



Manual del Motociclista

PREFACIO

Se requieren conocimientos y aptitudes especiales para poder conducir una motocicleta de manera segura con tráfico. Este manual le proporciona la información necesaria para obtener una licencia para conducir motocicletas y para ayudarle a aprender dichas aptitudes especiales.

La finalidad de este manual es preparar al lector para que sepa cómo evitar los accidentes mientras conduce una motocicleta de manera segura. La lectura de este manual le permitirá aprender estrategias para evitar choques. Aprenderá cómo puede mejorar su técnica de conducción utilizando un sistema que se conoce como SEE (*sondear, evaluar, ejecutar*). Aprenderá lo que puede hacer para que los demás conductores lo vean. Es muy frecuente que en los choques con motocicletas los conductores de automóviles digan que nunca vieron la motocicleta.

Al conducir una motocicleta, debe usar ropa que lo proteja adecuadamente, casco y protección ocular, conducir sin superar sus limitaciones, cumplir la ley y "compartir el camino" con los demás usuarios de la carretera. Conducir una motocicleta puede ser una actividad divertida y segura, siempre y cuando se comporte como un conductor responsable.

El Programa de Seguridad para Motociclistas de Pensilvania le enseña las aptitudes básicas que se necesitan para conducir una motocicleta. Aproveche esta oportunidad de aprendizaje, lea el Manual del motociclista y sea un motociclista bien informado. Recuerde que, mientras está conduciendo una motocicleta, su vida y la vida de los demás dependerá de lo que usted haga.

Conserve este manual para consulta futura. Es posible que en el futuro desee consultar la manera recomendada de afrontar una situación que le haya sucedido.



pennsylvania
MOTORCYCLE SAFETY PROGRAM

ÍNDICE

PREPARATIVOS PARA CONDUCIR UNA MOTOCICLETA

USE EL ATUENDO ADECUADO	3
Uso del casco	3
Selección del casco	3
Protección ocular y facial	4
Ropa	5
CONOZCA SU MOTOCICLETA	5
La motocicleta adecuada para usted	5
Motocicletas prestadas	6
Familiarícese con los controles de la motocicleta	6
Revise su motocicleta	7
CONOZCA SUS OBLIGACIONES	8

CONDUZCA SEGÚN SUS CAPACIDADES

CONTROL BÁSICO DEL VEHÍCULO	9
Posición del cuerpo	9
Cambio de marchas	9
Frenado	10
Giros	10
MANTENGA SU DISTANCIA	11
Posiciones en el carril	11
Si va detrás de otro vehículo	12
Si va delante de otro vehículo	13
Cómo rebasar y dejar que lo rebasen	13
Uso compartido del carril	15
Incorporación al tráfico	15
Automóviles a su lado	15
SEE	16
CRUCES	17
Cruces ciegos	18
Cómo rebasar automóviles estacionados	19
Estacionamiento en paralelo	19
CÓMO AUMENTAR SU VISIBILIDAD	20
Ropa	20
Faro delantero	20
Luces de giro	20
Luz de freno	21
Uso de los espejos	21
Revisión visual directa	22
Bocina	22
Conducción nocturna	23
CÓMO EVITAR CHOQUES	23
Paradas rápidas	23

continúa al dorso

ÍNDICE

Maniobras o virajes rápidos.....	24
Maniobras en las curvas	25
TÉCNICAS DE CONDUCCIÓN SOBRE SUPERFICIES PELIGROSAS ..	26
Superficies disparejas y obstáculos.....	26
Superficies resbaladizas.....	27
Vías y uniones del pavimento.....	28
Surcos y rejillas.....	28
PROBLEMAS MECÁNICOS.....	29
Fallas en los neumáticos.....	29
Acelerador atascado	29
Tambaleo.....	29
Problemas de la transmisión.....	30
Agarrotamiento del motor	30
ANIMALES.....	30
OBJETOS VOLADORES.....	30
CÓMO SALIR DEL CAMINO.....	31
TRANSPORTE DE PASAJEROS Y CARGA.....	31
Equipo.....	31
Instrucciones para el pasajero.....	32
Conducción con pasajeros	32
Transporte de cargas.....	32
MOTOCICLISMO EN GRUPO.....	33
El grupo debe ser pequeño.....	33
Mantenga el grupo unido.....	33
Mantenga la distancia.....	33

ESTÉ EN FORMA PARA ANDAR EN MOTOCICLETA

POR QUÉ ES IMPORTANTE ESTA INFORMACIÓN.....	35
EL ALCOHOL Y OTRAS DROGAS EN	
 EL USO DE MOTOCICLETAS.....	35
EL ALCOHOL EN EL ORGANISMO.....	36
Concentración de alcohol en sangre	36
SANCIONES POR CONDUCIR BAJO LA	
 INFLUENCIA DE ALCOHOL O DROGAS.....	37
Ley de consentimiento implícito en Pensilvania.....	37
MINIMICE LOS RIESGOS.....	37
TOME UNA DECISIÓN INTELIGENTE	38
PASOS PARA PROTEGER A SUS AMIGOS.....	38
FATIGA.....	38

PARA OBTENER UNA LICENCIA

Para obtener una licencia	39
Ejemplos de preguntas	40

PREPARATIVOS PARA CONDUCIR UNA MOTOCICLETA

Lo que usted haga antes de empezar un viaje en motocicleta es muy importante para determinar si llegará bien a su destino. Antes de salir, un conductor prudente se asegura de:

1. **Usar el atuendo adecuado. Si conduce con permiso, debe usar un casco y protección ocular.**
2. **Familiarizarse con la motocicleta.**
3. **Revisar el equipo de la motocicleta.**
4. **Ser un conductor responsable.**

USE EL ATUENDO ADECUADO

Cuando usted conduce una motocicleta, el atuendo "adecuado" es aquel que lo protege. En cualquier choque, tiene mayores posibilidades de evitar lesiones graves si usa:

- **Un casco aprobado.**
- **Protección facial y ocular.**
- **Ropa de protección.**

USO DEL CASCO

Los choques no son casos aislados, particularmente entre motociclistas principiantes. Y uno de cada cinco choques de motocicletas produce lesiones en la cabeza o en el cuello. Las lesiones en la cabeza son tan graves como las del cuello y mucho más frecuentes. Los análisis de choques muestran que las lesiones en la cabeza y en el cuello constituyen la mayoría de las lesiones graves y mortales que sufren los motociclistas. Las investigaciones también indican que, con pocas excepciones, las lesiones en la cabeza y en el cuello se reducen con el uso correcto de un casco aprobado.

Algunos motociclistas no usan casco porque piensan que limita la visión lateral. Otros usan casco únicamente en viajes

largos o cuando conducen a altas velocidades. Tenga en cuenta lo siguiente:

- **Un casco aprobado** le permite ver a los lados todo lo necesario. En un estudio de más de 900 choques de motocicletas donde el 40% de los conductores usaron casco, no se encontró ni un solo caso en que el casco impidiera que el motociclista viera el peligro.
- **La mayoría de los choques ocurren** en viajes cortos (de menos de cinco millas), a pocos minutos de iniciarse.
- **La mayoría de los motociclistas** van a velocidades menores de 30 mph (48 km/h) cuando ocurre un choque. A estas velocidades, los cascos pueden reducir en un 50% tanto la cantidad como la gravedad de las lesiones en la cabeza.

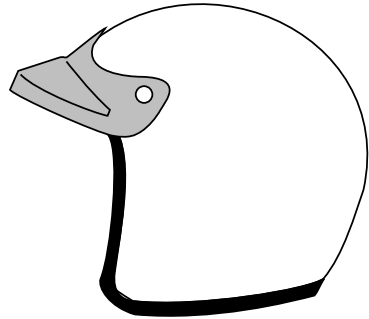
Sea cual sea la velocidad, los motociclistas con casco tienen tres veces más probabilidades de sobrevivir a lesiones en la cabeza que los que no llevan puesto el casco en el momento del choque.

SELECCIÓN DEL CASCO

Hay dos tipos principales de cascos que ofrecen niveles de cobertura diferentes: tres cuartos y toda la cara.

Sea cual sea el estilo que elija, usted obtendrá la máxima protección si se asegura de que el casco:

CASCOS



- **Satisfaga las normas del** Departamento de Transporte (DOT) de EE. UU. y las normas estatales. La presencia de una etiqueta de la Snell Memorial Foundation en un casco es una garantía adicional de calidad.
- **Quede bien ajustado** por todas partes.
- **No tenga defectos visibles** como rajaduras, almohadillas flojas o correas deshilachadas.

Sea cual sea el casco que elija, manténgalo firmemente ajustado a su cabeza cuando conduzca su motocicleta. De lo contrario, si choca puede que el casco salga volando y no pueda protegerlo.

PROTECCIÓN OCULAR Y FACIAL

Una visera de plástico inastillable puede contribuir a proteger toda su cara en un choque. También lo protege contra el viento, el polvo, la suciedad, la lluvia, los insectos y los guijarros que arrojan los automóviles que van delante de usted. Estos problemas distraen y pueden causar dolor. Si tiene que lidiar con ellos, no podrá dedicar toda su atención al camino.

Las gafas protegen sus ojos, pero no protegerán el resto de su cara tanto como

una visera. Un parabrisas no sustituye a una visera o a unas gafas de protección. Ni la mayoría de los parabrisas, ni los anteojos o las gafas de sol protegen los ojos contra el viento. Los anteojos no impiden que sus ojos lagrimeen y pueden salir volando cuando usted gire la cabeza durante la marcha.

Para ser eficaces, la visera o la protección ocular deben:

- **No tener** arañazos.
- **Ser resistentes** a la penetración.
- **Permitir una buena** vista lateral.
- **Tener buena sujeción** para que no se vuelen.
- **Permitir el paso de aire** para que no se empañen.
- **Tener espacio suficiente** para que pueda usar anteojos o gafas de sol si fuera necesario.

Las gafas de protección y viseras con tinte no deben usarse de noche ni en ningún otro momento en que haya poca luz.

ROPA

La ropa adecuada lo protegerá en caso de choque. También brinda comodidad y protección contra el calor, el frío, los objetos voladores y las partes calientes y móviles de la motocicleta. También puede ayudar a que los demás lo vean mejor.

- **La chaqueta y los pantalones** deben cubrirle completamente los brazos y piernas. Deben quedarle ajustados para que no se agiten con el viento, pero ser lo suficientemente holgados para que pueda moverse con libertad. El cuero ofrece la mejor protección. Las telas sintéticas resistentes también ofrecen mucha protección. Use chaqueta incluso en clima cálido para evitar la deshidratación. El diseño de muchas chaquetas protege sin acalorar, incluso en el verano.
- **Las botas o zapatos** deben ser suficientemente resistentes y altos como para cubrirle los tobillos y sostenerlos. Las suelas deben ser de material duro, resistente y no resbaladizo. Los tacones deben ser cortos para que no se atasquen en superficies rugosas. Meta los cordones dentro del calzado de manera que no se enganchen en la motocicleta.
- **Los guantes** proporcionan un mejor agarre y ayudan a proteger sus manos en caso de choque. Sus guantes deberán ser de cuero o de un material similar resistente.

En clima frío o húmedo, sus ropas deben mantenerle abrigado y seco, además de protegerle contra lesiones. Si se siente entumecido, no podrá controlar bien la motocicleta. Conducir la motocicleta durante largos períodos en clima frío puede causar enfriamiento grave y fatiga extrema. Una chaqueta de invierno deberá ser resistente al viento y ajustarse bien en el cuello, las muñecas y la cintura. Los impermeables de buena calidad diseñados

para andar en motocicleta no se desgarran ni se inflan cuando va a altas velocidades.

CONOZCA SU MOTOCICLETA

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

- **Lea** primero el manual del propietario.
- **Comience** con la motocicleta adecuada para usted.
- **Familiarícese** con los controles de la motocicleta.
- **Revise** la motocicleta antes de cada uso.
- **Manténgala** en buen estado cuando no la esté usando.
- **Evite** el uso de accesorios y modificaciones que dificulten el manejo de la motocicleta.

LA MOTOCICLETA ADECUADA PARA USTED

En primer lugar, asegúrese de que la motocicleta sea adecuada para usted. Debe “quedarle a medida”. Sus pies deben llegar al suelo cuando está sentado en la motocicleta y los controles deben ser sencillos de accionar. Por lo general, a los principiantes les resulta más fácil usar motocicletas más pequeñas.

Como mínimo, una motocicleta con autorización legal de circulación debe tener:

- Faro delantero, luz trasera y luz de freno.
- Frenos delantero y trasero.
- Luces de giro.
- Bocina.
- Dos espejos.

MOTOCICLETAS PRESTADAS

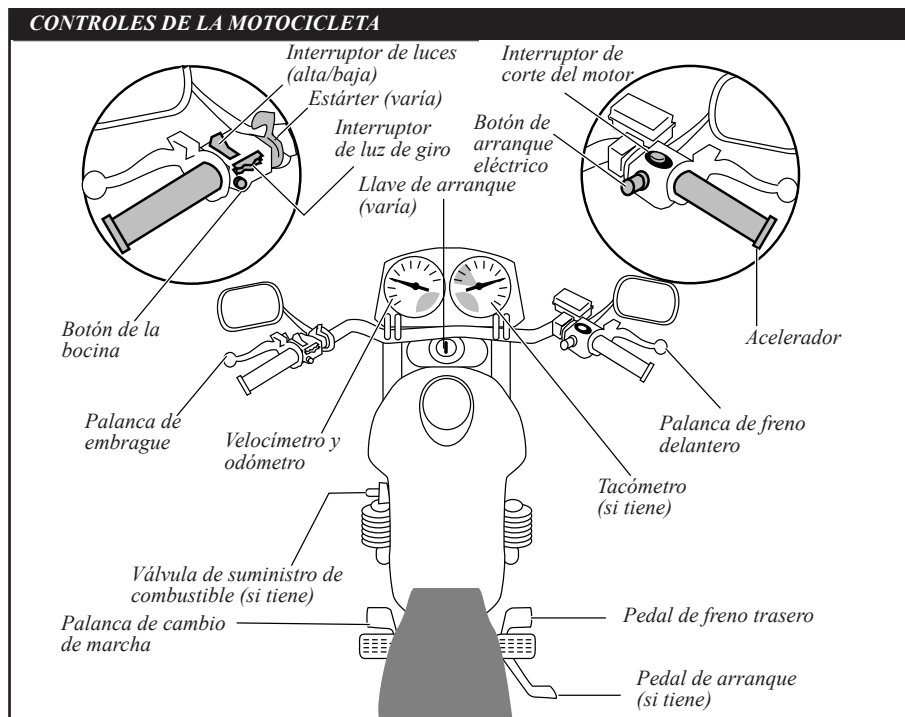
Tenga mucho cuidado cuando preste su motocicleta o pida una prestada. Los choques son bastante comunes entre los motociclistas principiantes, en particular durante los primeros meses de conducir una motocicleta. Conducir una motocicleta desconocida complica el problema. Si pide prestada una motocicleta, familiarícese con ella en una zona controlada. Y si

presta su motocicleta a un amigo, asegúrese de que tenga licencia y sepa cómo conducir antes de permitirle circular con tráfico.

Aunque tenga mucha experiencia, conduzca con sumo cuidado cualquier motocicleta que sea nueva o que no conozca bien. Concédase un mayor margen de error, porque necesitará algo de tiempo para acostumbrarse.

FAMILIARÍCESE CON LOS CONTROLES DE LA MOTOCICLETA

Asegúrese de estar completamente familiarizado con la motocicleta antes de sacarla a la calle. Asegúrese de repasar el manual del propietario de su motocicleta. Esto es especialmente importante en caso de conducir una motocicleta prestada. Si va a usar una motocicleta que no conoce:



- **Revise todo** lo que revisaría en su propia motocicleta.
- **Averigüe dónde está todo**, en particular las luces de giro, 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.
- **Aprenda la secuencia de las marchas.** Accione el acelerador, el embrague y los frenos varias veces antes de empezar a usar la motocicleta. Todos los controles reaccionan en forma algo diferente.
- **Conduzca con mucho cuidado** y esté al tanto de lo que lo rodea. Acelere suavemente, doble a menor velocidad y conceda más espacio para frenar.

REVISE SU MOTOCICLETA

Una motocicleta requiere más cuidados que un automóvil. Una falla técnica menor en un automóvil por lo general no causa más que un inconveniente para el conductor.

Pero si algo anda mal en la motocicleta, conviene saberlo antes de conducir con tráfico. Revise por completo su motocicleta antes de usarla.

Antes de subirse a la motocicleta, revise lo siguiente:

- **Neumáticos/ruedas** — Revise el estado de los neumáticos, las ruedas y la presión del aire.
- **Líquidos** — Nivel de aceite y otros líquidos. Revise los líquidos hidráulicos y refrigerantes una vez por semana como mínimo. Fíjese si debajo de la motocicleta hay indicios de derrames de aceite o combustible.
- **Faros delantero y trasero** — Revise ambos. Pruebe el interruptor para asegurarse de que funcione tanto la luz alta como la luz baja.
- **Luces de giro** — Accione las luces de giro a la derecha y a la izquierda. Asegúrese de que todas las luces estén funcionando correctamente.
- **Luz de freno** — Pruebe ambos controles de los frenos y asegúrese de que cada uno encienda la luz de freno.
- **Controles (palancas, cables, acelerador)** — Revise el estado, funcionamiento y tendido.
Una vez que se haya subido a la motocicleta, revise lo siguiente antes de arrancar:
- **Embrague y acelerador** — Asegúrese de que ambos estén funcionando bien. El acelerador debe volver rápidamente a su posición inicial cuando usted lo suelte. El embrague debe sentirse tenso y suave.
- **Espejos retrovisores** — Limpie y ajuste ambos espejos retrovisores antes de arrancar. Es difícil conducir con una sola mano mientras trata de ajustar un espejo retrovisor. Ajuste los espejos de manera que pueda ver el carril detrás de usted y la mayor parte posible del carril contiguo. Cuando están debidamente ajustados, los espejos retrovisores pueden mostrar el contorno de su brazo u hombro —pero lo más importante es poder ver el camino atrás y a los costados—.
- **Frenos** — Pruebe las palancas del freno delantero y trasero, una por vez. Asegúrese de que la palanca se sienta firme y de que detenga la motocicleta cuando accione el freno por completo.
- **Bocina** — Pruebe la bocina. Asegúrese de que funcione.

CONOZCA SUS OBLIGACIONES

Un “accidente” es un acontecimiento imprevisto que ocurre sin ser culpa o negligencia de nadie. En accidentes de tránsito, la mayoría de las veces éste no es el caso. De hecho, la mayoría de los conductores involucrados en un accidente generalmente asumen cierta responsabilidad por lo ocurrido.

Considere una situación en la que alguien trata de atravesar un cruce a último momento cuando el semáforo está cambiando de amarillo a rojo. Su semáforo se pone en verde. Usted entra en el cruce sin fijarse si viene alguien. Basta con eso para que los dos se encuentren. El otro conductor tenía la obligación de detenerse. Usted tenía la obligación de fijarse antes de arrancar. Ninguno de ustedes cumplió la parte que le correspondía. El hecho de que la otra persona sea la que empiece la cadena de acontecimientos que terminan en un choque no significa que no sea responsabilidad de ambos.

Como conductor, usted no puede estar seguro de que los demás lo verán o le cederán el derecho de paso. Para reducir sus probabilidades de chocar:

- **Asegúrese de que lo vean** — Use ropa adecuada, use su faro delantero, manténgase en la mejor posición de su carril para poder ver y que lo vean.
- **Comuniqué sus intenciones** — Use las señales y luces de giro correctas, la luz de freno y la posición adecuada en el carril.
- **Mantenga un margen de seguridad adecuado** — Por delante, por detrás, a los lados, al rebasar y cuando lo rebasen.
- **Fijese en su trayectoria de desplazamiento** con 12 segundos de anticipación.

- **Identifique y separe** los diferentes peligros.
- **Esté preparado para actuar** — Manténgase alerta y sepa cómo poner en práctica las técnicas apropiadas para evitar choques.

No importa quién tiene la culpa si alguien se lesiona en un choque. Los choques casi nunca se deben a una sola causa. La capacidad de conducir en estado de alerta, tomar decisiones fundamentales y llevarlas a cabo distingue a los conductores responsables del resto. Recuerde que depende de usted no ser la causa o un participante desprevenido de cualquier choque.

CONDUZCA SEGÚN SUS CAPACIDADES

Este manual no puede enseñarle cómo controlar la dirección, la velocidad o el equilibrio. Estas aptitudes sólo se aprenden con la práctica, preferiblemente mediante cursos formales como el Programa de Seguridad para Motociclistas de Pensilvania. Pero el control comienza por conocer sus capacidades y usarlas para conducir, además de conocer y respetar las normas de tránsito.

CONTROL BÁSICO DEL VEHÍCULO

POSICIÓN DEL CUERPO

Para controlar bien una motocicleta:

- **Postura** — Siéntese de manera que pueda usar sus brazos para maniobrar la motocicleta en vez de para sostenerse erguido.
- **Asiento** — Siéntese bastante hacia delante de modo que los brazos queden ligeramente flexionados cuando sujete las empuñaduras del manubrio. Si tiene los brazos flexionados, podrá ejercer presión sobre el manubrio sin tener que estirarse.
- **Manos** — Sujete el manubrio con firmeza para mantener el control sobre superficies irregulares. Comience con su muñeca derecha recta para no acelerar demasiado de manera accidental. Ajuste además las empuñaduras del manubrio para que las manos estén al ras o por debajo del nivel de los codos. Esto le permitirá usar los músculos adecuados para maniobras de precisión.
- **Rodillas** — Mantenga las rodillas contra el tanque de combustible para mantener el equilibrio de la motocicleta en las curvas y giros.
- **Pies** — Mantenga los pies firmes sobre los apoyapiés para conservar el equilibrio. No los arrastre. Si un pie se le engancha con algo, puede lesionarse y perder el control de la motocicleta. Mantenga los pies cerca de los controles para poder usarlos rápidamente en caso de necesitarlos. Tampoco apunte los dedos de los pies hacia abajo, ya que pueden atascarse entre el camino y los apoyapiés.



CAMBIO DE MARCHAS

Cambiar de marcha significa mucho más que simplemente lograr que la motocicleta aumente de velocidad suavemente. Para conducir una motocicleta de manera segura, es importante aprender a usar las marchas para frenar con el motor, para doblar o para arrancar en subida.

Baje de marchas con el embrague a medida que disminuya la velocidad o se detenga. Permanezca en primera cuando está detenido, de manera de poder avanzar rápidamente en caso de necesidad.

Asegúrese de conducir lo suficientemente despacio cuando cambie a una marcha más baja. De lo contrario, la motocicleta se sacudirá y es posible que la rueda trasera derrape. Cuando conduzca cuesta abajo o cambie de marcha a primera, es posible que necesite usar los frenos para disminuir la velocidad lo suficiente antes de bajar de marcha sin peligro. Trate de soltar el embrague de modo suave y uniforme, especialmente cuando baje de marcha.

Es mejor cambiar de marcha antes de entrar en una curva. Sin embargo, a veces es necesario cambiar de marcha cuando ya se está en la curva. En este caso, recuerde hacerlo suavemente. Cambiar repentinamente la potencia de la rueda trasera puede causar un derrape.

FRENADO

Las motocicletas tienen dos frenos: uno para la rueda delantera y uno para la trasera. Use ambos frenos al mismo tiempo. El freno delantero es más potente y puede proporcionar **al menos tres cuartos** de la potencia de frenado total. Si se lo usa correctamente, el freno delantero puede accionarse sin peligro.

Recuerde:

- Use **ambos frenos** *siempre que* disminuya la velocidad o se detenga. El uso de ambos frenos incluso para paradas “normales” le permitirá acostumbrarse a usarlos correctamente en una emergencia. Apriete el freno delantero y pise el trasero. Si aprieta el freno delantero o pisa el trasero bruscamente, es posible que los frenos se traben y que tenga problemas para controlar la motocicleta.
- **Si conoce la técnica**, puede usar ambos frenos en las curvas, aunque debe hacerlo con mucho cuidado. Cuando inclina la motocicleta, parte de la

tracción se usa para tomar la curva. Hay menos tracción para detenerse. Si se usa el freno en exceso, puede producirse un derrape. Además, el uso incorrecto del freno delantero sobre una superficie resbaladiza puede ser peligroso. Sea prudente y **apriete** la palanca del freno; nunca la oprima bruscamente.

- **Algunas motocicletas** tienen sistemas de frenos integrados que vinculan el freno delantero con el trasero cuando el conductor pisa el freno trasero. (Consulte el manual de su motocicleta para obtener una explicación detallada sobre el funcionamiento y uso eficaz de estos sistemas).

GIROS

A menudo, los motociclistas tratan de tomar curvas o girar demasiado rápido. Cuando no pueden mantenerse en la curva, terminan cruzándose a otro carril o saliéndose del camino. Otras veces exageran y frenan demasiado fuerte, causando un derrape y la consiguiente pérdida de control. Acérquese a los puntos de giro y a las curvas con precaución.

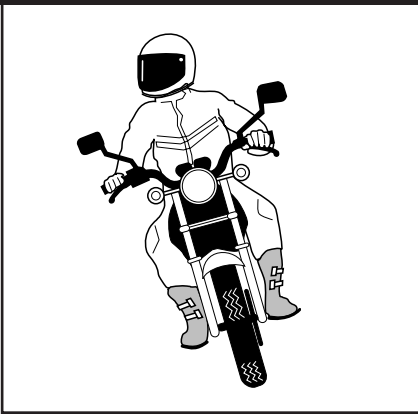
- **DISMINUYA LA VELOCIDAD** — Desacelere antes de entrar a la curva y, si fuera necesario, use ambos frenos.
- **MIRE** — Antes de girar o doblar, mire hacia donde quiere ir. Gire sólo la cabeza, no los hombros, y mantenga la vista a nivel del horizonte.
- **HAGA PRESIÓN** — Para doblar, la motocicleta debe inclinarse. Para inclinar la motocicleta, haga presión sobre el manubrio en la dirección de giro. Haga presión sobre la parte izquierda del manubrio e inclínese hacia la izquierda para ir hacia la izquierda. Haga presión sobre la parte derecha del manubrio e inclínese hacia la derecha para ir hacia la derecha.

Mientras más rápido vaya, más tendrá que inclinarse para doblar.

- **ACELERE** — Gire el acelerador para mantener o aumentar ligeramente la velocidad. Esto ayuda a estabilizar la motocicleta.

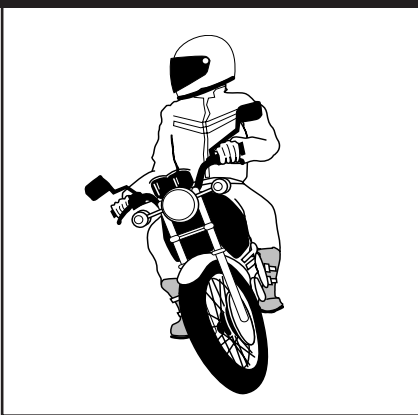
En las curvas normales, el motociclista y la motocicleta deberán inclinarse al mismo tiempo y en el mismo ángulo.

CURVAS NORMALES



En curvas lentas y cerradas, incline únicamente la motocicleta para hacer contrapeso y mantenga su cuerpo erguido.

CURVAS LENTAS



MANTENGA SU DISTANCIA

La mejor protección posible es la distancia —un “margen de seguridad”— alrededor de su motocicleta. Si otro conductor comete un error, la distancia le da a usted:

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

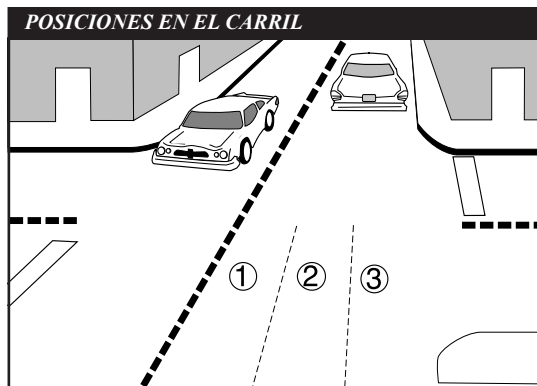
POSICIONES EN EL CARRIL

En cierta forma, el tamaño de la motocicleta puede resultar una ventaja. Como se ve en la ilustración, cada carril le otorga a la motocicleta tres posiciones posibles.

Su posición en el carril debe:

- **Mejorar** su capacidad de ver y ser visto.
- **Evitar** los puntos ciegos de los demás.
- **Evitar** peligros de las superficies.
- **Proteger** su carril de los demás conductores.
- **Comunicar** sus intenciones.
- **Evitar** ráfagas de viento producidas por otros vehículos.
- **Proporcionar** una ruta de escape.

Seleccione la trayectoria adecuada para maximizar su margen de seguridad y asegurarse de que los demás lo vean más fácilmente.



En general, no hay un solo lugar que sea mejor para que el motociclista sea más visible y para mantener un margen de seguridad alrededor de la motocicleta. No es necesario evitar ninguna parte del carril, incluido el centro.

Sítiese en la parte del carril donde sea más probable que lo vean y que pueda mantener un margen de seguridad a su alrededor. Cambie de posición a medida que cambien las situaciones de tránsito. Quédese en la parte 2 ó 3 si hay vehículos y otros problemas potenciales sólo a la izquierda. Quédese en la parte 1 ó 2 si hay peligros sólo a la derecha. Si hay vehículos a ambos lados, quedarse en el centro del carril, la parte 2, es generalmente su mejor opción.

La franja aceitosa en la parte central donde se acumula el aceite que gotea de los automóviles usualmente no tiene más de dos pies de ancho. A menos que el camino esté mojado, la franja central generalmente no presenta mayores problemas de tracción. Usted puede conducir por la izquierda o por la derecha de la franja de grasa sin salirse de la parte central del carril. Evite conducir sobre los grandes charcos de aceite y grasa que suelen encontrarse en los cruces muy transitados o en las casetas de cobro de peaje.

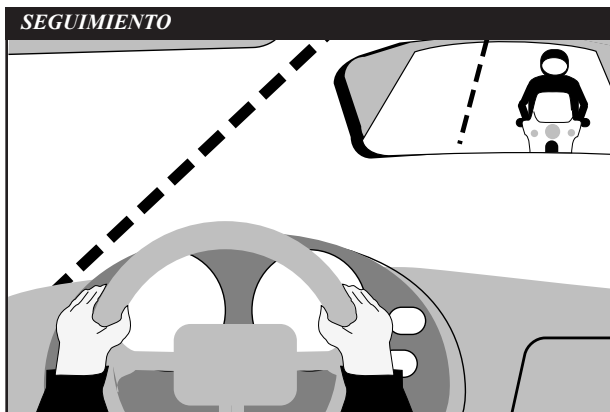
SI VA DETRÁS DE OTRO VEHÍCULO

“Ir demasiado pegado” es una de las principales causas de choque para los motociclistas. Al transitar, las motocicletas necesitan la misma distancia que los automóviles para detenerse. Normalmente, se debe mantener una distancia mínima de cuatro segundos con respecto al vehículo que va adelante.

Para calcular su distancia de seguimiento:

- **Escoja un punto de referencia**, como un poste o algo que vea más adelante en el camino.
- **Cuando el paragolpes trasero** del vehículo que va adelante pase junto al punto de referencia, empiece a contar los segundos: "mil ciento uno, mil ciento dos, mil ciento tres, mil ciento cuatro."
- **Si llega al punto de referencia** antes de llegar a "cuatro", significa que va demasiado pegado.

Una distancia de seguimiento de cuatro segundos concede la mínima cantidad de espacio para detenerse o maniobrar si el conductor que va adelante se detiene repentinamente. También le permite ver mejor los baches y otros peligros del camino.



Necesitará un mayor margen de seguridad si su motocicleta requiere más tiempo de lo normal para detenerse. Si el pavimento está resbaladizo, si no puede ver a través del vehículo que va adelante o si hay mucho tránsito y alguien se mete por delante, deje un espacio de cinco o más segundos entre usted y el vehículo que va adelante.

Manténgase suficientemente alejado del vehículo de adelante, aunque estén detenidos. Así le resultará más fácil salir del paso si alguien se le viene encima desde atrás. También le dará un margen de seguridad si el vehículo que va adelante empieza a retroceder por algún motivo.

Cuando vaya detrás de un automóvil, conduzca donde el conductor pueda verlo en el espejo retrovisor. Si conduce por la parte central del carril, su imagen se reflejará en el medio del espejo retrovisor, donde es más probable que lo vea el automovilista.

Si conduce por el extremo lateral del carril, es probable que el conductor lo vea en su espejo lateral. No obstante, recuerde que la mayoría de los conductores no se fijan en los espejos laterales con la misma frecuencia que en los espejos retrovisores. Si la situación del tránsito lo permite, por lo general lo mejor es conducir por la

parte central del carril para que lo vean los conductores que van adelante y para que otros no intenten compartir su carril.

SI VA DELANTE DE OTRO VEHÍCULO

Si acelera para alejarse de alguien que viene demasiado pegado, sólo hará que la persona se le acerque a mayor velocidad.

La mejor manera de tratar con quienes vienen muy pegados es dejar que lo rebasen. Cuando alguien venga demasiado pegado, cambie de carril y déjelo pasar. Si no puede hacer esto, disminuya la velocidad y deje más espacio por delante para que usted y el conductor que viene atrás puedan detenerse. Esto también hará que éste quiera rebasarlo. Si no lo rebasa, por lo menos habrá obtenido más tiempo para reaccionar en caso de que se presente una emergencia más adelante.

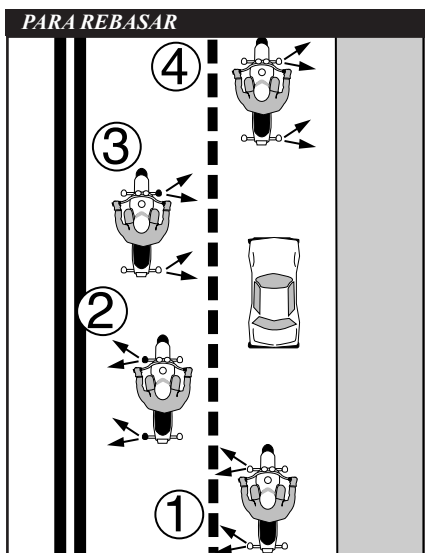
CÓMO REBASAR Y DEJAR QUE LO REBASEN

Rebasar y dejar que otro vehículo lo rebase es prácticamente igual que si fuera en automóvil. Sin embargo, la visibilidad es más importante. Asegúrese de que los demás conductores lo puedan ver y de que usted pueda ver los peligros potenciales.

PARA REBASAR

1. **Conduzca por la parte izquierda** del carril a una distancia de seguimiento prudente para aumentar su campo visual y hacerse más visible. Encienda la luz de giro o use otras señales y compruebe si viene tráfico en la dirección opuesta. Use sus espejos y gire la cabeza para fijarse en el tráfico que viene por detrás.
2. **Cuando no haya peligro**, pase al carril izquierdo y acelere. Seleccione una posición en el carril que le permita no arrinconar al automóvil que usted está rebasando y que proporcione espacio para evitar peligros en su carril.
3. **Pase por el punto ciego** lo más rápido posible.
4. **Vuelva a encender la luz de giro o use otras señales**, fíjese en los espejos y gire la cabeza para controlar antes de regresar a su carril original y después apague la luz de giro.

Recuerde, no puede exceder el límite de velocidad al rebasar y sólo lo puede hacer donde esté permitido. ¡Conozca las señales y las demarcaciones en el camino!



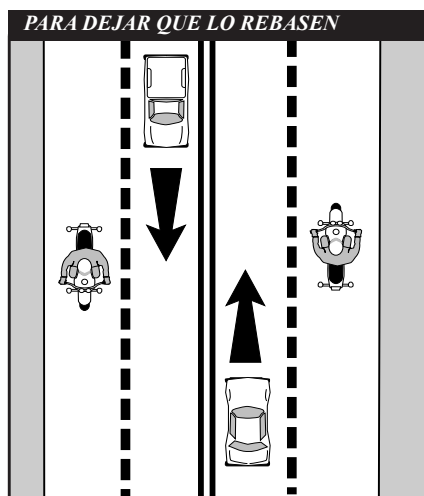
PARA DEJAR QUE LO REBASAN

Cuando lo esté rebasando un vehículo que viene por detrás o en dirección opuesta, manténgase en la parte central de su carril. Conducir más cerca de ellos puede colocarlo en una situación peligrosa.

Evite que lo golpee(n):

- **El otro vehículo** — Un leve error suyo o del conductor que lo rebasa puede producir un choque lateral.
- **Un espejo** — Algunos conductores se olvidan de que sus espejos sobresalen con respecto a sus guardabarros.
- **Objetos arrojados por las ventanas** — Aunque el conductor sepa que usted está allí, es posible que un pasajero no lo vea y arroje algo que caiga sobre usted o sobre el camino que tiene por delante.
- **Ráfagas de viento producidas por vehículos de gran tamaño** — Pueden afectar su control. Si usted circula por la parte central del carril, cuando lo golpee una ráfaga tendrá un mayor margen de error que en cualquier otra parte del carril.

No se desplace a la parte del carril más alejada del vehículo que lo está rebasando. Esto puede invitar al otro conductor a



incorporarse al carril que usted ocupa antes de tiempo.

USO COMPARTIDO DEL CARRIL

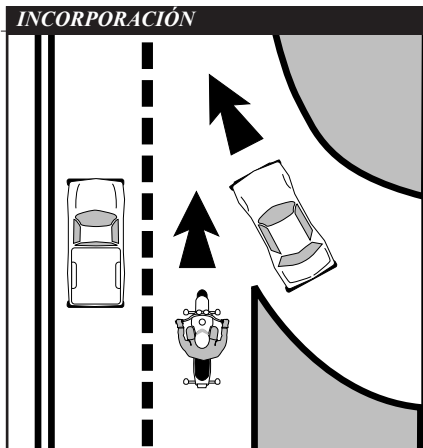
Los automóviles y las motocicletas requieren un carril completo para circular con seguridad. Por lo general, el uso compartido de carriles está prohibido.

Conducir entre filas de automóviles detenidos o en movimiento por el mismo carril puede exponerlo a imprevistos. Alguien puede sacar el brazo por la ventana; puede abrirse una puerta; un automóvil puede doblar de repente. Evite que los demás intenten compartir su carril. Manténgase en la parte central de su carril cuando crea que otros conductores pudieran intentar usarlo. Por lo general, los automovilistas intentarán hacer esto:

- Cuando haya atascos por tránsito excesivo.
- Cuando quieran rebasarlo.
- Cuando usted se prepare para doblar en un cruce.
- Cuando usted se desplace hasta un carril de salida o esté saliendo de una carretera.

INCORPORACIÓN AL TRÁFICO

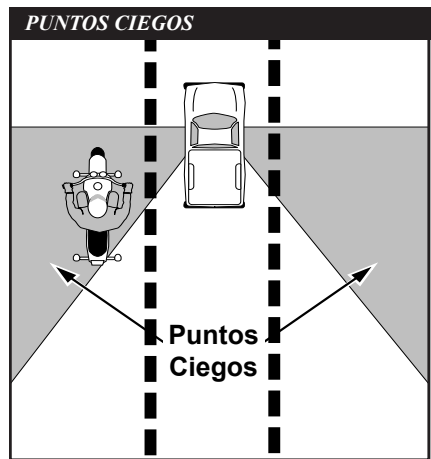
Los automovilistas en una rampa de entrada no siempre ven a los motociclistas.



Deles espacio suficiente. Cambie a otro carril si hay uno disponible. Si no hay lugar para cambiar de carril, modifique la velocidad para dejarle espacio al automovilista que se incorpora al tráfico.

AUTOMÓVILES A SU LADO

A menos que sea inevitable, no conduzca al lado de automóviles o camiones que van en otro carril. Es posible que usted se encuentre en el punto ciego del automóvil que circula por el carril contiguo y que éste se desplace a su carril sin previo aviso. Los automóviles que circulan por el carril contiguo también bloquean su ruta de escape en caso de encontrarse en peligro en su propio carril. Acelere o desacelere para encontrar un lugar libre de vehículos a ambos lados.



SEE

Los motociclistas con experiencia se mantienen al tanto de lo que sucede a su alrededor. Mejoran su estrategia de conducción mediante el uso de la estrategia SEE, un proceso de 3 pasos de la Fundación para la Seguridad de los Motociclistas (Motorcycle Safety Foundation, MSF) que se emplea para tomar las decisiones apropiadas y aplicarlas correctamente en diferentes situaciones de tráfico:

- Sondear
- Evaluar
- Ejecutar

Examinemos cada uno de esos pasos.

SONDEAR

Fíjese muy bien hacia adelante, hacia los lados y hacia atrás para evitar peligros potenciales, incluso antes de que se presenten. La intensidad de su sondeo y la cantidad de tiempo y espacio con que cuenta pueden eliminar o reducir los peligros. Concéntrese aún más en encontrar posibles rutas de escape en los cruces, zonas de compras, escuelas y zonas de construcción.

Fíjese en:

- **El tráfico que circula en dirección opuesta** y que puede doblar a la izquierda delante de usted.
- **Los vehículos** que vienen por la izquierda y por la derecha.
- **Los vehículos** que vienen por detrás.
- Situaciones **peligrosas** del camino.

Preste especial atención en lugares con visibilidad limitada. Los ambientes con mucho movimiento pueden ocultarlo a usted y a su motocicleta de los demás.

EVALUAR

Piense cómo pueden interactuar los peligros y convertirse en un riesgo para usted. Prevea problemas potenciales y tenga un plan para reducir los riesgos.

- **Características del camino y de la superficie** – Si bien los baches, los guardarrailes, los puentes, los postes de teléfono y los árboles no se interpondrán en su camino, pueden influir en su estrategia de conducción.
- **Dispositivos de control de tráfico** – Fíjese si hay señales viales tales como señales de reglamentación, señales de advertencia y marcas en el pavimento que le ayuden a evaluar las circunstancias de antemano.
- **Vehículos y demás tráfico** – Pueden desplazarse hacia su carril y aumentar las probabilidades de que ocurra un accidente.

Piense en el tiempo y espacio que necesita para mantener un margen de seguridad. Tiene que concederse tiempo suficiente para reaccionar en caso de emergencia.

EJECUTAR

Ponga en práctica su decisión.

Para crear más espacio y minimizar los riesgos de cualquier peligro:

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

Ponga en práctica el viejo dicho de "cada cosa a su tiempo" para afrontar dos o más peligros. Cambie la velocidad para permitir que dos peligros se separen y después afróntelos de a uno por vez.

La toma de decisiones se vuelve más compleja cuando existen tres peligros o más. Evalúe las consecuencias de cada uno y conceda la misma distancia a cada peligro.

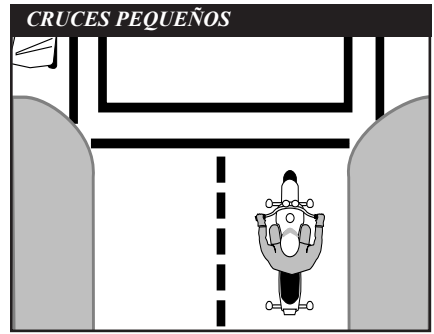
En zonas de alto riesgo potencial, como cruces, zonas de compras, zonas escolares y de construcción, esté preparado para usar el embrague y ambos frenos y así reducir el tiempo necesario para reaccionar.

CRUCES

El mayor potencial de conflicto entre usted y los demás vehículos se produce en los cruces. Un cruce puede estar en el centro de una zona urbana o en una entrada de vehículos en una calle residencial —en cualquier lugar donde el tráfico pueda cruzarse en su camino—. Más de la mitad de los choques entre motocicletas y automóviles son causados por automovilistas que no respetan el derecho de paso del motociclista. Los principales peligros son los automóviles que doblan a la izquierda delante de usted, incluidos los que doblan a la izquierda desde el carril a su derecha y los que se incorporan a su carril desde calles laterales. Es fundamental que en los cruces use la técnica SEE [pág. 16].

No hay garantías de que los demás lo vean. Nunca cuente con el “contacto visual” como indicio de que un conductor le cederá el paso. Con demasiada frecuencia, el conductor mira al motociclista y aun así no logra “verlo”. Los únicos ojos en los que puede confiar son los suyos. Si es posible que un automóvil se cruce en su camino, dé por sentado que lo hará. Los buenos conductores siempre “están a la pesca de problemas” —no para tenerlos, sino para evitarlos—.

Aumente sus probabilidades de que lo vean en los cruces. Conduzca con el faro delantero encendido y en la posición del carril que brinde la mejor visualización del tráfico que circula en dirección opuesta.

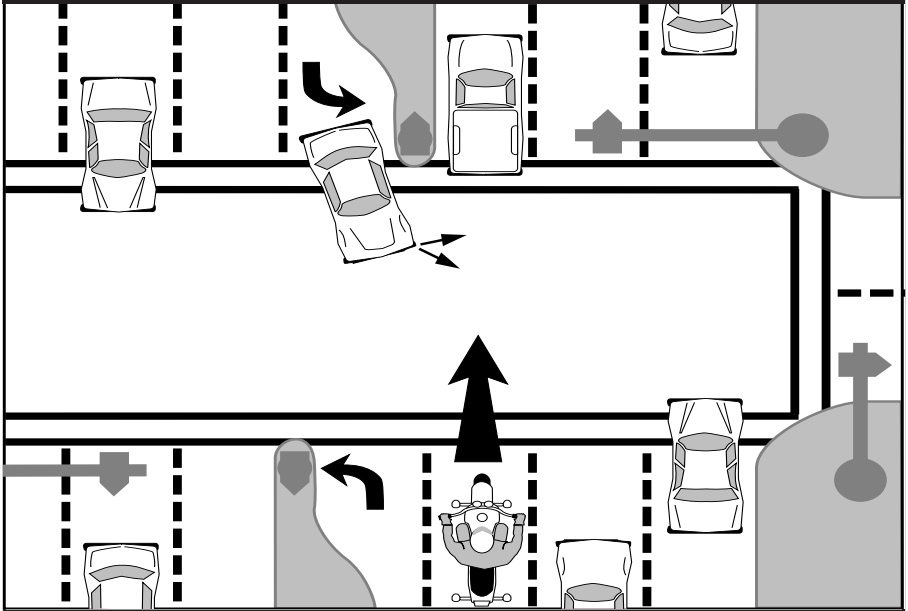


Conceda un margen de seguridad alrededor de la motocicleta que le permita hacer maniobras evasivas.

A medida que se acerque a la esquina o cruce, seleccione la posición del carril que lo haga más visible para el conductor. Para reducir el tiempo de reacción, esté preparado para usar el embrague y ambos frenos.

Reduzca la velocidad a medida que se acerque al cruce. Después de entrar al cruce, aléjese de los vehículos que se preparan para doblar. No cambie de velocidad ni de posición repentinamente. El conductor puede pensar que usted se está preparando para doblar.

CRUCES GRANDES

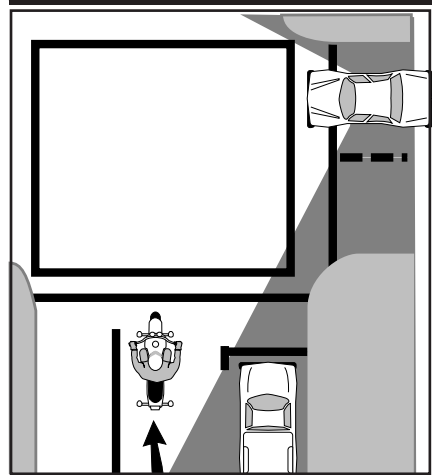


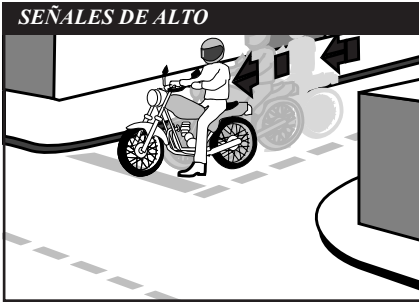
CRUCES CIEGOS

Si se aproxima a un cruce ciego, pase lo antes posible a la parte del carril que le ponga en el campo visual del otro conductor. En esta ilustración, el motociclista se desplazó a la parte izquierda del carril —lejos del automóvil estacionado— para que el conductor en la calle transversal pueda verlo lo antes posible.

Recuerde, la clave es poder ver lo más posible y mantenerse visible para los demás al mismo tiempo que protege su espacio.

CRUCES CIEGOS





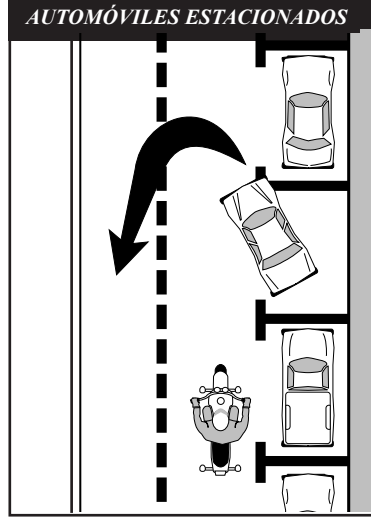
Si tiene una señal de alto o una línea de alto, primero deténgase ahí. Luego avance poco a poco y deténgase de nuevo, justo antes del punto donde el carril de cruce de tránsito se cruza con el suyo. Desde ahí, incline su cuerpo hacia delante y mire a su alrededor los edificios, automóviles estacionados o arbustos para ver si se aproxima algo. Mientras mira, asegúrese de que su rueda delantera no esté en el carril de cruce.

CÓMO REBASAR AUTOMÓVILES ESTACIONADOS

Cuando rebase automóviles estacionados, manténgase a la izquierda de su carril. Así evitará los problemas causados por alguien que abra una puerta, por los conductores que salgan de su automóvil o por la gente que cruce entre automóviles. Si hay tráfico en la dirección opuesta, generalmente lo mejor es quedarse en la parte central de su carril para maximizar su margen de seguridad.

Puede producirse un problema más grave cuando un conductor que estaba estacionado se incorpora al carril sin fijarse si viene tráfico por detrás. Aunque mire, es posible que no lo vea a usted.

En cualquier caso, el conductor puede cortar el paso. Disminuya la velocidad o cambie de carril para dejar espacio a cualquiera que pudiera cortar el paso.



Los automóviles que giran en U repentinamente son los más peligrosos. Pueden cortar el paso por completo, bloquear todo el camino y no dejarle nada de espacio. Como usted no puede saber qué hará un conductor, disminuya la velocidad y atraiga la atención del conductor. Toque la bocina y avance con cuidado.

ESTACIONAMIENTO EN PARALELO

Estacione en ángulo con el borde de la acera (banqueta); su rueda trasera debe tocar el borde.



CÓMO AUMENTAR SU VISIBILIDAD

En los choques con motociclistas, los automovilistas dicen a menudo que nunca vieron la motocicleta. Tanto por delante como por detrás, el perfil de una motocicleta es mucho más reducido que el de un automóvil. Además, es difícil ver algo que no se está buscando y la mayoría de los conductores no tratan de ver si hay motocicletas. Lo más probable es que miren *por encima* de la delgada silueta de dos ruedas en búsqueda de automóviles que puedan llegar a ser un problema para ellos.

Aunque el conductor lo vea venir, no significa que usted no corra peligro. Los vehículos más pequeños parecen estar más alejados y parecen ir más lento que a su velocidad real. Es bastante común que un automovilista se cruce por delante de un motociclista, pensando que tiene suficiente tiempo. Con demasiada frecuencia, se equivocan.

Sin embargo, hay muchas cosas que usted puede hacer para que los demás lo vean a usted y a su motocicleta con más facilidad.

ROPA

La mayoría de los accidentes se producen a plena luz del día. Use ropa de colores brillantes para aumentar las posibilidades de que lo vean. Recuerde que su cuerpo es la mitad de la superficie visible del conjunto que forman el motociclista y la motocicleta.

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

Cualquier color brillante es mejor que colores opacos u oscuros. La ropa reflectante de colores brillantes (casco y chaqueta o chaleco) es la mejor opción.

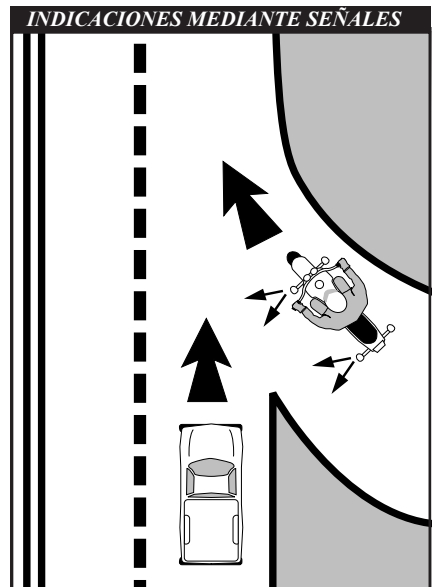
El material reflectante en un chaleco y en los lados del casco ayudará a que los conductores que vienen del costado lo vean. El material reflejante también puede ser de gran ayuda para los conductores que se acercan por delante o por detrás.

FARO DELANTERO

La ley exige que las motocicletas fabricadas a partir de 1973 lleven el faro delantero encendido en todo momento. El faro delantero es lo mejor para ayudar a que los demás lo vean. Diversos estudios indican que, durante el día, se duplican las probabilidades de que alguien vea una motocicleta si ésta tiene el faro delantero encendido.

LUCES DE GIRO

Las luces de giro de una motocicleta son similares a las de un automóvil. Indican a los demás lo que usted planea hacer. Sin embargo, debido a la mayor vulnerabilidad del motociclista, las luces de giro son aún más importantes. Úselas cada vez que planea cambiar de carril o doblar. Úselas aunque piense que no hay



nadie más en el camino. El vehículo que usted no ve es el que le creará más problemas. Sus luces de giro también hacen que resulte más fácil verlo. Por eso, es buena idea usar las luces de giro aunque lo que se proponga hacer sea obvio.

Cuando se incorpore a una autopista, es más probable que los conductores que vienen por detrás vean sus luces de giro encendidas y le den espacio.

Encender su luz de giro antes de doblar reduce la confusión y frustración de los demás conductores. Después de doblar, asegúrese de que su luz de giro esté apagada; de lo contrario, un conductor puede cortar el paso pensando que usted planea volver a doblar. Use sus luces de giro cada vez que doble para que los conductores puedan reaccionar de manera apropiada. No haga que tengan que adivinar lo que se propone hacer.

LUZ DE FRENO

Generalmente, la luz de freno de su motocicleta no es tan notoria como las luces de freno de un automóvil — particularmente cuando la luz trasera está encendida—. (La luz trasera se enciende cada vez que se enciende el faro delantero). Si la situación lo permite, contribuya a que los demás lo vean mejor accionando repetidamente la luz de freno antes de disminuir la velocidad. Es particularmente importante que lo haga antes de:

- **Disminuir la velocidad más rápido** de lo esperado (por ejemplo, para salir de una autopista).
- **Disminuir la velocidad donde** los demás no lo esperen (en el medio de una cuadra o en un callejón).

Si alguien viene muy pegado por detrás, es buena idea que usted accione repetidamente la luz de freno antes de disminuir la velocidad. El conductor que viene pegado detrás puede estar mirándolo

a usted y no ver algo adelante que le haga disminuir la velocidad a usted. De esta manera, con suerte dejará de ir tan cerca y quedará advertido sobre peligros que no puede ver más adelante.

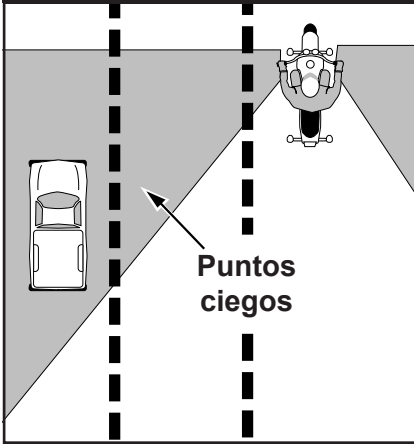
USO DE LOS ESPEJOS

Si bien es muy importante saber qué está sucediendo más adelante, no puede darse el lujo de no saber qué está pasando atrás. Las condiciones del tráfico cambian rápidamente. Saber qué ocurre atrás es esencial para poder tomar una decisión segura sobre cómo afrontar los problemas que se presenten adelante.

Fijarse en el espejo retrovisor frecuentemente debe ser parte de su rutina normal de sondeo de la ruta. Preste especial atención al uso de los espejos:

- **Cuando esté detenido** en un cruce. Fíjese en los vehículos que vienen por detrás. Si el conductor no está prestando atención, puede toparse con usted antes de verlo.
- **Antes de cambiar de carril.** Asegúrese de que nadie esté por rebasarlo.
- **Antes de disminuir la velocidad.** Es posible que el conductor que viene atrás no espere que usted disminuya la velocidad o que no esté seguro de dónde lo hará. Por ejemplo, usted enciende las luces para indicar un giro y el conductor piensa que planea doblar en un cruce distante, en vez de en la entrada privada más cercana.

USO DE LOS ESPEJOS



Algunas motocicletas tienen espejos retrovisores redondeados (convexos). En comparación con los espejos planos, dan una visión más amplia del camino que tiene por detrás. También hacen que los automóviles se vean más lejos de lo que realmente están. Si no está acostumbrado a los espejos convexos, familiarícese con ellos. *(Mientras esté detenido, elija un vehículo estacionado en su espejo retrovisor. Fórmese una imagen mental de la distancia a la que está ese vehículo. Después, dese vuelta y mire para ver cuán aproximado fue su cálculo).* Practique con sus espejos hasta que pueda calcular bien las distancias. Aún entonces, conceda más distancia antes de cambiar de carril.

REVISIÓN VISUAL DIRECTA

No basta con fijarse en los espejos. Al igual que los automóviles, las motocicletas tienen “puntos ciegos”. Antes de cambiar de carril, gire la cabeza y mire hacia el costado para ver si vienen otros vehículos.

En un camino de varios carriles, fíjese en el carril más alejado y en el más cercano a usted. Un conductor del carril más alejado puede dirigirse al mismo espacio que usted planea ocupar.

Las revisiones visuales frecuentes también deben ser parte de su rutina normal de sondeo. Sólo si sabe todo lo que pasa a su **alrededor**, estará completamente preparado para reaccionar como corresponde.

BOCINA

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

Conviene dar un bocinazo rápido antes de rebasar a alguien que pudiera desplazarse hacia su carril.

Estos son algunos ejemplos de situaciones:

- **Un conductor** que circula en el carril de al lado va demasiado pegado al vehículo de adelante y es probable que lo quiera rebasar.
- **En un automóvil estacionado** hay una persona en el asiento del conductor.
- **Alguien va por la calle** en bicicleta o a pie.

En una emergencia, oprima el botón de la bocina fuertemente y durante mucho tiempo. Esté preparado para detenerse o esquivar el peligro.

Recuerde que la bocina de una motocicleta no es tan potente como la de un automóvil: por lo tanto, úsela, pero no dependa de ella. Además de la bocina, puede que requiera de otras estrategias, como tener tiempo y espacio para maniobrar.

CONDUCCIÓN NOCTURNA

De noche es más difícil ver y que lo vean. Para los demás conductores, no es fácil distinguir su faro delantero o trasero de las luces de los automóviles que lo rodean. Para compensar, usted debe:

Reducir su velocidad — Conduzca aún más lentamente de lo que conduce durante el día —especialmente en caminos que no conozca bien—. Así aumentará sus posibilidades de evitar un peligro.

Aumente la distancia — Es más difícil calcular distancias durante la noche que durante el día. Sus ojos dependen de las sombras y los contrastes de luz para determinar la distancia de un objeto y la velocidad a la que se acerca. Durante la noche, estos contrastes faltan o están distorsionados por las luces artificiales. Conceda una distancia de seguimiento de tres segundos o más y más distancia para rebasar y para que lo rebasen.

Aproveche el automóvil que va delante — Los faros del automóvil que va delante de usted le conceden un campo visual mejor del que puede lograr con su propia luz alta. Cuando vea que las luces traseras de un automóvil rebotan hacia arriba y abajo, sabrá que se aproxima a un badén o bache en el pavimento.

Use su luz alta — Ilumine todo lo que pueda. Use la luz alta cada vez que no esté detrás de otro vehículo o cuando no venga uno de frente. Sea visible, use materiales reflectantes cuando conduzca de noche.

Sea flexible en cuanto a su posición en el carril. Cambie a la parte del carril que le permita ver mejor, ser visto y mantener un margen de seguridad adecuado.

CÓMO EVITAR CHOQUES

Por más cuidadoso que usted sea, habrá momentos en que se encontrará en apuros. Sus posibilidades de salir ileso dependen de su capacidad de reaccionar rápida y correctamente. Con frecuencia, los accidentes se producen cuando el motociclista no está preparado o no conoce las maniobras para evitar accidentes.

Sepa cuándo y cómo detenerse o virar; éstas son dos maniobras fundamentales que debe conocer para evitar un accidente. No siempre es deseable ni posible detenerse rápidamente para evitar un obstáculo. Los motociclistas también deben poder virar en torno a un obstáculo. Asimismo, es importante determinar cuál es la maniobra adecuada para cada situación en particular.

Diferentes estudios demuestran que la mayoría de los motociclistas que han chocado:

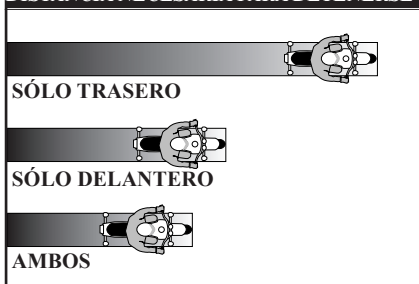
- **No frenan lo suficiente** con la rueda delantera y frenan demasiado con la trasera.
- **No separaron** el frenado del viraje o no optaron por virar cuando era lo adecuado.

La siguiente información ofrece buenos consejos.

PARADAS RÁPIDAS

Para detenerse rápidamente, use ambos frenos al mismo tiempo. No tema usar el freno delantero, pero tampoco se "agarre" a él. Oprima la palanca del freno de manera firme y progresiva. Si la rueda delantera se traba, suelte el freno delantero inmediatamente y vuelva a usarlo con firmeza. Al mismo tiempo, pise el freno trasero. Si el freno trasero se traba accidentalmente sobre una superficie con buena tracción, manténgalo trabado hasta que se haya detenido por completo.

DISTANCIA NECESARIA PARA DETENERSE



Aunque se le trabe la rueda trasera, usted podrá controlar la motocicleta en una recta *si el vehículo está vertical y avanza en línea recta.*

Siempre use ambos frenos al mismo tiempo para detenerse. El freno delantero puede proporcionar hasta un 70% o más de la fuerza potencial de frenado.

Si tiene que detenerse rápidamente *mientras esté doblando o circulando por una curva*, la mejor técnica consiste en enderezar la motocicleta primero y frenar después. Sin embargo, tal vez no siempre sea posible enderezar la motocicleta y después detenerse. Si tiene que frenar mientras esté inclinado, use ligeramente los frenos y reduzca la velocidad. A medida que desacelere, podrá reducir su ángulo de inclinación y aplicar más presión a los frenos hasta que la motocicleta se enderece

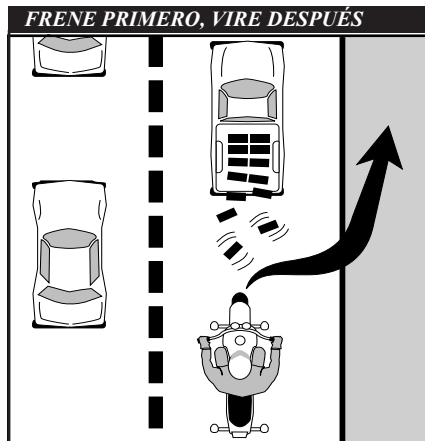
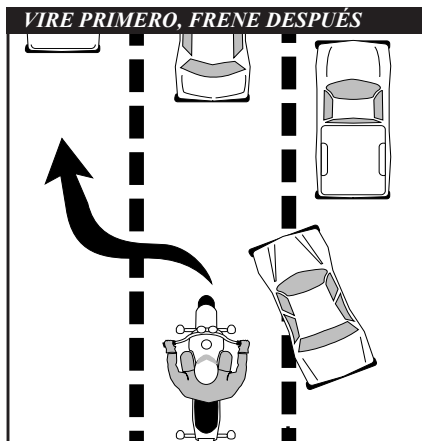
y pueda ejercer la máxima presión sobre los frenos. Deberá “enderezar” el manubrio durante los últimos metros antes de la parada; así, la motocicleta quedará enderezada y en equilibrio.

MANIOBRAS O VIRAJES RÁPIDOS

Es posible que a veces no tenga suficiente espacio para detenerse, aunque use ambos frenos correctamente. De repente, puede aparecer un objeto en su camino o el vehículo de adelante puede frenar de golpe. La única manera de evitar un accidente puede ser virar rápidamente, o maniobrar bruscamente para esquivarlo.

Un viraje es cualquier cambio repentino de dirección. Pueden ser dos giros rápidos, o un desvío rápido a un lado. Aplique un poco de presión en la empuñadura situada en el lado del manubrio que corresponda a la dirección de escape que quiere tomar. Esto hará que la motocicleta se incline rápidamente. Cuanto más cerradas sean las curvas, más tendrá que inclinarse la motocicleta.

Mantenga el cuerpo erguido y deje que la motocicleta se incline en la dirección de giro al tiempo que mantiene las rodillas apretadas contra el tanque y los pies firmemente sobre los apoyapiés. Deje que la motocicleta se mueva debajo de usted.



Mantenga la vista fija en su ruta de escape. Haga presión sobre la empuñadura opuesta una vez que haya esquivado el obstáculo para regresar a la dirección de desplazamiento original. Para virar a la izquierda, haga presión sobre la empuñadura del lado izquierdo del manubrio y, a continuación, sobre la del lado derecho para recuperarse. Para virar a la derecha, haga presión sobre el lado derecho y luego sobre el izquierdo.

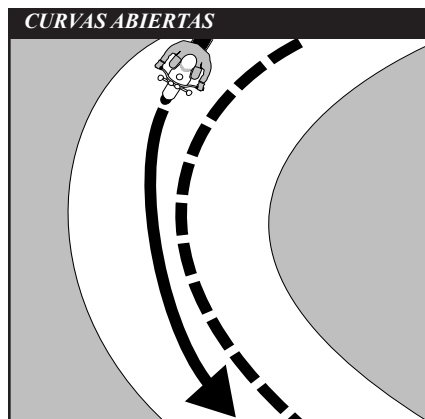
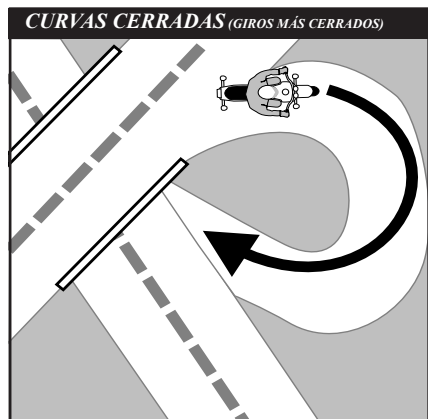
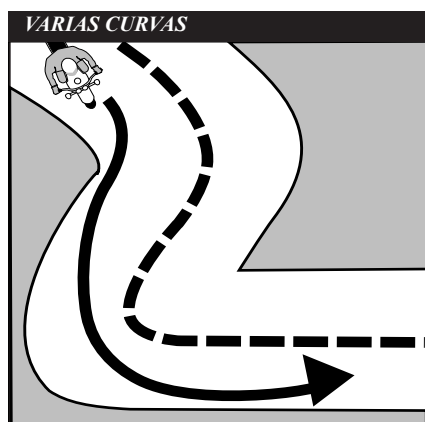
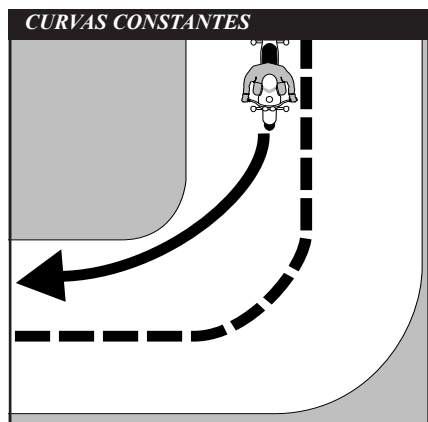
SI TIENE QUE FRENAR, HÁGALO SEPARADAMENTE DEL VIRAJE. Frente antes o después —nunca durante el viraje—.

MANIOBRAS EN LAS CURVAS

Una de las principales causas de accidentes de un solo vehículo es que el motociclista se abre demasiado en la curva o al girar y choca con el camino o con algún objeto fijo.

Todas las curvas son diferentes. Manténgase alerta para ver si la curva se mantiene constante, si se ensancha gradualmente, si se estrecha o si implica varias curvas.

Conduzca dentro de su nivel de aptitud y no sobrepase los límites de velocidad anunciados.



A veces, la mejor ruta no implica seguir siempre la curva del camino. Cambie de posición en el carril según lo permita el tráfico, las condiciones y la curva del camino. Si no hay tráfico, comience por la parte exterior de la curva para aumentar su campo visual y el radio efectivo de la curva. A medida que gire, desplácese hacia el interior de la curva y cuando pase al centro, desplácese hacia la parte exterior para salir de la curva.

Otra alternativa es desplazarse hasta el centro de su carril antes de entrar a la curva y quedarse allí hasta salir de ella. Así podrá ver lo antes posible el tráfico que avanza en dirección opuesta. También puede hacer los ajustes necesarios si hay una "aglomeración" de tráfico en la línea central o si hay escombros que bloqueen una parte de su carril.

TÉCNICAS DE CONDUCCIÓN SOBRE SUPERFICIES PELIGROSAS

Su posibilidad de caerse o verse involucrado en un accidente aumenta siempre que conduzca sobre:

- **Superficies disperejas u obstáculos.**
- **Superficies resbaladizas.**

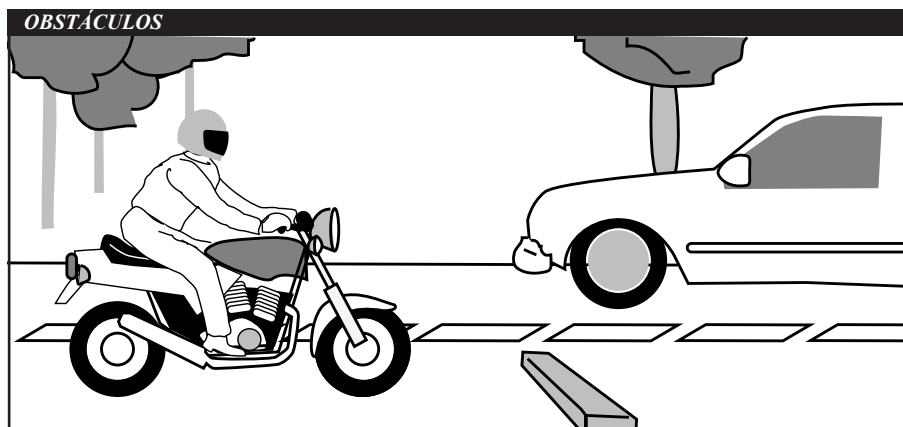
- **Vías de ferrocarril.**
- **Surcos y rejillas.**

SUPERFICIES DISPAREJAS Y OBSTÁCULOS

Tenga cuidado con las superficies disperejas como badenes, pavimento roto, baches o trozos de basura en la carretera.

Trate de evitar los obstáculos disminuyendo la velocidad o esquivándolos. Si tiene que pasar sobre el obstáculo, primero determine si es posible. Acérquese a un ángulo lo más aproximado a 90°. Mire adónde quiere ir para controlar su trayectoria. Si tiene que conducir sobre el obstáculo, usted debe:

- **Disminuir la velocidad** lo más que pueda antes del contacto.
- **Asegurarse** de que la motocicleta esté recta.
- **Levantarse un poco** en el asiento con su peso sobre los apoyapiés para que sus rodillas y codos absorban el impacto y evitar caerse de la motocicleta.
- **Inmediatamente antes del contacto**, acelere un poco para aligerar la parte delantera.



Si pasa sobre un objeto en la calle, salga del camino y revise sus neumáticos y llantas antes de continuar para ver si se dañaron.

SUPERFICIES RESBALADIZAS

Las motocicletas se maniobran mejor en superficies que permiten una buena tracción. Las superficies con mala tracción incluyen:

- **El pavimento mojado**, en especial justo después de que comienza a llover y antes de que la lluvia se haya llevado el aceite del camino.
- **Los caminos de grava** o aquellos lugares donde se acumula grava y arena.
- **El lodo, la nieve y el hielo.**
- **Las demarcaciones de carril**, planchas de acero y tapas de alcantarilla, en particular si están mojadas.

Para conducir sin peligro sobre superficies resbaladizas:

- **Reduzca la velocidad** — Para disminuir las posibilidades de derrape, desacelere antes de llegar a la superficie resbaladiza. Su motocicleta necesita más distancia para detenerse. Además, es particularmente importante reducir la velocidad antes de entrar en curvas mojadas.
- **Evite los movimientos bruscos** — Cualquier cambio repentino de velocidad o dirección puede causar un derrape. Acelere, cambie de marcha, doble o frene con la mayor suavidad posible.
- **Use ambos frenos** — El freno delantero sigue siendo eficaz, incluso sobre superficies resbaladizas. Oprima levemente la palanca del freno para evitar que se trabe la rueda delantera. Recuerde, presione suavemente el freno trasero.
- **El centro de un carril** puede ser peligroso cuando está mojado. Cuando comience a llover, conduzca sobre las huellas de los neumáticos que dejan los automóviles. A

menudo, la huella del neumático izquierdo será el mejor lugar, según el tráfico y otras condiciones del camino.

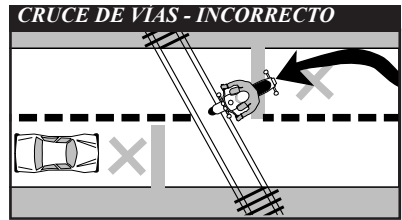
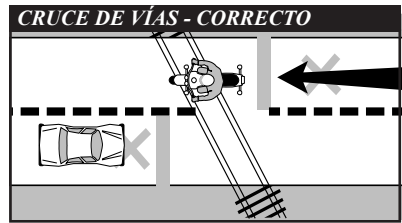
- **Fíjese si hay manchas de aceite** cuando baje el pie para detenerse o estacionar. Puede resbalarse y caerse.
- **La tierra y la grava** se acumulan en los bordes del camino, especialmente en curvas y rampas para entrar y salir de las carreteras. Fíjese en qué hay en el borde del camino, particularmente cuando tome curvas cerradas y entre o salga a alta velocidad de una autopista.
- **La lluvia se seca y la nieve se derrite más rápido** en algunas partes del camino. Por lo general, el hielo tiende a acumularse en áreas bajas o a la sombra y en puentes y pasos elevados. Las superficies u hojas mojadas también son muy resbaladizas. Conduzca por la parte menos resbaladiza del carril y reduzca la velocidad.

Los motociclistas precavidos se mantienen alejados de los caminos cubiertos de hielo o nieve. Si no puede evitar una superficie resbaladiza, mantenga su motocicleta derecha y avance lo más *lentamente* posible. Si se encuentra con una gran superficie tan resbaladiza que tiene que ir en punto muerto o a paso de tortuga, considere dejar que sus pies rocen la superficie. Si la motocicleta empieza a caerse, usted puede sostenerse. Asegúrese de no usar los frenos. Si fuera posible, oprima el embrague y deje ir la motocicleta en punto muerto. Intentar esta maniobra a cualquier velocidad que no sea la más baja posible puede resultar peligroso.

VÍAS DE FERROCARRIL, VÍAS DE TRANVÍA Y UNIONES DEL PAVIMENTO

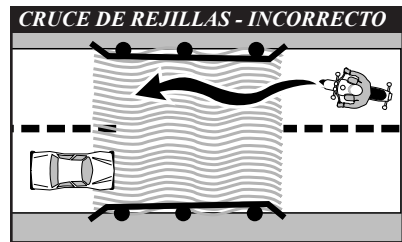
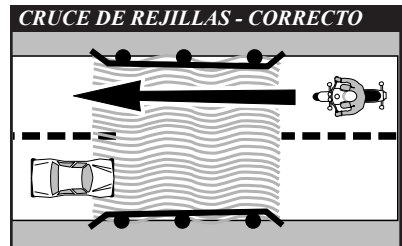
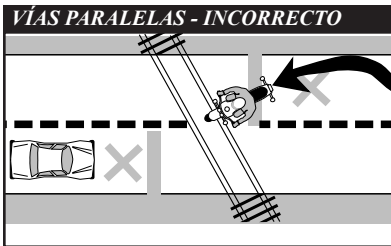
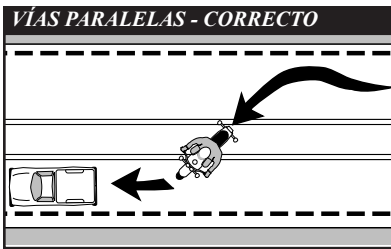
Normalmente es más seguro conducir en línea recta por su carril para cruzar las vías. Doblar para tomar las vías a un ángulo de 90° puede ser más peligroso, porque su trayectoria puede llevarlo a otro carril de tráfico.

En el caso de vías y uniones del camino que corran paralelas a su trayectoria, aléjese lo suficiente de las vías, surcos o uniones del pavimento para cruzar a un ángulo de al menos 45°. A continuación, haga un giro deliberado. Cruzar lenta pero paralelamente puede causar que sus neumáticos se atasquen y que usted pierda el equilibrio.



SURCOS Y REJILLAS

Conducir sobre surcos para la lluvia o rejillas de puentes puede hacer que la motocicleta se bambolee. Por lo general, es una sensación incómoda, pero no es peligroso. Relájese, mantenga una velocidad constante y cruce en línea recta. Cruzar en ángulo obliga al motociclista a zigzaguear para mantenerse en el carril. El zigzagueo es mucho más peligroso que la sensación de bamboleo.



PROBLEMAS MECÁNICOS

Si surge algún problema con la motocicleta, puede convertirse en una emergencia para usted. Cuando tenga que afrontar un problema mecánico, tenga en cuenta la situación vial en la que se encuentra. Las siguientes son pautas que le pueden ayudar a afrontar los problemas mecánicos sin correr peligro.

FALLAS EN LOS NEUMÁTICOS

Casi nunca se oye cuando se pincha o revienta un neumático. Si la motocicleta empieza a responder de manera diferente, puede tratarse de una falla de neumático. Esto puede ser peligroso. Usted debe ser capaz de darse cuenta según la manera en que reacciona la motocicleta. Si uno de sus neumáticos pierde aire repentinamente, reaccione rápidamente para conservar el equilibrio. Salga de la carretera y controle los neumáticos.

Si el neumático delantero se desinfla totalmente, la dirección se sentirá "pesada". Una rueda delantera desinflada es muy peligrosa porque afecta su capacidad de controlar la dirección. Usted tiene que poder maniobrar bien para mantener el equilibrio.

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

Si cualquiera de los neumáticos se desinfla mientras usted conduce:

- **Sostenga el manubrio** con firmeza, suelte el acelerador y mantenga una trayectoria recta.
- **Si tiene que frenar**, sin embargo, accione gradualmente el freno del neumático que no está desinflado, si sabe cuál es.
- **Cuando la motocicleta disminuya la velocidad**, acérquese lentamente al borde del camino, oprima el embrague y deténgase.

ACELERADOR ATASCADO

Gire el acelerador varias veces hacia delante y hacia atrás. Si el cable del acelerador está atascado, esto puede liberarlo. Si el acelerador continúa atascado, accione inmediatamente el interruptor de corte del motor y tire del embrague al mismo tiempo. Esto quitará la potencia de la rueda trasera, aunque es posible que el ruido del motor no disminuya de inmediato. Cuando la motocicleta esté "bajo control", salga del camino y deténgase.

Después de detenerse, revise cuidadosamente el cable del acelerador para encontrar la causa del problema. Asegúrese de que el acelerador funcione sin problemas antes de retomar la marcha.

TAMBALEO

El "tambaleo" se produce cuando la rueda delantera y el manubrio comienzan a temblar repentinamente de lado a lado a cualquier velocidad. La mayoría de los tambaleos se deben a una carga mal distribuida, a accesorios inadecuados o a una presión incorrecta de los neumáticos. Si transporta una carga pesada, aligérela. Si esto no es posible, cámbiela de lugar. Centre el peso más abajo y más hacia delante en la motocicleta. Asegúrese de que la presión de los neumáticos, la carga de la suspensión, los amortiguadores neumáticos y los amortiguadores hidráulicos estén en los valores recomendados para esa cantidad de peso. Asegúrese de que los parabrisas y los carenados estén debidamente montados.

Compruebe que la dirección no esté desajustada ni tenga piezas desgastadas; asegúrese de que la rueda delantera no esté doblada, descentrada o desequilibrada; compruebe que los cojinetes o rayos de la rueda no estén flojos; revise los cojinetes de los brazos oscilantes. Si se determina que ninguno de estos motivos es la causa del problema, lleve la motocicleta a que la revise un mecánico calificado.

Si trata de "acelerar para eliminar el tambaleo" sólo logrará desestabilizar aún más la motocicleta. En cambio:

- **Sujete el manubrio con firmeza**, pero no intente combatir el tambaleo.
- **Suelte el acelerador gradualmente** para desacelerar. No use los frenos, ya que frenar puede empeorar el tambaleo.
- **Desplace su peso** todo lo que pueda hacia delante y hacia abajo.
- **Salga del camino** lo antes posible para solucionar el problema.

PROBLEMAS DE LA TRANSMISIÓN

Si la cadena se desprende o se rompe durante la marcha, puede trabar la rueda trasera y hacer patinar la moto. Un buen mantenimiento puede evitar que la cadena se desprenda o se rompa.

Desprendimiento — Si la cadena se desprende cuando usted trata de acelerar rápidamente o subir una cuesta, salga de la carretera. Examine la cadena y los dientes. Tensar la cadena puede ser útil. Si el problema se debe a que la cadena está gastada o estirada o a que los dientes están gastados o doblados, cambie la cadena, los dientes o ambos antes de retomar la marcha.

Ruptura — Sentirá una pérdida de potencia instantánea en la rueda trasera. Suelte el acelerador y frene hasta detenerse.

AGARROTAMIENTO DEL MOTOR

Cuando el motor se "agarrota" o "congela", generalmente se debe a una falta de aceite. Las piezas móviles del motor no pueden engranar suavemente y el motor se sobrecalienta. El primer indicio puede ser una pérdida de potencia del 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 deténgase. Controle el

aceite. Si es necesario, se deberá agregar aceite lo antes posible; de lo contrario, el motor se agarrotará. Cuando esto ocurre, el efecto es el mismo que el de una rueda trasera trabada. Deje enfriar el motor antes de volver a arrancar.

ANIMALES

Por supuesto que, si no hay riesgo, debe hacer lo posible por evitar atropellar animales. No obstante, si hay tráfico, manténgase en su carril. Chocar contra un animal pequeño es menos peligroso que chocar contra algo grande, como un automóvil.

Las motocicletas parecen atraer a los perros. Si lo persigue un perro, baje la marcha y acérquese lentamente al animal. Cuando esté más cerca, acelere y aléjese rápidamente del animal. No patee al animal. Mantenga el control de su motocicleta y mire hacia donde quiere ir.

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

OBJETOS VOLADORES

A veces los motociclistas reciben impactos de insectos, colillas arrojadas desde automóviles o grava despedida por las ruedas del vehículo que va delante. Si usted usa protección facial, es posible que ésta se ensucie o se raje y dificulte la visión. Si usted no lleva protección facial, un objeto puede golpearle en un ojo, en la cara o en la boca. Ocurra lo que ocurra, mantenga sus ojos en el camino y sus manos en las empuñaduras. Cuando sea seguro, salga del camino y repare el daño.

CÓMO SALIR DEL CAMINO

Si necesita salir del camino para revisar la motocicleta (o para descansar un rato), no se olvide de:

- **Chequear el borde del camino** — Asegúrese de que la superficie del borde del camino sea suficientemente firme para conducir sobre ella. Si es pasto suave, arena floja o si no está seguro de las condiciones, disminuya la velocidad antes de salir del camino.
- **Indique sus intenciones mediante señales** — Los conductores que vienen detrás de usted probablemente no esperen que usted disminuya la velocidad. Dé una señal clara de que va a disminuir la velocidad y a cambiar de dirección. Fíjese en su espejo retrovisor y verifique con la cabeza antes de hacer algo.
- **Salga del camino** — Aléjese lo más posible del camino. Puede ser muy difícil ver una motocicleta al costado del camino. No sería bueno que alguien más saliera del camino en el mismo lugar donde esté usted.
- **Estacione con cuidado** — Los arcones sueltos e inclinados pueden hacer que resulte difícil poner el soporte lateral o central.

TRANSPORTE DE PASAJEROS Y CARGA

Sólo los motociclistas con experiencia deben llevar pasajeros o cargas pesadas. El peso adicional modifica la forma en que la motocicleta responde, su equilibrio y cómo dobla, acelera y desacelera. Antes de llevar a un pasajero o una carga pesada, practique en un lugar alejado del tránsito.

EQUIPO

Para llevar pasajeros de manera segura:

- **Equipe y adapte** su motocicleta para llevar pasajeros.
- **Dé instrucciones al pasajero** antes de arrancar.
- **Adapte su técnica** de conducción teniendo en cuenta el peso extra.

El equipo debe incluir:

- **Un asiento adecuado** — De tamaño suficiente para que quepan ambos sin quedar apretados. No debe sentarse más hacia delante de lo normal.
- **Apoyapiés y agarraderas** — La ley de Pensilvania exige que cualquier motocicleta en la que viaje un pasajero que no vaya dentro de un sidecar, o en una cabina cerrada, deberá contar con apoyapiés y elementos para que el pasajero pueda agarrarse o sujetarse con las manos.
- **Equipo de protección** — Se recomienda el mismo equipo de protección que para los conductores.

Modifique la suspensión para soportar el peso adicional. Cuando lleve pasajeros, probablemente necesite agregar algunas libras de presión a los neumáticos. (Consulte los valores recomendados en el manual del propietario de su motocicleta). Con el pasajero ya sentado en el asiento con usted, ajuste el espejo retrovisor y el faro delantero de acuerdo con el cambio de ángulo de la motocicleta.

INSTRUCCIONES PARA EL PASAJERO

Aunque su pasajero sea motociclista, dele todas las instrucciones antes de arrancar. Dígale al pasajero que:

- **Se suba a** la motocicleta únicamente después de que usted haya arrancando el motor.
- **Se siente lo más adelante** que pueda sin quitarle espacio a usted.
- **Se sujete firmemente** de su cintura, cadera o cinturón.
- **Mantenga ambos pies** sobre los apoyapiés, incluso cuando estén detenidos.
- **Mantenga las piernas alejadas** de los tubos de escape, cadena o piezas móviles.
- **Se mantenga directamente detrás de usted** y se incline cuando usted lo haga.
- **Evite** hablar o moverse si no es necesario.

Además, dígale a su pasajero que se sujete con más firmeza cuando:

- **Se aproximen** a superficies problemáticas.
- **Estén a punto de arrancar** después de una parada.
- **Usted le avise que** hará un movimiento brusco.

CONDUCCIÓN CON PASAJEROS

Su motocicleta responderá más lentamente con un pasajero a bordo. Cuanto más pesado sea su pasajero, más tiempo tardará en desacelerar, acelerar o doblar, especialmente en una motocicleta liviana.

- **Conduzca un poco más lento**, especialmente cuando tome una curva, doble en una esquina o pase por un badén.
- **Comience a desacelerar antes** a medida que se aproxime a una parada.
- **Conceda un mayor espacio o margen** de seguridad por delante y a los lados.
- **Espere a que haya un mayor margen** para cruzar o incorporarse al tráfico.

Advierta a su pasajero sobre cualquier situación especial: si se incorporará al tráfico, se detendrá rápidamente, doblará bruscamente o pasará por un badén. Gire la cabeza ligeramente para asegurarse de que le entendió, pero mantenga la vista en el camino por delante.

TRANSPORTE DE CARGAS

La mayoría de las motocicletas no están diseñadas para llevar mucha carga. Las cargas pequeñas se pueden llevar sin peligro si se las coloca bien y se las sujeta correctamente.

- **Mantenga baja la carga** — Sujete las cargas firmemente o póngalas en alforjas. Apilar la carga contra una barra o bastidor en la parte trasera del asiento eleva el centro de gravedad de la motocicleta y altera el equilibrio.
- **Mantenga la carga hacia delante** — Coloque la carga sobre o delante del eje trasero. Las bolsas para tanque mantienen las cargas hacia delante, pero deberá tener cuidado cuando cargue objetos duros o filosos. Asegúrese de que la bolsa para tanque no interfiera con el manubrio o los controles. Poner la carga detrás del eje trasero puede afectar la forma en que la motocicleta gira y frena. También puede producir un tambaleo.
- **Distribuya la carga uniformemente** — Cargue las alforjas con el mismo peso de cada lado. Una carga dispereja puede hacer que la motocicleta se desvíe hacia un lado.
- **Fije la carga** — Asegure la carga firmemente con cuerdas elásticas (cordones o redes). Las cuerdas elásticas con más de un punto de sujeción por lado son más seguras. Si la carga está bien sujeta, no se enganchará en la rueda o en la cadena; así se evitarán bloqueos y derrapes. Las cuerdas tienden a estirarse y los nudos se aflojan, con lo que la carga puede moverse o caer.

- **Revise la carga** — Deténgase y revise la carga a menudo para asegurarse de que no se haya aflojado ni movido.

MOTOCICLISMO EN GRUPO

Si conduce en grupo, hágalo de manera segura y que no interfiera con la circulación del tránsito.

EL GRUPO DEBE SER PEQUEÑO

Los grupos pequeños permiten que los automovilistas puedan rebasarlos de manera fácil y segura. Un número pequeño no se separa tan fácilmente a causa del tráfico o de semáforos en rojo. Los motociclistas no estarán siempre apurándose para mantenerse con el grupo. Si su grupo está compuesto por más de cuatro o cinco motociclistas, divídalo en dos o más grupos pequeños.

MANTENGA EL GRUPO UNIDO

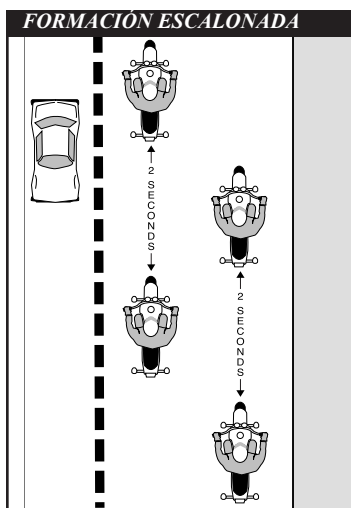
- **Planificación** — El líder debe estar atento a los cambios e indicar sus intenciones mediante señales hechas con anticipación para que "el mensaje llegue a los demás" con tiempo suficiente. Inicie los cambios de carril con anticipación para que todos puedan completar el cambio.
- **Ubique a los principiantes adelante** — Los motociclistas sin experiencia deben ir inmediatamente detrás del líder. De este modo, los conductores más experimentados pueden vigilarlos desde atrás.
- **Vaya al ritmo de los de atrás** — Permita que el que va último establezca el ritmo de la marcha. Use sus espejos retrovisores para fijarse en la persona que tiene detrás. Si un motociclista se retrasa, todos deben disminuir un poco la velocidad para quedarse con el que va último.
- **Conozca la ruta** — Asegúrese de que todos conozcan el camino. En ese caso, si alguien se separa no tendrá que apresurarse para evitar perderse o tomar una ruta equivocada. Planifique paradas frecuentes en los viajes largos.

MANTENGA LA DISTANCIA

El grupo debe mantenerse unido, pero al mismo tiempo conservar una distancia segura para que cada motociclista tenga tiempo y espacio para reaccionar ante los peligros. Un grupo cerrado ocupa menos espacio en la carretera, es más fácil de ver y resulta menos probable que se separe. Sin embargo, debe hacerse correctamente.

No forme parejas — Nunca conduzca directamente al lado de otro motociclista. No habrá lugar para maniobrar si tiene que evitar un automóvil o algo en el camino. Para hablar, espere a que ambos se hayan detenido.

Formación escalonada — Es la mejor manera de mantenerse unidos y, al mismo tiempo, de conservar un margen de seguridad 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.

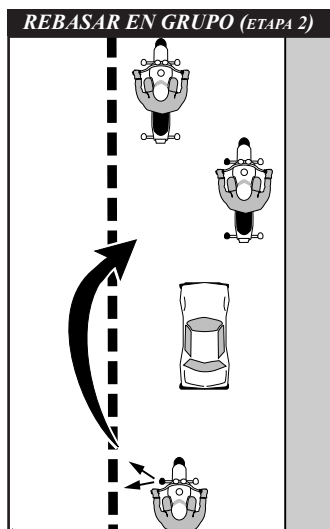
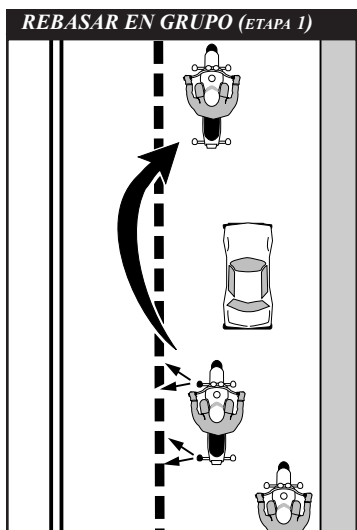
El tercer motociclista se mantiene en la posición izquierda, dos segundos detrás del primero. El cuarto motociclista mantiene una distancia de dos segundos detrás del segundo motociclista. Esta formación mantiene al grupo cerrado y permite que cada conductor mantenga una distancia segura con respecto a quienes van delante, detrás y a los lados.

- **Rebasar en formación** — Los motociclistas que van en formación escalonada deben rebasar de a uno a la vez.
- **Primero, el motociclista líder debe salir y rebasar cuando no haya peligro.** Después de rebasar, el líder debe regresar a la posición izquierda y seguir conduciendo a la velocidad de rebase para abrir espacio para el siguiente motociclista.
- **Después de que el primer motociclista rebase sin peligro,** el segundo motociclista debe desplazarse hacia la posición izquierda y esperar una oportunidad de poder rebasar de manera segura. Después de rebasar, este motociclista debe regresar a la posición

de la derecha y abrir espacio para el siguiente motociclista.

Algunas personas sugieren que el líder debe desplazarse hacia el lado derecho después de rebasar a un vehículo. No es una buena idea, porque alienta al segundo motociclista a rebasar e incorporarse al tráfico antes de que haya un margen de seguridad lo suficientemente grande por delante del vehículo que ha sido rebasado. Es más fácil y seguro esperar a que haya suficiente espacio por delante del vehículo rebasado para que cada motociclista pueda colocarse en la misma posición que ocupaba antes de rebasar.

Formación en fila india — Lo mejor es hacer una fila india cuando se tomen curvas, para doblar o para entrar o salir de una carretera.



ESTÉ EN FORMA PARA ANDAR EN MOTOCICLETA

Conducir una motocicleta es una tarea compleja y exigente. Los motociclistas con experiencia prestan atención al entorno que los rodea y a conducir la motocicleta, identifican los peligros potenciales, toman buenas decisiones y las ponen en práctica rápida y hábilmente. Su capacidad de conducir y responder a las condiciones cambiantes del camino y del tráfico depende de su estado físico y de su nivel de atención. El alcohol y otras drogas, más que cualquier otro factor, afectan su capacidad de pensar claramente y de conducir de manera segura. Apenas una sola bebida alcohólica puede tener un efecto considerable en su desempeño como conductor.

Veamos los riesgos de conducir después de beber o consumir drogas. También examinemos qué puede hacer para protegerse a sí mismo y a los demás motociclistas.

POR QUÉ ES IMPORTANTE ESTA INFORMACIÓN

El alcohol es una de las principales causas de accidentes de motocicletas, en particular los accidentes mortales. Los estudios indican que entre un 40% y un 45% de todos los motociclistas fallecidos en accidentes de motocicletas habían estado consumiendo alcohol. Solamente un tercio de esos conductores tenía una concentración de alcohol en sangre superior a los límites legales. El resto tenía sólo unos pocos tragos en el organismo —suficientes para afectar sus aptitudes para conducir. En el pasado era más difícil distinguir los niveles de droga o no se separaban de las infracciones por embriaguez en los expedientes de tránsito. Pero conducir una motocicleta "bajo la influencia" del alcohol o de las drogas implica riesgos físicos y legales para todo motociclista.

El consumo de alcohol y drogas es un problema tan serio entre los motociclistas como entre los automovilistas. Los motociclistas, sin embargo, corren más riesgos de muerte o lesión grave en un choque. En el 90% de los choques de motocicletas y en el 33% de los accidentes automovilísticos en que interviene el uso indebido de sustancias se producen lesiones. Anualmente, mueren 2,100 motociclistas y unos 50,000 resultan gravemente heridos en este mismo tipo de choque. Estas estadísticas son demasiado abrumadoras como para pasarlas por alto.

Si conoce los efectos del alcohol y otras drogas en su organismo, se dará cuenta de que conducir motocicletas y consumir drogas o alcohol no van de la mano. Adopte medidas preventivas para protegerse y evitar que otros se lesionen.

EL ALCOHOL Y OTRAS DROGAS EN EL USO DE MOTOCICLETAS

Nadie es inmune a los efectos del alcohol o de las drogas. Los amigos a veces presumen de su capacidad de beber más o desempeñarse mejor cuando han usado drogas, pero las drogas y el alcohol interfieren con su habilidad para pensar claramente y llevar a cabo tareas físicas con destreza. El sentido común y los procesos de toma de decisiones necesarios para conducir un vehículo se ven afectados mucho antes de alcanzar los límites legales.

Muchos medicamentos de venta sin receta, con receta y las drogas ilegales conllevan efectos secundarios que aumentan el riesgo de conducir. Es difícil medir con precisión el papel que tienen ciertas drogas en los accidentes de motocicletas. Pero sabemos qué efectos tienen varias drogas en el proceso de conducir una motocicleta. También sabemos que los efectos combinados del alcohol y de otras drogas son más peligrosos que cualquiera por sí solo.

EL ALCOHOL EN EL ORGANISMO

El alcohol se incorpora rápidamente al torrente sanguíneo. A diferencia de la mayoría de los alimentos y bebidas, no necesita ser digerido. Después de unos minutos de ser consumido, llega al cerebro y comienza a afectar al consumidor. El principal efecto del alcohol es hacer más lentas e interferir con las funciones corporales, tanto mentales como físicas. Haga lo que haga, lo hará peor después de consumir alcohol.

CONCENTRACIÓN DE ALCOHOL EN SANGRE

La concentración de alcohol en sangre o BAC es la cantidad de alcohol en relación con la sangre en el cuerpo. Generalmente, el alcohol puede eliminarse del cuerpo a una velocidad de casi una bebida alcohólica por hora. Pero muchos otros factores también pueden influir en el nivel de alcohol retenido. Cuanto más alcohol haya en su sangre, mayor será el grado de afectación.

Tres factores desempeñan un papel primordial en la determinación del BAC:

- **La cantidad** de alcohol que consume.
- **Cuán rápido** bebe.
- **Su peso** corporal.

Otros factores también contribuyen a la manera en que el alcohol afecta su organismo. Su sexo, condición física e ingesta de alimentos son sólo algunos de los factores que pueden hacer que su nivel de BAC sea aún más elevado. Sin embargo, los efectos de estos factores no se conocen por completo. **El alcohol puede seguir acumulándose en su cuerpo aunque beba a razón de una copa o trago por hora.** Sus capacidades y juicio pueden verse afectados por esa única bebida alcohólica.

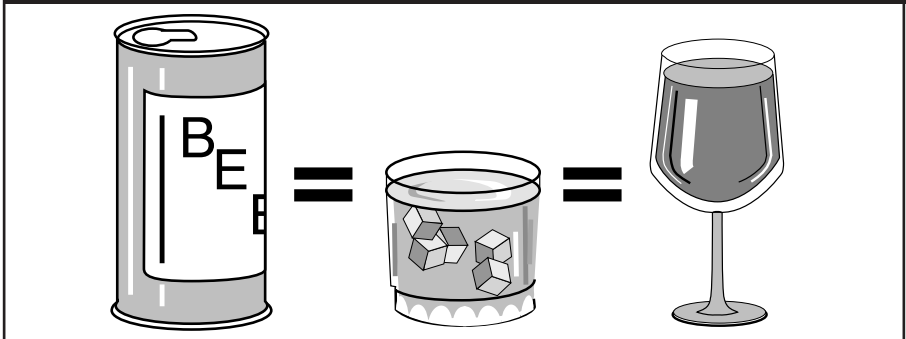
Una lata de cerveza de 12 onzas, una bebida mixta con una medida de alcohol y una copa de vino de 5 onzas contienen la misma cantidad de alcohol.

Cuanto más rápido beba, más alcohol se acumulará en su cuerpo. Si bebe dos tragos en una hora, al menos un trago todavía permanecerá en su torrente sanguíneo al final de esa hora.

Sin tener en cuenta ninguno de los demás factores, la siguiente fórmula ilustra la cantidad **MÍNIMA** de bebidas alcohólicas que permanecen en el torrente sanguíneo:

Total de bebidas consumidas	<i>MENOS</i>	núm. de horas desde la última bebida	<i>IGUALA</i>	bebidas que quedan en el cuerpo
_____	-	_____	=	_____

CONTENIDO DE ALCOHOL



Una persona que consume:

- **8 bebidas alcohólicas en 4 horas** tendrá por lo menos un resto de 4 bebidas alcohólicas en el organismo.
- **7 bebidas alcohólicas en 3 horas** tendrá por lo menos un resto de 4 bebidas alcohólicas en el organismo.

A veces, las personas más corpulentas no acumulan una concentración tan elevada de alcohol por cada bebida consumida. Tienen más sangre y otros líquidos corporales. Pero debido a las diferencias individuales, lo mejor es no arriesgarse a que su aptitud y juicio se hayan visto afectados. El problema realmente no es si usted llega o no al límite de intoxicación según la ley. El deterioro del sentido común y de las aptitudes comienza mucho antes del límite legal.

SANCIONES POR CONDUCIR BAJO LA INFLUENCIA DEL ALCOHOL O DROGAS

Las sanciones por conducir bajo la influencia del alcohol o de las drogas son severas. En Pensilvania, se considera que está conduciendo "bajo la influencia" si su nivel de alcohol en sangre es de 0.08% o más. En el caso de una primera condena o aceptación en el programa de disposición de rehabilitación acelerada (Accelerated Rehabilitative Disposition, ARD), usted podría:

1. Perder su licencia.
2. Ser sentenciado a prisión.
3. Pagar multas.
4. Tener que someterse a un tratamiento de rehabilitación por alcoholismo o drogadicción o asistir a clases de seguridad vial en relación con el alcohol.

LEY DE CONSENTIMIENTO IMPLÍCITO DE PENNSILVANIA

La ley de "consentimiento implícito" es muy importante para el motociclista. Si la policía lo arresta por conducir en estado de ebriedad o bajo la influencia de drogas y usted se rehúsa a someterse a uno o varios análisis químicos del aliento, de sangre o de orina, le suspenderán automáticamente su privilegio de conducir por un (1) año además de la suspensión impuesta por una condena o ARD por conducir en estado de ebriedad o bajo la influencia de drogas. En conjunto, la condena más rehusarse podría resultar en que le suspendan el privilegio de conducir por dos (2) años.

La ley que contempla el análisis químico dice que con tan sólo tener la licencia para conducir en Pensilvania, usted está de acuerdo con que le hagan uno de esos análisis. Aunque se determine que no es culpable de conducir en estado de ebriedad o bajo la influencia de drogas, le suspenderán el privilegio de conducir durante un (1) año si se rehúsa a que le hagan un análisis de sangre, del aliento o de orina.

MINIMICE LOS RIESGOS

Lo primero que se ve afectado es su capacidad de juzgar cuán bien conduce. Aunque esté conduciendo cada vez peor, usted pensará que lo hace cada vez mejor. Como resultado, conduce con confianza y se arriesga cada vez más. Minimice los riesgos de beber y conducir tomando medidas antes de beber. Controle cuánto bebe o controle cuándo conduce.

TOME UNA DECISIÓN INTELIGENTE

No beba — Una vez que comience, su resistencia se debilitará.

En el mejor de los casos, ponerse un límite o marcarse usted mismo el ritmo son malas alternativas. Su capacidad de tomar buenas decisiones es una de las primeras cosas afectadas por el alcohol. Aunque haya intentado beber con moderación, es posible que no se dé cuenta de cuánto han sido afectadas sus aptitudes a causa de los efectos fatigadores del alcohol.

O no conduzca su motocicleta — Si no ha controlado cuánto alcohol ha consumido, deberá controlar cuándo conduce.

- **Deje la motocicleta en casa** — Así no tendrá la tentación de usarla. Haga arreglos para volver a su casa por otro medio.
- **Espere** — Si excede su límite, espere hasta que su organismo elimine el alcohol y los efectos de la fatiga.

PASOS PARA PROTEGER A SUS AMIGOS

La gente que ha bebido demasiado no puede tomar decisiones responsables. Queda en manos de los demás intervenir y ayudar a que no se arriesguen demasiado. Nadie quiere hacerlo —es incómodo, causa vergüenza y nunca se agradece—. Casi nunca le agradecerán sus esfuerzos en el momento. Pero las alternativas suelen ser mucho peores.

Hay varias maneras de evitar que sus amigos se hagan daño:

- **Disponga que alguien los lleve a casa** — Ofrézcales alternativas para volver a casa.
- **Disminuya el ritmo de consumo de alcohol** — Proponga otras actividades.

- **No deje que se vayan** — Invente cualquier excusa para evitar que se suban a la motocicleta. Sirvales comida y café para pasar el tiempo. Explíqueles que le preocupa que se arriesguen a que los arresten, se lastimen o hagan daño a otra persona.

- **Pida ayuda a otros amigos** — Use la presión del grupo de amigos para intervenir.

Sirve mucho contar con la ayuda de otras personas cuando decide intervenir. Mientras más gente tenga de su lado, más fácil será actuar con firmeza y más difícil que el motociclista se resista. Si bien es posible que no se le agradezca en el momento, usted nunca tendrá que decir: “Si hubiera...”

FATIGA

Conducir una motocicleta cansa más que conducir un automóvil. En un viaje largo, se cansará más rápido que en un automóvil. Evite conducir cuando esté cansado. La fatiga puede afectar su control de la motocicleta.

- **Protéjase contra** los elementos — El viento, el frío y la lluvia harán que se cansen más rápido. Abríguese bien. Un parabrisas vale la pena si planea recorrer grandes distancias.
- **Limite su distancia** — Los motociclistas con experiencia casi nunca conducen más de seis horas por día.
- **Descanse con frecuencia** — Deténgase y bájese de la motocicleta al menos cada dos horas.
- **No tome alcohol ni consuma drogas** — Los estimulantes artificiales causan fatiga y depresión extremas cuando comienzan a dejar de surtir efecto. Los motociclistas no pueden concentrarse en lo que están haciendo.

PARA OBTENER UNA LICENCIA

Si desea conducir una motocicleta o una bicicleta motorizada, tendrá que obtener un permiso de aprendiz de conductor de Clase M antes de poder aprender a conducir. El permiso de Clase M le permite conducir solamente entre el amanecer y el anochecer. Todos los solicitantes con permiso deben usar casco y protección ocular. El permiso de Clase M no le permite llevar a ningún pasajero aparte de un instructor con la licencia correspondiente.

Para obtener su licencia, deberá aprobar un examen teórico y un examen práctico en motocicleta. Las preguntas del examen teórico se basan en la información, prácticas e ideas que se presentan en este manual. Requieren que usted conozca y entienda las normas de tránsito y las prácticas de conducción prudente. El examen práctico en motocicleta se realizará en condiciones de tráfico real o en una zona controlada, fuera de la vía pública.

Si hace el examen en una motocicleta con potencia al freno ("brake horsepower" o BHP) de 5 o menos, en su licencia de conductor aparecerá la restricción "8". Esta restricción le prohíbe conducir motocicletas con potencia al freno o BHP superior a 5. Si hace el examen en una motocicleta de más de 2 ruedas, en su licencia de conductor aparecerá la restricción "9". Esta restricción le impide conducir motocicletas de dos ruedas. Para quitar las restricciones de tipo "8" ó "9", comuníquese con PennDOT llamando al 1-800-932-4600.

Si es menor de 18 años de edad, deberá esperar los 6 meses obligatorios a partir de la fecha de emisión del permiso y contar con un certificado firmado de cumplimiento de las 65 horas de práctica antes de hacer el examen práctico. Además, debe hacer y completar satisfactoriamente el Curso básico para motociclistas del Programa de Seguridad del Motociclista de Pensilvania para poder obtener su licencia de Clase M. Tenga en cuenta que las 15 horas de capacitación obtenidas por realizar el Curso básico para motociclistas son válidas para el requisito de 65 horas de práctica.

Tenga en cuenta que no puede volver a solicitar un permiso de aprendiz de conductor de motocicleta más de tres veces en un período de cinco años (4 permisos de aprendiz de conductor en total dentro de los 5 años) y con cada nueva solicitud, usted debe aprobar satisfactoriamente el examen teórico.

EXAMEN TEÓRICO—EJEMPLOS DE PREGUNTAS



Cuando usted ajuste sus espejos para llevar a un pasajero, éste debe:

- A. Pararse detrás de la motocicleta.
- B. Sentarse en el asiento con usted.
- C. Ajustar el espejo mientras usted se sienta en la motocicleta.
- D. Pararse al lado de la motocicleta en el punto ciego.



El pasajero debe:

- A. Agarrarse de la correa del asiento.
- B. Agarrarse del costado del asiento.
- C. Agarrarse de la cintura del conductor.
- D. No ir en la motocicleta sin un respaldo.



Cuando la motocicleta está detenida en un cruce, el pasajero debe:

- A. Mantener ambos pies en los apoyapiés.
- B. Apoyar un pie en el suelo.
- C. Apoyar ambos pies en el suelo.
- D. Retroceder en el asiento.



Cuando usted lleve a un pasajero:

- A. Tendrá más equilibrio.
- B. Podrá disminuir la velocidad más rápidamente.
- C. Le llevará más tiempo acelerar y disminuir la velocidad.
- D. Tendrá menos posibilidades de derrapar.



Cuando conduzca con pasajeros, usted debe:

- A. Empezar a disminuir la velocidad con más anticipación.
- B. Usar sólo el freno delantero para disminuir la velocidad.
- C. No hablarles.
- D. Conducir por el centro del carril.



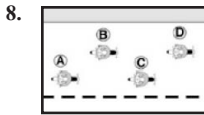
Cuando lleve una carga:

- A. Manténgala detrás del eje trasero.
- B. Átela con una soga.
- C. Fije la carga contra el bastidor en la parte trasera del asiento.
- D. Mantenga la carga baja y lo más hacia delante posible.



Un grupo de motociclistas pasa de formación escalonada a una fila india cuando:

- A. Conducen de noche.
- B. Hay mucho tráfico.
- C. Frenan en los cruces.
- D. Doblan en las esquinas.



En esta imagen, los motociclistas conducen en formación escalonada. La distancia de seguimiento entre A y C debe ser de al menos:

- A. Cuatro segundos. C. El largo de un automóvil.
B. Un segundo. D. Dos segundos.



Los motociclistas en formación escalonada rebasarán a un vehículo. Después de que el motociclista líder rebese, debe:

- A. Volver al lado derecho del carril.
B. Volver al centro del carril.
C. Volver al lado izquierdo del carril.
D. Indicarles a los demás que lo sigan.



El alcohol entra en el torrente sanguíneo y llega rápidamente al cerebro. ¿Qué afecta primero?

- A. El sentido común. C. El equilibrio.
B. El habla. D. La visión.



El alcohol afecta en primer lugar su:

- A. Visión. C. Sentido común.
B. Habla. D. Equilibrio.



Aproximadamente la mitad de todas las muertes por accidentes de motocicletas son a causa de:

- A. Las condiciones de la carretera.
B. El casco del motociclista.
C. Los efectos del alcohol.
D. Fallas mecánicas.



Si usted no controla cuánto bebe:

- A. Conduzca más despacio.
B. Deje que pase al menos una hora por cada bebida antes de conducir.
C. Haga ejercicio o baile para que se pase el efecto de las bebidas.
D. Beba café caliente para estar alerta.



Varios estudios indican que casi la mitad de todos los motociclistas muertos en accidentes:

- A. Tenían problemas de vista.
B. Habían consumido alcohol.
C. Iban demasiado rápido.
D. Eran inexpertos.



La capacidad de pensar con claridad y conducir de manera segura se ve afectada por tan sólo:

- A. 1 bebida. C. 3 bebidas alcohólicas.
B. 6 bebidas alcohólicas. D. 2 bebidas alcohólicas.



16. Si usted consume 4 bebidas alcohólicas comunes, ¿cuál es la cantidad mínima de alcohol que queda en su cuerpo después de 2 horas?

- A. 2 bebidas alcohólicas.
- B. 3 bebidas alcohólicas.
- C. 1 bebida alcohólica.
- D. 4 bebidas alcohólicas.



17. Para mayor seguridad, su casco debe:

- A. Calzar firme en la base, flojo en la parte superior.
- B. Calzar flojo en todas partes.
- C. Calzar bien en todas partes.
- D. Usarse únicamente en viajes largos.



18. Lo más importante que usted puede hacer para aumentar sus probabilidades de sobrevivir en un choque es:

- A. Acostar la motocicleta antes de chocar contra un obstáculo.
- B. Usar un casco bien ajustado.
- C. Conocer la motocicleta.
- D. Conducir por el centro del carril.



19. El uso del casco puede reducir las posibilidades de lesiones mortales en la cabeza:

- A. Sólo en choques a baja velocidad.
- B. Sólo en choques contra un único vehículo.
- C. En cualquier choque, sin importar a qué velocidad.
- D. Sólo en choques a alta velocidad.



20. El uso del casco:

- A. Reducirá las posibilidades de lesiones en el cuello y en la cabeza.
- B. Aumentará sus posibilidades de lesiones en el cuello.
- C. Reducirá dos tercios de su visión.
- D. No reducirá ni aumentará sus posibilidades de sufrir lesiones en la cabeza.



21. ¿Cuál de los siguientes artículos proporciona la mejor protección ocular y facial al conducir?

- A. Gafas de protección.
- B. Un parabrisas.
- C. Una visera.
- D. Anteojos de sol.



22. Cuando conduzca una motocicleta desconocida:

- A. No pase de la tercera marcha.
- B. Permanezca en el lado derecho del carril.
- C. Conduzca junto con el dueño.
- D. Deje espacio extra para detenerse.



23. El interruptor de corte del motor generalmente se encuentra:

- A. Cerca del embrague.
- B. En el lado izquierdo del manubrio.
- C. Cerca de la empuñadura derecha del manubrio.
- D. En la parte superior del tanque de combustible.



24. **Con un espejo ajustado adecuadamente, usted puede ver:**

- A. El carril al lado suyo.
- B. El carril detrás de usted.
- C. Parte del carril al lado suyo y detrás de usted.
- D. Todo lo que esté atrás y al lado suyo.



25. **Cuando disminuya la velocidad para detenerse normalmente:**

- A. Use sólo el freno trasero.
- B. Acelere menos y use sólo el freno delantero.
- C. Baje los cambios a medida que disminuye la velocidad.
- D. Apriete el embrague y deje ir la motocicleta en punto muerto.



26. **Cuando doble, usted debe:**
- A. Fijarse en la línea central.
 - B. Mirar hacia delante.
 - C. Mirar hacia el guardarrail.
 - D. Mirar más allá de la curva.



27. **¿Cuál de las siguientes afirmaciones es correcta?:**
- A. Haga presión sobre la izquierda, inclínese hacia la izquierda, vaya hacia la derecha.
 - B. Haga presión sobre la izquierda, inclínese hacia la izquierda, vaya hacia la izquierda.
 - C. Haga presión sobre la izquierda, inclínese hacia la derecha, vaya hacia la derecha.
 - D. Haga presión sobre la derecha, inclínese hacia la derecha, vaya hacia la izquierda.



28. **Mientras dobla, lo mejor es:**
- A. Mantener una velocidad continua o acelerar gradualmente.
 - B. Disminuir la velocidad.
 - C. Usar los frenos.
 - D. Acelerar y mirar hacia delante.



29. **Si usted necesita desacelerar mientras dobla:**
- A. Use el freno trasero e inclínese más en dirección del giro.
 - B. Nunca use los frenos.
 - C. Tenga cuidado y use ambos frenos.
 - D. Use sólo el freno trasero.



30. **Para detenerse de manera normal, use:**
- A. El freno trasero primero.
 - B. Ambos frenos y baje marchas.
 - C. El freno delantero y baje marchas.
 - D. Sólo el freno trasero.



31. **Su motocicleta tiene dos frenos. Use ambos frenos:**
- A. Sólo para paradas de emergencia.
 - B. Mientras maniobra.
 - C. Cada vez que disminuya la velocidad o se detenga.
 - D. Sólo para paradas normales.

32.



En un giro normal:

- A. Incline su motocicleta más que su cuerpo.
- B. Incline su motocicleta y su cuerpo al mismo ángulo.
- C. No se incline.
- D. Incline su cuerpo más que su motocicleta.

33.



En curvas lentas y cerradas:

- A. Incline sólo la motocicleta y mantenga derecho su cuerpo.
- B. Incline su cuerpo más que la motocicleta.
- C. Inclínese junto con la motocicleta.
- D. No se incline.

34.



Para reducir la velocidad antes de doblar:

- A. Ponga punto muerto.
- B. Apriete el embrague y use ambos frenos.
- C. Use sólo el freno trasero.
- D. Desacelere y use ambos frenos.

35.



Cuando uno dobla, es importante:

- A. Mirar hacia delante.
- B. Disminuir la velocidad después de comenzar a doblar.
- C. Reducir la velocidad al final de la curva.
- D. Mirar más allá de la curva hacia donde uno quiere ir.

36.



Es importante buscar rutas de escape en la carretera:

- A. A través de callejones.
- B. En los cruces.
- C. Cuando uno conduce una motocicleta prestada.
- D. En las curvas.

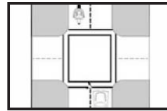
37.



Para tomar buenas decisiones cuando hay tráfico, usted primero necesita:

- A. Poder maniobrar.
- B. Fijarse en lo que hay hacia delante.
- C. Tener cuidado con los peatones.
- D. Saber cómo detenerse rápidamente.

38.



El automovilista enciende la luz de giro a la izquierda. El motociclista debe:

- A. Mantener la velocidad y la posición central en el carril.
- B. Disminuir la velocidad y alejarse de los vehículos que se aproximan.
- C. Aumentar la velocidad y desplazarse hacia la izquierda.
- D. Aumentar la velocidad y mantenerse en el centro del carril.

39.



Debe prestar especial atención y fijarse en el tráfico que viene atrás:

- A. Antes de entrar a una curva.
- B. Cuando se aproxime a un cruce.
- C. Cuando lleve a un pasajero.
- D. Antes de disminuir la velocidad.



Cuando usted se prepare para rebasar, por lo general es mejor:

- A. Usar la luz de giro u otras señales, fijarse en su espejo izquierdo, mirar hacia la izquierda.
- B. Usar la luz de giro u otras señales, pasar al carril izquierdo, acelerar.
- C. Usar la luz de giro u otras señales, fijarse en su espejo izquierdo.
- D. Usar la luz de giro u otras señales, fijarse en su espejo izquierdo, acelerar.



Conducir por el centro del carril:

- A. Evita que los demás lo vean a usted.
- B. Es la mejor posición cuando se acerca a los cruces.
- C. Evita que los demás compartan su carril.
- D. Debe evitarse siempre que sea posible.



Para evitar que otros conductores compartan su carril, generalmente lo mejor es:

- A. Conducir por el lado izquierdo de su carril.
- B. Conducir por el centro de su carril.
- C. Conducir al lado de otro vehículo.
- D. Conducir por el lado derecho de su carril.



Mantener un margen de seguridad alrededor de su motocicleta:

- A. Sólo es necesario para motociclistas principiantes.
- B. Le da tiempo y espacio para reaccionar.
- C. Le permite maniobrar entre el tráfico si necesita hacerlo.
- D. Lo hace más vulnerable.



Para detectar el tráfico que se aproxima y mantener un margen de seguridad en la ilustración anterior:

- A. Conduzca por el centro del carril.
- B. Desplácese hacia la derecha e inclínese en dirección contraria a la curva.
- C. No se incline.
- D. Conduzca por el lado izquierdo del carril.



Tiene pensado doblar a la derecha después de detenerse en un cruce. Por lo general, lo mejor es:

- A. Dejar que el tráfico que viene detrás de usted lo rebase.
- B. Doblar desde la parte central del carril.
- C. Doblar desde la parte derecha del carril.
- D. Doblar desde la parte izquierda del carril.



Ir pegado a los vehículos que van delante de usted:

- A. Le ayuda a ver los peligros en el camino.
- B. Es más seguro de noche.
- C. Lo protege cuando hay mucho tráfico.
- D. Es un factor en accidentes ocasionados por motociclistas.



Cuando vaya detrás de un automóvil, usted debe intentar:

- A. Conducir por donde el automovilista pueda verlo en el espejo retrovisor.
- B. Conducir al lado de otro automóvil para resultar más visible.
- C. Conducir por el lado izquierdo del carril.
- D. Conducir por el lado derecho del carril.



En los cruces, la causa más común de accidentes de motocicletas y automóviles es:

- A. Automovilistas que no respetan el derecho de paso de un motociclista.
- B. Motociclistas que no ven los automóviles que ingresan desde calles laterales.
- C. Automovilistas que conducen pegados a los motociclistas.
- D. Motociclistas que no ceden el paso al tráfico que circula en dirección opuesta.



Los accidentes de automóviles y motocicletas son más comunes:

- A. En los cruces.
- B. De noche.
- C. Cuando el motociclista conduce demasiado rápido.
- D. En las autopistas.



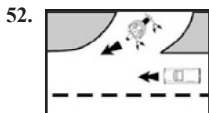
El contacto visual con un conductor en un cruce:

- A. Es una señal clara de que el conductor probablemente le cederá el paso.
- B. Es importante si el conductor sale desde una calle lateral.
- C. No significa que el conductor lo vea a usted.
- D. Los confunde.



El mayor peligro para un motociclista cuando pasa junto a automóviles estacionados es:

- A. Un automóvil que retrocede para estacionar.
- B. Un automóvil que sale del estacionamiento.
- C. Una puerta de automóvil que se abre.
- D. Una persona que sale entre automóviles.



En esta imagen, la luz que probablemente haga que el motociclista sea visto por el automovilista es:

- A. La luz de freno.
- B. La luz trasera.
- C. El faro delantero.
- D. La luz de giro.

53.



Cuando conduzca de noche con tráfico, la mejor manera de localizar badenes en el camino es:

- A. Mirar por encima de los automóviles que vayan delante.
- B. Poner las luces altas.
- C. Leer las señales de tránsito.
- D. Observar las luces traseras del automóvil que vaya delante.

54.



La mejor manera de ayudar a que los demás vean su motocicleta es:

- A. Conducir por el lado izquierdo del carril.
- B. Usar un casco blanco.
- C. Permanecer en la parte central del carril.
- D. Conducir con el faro delantero encendido.

55.



No apagar una luz de giro probablemente:

- A. Aliente a otros conductores a cruzarse en su camino.
- B. Evite que los demás vean su luz de freno.
- C. Reduzca las posibilidades de choque al hacer que los otros conductores se mantengan alejados.
- D. Aliente a otros a ir demasiado pegados a usted.

56.



Preste especial atención al uso de sus espejos:

- A. Durante viajes largos.
- B. Cuando atravesase un cruce.
- C. Cuando vaya detrás de un vehículo.
- D. Antes de disminuir la velocidad o detenerse.

57.



Antes de cambiar de carril hacia la izquierda:

- A. Controle su espejo izquierdo y mire hacia la izquierda.
- B. Controle el espejo derecho y después el espejo izquierdo.
- C. Controle el espejo izquierdo y después el espejo derecho.
- D. Use su bocina y acelere.

58.



La mejor vestimenta para que lo vean de noche es:

- A. Ropa fluorescente.
- B. Un casco blanco.
- C. Ropa reflectante.
- D. Una chaqueta roja.

59.



Para ver mejor cuando va detrás de un automóvil de noche:

- A. Aumente su distancia de seguimiento y use la luz baja.
- B. Aproveche los faros del vehículo que va delante.
- C. Rebase cuando sea seguro y use la luz alta.
- D. Permanezca bastante más atrás y use la luz alta.

60.



Cuando conduzca de noche:

- A. Conduzca siempre por el carril central.
- B. Conduzca con luces intermitentes encendidas.
- C. Use ropa reflectante.
- D. Vaya más pegado al vehículo de adelante para mayor seguridad.

61.



Si usted traba el neumático delantero cuando se detiene:

- A. Suelte el freno trasero.
- B. Mantenga el freno delantero trabado hasta que se detenga por completo.
- C. Mantenga ambos frenos trabados.
- D. Suelte y accione nuevamente el freno delantero.

62.



En la imagen anterior, la rueda trasera se traba mientras intenta detenerse rápidamente. Generalmente es mejor:

- A. Mantener la posición y soltar el freno trasero.
- B. Inclinar la motocicleta y soltar el freno trasero.
- C. Soltar el freno delantero y mantener el freno trasero trabado.
- D. Mantener la rueda trasera trabada hasta que se detenga.

63.



Cuando manibre, es importante que usted:

- A. Frene siempre antes de maniobrar.
- B. Separe las acciones de frenar y maniobrar.
- C. Frene siempre después de maniobrar.
- D. Maniobre en la dirección en que se desplaza el peligro.

64.



Para conducir sobre parrillas de puentes metálicos:

- A. Atraviese derecho.
- B. Atraviese en zigzag.
- C. Cruce en ángulo cerrado sin cambiar de carril.
- D. Acelere.

65.



Para conducir por encima de un objeto en el camino:

- A. Permanezca sentado hasta que lo haya pasado.
- B. Levántese levemente del asiento.
- C. Crúcelo en diagonal.
- D. Apriete el tanque de combustible con las rodillas.

66.



Quando conduzca por encima de un obstáculo, por lo general lo mejor es:

- A. Mantener una posición normal en el asiento.
- B. Levantarse levemente del asiento.
- C. Apretar el tanque de combustible con las rodillas.
- D. Inclinarsse hacia delante lo más posible.

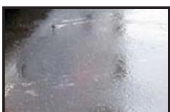
67.



En un camino pavimentado de dos carriles, es probable que se acumule arena y grava:

- A. En la huella de la rueda izquierda.
- B. Cerca del centro del camino.
- C. Cerca de los costados del camino.
- D. En el centro del carril.

68.



En un camino mojado, la superficie será más resbaladiza:

- A. Sobre grava suelta.
- B. En la huella de la rueda izquierda.
- C. En la huella de la rueda derecha.
- D. En la parte central del carril.

69.



Ante una superficie resbaladiza, conviene:

- A. Tocar suavemente el freno trasero mientras se la atraviesa.
- B. Disminuir la velocidad antes de llegar a ella.
- C. Acelerar gradualmente.
- D. Bajar de marcha cuando llegue a ella.

70.



Para detenerse sobre pavimento mojado:

- A. Use el freno delantero únicamente si la rueda comienza a derrapar.
- B. Deje ir la motocicleta en punto muerto hasta detenerse.
- C. Use sólo el freno trasero.
- D. Use los frenos delantero y trasero juntos.

71.



Quando conduzca donde se haya acumulado arena y grava en un camino pavimentado, usted debe:

- A. Bajar marchas y acelerar más.
- B. Apretar el embrague.
- C. Usar sólo el freno trasero para disminuir la velocidad.
- D. Evitar cambios bruscos de velocidad o dirección.



Si se pincha el neumático trasero:

- A. Usted no podrá mantener el control.
- B. Usted perderá potencia en la rueda trasera.
- C. La parte trasera de la motocicleta se sacudirá de lado a lado.
- D. Se sentirá dura la dirección.



Si se pincha un neumático mientras conduce, sostenga firmemente el manubrio y:

- A. Accione suavemente ambos frenos.
- B. Use el freno del neumático en buen estado o evite frenar.
- C. Continúe hasta el taller de reparación más cercano.
- D. Use únicamente el freno que controla el neumático pinchado.



Si se pincha el neumático delantero mientras conduce:

- A. Use el freno delantero.
- B. No podrá mantener el control de la motocicleta.
- C. Use el freno trasero y dirijase hacia el costado del camino.
- D. Dirijase hacia la derecha y use ambos frenos.



Si se pincha el neumático delantero:

- A. Se sentirá dura la dirección.
- B. No afectará el manejo de la motocicleta.
- C. La parte trasera de la motocicleta se sacudirá de lado a lado.
- D. Perderá potencia en los frenos.



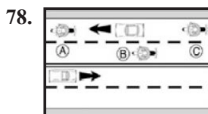
Si se atasca el acelerador:

- A. Oprima el embrague y use el interruptor de corte del motor.
- B. Ponga punto muerto y use ambos frenos.
- C. Baje las marchas y use ambos frenos.
- D. Use el freno delantero.



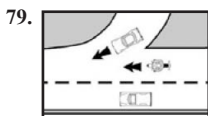
En la imagen anterior, generalmente conviene:

- A. Acelerar para pasar rápidamente.
- B. Conducir en la posición 3.
- C. Conducir en la posición 1.
- D. Conducir en la posición 2 ó 3.



En esta imagen, A, B y C conducen en grupo. Para rebasar, el motociclista B debe:

- A. Terminar de rebasar en frente de A.
- B. Rebasar con C.
- C. Regresar al carril y conducir junto a A.
- D. Regresar al lado derecho del carril detrás de A.



Para crear más espacio en la situación ilustrada anteriormente, usted debe:

- A. Permanecer en el lado derecho del carril.
- B. Ajustar la velocidad y mantenerse en el centro del carril.
- C. Desplazarse al carril izquierdo.
- D. Rebasar al automóvil situado a su izquierda.



La mayoría de los accidentes de motocicletas y automóviles:

- A. Se producen porque un automóvil se cruza en el camino de la motocicleta.
- B. Provocan lesiones menores.
- C. Se producen porque un motociclista gira a la izquierda en frente de un vehículo.
- D. Se producen por exceso de velocidad.



Usted se está preparando para pasar al carril de la izquierda, como se ilustra anteriormente. Para detectar los automóviles que rebasan a su lado, lo mejor es:

- A. Disminuir la velocidad y fijarse en el espejo izquierdo.
- B. Fijarse en el espejo izquierdo.
- C. Acelerar y fijarse en el espejo izquierdo.
- D. Girar la cabeza hacia la izquierda.



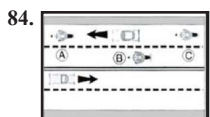
Para ajustarse al tráfico y evitar los escombros en la curva que se muestra en la imagen, conduzca:

- A. En la posición 3.
- B. En la posición 2.
- C. Sin inclinarse.
- D. En la posición 1.



Para cruzar vías que corren paralelas a su curso:

- A. Crúzalas gradualmente en diagonal.
- B. Desplácese hasta el carril opuesto para cruzar en un ángulo de 90 grados.
- C. Espere a llegar al final de las vías.
- D. Aléjese, después gire y cruce en un ángulo de por lo menos 45 grados.



En esta imagen, el motociclista en la posición más peligrosa es:

- A. El motociclista B.
- B. El motociclista C.
- C. El motociclista A.
- D. Ninguno.

Respuestas

1. B - página 31
2. C - página 32
3. A - página 33
4. C - página 32
5. A - página 32
6. D - página 32
7. D - página 34
8. D - página 33
9. C - página 34
10. A - página 38
11. C - página 38
12. C - página 35
13. B - página 38
14. B - página 35
15. A - página 35
16. A - página 36
17. C - página 4
18. B - página 3
19. C - página 3
20. A - página 3
21. C - página 4
22. D - página 7
23. C - página 6
24. C - página 7
25. C - página 9
26. D - página 10
27. B - página 10
28. A - página 11
29. C - página 10
30. B - página 10
31. C - página 10
32. B - página 11
33. A - página 11
34. D - página 10
35. D - página 10
36. B - página 16
37. B - página 16
38. B - página 18
39. D - página 21
40. A - página 14
41. C - página 15
42. B - página 15
43. B - página 11
44. A - página 26
45. B - página 15
46. D - página 12
47. A - página 13
48. A - página 17
49. A - página 17
50. C - página 17
51. B - página 19
52. D - página 21
53. D - página 23
54. D - página 20
55. A - página 21
56. D - página 21
57. A - página 22
58. C - página 23
59. B - página 23
60. C - página 23
61. D - página 23
62. D - página 23
63. B - página 25
64. A - página 28
65. B - página 27
66. B - página 27
67. C - página 27
68. D - página 27
69. B - página 27
70. D - página 27
71. D - página 27
72. C - página 29
73. B - página 29
74. C - página 29
75. A - página 29
76. A - página 29
77. D - página 12
78. D - página 34
79. B - página 15
80. A - página 17
81. D - página 22
82. B - página 26
83. D - página 28
84. A - página 12

Sugerencias generales para conducir una motocicleta de manera segura

La seguridad de los motociclistas es una preocupación creciente, no sólo en Pensilvania, sino en todo el país. Cada vez más personas están recurriendo a las motocicletas como su principal medio de transporte. Cuando la cantidad de motocicletas aumenta, también aumenta el riesgo. A continuación, se ofrecen algunas sugerencias que pueden mejorar su nivel de seguridad:

- **Sea precavido.**
 - Revise su motocicleta antes de salir para detectar cualquier defecto mecánico que pudiera poner en peligro su seguridad.
- **Asegúrese de que lo puedan ver.**
 - Haga conocer sus intenciones por medio de señales.
 - Asegúrese de que funcione su faro delantero y de que esté encendido de día y de noche.
 - Use tiras o calcomanías reflectoras en su ropa y en su motocicleta.
 - Use la luz del freno cuando esté disminuyendo la velocidad y antes de detenerse.
- **Vístase pensando en la seguridad.**
 - Use un casco aprobado por el D.O.T. y protección ocular.
 - Use ropa de colores brillantes, calzado que le proteja el tobillo, pantalón largo, camisa de manga larga y guantes enteros.
- **Use el sentido común.**
 - Mantenga una distancia segura entre usted y los demás conductores y concédase tiempo suficiente para reaccionar ante situaciones de peligro.
 - Use su posición en el carril para que lo puedan ver mejor; conduzca en la parte del carril donde sea más visible.
 - Evite cambiar constantemente de carril.
- **Conduzca con todas sus facultades.**
 - No conduzca su motocicleta si está cansado o si está bajo la influencia del alcohol u otras drogas.
 - Si alguien ha bebido demasiado, intervenga.
- **Sea amable y responsable.**
 - Respete a los demás conductores.
 - No supere el límite de velocidad; conozca las leyes de tránsito y las normas viales locales.
- **Esté preparado. Practique.**
 - Perfeccione su técnica de conducir motocicletas antes de manejar con mucho tráfico.
 - Sepa cómo manejar su motocicleta en situaciones tales como pavimento mojado o con arena, viento fuerte y superficies desniveladas.
 - Consulte la contraportada para ver más información sobre el programa gratuito de Seguridad para Motociclistas de Pensilvania.



pennsylvania

MOTORCYCLE SAFETY PROGRAM

Cursos de entrenamiento gratuitos para los residentes de Pensilvania que tengan una licencia o permiso Clase M

- ◆ El Curso básico para motociclistas dura 15 horas y es adecuado para motociclistas principiantes e intermedios o avanzados. Se proporciona a los estudiantes una motocicleta y un casco para usar durante el curso de entrenamiento. Los estudiantes que tengan permiso de aprendiz de conductor y que completen el curso satisfactoriamente obtendrán su licencia para conducir motocicletas.
- ◆ El Curso básico para motociclistas 2 es un curso de un día diseñado para los motociclistas que ya tienen experiencia en la conducción de motocicletas. Los estudiantes que tengan permiso de aprendiz de conductor y que completen el curso satisfactoriamente obtendrán su licencia para conducir motocicletas. Los participantes usan su propia motocicleta. Se aceptan grupos y clubes.
- ◆ El Curso básico para motociclistas con vehículos de 3 ruedas es similar al Curso básico para motociclistas, con la excepción de que el entrenamiento se realiza en una motocicleta de 3 ruedas. Los estudiantes que tengan permiso de aprendiz de conductor y que completen el curso satisfactoriamente obtendrán su licencia para conducir motocicletas con una restricción 9, que prohíbe conducir motocicletas de 2 ruedas. El curso dura 12 horas y los participantes deben usar su propia motocicleta de 3 ruedas.
- ◆ El Curso avanzado para motociclistas con experiencia es un curso de un día diseñado para motociclistas que ya tienen licencia para conducir motocicletas. Este curso de un día les permite a los motociclistas trabajar su desarrollo en las áreas de manejo de riesgos, toma de decisiones, estrategias de conducción, así como también conducta y elecciones del conductor. Los participantes usan su propia motocicleta. Es importante tener en cuenta que no es un curso para obtener la licencia para conducir motocicletas.

Los cursos se ofrecen en diferentes lugares de Pensilvania.

Para obtener información, fechas y horarios, visite: www.pamsp.com
o llame al **1-800-845-9533**

***TENGA A MANO SU NÚMERO DE LICENCIA PARA INSCRIBIRSE.**
Las personas con problemas de audición que utilicen equipo TDD deben
llamar al **1-800-228-0676**

¿Busca un trabajo de tiempo parcial relacionado con las motocicletas, con paga excelente, horario flexible y DIVERTIDO? Sea instructor y comience la carrera más satisfactoria de su vida. Visite www.pamsp.com para ver una solicitud en línea hoy mismo.

ESTA PUBLICACION NO ESTA A LA VENTA
Los cursos se dictan de abril a octubre.

NOTA: LA TEMPORADA PICO ES DE ABRIL A JUNIO. HABRÁ OTRAS CLASES
MÁS ADELANTE EN LA TEMPORADA.