obstruya la vista de los controles o de los instrumentos. Si es necesario, solo llene a la mitad. Cuando amarre la maleta que se acopla al tanque, asegúrese de que no agarre alguna de las líneas del freno o los cables en la zona de la cabeza de la dirección.
- Mantenga la carga baja o póngala en maleteros. Amontonar la carga contra una barra o marco en la parte de atrás del asiento eleva el centro de gravedad de la motocicleta y altera el equilibrio.

PÓNGASE A PRUEBA

12

Los pasajeros deben:

- A. Inclinar se cuando usted se inclina.
- B. Sujetarse del asiento de la motocicleta.
- C. Sentarse lo más hacia atrás posible.
- D. Nunca agarrarse de usted.

Respuesta - página 50

CONDUZCA DENTRO DE SUS CAPACIDADES

- Si usa maleteros, cargue cada uno con el mismo peso aproximadamente. Una carga despareja puede hacer que la motocicleta tienda a desviarse hacia un lado. Sobrecargar la motocicleta también puede provocar que las bolsas se enganchen en la rueda o la cadena y provocar una patinada.
- Ate la carga firmemente con cuerdas elásticas (cuerdas de bungee o redes). Las cuerdas elásticas con más de un punto de sujeción por lado son más seguras. Una carga apretada no se engancha en la rueda ni la cadena, produciendo una trabazón y patinada. La sogla tiende a estirarse y los nudos se aflojan, dejando que la carga se mueva o se caiga. Párese y revise la carga con frecuencia para asegurarse de que no se haya aflojado ni movido de su lugar.
- Incluya un pequeño kit de herramientas y algunas refacciones comunes que pudiera necesitar. Como parte de sus preparativos, también debe llevar agua y algunas barras de energía. Y no olvide llevar un botiquín de primeros auxilios, sobre todo si viaja en grupo.

Prueba antes de manejar

Antes de iniciar su salida, haga un viaje de prueba con la motocicleta totalmente cargada por algunas carreteras vecinas conocidas para que sienta la operación de la motocicleta. Compruebe que estén bien los ajustes de la suspensión y que el soporte lateral, los reposapiés y los tubos del silenciador no raspen cuando pase por topes o cuando de la vuelta. Compruebe que la maleta que se acopla al tanque no obstruya los manubrios ni la dirección. También revise que la carga esté segura, para que no lo golpee en la espalda cuando frene al máximo.

También observará que el funcionamiento de la motocicleta con carga total será diferente a lo que está acostumbrado. Examine la potencia al acelerar y tome en cuenta que será menor, lo que aumentará los tiempos y las distancias para rebasar. También será diferente a la hora de frenar y pueden aumentar las distancias para detenerse.

CÓMO CONDUCIR EN GRUPO

Preparación

Prepararse para conducir en grupo es tan importante como comprobar que esté lista su motocicleta. Conducir en grupo requiere una mente alerta y sin preocupaciones, distracciones ni estrés. También significa conducir sin la influencia del alcohol o de las drogas. Para algunas personas, incluso mucha cafeína o medicamentos recetados pueden afectar negativamente la concentración.

Antes de efectuar un viaje largo, es buena idea llevar su moto a servicio en su distribuidora local si usted no puede hacerlo. Es indispensable realizar una inspección exhaustiva previa al viaje. Use la lista de control T-CLOCS como recordatorio de los componentes importantes que debe revisar antes de salir. Recuerde tomar en cuenta las variables como pasajeros y peso extra de la carga que pueden requerir cambiar la presión de las llantas o ajustar la suspensión.

Planee

Antes de salir, lleven a cabo una reunión con los motociclistas para comentar la ruta, la duración de los segmentos de recorrido, las paradas para descansar y las ubicaciones para cargar combustible, comer y alojamiento. Asegúrese de que todos conozcan la ruta. De ese modo, si alguien se separa, no tendrá que apurarse para evitar perderse o tomar un desvío equivocado. Elijan un conductor para viajar a la cabeza y otro a lo último del grupo. Deben ser los conductores más experimentados del grupo. El líder deberá planeear con anticipación para detectar cambios en la carretera, en el tráfico o en las condiciones climáticas y avisar al primer indicio para que todos sepan con tiempo suficiente. El conductor a lo último del grupo es el que marca el paso del grupo. Coloque a los conductores inexpertos inmediatamente detrás del líder. De ese modo, no tendrán que perseguir al grupo y los conductores más experimentados pueden observarlos desde atrás.

Las reglas más importantes para conducir en grupo son: no competir, no rebasar a otros motociclistas y no seguir de cerca. Si un conductor insiste en viajar más rápido que el grupo, déjenlo que se adelante hasta un punto de reunión acordado.

Señales con la mano

Durante la reunión de motociclistas, repasen las señales con la mano para que todos los motociclistas se puedan comunicar durante el recorrido. Al final de este manual se encuentra un diagrama de las señales con la mano más comunes.

Deje que el último fije el paso

Durante el recorrido, use sus espejos retrovisores para vigilar a la persona que tiene detrás y confirmar que el grupo siga junto. Si un conductor se atrasa, todos los demás deberán disminuir un poco la velocidad para mantenerse juntos.

Mantenga la distancia

Mantenga filas cerradas pero al mismo tiempo mantenga una distancia segura para dejar que cada motociclista en el grupo tenga tiempo y espacio para reaccionar ante los peligros. Un grupo cerrado toma menos lugar en la autopista, es más fácil de ver y es menos probable separarse. Sin embargo, esto debe hacerse de la manera correcta.

No forme pares

Nunca opere directamente al lado de otro conductor el mismo carril. No habrá lugar a dónde desplazarse si tiene que evitar un automóvil o cualquier obstáculo en el camino. Para hablar, espere hasta que ambos se hayan detenido.

Formación escalonada

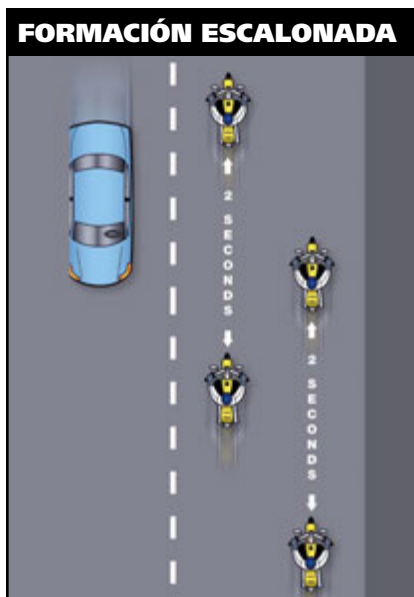
Esta es la mejor manera de mantener filas cerradas para dejar un espacio protector adecuado. El líder conduce en el lado izquierdo del carril, mientras que el segundo conductor se mantiene un segundo detrás en el lado derecho del carril. Un tercer conductor se mantiene en la posición izquierda, dos segundos detrás del primero. El cuarto conductor mantendría una distancia de dos segundos detrás del segundo conductor, y

así sucesivamente. Esta formación mantiene al grupo cerrado y permite que cada conductor mantenga una distancia segura de los demás por delante, por detrás y a los lados.

Es mejor avanzar en una formación de una sola fila cuando se toman curvas, al voltear, o cuando se entra o se sale de una autopista.

Intersecciones

Las intersecciones presentan el riesgo más alto para los motociclistas en un grupo. Al dar la vuelta a la izquierda en una intersección con flecha de vuelta a la izquierda, apriete la formación para dejar pasar por la intersección a tantos motociclistas como sea posible. Dé la vuelta en una sola fila, no conduzcan uno al lado del otro. Si no todos los conductores pasan por el semáforo, deténganse en un punto seguro más adelante y esperen. Esto evitará que los motociclistas se sientan presionados a acelerar o pasarse el alto.



CONDUZCA DENTRO DE SUS CAPACIDADES

Carreteras y autopistas interestatales

Al conducir en autopistas o carreteras interestatales, es esencial llevar una formación escalonada. No obstante, entren en una sola fila y fórmense solo después de que todos los conductores se hayan incorporado en el tráfico de manera segura. El líder deberá mover al grupo cuando menos un carril para evitar que los vehículos que entran y salen alteren su formación. Cuando haya mucho tráfico, resistan la tentación de conducir demasiado juntos. Mantengan su formación escalonada con el espacio protector mínimo de un segundo y dos segundos. Al salir, usen una formación en fila india para tener un mejor espacio protector y tiempo de reacción ante las condiciones al salir de la rampa.

Estacionarse

Cuando sea posible, estacionen como grupo, para que todos puedan bajarse de la motocicleta más rápidamente. Eviten estacionarse cuesta abajo o con el frente hacia dentro y, si es posible, estacionen donde solo tengan que entrar para que sea más fácil la llegada y la salida. Siempre que sea posible, estacionen de modo que el grupo pueda partir como una unidad en fila india.

Rebasar en formación

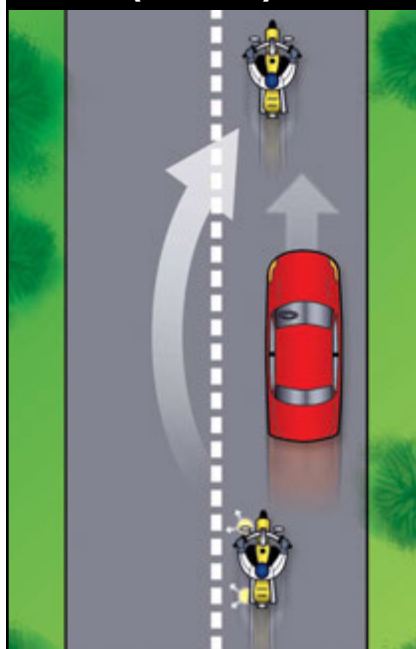
Al rebasar en una autopista o interestatal, el grupo puede rebasar como una unidad. En una carretera de dos carriles, los conductores que van en forma escalonada deben rebasar uno por uno.

- Primero, el conductor líder deberá salir y rebasar cuando sea seguro. Después de rebasar, el líder deberá regresar a la posición de la izquierda y seguir conduciendo a la velocidad de rebasar para abrir espacio para el siguiente conductor.
- Luego, el segundo conductor deberá avanzar a la posición de la izquierda y vigilar para encontrar la posibilidad segura de rebasar. Al rebasar, asegúrese

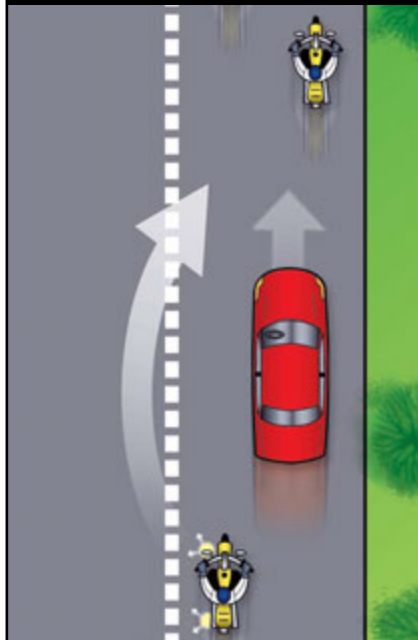
de tener una vista despejada del tráfico en la dirección contraria. Solo porque el líder pasó, eso no significa que las condiciones no han cambiado y que sigue siendo seguro para los demás conductores rebasar. Después de rebasar, este conductor deberá regresar a la posición de la derecha y abrir espacio para el siguiente conductor.

Algunas personas sugieren que el líder debe ubicarse en el lado derecho después de rebasar a un vehículo. No es buena idea porque alienta al segundo conductor a rebasar y entrar en el tráfico antes de que haya un espacio protector lo suficientemente grande delante del vehículo que acaba de rebasar. Es más simple y seguro esperar hasta que haya el espacio suficiente delante del vehículo que acaba de rebasar para que cada motociclista se ubique en la misma posición que tenía antes de rebasar.

CÓMO REBASAR EN GRUPO (ETAPA 1)



CÓMO REBASAR EN GRUPO (ETAPA 2)



Diez reglas para conducir en grupo

- Determine la duración de la ruta y de los segmentos según la capacidad del conductor menos experimentado.
- Tome descansos oportunos para evitar la pérdida de concentración y reducir la fatiga.
- Ajuste el paso en las curvas según la capacidad del conductor menos experimentado. Si es necesario, forme dos grupos con velocidades diferentes.
- No siga de cerca ni fomente al conductor de adelante a que aumente la velocidad. Si quiere conducir más rápido, hágalo antes del grupo.
- Mantenga la distancia de seguimiento adecuada y conserve una formación escalonada.
- No rebase al grupo, salvo en caso de emergencia.
- Coloque a los conductores inexpertos inmediatamente detrás del líder para que puedan mantener el paso sin conducir más rápido de lo seguro.
- Al rebasar, tenga en cuenta las condiciones del tráfico y el tráfico en la dirección contraria. Aun cuando los conductores anteriores pasaron con seguridad, es posible que para usted no sea seguro hacerlo.
- Mantengan la distancia en tiempo adecuado entre conductores, especialmente en las intersecciones. Esto le evitará frenar de repente.
- Revise frecuentemente sus espejos para comprobar que el grupo permanezca junto.

PÓNGASE A PRUEBA 13

Cuando se conduce en grupo, los conductores inexpertos deberán colocarse:

- A. Inmediatamente detrás del líder.
- B. Delante del grupo.
- C. En lo último del grupo.

Respuesta - página 50

CÓMO ESTAR EN FORMA PARA CONDUCIR

Conducir una motocicleta es una tarea exigente y compleja. Los motociclistas con experiencia prestan atención a las condiciones de manejo y a la operación de la motocicleta, identificando posibles peligros, tomando buenas decisiones y ejecutándolas rápida y hábilmente. Su estado físico y estado de alerta afectan su habilidad para actuar y responder a los cambios en el camino y las condiciones de tráfico. El alcohol y otras drogas, más que cualquier otro factor, disminuyen su capacidad para pensar con claridad y conducir con seguridad. Hasta un solo trago puede tener un efecto apreciable sobre su desempeño como conductor.

Veamos los riesgos de conducir después de consumir bebidas alcohólicas o drogas. También se examina qué debe hacer para protegerse usted mismo y sus acompañantes.

POR QUÉ ES IMPORTANTE ESTA INFORMACIÓN

El alcohol es uno de los principales factores que contribuyen a los choques de motocicletas, en particular, los choques mortales. Los estudios indican que cerca del 40% de todos los motociclistas que mueren en accidentes de motocicleta habían estado bebiendo. El resto tenía solamente algunos tragos en su cuerpo, lo suficiente como para afectar sus habilidades de conducir. Antes, los niveles de drogas eran más difíciles de distinguir o no se separaban de las infracciones de tráfico registradas en los antecedentes oficiales. Pero conducir “bajo los efectos” ya sea del alcohol o de las drogas representa peligros físicos y legales para todos los motociclistas.

El consumo de alcohol y drogas es un problema tan grande entre los motociclistas como entre los automovilistas. Los motociclistas, sin embargo, están más expuestos a resultar muertos o heridos de gravedad en un choque. En el 90% de los choques de motocicletas y el 33% de los choques de automóviles que incluyen el uso del alcohol o las drogas se producen heridas. Cada año mueren 2,000 motociclistas y unos 50,000 quedan gravemente heridos en este mismo tipo de choque. Estas estadísticas son demasiado extraordinarias como para pasarlas por alto.

Al informarse de los efectos del alcohol y de las drogas usted verá que conducir y abusar sustancias tóxicas no van de la mano. Adopte medidas positivas para protegerse y prevenir que se lesionen otras personas.

EL ALCOHOL Y DROGAS EN LA OPERACIÓN DE LA MOTOCICLETA

Nadie es inmune a los efectos del alcohol o de las drogas. Los amigos pueden alardear sobre su capacidad de beber o desempeñarse mejor con drogas, pero el alcohol y las drogas reducen la capacidad para pensar con claridad y realizar tareas físicas con habilidad. Los procesos de formar juicios y tomar decisiones necesarias para operar vehículos quedan afectados mucho antes de alcanzar los límites legales.

Muchos medicamentos de venta sin receta y con receta, y las drogas ilegales, tienen efectos secundarios que aumentan los riesgos de conducir. Es difícil medir exactamente los efectos de ciertas drogas en los choques de motocicleta. Pero sabemos los efectos de varias drogas sobre el proceso de conducir una motocicleta. También sabemos que los efectos combinados del alcohol y otras drogas son más peligrosos que cualquiera de estos tomados en forma independiente.

EL ALCOHOL EN EL CUERPO

El alcohol entra rápidamente en el torrente sanguíneo. A diferencia de la mayoría de los alimentos y las bebidas, no necesita digestión. En pocos minutos después de ser consumido, llega al cerebro y comienza a afectar a quien lo ha bebido. El efecto principal del alcohol es retrasar y degradar las funciones del cuerpo, tanto mentales como físicas. Haga lo que haga, lo hará menos bien después de consumir alcohol.

La concentración de alcohol en la sangre

La concentración de alcohol en la sangre o BAC (por sus siglas en inglés) es la cantidad de alcohol en relación con la sangre en el cuerpo. Por lo general, el alcohol puede eliminarse del cuerpo a una velocidad de casi un trago por hora. Pero muchos otros factores también pueden influir en la concentración de alcohol retenido. Cuanto más alcohol haya en la sangre, tanto mayor será el grado de impedimento.

Hay tres factores importantes para la determinación del BAC:

- **La cantidad** de alcohol que se consume.
- **Qué tan rápido** ha bebido.
- **El peso** corporal.

Otros factores también contribuyen a la manera en que el alcohol afecta el organismo.

Su sexo, condición física e ingestión de alimentos son tan solo algunos de los factores que pueden aumentar aún más su concentración de alcohol en la sangre. Pero no se conocen por completo los efectos de estos factores. **El alcohol puede seguir acumulándose en el cuerpo aún cuando haya bebido a razón de un trago por hora.** Sus capacidades y juicio pueden resultar afectados por ese solo trago.

Una lata de cerveza de 12 onzas, un trago mezclado con una medida (1.5 onzas) de licor y un vaso de vino de 5 onzas contienen la misma cantidad de alcohol.

Cuanto más rápido consuma las bebidas alcohólicas, tanto más alcohol acumula en el cuerpo. Si bebe dos tragos en una hora, al final de esa hora, al menos un trago permanece en el torrente sanguíneo.

Sin tener en cuenta ninguno de los demás factores, estos ejemplos ilustran por qué el tiempo es un factor crítico cuando un motociclista decide beber.

Si usted consume:

- Siete tragos en un lapso de tres horas, le quedarían al menos cuatro ($7 - 3 = 4$) tragos en el cuerpo al final de las tres horas. Necesitaría cuando menos otras cuatro horas para eliminar los cuatro tragos restantes antes de considerar conducir.
- Cuatro tragos en un lapso de dos horas, le quedarían al menos dos ($4 - 2 = 2$) tragos en el cuerpo al final de las dos horas. Necesitaría cuando menos otras dos horas para eliminar los dos tragos restantes antes de considerar conducir.

Hay veces que una persona más grande podría no acumular una concentración tan alta de alcohol en la sangre por cada trago consumido. Ellos tienen más sangre y otros líquidos corporales. Pero debido a las diferencias individuales, es mejor no correr el riesgo de calcular que no hayan quedado afectados las habilidades y el juicio. El verdadero problema no es si usted se encuentra intoxicado de acuerdo con los límites legales. El impedimento del juicio y las habilidades empieza muy por debajo de los límites legales.



CÓMO ESTAR EN FORMA PARA CONDUCIR

EL ALCOHOL Y LAS LEYES

Es contra la ley operar un vehículo motorizado en estado de intoxicación. En Texas, una persona con una concentración de alcohol en la sangre (BAC) de .08 por ciento o más se considera legalmente intoxicada. La Ley de Texas de Tolerancia Cero a Menores hace que sea ilegal que las personas menores de 21 años operen un vehículo motorizado (motocicleta) con CUALQUIER cantidad detectable de alcohol en su sistema en un lugar público. El hacerlo constituye un delito penal de Conducir bajo los efectos del alcohol por parte de un menor.

Consecuencias de un arresto por DWI

Texas, como muchos otros estados, ha reforzado las leyes de DWI en los últimos años y tiene poca tolerancia para beber y conducir. En años anteriores, las personas con ofensa por DWI podían tener que pagar una multa y asistir a una clase de concienciación sobre el alcohol. En la actualidad, una persona arrestada por DWI podría estar sujeto a lo siguiente por una primera ofensa:

- La humillación de un arresto, que se le tomen sus huellas digitales y una videogración mientras se le realizan las pruebas de sobriedad en la estación de policía
- Pasar la noche en la cárcel con criminales violentos
- Pagar una fianza en efectivo de \$500 o más o pagar una cuota por una fianza para salir de la cárcel
- Que una grúa se lleve su motocicleta y tener que pagar una cuota por remolque para poder sacar el vehículo del precinto
- Explicar a su familia y a su empleador lo que sucedió y tener que interrumpir su vida por audiencias en la corte y visitas al oficial de libertad condicional
- Pagar costos legales a un abogado
- Estar sujeto a una evaluación de dependencia del alcohol o las drogas

Posibles consecuencias de una condena por DWI

Todos los días alguien es lesionado o muere en un choque donde está involucrado el consumo de alcohol. Los legisladores de Texas han promulgado leyes contra DWI diseñadas a proteger la seguridad del público que conduce y a mantener la seguridad en nuestras carreteras. Las leyes contra DWI ayudan a reducir las muertes y lesiones de tránsito y proporcionan sanciones para los ofensores de DWI. Las sanciones incluyen suspensiones, multas, cargos adicionales y tiempo de cárcel. La siguiente lista proporciona las posibles consecuencias de una condena por DWI:

- Suspensión de la licencia de conducir y/o de los privilegios de conducir por un plazo de hasta dos años según el Programa de revocaciones de licencia administrativas
- Suspensión de la licencia de conducir y/o de los privilegios de conducir por parte de la corte por un plazo de hasta un año por la primera condena y hasta dos años por las condenas posteriores
- Multas de hasta \$2,000 por la primera condena y de hasta \$10,000 por las condenas posteriores
- Costos de la corte a partir de \$70
- Cargos anuales adicionales durante tres años de \$1,000 por la primera condena, \$1,500 por las condenas posteriores y de \$2,000 si su BAC es de cuando menos el doble del límite legal
- Sentencia de cárcel que va desde 72 horas hasta diez años o bien puede tener derecho a libertad condicional por una primera ofensa
- Visitas semanales a su oficial de libertad condicional
- Requisitos de servicio a la comunidad
- Asistencia al programa de educación/rehabilitación de DWI
- Primas más altas y mayores requisitos para el seguro
- Honorarios legales por defensa
- Entradas en su expediente de manejo y sus antecedentes penales que pueden quedarle de por vida

REDUZCA AL MÍNIMO LOS RIESGOS

Su capacidad de juzgar qué tan bien conduce es lo primero que se afecta. Aunque empiece a desempeñarse cada vez peor, usted pensará que anda perfectamente bien. El resultado es que conduce con confianza, corriendo riesgos cada vez mayores. Reduzca al mínimo los riesgos de consumir bebidas alcohólicas y conducir adoptando medidas antes de beber. Controle su bebida o controle cómo conduce o viaja en motocicleta.

Tome una opción inteligente

No consuma bebidas alcohólicas:

Una vez haya comenzado, su resistencia se hace más débil.

Ponerse un límite o fijarse el paso son malas alternativas, en el mejor de los casos. Su capacidad para ejercer buen juicio es una de las primeras cosas que se ven afectadas por el alcohol. Aún cuando haya probado beber con moderación, es posible que no se dé cuenta hasta qué medida han sufrido sus habilidades por los efectos fatigantes del alcohol.

O, no maneje: Si no ha controlado su bebida, deberá controlar su conducción y sus viajes.

- **Deje la motocicleta en casa:** para no tener la tentación de operarla. Prepárese para volver a su casa de otra manera.
- **Espere:** Si excede su límite, espere hasta que el cuerpo elimine el alcohol y los efectos de la fatiga.

PÓNGASE A PRUEBA 14

Si espera una hora por cada trago para que elimine el alcohol del cuerpo antes de ponerse en marcha:

- A. No se le podrá arrestar por haber bebido y conducir.
- B. No se afectarán sus habilidades para conducir.
- C. Es posible que todavía sigan los efectos secundarios de la bebida.
- D. Es posible que esté bien siempre que maneje lentamente.

Respuesta - página 50

INTERVENGA PARA PROTEGER A SUS AMIGOS

Las personas que han bebido demasiado son incapaces de tomar una decisión responsable. Depende de los demás que puedan intervenir y les impidan que se arriesguen demasiado. Nadie quiere hacer esto. Es incómodo, molesto e ingrato. Pocas veces se le agradecerá por sus esfuerzos en esa oportunidad. Pero las alternativas son a menudo mucho peores.

Hay varias maneras de evitar que los amigos se lastimen:

- **Convenga con ellos en un viaje seguro:** Ofrézcales alternativas para regresar a sus casas.
- **Reduzca el ritmo de la bebida:** Hágalos participar en otras actividades.
- **Manténgalos allí:** Invente cualquier excusa para evitar que se monten en la motocicleta. Sirvalos alimentos y café para pasar el tiempo. Explique su preocupación por el peligro de terminar arrestados o lesionados, o de herir a otra persona. Si puede, recoja su llave.
- **Consiga ayuda de otros amigos:** Use la presión del grupo de amigos para intervenir.

Esto ayudará a conseguir el apoyo de los demás cuando usted decida intervenir. Cuanta más gente esté de su lado, tanto más fácil le resultará ser firme y tanto más difícil le resultará al motociclista resistirse. Si bien es posible que no se le agradezca en el momento, nunca tendrá que decir: "Si tan solo hubiera..."

CÓMO ESTAR EN FORMA PARA CONDUCIR

LA FATIGA

Operar una motocicleta es más agotador que conducir un automóvil. En un viaje largo, se sentirá cansado más rápido de lo que se sentiría en un automóvil. Evite conducir cuando esté cansado. La fatiga puede afectar su control de la motocicleta.

- **Protéjase** de los elementos: El viento, el frío y la lluvia lo cansan más rápido. Abríguese bien. Vale la pena el costo de un parabrisas si piensa recorrer distancias largas.
- **Limite su distancia:** Los motociclistas con experiencia casi nunca tratan de viajar más de unas seis horas por día.
- **Tome descansos frecuentes:** Deténgase y bájese de la motocicleta al menos una vez cada dos horas.
- **No consuma bebidas alcohólicas ni drogas:** Los estimulantes artificiales a menudo producen fatiga extrema o depresión cuando empieza a pasarse el efecto. Los conductores no pueden concentrarse en la tarea que les corresponde.

CÓMO OBTENER SU LICENCIA

Conducir en condiciones de seguridad requiere conocimientos y habilidad. Las pruebas de licencia son la mejor medida de las habilidades necesarias para operar con seguridad en el tráfico. No es suficiente evaluar sus propias habilidades. Las personas a menudo exageran sus propias habilidades. Es aún más difícil para los amigos y parientes ser totalmente francos acerca de sus habilidades. Los exámenes para sacar la licencia son para darle un puntaje más objetivo.

Para obtener su licencia, deberá pasar un examen de conocimientos y una prueba de habilidades en la motocicleta. Las preguntas de la prueba de conocimientos se basan en la información, las prácticas y las ideas que se encuentran en este manual. Requieren que usted conozca y entienda las reglas de la carretera y las prácticas de conducir con seguridad. Se llevará a cabo una prueba de habilidades en la motocicleta, ya sea en condiciones de tráfico real o en una zona controlada, fuera de las vías públicas.

La prueba de conocimientos

(Ejemplos de preguntas)

1. **Lo MÁS importante es hacer la señal de frenado cuando:**

- A. Alguien le sigue demasiado cerca.
- B. Usted va a reducir la marcha repentinamente.
- C. Hay una señal de alto más adelante.
- D. Sus luces no funcionan bien.

2. **¿Qué parte de la fuerza para detenerse proporciona el freno DELANTERO?**

- A. Aproximadamente el 25%.
- B. Aproximadamente el 50%.
- C. Aproximadamente el 70%.
- D. Toda la potencia para detenerse.

3. **Para virar correctamente:**

- A. Cambie su peso de lugar rápidamente.
- B. Gire las empuñaduras rápidamente.
- C. Oprima la empuñadura en la dirección de la vuelta.
- D. Oprima la empuñadura en la dirección opuesta a la vuelta.

4. **Si un neumático se desinfla durante la marcha y usted debe parar, es mejor hacer lo siguiente:**

- A. Relajar la presión sobre los manubrios.
- B. Orientar su peso hacia el neumático bueno.
- C. Frenar sobre el neumático bueno y salirse a un lado de la carretera.
- D. Usar ambos frenos y parar rápidamente.

5. **El automóvil de abajo está esperando entrar en la intersección. Es mejor:**

- A. Hacer contacto con la vista con el conductor.
- B. Reducir la velocidad y estar preparado para reaccionar.
- C. Mantener la velocidad y la posición.
- D. Mantener la velocidad y avanzar en línea recta.



CÓMO OBTENER SU LICENCIA

La prueba de habilidades en la motocicleta

Las pruebas con la moto incluyen habilidades en el control básico del vehículo y prevención de choques para determinar su capacidad para manejar situaciones de tráfico normales y peligrosas.

Se le podrá poner a prueba su habilidad para:

- **Conocer su motocicleta** y sus límites para conducir.
- **Acelerar, frenar y voltear en condiciones de seguridad.**
- **Ver, ser visto** y comunicarse con los demás.
- **Ajustar la velocidad** y posición de acuerdo con la situación del tráfico.
- **Parar, dar vueltas y virar rápidamente.**
- **Tomar decisiones críticas** y llevarlas a cabo.

Es posible que los examinadores le den un puntaje por factores relacionados con la seguridad, tales como:

- **La selección** de velocidades seguras para realizar maniobras.
- **La elección** de la trayectoria correcta y mantenerse dentro de los límites.
- **Realizar** paradas normales y rápidas.
- **Realizar** vueltas normales y rápidas o virajes.

Respuestas a Póngase a Prueba (páginas 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

Respuestas a la Prueba de Conocimientos (página 49):

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

Los diagramas y dibujos que se usan en este manual son para consulta solamente y no tienen la escala correcta de los tamaños de los vehículos y las distancias.

SUPLEMENTO PARA VEHÍCULOS DE TRES RUEDAS

INFORMACIÓN ADICIONAL PARA MOTOCICLETAS DE TRES RUEDAS

Muchos estados requieren una certificación en su licencia aparte para operar una motocicleta de tres ruedas. El conductor deberá pasar un examen de manejo y también una prueba escrita. El objetivo de este suplemento es ayudar a los conductores a prepararse para completar el examen escrito para obtener una licencia de motocicleta de dos y de tres ruedas. Esta información se proporciona además de la información que se ofrece en la primera parte de este Manual del Operador de Motocicletas (MOM). De modo que cuando se prepare para presentar el examen escrito, empiece por leer completamente la información de las motocicletas de dos ruedas. Este le brinda información sobre la operación segura de su motocicleta en el tráfico. Este suplemento contiene información específica para la operación en condiciones seguras de una motocicleta de tres ruedas, incluidas las motocicletas de tres ruedas y las motocicletas con sidecar.

CONOZCA SU VEHÍCULO

Actualmente hay muchos tipos de motocicletas de tres ruedas disponibles en el mercado. Los requisitos para obtener una licencia para motocicletas de tres ruedas varían para cada estado. En general, las motocicletas de tres ruedas tendrán las siguientes características:

1. **Tres ruedas** que dejan dos o tres huellas separadas durante la operación en línea recta.
2. **Conversión basada en motocicleta** o diseño con:
 - Dirección en el manubrio
 - Controles tipo motocicleta con el diseño estándar. Alteraciones útiles como un solo control de freno de pedal o de palanca, embrague automático o transmisión automática.

- Asiento tipo sillín
 - Asiento en el cual el conductor y el pasajero se montan en el vehículo.
 - Si está diseñado para un pasajero, el pasajero se debe sentar detrás del operador (o en un compartimento aparte para el pasajero, en el caso de una motocicleta con sidecar).

3. **El diámetro de giro** del vehículo en su punto más ancho debe ser menor a 40'.

4. **El vehículo** cumple todas las normas federales de vehículos en carretera correspondientes.

Consulte su agencia del Departamento de vehículos motorizados para conocer las reglas exactas sobre:

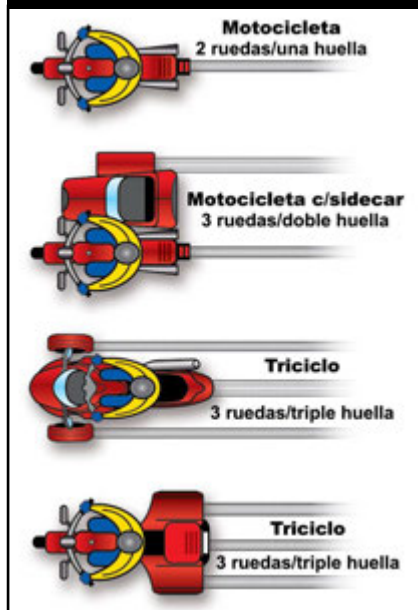
- **Automóviles híbridos** o conversiones de automóvil
- **Vehículos con controles o asientos** de automóvil
- **Vehículos con motores montados al frente o atrás** (los motores deben estar montados debajo del conductor a la mitad del bastidor para ser considerados con base en motocicleta)
- **Vehículos con compartimentos** de viaje cerrados o semicerrados
- **Motocicletas o ciclomotores** con dos ruedas muy juntas al frente (parches de contacto a menos de 18.1 pulgadas de distancia) que se inclinan y se maniobran como las motocicletas estándar de dos ruedas y una sola huella
 - o
- **Vehículos** que parten de cualquiera otra de las normas anteriores.

SUPLEMENTO PARA VEHÍCULOS DE TRES RUEDAS

Diseños de motocicletas de tres ruedas

Los diseños de motocicletas de tres ruedas varían con cada fabricante. A diferencia de las motocicletas tradicionales, las cuales se consideran motocicletas de una sola huella, las motocicletas de tres ruedas pueden tener un diseño de dos o de tres huellas. Los vehículos de doble huella son motocicletas con sidecar, en tanto que las motocicletas con tres huellas pueden ser configuradas ya sea con ruedas delanteras dobles o ruedas traseras dobles.

DISEÑOS DE MOTOCICLETAS Y MOTOCICLETAS DE TRES RUEDAS



La motocicleta adecuada para usted

Asegúrese de que la motocicleta de tres ruedas o la motocicleta equipada con sidecar sea la adecuada para usted. Deberá alcanzar cómodamente y operar todos los controles y poder completar las vueltas completas usando los manubrios sin movimientos excesivos

de la parte alta del cuerpo que pudieran poner en juego la estabilidad y el control.

Los préstamos

Los que prestan y toman prestadas motocicletas deben tener cuidado.

Los choques son bastante comunes entre los conductores novatos, especialmente en los primeros meses de conducir. Operar una motocicleta desconocida complica el problema. Si usted toma una motocicleta de tres ruedas o una motocicleta con sidecar prestada, primero familiarícese con la misma en una zona controlada. Si presta a sus amigos su motocicleta de tres ruedas o su motocicleta con sidecar, asegúrese de que tengan licencia y que sepan cómo conducir antes de permitirles operar en el tráfico. Dichas motocicletas se operan en forma muy diferente a las motocicletas de dos ruedas.

Por más experiencia que pueda tener, ande con sumo cuidado en cualquier vehículo que sea nuevo o desconocido para usted.

Conozca los controles de su motocicleta

Asegúrese de estar familiarizado con los controles de la motocicleta de tres ruedas o motocicleta con sidecar antes de intentar operarla en una autopista, ya que algunos controles pueden ser muy diferentes de los que tienen otro tipo de motocicletas. Esto es particularmente importante si usted va a conducir una motocicleta prestada. Antes de empezar el viaje:

- **Haga todas las revisiones** que haría en su propia motocicleta.
- **Familiarícese** con todos los controles, como son las luces direccionales, la bocina, el interruptor del faro delantero, la válvula de control del combustible y el interruptor de corte. Encuentre y accione estos controles sin tener que buscarlos.
- **Opere todos los controles** antes de empezar a conducir. Conozca el patrón de la palanca de cambios y opere unas cuantas veces el acelerador, el embrague

y los frenos. Los controles reaccionan de forma diferente en diferentes motocicletas y también pueden variar ligeramente las ubicaciones exactas de los mismos. Además, algunas conversiones de motocicleta pueden estar equipadas con un solo control de freno de pedal o de palanca, embrague automático o transmisión automática.

- **Al empezar a conducir**, arranque despacio y cuidadosamente y tome en cuenta lo que le rodea. Acelere con cuidado, dé las vueltas un poco más lentamente y deje suficiente espacio para parar.

CONTROL BÁSICO DEL VEHÍCULO

Dirección y punta

Las motocicletas de tres ruedas se manejan en forma muy diferente a las motocicletas de dos ruedas. Con tres ruedas en el piso, naturalmente son más estables que una motocicleta de dos ruedas. También el control de la dirección es diferente. Como las motocicletas convencionales de tres ruedas no se pueden inclinar, no se puede girar el volante a la inversa. En vez de ello, la rueda delantera apunta en la dirección a donde el conductor desea que vaya la motocicleta.

En ciertas condiciones durante la operación de una motocicleta de tres ruedas, es posible que solo haya dos ruedas en contacto con la superficie del camino. Esto puede ocurrir

durante maniobras de vueltas cerradas donde se transfiere suficiente peso fuera de lo que se llaman las líneas de volcadura. Esta tendencia requiere que tanto la carga como los pasajeros se coloquen cuidadosamente dentro de las líneas de volcadura para ayudar a mantener la estabilidad máxima.

La posición del cuerpo

Al igual que con cualquier vehículo motorizado, la posición del operador es importante para controlar y reducir o evitar la fatiga. El operador debe poder alcanzar ambas empuñaduras cómodamente, ya que es necesario un mayor movimiento del manubrio que cuando se conduce una motocicleta de dos ruedas. Aunque no es necesario que el conductor de una motocicleta de tres ruedas se mueva drásticamente durante el manejo, mover el peso en la dirección de la vuelta puede mejorar el control.

Cómo frenar

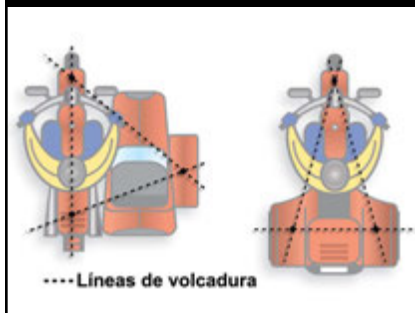
En una motocicleta con sidecar, la rueda del mismo puede levantarse del piso al frenar en una vuelta cerrada. La tracción y el agarre de las llantas en la superficie del camino son más limitadas en las llantas de la motocicleta y del sidecar, y la tracción es mayor cuando la motocicleta está rodando y no patinando o deslizando. Durante el giro, parte de la tracción se usa para dar la vuelta, por lo que queda menos tracción para detenerse. Por ello, si frena demasiado fuerte, puede patinar la motocicleta.

Cómo girar

La llanta trasera interior tiende más a levantarse durante las vueltas a velocidades mayores y en curvas con un radio más cerrado. Durante una vuelta, la inercia causa que el centro de gravedad de la motocicleta cambie hacia los lados y hacia afuera hacia la línea de volcadura. El menor peso sobre la rueda del lado opuesto puede provocar que se levante ligeramente.

El peso de una motocicleta de tres ruedas está distribuido casi por igual entre las dos llantas delanteras o las dos llantas traseras.

LÍNEAS DE VOLCADURA



SUPLEMENTO PARA VEHÍCULOS DE TRES RUEDAS

Estas motocicletas se manejan igual en vueltas a la izquierda o a la derecha.

Al dar la vuelta con una motocicleta de tres ruedas:

- **Acérquese a la vuelta** a la velocidad con la cabeza levantada y mire en la dirección que va a dar la vuelta.
- **Concéntrese** en apuntar la rueda o ruedas delanteras en la dirección que desee que siga la motocicleta.
- **Deje de girar** el acelerador antes de entrar en la vuelta.
- **Aplique los frenos** lo suficiente para que la velocidad de la motocicleta disminuya lo suficiente para poder tomar toda la vuelta de manera segura y luego suelte los frenos antes de entrar en la misma.
- **Incline ligeramente** la parte superior de su cuerpo en la dirección que pretenda dar la vuelta.
- **Gire** la rueda o ruedas delanteras hacia la vuelta.
- **Gire** el acelerador para sacar la motocicleta de la vuelta.

Por otra parte, debido a que el centro de gravedad de una motocicleta con sidecar es cerca de la propia motocicleta, el comportamiento del vehículo al dar la vuelta a la derecha es muy diferente que al dar la vuelta a la izquierda.

Durante una vuelta a la derecha, un ligero movimiento del centro de gravedad hacia un lado crea una mayor tendencia para que se levante la rueda del sidecar. Se levantará más si el sidecar está vacío o tiene poca carga.

Cuando dé la vuelta a la derecha en una motocicleta con sidecar:

- **Prevea** el grado de vuelta que requiere.
- **Reduzca la velocidad** antes de entrar en la curva, ya sea bajando el control de la velocidad o frenando.
- **Incline ligeramente** la parte superior de su cuerpo en la dirección que pretenda dar la vuelta.
- **Mantenga la velocidad** al entrar en la curva.
- **Acelere** gradualmente al salir de la curva.

Durante una vuelta a la izquierda, el sidecar funciona como estabilizador, por lo que la rueda del sidecar se mantiene en el piso. Sin embargo, si la curva es demasiado cerrada o la toma a una velocidad muy alta, la suspensión trasera de la moto tiende a extenderse y esto puede provocar que la rueda trasera de la motocicleta se levante del piso.

Cuando dé la vuelta a la izquierda en una motocicleta con sidecar:

- **Reduzca** la velocidad antes de entrar en la vuelta
- **Aplique** más presión en el freno trasero que en el delantero

Colinas

Al subir una colina en una motocicleta de tres ruedas o una motocicleta con sidecar, algo del peso se trasladará hacia atrás y hará que el frente de la motocicleta se vuelva más ligero. Este cambio de peso reduce la tracción de maniobra y de agarre en la llanta o las llantas delanteras.

Al bajar una cuesta, la gravedad aumenta la cantidad de fuerza de frenado que se requiere para disminuir la velocidad o detener la motocicleta. Es importante, por lo tanto, empezar a disminuir la velocidad con más anticipación para tomar curvas y para detenerse.

La posición en el carril

La huella de las ruedas dobles de una motocicleta de tres ruedas o de una motocicleta con sidecar es casi del mismo ancho que la de algunos automóviles. Por lo tanto, a diferencia de una motocicleta, está más limitado el posicionamiento dentro del carril. Manténgase hacia el centro del carril para asegurar que la huella de las ruedas dobles no cruce las líneas pintadas que dividen del tráfico en sentido opuesto. Conducir demasiado hacia la derecha puede provocar pérdida de tracción si la llanta sale del pavimento.

También debe tomar en cuenta el posicionamiento dentro del carril al conducir en grupo. No podrá usar una formación escalonada, como lo haría en motocicletas de dos ruedas. Conduzca en fila india y siempre mantenga un margen de seguridad, mínimo de dos segundos, entre vehículos.

Cómo estacionarse al borde de la carretera

Debido a las limitaciones de movilidad y longitud de la motocicleta, no es práctico estacionar la motocicleta a un ángulo de 90 grados con la rueda trasera tocando la acera, como lo haría con una motocicleta de dos ruedas. Coloque la motocicleta en un espacio de estacionamiento de modo que se estacione paralelo a la acera y ponga el freno de estacionamiento. Algunas motocicletas de tres ruedas tienen reversa y podrá maniobrar más fácilmente para entrar en un espacio de estacionamiento diseñado para un automóvil. Estacionarse en paralelo a la acera facilitará alejarse de la acera y entrar en los carriles de tránsito.

Aceleración y desaceleración

Una motocicleta de tres ruedas con dos ruedas de tracción tiende a ser mucho más estable durante la aceleración y el frenado que una motocicleta con sidecar. Acoplar un sidecar a su motocicleta añade una masa de peso no motorizada y descentrada. Por ello, durante la aceleración, el sidecar se sentirá como si estuviera rezagado detrás de

la moto y hará que sienta que la motocicleta está girando a la derecha. Al momento de la desaceleración o del frenado, el impulso del sidecar lo sigue llevando hacia adelante, lo que da la sensación de que el sidecar está tratando de rebasar y la motocicleta se siente como si estuviera girando a la izquierda.

- **Al acelerar**, compense esta tendencia girando ligeramente el manubrio en la dirección opuesta del sidecar.
- **Al desacelerar**, compense esta tendencia girando ligeramente el manubrio en la dirección del sidecar. También puede aplicar el embrague a la hora de frenar.

Los virajes

Detenerse rápidamente podría no siempre ser suficiente para evitar un obstáculo en el camino, aunque aplique ambos frenos como es debido. En ocasiones la única forma de evitar una colisión es virar. Un viraje es un cambio repentino de dirección. Pueden ser dos vueltas rápidas o un desvío rápido hacia un lado al maniobrar la motocicleta. A menudo no hay mucho tiempo para ajustar la posición del cuerpo.

Una motocicleta de tres ruedas o una motocicleta con sidecar no son tan maniobrables como una motocicleta de dos ruedas, por ello, planea con la suficiente anticipación para evitar la necesidad de dar vueltas o virajes repentinos. Si requiere frenar, frene ya sea antes o después de virar, nunca durante el viraje.

Cómo tomar curvas

Las características de cómo tomar una curva en una motocicleta de tres ruedas o con sidecar son diferentes a las de las motocicletas de dos ruedas. Incluso con las tres ruedas sobre el piso, un sidecar puede volcarse si se da la vuelta demasiado cerrada o demasiado rápido. Por ello, es mejor siempre reducir la velocidad antes de entrar en una curva.

Es posible que la mejor ruta para seguir en la curva no sea la que sigue la curva del camino. En realidad, seguir el centro del

SUPLEMENTO PARA VEHÍCULOS DE TRES RUEDAS

RUTA A TRAVÉS DE UNA CURVA



carril puede aumentar las fuerzas de volcadura. Revise cuidadosamente que no venga tráfico en sentido opuesto y, si es seguro, entre en la curva hacia la parte exterior de su carril. Esto aumenta su línea de visibilidad durante la curva y reduce el radio efectivo de la misma. Como da vuelta, desplácese hacia el interior de la curva, y cuando pase el centro, desplácese al exterior para salir, sin olvidar permanecer dentro de su carril.

TRANSPORTE DE PASAJEROS Y DE CARGA

Las motocicletas de tres ruedas están diseñadas para transportar pasajeros y carga, pero siempre compruebe que no exceda la capacidad de carga de las llantas o de la motocicleta. El peso adicional puede cambiar ligeramente las características de manejo del vehículo, así que debe tener cuidado de la ubicación de la carga.

Muchas motocicletas de tres ruedas tienen compartimentos para guardar carga, ya sea al frente o detrás del conductor. En estas motocicletas, centre la carga y manténgala baja en las zonas de almacenaje para que esté colocada dentro de las líneas de volcadura y balanceada entre un lado y otro. Si transporta a un pasajero, este deberá sentarse inmediatamente detrás del conductor.

Si la motocicleta tiene sidecar, el mejor lugar para el pasajero es en el sidecar. Nunca coloque a un pasajero solo en el sillín; el peso agregado en la línea de volcadura aumentará la inestabilidad de la moto. Aunque se puede llevar a un segundo pasajero en el asiento detrás del conductor, el pasajero con más peso siempre debe ir en el sidecar.

El pasajero que se siente detrás del conductor siempre se deberá sentar recto. No es necesario que el pasajero se incline en las curvas junto con el conductor.

Al llevar carga en un sidecar, asegure firmemente la carga en su lugar, ya que si esta se desplaza se afectará la maniobrabilidad. La carga deberá estar distribuida hacia la parte trasera del sidecar para reducir la posibilidad de que se voltee la nariz del sidecar en caso de una vuelta repentina a la izquierda.

Cuando lleva carga, notará que esto afecta el funcionamiento y que las distancias para detenerse son más grandes, por lo que deberá dejar una distancia adicional. Cuando lleva un pasajero en el sidecar se aumenta grandemente la estabilidad y podrá tomar las vueltas a la derecha a una velocidad ligeramente superior. Las vueltas a la izquierda, sin embargo, requerirán más esfuerzo.

Puede desprender esta página y llevarla consigo al conducir su motocicleta.

T-CLOCS: Lista de inspección antes de manejar

COMPONENTE DE T-CLOCS		QUÉ REVISAR		QUÉ OBSERVAR		MARQUE UNA	
T-LANTAS Y RINES		QUÉ REVISAR		QUÉ OBSERVAR		MARQUE UNA	
Llantas	Condición	Profundidad del dibujo, desgaste, que asiente plano, protuberancias, objetos incrustados.	Frontal	Esfera	Manco	Gretas en radios, montaje de accesorios, pintura pelada.	
	Presión de aire	Revisar en frío, ajustar según la carga.	Frontal	Esfera		Daño por arena o cuerpos extraños en sensores de presión o de freno, levantar rueda delantera, revisar si tiene juego (alando) empujando las horquillas.	
Llantas	Rayos	Dibujados, extra, que afilen, tension, revise en la parte de arriba del rim: "salida" = está bien — "salida hueca" = rayo flojo.	Frontal	Esfera			
	Cubos	Grasas, soldaduras.	Frontal	Esfera		Revisar los ejes de los cubos.	
	Flines	Que no esté deformado (veredero) = 5 mm. Gase el rim, calillar con aglutador estacionario como se recomienda.	Frontal	Esfera		Levantar rueda trasera, revisar el juego, empujando (alando) el brazo oscilante (swingarm).	
	Cojinetes	Tome la parte superior e inferior del brazo y flexione lo más de energía (barrido) entre el cubo y el eje (no debe tener curvatura visible).	Frontal	Esfera		Desplazamiento para el eje, presión equilibrada de aire (ajuste de no clavar al frenar).	Itq.
	Sellos	Grasas, carterías, o exceso de grasa en la parte de afuera, un color rojo café alrededor de la parte exterior.	Frontal	Esfera		Amortiguadores traseros	Itq.
Frenos	Fondón	Cada freno solo impulse que la moto gire.	Frontal	Esfera		Cadena o banda	
C-CONTROLES		QUÉ REVISAR		QUÉ OBSERVAR		MARQUE UNA	
Palanca y pedal	Condición	Retro, doblados, agrietados, que estén montados muy apretados, partes de bote en niveles de manillar, ajuste adecuado.				Tensión	
	Puntos	Lubricados.				Lubricación	
Cables	Condición	Deschuchados, torcidos, lubricación, partes a interior del cable.				Engrases	
	Goberación	Sin interferir el jalón en el cable de dirección, suspensión, sin ángulos flexos, soportes de alambre en su lugar.				Conexión	
Mangueras	Condición	Corrientes, grietas, fajas, protuberancias, pedales, de freno.				Conexión	
	Goberación	Sin interferir el jalón en el cable de dirección, suspensión, sin ángulos flexos, soportes de alambre en su lugar.				Conexión	
Accelerador	Operación	Movimiento libre, suava cuando al empujar, no se resaca cuando da vuelta al manillar.				Conexión	
L-LUCES		QUÉ REVISAR		QUÉ OBSERVAR		MARQUE UNA	
Batería	Condición	Terminales: limpios y bien apretados, nivel de electrolito, cubiertas correctamente.				Conexión	
	Tubo de ventilación	No doblado, bien ubicado, que no esté tapado.				Conexión	
Faro delantero	Condición	Grasas, reflector, montado y sistema de ajuste.				Conexión	
	Dirección	Alinea y desahala apretado.				Conexión	
	Operación	Operador de luz azul azul.				Conexión	
Luz trasera/ luz del freno	Condición	Ver que no tengan grías, estén limpias y bien apretadas.				Conexión	
	Operación	Se encienden al aplicar el freno delantero y trasero.				Conexión	
Luces direccionales	Operación	Encienden correctamente.				Conexión	
Espojos	Condición	Grasas, limpios, montados apretados y uniones gráficas.				Conexión	
	Dirección	Ajustar centrado sobre la motocicleta.				Conexión	
Lentes y reflectores	Condición	Estadillos, rinta, sigilados correctamente, conexiones a la caja.				Conexión	
Cableado	Condición	Deschuchados, alambres pelados, alambre.				Conexión	
O-ACEITE		QUÉ REVISAR		QUÉ OBSERVAR		MARQUE UNA	
Niveles	Acite de motor	Compruebe que esté caliente en el soporte central con vaso nivelado, varilla, indicador visual.				Conexión	
	Acite de engrase hidráulico, flecha de propulsión	Transmisión, propulsión trasera, flecha.				Conexión	
	Fluido hidráulico	Frenos, embrague, depósito o indicador visual.				Conexión	
	Refrigerante	Deposito y/o tanque de refrigerante — revisar solamente cuando está frío.				Conexión	
	Combustible	Tanque y medidor.				Conexión	
Fugas	Acite de motor	Empaques, diérrer, sellos.				Conexión	
	Acite de engrase hidráulico, flecha de propulsión	Empaques, sellos, respiraderos.				Conexión	
	Fluido hidráulico	Baldones, mangueras, tanques, a trocadores, tuberías.				Conexión	
	Refrigerante	Leones, válvula de combustible, carburador.				Conexión	

Una versión más grande de esta forma, está disponible en el siguiente sitio:
http://www.msfc-usa.org/downloads/T-CLOCS_Inspection_Checklist.pdf

Comunicarse con esta persona si el motociclista resulta lesionado

Nombre del motociclista	_____	Tipo de sangre	_____
Alergias/Enfermedades	_____		_____
Nombre/teléfono del doctor	_____		_____
Nombre/teléfono de la aseguradora de la moto	_____		_____
Nombre	_____	Teléfono en casa	_____
Teléfono de oficina	_____	Teléfono celular	_____

SEÑALES DE MANO

1. Formación en fila

brazo y dedo índice extendidos hacia arriba.



2. Doble fila

brazo con el dedo índice y de en medio extendidos hacia arriba.



3. Parada

brazo extendido hacia fuera y la palma apuntando hacia atrás.



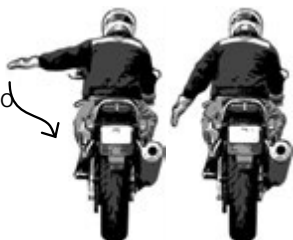
4. Aumentar la velocidad

brazo extendido hacia fuera, la palma viendo hacia arriba, oscile hacia arriba.



5. Bajar la velocidad

brazo extendido hacia fuera, la palma viendo hacia abajo, oscile hacia debajo de su costado.



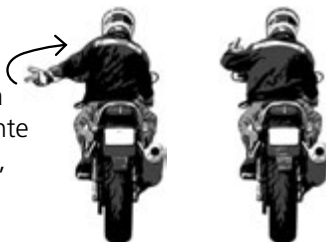
6. Sígueme

brazo extendido hacia arriba por encima del hombro, palma hacia adelante.



7. Tú diriges/pasa

brazo extendido hacia arriba a 45 grados, palma hacia adelante apuntando con el dedo índice, oscile en arco de atrás para adelante.



8. Peligro en el camino

en el lado izquierdo, apunte con la mano izquierda; en el lado derecho, apunte con el pie derecho.



9. Faro alto

toque la parte superior del casco con la palma abierta y hacia abajo.



10. Combustible

brazo hacia fuera del costado, con el dedo extendido apuntando hacia el tanque.



11. Parada de descanso

antebrazo extendido, puño cerrado con movimientos pequeños hacia arriba y hacia abajo.



12. Parada para un refrigerio

dedos cerrados y el pulgar hacia la boca.



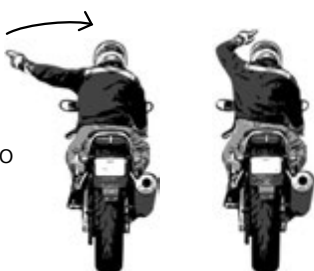
13. Señal de vuelta encendida

abra y cierre la mano con los dedos y el pulgar extendidos.



14. Oríllate

brazo posicionado como cuando se da vuelta a la derecha, mecido el antebrazo hacia el hombro.



PREGUNTAS FRECUENTES

- P.** ¿Qué es “El curso para motociclistas”?
- R.** El curso de básico capacitación para operadores de motocicleta enseña las habilidades mentales y físicas que necesitan los motociclistas novatos o sin experiencia para conducir con seguridad y deleite. El curso avanzado de capacitación para operadores de motocicleta es para los motociclistas más experimentados y enseña estrategias callejeras de supervivencia más avanzadas. Ambos cursos están aprobados por el Departamento de Seguridad Pública y se ofrecen mediante patrocinadores contratados que participan en el Programa de capacitación para operadores de motocicleta en Texas.
- P.** ¿Quién debe tomar el curso?
- R.** Todas las personas deben tomar un curso de capacitación para operadores de motocicleta aprobado por el Departamento para poder tener derecho a recibir una licencia de motociclista.
- P.** ¿Cuándo y dónde se ofrecen los cursos?
- R.** Los cursos se ofrecen en diferentes días y diferentes horarios. Hay cursos disponibles en más de 200 lugares en todo el estado.
- P.** ¿Qué se obtiene con el curso?
- A.** Las personas que se gradúan del curso reciben un parche del programa, una calcomanía y un certificado de terminación del curso (MSB-8) que indica a cuál curso asistió. El MSB-8, anotado para el curso básico o avanzado, es reconocido por muchas compañías de seguros para obtener un descuento en el seguro de responsabilidad sobre la motocicleta y es comprobante de terminación del curso para anulación de infracción de tránsito. El MSB-8, anotado para el curso básico, puede ser aceptado como exención de la prueba de manejo para obtener la licencia de conducir.
- P.** ¿Qué cambio se hizo que afecta a los menores entre 15 y 17 años de edad?
- R.** Los menores entre 15 y 17 años de edad no son elegibles para quedar exentos de la prueba de manejo.
- P.** ¿Qué cambio se hizo que afecta a los adultos entre 18 y 24 años de edad?
- R.** Los adultos entre 18 y 24 años de edad que no tengan una licencia de conducir actual de ninguna clase deberán completar satisfactoriamente un curso de educación para el conductor adulto.
- P.** ¿Quién puede ser un instructor?
- R.** Para obtener información sobre el siguiente curso de capacitación de instructores disponible, póngase en contacto con la Unidad de Seguridad en Motocicleta (Motorcycle Safety Unit) en el teléfono 800-292-5787
- P.** ¿Dónde puedo encontrar leyes específicas para motocicletas?
- R.** La Unidad de Seguridad en Motocicleta del DPS cuenta con un cuadro de descripciones y requisitos de los vehículos en la página de Internet de la unidad. Para obtener más información, dirijase a www.dps.texas.gov/msb/documents/VDRchart.pdf

Los diagramas y dibujos que se usan en este manual son para consulta solamente y no tienen la escala correcta de los tamaños de los vehículos y las distancias.

LAS MOTOCICLETAS TIENEN SENTIDO – TAMBIÉN LA CAPACITACIÓN PROFESIONAL

El Programa de capacitación para operadores de motocicleta del Departamento de Seguridad Pública fue preparado para todas las personas que desean desarrollar y mejorar sus habilidades en la motocicleta.

Personas expertas proporcionan capacitación profesional para preparar a un motociclista a enfrentar el tráfico del “mundo real”.

Este valioso programa de capacitación enseña y mejora las actividades como:

- Cómo dar las vueltas de manera eficaz
- Maniobras para frenar
- Cómo evitar obstáculos
- Selección de equipo de protección
- Estrategias de tránsito
- Mantenimiento

Para obtener más información sobre el curso básico o avanzado de capacitación para operadores de motocicleta, póngase en contacto con la Unidad de Seguridad en Motocicleta en:

TEXAS MOTORCYCLE SAFETY UNIT TEXAS DEPARTMENT OF PUBLIC SAFETY

**5805 N Lamar Blvd, Box 4087
Austin, Texas 78773-0257**

512-424-2021 o 1-800-292-5787

**Dirección de Internet: www.dps.texas.gov/msb
Correo electrónico: motorcycle.safety@dps.texas.gov**



Para obtener información sobre licencias de conducir, llame a su oficina de licencias de conducir local o al Servicio a clientes de la oficina de licencias de conducir al 512-424-2600 o visite la página de Internet de Licencias de conducir www.dps.texas.gov/driverlicense

Para obtener información sobre los cursos de capacitación para operadores de motocicleta, visite el sitio web de la Unidad de Seguridad en Motocicleta en www.dps.texas.gov/msb y seleccione Preguntas frecuentes (FAQs) o para encontrar un curso seleccione Lugares de capacitación (Training Locations). Llame a la Unidad de Seguridad en Motocicleta al 1-800-292-5787 o al 512-424-2021 o envíe un correo electrónico a [motorcycle.safety@dps.texas.gov](mailto:safety@dps.texas.gov)