



SOUTH DAKOTA DEPARTMENT OF PUBLIC SAFETY



# Manual de Licencias de Motocicletas de Dakota del Sur

Un documento elaborado por la Oficina de Licencia de Conducir de Dakota del Sur, una  
agencia del Departamento de Seguridad Pública.

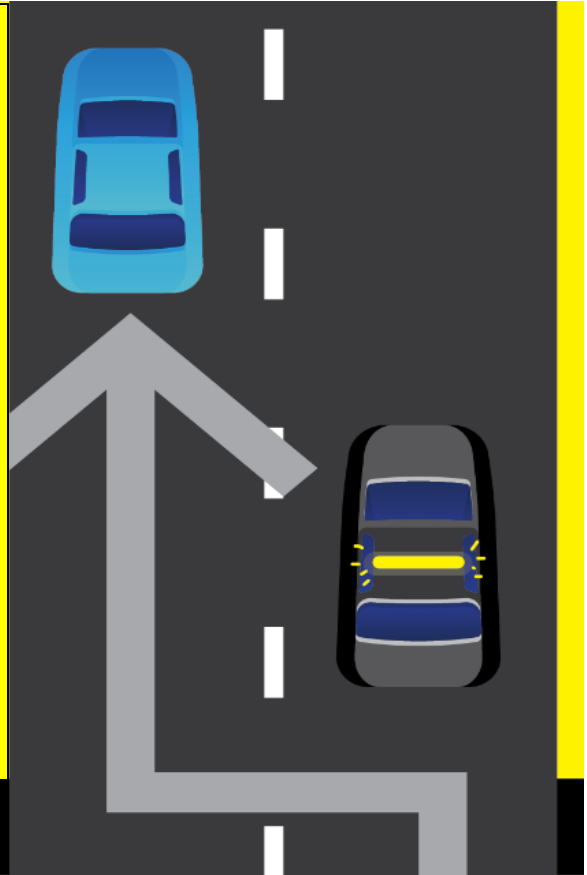
Central Driver Licensing Office  
118 W Capitol Ave, Pierre, SD 57501  
605-773-6883  
[dps.sd.gov/driver-licensing](http://dps.sd.gov/driver-licensing)

# ¡NO LO OLVIDE!

## Luces ámbar en un coche, ¡muévase lejos!

\*\*\*La ley de Dakota del Sur requiere que los vehículos reduzcan la velocidad y se muevan cuando se acercan a un vehículo en la carretera que tiene luces amarillas o ámbar. Lo mismo ocurre con los vehículos que muestran una luz azul mientras trabajan en la carretera.

[dps.sd.gov/driver-licensing](http://dps.sd.gov/driver-licensing)



## Atención:

### Ley Codificada de Dakota del Sur 32-31-6.1

La ley de Dakota del Sur requiere que todos los conductores en cualquier dirección que se acerquen a un vehículo de emergencia autorizado haciendo uso de **las señales visuales rojas**, se detengan por completo antes de llegar al vehículo de emergencia detenido y pueden, a menos que se indique lo contrario, proceder con precaución solo después de asegurarse de que sea seguro hacerlo.

La ley de Dakota del Sur también requiere que todos los conductores **de cualquier dirección** que se acerquen a cualquier vehículo detenido que esté haciendo uso de luces de advertencia de **color ámbar, amarillo o azul** hagan lo siguiente:

- Cuando los automovilistas viajen en carreteras interestatales o carreteras de Dakota del Sur con dos o más carriles en la misma dirección que el vehículo de emergencia autorizado, incorpórese al carril más alejado del vehículo al menos trescientos pies antes del vehículo y proceda con precaución, a menos que se autorice lo contrario.
- En carreteras de dos carriles, al menos trescientos pies antes del vehículo, los automovilistas deben reducir la velocidad al menos veinte millas por hora menos que el límite de velocidad publicado o cinco millas por hora cuando el límite de velocidad es de veinte millas por hora o menos y proceda con precaución, a menos que se indique lo contrario.

Los vehículos de emergencia incluyen, pero no se limitan a, vehículos policiales, ambulancias y vehículos del departamento de bomberos.

Una violación de esta ley es un delito menor de Clase 2 que se castiga con una multa y / o tiempo en la cárcel del condado.

### Ley Codificada de Dakota del Sur 32-31-6.2

Cualquier persona que, al violar la Ley 32-31-6.1, cause un accidente es culpable de un delito menor de Clase 1 si el accidente es con un vehículo de emergencia detenido haciendo uso de sus **señales visuales rojas**, o cualquier vehículo detenido que utilice luces de advertencia **ámbar, amarillas, o azules**.

Para Conductores de Motocicleta:

Este manual contiene información importante para cualquiera que desee conducir una motocicleta. La primera sección del manual es información específica del Estado de Dakota del Sur. El resto del manual fue desarrollado por el Instituto Nacional de Investigación de Servicios Públicos con la cooperación de la Fundación para la Seguridad de Motocicletas bajo contrato con la Administración Nacional de Seguridad Vial.

Le recomendamos que estudie este manual a fondo para asegurarse conocer las reglas de la carretera, garantizando así su propia seguridad, como la seguridad de los demás.

Licencia de Conducir de Dakota del Sur  
118 West Capitol Ave  
Pierre, SD 57501  
Teléfono: (605)773-6883  
Dirección de Correo Electrónico: [DPSDL@state.sd.us](mailto:DPSDL@state.sd.us)  
Dirección de Internet: <https://dps.sd.gov>

Los gráficos e imágenes contenidos en este manual son cortesía de la Fundación para la Seguridad de Motocicletas Y Servicios de Seguridad Vial, LLC.

## Información General

Cualquier persona que opere un vehículo de motor o una bicicleta impulsada por motor en las vías públicas de Dakota del Sur debe tener una licencia de conducir. Usted debe tener una licencia de conducir de Dakota del Sur si vive aquí por más de 90 días. Si es titular de una licencia de conducir comercial, debe solicitar una licencia de Dakota del Sur dentro de los 30 días. La ley de Dakota del Sur establece que cada titular de licencia deberá tener su licencia de conducir en su posesión inmediata en todo momento cuando opere un vehículo motorizado.

Las siguientes personas pueden conducir con una licencia válida de su estado de origen, siempre que tengan al menos 16 años de edad:

**Militar** - Miembros de las Fuerzas Armadas en servicio activo o miembros de militares extranjeros en servicio temporal con las Fuerzas Armadas, así como su cónyuge e hijos.

**Estudiante** - Estudiantes que están aquí para continuar su educación y que se consideran no residentes a efectos de matrícula.

Usted puede obtener una licencia de conducir si:

- Tiene al menos 14 años de edad y ha cumplido con el requisito del permiso de instrucción descrito en las Leyes de Licencias para Graduados de Dakota del Sur.
- Puede presentar la prueba adecuada de identidad, ciudadanía o estado legal, número de seguro social y dirección.
- Aprueba las pruebas necesarias para la licencia de conducir.
- Entrega todas las licencias de conducir y tarjetas de identificación.
- No tiene privilegios de conducir suspendidos, revocados o denegados en Dakota del Sur o en cualquier otro estado.
- Está en este país legalmente.
- No ha sido encontrado por un tribunal como mentalmente incompetente, alcohólico o consumidor habitual de drogas ilegales.
- No tiene multas impagas por infracciones de tránsito en movimiento.

## Mensajes de Texto y la Ley

La ley estatal prohíbe enviar mensajes de texto, leer mensajes de texto y las redes sociales al conducir. SDCL 32-26-46

## **REQUISITOS DE DOCUMENTOS (no se aceptan fotocopias)**

Cada vez que solicita una licencia de conducir/tarjeta de identificación, se requieren documentos de solicitud y dirección de residente. Puede obtener una solicitud en la estación de exámenes o en nuestro sitio web en <https://dps.sd.gov/driver-licensing>.

### **Renovación de una licencia de conducir o tarjeta de identificación (debe tener una estrella en el frente):**

- Licencia de conducir o tarjeta de identificación (con estrella en el frente).
- Dos documentos que comprueben su dirección física en Dakota del Sur (deben tener menos de un año).
- Las transferencias desde otros estados deben proporcionar prueba de estatus legal en los EE. UU. (Como Acta de Nacimiento Certificada de EE. UU, Pasaporte/Tarjeta de Pasaporte de EE.UU, Certificado de Ciudadanía/Naturalización, Tarjeta de Residente Permanente, Tarjeta de Autorización de Empleo o Pasaporte Extranjero con Visa/I-94) y comprobante del número de Seguro Social.
- Si el nombre en su licencia de conducir o tarjeta de identificación actual ha cambiado, deberá proporcionar un comprobante del cambio de nombre (certificado de matrimonio, sentencia de divorcio u orden judicial).

### **Reemplazo de una licencia de conducir o tarjeta de identificación de Dakota del Sur (tenía una estrella en el frente):**

- Acta de Nacimiento Certificada de EE.UU, Pasaporte/Tarjeta de Pasaporte válido en EE. UU. , Certificado de Ciudadanía/Naturalización, Tarjeta Válida de Residente Permanente, Tarjeta Válida de Autorización de Empleo o Pasaporte Extranjero con una Visa/I-94 de EE. UU.
- Segundo documento que acredite la identidad (como tarjeta de seguro social, formulario W-2, identificación militar, identificación tribal u otro documento aprobado por el examinador)
- Dos documentos que comprueben su dirección física en Dakota del Sur (deben tener menos de un año).
- Si su nombre ha cambiado, deberá proporcionar prueba del cambio de nombre (certificado de matrimonio, sentencia de divorcio u orden judicial)

### **Nueva licencia de conducir o tarjeta de identificación de Dakota del Sur (incluye transferencia desde otro estado\*):**

- Un documento que acredite su fecha de nacimiento, identidad y estatus o presencia legal. Si es posible, seleccione un documento que tenga su nombre legal completo actual para evitar documentar cualquier cambio de nombre, y prueba del número de Seguro Social.

- Pasaporte de EE. UU. o Tarjeta de Pasaporte de EE. UU. válido y vigente
- Copia Certificada de un Acta de Nacimiento emitida por un estado de los Estados Unidos. Debe ser una copia certificada y tener el sello o sello en relieve de la autoridad emisora. No se acepta un certificado emitido por un hospital. Un Acta de Nacimiento Certificada emitida por Puerto Rico debe estar certificada como emitida el 1 de julio de 2010 o después.
- Informe Consular de Nacimiento en el Extranjero emitido por los EE. UU. Departamento de Estado (Formulario FS-240, DS-1350 o FS-545)
- Certificado de Naturalización (Formulario N-550, N-570 o N-578)
- Certificado de Ciudadanía (Formulario N-560, N-561 o N-645)
- Tarjeta de Autorización de Empleo Vigente (Formulario I-766)
- Tarjeta de Residente Permanente Vigente (formulario I-551)
- Registro de Llegada y Salida (I-94) con foto adjunta y "Prueba Temporal de Residente Permanente Legal" sellada
- Registro de Llegada y Salida (I-94) con estatus de "Refugiado", "Libertad condicional" o "Asilado" sellado
- Pasaporte extranjero vigente acompañado del I-94 aprobado que documente la admisión más reciente del solicitante a los Estados Unidos.
- Pasaporte extranjero válido con el sello "Procesado para I-551"
- Permiso para volver a ingresar a los Estados Unidos (I-327)
- Documento de Viaje para Refugiados (I-571)

- Compruebe su nombre. ¿Su nombre legal completo actual es diferente del nombre que figura en el documento de identidad que proporciona en el paso 1? ¿Se le emitió anteriormente una licencia de conducir de Dakota del Sur o una tarjeta de identificación con un nombre diferente al que figura en el documento de identidad en el paso 1? Si respondió afirmativamente a una o ambas preguntas anteriores, debe proporcionar un documento que pruebe el cambio de nombre. Si no es así, proceda al número 3.

Para probar su cambio de nombre, traiga documentos que relacionen el nombre en el documento de identidad que seleccionó con su nombre legal completo actual. Seleccione los documentos que utilizará (estos pueden ser más de uno si es necesario para conectar el nombre que figura en su documento de identidad con su nombre actual).

- Acta de Matrimonio Certificada
- Orden Judicial bajo petición de cambio de nombre
- Orden Judicial de cambio de nombre en un Decreto de Divorcio o Decreto de Anulación
- Orden Judicial de cambio de nombre en un Decreto de Adopción

Cualquier Certificado de Matrimonio debe ser emitido por la oficina estatal de estadísticas vitales o una agencia equivalente en el estado o país del matrimonio. Debe ser una copia certificada y tener el sello o sello en relieve de la autoridad emisora. Un certificado de iglesia, capilla o emitido de manera similar no es aceptable.

Cualquier Orden Judicial debe contener su nombre legal completo anterior, su nombre legal completo ordenado por la corte, su fecha de nacimiento y estar sellada con el sello oficial de la corte (las fechas y los sellos de archivo no son los sellos oficiales de la corte). No se aceptan fotocopias ni faxes.

- Proporcione prueba de su número de Seguro Social (SSN). Seleccione un documento de la lista a continuación que contenga su nombre actual y SSN completo.

- Tarjeta de Seguro Social
- Formulario W-2
- Formulario 1099 de la Administración del Seguro Social
- Formulario 1099 no perteneciente a la Administración del Seguro Social
- Talón de pago
- Soy un extranjero temporal no autorizado para trabajar. (No es necesario que documente un SSN, pero Dakota del Sur verificará su número de USCIS. Asegúrese de no estar autorizado para trabajar. Si es elegible para un empleo pero no tiene un SSN, debe obtener y presentar uno.

**Nota:** Se nos prohíbe aceptar cualquier otro documento para comprobar el SSN.

- Dos documentos que comprueben su dirección física en Dakota del Sur (deben tener menos de un año). El comprobante de domicilio de los padres es aceptable para un menor de edad. El nombre del padre/madre que acompaña al menor debe estar en los documentos de dirección.

- Factura de servicios públicos
- Recibo de pago o declaración de ingresos
- Recibo de alquiler
- Factura de teléfono
- Transcripción o boleta de calificaciones de la escuela acreditada
- Extracto de cuenta bancaria
- Documento hipotecario
- Documento fiscal
- Propietarios/póliza de seguro de alquiler
- El examinador puede revisar otros elementos con su dirección

### Personas que Viajan a Tiempo Completo

Si está utilizando una dirección de reenvío de correo de Dakota del Sur, debe completar una declaración jurada de residencia. También deberá proporcionar un recibo de un hotel/motel, campamento o parque de casas rodantes de Dakota del Sur para demostrar una noche de estadía en el último año, así como UN DOCUMENTO (no más de UN año) que acredite la dirección de servicio de su buzón de correo personal (PMB) (recibo de la empresa PMB o un correo con su dirección de PMB) Si tiene amigos o familiares en Dakota del Sur y planea usar su dirección, puede completar y seguir las instrucciones en el formulario de Consentimiento para el Uso de Dirección. Puede encontrar estos formularios en el siguiente enlace: <https://dps.sd.gov/resource-library>. Tenga en cuenta que si mantiene una residencia en otro estado, no califica como viajero a tiempo completo.

### Veteranos

Los veteranos que han sido dados de baja honorablemente del ejército tienen la opción de agregar la palabra "Veterano" al frente de su licencia de conducir o identificación de Dakota del Sur. Además de los documentos enumerados anteriormente, deberán presentar uno de los siguientes:

- Formulario DD-214 que muestra el estatus de baja honorable del servicio activo
- Presentar un certificado firmado por un oficial de servicio de veteranos del condado o tribal que verifique su estatus honorable
- DD Form 2 (Retirado)
- Formulario DD 2A (**Reserva Retirada**)
- Formulario NGB 22

**Si no puede obtener alguno de los documentos requeridos, comuníquese con nuestra oficina en [DPSDL@state.sd.us](mailto:DPSDL@state.sd.us) o al 605-773-6883 para ver si hay excepciones disponibles:**

### Requisitos de Servicio Selectivo

Es necesario registrarse en el Servicio Selectivo para que los hombres jóvenes sigan siendo elegibles para recibir Ayuda Federal para Estudiantes, Capacitación Laboral y Trabajos Gubernamentales. Todo solicitante de sexo masculino de entre 18 y 25 años debe presentar en su solicitud que se ha registrado en el Servicio Selectivo o que está autorizando al Departamento de Seguridad Pública a remitir al Servicio Selectivo la información personal necesaria para registrarse. Para obtener más información sobre el Registro del Servicio Selectivo, comuníquese con el Servicio Selectivo al 1-888-655-1825.

### Tarifas (sujetas a cambios)

Licencia de Conducir Regular o Permiso de Instrucción (actualización, nueva, renovación o transferencia desde otro estado)	\$28.00
Tarjeta de Identificación (nueva, renovación o transferencia de otro estado)	\$28.00
Cambio de Dirección, Cambio de Nombre o una Licencia de Conducir o Tarjeta de Identificación de Reemplazo	\$15.00
Permiso de Instrucción de Motocicleta (nueva licencia o dentro del período de renovación)	\$28.00
Conversión de un Permiso de Instrucción de Motocicleta	\$28.00
Licencia de Conducir Comercial (renovación, Permiso de Instrucción o transferencia de otro estado)	\$33.00
Conversión de un Permiso de Instrucción CDL	\$33.00
Prueba (s) de Aprobación de Licencia de Conducir Comercial	\$15.00 cada una

La tarifa de una Licencia de Conducir Comercial no incluye el examen de habilidad (manejo). La prueba de pericia debe ser realizada por un evaluador externo y el evaluador puede cobrar hasta \$90 más impuestos por la prueba.

Para propósitos de prueba, la tarifa le permite tres intentos para aprobar una prueba dentro de un período de 6 meses. Después de 3 intentos, o 6 meses, la tarifa debe abonarse nuevamente. (SDCL 32-12-2)

*Se otorga un prorrateo de las tarifas a los solicitantes menores de 21 años a quienes se les otorga una licencia de menos de 5 años.*

### ¿Quién No Puede Obtener una Licencia de Conducir de Dakota del Sur?

- Personas menores de 14 años.
- Personas que tienen licencia o privilegio de conducir revocada en Dakota del Sur o en cualquier otro estado.
- Personas que han acumulado atrasos de manutención de niños de \$1,000 o más. (Estas personas pueden ser elegibles para una licencia temporal de 6 meses).
- Persona presente de manera ilegal en EE. UU.
- Persona que se ha determinado médica o psicológicamente no apta para conducir.

## PREFACIO

Conducir una motocicleta es divertido y puede ser un excelente medio de transporte. Pero se necesitan las habilidades y los conocimientos adecuados para conducir con seguridad en condiciones de tráfico.

Esta 18ª edición del Manual del Operador de Motocicletas de la

Fundación para la Seguridad de Motocicletas (Motorcycle Safety Foundation) \* contiene consejos y estrategias para ayudar a los conductores a gestionar los riesgos. El manual fue escrito para principiantes y diseñado para su uso en programas de licencias, pero contiene gran información para todos los motociclistas de dos y tres ruedas. Los temas cubiertos incluyen controles de motocicletas, desarrollo de estrategias efectivas en la calle, conducción en grupo, conducción con un pasajero y más.

Hay recursos adicionales disponibles en [MSF-USA.org](http://MSF-USA.org), incluido el nuevo *curso* básico electrónico de la MSF, con ejercicios interactivos en línea. Pero la mejor manera de aprender a conducir es a través de un entrenamiento práctico formal, como con el *Curso Básico de Conductor de MSF*, donde aprenderá a manejar correctamente una motocicleta con la ayuda de los *Entrenadores de Conductores* certificados por la MSF.

Hacer que el motociclismo sea más seguro y, como resultado, más divertido, es nuestro objetivo.



Erik Pritchard

*Presidente*

*Fundación para la Seguridad de Motocicletas*

\* El Manual del Operador de Motocicletas original fue desarrollado por el Instituto Nacional de Investigación de Servicios Públicos bajo contrato con la Administración Nacional de Seguridad del Tráfico en las Carreteras como parte de un acuerdo de cooperación entre NHTSA y MSF. Ayudando continuamente a las agencias estatales con sus programas de licencias, MSF les ofrece los archivos fuente de este folleto sin costo alguno. Escriba a [MSF@MSF-USA.org](mailto:MSF@MSF-USA.org) para obtener más información.



# CONTENIDO

REQUISITOS DE DOCUMENTOS .....	4
PREFACIO.....	7
EL CONDUCTOR Y LA MOTOCICLETA .....	9
PREPARACIÓN PARA CONDUCIR .....	10
<b>Use el Equipo Adecuado</b> .....	10
<b>Conozca Su Motocicleta</b> .....	12
<b>Conozca Sus Responsabilidades</b> .....	15
CONDUZCA DENTRO DE SUS HABILIDADES .....	16
<b>Control Básico del Vehículo</b> .....	16
<b>Manteniendo Su Distancia</b> .....	19
<b>SEE (VER)</b> .....	23
<b>Intersecciones</b> .....	25
<b>Aumento de la Visibilidad</b> .....	26
<b>Evitación de Accidentes</b> .....	31
<b>Manejo de Superficies Peligrosas</b> .....	33
<b>Problemas Mecánicos</b> .....	36
<b>Animales</b> .....	37
<b>Objetos Voladores</b> .....	38
<b>Saliendo de la Carretera</b> .....	38
<b>Transporte de Pasajeros y Carga</b> .....	38
<b>Conduciendo en Grupo</b> .....	41
ESTAR EN FORMA PARA CONDUCIR .....	45
<b>Por Qué Esta Información es Importante</b> .....	45
<b>Alcohol y Otras Drogas en la Operación de Motocicletas</b> .....	45
<b>Alcohol en el Cuerpo</b> .....	45
<b>Alcohol y la Ley</b> .....	46
<b>Minimizar los Riesgos</b> .....	47
<b>Intervenga para Proteger a los Amigos</b> .....	48
<b>Cannabis y Operación de Motocicletas</b> .....	48
<b>Fatiga</b> .....	48
OBTENER SU LICENCIA O ENDOSO. ....	50
SUPLEMENTO DE TRES RUEDAS .....	53
<b>Conozca Su Vehículo.</b> .....	53
<b>Control Básico del Vehículo</b> .....	55
<b>Transporte de Pasajeros y Carga</b> .....	58
SEÑALES DE MANO.....	60
LISTA DE VERIFICACIÓN PREVIA DE T-CLOCS. ....	62

## EL CONDUCTOR Y LA MOTOCICLETA



El motociclismo es una experiencia única. En comparación con un automóvil, usted no se sienta en una motocicleta, sino que se convierte en su mitad superior. No como un conductor pasivo, sino como un conductor activo que se inclina hacia una serie de curvas suaves, jugando con el ritmo de la carretera; cambiando, acelerando y frenando con precisión. Ya sea que viaje hacia y desde el trabajo o prefiera la camaradería de un viaje en grupo el fin de semana, el motociclismo involucra todos sus sentidos y crea una estimulante sensación de libertad.

Junto con esa libertad viene la responsabilidad. Todos los estados requieren algún tipo de licencia o respaldo para demostrar que usted posee un nivel mínimo de habilidad y conocimiento. Este folleto y otras publicaciones sobre motocicletas pueden ayudarlo a prepararse para tener éxito. También puede considerar tomar un curso formal de capacitación práctica, incluso si su estado no requiere que complete uno. Aprenderá a mejorar sus habilidades de conducción y estrategias mentales, para poder ser un motociclista más seguro y alerta y disfrutar mucho más de la conducción.

El diagrama anterior ilustra el complejo entorno que le espera y apoya el concepto de que, como dice la Fundación para la Seguridad de Motocicletas, "la conducción segura depende tanto de las habilidades mentales de conciencia y juicio como de la habilidad física de maniobrar la máquina."

Operar con éxito una motocicleta es una tarea mucho más complicada que conducir un automóvil. El motociclismo requiere fuerza, coordinación y equilibrio, así como un mayor sentido de conciencia y posición entre otros usuarios de la carretera. Una motocicleta responde mejor que un automóvil, pero también es más sensible a las fuerzas externas, como superficies irregulares de la carretera o vientos cruzados. Una motocicleta también es menos visible que un automóvil debido a su perfil más estrecho y ofrece mucha menos protección al exponer a su conductor al tráfico y a los elementos. Todos estos riesgos se pueden gestionar mediante formación y educación.

## PREPARACIÓN PARA CONDUCIR

Lo que usted hace antes de comenzar un viaje es muy importante para viajar de manera segura y efectiva. Antes de cualquier viaje, un motociclista preocupado por la seguridad hace hincapié en:

- **Utilizar el equipo adecuado.**
- **Familiarizarse con la motocicleta.**
- **Verificar las partes y los controles de la motocicleta.**

### **USE EL EQUIPO ADECUADO**

Cuando conduce, su equipo es "adecuado" si lo protege. Ante cualquier accidente, tiene muchas más posibilidades de evitar lesiones graves si usa:

- **Un casco compatible con el DOT**
- **Protección facial u ocular**
- **Vestimenta protectora**

#### **Uso del Casco**

Los accidentes pueden ocurrir, particularmente entre motociclistas principiantes que no están entrenados. Y uno de cada cinco choques de motocicleta resulta en lesiones en la cabeza o el cuello. Las lesiones en la cabeza son tan graves como las lesiones en el cuello, y mucho más comunes. Los análisis de accidentes muestran que las lesiones en la cabeza y el cuello representan la mayoría de las lesiones graves y fatales de los motociclistas. Las investigaciones también muestran que, con pocas excepciones, las lesiones en la cabeza y el cuello se reducen si se usa correctamente un casco de calidad.



Algunos motociclistas optan por no usar casco. Pero aquí hay algunos hechos a considerar:

- **Un casco compatible con el DOT** le permite ver a los lados tan lejos como sea necesario. Los estudios demuestran que un casco no evita que el motociclista detecte el peligro.
- **La mayoría de los choques ocurren** en viajes cortos (menos de cinco millas de largo), solo unos minutos después de comenzar.
- **La mayoría de los pasajeros** viajan a menos de 30 mph cuando ocurre un accidente. A estas velocidades, los cascos pueden reducir a la mitad tanto el número como la gravedad de las lesiones en la cabeza y el cuello.

Independientemente de la velocidad, los motociclistas con casco tienen tres veces más probabilidades de sobrevivir a lesiones en la cabeza que los que no usan casco en el momento del accidente. Lo más importante que usted puede hacer para mejorar sus posibilidades en caso de un accidente es usar un casco de buena calidad bien sujeto.

#### **Selección del Casco**

Se recomiendan dos tipos principales de cascos, que proporcionan dos niveles diferentes de cobertura: tres cuartos y cara completa.

Independientemente del estilo que elija, puede obtener la mayor protección asegurándose de que el casco:

- **Está diseñado para cumplir con los** estándares estatales y del Departamento de Transporte de EE. UU. (DOT). Los cascos con una etiqueta de la Fundación Snell Memorial (Snell Memorial Foundation) también le brindan una garantía de calidad.
- **Se ajusta perfectamente** en todos los sentidos.
- **No tiene defectos obvios** como grietas, relleno suelto o correas deshilachadas.

Sea cual sea el casco que elija, manténgalo bien sujeto en su cabeza cuando conduzca. De lo contrario, si se ve involucrado en un accidente, podría salirse de su cabeza antes de tener la oportunidad de protegerlo.

### Protección Ocular y Facial

Un protector facial de plástico resistente a los impactos puede ayudar a proteger todo su rostro en caso de un accidente. También lo protege del viento, el polvo, la suciedad, la lluvia, los insectos y los guijarros que arrojan los automóviles que van delante. Estos problemas causan distracción y pueden ser dolorosos. Si tiene que lidiar con ellos, no puede dedicar toda su atención a la carretera.

Las gafas protegen sus ojos, aunque no protegerán el resto de su rostro como lo hace un protector facial. Un parabrisas unido a la motocicleta no sustituye a un protector facial o gafas. La mayoría de los parabrisas no protegerán sus ojos del viento. Tampoco los anteojos ni las gafas de sol. Los anteojos no evitarán que sus ojos lagrimeen y podrían salirse cuando gire la cabeza mientras conduce o en condiciones ventosas.

*Para ser eficaz, la protección ocular o facial debe:*

- **Estar libre** de rayones.
- **Ser resistente** a la penetración.
- **Proporcionar una vista clara** a ambos lados.
- **Sujetarse firmemente**, para que no se escape.
- **Dejar pasar el aire** para reducir el empañamiento.
- **Permitir suficiente espacio** para anteojos o gafas de sol, si es necesario.

No se debe usar protección polarizada para los ojos cuando hay poca luz exterior disponible.

### Vestimenta

La ropa adecuada lo protege. También proporciona comodidad y protección contra el calor, el frío, los escombros y las partes calientes y móviles de la motocicleta. También puede hacerlo más visible para los demás.

- **La chaqueta y los pantalones** deben cubrir los brazos y las piernas por completo. Deben ajustarse lo suficientemente para evitar que se muevan con el viento, pero lo suficientemente holgadas para permitirle moverse libremente. El cuero ofrece la mayor protección. El material sintético resistente también proporciona mucha protección. Use una chaqueta incluso en climas cálidos para evitar la deshidratación. Muchas están diseñadas para protegerlo sin sobrecalentar, incluso en los días de verano. Algunos motociclistas eligen chaquetas y pantalones con inserciones de “armadura corporal” en áreas críticas del cuerpo para protección adicional.
- **Las botas o zapatos** deben ser lo suficientemente altos y resistentes para cubrir sus tobillos y brindarles apoyo. Las suelas deben estar hechas de un material duro, duradero y antideslizante.



Mantenga los tacones cortos para que no se enganchen en superficies rugosas. Meta los cordones hacia adentro en su calzado para que no se enganchen en su motocicleta.

- **Los guantes** permiten un mejor agarre y ayudan a proteger sus manos. Sus guantes deben estar hechos de cuero o de un material duradero similar.
- **La protección auditiva** reduce el ruido y le permite escuchar sonidos importantes, como bocinas de automóviles o sirenas. La exposición prolongada al ruido del motor y del viento puede causar daños auditivos permanentes incluso si usa un casco integral. Ya sea que elija tapones de espuma desechables o dispositivos moldeados personalizados reutilizables, asegúrese de cumplir con las leyes estatales sobre protección auditiva.

En clima frío o húmedo, su ropa debe mantenerlo abrigado y seco, así como protegerlo de lesiones. No puede controlar bien una motocicleta si está adormecido. Conducir durante períodos prolongados en clima frío puede provocar escalofríos y fatiga intensos. Una chaqueta de invierno debe resistir el viento y ajustarse bien al cuello, las muñecas y la cintura. Los trajes de lluvia de buena calidad diseñados para montar en motocicleta son resistentes a romperse o hincharse a altas velocidades.

## CONOZCA SU MOTOCICLETA

Hay muchas cosas en la carretera que pueden causarle problemas. Su motocicleta no debería ser una de ellas. Para asegurarse de que su motocicleta no le defraude:

- **Empiece** con la motocicleta adecuada para usted. Debe adaptarse a usted perfectamente.
- **Lea** el manual del propietario.
- **Familiarícese** con los controles.
- **Revise** la motocicleta antes de cada viaje.
- **Manténgala** en condiciones seguras de conducción entre viajes.
- **Evite** complementos y modificaciones que la hagan más difícil de manejar.

### La Motocicleta Adecuada para Usted

Primero, asegúrese de que su motocicleta sea la adecuada para usted. Debería "encajar" en usted. Sus pies deben tocar el suelo mientras está sentado en la motocicleta y los controles deben ser fáciles de operar. Las motocicletas más pequeñas suelen ser más fáciles de manejar para los principiantes.

*Como mínimo, su motocicleta de uso legal en la calle debe tener:*

- **Faro, luz trasera y luz de freno.**
- **Frenos delanteros y traseros.**
- **Señales de giro.**
- **Bocina.**
- **Dos espejos.**

### Empréstitos y Préstamos

Prestatarios y prestamistas de motocicletas, cuidado. Es más probable que los accidentes ocurran entre los motociclistas principiantes, especialmente en los primeros meses de conducción. Conducir una motocicleta desconocida aumenta el riesgo. Si pide prestada una motocicleta, familiarícese con ella lejos del tráfico. Y si le presta su motocicleta a amigos, asegúrese de que tengan licencia y sepan cómo conducir antes de permitirles salir a la carretera.

## PÓNGASE A PRUEBA

1

Un protector facial de plástico resistente a roturas:

- A. No es necesario si usted tiene parabrisas.
- B. Solo protege sus ojos.
- C. Ayuda a proteger todo su rostro.
- D. No protege su rostro tan bien como las gafas.



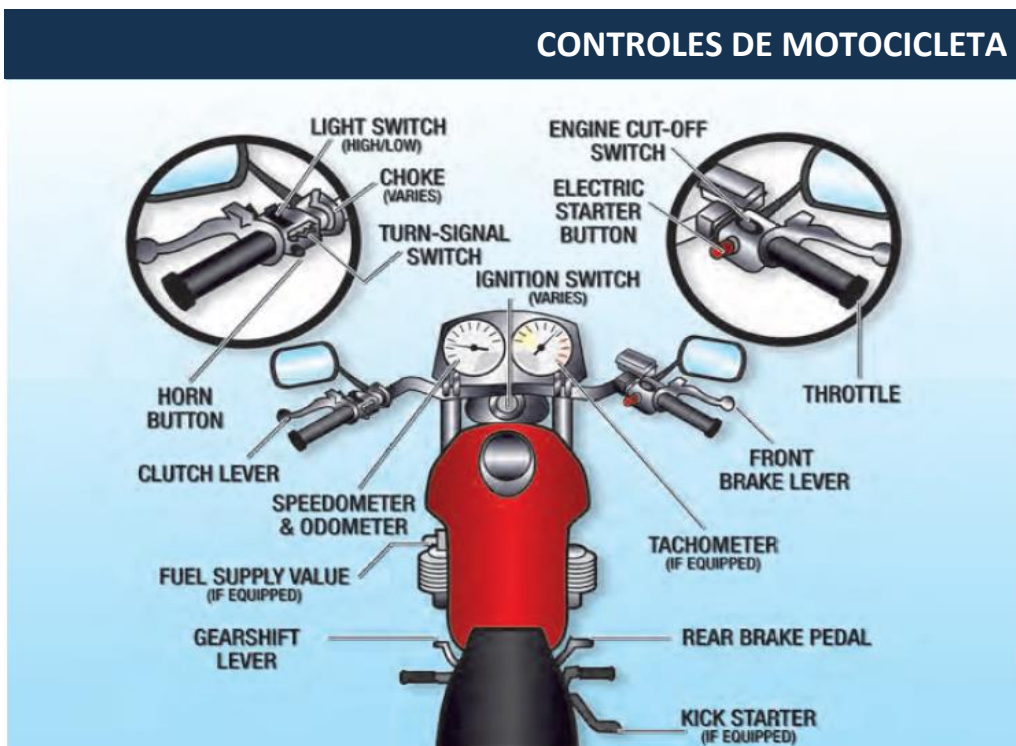
No importa que tanta experiencia que tenga, conduzca con mucho cuidado en cualquier motocicleta que sea nueva o que no le resulte familiar. Más de la mitad de todos los choques involucran a conductores con menos de cinco meses de experiencia en su motocicleta.

Familiarícese con los Controles de la Motocicleta

Asegúrese de estar completamente familiarizado con la motocicleta antes de sacarla a la calle. Asegúrese de revisar el manual del propietario. Esto es particularmente importante si conduce una motocicleta prestada.

**Si va a utilizar una motocicleta desconocida:**

- **Revísela a fondo**
- **Descubra dónde está todo**, especialmente las señales de giro, la bocina, el interruptor de los faros, la válvula de suministro de combustible y el interruptor de corte del motor. Encuentre y opere estos elementos sin tener que buscarlos.
- **Conozca los controles** Accione el acelerador, la palanca del embrague, los frenos y la palanca de cambios varias veces antes de comenzar a conducir. Familiarícese con la zona de fricción de las transmisiones manuales.
- **Conduzca con mucho cuidado** y esté atento a los alrededores. Acelere suavemente, tome curvas de forma mas lenta y deje espacio adicional para detenerse.



### Revise Su Motocicleta

Una motocicleta necesita atención más frecuente que un automóvil. Una falla técnica menor en un automóvil rara vez es más que un inconveniente para el conductor. La misma falla en una motocicleta puede resultar en un accidente o en tener que dejar su motocicleta estacionada al costado de la carretera. Si algo anda mal con su motocicleta, usted querrá averiguarlo antes de ingresar a la carretera

La principal fuente de información sobre cómo se debe inspeccionar y mantener una motocicleta es el manual del propietario. Asegúrese de absorber toda la información importante. Una motocicleta seguirá conduciendo como nueva si se le brinda el mantenimiento adecuado y las inspecciones de rutina se vuelven parte de ese mantenimiento.

Una inspección previa solo toma unos minutos y debe realizarse antes de cada viaje para evitar problemas. Es rápido y fácil verificar los componentes críticos y debe ser tan rutinario y automático como verificar el pronóstico del tiempo antes de comenzar el día. Un recordatorio conveniente desarrollado por MSF es T-CLOCS<sup>SM</sup>. Hay una hoja "desprendible" de T-CLOCS en la parte posterior de este manual para que la conserve. Se debe realizar una inspección T-CLOCS antes de cada viaje, e incluye verificaciones de:

### **T - Neumáticos y Ruedas**

- Compruebe la presión de inflado de los neumáticos, el desgaste de la banda de rodadura y el estado general de las paredes laterales y la superficie de la banda de rodadura.
- Pruebe las palancas de freno delantero y trasero una a la vez. Asegúrese de que cada una se sienta firme y sujete la motocicleta cuando estén completamente aplicadas.

### **C - Controles**

- Asegúrese de que el embrague y el acelerador funcionen sin problemas. El acelerador debe volver a cerrarse completamente cuando se suelte. El embrague debe sentirse apretado y funcionar sin problemas.
- Pruebe la bocina. Asegúrese de que funcione.

### **L - Luces y Electricidad**

- Compruebe tanto el faro delantero como el trasero. Pruebe el interruptor para asegurarse de que funcionen tanto las luces altas como las bajas.
- Encienda las señales de giro a la derecha y a la izquierda. Asegúrese de que todas las luces funcionen correctamente.
- Pruebe ambos frenos y asegúrese de que cada uno encienda la luz de freno.
- Limpie y ajuste los espejos antes de comenzar. Es difícil conducir con una mano mientras intenta ajustar un espejo. Ajuste cada espejo para que pueda ver el carril de atrás y el carril de al lado. Cuando se ajusta correctamente, un espejo puede mostrar el borde de su brazo u hombro, pero lo importante es el camino detrás de usted y al costado.

### **O - Aceite y Otros Fluidos**

- Revise los niveles de aceite del motor y del líquido de la transmisión.
- Compruebe semanalmente el líquido del sistema hidráulico de frenos y el nivel de refrigerante, si está equipado.
- Asegúrese de que la válvula de combustible esté abierta, si está equipado, antes de comenzar. Con la válvula de combustible cerrada, su motocicleta puede arrancar solo con el combustible que todavía está en las líneas, pero se detendrá una vez que las líneas estén vacías.
- Mire debajo de la motocicleta en busca de signos de una fuga de aceite o combustible.

### **C - Chasis**

- Verifique la suspensión delantera. Asegúrese de que no esté atascada. Los amortiguadores y resortes traseros deben moverse suavemente.

- Si hay una cadena o una correa, ajústela de acuerdo con las especificaciones del fabricante y verifique que las ruedas dentadas no estén desgastadas o dañadas.

## S - Soportes

- Asegúrese de que el soporte lateral funcione sin problemas y de que el resorte lo sujete firmemente en la posición elevada. Si está equipado, el caballete central también debe sujetarse firmemente contra el bastidor siempre que la motocicleta esté en movimiento.

Además, el mantenimiento regular, como ajustes y cambios de aceite, es importante. El desgaste con el uso es normal; el mantenimiento de rutina ayudará a prevenir costosas averías. El programa de mantenimiento regular de las piezas y los controles de la motocicleta se encuentra en el manual del propietario de la motocicleta.

## CONOZCA SUS RESPONSABILIDADES

“Accidente” implica un evento imprevisto que ocurre sin culpa o negligencia. En el tráfico, ese no es el caso. De hecho, la mayoría de las personas involucradas en un accidente probablemente deberían asumir alguna responsabilidad por lo que ocurre.

Considere una situación en la que alguien decide conducir a través de una intersección con una luz amarilla que se pone roja. Su semáforo cambia a verde. Entra en la intersección sin verificar si hay tráfico. Eso es todo lo que se necesita para que los dos se estrellen. Era responsabilidad del conductor detenerse y era su responsabilidad mirar antes de salir. Alguien más podría ser el primero en iniciar la cadena de eventos que conducen a un accidente, pero eso no deja a ninguno de nosotros libre de nuestra responsabilidad de reducir el riesgo.

Como ciclista, no puede estar seguro de que otros operadores lo verán o le cederán el paso. Para reducir las posibilidades de que ocurra un accidente:

- Sea visible:** use ropa adecuada, use los faros delanteros, conduzca en la mejor posición del carril para ver y ser visto.
- Comunique sus intenciones:** utilice las señales adecuadas, la luz de freno y la posición del carril.
- Mantenga un margen de espacio adecuado:** al seguir, ser seguido, compartir carril, rebasar y ser rebasado.
- Busque su ruta** de viaje 12 segundos por delante.
- Identificar y separar los peligros.**
- Esté preparado para actuar:** manténgase alerta y sepa cómo llevar a cabo las maniobras adecuadas para evitar choques, como frenar con firmeza o desviar.

La culpa no importa cuando alguien se lesiona en un accidente. La capacidad de conducir conscientemente, tomar decisiones críticas y llevarlas a cabo separa a los conductores responsables del resto. Recuerde, depende de usted evitar ser la causa o un participante desprevisto en cualquier accidente.

## PÓNGASE A PRUEBA

2

Más de la mitad de todos los accidentes:

- Ocurren a velocidades superiores a 35mph.
- Sucedan de noche.
- Son causadas por neumáticos gastados.
- Involucra a motociclistas que tengan menos de cinco meses de experiencia en sus motocicletas.



## CONDUZCA DENTRO DE SUS HABILIDADES

La lectura de este manual no le enseña las habilidades físicas para controlar la dirección, la velocidad o el equilibrio. Eso es algo que solo puede aprender a través de la práctica, preferiblemente en un curso formal de instrucción como el MSF *RiderCourse*. Pero el control comienza con conocer sus propias habilidades y conducir dentro de ellas, además de conocer y obedecer las reglas de la carretera.

### CONTROL BÁSICO DEL VEHÍCULO

#### Posición del Cuerpo

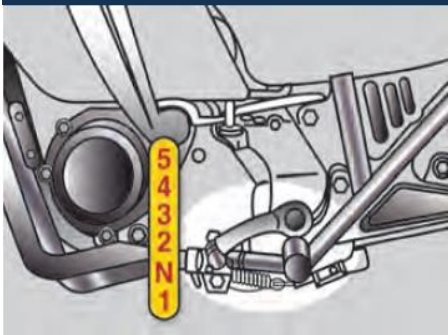
##### SOSTENIENDO EMPUÑADURAS



*Para controlar bien una motocicleta:*

- **Postura:** posicione cómodamente de modo que pueda operar todos los controles y conducir con eficacia. Esto le ayuda a interactuar bien con su motocicleta y le permite reaccionar rápidamente ante los peligros.
- **Asiento:** siéntese lo suficientemente hacia adelante como para que los brazos queden ligeramente doblados al sujetar las empuñaduras. Doblar los brazos le permite presionar el manillar sin tener que estirar demasiado.
- **Manos:** sostenga las empuñaduras firmemente para mantener su agarre sobre superficies rugosas. Comience con la muñeca derecha plana. Esto le ayudará a evitar utilizar demasiado el acelerador de forma accidental. Además, ajuste el manillar de modo que sus manos estén a la altura de los codos o debajo de ellos. Esto le permite utilizar los músculos adecuados para una dirección adecuada.

##### CAMBIAR DE MARCHA



- **Rodillas:** mantenga las rodillas contra el tanque de gasolina para ayudarlo a mantener el equilibrio mientras la motocicleta gira.
- **Pies:** mantenga los pies firmemente sobre los apoyapiés para mantener el equilibrio. No arrastre los pies. Si su pie se engancha con algo, podría lesionarse y podría afectar su control de la motocicleta. Mantenga los pies cerca de los controles para poder acceder a ellos fácilmente si es necesario. Además, no deje que los dedos de los pies apunten hacia abajo, ya que pueden quedar atrapados entre la carretera y los apoyapiés.

#### Cambiar de Marcha

Cambiar de marcha implica más que simplemente conseguir que la motocicleta aumente de velocidad sin problemas. Aprender a usar las marchas al hacer cambios descendentes, girar o arrancar en pendientes es igualmente importante para la operación segura de la motocicleta.

La palanca de cambio de velocidades está ubicada frente al apoyapiés izquierdos y se acciona con el pie izquierdo. Para cambiar "hacia arriba" a una marcha más alta, coloque su pie debajo de la palanca de cambios y levante y suelte. Para hacer cambios descendentes, presione la palanca de cambios hacia abajo y suéltela. La palanca de cambios cambia de marcha cada vez que se levanta o se presiona. Siempre que se suelta la palanca, la carga del resorte la devuelve al centro, donde el mecanismo se restablece para el siguiente cambio hacia arriba o hacia abajo. Un patrón de engranajes típico es 1-N2-3-4-5. La N es de neutral, que se selecciona mediante un "medio elevamiento" desde la 1ª marcha o una "media presión" desde la 2ª marcha.

La mayoría de las motocicletas tienen cinco marchas, pero algunas tienen cuatro o seis marchas.

A medida que su motocicleta aumenta de velocidad, deberá cambiar a una marcha más alta. Cambie de marcha mucho antes de que las RPM del motor alcancen su velocidad máxima recomendada. Como regla general, cambie lo suficientemente rápido para evitar sobrerrevolucionar el motor, pero no tan pronto como para que el motor se arrastre.

**Al realizar cambios ascendentes, utilice un proceso de 3 pasos:** 1) Suelte el acelerador mientras aprieta la palanca del embrague, 2) levante la palanca de cambios con firmeza tanto como sea posible y suéltela, 3) suelte suavemente la palanca del embrague y ajuste el acelerador.

Debe cambiar de marcha usando la palanca del embrague mientras reduce la velocidad o se detiene. También puede bajar de marcha cuando necesite más potencia para acelerar.

Asegúrese de conducir lo suficientemente lento cuando cambie a una marcha más baja. De lo contrario, la motocicleta se tambaleará y la rueda trasera podría patinar. Cuando conduzca cuesta abajo o cambie a primera velocidad, es posible que deba usar los frenos para reducir la velocidad lo suficiente antes de rebajar la marcha de manera segura.

**Al hacer cambios descendentes, utilice un proceso de 3 pasos:** 1) Suelte el acelerador mientras aprieta la palanca del embrague, 2) presione la palanca de cambios hacia abajo con firmeza y suelte, 3) suelte la palanca del embrague mientras gira el acelerador. Girar ligeramente el acelerador mientras afloja suavemente la palanca del embrague puede ayudar a que el motor acelere más rápidamente y hacer que el cambio descendente sea más suave. Cambiar a una marcha más baja produce un efecto similar al de usar los frenos. Esto se conoce como freno motor. Para usar el freno motor, baje una marcha a la vez y suelte la palanca del embrague a través de la zona de fricción entre cada cambio descendente. Permanezca en la zona de fricción hasta que la velocidad del motor se estabilice. Luego suelte la palanca completamente hasta que esté listo para el siguiente cambio descendente. Por lo general, se cambia de marcha una a la vez, pero es posible cambiar más de una marcha mientras se aprieta la palanca del embrague.

Permanezca en la primera marcha mientras esté detenido para que pueda moverse rápidamente si lo necesita.

Trabaje para lograr una liberación suave y uniforme de la palanca del embrague, especialmente al hacer cambios descendentes. Es mejor cambiar de marcha antes de entrar en una curva. Sin embargo, a veces es necesario cambiar de marcha durante la curva. Si es así, recuerde hacerlo de manera suave. Un cambio repentino en la potencia de la rueda trasera puede provocar un patinazo.

### **Frenar**

El frenado inadecuado sigue siendo un factor que contribuye significativamente en muchos accidentes de motocicletas. La mayoría de las motocicletas tienen dos controles de freno: uno para la rueda delantera y otro para la rueda trasera. Utilice siempre ambos frenos cada vez que disminuya la velocidad o frene. El freno delantero es más potente y puede proporcionar el 70% o más de su potencia de frenado total. El freno delantero es seguro si lo usa correctamente.

El frenado máximo en línea recta se logra aplicando completamente los frenos delanteros y traseros sin bloquear ninguna de las ruedas.

Para hacer esto:

- **Apriete el freno delantero de forma** suave, firme y progresivamente con más fuerza. No agarre la palanca del freno ni ejerza una presión brusca.
- **A medida que el peso de la motocicleta se** transfiere hacia adelante, se dispone de más tracción en la rueda delantera, por lo que el freno delantero se puede aplicar con más firmeza después de comenzar a frenar.
- **Mantenga las rodillas contra el** tanque y los ojos en alto, mirando bien hacia adelante. Esto le ayuda a detener la motocicleta en línea recta.
- **Aplique una presión ligera** al pedal del freno trasero para evitar que la rueda trasera patine. A medida que el peso se transfiere hacia adelante, hay menos tracción disponible en la parte trasera.

Usar ambos frenos incluso para paradas “normales” le permitirá desarrollar la habilidad adecuada para usar ambos frenos correctamente en una emergencia. Apriete el freno delantero y presione el trasero. Agarrar fuertemente el freno delantero o atascarse en el trasero puede hacer que los frenos se bloqueen y ocasionar problemas de control.

### Frenar en una Esquina

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

Para detenerse lo más rápido y seguro posible en una curva, y dependiendo de las condiciones de la carretera y el tráfico, intente colocar la motocicleta lo más perpendicularmente posible a la carretera y luego frene. Si las condiciones no lo permiten, frene suave y gradualmente, pero no aplique tanta fuerza de frenado como lo haría si la motocicleta estuviera recta. A medida que reduce la velocidad, puede reducir el ángulo de inclinación y, a medida que haya más tracción disponible para frenar, podrá aplicar los frenos con más firmeza, de modo que cuando la motocicleta se detenga, la misma esté recta y el manillar se enderece. Hacer esto bien requiere práctica.

#### VUELTAS NORMALES



inclinación y, a medida que haya más tracción disponible para frenar, podrá aplicar los frenos con más firmeza, de modo que cuando la motocicleta se detenga, la misma esté recta y el manillar se enderece. Hacer esto bien requiere práctica.

### Sistemas de Frenado Vinculados e Integrados

Algunas motocicletas tienen un sistema de frenado vinculado que conecta los frenos delantero y trasero y aplica presión de frenado a ambos frenos cuando se aplica la palanca delantera o el pedal trasero. Un sistema de frenado integrado es una variación del sistema vinculado en el que se aplica un frenado delantero parcial cada vez que se activa el freno trasero. Consulte el manual del propietario para obtener una explicación detallada sobre el funcionamiento y el uso eficaz de estos sistemas.

#### GIROS LENTOS Y CERRADOS



### Sistemas de Frenos Antibloqueo (ABS)

El ABS está diseñado para evitar el bloqueo de las ruedas y evitar patinazos al detenerse en situaciones de pánico. El ABS opera cuando se aplica demasiada presión en el control del freno delantero o trasero. Si los sensores electrónicos detectan un posible bloqueo de las ruedas, la presión del freno se libera y luego se vuelve a aplicar para mantener la máxima eficacia de frenado si los controles del freno permanecen aplicados.

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

## Girar

Acérquese a los giros y curvas con precaución. Los motociclistas a menudo intentan tomar curvas o girar demasiado rápido. Cuando no pueden mantener la curva, terminan cruzándose a otro carril o saliéndose de la carretera. O reaccionan de forma exagerada y frenan con demasiada fuerza, provocando un patinazo y la pérdida de control.

Los siguientes cuatro pasos le ayudarán a aprender a girar con eficacia. Tenga en cuenta que, en el uso real, estos pasos pueden superponerse:

- **DESPACIO**- Reduzca la velocidad antes del giro cerrando el acelerador y, si es necesario, aplicando ambos frenos.
- **MIRE** - Mire a través de la curva hacia donde quiere ir. Gire solo la cabeza, no los hombros, y mantenga los ojos al mismo nivel que el horizonte.
- **PULSE** - Para girar, la motocicleta debe inclinarse. Para inclinar la motocicleta, presione la empuñadura en la dirección del giro. Presione la empuñadura izquierda - inclínese hacia la izquierda - vaya hacia la izquierda. Presione la empuñadura derecha - inclínese hacia la derecha - vaya hacia la derecha. Cuanto mayor sea la velocidad en un giro, o cuanto más pronunciado sea el giro, mayor debe ser el ángulo de inclinación.
- **GIRE** - Gire el acelerador para mantener o aumentar ligeramente la velocidad. Esto ayuda a estabilizar la motocicleta.

En giros regulares, el conductor y la motocicleta deben inclinarse juntos en el mismo ángulo.

En giros lentos y cerrados, contrapese inclinando la motocicleta únicamente y manteniendo el cuerpo erguido.

## MANTENGA SU DISTANCIA

Es bueno tener un "colchón de espacio" que lo separe de otros vehículos en la carretera. Esto le proporcionará una visión clara de las situaciones de tráfico, de modo que si alguien más comete un error, usted tendrá:

- Más tiempo para responder.
- Más espacio para maniobrar, incluida una ruta de escape si es necesario.

## Posición en el Carril

Los motociclistas exitosos saben que están más seguros cuando otros los ven claramente. De alguna manera, el tamaño de la motocicleta puede funcionar a su favor. Cada carril de tráfico le da a una motocicleta tres caminos de circulación, como se indica en la ilustración.

Su elección de carril debería ayudarlo a:

- Aumentar su capacidad para ver y ser visto.
- Evitar los puntos ciegos de los demás.
- Evitar los peligros de la superficie.
- Comunicar tus intenciones.
- Evitar las ráfagas de viento de otros vehículos.
- Proporcionar una vía de escape.
- Prepararse para giros.

Muchos motociclistas consideran que el tercio izquierdo del carril, la huella del neumático izquierdo de los automóviles, es su posición predeterminada en el carril. Pero considere variar la posición de su carril según lo requieran las condiciones, teniendo en cuenta que no sea necesario evitar ninguna parte del carril, incluido el centro.

Debe ubicarse en la parte del carril donde es más probable que lo vean y pueda mantener un margen de seguridad a su alrededor. Cambie de posición a medida que cambien las situaciones del tráfico. Conduzca por el camino 2 o 3 si los vehículos y otros problemas potenciales están solo a su izquierda. Permanezca en el camino 1 o 2 si los posibles peligros están solo a su derecha. Si los vehículos circulan a ambos lados de usted, el centro del carril, el camino 2, suele ser su mejor opción.

Recuerde, el tercio central del carril es el lugar donde se acumulan los escombros y las gotas de aceite de los automóviles y donde se encuentran los peligros, como las superficies irregulares. A menos que la carretera esté mojada, la franja central típica permite una tracción adecuada. Puede operar a la izquierda o derecha de la mancha de grasa y aún estar dentro del tercio central del carril de tráfico. Evite conducir sobre grandes acumulaciones de aceite y grasa que generalmente se encuentran en intersecciones con mucho tráfico o casetas de peaje.

Los ciclistas experimentados confían en sus propias estrategias y juicio. Sin embargo, una regla absoluta es evitar viajar en el punto ciego de otro vehículo.

### **Siguiendo a Otro Vehículo**

“Seguir demasiado de cerca” es un factor frecuente en los choques que involucran a motociclistas. En el tráfico, las motocicletas necesitan tanta distancia para detenerse como los automóviles. Normalmente, se debe mantener una distancia **mínima de dos segundos** cuando se sigue a un vehículo.



*Para medir su distancia de seguimiento:*

- **Elija un marcador**, como una señal en el pavimento o un poste de luz, en la carretera o cerca de ella.
- **Cuando la parte trasera** del vehículo de adelante pase el marcador, cuente los segundos: "un Mississippi, dos Mississippi".
- **Si alcanza el marcador** antes de llegar a "dos", lo está siguiendo demasiado de cerca.

Una distancia de seguimiento de dos segundos deja una cantidad mínima de espacio para detenerse o virar si el conductor de adelante se detiene repentinamente. También permite una mejor vista de los baches y otros peligros en el camino.

## SIGUIENDO



Se necesita un espacio mayor si su motocicleta tarda más de lo normal en detenerse. Si el pavimento está resbaladizo, si no puede ver a través del vehículo de adelante, o si el tráfico es denso y alguien puede pasar delante de usted, abra una distancia de seguimiento de tres segundos o más.

Manténgase muy por detrás del vehículo de adelante incluso cuando esté detenido. Esto hará que sea más fácil salir del camino si alguien lo ataca por detrás. También le dará un colchón de espacio si el vehículo de adelante comienza a retroceder por alguna razón.

Cuando esté detrás de un automóvil, conduzca donde el conductor pueda verlo en el espejo retrovisor interior. Conducir en la parte central del carril debe ponerlo a la vista.

Conducir en el lado opuesto de un carril puede permitir que un conductor lo vea en un espejo retrovisor lateral. Pero recuerde que la mayoría de los conductores no miran sus espejos laterales con tanta frecuencia como miran el espejo interior. Si la situación del tráfico lo permite, la parte central del carril suele ser el mejor lugar para que los conductores de adelante lo vean y evitar que otros invadan su espacio.

### **Siendo Seguido**

Acelerar para perder a alguien que lo sigue demasiado de cerca puede resultar en alguien que lo siga a una velocidad aun mayor.

Una mejor manera de lidiar con los que le siguen de muy cerca es ponerlos frente a usted. Cuando alguien lo esté siguiendo demasiado de cerca, intente dejarlo pasar. Si no puede hacer esto, reduzca la velocidad y



abra espacio adicional por delante para dejar espacio para que usted y la persona que lo sigue se detengan. Esto también les animará a pasar. Si no lo pasan, usted y la persona que lo sigue se habrán dado más tiempo y espacio para reaccionar en caso de que se desarrolle una emergencia más adelante.

También puede salir de la carretera y volver a entrar más tarde o usar un área de estacionamiento para hacer lo mismo.

#### Adelantarse

- **Conduzca en la parte izquierda** del carril a una distancia de seguimiento segura para aumentar su línea de visión y hacerse más visible. Señalice y verifique el tráfico que viene en sentido contrario. Utilice sus espejos y gire la cabeza para comprobar su punto ciego.
- **Cuando sea seguro**, cambie al carril izquierdo y acelere. Seleccione una posición en el carril que no abarrote el automóvil y proporcione espacio para evitar peligros en su carril.
- **No se quede en el punto ciego**
- **Vuelva a señalar**, y complete las revisiones de los espejos y con la cabeza antes de regresar a su carril original y luego apague la señal. **Recuerde, los pases deben completarse dentro de los límites de velocidad publicados y solo donde esté permitido. ¡Conozca las señales y marcas en las carreteras!**

#### PÓNGASE A PRUEBA

3

Al conducir, debe:

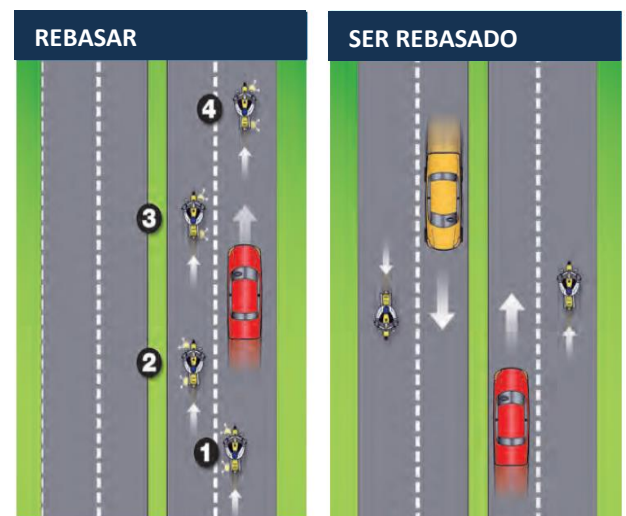
- A. Girar la cabeza y los hombros para ver las curvas.
- B. Mantener los brazos rectos.
- C. Mantener las rodillas alejadas del tanque de gasolina.
- D. Girar solo la cabeza y los ojos para ver hacia dónde se dirige.

#### Ser Pasado

Cuando lo rebasen por detrás, manténgase en la parte central de su carril. Conducir cerca del vehículo que está pasando puede ponerlo en una situación peligrosa.

#### Evite ser chocado considerando:

- **El otro vehículo:** un pequeño **error** de usted o del conductor que pasa podría causar un deslizamiento lateral.
- **Espejos extendidos:** algunos conductores **olvidan** que sus espejos se encuentran más lejos que sus guardabarros.
- **Objetos arrojados por las ventanas:** incluso si el conductor sabe que está allí, es posible que un pasajero no lo vea y arroje algo sobre usted o sobre la carretera delante de usted.
- **Ráfagas de viento de vehículos más grandes:** pueden afectar su control. Tiene más margen de error si se encuentra en la parte más alejada cuando lo golpea esta ráfaga de viento que si está más cerca del carril lindante.



#### Carril Compartido

Los automóviles y las motocicletas necesitan un carril completo para operar de manera segura. Por lo general, está prohibido compartir carriles.

Conducir entre filas de automóviles detenidos o en movimiento en el mismo carril puede dejarlo vulnerable a lo inesperado. Una mano podría salir por una ventana; se podría abrir una puerta; un automóvil podría girar de repente. Desaliente que otros compartan el carril. Mantenga una posición central siempre que los conductores se sientan tentados a pasar apretados a su lado. Los conductores están más tentados a hacer esto:

- **En tráfico intenso** de parachoques a parachoques.
- **Cuando lo** quieren pasar.
- **Cuando se** está preparando para doblar en una intersección.
- **Cuando se** está moviendo hacia un carril de salida o saliendo de una autopista.



### Vehículos que se Incorporan

Es posible que los conductores en una rampa de entrada no lo vean en la carretera. Deles suficiente espacio. Cambie a otro carril si hay uno abierto. Si no hay espacio para un cambio de carril, ajuste la velocidad para abrir espacio para el vehículo que se incorpora.

### Vehículos al Costado

No conduzca junto a automóviles o camiones en otros carriles si no es necesario. Es posible que se encuentre en el punto ciego y que un vehículo cambie a su carril sin previo aviso. Los vehículos en el carril aledaño también bloquean su escape si se encuentra con un peligro en su propio carril. Acelere o retroceda para encontrar un lugar libre de tráfico en ambos lados.



### SEE (VER)

Los conductores buenos y experimentados siempre están al tanto de lo que sucede a su alrededor. Reducen su riesgo utilizando la estrategia SEE (VER) de MSF de tres pasos:

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

SEE le ayudará a evaluar lo que sucede en el tránsito para que pueda planificar e implementar el curso de acción más seguro a medida que las situaciones de la carretera cambian. Veamos cada uno de estos pasos.

### Buscar

La firmeza con la que usted **busque** y la cantidad de tiempo y espacio del que disponga puede eliminar o minimizar el riesgo. Mientras busque, concéntrese en encontrar posibles vías de escape, especialmente en o alrededor de intersecciones, áreas comerciales y zonas de escuelas y construcción.

Una forma de buscar es utilizar su "RiderRadar" para escanear agresivamente el entorno delante, a los lados y detrás de usted para evitar peligros potenciales incluso antes de que surjan. Hay tres "plazos de ejecución" a considerar. Primero, tenga al menos una distancia de seguimiento de 2 segundos. Escanear su ruta de urgencia de 4 segundos puede darle tiempo para una respuesta rápida si algo sale mal. Cualquier cosa que esté a 4 segundos de su trayectoria se considera inmediata porque 4 segundos pueden proporcionar suficiente

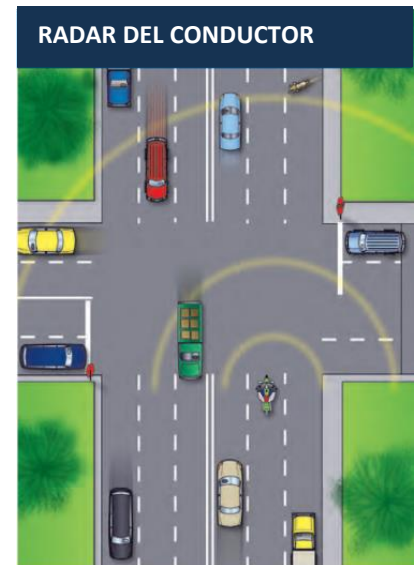


tiempo y espacio para desviarse y / o frenar ante peligros fijos o para alguien o algo que se interponga en su camino.

Finalmente, busque los peligros que estén más alejados, mirando hacia adelante a un área a la que tardaría unos 12 segundos en llegar. Esto proporciona tiempo para prepararse para una situación antes de que se vuelva urgente.

El uso de la estrategia SEE le ayudará a **buscar** una variedad de factores como:

- **Tráfico en sentido contrario** que puede girar a la izquierda frente a usted.
- **Tráfico** procedente de la izquierda y de la derecha.
- **Tráfico** acercándose por detrás.
- Condiciones **peligrosas** de la carretera que requieren que esté alerta, especialmente en áreas con visibilidad limitada. Un entorno visualmente "ajetreado" podría esconderlo a usted y a su motocicleta de los demás.



### Evaluar

**Evaluar** significa pensar en cómo los peligros pueden interactuar para crear riesgos para usted. Anticípese a los problemas potenciales y tenga un plan para reducir los riesgos:

- **Las características de la carretera y la superficie**, como baches, barandillas, puentes, postes telefónicos y árboles, pueden influir en su estrategia de conducción.
- **Dispositivos de control de tráfico** que incluyen señales de tránsito, señales de advertencia y marcas en el pavimento, que requerirán que evalúe cuidadosamente las circunstancias que se avecinan.
- **Vehículos y otro tráfico** que se interpongan en su camino y aumenten la probabilidad de un choque. Piense en sus requisitos de tiempo y espacio para mantener un margen de seguridad y darse tiempo para reaccionar si surge una emergencia.
- **Las vías de escape** deben estar disponibles y pueden estar al frente o a los lados.

### Ejecutar

Finalmente, **Ejecute** su decisión con suavidad y precisión. Para crear más espacio y minimizar los daños causados por cualquier peligro, tome las siguientes medidas:

- **Comunique** su presencia con luces y / o bocina.
- **Ajuste su velocidad** acelerando, deteniéndose o reduciendo la misma.
- **Ajustar su posición** y / o dirección desviándose, cambiando de carril o moviéndose a otra posición dentro de su carril.

Aplique el viejo adagio "un paso a la vez" para encargarse de dos o más peligros. Ajuste la velocidad para permitir que dos peligros se separen. Luego, lidie con ellos uno a la vez como peligros individuales. La toma de decisiones se vuelve más compleja con tres o más peligros. Evalúe las consecuencias y otorgue la misma distancia a cada uno de los peligros.

En áreas de alto riesgo potencial, como intersecciones, áreas comerciales, escuelas y zonas de construcción, tenga preparado el embrague y ambos frenos para reducir el tiempo que necesita para reaccionar.

## INTERSECCIONES

El mayor potencial de conflicto entre usted y el resto del tráfico se encuentra en las intersecciones. Una intersección puede estar en el medio de una zona urbana, o en una entrada privada residencial - dondequiera que el tráfico puede cruzar su camino. Más de la mitad de los choques de motocicletas / automóviles son causados por conductores que violan el derecho de paso del conductor. Los automóviles que giran a la izquierda frente a usted, incluidos los que giran a la izquierda desde el carril a su derecha y los que pasan a su carril desde calles laterales, son los peores peligros. El uso de SEE en las intersecciones para agregar espacio y tiempo es fundamental.

No hay garantías de que otros lo vean. Nunca cuente con el "contacto visual". Con demasiada frecuencia, un conductor mira directamente a un motociclista y aún así no lo "ve". Los únicos ojos con los que usted puede contar son los suyos. Si un automóvil tiene la posibilidad de entrar en su camino, asuma que lo hará. Los buenos conductores siempre están "buscando problemas", no para meterse en ellos, sino para mantenerse al margen.

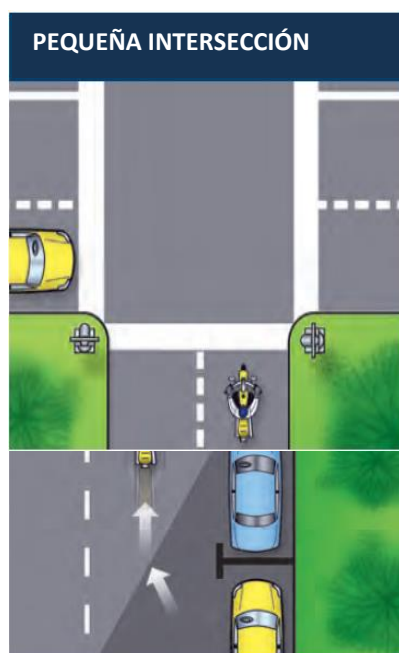


### PÓNGASE A PRUEBA

4

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

- A. Cambiar de carril y dejarlos pasar.
- B. Usar su bocina y hacer gestos obscenos.
- C. Acelerar para poner distancia entre usted y el seguidor.
- D. Ignorarlos..



Disminuya su riesgo al ser visto en las intersecciones. Conduzca con los faros delanteros encendidos y manténgase en una posición en el carril que proporcione la mejor visión del tráfico que se aproxima. Proporcione un espacio de protección alrededor de la motocicleta que brinde una vía de escape. Al acercarse a una intersección donde el conductor de un vehículo se está preparando para cruzar hacia su camino, reduzca la velocidad y seleccione una posición de carril para aumentar su visibilidad ante ese conductor. Tenga preparada la palanca del embrague y ambos frenos para reducir el tiempo de reacción. Al ingresar en la intersección, aléjese del vehículo. No cambie la velocidad o la posición radicalmente, ya que los conductores podrían pensar que se está preparando para doblar. Esté preparado para frenar con fuerza y mantener su posición si un vehículo que viene en sentido contrario dobla frente a usted, especialmente si hay tráfico a su alrededor. Esta estrategia también debe usarse siempre que un vehículo en el carril de sentido contrario esté haciendo señales para doblar a la izquierda, ya sea en una intersección o no.

## Intersecciones Ciegas

### COCHES ESTACIONADOS



Si se acerca a una intersección ciega, muévase a la parte del carril que lo posicionará en el campo de visión de otro conductor lo antes posible. En esta imagen, el motociclista se ha movido a la parte izquierda del carril, alejándose del automóvil estacionado, para que el conductor en la calle transversal pueda verlo antes.

Recuerde, la clave es ver tanto como sea posible y permanecer visible para los demás mientras protege su espacio.

Si tiene una señal de alto o una línea de alto, deténgase allí primero. Después continúe lentamente y pare de nuevo, justo antes de llegar al carril que atraviesa delante de usted. Desde esa posición, incline su cuerpo hacia delante y mire alrededor de los edificios, de los vehículos estacionados o arbustos para ver si se acerca algo.

### ESTACIONAMIENTO EN BORDILLOS



Solo asegúrese de que su rueda delantera se mantenga fuera del carril transversal mientras mira.

### Pasar Vehículos Estacionados

Al rebasar vehículos estacionados, manténgase hacia la izquierda de su carril. Puede evitar problemas causados por la apertura de puertas, los conductores que se bajan de los automóviles o las personas que se interponen entre los automóviles. Si hay tráfico que se aproxima, por lo general es mejor permanecer en la posición del carril central para maximizar su «colchón» de espacio en ambos lados.

Puede ocurrir un problema mayor si el conductor se aleja de la acera sin verificar si hay tráfico detrás. Incluso si mira, es posible que no lo vea a usted.

En cualquier caso, el conductor podría interponerse en su camino. Reduzca la velocidad o cámbiese de carril para darle espacio a alguien que tal vez trate de colocarse delante de usted.

Los automóviles que dan una vuelta en U repentina son peligrosos. Podrían cortar frente a usted, bloqueando toda la carretera y dejándolo a usted sin un lugar a donde ir. Como usted no puede anticipar lo que hará un conductor, reduzca la velocidad y llame la atención del mismo. Use su bocina y continúe con precaución.

### Estacionar al Lado de la Carretera

Si estaciona en un espacio de estacionamiento paralelo al lado de un cordón, coloque la motocicleta en ángulo con la rueda trasera hacia el cordón. (Nota: Algunas ciudades tienen ordenanzas que exigen que las motocicletas se estacionen en paralelo a la acera).

## AUMENTANDO LA VISIBILIDAD

En choques con motociclistas, los conductores suelen decir que nunca vieron la motocicleta. Por delante o por detrás, el contorno de una motocicleta es mucho más pequeño que el de un automóvil. Además, es difícil ver algo que no está buscando y la mayoría de los conductores no buscan motocicletas.

Una buena estrategia para utilizar es fingir que usted es invisible. Si asume que otros automovilistas no pueden verlo, tenderá a conducir con una mentalidad hiperconsciente y notará más detalles en su entorno.

Incluso si un conductor lo ve venir, esto no significa necesariamente que usted está a salvo. Los vehículos más pequeños parecen estar más lejos de lo que realmente están. Es común que los conductores se detengan frente a los motociclistas, pensando que tienen mucho tiempo. Con demasiada frecuencia, se equivocan.

Sin embargo, puede hacer muchas cosas para que los demás lo reconozcan a usted y a su motocicleta.

### Vestimenta

La mayoría de los choques ocurren durante las horas del día. Use ropa de colores brillantes para aumentar sus posibilidades de ser visto. Recuerde, su cuerpo es la mitad de la superficie visible de la unidad de conductor / motocicleta.

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

Cualquier color brillante es mejor que los colores apagados u oscuros. La ropa reflectante de colores brillantes (casco y chaqueta / chaleco) es lo más óptimo.

El material reflectante en un chaleco y en los lados del casco ayudará a los conductores que vienen por los lados a detectarlo. El material reflectante también puede ser de gran ayuda para los conductores tanto por delante como detrás.

### Faro

Una buena forma de ayudar a que los demás a vean su motocicleta es tener los faros encendidos **en todo momento**. Los estudios demuestran que, durante el día, una motocicleta con la luz encendida tiene el doble de probabilidades de ser notada. Utilice las luces bajas durante la noche y cuando haya neblina.

## Señalización

Las señales de una motocicleta son similares a las de un automóvil. Les indican a los demás lo que usted planea hacer.

Sin embargo, debido a la vulnerabilidad adicional del motociclista, las señales son aún más importantes. Úselas siempre que planea cambiar de carril o doblar. Úselas incluso cuando crea que no hay nadie más cerca. Sus luces de señalización lo hacen más fácil de detectar. Por eso es una buena idea usar las señales de giro incluso cuando lo que planea hacer sea obvio.

Cuando ingresa a una autopista, es más probable que los conductores que se acercan por detrás vean su señal parpadeando y le hagan espacio.

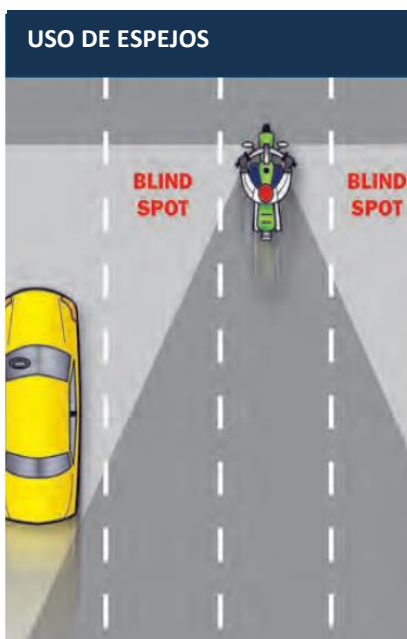


Encender la luz de señalización antes de cada giro reduce la confusión y la frustración del tráfico que lo rodea. Una vez que gire, asegúrese de sacar el guiño o un conductor puede detenerse directamente en su camino, pensando que usted planea girar nuevamente. Use sus señales en cada giro para que los conductores puedan reaccionar en consecuencia. No les haga adivinar lo que usted pretende hacer.

## Luz de Freno

La luz de freno de su motocicleta generalmente no es tan perceptible como las luces de freno de un automóvil. Si la situación lo permite, ayude a los demás lo noten haciendo parpadear la luz de freno antes de reducir la velocidad. Es especialmente importante encender la luz de freno antes de:

- **Reducir la velocidad más rápido de lo** que otros podrían anticipar (saliendo de una autopista de alta velocidad).
- **Reducir la velocidad donde** otros no lo anticipan (en medio de una cuadra o en un callejón).
- **Estar detenido** en una intersección con vehículos que se acercan por detrás.



Si lo siguen de cerca, es una buena idea encender la luz de freno antes de reducir la velocidad. Es posible que el conductor que lo sigue de cerca, lo esté mirando y no vea algo que está más adelante que lo obligue a usted a disminuir la velocidad. Con suerte, esto los disuadirá de ensimismarse y les advertirá de los peligros que se avecinan y que tal vez no vean.

## Uso de los Espejos

Si bien es más importante hacer un seguimiento de lo que sucede adelante, no puede darse el lujo de ignorar las situaciones posteriores.

Las condiciones del tráfico pueden cambiar rápidamente. Saber lo que sucede detrás es esencial para que pueda tomar una decisión segura sobre cómo manejar los problemas que se avecinan.

## PÓNGASE A PRUEBA

5

Para reducir su tiempo de reacción, usted debe:

- Conducir más lento que el límite de velocidad. Solo protege sus ojos.
- Cubrir la maneta del embrague y los frenos.
- Cambiar a neutral al reducir la velocidad.
- Jalar el embrague al girar.



Las revisiones frecuentes en el espejo deben formar parte de su rutina de búsqueda normal. Ponga especial énfasis en el uso de sus espejos:

- **Cuando esté detenido** en una intersección. Observe los vehículos que vienen por detrás. Si los conductores no están prestando atención, podrían estar encima de usted antes de verlo.
- **Antes de cambiar de carril.** Asegúrese de que nadie esté a punto de rebasarlo.
- **Antes de reducir la velocidad.** Es posible que el conductor de detrás no espere que usted disminuya la velocidad o que no esté seguro de cuándo lo hará. Por ejemplo, usted señala un giro y el conductor piensa que usted planea girar en una intersección distante, en lugar de en un camino de entrada más cercano.

La mayoría de las motocicletas tienen espejos redondeados (convexos). Estos brindan una vista más amplia de la carretera detrás que los espejos planos. También hacen que los autos parezcan estar más lejos de lo que realmente están. Si no está acostumbrado a los espejos convexos, familiarícese con ellos. *(Mientras esté detenido, identifique un automóvil estacionado en su espejo retrovisor. Forme una imagen mental de qué tan lejos que está. Luego, dese la vuelta y mírelo para ver qué tan buena fue su estimación).* Practique con sus espejos hasta que desarrolle un buen juicio de la distancia. Incluso entonces, permita una distancia adicional antes de cambiar de carril.

### Verificaciones con la Cabeza

Revisar sus espejos no es suficiente.

Las motocicletas tienen "puntos ciegos" como los automóviles. Antes de cambiar de carril, gire la cabeza y mire hacia los lados para ver si hay otros vehículos.

En una carretera con varios carriles, revise el carril más lejano y el aledaño. Un conductor en el carril mas distante puede dirigirse al mismo espacio que usted planea tomar.



Las verificaciones frecuentes girando la cabeza también deben ser parte de su rutina normal de escaneo. Solo sabiendo lo que está sucediendo a su **alrededor** estará completamente preparado para enfrentarlo.

## Bocina

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

Es una buena idea dar un pitido rápido antes de rebasar a alguien que pueda llegar a entrar en su carril.

*A continuación se muestran algunas situaciones:*

- **Un conductor** en el carril de al lado está conduciendo demasiado cerca del vehículo de adelante y tal vez quiera pasarlo.
- **Un automóvil estacionado** tiene a alguien en el asiento del conductor.
- **Alguien está en la calle**, andando en bicicleta o caminando.

En caso de emergencia, haga sonar la bocina de manera fuerte y prolongada. Esté preparado para detenerse o alejarse del peligro.

Tenga en cuenta que la bocina de una motocicleta no es tan fuerte como la de un automóvil; por lo tanto, úsela, pero no dependa de ella. Otras estrategias, como tener tiempo y espacio para maniobrar, son apropiadas junto con la bocina.

## Conducir de Noche

De noche es más difícil ver y ser visto. Discernir su faro delantero o su luz trasera entre los faros de los vehículos a su alrededor, no es una tarea fácil para otros conductores. Para compensar, debe:

- **Reducir su Velocidad** : conduzca más lento de lo que lo haría durante el día, especialmente en carreteras que no conoce bien. Esto aumentará sus posibilidades de evitar un peligro.
- **Aumentar la Distancia** : las distancias son más difíciles de juzgar por la noche. Sus ojos dependen de las sombras y los contrastes de luz para determinar qué tan lejos está un objeto y qué tan rápido se acerca. Abra una distancia de seguimiento de tres segundos o más. Y permita más distancia para pasar y ser pasado.
- **Usar el Automóvil de Adelante** : los faros del automóvil delante de usted pueden brindarle una visión de la carretera incluso mejor a la que proporcionan las luces altas. Las luces traseras que rebotan hacia arriba y hacia abajo pueden alertarlo sobre baches o pavimento irregular.
- **Usar su Luz Alta** : obtenga toda la luz que pueda. Use su luz alta siempre y cuando no esté siguiendo a alguien o un vehículo se aproxime en dirección contraria.
- **Ser visible** : use materiales reflectantes cuando conduzca de noche.
- **No anular su Faro Delantero** : no permita que su distancia total de frenado exceda la distancia que se ilumina su haz de luz. Reduzca la velocidad para poder detenerse dentro de la distancia que puede ver.
- **Tener Flexibilidad con Respecto a su Posición en el Carril** : cambie a la parte del carril que sea mejor para ayudarlo a ver, ser visto y mantener un espacio adecuado.

### PÓNGASE A PRUEBA

6

Hacer contacto visual con otros conductores:

- A. Es una buena señal de que le ven.
- B. No vale la pena el esfuerzo que requiere.
- C. No significa que el conductor cederá.
- D. Garantiza que el otro conductor le cederá.

## EVITACIÓN DE ACCIDENTES

No importa cuán cuidadoso sea, habrá ocasiones en las que se encontrará en una situación difícil. Sus posibilidades de salir de forma segura dependen de su capacidad para actuar de forma rápida y adecuada. A menudo, un choque ocurre porque un motociclista no está preparado o no tiene experiencia en maniobras para evitar accidentes.

Sepa cuándo y cómo detenerse o desviarse, dos habilidades fundamentales para evitar un accidente. No siempre es deseable o posible detenerse rápidamente para evitar un obstáculo. Los conductores también deben tener la habilidad de esquivar un obstáculo. Determinar qué habilidad es necesaria para la situación es importante también.



Los estudios muestran que la mayoría de los motociclistas involucrados en accidentes:

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

La siguiente información ofrece buenos consejos.

### Paradas Rápidas

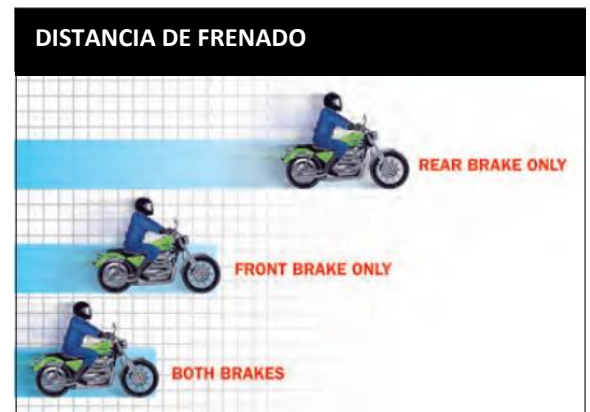
Para detenerse rápidamente, aplique ambos frenos al mismo tiempo. No sienta temor de utilizar el freno delantero, aunque tampoco debe "tirar" de él. Apriete la palanca del freno con firmeza y de forma progresiva. Si la rueda delantera se bloquea, suelte la palanca del freno delantero inmediatamente y luego vuelva a aplicarla firmemente. Al mismo tiempo, presione el freno trasero. Si bloquea accidentalmente el freno trasero en una superficie de buena tracción, puede mantenerlo bloqueado hasta que se haya detenido por completo; Incluso con una rueda trasera bloqueada, puede controlar la motocicleta si está en posición vertical y va en línea recta.

### Detenerse Rápidamente en una Curva

Es posible usar ambos frenos en una curva, aunque debe hacerse con mucho cuidado. Al inclinar la motocicleta, parte de esa tracción se utiliza para girar. Hay menos tracción disponible para detenerse. Puede producirse un derrape si aplica demasiado freno. Además, usar el freno delantero incorrectamente en una superficie resbaladiza puede ser peligroso. Tenga cuidado y apriete la palanca del freno, nunca la agarre.

T6

Si debe detenerse rápidamente mientras está en una curva, primero enderece y cuadre el manillar, luego deténgase. Si se encuentra en una situación que no le permite enderezar primero, como cuando existe el



## PÓNGASE A PRUEBA

7

La ropa reflectante debe:

- Usarse de noche.
- Usarse durante el día.
- No usarse.
- Usarse de día y de noche.



peligro de salirse de la carretera en una curva a la izquierda, o al enfrentarse al tráfico que viene en sentido contrario en una curva a la derecha, aplique los frenos suavemente y gradualmente. A medida que reduce la velocidad, puede reducir el ángulo de inclinación y aplicar más presión de freno hasta que la motocicleta esté recta y se pueda aplicar la máxima presión de freno. Enderece siempre el manillar en los últimos pies de la parada para mantener el equilibrio y permanecer erguido.

### **Virar o Girar Rápidamente**

A veces, es posible que no tenga suficiente espacio para detenerse, incluso si usa ambos frenos correctamente. Puede encontrar un objeto inesperado en su camino. O el coche de adelante podría detenerse con un chirrido. La única forma de evitar un choque puede ser girar rápidamente o virar.

Un viraje es un cambio repentino de dirección. Aplique una pequeña cantidad de presión con la mano en la empuñadura ubicada en el lado de la dirección de escape prevista. Esto hará que la motocicleta se incline rápidamente. Cuanto más pronunciados sean el/los giro/s deseado/s, más debe inclinarse la motocicleta.

Mantenga el cuerpo erguido y permita que la motocicleta se incline en la dirección del giro mientras mantiene las rodillas contra el tanque y los pies firmemente en los reposapiés. Deje que la motocicleta se mueva debajo de usted. Haga de su ruta de escape el objetivo de su visión. Presione la empuñadura opuesta del mango una vez que esté despejado para regresar a su dirección original de viaje.

**Si la situación lo permite, separe el frenado de un viraje.** Frene antes o después, nunca mientras hace un viraje agresivo.

### **Frenado Máximo en Línea Recta**

El frenado máximo en línea recta se logra aplicando completamente los frenos delanteros y traseros sin bloquear ninguna de las ruedas. Mantenga su cuerpo centrado sobre la motocicleta y mire bien hacia adelante, no hacia abajo. Esto le ayudará a mantener la motocicleta lo más recta posible, minimizando el ángulo de inclinación y la probabilidad de que los neumáticos pierdan tracción.

### **Patinazos de Ruedas Delanteras**

Si la rueda delantera se bloquea, suelte la palanca del freno delantero inmediatamente y vuelva a aplicar con menos presión.

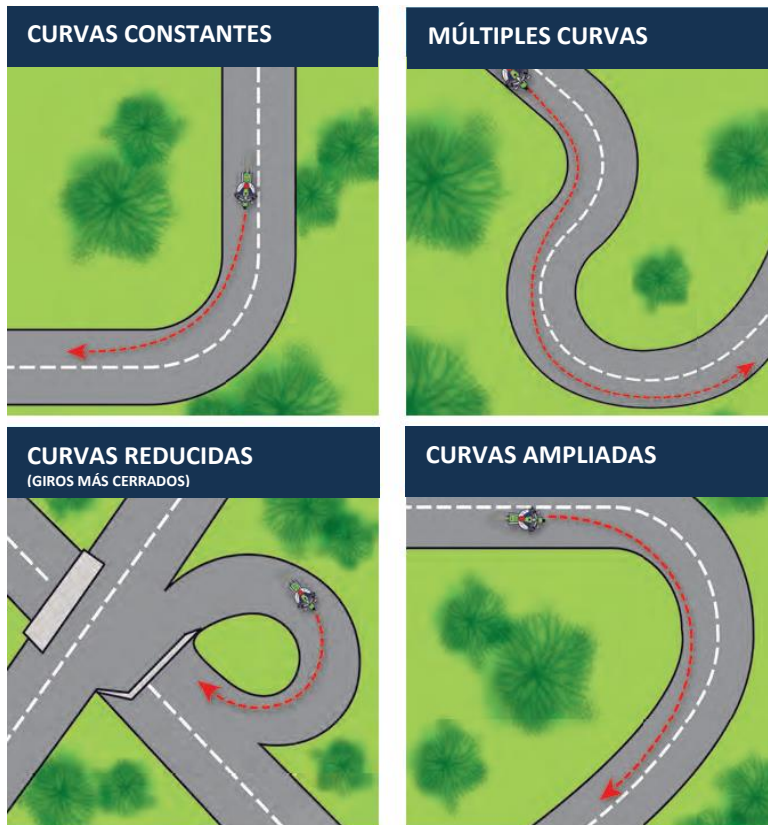
Vuelva a aplicar el freno suavemente. Los patinazos de las ruedas delanteras provocan una pérdida inmediata del control y el equilibrio de la dirección. Si no suelta completamente la palanca de freno inmediatamente, se producirá un accidente.

## Patina de Ruedas Traseras

Un neumático trasero que patina es una condición peligrosa que puede resultar en un choque violento.

Demasiada presión en los frenos traseros provoca el bloqueo de las ruedas traseras. Tan pronto como la

rueda trasera se bloquee, perderá la capacidad de cambiar de dirección. Para recuperar el control debe soltar el freno. Sin embargo, si la rueda trasera no está alineada con la delantera, existe el riesgo de choque en donde el conductor sale disparado. Esto ocurre cuando las ruedas están desalineadas y se suelta una rueda trasera bloqueada. La motocicleta puede levantarse bruscamente y lanzar al conductor por el aire delante del camino de la motocicleta. Incluso una ligera desalineación puede provocar un choque donde el conductor sale disparado.



### Curvas

Una de las causas principales de las colisiones individuales de vehículos es que los motociclistas hacen curvas o giros demasiado amplios.

Cada curva es diferente. Esté atento a si una curva permanece constante, se ensancha gradualmente, se vuelve más cerrada o involucra múltiples giros. Conduzca dentro de su nivel de habilidad y los límites de velocidad establecidos.

Una buena opción es moverse al centro de su carril antes de entrar en una curva y permanecer allí hasta que salga. Esto le permite ubicar el tráfico que se aproxima lo antes posible. También puede ajustarse por el tráfico "abarrotado" en la línea central o por escombros que bloqueen parte de su carril.

No siempre su mejor recorrido seguirá la curva de la carretera. Cambie de posición de carril según el tráfico, las condiciones de la carretera y la curva de la carretera.

## MANEJO DE SUPERFICIES PELIGROSAS

Su probabilidad de caerse o verse involucrado en un choque aumenta cada vez que maneja sobre:

- Superficies desiguales u obstáculos.
- Superficies resbalosas.
- Vías del tren.
- Ranuras y rejillas.

## Superficies Desiguales y Obstáculos

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

Procure evitar obstáculos disminuyendo la velocidad o esquivándolos. Si debe pasar por encima de un obstáculo más pequeño, acérquese a él en un ángulo lo más cerca posible a 90°. Mire hacia dónde quiere ir para controlar su ruta de viaje. Si tiene que pasar encima del obstáculo, debe:

- **Reduzca la velocidad** tanto como sea posible antes del contacto.
- **Asegúrese** de que la motocicleta esté recta.
- **Levántese ligeramente** del asiento con su peso sobre los reposapiés para absorber el impacto con sus rodillas y codos.
- **Justo antes del contacto**, rápidamente gire el acelerador ligeramente para aligerar la parte delantera y luego desacelere.



Si pasa sobre un objeto en la calle, salga de la carretera y revise sus neumáticos y aros para ver si están dañados antes de continuar.

## Superficies Resbalosas

Las motocicletas se manejan mejor cuando se conducen sobre superficies que permiten una buena tracción. Las superficies que proporcionan mala tracción incluyen:

- **Pavimento mojado**, particularmente justo después de que comienza a llover y antes de que el aceite de la superficie se escurra al costado de la carretera.
- **Caminos de grava**, o donde se acumula arena y grava.
- **Barro, hojas, nieve y hielo**
- **Marcas de carril (líneas pintadas)**, placas de acero y cubiertas de superficies, especialmente cuando están mojadas.

Para manejar de forma segura en superficies resbaladizas:

- **Reduzca la Velocidad** - Disminuya la velocidad antes de llegar a una superficie resbaladiza para reducir las posibilidades de patinar. Su motocicleta necesita más distancia para detenerse. Y es particularmente importante reducir la velocidad antes de entrar en curvas mojadas.

■ **Evite Movimientos Repentinos** - Cualquier cambio repentino de velocidad o dirección puede provocar un patinaje. Sea lo más suave posible si tiene que acelerar, cambiar de marcha, girar o frenar.

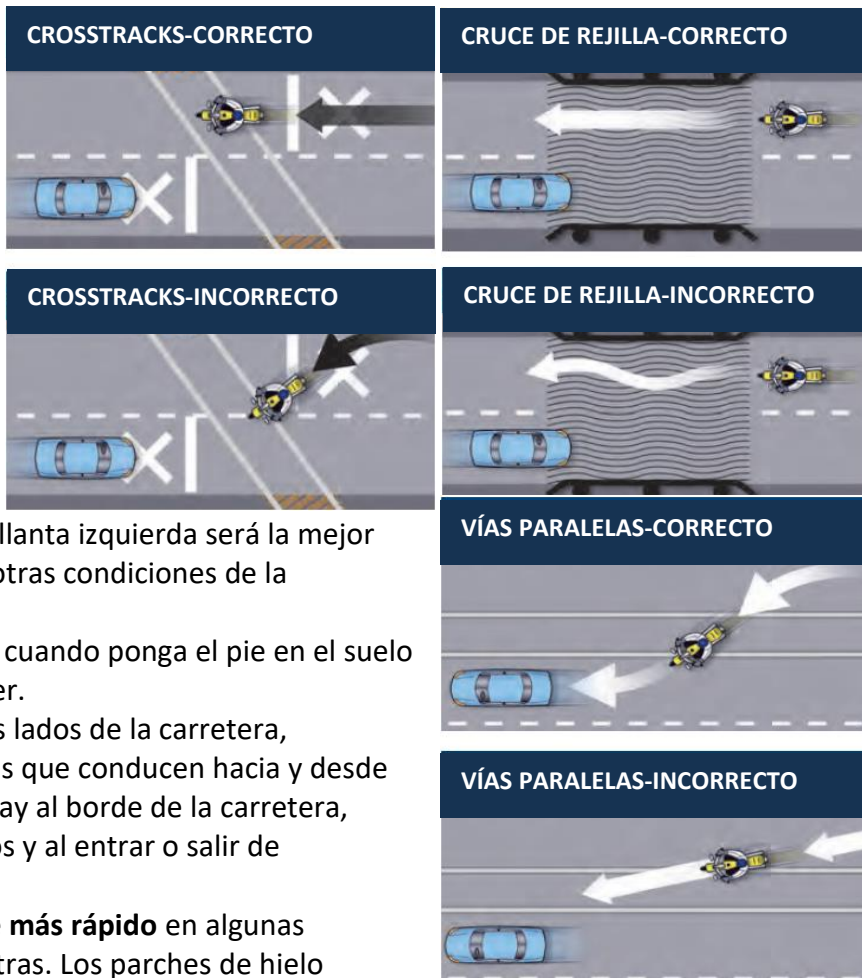
■ **Use Ambos Frenos** - El freno delantero sigue siendo efectivo, incluso en una superficie resbaladiza. Apriete la palanca del freno gradualmente para evitar bloquear la rueda delantera. Recuerde, presione suavemente los frenos.

■ **El centro de un carril** puede ser peligroso cuando está mojado. Cuando empiece a llover, conduzca sobre las huellas de los neumáticos que dejan los vehículos. A menudo, la huella de la llanta izquierda será la mejor posición, dependiendo del tráfico y otras condiciones de la carretera.

■ **Esté atento a las manchas de aceite** cuando ponga el pie en el suelo para detenerse. Puede resbalar y caer.

■ **La tierra y la grava** se acumulan a los lados de la carretera, especialmente en las curvas y rampas que conducen hacia y desde las carreteras. Esté atento a lo que hay al borde de la carretera, especialmente al hacer giros cerrados y al entrar o salir de autopistas a altas velocidades.

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



Los motociclistas cautelosos evitan las carreteras cubiertas de hielo o nieve. Si no puede, mantenga la motocicleta recta y avance lo más *lento* posible. Si debe viajar a paso de hombre, considere dejar que los pies rocen la superficie. Asegúrese de no pisar los frenos. Si es posible, apriete la palanca del embrague y siga con el impulso. Intentar esta maniobra a cualquier otra velocidad que no sea la más lenta podría resultar peligroso.

### **Vías de Ferrocarril, Vías de Trolebús y Uniones del Pavimento**

Por lo general, es más seguro conducir recto dentro de su carril para cruzar las vías. Girar para tomar vías en un ángulo de 90 ° puede ser más peligroso; la dirección puede llevarlo a otro carril de tráfico.

Para las uniones de vías y carreteras que corren paralelas a su camino, aléjese lo suficiente de las vías, surcos o juntas del pavimento para cruzar en un ángulo de al menos 45 °. Luego, haga un giro deliberado para no perder el equilibrio.

## Ranuras y Rejillas.

Conducir sobre ranuras de lluvia o rejillas de puentes puede hacer que una motocicleta se tambalee. La sensación de inquietud y deambulación generalmente no es peligrosa. Relájese, mantenga una velocidad constante y conduzca en línea recta. Cruzar en ángulo obliga al motociclista a zigzaguear para permanecer en el carril. El zigzag es mucho más peligroso que la sensación de deambular.

## PROBLEMAS MECÁNICOS

Puede encontrarse en una emergencia en el momento en que algo salga mal con su motocicleta. Al tratar cualquier problema mecánico, tenga en cuenta las condiciones de la carretera y el tráfico. Aquí hay algunas pautas que pueden ayudarlo a manejar los problemas mecánicos de manera segura.

### Falla de Neumático

Rara vez oírás que se desinfla un neumático. Si la motocicleta comienza a manejarse de manera diferente, puede ser una falla en los neumáticos.

Si el neumático delantero se desinfla por completo, la dirección se sentirá "pesada". Una rueda delantera completamente desinflada es particularmente peligrosa porque afecta la dirección. Tienes que conducir bien para mantener el equilibrio.

Si la llanta trasera se desinfla, la parte trasera de la motocicleta puede sacudirse o balancearse de un lado a otro.

Si alguno de los neumáticos se desinfla mientras conduce:

- **Sostenga las empuñaduras** firmemente, suelte el acelerador y mantenga un rumbo recto.
- **Si es necesario frenar**, aplique gradualmente el freno del neumático que no está desinflado, si está seguro de cuál es.
- **Cuando la motocicleta disminuya la velocidad**, diríjase al costado de la carretera, apriete el embrague y deténgase.

### Acelerador Atascado

Si la situación lo permite, gire el acelerador hacia adelante y hacia atrás varias veces. Si el cable del acelerador está atascado, esto puede liberarlo. Si el acelerador permanece atascado, accione inmediatamente el interruptor de corte del motor y apriete la palanca del embrague al mismo tiempo. Esto eliminará la potencia de la rueda trasera, aunque es posible que el sonido del motor no disminuya de inmediato. Muévase a un área segura y deténgase.

Revise el cable del acelerador con cuidado para encontrar la fuente del problema. Asegúrese de que el acelerador funcione libremente antes de comenzar a conducir de nuevo.

### Tambalearse

Un "tambaleo" ocurre cuando la rueda delantera y el manillar de repente comienzan a moverse de lado a lado a cualquier velocidad. La mayoría de los tambaleos pueden deberse a una carga incorrecta, accesorios inadecuados o una presión de neumáticos incorrecta. Si lleva una carga pesada, hágala más liviana o cámbiela de posición. Centre el peso más abajo y más adelante en la motocicleta. Asegúrese de que la presión de los neumáticos, la precarga del muelle y los amortiguadores se

## PÓNGASE A PRUEBA

8

La mejor manera de detenerse rápidamente es:

- A. Utilizar únicamente el freno delantero.
- B. Utilizar el freno trasero primero.
- C. Acelerar y usar el freno delantero.
- D. Utilizar ambos frenos al mismo tiempo.

encuentren en los ajustes recomendados peso que lleva. Asegúrese de que los parabrisas y carenados estén montados correctamente.

Compruebe si la dirección está mal ajustada; si hay piezas de dirección gastadas; una rueda delantera doblada, desalineada o fuera de balance; o si el rodamiento o el radio de las ruedas; y el rodamiento del basculante están desgastados. Si se determina que ninguno de estos es la causa, haga que un profesional calificado revise la motocicleta a fondo.

Tratar de "acelerar para salir de un tambaleo" solo hará que la motocicleta sea más inestable. En cambio:

- **Sujete el manillar con firmeza**, pero no luche contra el tambaleo.
- **Cierre el acelerador gradualmente** para reducir la velocidad. No aplique los frenos; frenar podría empeorar el tambaleo.
- **Mueva su peso** hacia adelante y hacia abajo tanto como sea posible.
- **Salga de la carretera** lo antes posible para solucionar el problema.

### Problemas con el Tren de Transmisión

El tren de transmisión de una motocicleta utiliza una cadena, una correa o un eje de transmisión para transferir la potencia del motor a la rueda trasera. La inspección, el ajuste y el mantenimiento de rutina hacen que las fallas sean poco frecuentes. Una cadena o cinturón que se deslice o se rompa mientras conduce podría bloquear la rueda trasera y hacer que su motocicleta patine.

Si la cadena o el cinturón se rompe, notará una pérdida instantánea de potencia en la rueda trasera. Cierre el acelerador y frene hasta detenerse en una zona segura.

En una motocicleta con eje de transmisión, la pérdida de aceite en el diferencial trasero puede hacer que la rueda trasera se bloquee y es posible que no pueda evitar un deslizamiento.

### Agarrotamiento del Motor

Cuando el motor se "bloquea" o "se congela", generalmente tiene poco aceite. Las partes móviles del motor no se pueden mover suavemente unas contra otras y el motor se sobrecalienta. La primera señal puede ser una pérdida de potencia del motor o un cambio en el sonido del motor. Apriete la palanca del embrague para desconectar el motor de la rueda trasera. Salga de la carretera y deténgase. Revise el aceite. Si es necesario, se debe agregar aceite lo antes posible o el motor se atascará. Cuando esto sucede, el efecto es el mismo que el de una rueda trasera bloqueada. Deje que el motor se enfríe antes de volver a encenderlo.

### ANIMALES

Naturalmente, debe hacer todo lo posible de forma segura para evitar golpear a un animal. Sin embargo, si está en el tráfico, permanezca en su carril. Golpear algo pequeño es menos peligroso para usted que golpear algo grande, como un automóvil.

Las motocicletas parecen atraer a los perros. Si lo persiguen, reduzca la marcha y acérquese al animal lentamente. A medida que se acerques,

### PÓNGASE A PRUEBA

9

Cuando comienza a llover, generalmente es mejor:

- A. Conducir en el centro del carril.
- B. Salirse hacia un lado hasta que deje de llover.
- C. Conducir sobre las huellas de los neumáticos que dejan los coches.
- D. Aumentar su velocidad.



acelere y deje atrás al animal. No patee al animal. Mantenga el control de su motocicleta y mire hacia donde quiere ir.

Para los animales más grandes (ciervos, alces, ganado) frene y prepárese para detenerse, son impredecibles.

## **OBJETOS VOLADORES**

De vez en cuando, los motociclistas son impactados por insectos, cigarrillos lanzados desde automóviles o guijarros levantados por los neumáticos del vehículo de adelante. Si usa protección para la cara, podría mancharse o rajarse, lo que dificultaría la visión. Sin protección facial, un objeto podría golpearle en el ojo, la cara o la boca. Pase lo que pase, mantenga la vista en la carretera y las manos en el manillar. Cuando esté seguro, salga de la carretera y repare el daño.

## **SALIENDO DE LA CARRETERA**

Si necesita salir de la carretera para revisar la motocicleta (o simplemente para descansar), asegúrese de:

- **Revise el borde de la carretera** - Asegúrese de que la superficie del arcén de la carretera sea lo suficientemente firme para poder circular. Si se trata de césped suave, arena suelta o si simplemente no está seguro, reduzca mucho la velocidad antes de girar sobre él.
- **Señalice** - Es posible que los conductores detrás no esperen que reduzca la velocidad. Dé una señal clara de que reducirá la velocidad y cambiará de dirección. Mire su espejo y voltee la cabeza antes de tomar cualquier medida.
- **Salga de la carretera** - Aléjese de la carretera lo más que pueda. Puede ser muy difícil detectar una motocicleta al costado de la carretera. Usted no quiere que otra persona decida salirse de la carretera en el mismo lugar donde usted se encuentra.
- **Estacione con cuidado** - Los bordes sueltos e inclinados pueden dificultar la colocación del caballete lateral o central.

## **TRANSPORTE DE PASAJEROS Y CARGA**

El peso adicional de un pasajero o carga afectará la forma en que se maneja la motocicleta, lo que requiere práctica, preparación y precaución adicionales. Por esta razón, solo los conductores experimentados deben intentar transportar pasajeros o cargas grandes. Antes de llevar un pasajero o una carga pesada en la calle, prepárese usted y su motocicleta para una operación segura en el tráfico.

### **Preparando Su Motocicleta**

**Presión de los Neumáticos** - Compruebe la presión de aire de ambos neumáticos. Consulte el manual del propietario o la etiqueta adherida a la motocicleta para conocer las especificaciones de inflado correctas. Aunque la mayor parte del peso adicional estará normalmente en la rueda trasera, no olvide comprobar también la presión en el neumático delantero. Las presiones de inflado correctas mantendrán la máxima estabilidad, precisión de dirección y capacidad de frenado.

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

**Luz Delantera** - Antes de cargar, coloque la motocicleta a unos 10 pies de una pared en un garaje sin iluminación y marque la ubicación del haz de la luz delantera en la pared con tiza. Con una carga completa y un pasajero, vuelva a verificar la ubicación del haz de la luz delantera. Utilice los tornillos de ajuste de la luz delantera para bajar el haz a la misma altura. Consulte el manual del propietario para conocer el procedimiento de ajuste.

### Equipo para Llevar un Pasajero

- Asegúrese de que su pasajero esté debidamente vestido, con el mismo nivel de equipo de protección personal que usted.
- Asegúrese de que su motocicleta esté equipada con reposapiés para el pasajero.
- Su motocicleta debe tener un asiento adecuado, uno lo suficientemente grande como para que usted y su pasajero los sostengan sin apiñarse. No debe sentarse más hacia adelante de lo que suele hacerlo.
- Verifique que haya una correa o agarraderas sólidas para que su pasajero se agarre.

### Preparando a Su Pasajero para Viajar

Asegúrese de que su pasajero pueda alcanzar los reposapiés del pasajero y pueda sostenerse de su cintura, caderas, cinturón o los asideros del pasajero de la motocicleta. Los niños deben colocarse inmediatamente detrás del conductor. Un niño/a sentado/a frente al conductor no podrá equilibrarse adecuadamente y puede interferir con el control de la motocicleta por parte del conductor.

La seguridad de los pasajeros comienza con la instrucción adecuada. Los conductores no deben asumir que los pasajeros están familiarizados con el manejo, el control o el equilibrio de la motocicleta. Como práctica de rutina, siempre instruya a su pasajero sobre los conceptos básicos antes de comenzar el viaje, incluso si su pasajero es un motociclista.

Mientras se prepara para su viaje, dígame a su pasajero que:

- Suba a la motocicleta solo después de haber arrancado el motor y tener la transmisión en punto muerto. Mientras el pasajero sube, mantenga ambos pies en el suelo y el freno delantero aplicado.
- Se siente lo más adelante posible sin obstaculizar su control de la motocicleta.
- Se sujete firmemente de su cintura, caderas, cinturón o los asideros del pasajero para mantener el equilibrio y la seguridad.
- Mantenga ambos pies firmemente sobre los reposapiés, incluso cuando esté detenido. Una base firme evitará que su pasajero se caiga y lo tire a usted.
- Mantenga las piernas alejadas del/de los silenciador/es, cadenas o piezas móviles.
- Se mantenga directamente detrás de usted y se incline con usted en los giros y curvas. Es útil que el pasajero mire por encima del hombro del conductor en la dirección de los giros y curvas.
- Evite las conversaciones innecesarias y evite inclinarse o darse la vuelta. No realice movimientos bruscos que puedan afectar la estabilidad de la motocicleta.
- Se levante ligeramente del asiento cuando cruce un obstáculo.

Además, recuerde a su pasajero que apriete su agarre cuando:

- Se acerca a peligros de la superficie, como baches o superficies irregulares de la carretera.
- Está a punto de comenzar desde una parada o comenzar a incorporarse al tráfico.

### PÓNGASE A PRUEBA

10

Si su motocicleta comienza a tambalearse:

- A. Acelere para salir del bamboleo.
- B. Use los frenos gradualmente.
- C. Sujete el manillar con firmeza y cierre el acelerador gradualmente.
- D. Cambio descendente



- Esté a punto de dar un giro brusco o hacer un movimiento repentino.

### **Viajando Con Pasajeros**

Su motocicleta responderá de manera diferente cuando viaje con un pasajero. Cuanto más pesado sea su pasajero, más tiempo tardará en acelerar, reducir la velocidad o girar.

#### **Al viajar con pasajeros:**

- Conduzca un poco más lento, especialmente al tomar curvas, esquinas o baches. Si alguna parte de la motocicleta raspa el suelo en un ángulo de inclinación, se puede perder el control de la dirección.
- Empiece a reducir la velocidad cuando se acerque a una parada y mantenga un espacio más amplio siempre que reduzca la velocidad o se detenga.
- Espere a que hayan espacios más grandes disponibles antes de cruzar, entrar o incorporarse al tráfico.

### **Transportando Cargas**

Todo lo que probablemente necesite para unas vacaciones de conducción o un viaje de fin de semana se puede llevar en su motocicleta de muchas formas diferentes. Hay sistemas completos de equipaje, alforjas que se fijan de forma permanente a la motocicleta, bolsas blandas que no requieren sistema de soporte y se pueden atar al asiento, y una bolsa de depósito para otros objetos pequeños. También puedes viajar simplemente con solo una mochila. Decida lo que decida, no exceda la clasificación de peso bruto del vehículo cuando viaje con carga y un pasajero, y siempre haga ajustes en la motocicleta para compensar el peso adicional.

#### **Consejos para Viajar con Pasajeros y Carga**

- Trate de colocar la carga encima o delante del eje trasero. Montar cargas detrás del eje trasero puede afectar la forma en que la motocicleta gira y frena. También puede causar un tambaleo.
- Planifique su ruta y la duración del segmento de conducción de cada día y deje suficiente tiempo para descansos. Siempre es posible el mal tiempo, las averías y la fatiga.
- Considere usar carreteras secundarias de vez en cuando para reducir la monotonía de las carreteras de varios carriles.
- Tómese un breve descanso cada hora aproximadamente. Coma bocadillos saludables y beba mucha agua.
- No olvide protegerse del sol en verano. Algunas combinaciones de equipo para conducir pueden dejar el cuello expuesto, con riesgo de sufrir quemaduras solares.
- Si usa una mochila, asegúrese de que esté sujeta de forma segura a usted. Trate de ajustar las correas de los hombros para que la mochila descansa ligeramente sobre el asiento. Esto reducirá la tensión en su cuello y hombros.
- Si tiene una bolsa de depósito, asegúrese de que esté bien montada y no obstruya la vista de los controles o instrumentos. Si es necesario, llénela solo parcialmente. Al sujetar la bolsa del depósito en su lugar, asegúrese de que no se enganche en ninguna de las líneas de freno o cables en el área del cabezal de dirección.
- Asegure las cargas bajas o colóquelas en alforjas. Colocar una carga más alta eleva el centro de gravedad de la motocicleta y puede alterar su equilibrio.

- Si usa alforjas, cargue cada una con aproximadamente el mismo peso. Una carga desigual puede hacer que la motocicleta se desplace hacia un lado. La sobrecarga también puede hacer que las bolsas se enganchen en la rueda o cadena, bloqueando la rueda trasera y haciendo que la motocicleta patine.
- Sujete la carga de forma segura con cordones elásticos (cuerdas de bungee o redes). Se recomiendan cordones elásticos con más de un punto de sujeción por lado. Una carga suelta podría engancharse en la rueda o la cadena y hacer que se bloquee, provocando un patinada. La cuerda se puede estirar y los nudos pueden aflojarse, permitiendo que la carga se mueva o caiga. Debe detenerse y revisar la carga con frecuencia para asegurarse de que no se haya movido o aflojado.
- Incluya un pequeño juego de herramientas y algunas piezas de repuesto comunes que pueda necesitar. El agua y algunas barritas energéticas u otros alimentos también deben formar parte de su preparación, y no olvide un botiquín de primeros auxilios.

### Prueba Pre-Manejo

Antes de comenzar, realice un manejo de prueba con su motocicleta completamente cargada a través de algunas carreteras familiares del vecindario para hacerse una idea de cómo operarla. Asegúrese de que la configuración de la suspensión sea correcta y de que el caballete lateral, los reposapiés y los tubos de escape no raspen en baches y curvas. Asegúrese de que la bolsa del depósito no se interponga en el camino del manillar o restrinja la dirección. Compruebe también la seguridad de la carga, para que su equipaje no lo golpee en la espalda al frenar al máximo.

También encontrará que el rendimiento de una motocicleta completamente cargada será diferente al que usted está acostumbrado. Pruebe la potencia al acelerar y tenga en cuenta que será menor, aumentando los tiempos de paso y las distancias. El frenado también se sentirá diferente y las distancias de frenado pueden aumentar.

## CONDUCIENDO EN GRUPO

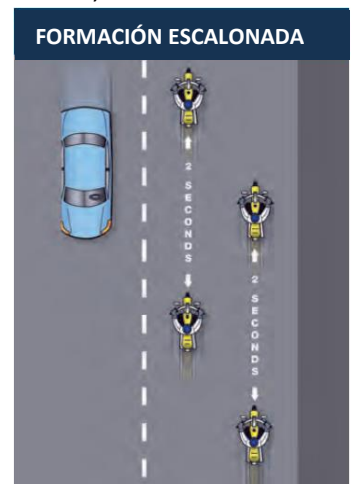
### Preparación

Prepararse para un viaje en grupo es tan importante como asegurarse de que su motocicleta esté lista. Conducir con un grupo requiere una mente alerta que esté libre de preocupaciones, distracciones y estrés. También significa conducir libre de la influencia de alcohol o drogas. Para algunos, incluso demasiada cafeína o medicamentos recetados pueden afectar negativamente la concentración.

Antes de un viaje largo, es una buena idea hacer reparar su motocicleta en su concesionario local si no puede hacer el trabajo usted mismo. Es imprescindible realizar un control minucioso antes del viaje. Utilice la lista de verificación de T-CLOCS como recordatorio de los componentes importantes que debe verificar antes de partir. Recuerde considerar variables como pasajeros y peso adicional de carga que podrían requerir un cambio en la presión de los neumáticos o el ajuste de la suspensión.

### Planee

Antes de comenzar, realice una reunión de motociclistas para discutir la ruta, la duración de los segmentos de conducción, las paradas de descanso y lugares para combustible, comidas y alojamiento. Asegúrese de que todos conozcan la ruta. De esa manera, si alguien se separa, no tendrá que apresurarse para evitar perderse o tomar el camino equivocado. Elija un conductor líder y un conductor de barrido.



Estos deberían ser los motociclistas más experimentados del grupo. El ciclista líder debe mirar hacia adelante en busca de cambios en la carretera, el tráfico o las condiciones climáticas, y señalar temprano para que la noticia llegue con suficiente tiempo a los otros motociclistas. El conductor de barrido es el último conductor del grupo y marca el ritmo del grupo. Coloque a los conductores sin experiencia justo detrás del líder. Eso asegura que no tendrán que perseguir al grupo, y los motociclistas más experimentados podrán observarlos desde atrás.

Las reglas más importantes para conducir en grupo son: no competir, no adelantar a otros ciclistas y no seguir de cerca. Si un motociclista insiste en ir más rápido que el grupo, permítale ir al punto de encuentro acordado.

### **Señales de mano**

Durante la reunión de motociclistas, revise las señales de mano para que todos los ciclistas puedan comunicarse durante el viaje. Un diagrama de las señales manuales comunes se encuentra al final de este manual.

### **Observa a los que están detrás**

Durante el viaje, use sus espejos para vigilar a la persona detrás y confirme que el grupo permanece unido. Si un motociclista se retrasa, todos deben reducir la velocidad para mantener al grupo unido.

### **Mantenga Su Distancia**

Mantenga filas cercanas, pero al mismo tiempo, mantenga un margen de espacio adecuado para permitir que cada motociclista del grupo tenga tiempo y distancia para reaccionar ante peligros. Un grupo cerrado ocupa menos espacio en la carretera, es más fácil de ver y es menos probable que se separe. Sin embargo, esto debe hacerse correctamente.

### **No Conduzca En Pares**

Nunca conduzca directamente junto a otro motociclista en el mismo carril. No hay lugar adonde ir si tiene que maniobrar para evitar un automóvil o un peligro en la carretera. Espere hasta que ambos estén detenidos para hablar.

### **Formación Escalonada**

Esta es la mejor manera de mantener las filas cerca y al mismo tiempo mantener un margen de espacio adecuado. El líder del grupo viaja por el lado izquierdo del carril, y el segundo ciclista permanece al menos un segundo atrás y viaja por el lado derecho del carril. El tercero mantiene la posición izquierda del carril, al menos dos segundos detrás del primer motociclista. El cuarto motociclista debe mantener al menos dos segundos de distancia del segundo motociclista en el lado derecho del carril, y así sucesivamente. Esta formación mantiene al grupo junto y permite a cada motociclista mantener una distancia segura de los demás delante, detrás y a los lados.

Es mejor moverse a la formación de fila única al conducir en curvas, girar y entrar o salir de autopistas o carreteras. Asegúrese de mantener una distancia de seguimiento adecuada.

### **Intersecciones**

Las intersecciones presentan el mayor riesgo para los motociclistas en un grupo. Al girar a la izquierda en una intersección con una flecha de señal de giro a la izquierda, ajuste la formación para permitir que la mayor cantidad posible de motociclistas atraviesen la intersección. Gire en una sola fila, no conduzca uno al lado del

otro. Si no todos los motociclistas pasan por el semáforo, deténgase en un punto seguro adelante y espere. Esto evitará que los motociclistas se sientan presionados para acelerar o pasar una luz roja.

### Carreteras Interestatales y Autopistas

Una formación escalonada es esencial al circular por autopistas e interestatales. Sin embargo, ingrese en una sola fila y forme solo después de que todos los motociclistas se hayan incorporado de manera segura al tráfico. El conductor líder debe mover al grupo sobre al menos un carril para evitar que los vehículos que entran y salen interrumpen su formación. En tráfico denso, resista la tentación de viajar demasiado juntos. Mantenga un mínimo de un segundo y dos segundos para su espacio de formación escalonada. Al salir, use una formación de fila única para un mejor espacio y tiempo para reaccionar a las condiciones al final de la rampa de salida.

### Estacionamiento

Cuando sea posible, estacione en grupo, para que todos puedan bajarse de sus motocicletas más rápidamente. Evite estacionar cuesta abajo o de frente y, si es posible, estacione donde pueda salir adelante, haciendo que la llegada y la salida sean más suaves. Siempre que sea posible, estacione para que el grupo pueda partir como una unidad en una sola fila.

### Pasando en Formación

Cuando el grupo quiere pasar el tráfico lento en una autopista o interestatal, el grupo puede pasar como una unidad. En una carretera de dos carriles, los ciclistas en formación escalonada deben pasar uno a la vez.

- Primero, el motociclista líder debe separarse y pasar cuando sea seguro. Después de pasar, el líder debe volver a la posición izquierda y continuar conduciendo a velocidad de paso para dejar espacio para el siguiente motociclista.
- Luego, el segundo motociclista debe moverse hacia la posición izquierda en el carril y esperar la oportunidad de pasar de forma segura. Al pasar, asegúrese de tener una vista clara del tráfico que se aproxima. El hecho de que el conductor líder haya pasado no significa que las condiciones no hayan cambiado y que aún sea seguro para otros conductores pasar. Después de pasar, el motociclista debe volver a la posición derecha y dejar espacio para el siguiente motociclista.

Algunas personas sugieren que el conductor líder debe moverse hacia el lado derecho del carril después de pasar al vehículo. Esta no es una buena idea, ya que podría alentar al segundo conductor a pasar y volver a entrar antes de que haya suficiente espacio libre frente al vehículo que pasa. Es más sencillo y seguro esperar hasta que haya suficiente espacio delante del vehículo que ha pasado para permitir que cada motociclista se mueva a la misma posición que tenía antes de la pasada.

### Diez Reglas de Conducción en Grupo

1. Base la longitud de la ruta y de los segmentos en la habilidad del motociclista menos experimentado.
2. Tome descansos oportunos para evitar la pérdida de concentración y reducir la fatiga.
3. Ajuste el ritmo en las curvas a la capacidad del motociclista menos experimentado. Si es necesario, forme dos grupos con diferentes velocidades.
4. No siga muy de cerca ni anime al motociclista que va delante a que aumente la velocidad. Si desea viajar más rápido, vaya muy por delante del grupo.

### PÓNGASE A PRUEBA

11

Si le persigue un perro:

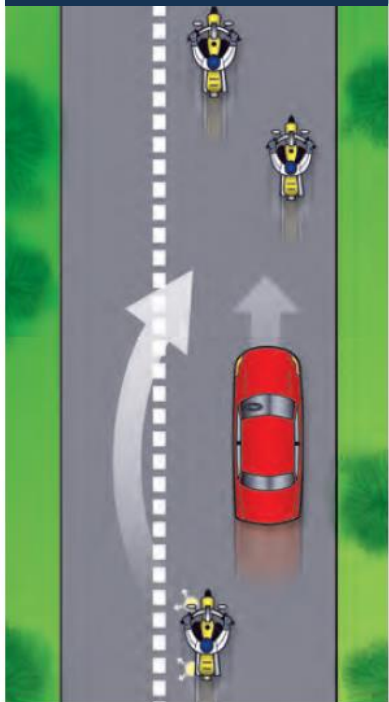
- A. Pateelo
- B. Deténgase hasta que el animal pierda interés
- C. Vire alrededor del animal.
- D. Acérquese al animal lentamente, luego acelere.

### REBASAR EN GRUPO (ETAPA 1)



5. Mantenga una distancia de seguimiento adecuada y mantenga una formación escalonada.
6. No pase dentro del grupo, excepto en caso de emergencia.
7. Coloque a los motociclistas sin experiencia justo detrás del líder para que puedan mantener el ritmo sin conducir más rápido de lo que es seguro.
8. Al pasar, sea consciente las condiciones del tráfico y el tráfico que se aproxima. Aunque los motociclistas anteriores pasaron de manera segura, es posible que no sea seguro para usted.
9. Mantenga una distancia de tiempo adecuada entre los conductores, especialmente en intersecciones. Esto le permite evitar frenadas bruscas.
10. Mire sus espejos con frecuencia para asegurarse de que el grupo permanezca unido.

### REBASAR EN GRUPO (ETAPA 2)



### PÓNGASE A PRUEBA

12

Los pasajeros deben:

- A. Inclinarsen mientras usted se inclina
- B. Agarrarse al asiento de la motocicleta
- C. Sentarse lo más atrás posible.
- D. Nunca aferrarse a usted.

## **ESTAR EN FORMA PARA CONDUCIR**

Conducir una motocicleta es una tarea exigente y compleja. Los conductores expertos prestan atención al entorno de conducción y al funcionamiento de la motocicleta, identificando los peligros potenciales, haciendo buenos juicios y ejecutando decisiones con rapidez y habilidad. Su capacidad para desempeñarse y responder a las condiciones cambiantes de la carretera y el tráfico está influenciada por qué tan en forma y alerta esté usted. El alcohol y las drogas, más que cualquier otro factor, degradan su capacidad de pensar con claridad y de conducir con destreza. Tan solo una bebida puede tener un efecto significativo en el rendimiento.

Veamos los riesgos que implica conducir después de beber o consumir drogas. También se examina qué hacer para protegerse y proteger a sus compañeros de viaje.

### **POR QUÉ ES IMPORTANTE ESTA INFORMACIÓN**

El alcohol es uno de los principales factores que contribuyen a los accidentes de motocicleta, en particular los accidentes mortales. Los estudios muestran que casi un tercio de todos los motociclistas con lesiones mortales tenían niveles de Tasa de Alcohol en Sangre (BAC) por encima del límite legal de 0.08%. Un 8% adicional tenía niveles más bajos de alcohol (BAC 0.01 a 0.07%), lo que demuestra que tener solo una bebida o dos en el sistema es suficiente para afectar las habilidades de conducción. La participación en drogas es más difícil de distinguir y pudo haber sido separada de las infracciones por consumo de alcohol para los registros de tráfico. Pero conducir "bajo la influencia" del alcohol o las drogas presenta peligros físicos y consecuencias legales para todos los motociclistas.

El consumo de alcohol y drogas es un problema tan grande entre los motociclistas como entre los conductores de automóviles. Sin embargo, los motociclistas tienen más probabilidades de morir o sufrir lesiones graves en un accidente. Las lesiones ocurren en el 90% de los choques de motocicletas y el 33% de los choques de automóviles que involucran el abuso de sustancias.

Al conocer los efectos del alcohol y las drogas, verá que la conducción y la disfunción no se mezclan. Tome medidas positivas para protegerse y evitar que otros se lastimen.

### **ALCOHOL Y DROGAS EN EL FUNCIONAMIENTO DE LA MOTOCICLETA**

Nadie es inmune a los efectos del alcohol o las drogas. Los amigos pueden presumir de su capacidad para contener el licor o desempeñarse mejor con las drogas, pero el alcohol o las drogas los hacen menos capaces de pensar con claridad y realizar tareas físicas con destreza. El criterio y los procesos de toma de decisiones necesarios para la operación del vehículo se ven afectados mucho antes de que se alcancen los límites legales.

Muchas drogas de venta libre, recetadas e ilegales tienen efectos secundarios que aumentan el riesgo al conducir. Es difícil medir con precisión la participación de determinadas drogas en los accidentes de motocicleta. Pero sabemos cuáles son los efectos de varias drogas en los procesos involucrados en la conducción de una motocicleta. También sabemos que los efectos combinados del alcohol y las drogas son más peligrosos que por sí solos.

### **ALCOHOL EN EL CUERPO**

El alcohol ingresa rápidamente al torrente sanguíneo. A diferencia de la mayoría de los alimentos y bebidas, no es necesario digerirlo. A los pocos minutos de consumo, llega al cerebro y comienza a afectar al bebedor. El principal efecto que tiene el alcohol es ralentizar y reducir las funciones corporales, tanto mentales como físicas. Independientemente de la actividad que realice, lo hará peor después de consumir alcohol.



## Tasa de Alcohol en Sangre

La tasa de alcohol en sangre o BAC es la cantidad de alcohol en relación con la sangre en el cuerpo. Generalmente, el alcohol se puede eliminar del cuerpo a razón de casi una bebida por hora. Pero una variedad de factores también pueden influir en el nivel de alcohol retenido. Cuanto más alcohol haya en su sangre, mayor será el grado de deterioro.

*Tres factores principales juegan un papel importante en la determinación de BAC:*

- **La cantidad** de alcohol que usted consume.
- **Qué tan rápido** usted bebe.
- **Su peso** corporal.

Otros factores también contribuyen a la forma en que el alcohol afecta su sistema.

Su sexo, condición física e ingesta de alimentos son solo algunos de los que pueden hacer que su nivel de BAC sea aún más alto. Pero todos los efectos de estos no se conocen completamente. **El alcohol aún puede acumularse en su cuerpo incluso si bebe a un ritmo de una bebida por hora, especialmente para las mujeres.** Las habilidades y el juicio pueden verse afectados por esa sola bebida.

Una lata de cerveza de 12 onzas, una bebida mezclada con un trago (1.5 onzas) de licor fuerte y una copa de vino de 5 onzas contienen la misma cantidad de alcohol.

Cuanto más rápido bebas; más alcohol se acumula en su cuerpo. Si bebe dos bebidas en una hora, al final de esa hora, al menos una bebida permanecerá en su torrente sanguíneo.

Sin tener en cuenta ningún otro factor, estos ejemplos ilustran por qué el tiempo es un factor crítico cuando un motociclista decide beber.

Si usted bebe:

- Siete tragos en el lapso de tres horas, tendría al menos cuatro ( $7 - 3 = 4$ ) tragos restantes en su sistema al final de las tres horas. Necesitaría al menos otras cuatro horas para eliminar el alcohol de las cuatro bebidas restantes antes de considerar conducir.
- Cuatro tragos en el lapso de dos horas, tendría al menos dos ( $4 - 2 = 2$ ) tragos restantes en su sistema al final de las dos horas. Necesitaría al menos otras dos horas para eliminar el alcohol de las dos bebidas restantes antes de considerar montar.

## EL ALCOHOL Y LA LEY

En todos los estados menos uno, un adulto con una BAC de 0.08% o más se considera intoxicado (en Utah el umbral es 0.05%). Para los operadores menores de 21 años, se aplican límites de BAC más bajos (0,00 a 0,02%, según el estado). No importa cuán sobrio se vea o actúe. Una prueba de aliento, sangre u orina es lo que generalmente determina si está conduciendo de manera legal o ilegal.

Si estás o no legalmente intoxicado no es el problema real. El deterioro del juicio y las habilidades comienza muy por debajo del límite legal.

### PÓNGASE A PRUEBA

13

Al viajar en grupo, los motociclistas sin experiencia deben posicionarse:

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

## Consecuencias de la Condena

Hace años, los autores de un primer delito tenían una buena oportunidad de salirse con una pequeña multa y participar en clases de abuso de alcohol. Hoy en día, las leyes de la mayoría de los estados imponen severas sanciones a los conductores que beben. Y esas sanciones son obligatorias, lo que significa que los jueces deben imponerlas.

Si lo declaran culpable de conducir bajo los efectos del alcohol o las drogas, puede recibir cualquiera de las siguientes sanciones:

- **Suspensión de la Licencia:** suspensión obligatoria por condena, arresto o negativa a someterse a una prueba de alcoholemia.
- **Multas:** las multas severas son otro aspecto de una condena, generalmente impuestas con la suspensión de la licencia.
- **Aumento de la Tasa de Seguro:** una condena por DUI/DWI (Conducir bajo la influencia) puede colocarlo en una categoría de "alto riesgo". Por lo tanto, tener un DUI en su registro de manejo significa que lo pagará mucho después de que hayan finalizado sus interacciones judiciales o judiciales.
- **Servicio Comunitario:** realizar tareas como recoger basura en la carretera, lavar autos en el parque automovilístico o trabajar en una sala de emergencias.
- **Costos:** honorarios de abogados adicionales, tiempo de trabajo **perdido** en los tribunales o programas de educación sobre el alcohol, costos de transporte público (mientras su licencia está suspendida) y los



costos psicológicos adicionales de ser conocido como un "conductor ebrio".

## MINIMIZAR LOS RIESGOS

Su capacidad para juzgar qué tan bien conduce se ve afectada primero. Aunque es posible que su rendimiento sea cada vez menor, cree que lo está haciendo cada vez mejor. El resultado es que conduce con confianza, asumiendo riesgos cada vez mayores. Minimice los riesgos de beber y conducir en motocicleta tomando medidas antes de beber u opte por separar totalmente los dos. Separe su bebida de su conducción.

## Haga una Elección Inteligente

**No Beba:** una vez que comience, su resistencia es más débil.

Establecer un límite o marcar su propio ritmo son, en el mejor de los casos, malas alternativas. Su capacidad para usar el buen juicio es una de las primeras cosas que se ven afectadas por el alcohol. Incluso si ha intentado beber con moderación, es posible que no se dé cuenta de hasta qué punto sus habilidades han sufrido los efectos perjudiciales del alcohol.

**O No Conduzca:** si no ha controlado su forma de beber, debe evitar conducir.

- **Deje la motocicleta:** para no tener la tentación de conducir. Organice otra forma de llegar a casa.
- **Espera:** si excede su límite, espere hasta que su sistema elimine el alcohol y sus fatigantes secuelas.

## **INTERVENGA PARA PROTEGER A UN AMIGO/A**

Las personas que han bebido demasiado no pueden tomar una decisión responsable. Depende de otros intervenir y evitar que tomen un riesgo demasiado grande. A nadie le gusta hacer esto, es incómodo y vergonzoso. Y rara vez se le agradece por sus esfuerzos en ese momento. Pero las alternativas suelen ser peores.

Hay varias formas de evitar que amigos se lastimen:

- **Organice un viaje seguro:** proporcióneles formas alternativas de llegar a casa.
- **Disminuya el paso al que beben:** involúcrelos en otras actividades.
- **Manténgalos allí:** use cualquier excusa para evitar que se suban a la motocicleta. Sírvalos comida y café para pasar el tiempo. Explique sus preocupaciones por los riesgos de que lo arresten, se lastimen o lastimen a otra persona. Tome su llave, si puedes, y asegure su bicicleta.
- **Involucre a amigos:** utilice la presión de grupo con sus amigos para intervenir.

## **OPERACIÓN DE MOTOCICLETA Y CANNABIS**

El cannabis (Marihuana) está ganando aceptación por tener aplicaciones medicinales legítimas y como droga recreativa en los Estados Unidos, como lo demuestran las tendencias recientes en las leyes estatales que permiten su uso. Más de la mitad de los estados permiten el cannabis para uso médico, y algunos lo permiten para uso recreativo por personas de 21 años o más.

Aunque el cannabis puede ser legal para uso medicinal o recreativo en su estado, todavía no es legal, seguro o prudente operar un vehículo motorizado mientras está afectado por el cannabis, ya que tiende a distorsionar su percepción del tiempo, el espacio y la velocidad. Esto es especialmente crítico para los conductores de motocicletas, quienes deben realizar evaluaciones detalladas de situaciones de tráfico complejas y tomar decisiones en una fracción de segundo que requieren información precisa del motociclista para navegar de manera segura y mantener un margen de seguridad adecuado.

Cuando se fuma cannabis, sus efectos generalmente comienzan a los pocos minutos y pueden durar de 2 a 4 horas. Pero cuando se ingiere cannabis, la aparición de los efectos podría retrasarse más de una hora y la duración del "efecto" podría ser de más de 6 horas.

Sea Seguro. No opere su motocicleta ni ningún vehículo motorizado si está afectado por el cannabis y busque un medio de transporte alternativo si planea estar bajo los efectos del cannabis en su destino. Al igual que ocurre con el alcohol, los motociclistas afectados por el cannabis pueden ser declarados culpables de conducir bajo influencia y recibir penas similares.

## **FATIGA**

Conducir una motocicleta es más agotador que conducir un automóvil. En un viaje largo, usted se cansará más pronto que si viajara en un automóvil. Evite conducir cuando esté cansado. La fatiga puede afectar su control de la motocicleta.

- **Protéjase de los elementos:** el viento, el frío y la lluvia hacen que se cansen rápidamente. Use ropa abrigada. Vale la pena el costo de un parabrisas si planea recorrer largas distancias.
- **Limite su distancia:** los motociclistas experimentados rara vez intentan conducir más de seis horas al día.
- **Tome descansos frecuentes:** deténgase y bájese de la motocicleta al menos cada dos horas.
- **No beba ni use drogas:** los estimulantes artificiales a menudo provocan fatiga extrema o depresión cuando desaparecen. Los motociclistas no pueden concentrarse en la tarea que tienen entre manos.

## PÓNGASE A PRUEBA

14

Si espera una hora por bebida para que se elimine el alcohol de su cuerpo antes de conducir:

- A. No puede ser arrestado por beber y conducir.
- B. Sus habilidades de conducción no se verán afectadas.
- C. Los efectos secundarios por beber aún pueden permanecer.
- D. Estará bien siempre que viaje despacio.

## **OBTENIENDO SU LICENCIA**

La conducción segura requiere conocimientos y habilidad. Las pruebas de licencia son una buena medida de las habilidades básicas necesarias para operar con seguridad en la carretera. No basta con evaluar sus propias habilidades. Las personas a menudo sobreestiman sus propias habilidades.

Es aún más difícil para amigos y familiares ser totalmente honestos sobre sus habilidades. Los exámenes de licenciamiento son más completos y están más diseñados para puntuarse objetivamente.

Para obtener su licencia, la mayoría de los estados requieren que apruebe un examen de conocimientos y una prueba de habilidad en su motocicleta. Las preguntas de la prueba de conocimientos se basan en información, prácticas e ideas de este manual. Requieren que conozca y comprenda las reglas de la carretera y las prácticas de conducción segura. Se realizará una prueba de habilidad en motocicleta en un entorno de tráfico real o en un área controlada fuera de la carretera.

### Prueba de Conocimientos

#### *(Ejemplos de Preguntas)*

■ ***Es MÁS importante que encienda la luz de freno cuando:***

1. Alguien está siguiendo demasiado de cerca.
2. Va a disminuir la velocidad de repente.
3. Hay una señal de pare más adelante.
4. Tus señales no funcionan.

■ ***¿Cuánto del poder de frenado potencia proporciona el freno DELANTERO?***

1. Alrededor del 25%.
2. Alrededor del 50%.
3. Al menos el 70%.
4. Todo el poder de frenado.

■ ***Para virar correctamente:***

1. Cambie su peso rápidamente.
2. Gire el manillar rápidamente.
3. Presione la empuñadura en la dirección del giro.
4. Presione la empuñadura en la dirección opuesta del giro.

■ ***Si un neumático se desinfla mientras conduce y debe detenerse, generalmente es mejor:***

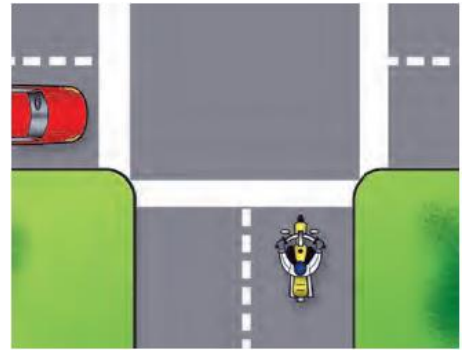
1. Relajarse en las empuñaduras.
2. Cambie su peso hacia el neumático que esté apto.
3. Frene con el neumático apto y diríjase hacia el costado de la carretera.
4. Utilice ambos frenos y deténgase rápidamente.

■ ***El automóvil de abajo está esperando para ingresar a la intersección. Es mejor:***

1. Hacer contacto visual con el conductor.
2. Reducir la velocidad y estar listo para reaccionar.
3. Mantener la velocidad y la posición.
4. Mantener la velocidad y moverse a la derecha.

### Prueba de Habilidad en Motocicleta

Las habilidades básicas de control de vehículos y prevención de accidentes se incluyen en las pruebas de motocicleta para determinar su capacidad para manejar situaciones de tráfico normales y peligrosas.



para:

*Es posible que le hagan una prueba para determinar su capacidad*

- **Conocer su motocicleta** y sus límites de conducción.
- **Acelerar, frenar y girar con seguridad. Ver, ser visto** y comunicarse con los demás.
- **Ajustar la velocidad** y la posición a la situación del tráfico.
- **Detenerse, girar y virar rápidamente**
- **Tomar decisiones críticas** y llevarlas a cabo.

*Los examinadores pueden puntuar en factores relacionados con la seguridad, como:*

- **Seleccionar** velocidades seguras para realizar maniobras.
- **Elegir** el camino correcto y mantenerse dentro de los límites.
- **Completar** paradas normales y rápidas.
- **Completar** giros o virajes normales y rápidos.



**Respuestas para Usted Ponerse a Prueba (a lo largo del folleto)**

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

**Respuestas a la Prueba de Conocimientos (p. 36):**

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

*Los diagramas y dibujos utilizados en este manual son solo para referencia y no están a la escala correcta para el tamaño de los vehículos y las distancias.*

## SUPLEMENTO DE TRES RUEDAS

Muchos estados requieren una licencia o un endoso por separado para operar una motocicleta de tres ruedas. Esto requiere que el motociclista apruebe tanto una prueba escrita como una de habilidades. El propósito de este suplemento es ayudar a preparar a los motociclistas para completar el examen escrito para una licencia o endoso de motocicleta de tres ruedas. Esta información se proporciona además de la que se ofrece en la primera parte de este Manual del Operador de Motocicletas (MOM), por lo que cuando se prepare para realizar el examen escrito, comience por leer detenidamente la información sobre motocicletas de dos ruedas. Proporciona información sobre el funcionamiento seguro de su motocicleta en el tráfico. Este suplemento contiene información específica para el funcionamiento seguro de una motocicleta de tres ruedas, incluidas las motocicletas de tres huellas y las motocicletas con sidecar.

### CONOZCA SU VEHICULO

Hay muchos tipos de motocicletas de tres ruedas disponibles en el mercado hoy en día. Los requisitos para obtener una licencia para motocicletas de tres ruedas varían según el estado.

En general, las motocicletas de tres ruedas tendrán las siguientes características:

- **Tres ruedas** que dejan dos o tres huellas separadas durante la operación en línea recta.
- Conversión o diseño **basado en motocicletas** con:
  - **Dirección del manillar**
  - **Controles del tipo de una motocicleta** con diseño estándar. Alteraciones de conveniencia como un solo pedal de freno o control de palanca, embrague automático o transmisión automática.
  - **Asiento de montura**
    - Asiento en el que el conductor / pasajero monta a horcajadas sobre el vehículo.
    - Si está diseñado para un pasajero, el mismo debe estar sentado detrás del operador (o en un compartimiento de pasajeros separado en el caso de una motocicleta con sidecar).
- El diámetro de **giro** del vehículo en su punto más ancho debe ser inferior a 40'.
- **El vehículo** cumple con todos los estándares federales aplicables a vehículos de carretera.

Los siguientes vehículos no están incluidos en esta definición y, por lo tanto, los requisitos de prueba pueden no ser aplicables. Consulte siempre a su Departamento de Vehículos Motorizados de su estado, el Departamento de Licencias u otra agencia reguladora estatal apropiada para conocer las regulaciones exactas con respecto a las pruebas para:

- **Automotores híbridos** o conversiones automotrices
- **Vehículos con** controles o asientos **automotrices**
- **Vehículos con motores delanteros o traseros** (los motores deben estar montados en el medio del bastidor debajo del conductor para que se consideren basados en una motocicleta)
- **Vehículos con** compartimientos de conducción **cerrados** o semicerrados
- **Motocicletas o scooters** con dos ruedas juntas en el frente (zonas de contacto a menos de 18.1 pulgadas de distancia) que se inclinan y maniobran como motocicletas estándar de dos ruedas de una sola huella
- **Vehículos** con cualquier otra desviación de los estándares anteriores.

## Diseños de Motocicletas de Tres Ruedas

Los diseños de motocicletas de tres ruedas varían entre los fabricantes. A diferencia de las motocicletas tradicionales, que se consideran motocicletas de huella única, las motocicletas de tres ruedas pueden tener un diseño de doble o triple huella. Los vehículos de doble huella son motocicletas con sidecars, mientras que las motocicletas de triple vía pueden configurarse con ruedas delanteras dobles o ruedas traseras dobles.

## La Motocicleta Adecuada para Usted

Asegúrese de que su motocicleta de tres ruedas o una motocicleta equipada con sidecar sea la adecuada para usted. Debería poder alcanzar y operar cómodamente todos los controles, y ser capaz de completar giros completos utilizando el manillar.

## Empréstitos y Préstamos

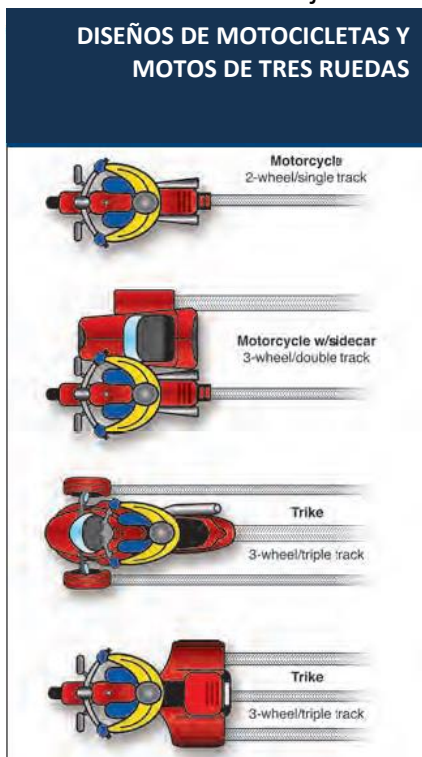
Prestatarios y prestamistas, tengan cuidado.

Los choques son bastante comunes entre los operadores principiantes, especialmente en los primeros meses de conducción. Operar una motocicleta desconocida se suma al problema. Si toma prestada una motocicleta de tres ruedas o una motocicleta con sidecar, primero familiarícese con ella en un área controlada. Si presta su motocicleta de tres ruedas o motocicleta con sidecar a amigos, asegúrese de que tengan licencia y sepan cómo conducir antes de permitirles operar en el tráfico. Estas motocicletas funcionan de manera muy diferente a las motocicletas de dos ruedas.

No importa que tan experimentado usted sea, tenga mucho cuidado con cualquier vehículo que no le resulte familiar o sea nuevo para usted.

## Familiarícese con los Controles de la Motocicleta

Asegúrese de estar familiarizado con los controles de la motocicleta de tres ruedas o la motocicleta con sidecar antes de intentar operarla en cualquier carretera, ya que algunos controles pueden diferir de los que se encuentran en otras motocicletas. Esto es especialmente importante si viaja en una motocicleta prestada. Antes de comenzar el viaje:



- **Realice todos los controles** que haría en su propia motocicleta.
- **Familiarícese** con todos los controles, como las luces de giro, la bocina, el interruptor de los faros, la válvula de control de combustible y el interruptor de corte. Localice y opere estos elementos sin tener que buscarlos.
- **Opere todos los controles** antes de comenzar a conducir. Conozca el patrón de cambio de velocidades y accione el acelerador, el embrague y los frenos varias veces. Los controles reaccionan de manera diferente en diferentes motocicletas y la ubicación exacta de los controles puede variar ligeramente. Además, algunas conversiones de motocicletas pueden estar equipadas con un solo pedal de freno o control de palanca, embrague automático o transmisión automática.
- **Cuando empiece a conducir**, comience lenta y cuidadosamente y sea consciente de su entorno. Acelere suavemente, tome curvas lentamente y deje espacio adicional para detenerse.

## CONTROL BÁSICO DEL VEHÍCULO

### Dirección e Inclinación

Las motocicletas de tres ruedas se comportan de manera diferente a las motocicletas de dos ruedas. Con tres ruedas en el suelo, son naturalmente más estables que una motocicleta de dos ruedas. También conducen de manera diferente. Dado que las motocicletas convencionales de tres ruedas no pueden inclinarse, no pueden contrarrestar la dirección. En cambio, la rueda delantera apunta en la dirección en la que el conductor quiere que vaya la motocicleta.

En algunas condiciones durante el funcionamiento de una motocicleta de tres ruedas, es posible tener solo dos ruedas en contacto con la superficie de la carretera. Esto podría ocurrir durante giros o maniobras cerradas siempre que se transfiera suficiente peso fuera de las llamadas líneas de vuelco. Esta tendencia requiere un posicionamiento cuidadoso de la carga y los pasajeros dentro de las líneas de vuelco para ayudar a mantener la máxima estabilidad.

### Posición del Cuerpo

Al igual que con cualquier vehículo a motor, la posición del operador es importante para el control y para reducir o prevenir la fatiga. El operador debe poder alcanzar ambas empuñaduras cómodamente, ya que se necesita más movimiento del manillar que cuando se conduce una motocicleta de dos ruedas. Si bien no es necesario que el conductor de una motocicleta de tres ruedas se mueva drásticamente durante la operación, cambiar el peso en la dirección del giro puede mejorar el control.

### Frenar

En una motocicleta con sidecar, al frenar en una curva cerrada, la rueda del sidecar puede levantarse del suelo. Los neumáticos de motocicleta y de sidecar tienen una tracción o agarre limitados en la superficie de la carretera, y la tracción es mayor cuando la motocicleta está rodando, sin patinar ni resbalar. Al girar, parte de la tracción disponible de los neumáticos se usa en las curvas, por lo que hay menos disponible para detenerse. Por lo tanto, puede ocurrir un patinazo si frena con demasiada fuerza.

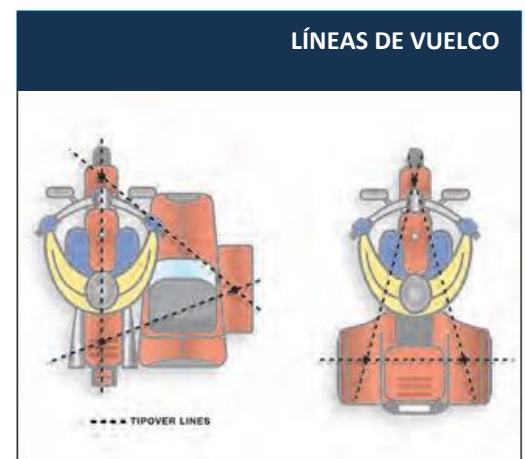
### Girar

La tendencia de la rueda interior trasera a levantarse durante el giro es mayor con mayor velocidad y radios de curva más cerrados. Durante un giro, la inercia hace que el centro de gravedad de la motocicleta se desplace hacia los lados y hacia afuera, hacia la línea de vuelco. El peso reducido sobre la rueda del lado opuesto puede hacer que se levante ligeramente.

El peso de una motocicleta de tres huellas se distribuye casi por igual entre las dos ruedas delanteras o las dos traseras. Estas motocicletas generalmente manejan lo mismo en giros a la izquierda y a la derecha.

### *Al girar una motocicleta de tres huellas:*

- **Acérquese a una curva** a gran velocidad con la cabeza en alto y mire a través de la curva.
- **Concéntrese** en apuntar la rueda/s delantera/s en la dirección en la que desea que vaya la motocicleta.
- **Suelte** el acelerador antes de entrar en la curva.



- **Aplique los frenos** lo suficiente para ralentizar la motocicleta a una velocidad a la que pueda conducir con seguridad en la curva, luego suelte los frenos antes del giro.
- **Incline ligeramente** la parte superior de su cuerpo en la dirección en la que desea girar.
- **Dirija** la/s rueda/s delantera/s hacia el giro.
- **Gire** el acelerador ligeramente para lograr estabilidad.

Por otro lado, debido a que el centro de gravedad de una motocicleta con sidecar está cerca de la propia motocicleta, el comportamiento del vehículo al girar a la derecha y al girar a la izquierda es bastante diferente. Durante un giro a la derecha, un ligero movimiento lateral del centro de gravedad crea una mayor tendencia a que la rueda del sidecar se levante. La elevación será mayor si el sidecar está vacío o con poca carga.

#### ***Al girar a la derecha en una motocicleta con sidecar:***

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

Durante un giro a la izquierda, el sidecar actúa como estabilizador, por lo que la rueda del sidecar permanece en el suelo. Sin embargo, si el giro se da con demasiada brusquedad o a una velocidad demasiado alta, existe una tendencia a que la suspensión trasera de la motocicleta se extienda y esto puede hacer que la rueda trasera de la motocicleta se levante del suelo.

#### ***Al girar a la izquierda en una motocicleta con sidecar:***

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

#### **Colinas**

Al conducir cuesta arriba en una motocicleta de tres ruedas o motocicleta con sidecar, algo de peso se desplazará hacia la parte trasera, lo que hará que la parte delantera de la motocicleta se vuelva más liviana. Este cambio de peso reduce la tracción en el/los neumático/s delantero/s para la dirección y el agarre de los neumáticos.

Al conducir cuesta abajo, la gravedad aumenta la cantidad de fuerza de frenado necesaria para reducir la velocidad o detener la motocicleta. Por lo tanto, es importante comenzar a reducir la velocidad antes para tomar curvas y detenerse.

#### **Posición en el Carril**

La huella de las ruedas dobles de una motocicleta de tres ruedas o una motocicleta con sidecar tiene casi el mismo ancho que algunos automóviles. A diferencia de una motocicleta, usted está limitado, por lo tanto, en el posicionamiento en el carril. Manténgase hacia el centro del carril para asegurarse de que la huella de las ruedas dobles no cruce las líneas pintadas hacia el tráfico opuesto. Conducir demasiado hacia la derecha podría causar la pérdida de tracción si la llanta se sale del pavimento.

El posicionamiento en el carril cuando se conduce en grupos también es una consideración importante. No podrá utilizar una formación escalonada, como lo haría al conducir motocicletas de dos ruedas. Conduzca en fila india y mantenga siempre un margen seguro, como mínimo dos segundos, entre vehículos.

### **Estacionar al Lado de la Carretera**

Debido a las limitaciones de movilidad y longitud de la motocicleta, no es práctico estacionar la motocicleta en un ángulo de 90° con la rueda trasera tocando el cordón, como lo haría con una motocicleta de dos ruedas. Coloque su motocicleta en un espacio de estacionamiento de modo que esté estacionado en paralelo al cordón y ponga el freno de mano. Algunas motocicletas de tres ruedas tienen marcha atrás, por lo que puede maniobrar más fácilmente en un espacio de estacionamiento diseñado para un automóvil. Estacionarse en paralelo a al cordón facilitará el alejarse de la acera y entrar en los carriles de tráfico.

### **Aceleración y Desaceleración**

Una motocicleta de tres ruedas con dos ruedas motrices tiende a ser mucho más estable durante la aceleración y el frenado que una motocicleta con sidecar. La instalación de un sidecar en la motocicleta agrega una masa de peso descentrada y sin motor. Por lo tanto, durante la aceleración, el sidecar se sentirá como si se estuviera retrasando detrás de usted, lo que hace que el vehículo se sienta como si estuviera siendo dirigido hacia la derecha. Durante la desaceleración o el frenado, el impulso del sidecar continúa llevándolo hacia adelante, dando la sensación de que el sidecar está tratando de adelantarlo, haciendo que la motocicleta se sienta como si estuviera siendo dirigida hacia la izquierda.

- **Al acelerar**, compense esta tendencia girando ligeramente en la dirección opuesta al sidecar.
- **Al desacelerar**, compense esta tendencia girando ligeramente en la dirección del sidecar. También puede apretar la maneta del embrague al frenar.

### **Virar**

Es posible que una parada rápida no siempre sea suficiente para evitar un obstáculo en su camino, incluso si aplica ambos frenos correctamente. A veces, la única forma de evitar una colisión es virar. Un viraje es cualquier cambio repentino de dirección. Pueden ser dos giros rápidos o un cambio rápido hacia un lado al maniobrar la motocicleta. A menudo, no hay mucho tiempo para ajustar la posición de su cuerpo.

Una motocicleta de tres ruedas o una motocicleta con sidecar no es tan maniobrible como una motocicleta de dos ruedas, por lo que debe planificar con anticipación para evitar la necesidad de giros bruscos o virajes. Si es necesario frenar, frene antes o después del viraje, nunca mientras lo hace.

### **Giros y Curvas**

Las características del giro de una motocicleta de tres ruedas o una motocicleta con sidecar difieren de las de una motocicleta. Incluso con tres ruedas en el suelo, un sidecar puede volcar si se gira demasiado bruscamente o si va demasiado rápido en una curva. Por lo tanto, es mejor reducir siempre la velocidad antes de entrar en una esquina.

El mejor camino a seguir en la curva puede no ser el que sigue la curva de la carretera. Revise el tráfico opuesto con cuidado y, si es seguro, ingrese a la curva hacia el exterior de su carril. Esto aumenta su línea de visión a través de la curva y reduce el radio efectivo de la curva. Al girar, muévase hacia el interior de la curva y, al pasar por el centro, muévase hacia el exterior para salir, siempre recordando permanecer en su carril.

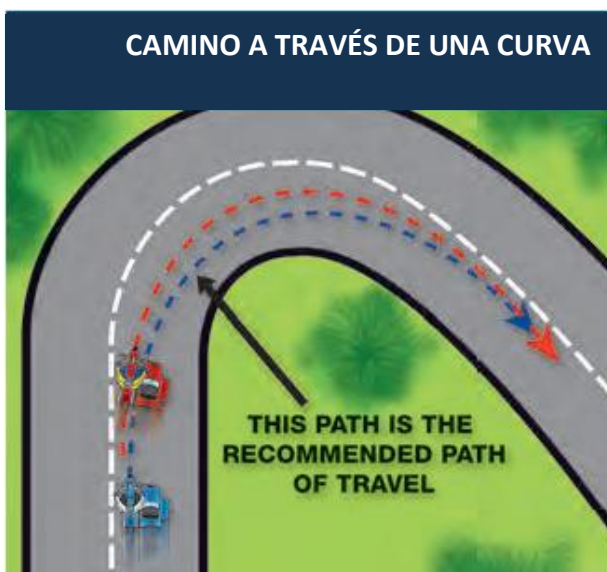


## TRANSPORTE DE PASAJEROS Y CARGA

Las motocicletas de tres ruedas están diseñadas para transportar pasajeros y carga, pero no exceda la capacidad de carga del neumático o la motocicleta. El peso adicional podría cambiar ligeramente las características de manejo del vehículo, por lo que debe pensar en dónde son colocadas las cargas.

Muchas motocicletas de tres pistas tienen compartimentos de almacenamiento integrados para la carga, ya sea delante o detrás del conductor. En estas motocicletas, centre la carga y manténgala baja en las áreas de almacenamiento para que quede colocada dentro de las líneas de vuelco y equilibrada de lado a lado. Si se transporta un pasajero, el pasajero se sentará directamente detrás del conductor.

En una motocicleta con un sidecar, el mejor lugar para un pasajero es en el sidecar. Nunca ponga a un solo pasajero en el sillín; el peso adicional en la línea de vuelco aumentará la inestabilidad de la motocicleta. Mientras que se puede llevar a un segundo pasajero en el asiento detrás del conductor, el pasajero más pesado siempre debe estar en el sidecar.



Cuando transporte cargas en un sidecar, asegure la carga firmemente en su lugar, ya que si la carga se desplaza, el manejo se verá afectado. Las cargas deben distribuirse hacia la parte trasera del sidecar para reducir la inclinación del morro del sidecar en caso de un giro repentino a la izquierda.

Cuando esté cargado, es posible que el rendimiento se reduzca y que las distancias de frenado sean más largas, por lo que debe permitir una distancia adicional. La adición de un pasajero del sidecar mejorará enormemente la estabilidad, y los giros a la derecha se pueden hacer a una velocidad ligeramente mayor. Sin embargo, girar a la izquierda requerirá más fuerza de giro.

## QUÉ DEBE HACER UN CONDUCTOR DURANTE UNA PARADA POLICIAL

**Reconozca la presencia del oficial encendiendo la señal de giro a la derecha.** Activar su señal le permite al oficial saber que usted reconoce su presencia. Un oficial puede alarmarse si usted no lo reconoce y podría percibir que tiene una razón para evitar ceder o que podría estar incapacitado.

**Mueva su vehículo hacia la banquina derecha de la carretera.** El oficial lo guiará usando su vehículo patrulla. No se mueva hacia la mediana central. No se detenga en la mediana central de una autopista o en el lado opuesto de una carretera de dos carriles. Esto pondrá tanto al conductor como al oficial en peligro de ser atropellados por el tráfico que se aproxima.

**En una autopista, muévase completamente hacia la banquina derecha,** incluso si está en el carril para viajes compartidos/HOV (vehículos con múltiples pasajeros). Saque su vehículo lo más lejos posible de la carretera. Cuando esté oscuro busque lugares que estén bien iluminados, como áreas con luces de calles o autopistas, cerca de restaurantes o estaciones de servicio.

**Termine su conversación por teléfono celular y apague su radio.** El oficial necesita toda su atención para comunicarse con usted y completar parada policial en el menor tiempo necesario.

**Permanezca dentro de su vehículo a menos que el oficial le indique lo contrario.** Nunca salga de su vehículo, a menos que un oficial le indique que lo haga. Durante una parada policial, las prioridades del oficial son su seguridad, la seguridad de sus pasajeros, del público y la seguridad personal del oficial. En la mayoría de las situaciones, el lugar más seguro para usted y sus pasajeros es dentro de su vehículo. Salir de su vehículo sin que un oficial lo indique primero puede aumentar el riesgo de ser atropellado por un vehículo que pasa y/o aumentar el nivel de amenaza del oficial.

**Coloque sus manos a la vista, incluidas las manos de todos los pasajeros,** como en el volante, en la parte superior de su regazo, etc. Durante una parada policial, la incapacidad de un oficial de ver las manos del conductor y todos los ocupantes del vehículo aumenta el nivel de amenaza del oficial. La mayoría de los actos delictivos violentos contra un agente de la ley ocurren mediante el uso de las manos de una persona, como el uso de un arma de fuego, un objeto afilado, etc. Si sus ventanas están polarizadas, se recomienda que baje las ventanas después de haber detenido su vehículo en la banquina derecha de la carretera y antes de que el oficial haga contacto con usted.

## SEÑALES DE MANO

**1. Una Sola Fila:** el brazo y el dedo índice se extienden hacia arriba



**2. Doble Fila:** el brazo con el índice y el dedo medio se extiende hacia arriba.



**3. Detenerse:** brazo extendido hacia abajo, palma hacia atrás.



**4. Acelerar:** brazo extendido hacia afuera, palma hacia arriba, oscilar hacia arriba.



**5. Reducir la velocidad:** el brazo extendido hacia afuera, la palma hacia abajo, oscile el brazo bajando hacia su costado.



**6. Sígueme:** el brazo extendido hacia arriba por encima del hombro, palma hacia adelante.



**7. Usted Lidera/Pase:**

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



**8. Peligro en el Camino:** a la izquierda, señale con la mano izquierda; a la derecha, señale con el pie derecho.



**9. Luz Alta:** toque la parte superior del casco con la palma abierta apuntando hacia abajo.



**10. Combustible:** brazo hacia fuera al costado, con el dedo extendido apuntando hacia el tanque.



**11. Parada de Descanso:** antebrazo extendido, puño cerrado con movimientos pequeños hacia arriba y hacia abajo.



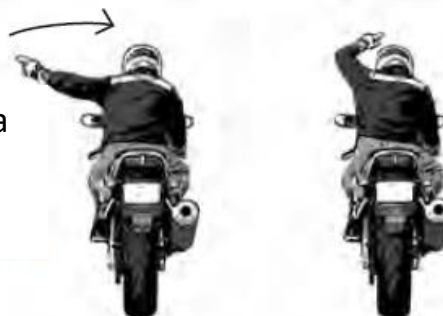
**12. Parada para un refrigerio:** dedos cerrados, pulgar hacia la boca.



**13. Encender la Señal para dar Vuelta:** abra y cierre la mano con los dedos y el pulgar extendidos.



**14. Orillarse:** brazo posicionado como cuando se da vuelta a la derecha, oscilando el antebrazo hacia el hombro.



## T-CLOCS: Lista de Inspección Previa a la Conducción

### ARTÍCULO T-CLOCS QUÉ VERIFICAR

### QUÉ BUSCAR

### COMPRUEBE

T- NEUMÁTICOS Y RUEDAS				
Neumáticos	Condición	Profundidad del dibujo, desgaste, intemperie, que asiente parejo, protuberancias y objetos incrustados.	Frontal	Trasero
	Presión del aire	Revise en frío, ajuste según la carga.	Frontal	Trasero
Ruedas	Rayos	Doblados, rotos, faltantes, tensión, comprobar en la parte superior de la rueda: "rin" = OK - "sonido hueco" = rayo flojo	Frontal	Trasero
	Cubo	Que no tenga grietas, abolladuras	Frontal	Trasero
	Rines	Que no esté redondo/verdadero = 5 mm. Gire el rin, calibrar con apuntador estacionario como referencia.	Frontal	Trasero
	Cojinetes / Baleros	Tome la parte superior e inferior del neumático y flexione: No debe haber juego (hacer clic) entre el cubo y el eje, no debe tronar al girar.	Frontal	Trasero
	Juntas	Agrietadas, cortadas o rasgadas, grasa excesiva en el exterior, marrón rojizo en el exterior.	Frontal	Trasero
Frenos	Función	Cada freno por sí solo evita que la motocicleta ruede.	Frontal	Trasero
C - Controles				
Palancas y Pedal	Condición	Rotos, doblados, agrietados, montaje apretado, puntas de bolas en las palancas del manubrio, ajuste adecuado.		
	Pivotes	Lubricados.		
Cables	Condición	Deshilachados, torceduras, lubricación: extremos e interior.		
	Colocación	Sin interferir ni jalar en el cabezal de dirección, suspensión, sin ángulos filosos, soportes de alambre en su lugar.		
Mangueras	Condición	Cortes, grietas, fugas, protuberancias, rozaduras, deterioro.		
	Colocación	Sin interferir ni jalar en el cabezal de dirección, suspensión, sin ángulos filosos, soportes de alambre en su lugar.		
Acelerador	Operación	Movimiento libre, se cierra a presión, no se reactiva cuando da vuelta el manillar.		
L-LUCES				
Batería	Condición	Terminales; limpia y ajustada, nivel de electrolito, sujeta de forma segura.		
	Tubo de ventilación	Que no esté torcido, colocado correctamente, que no este tapado.		
Luz Delantera	Condición	Grietas, reflector, montaje y sistema de ajuste.		
	Dirección	Altura y derecha/izquierda.		
	Operación	Operación de luz alta/luz baja.		
Luz trasera/luz de freno	Condición	Ver que no tengan grietas, estén limpias y bien apretadas.		
	Operación	Se encienden al aplicar el freno delantero/trasero.		
Señales de giro	Operación	Parpadea correctamente	Delantera izquierda	Delantera derecha
			Trasera izquierda	Trasera derecha
Espejos	Condición	Grietas, limpieza, monturas bien sujetadas y puntos de giro.		
	Dirección	Ajústelos cuando esté sentado/a en la motocicleta.		
Lentes y Reflectores	Condición	Agrietados, rotos, sujetados correctamente, condensación excesiva		
Cableado	Condición	Puntas se deshacen, alambres pelados, aislante.		
	Colocación	Pellizcado, sin interferencias ni tirones en el cabezal de dirección o la suspensión, trenzado de alambres bien sujetados y en su sitio, conectores apretados y limpios.		

ARTÍCULO T-CLOCS QUÉ VERIFICAR		QUÉ BUSCAR	COMPRUEBE	
<b>O-OIL</b>				
Niveles	Aceite de motor	Revisar caliente sobre soporte central en superficie plana, vara de aceite, mirilla.		
	Aceite para Engranajes Hipoide, Transmisión por Eje	Transmisión, propulsión trasera, eje.		
	Fluido Hidráulico	Frenos, embrague, depósito o mirilla.		
	Refrigerante	Depósito y/o tanque de recuperación de refrigerante: revisar sólo cuando esté frío.		
	Combustible	Tanque o manómetro.		
Fugas	Aceite de motor	Empaques, cárter, sellos.		
	Aceite para Engranajes Hipoide, Transmisión por Eje	Empaques, sellos, respiradores.		
	Fluido Hidráulico	Mangueras, cilindros maestros, pinzas.		
	Refrigerante	Radiador, mangueras, tanques, aclopadores, tuberías		
	Combustible	Líneas, válvula de combustible, carburador.		
<b>C- CHASIS</b>				
Cuadro	Condición	Grietas en los refuerzos o uniones, soportes de accesorios, pintura descascarada.		
	Cojinetes de Dirección	Sin sentirse apretado o detenerse durante el recorrido completo, levante la rueda delantera, verifique si tiene juego jalando/empujando las horquillas.		
	Bujes/Cojinetes del brazo de balance	Levante la rueda trasera, compruebe el juego empujando/jalando el brazo de balance (swingarm)		
Suspensión	Horquillas Delanteras	Desplazamiento parejo, presión equilibrada de aire/ amortiguación, ajustes anti-inmersión.	Izquierda	Derecha
	Amortiguador (es) trasero (s)	Desplazamiento parejo, ajuste sin-carga/ presión de aire/ amortiguación; las varillas de conexión se mueven libremente y están lubricadas.	Izquierda	Derecha
Cadena o Correa	Tensión	Verifique en el punto más ajustado.		
	Lubricación	Placas laterales al calentarse. Aviso: no lubrique las correas.		
	Piñones	Dientes sin enganchar, montados de forma segura.		
Sujetadores	Con Rosca	Ajustados, tuercas, tornillos faltantes.		
	Abrazaderas	Rotas, faltantes.		
	Pasadores	Rotas, faltantes.		
<b>S - Soportes</b>				
Soporte central	Condición	Grietas, dobladuras		
	Retención	Resortes en su lugar, tensión para mantener la posición.		
Soporte Lateral	Condición	Grietas, dobladuras (interruptor de seguridad o cojín si lo tiene).		
	Retención	Resortes en su lugar, tensión para mantener la posición.		

Puede arrancar esta página y llevarla consigo cuando viaje.



INFORMACIÓN DE EMERGENCIA

Nombre del motociclista \_\_\_\_\_ Tipo de sangre \_\_\_\_\_

Alergias/Condiciones Médicas \_\_\_\_\_

Nombre/Teléfono su Médico \_\_\_\_\_

Nombre/Teléfono de la Aseguradora \_\_\_\_\_

Si el conductor se encuentra herido, póngase en contacto con esta persona

Nombre \_\_\_\_\_ Teléfono de Casa \_\_\_\_\_

Teléfono del Trabajo \_\_\_\_\_ Teléfono Celular \_\_\_\_\_

La información contenida en esta publicación se ofrece en beneficio de quienes tienen interés en conducir motocicletas. La información se ha recopilado a partir de publicaciones, entrevistas y observaciones de personas y organizaciones familiarizadas con el uso de motocicletas, accesorios y capacitación. Debido a que existen muchas diferencias en el diseño del producto, los estilos de conducción, las leyes federales, estatales y locales, puede haber organizaciones e individuos que tengan opiniones diferentes. Consulte con las agencias reguladoras locales para obtener información sobre la operación de motocicletas en su área. Aunque MSF continuará investigando, haciendo pruebas de campo y publicando puntos de vista responsables sobre el tema, se exime de cualquier responsabilidad por los puntos de vista expresados en este documento.

*Distribución cortesía de* Fundación para la Seguridad de Motocicletas

Segunda revisión ..... Diciembre de 1978  
Tercera revisión ..... Febrero de 1981  
Cuarta revisión ..... Enero de 1983  
Quinta revisión ..... Octubre de 1987  
Sexta revisión ..... Abril de 1991  
Séptima revisión ..... Septiembre de 1992  
Octava revisión ..... Enero de 1999  
Novena revisión ..... Marzo de 2000  
Décima revisión ..... Enero de 2002  
Undécima revisión ..... Julio de 2002  
Doceava revisión ..... Mayo de 2004  
Decimotercera revisión ..... Junio de 2007  
Decimocuarta revisión ..... Marzo de 2008  
Decimoquinta revisión ..... Junio de 2009  
Decimosexta revisión ..... Enero de 2011  
Decimoséptima revisión ..... Febrero de 2014  
Decimooctava revisión ..... Junio de 2020

**Departamento de Seguridad Pública**

**Programa de Licencias de Conducir**

**118 West Capitol Ave**

**Pierre, SD 57501**

**605-773-6883**

**Revisado en Octubre de 2020**