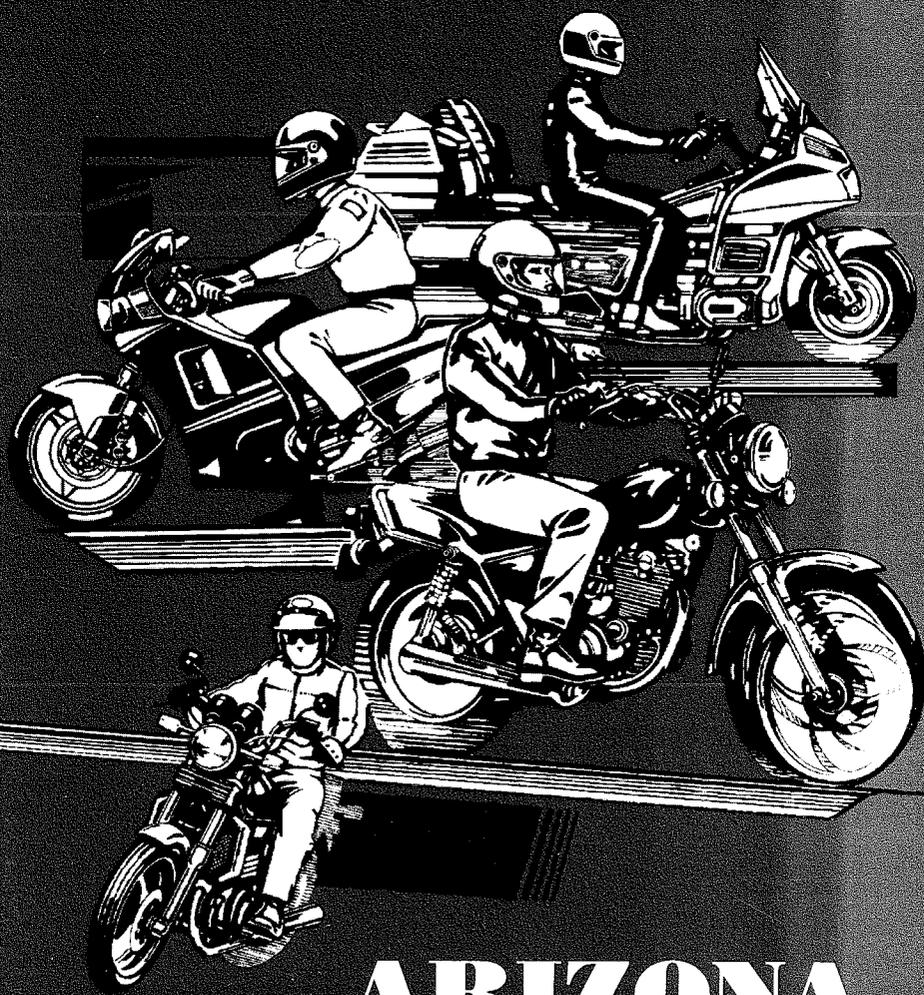


Manual de Operario Motocicleta



ARIZONA

Estimado Motociclista:

Más de 80,000 arizonenses usan u a motocicleta para placer o como transportación básica. Ya sea que usted use una motocicleta para diversión o para llegar a dónde necesita usted llegar a un costo relativamente bajo y con buen millaje, usted necesita saber como desplazarse en motocicleta con seguridad, defensivamente y legalmente.

Las diversas clases de vehículos motorizados en nuestras calles y caminos crean peligros especiales para motociclistas, especialmente para los motociclistas novatos, por lo tanto es importante para usted conocer su habilidad para operar una motocicleta, la capacidad de su motocicleta y manejar dentro de esos límites.

Entre 1980 y 1990 ocurrieron más de 41,000 choques en Arizona en los que intervinieron motocicletas, los que resultaron en más de 1,100 muertes. Como el motociclista es muy vulnerable, es mucho más posible que los choques de motocicletas causen lesiones corporales o muerte. Por lo tanto estas son algunas cosas que usted puede hacer:

- * Use ropa de colores brillantes;
- * Conduzca con su faro encendido;
- * Use ropa protectora, incluyendo casco y protección para los ojos;
- * Evite el alcohol y las drogas cuando opere su motocicleta;
- * Revise su motocicleta antes de montar;
- * Tome usted el curso de seguridad básico o para el motociclista con experiencia.

El motociclismo puede ser una experiencia agradable y con la ayuda de usted lo podemos hacer un medio de transporte más seguro.

La División de Vehículos Motorizados acepta con agrado comentarios sobre el material escrito incluido en este manual. Por favor envíe sus ideas a la dirección de arriba.

La División de Vehículos Motorizados

ARIZONA DEPT. OF LIBRARY
ARCHIVES & PUBLIC RECORDS

MAR 14 1996

STATE DOCUMENTS

LA LEY DE ARIZONA

Prefacio

Para operar una motocicleta se necesitan habilidades especiales así como también conocimiento completo de las leyes de tránsito y los requisitos de registro y licencia.

Este manual suplementa la información contenida en el Manual de Manejo de Arizona y proporciona información útil para todos los motociclistas sin importar cuanta experiencia tengan. Presenta prácticas de manejo seguras y técnicas desarrolladas por el Instituto de Investigaciones sobre Servicios Públicos Nacionales (NPSRI) bajo contrato con la Administración Nacional de Seguridad de Tráfico de las Carreteras (NHTSA) en cooperación con la Fundación para la Seguridad de Motocicletas (MSF).

Licencias

Para obtener una licencia de operador de motocicleta o un endoso en su licencia de manejo para la operación de motocicleta, debe usted tener por lo menos dieciséis años de edad. Los solicitantes necesitan pasar un examen especial sobre motocicletas. Este examen es necesario además del examen regular para sacar la licencia de manejo. El examen evalúa el conocimiento de las habilidades necesarias para la operación de una motocicleta y constituye una demostración individual de pericia.

Mientras aprende a operar una motocicleta en las vías públicas, debe tener un permiso para instrucción de operación de una motocicleta. Este permiso es válido por 180 días. Para solicitar este permiso debe usted tener por lo menos quince años y siete meses de edad. Mientras aprende a manejar bajo permiso, no puede usted circular en las autopistas ni de noche y sólo puede obtener dos permisos dentro de un período de tiempo de veinticuatro meses.

Estudie este manual cuidadosamente porque es la base de sus conocimientos para su examen de motociclismo. También hay una guía de práctica para ayudarle a prepararse para el examen de pericia en motociclismo. Puede obtener copia de éste en cualquier estación cerca de usted donde se ofrezca el examen de pericia para obtener licencia de manejo.

Programa de Seguridad para Motocicletas de Arizona

El Programa de Seguridad de Motocicletas de Arizona (AMSP) fue creado en 1981. El programa lo administra la División de Vehículos Motorizados y es reconocido por la MSF y la NHTSA. Este programa es provisto de fondos a través del registro de motocicletas en el estado.

La meta de la AMSP es reducir los accidentes de tráfico de motocicletas en Arizona. Para lograr este objetivo, la AMSP auspicia sistemas de exámenes de manejo de los más avanzados para motociclistas y educación y entrenamiento de calidad para motociclistas nuevos y experimentados.

En Arizona el motociclismo puede ser divertido y conduciendo su motocicleta teniendo en cuenta sus habilidades y la capacidad de su motocicleta le ayudarán a usted a tener un viaje sin riesgos. Considere usted tomar uno de los cursos de motociclismo ofrecido en Arizona porque manejar con conocimiento es una parte clave del motociclismo seguro. Si está usted pensando en comprar una motocicleta por primera vez o aún si ya ha manejado una por algún tiempo, inscribese ahora para una de las clases de educación voluntaria para motociclistas.

¿Cómo se entrena a los nuevos motociclistas?

El Curso de Motociclistas: Conduciendo con Destreza en las Calles (MR:RSS) desarrollado por MSF es ofrecido en Arizona. Es enseñado por instructores capacitados y certificados por el MSF y reconocidos por MVD. El curso proporciona a los nuevos motociclistas las estrategias que necesitan en nuestras calles y carreteras. El entrenamiento se ofrece en áreas acondicionadas específicamente para entrenamiento. Se proporcionan libros de texto detallados así como también motocicletas prestadas por los fabricantes más conocidos y las firmas comerciales de motocicletas locales.

¿Que hay para los conductores experimentados?

También se ofrece en Arizona un curso para Motociclistas Experimentados (ERC). Este curso da la oportunidad a los participantes de mejorar su habilidad para conducir en su propia motocicleta al mismo tiempo que repasan estrategias de manejo defensivo. Se presentan y practican técnicas avanzadas para tomar las vueltas, frenar y hacer virajes bruscos. Se da énfasis a técnicas para la prevención de accidentes.

¿En dónde puedo encontrar un curso?

Para localizar el curso MR:RSS o el ERC más cercano a usted, llame al número nacional gratuito (1-800-447-4700) o para más información, llame al director del Programa de Seguridad para Motocicletas de Arizona de la División de Vehículos Motorizados al (602) 255-8072.

Equipo de Seguridad

La ley de Arizona requiere que los conductores y pasajeros de menos de 18 años usen un casco bien asegurado.

Se le aconseja usar la luz de su faro (luz larga) durante el día para aumentar al máximo su visibilidad. También puede usar solamente durante el día un faro modulante.

Debe usted tener por lo menos un bocina de claxon capaz de emitir sonido que alcance una distancia de 200 pies.

Se requiere un espejo retrovisor.

A los motociclistas se les aconseja equipar sus motocicletas con frenos de pie y de mano, pero la ley de Arizona requiere por lo menos una clase de freno.

Los tanques de gasolina deben estar correctamente cerrados con tapón o cubierta.

Se requiere que los motociclistas usen gafas protectoras, lentes de camino o un protector de cara transparente, a no ser que la motocicleta esté equipada con un resguardo protector. Las pantallas para viento en las motocicletas deportivas no se consideran resguardos protectores.

Se requiere asiento y descansos para los pies para los operadores de la motocicleta, mientras que para los pasajeros se requiere asiento, descansos para los pies y agarraderas. Los pasajeros deben poner sus pies en los descansos.

Los manubrios no deben sobresalir más de quince pulgadas arriba del nivel del asiento del conductor.



TABLA DE CONTENIDO

PREPARANDOSE PARA CONDUCIR

<i>USE EL EQUIPO CORRECTO</i>	1
El Casco — Uso y Selección	1
Protección de Cara y Ojos	2
Ropa	3
<i>CONOZCA SU MOTOCICLETA</i>	4
a Motocicleta Correcta para Usted	4
Prestar y Pedir Prestada	4
Familiarícese con los Controles de la Motocicleta	5
Revise la Motocicleta Cada Vez que la Use	6
<i>CONOZCA SU RESPONSABILIDAD</i>	7

CONDUZCA SEGUN SUS HABILIDADES

<i>CONTROL BASICO DEL VEHICULO</i>	8
Posición del Cuerpo	8
Cambio de Velocidades	9
Para Frenar	9
Para Dar Vuelta	10
<i>MANTENGA SU DISTANCIA</i>	
Posición en el Carril	11
Seguir y Ser Seguido	12
Pasar y Ser Pasado	14
Compartir el Carril	15
Carros Entrando a la Corriente del Tráfico	16
Carros Que Circulan a Su Lado	16
<i>SIPDE</i>	17
<i>CRUCES DE CALLES</i>	19
Cruces Ciegos	20
Pasar Carros Estacionados	21
Estacionar al Costado del Camino	21
<i>VEA Y SEA VISTO</i>	22
Ropas	22
Faro	22
Direccionales	23
Luz de los Frenos	23
Espejos y Control con la Ayuda de la Cabeza	23
Claxon	25
Conducir de Noche	25
<i>EVITAR CHOQUES</i>	26
Detener Rápidamente	26
Esquivar y Dar la Vuelta Rápidamente	27
Conducir por Curvas	28

<i>SUPERFICIES PELIGROSAS</i>	29
Superficies Disparejas y Obstáculos	29
Superficies Resbalosas	30
Rieles, Surcos o Enrejados	31
<i>PROBLEMAS MECANICOS</i>	32
Falla en las Llantas	32
Válvula Atorada	32
Bamboleo	32
Problemas con las Cadenas	33
Fallas en el Motor	33
<i>ANIMALES Y OBJETOS VOLADORES</i>	34
<i>SALIR DE LA CARRETERA</i>	34
<i>LLEVAR CARGA Y PASAJEROS</i>	35
Equipo	35
Instrucción a Pasajeros	35
Conducir con Pasajeros	36
Transportar Carga	36
<i>CONDUCIR EN GRUPO</i>	37
Mantenga el Grupo Reducido	37
Mantenga el Grupo Junto	37
Mantenga Distancia	37
<i>ESTAR EN BUENAS CONDICIONES PARA CONDUCIR</i>	38
<i>¿POR QUE ES IMPORTANTE ESTA INFORMACION?</i>	39
<i>ALCOHOL Y OTRAS DROGAS EN LA OPERACION DE LA MOTOCICLETA</i>	40
<i>ALCOHOL EN EL CUERPO</i>	40
Concentración de Alcohol en la Sangre	40
<i>EL ALCOHOL Y LAS LEYES</i>	42
Consecuencias de una Convicción	42
<i>DISMINUYA LOS RIESGOS</i>	42
Controlar el Alcohol Que Se Bebe	42
Controlar la Conducción	43
<i>METERSE PARA PROTEGER A AMIGOS</i>	43
<i>FATIGA</i>	44
<i>COMO OBTENER SU LICENCIA</i>	45
EXAMEN DE CONOCIMIENTOS	45
EXAMEN EN LA MOTO	46

PREPARANDOSE PARA CONDUCIR

Lo que usted hace antes de empezar un viaje tiene mucho que ver en determinar si llegará o no a donde quiere ir de una manera segura. Antes de hacer un viaje, un motociclista precavido se asegura de:

- usar el equipo correcto.
- revisar la motocicleta.
- familiarizarse con la motocicleta.

USE EL EQUIPO CORRECTO

Cuando usted conduce, su equipo será "correcto" si lo protege de manera eficiente. En cualquier accidente, usted tiene más posibilidades de evitar heridas graves si usa:

- Un casco reglamentario.
- Protección para ojos o cara.
- Ropa protectora.

El Casco

Los choques no son sucesos raros particularmente entre motociclistas principiantes. Y uno de cada cinco accidentes de motociclistas resulta en lesiones de cabeza o de cuello las lesiones de cabeza son tan graves como lesiones del cuello — y mucho más comunes. Estudios sobre accidentes han demostrado que las lesiones de cabeza y de cuello se registran como las más graves o fatales en motociclistas. La investigación también demuestra que, con pocas excepciones, las lesiones de cabeza y de cuello son reducidas con el uso correcto de un casco reglamentario.

Uso del Casco

Algunos motociclistas no usan casco porque creen que el casco limitará su visión a los lados. Otros usan casco sólo en viajes largos o cuando conducen a velocidades altas. Aquí tienen algunos datos a consideración:

- Un casco reglamentario le deja ver a los lados tanto como es necesario. En un estudio de más de 900 accidentes, en los que el 40% de los motociclistas usaron cascos, no pudieron encontrar un solo caso en el que el casco impidiera al motociclista ver el peligro.
- La mayoría de los accidentes suceden en viajes cortos (menos de 5 millas de distancia), y sólo unos cuantos minutos después de empezarlos.
- Aún accidentes a baja velocidad pueden ser fatales. La mayoría de los motociclistas van a menos de 30 mph cuando se lesionan. A estas velocidades, los cascos pueden reducir a la mitad el número y la severidad de las lesiones de cabeza.

No importa cual sea la velocidad, los motociclistas sin casco tienen tres veces más posibilidades de morir por lesiones de cabeza que los motociclistas que usan cascos al momento de un accidente.

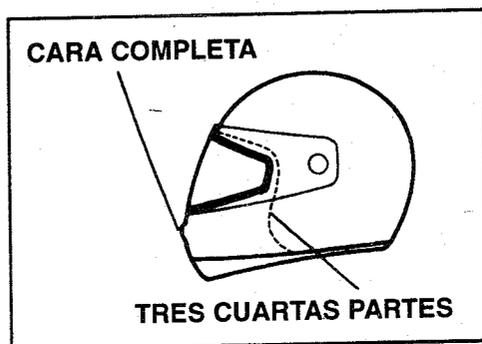
Selección del Casco

Hay dos tipos principales de cascos, que proveen dos diferentes niveles de cobertura, tres cuartas partes y la cara completa.

Cualquiera que sea el estilo que usted elija, puede obtener mayor protección de ese tipo de casco asegurándose de que:

- reúne las normas del U.S. Department of Transportation (DOT) y del estado. Los cascos con etiquetas del American National Standards Institute (ANSI) o de la Snell Memorial Foundation le dan mayor seguridad.
- le queda justo por todos lados.
- no tiene defectos obvios tales como rajadas, acolchonamiento suelto o correas gastadas.

Cualquiera que sea el casco que usted decida, asegúrese de mantenerlo ajustado a su cabeza cuando conduce su motocicleta. De otra manera, si tiene usted un accidente, es probable que se le soltará de la cabeza antes de tener la oportunidad de protegerlo.



Protección de Ojos y Cara

Una careta de plástico le puede proteger su cara completamente en un choque. También le protege contra viento, polvo, tierra, lluvia, insectos y piedras arrojadas por los carros delante de usted. Estos problemas distraen y pueden ser dolorosos. Si tiene usted que ocuparse de estos problemas, no puede dedicar su atención completa al camino.

Unas gafas pueden proteger sus ojos de todos estos inconvenientes, aunque no protegerán el resto de la cara como lo protege una careta. El parabrisas no es sustituto de la careta o las gafas. La mayoría de los parabrisas no protegerán sus ojos del viento. Tampoco anteojos o anteojos para el sol. Los anteojos no le impedirán que sus ojos se lloren, y hasta se le pueden volar cuando voltée su cabeza al conducir la motocicleta.

Para ser efectiva, la protección para sus ojos debe:

- Estar libre de raspones.
- Estar hecha de material que no se estrellé.
- Darle visibilidad clara a ambos lados.
- Ajustarse con seguridad para que no se vuele.
- Permitir que pase el aire para reducir que se nuble.
- Permitirle suficiente espacio para usar sus anteojos o anteojos de sol si los necesita.

Protección para ojos con color no debe usarse de noche o siempre que no haya suficiente luz.

Ropa

La ropa le ayuda a protegerlo en un choque.

Chamarras y pantalón le deben cubrir completamente sus brazos y piernas. Asegúrese de que le queden ajustados para evitar que estén volando con el viento, pero que también estén lo suficientemente sueltos para que se pueda mover libremente. La piel le ofrece mayor protección, pero mezclilla gruesa resulta eficiente en la mayoría de los casos, a un precio razonable. Sin embargo, material sintético fuerte le puede dar bastante protección. Use una chamarra aún en clima caliente. Muchas chamarras son diseñadas para protegerlo sin acalorarlo demasiado, aún en los días de verano.

Botas o zapatos deben ser lo suficientemente altos para cubrir su talones y lo suficientemente fuertes para darle soporte. Las suelas deben estar hechas de material duro y durable. Los tacones deben ser bajos, para que no se atoren en superficies ásperas. Si sus botas o zapatos tienen agujetas, asegúrese de que estén metidas dentro de los zapatos para que no se atoren en su motocicleta.

Guantes le permiten sujetar mejor y le protegen las manos en caso de un choque. Sus guantes deben ser de piel o de tela gruesa.

En clima frío o mojado, sus ropas deben mantenerlo caliente y seco, así como también deben protegerlo de lesiones. No puede usted controlar bien su motocicleta si está entumido. Conducir en clima frío por períodos largos de tiempo puede causar enfriamiento y fatiga graves. Una chamarra de invierno debe resistir al viento y quedarle justa alrededor del cuello, puños y cintura. Impermeables de buena calidad diseñados para usar al conducir motocicletas resisten rasgaduras o abalanzamiento a altas velocidades.

1. Una careta de plástico:

- A. no es necesaria si tiene parabrisas.
- B. sólo protege sus ojos.
- C. le ayuda a proteger su cara completa.
- D. no le protege la cara tan bien como las gafas.

CONOZCA SU MOTOCICLETA

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

- Empiece con la motocicleta que es buena para usted.
- Esté familiarizado con los controles de la motocicleta.
- Revise la motocicleta antes de cada uso.
- Manténgala en condición buena y segura siempre que la vaya a usar.
- Evite elementos o modificaciones en la motocicleta que la hagan difícil de manejar.

La Motocicleta Correcta Para Usted

Primero, asegúrese de que la motocicleta es la correcta para usted. Le debe “quedar bien.” Sus pies deben alcanzar el suelo al estar sentado en la moto.

Como mínimo su motocicleta para uso legal en la calle debe tener:

- Faro, luz trancera y luz de freno
- Frenos delanteros y traseros
- Direccionales
- Claxon
- Dos espejos

Prestar y Pedir Prestada

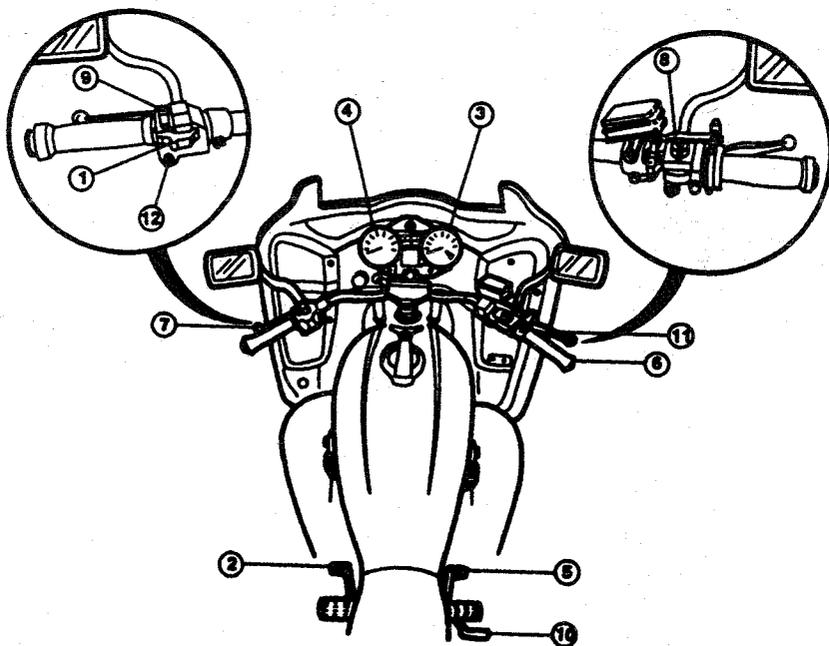
Los que piden prestada o prestan, “cuidado”. Los choques son cosa común entre principiantes — especialmente en los primeros meses de andar en moto. Montar una moto con la que no se está familiarizado nomás aumenta el problema. Si le prestan una motocicleta familiarícese con ella en un área controlada. Y si presta su motocicleta a amigos, asegúrese usted de que tengan licencia y de que saben montarla antes de permitirles usarla en el tráfico.

No importa cuanta experiencia usted pueda tener, tenga mucho más cuidado con una moto nueva o con la que no está familiarizado. Más de la mitad de los choques ocurren en motocicletas conducidas por un conductor menos de seis meses.

Familiarícese con los Controles de la Motocicleta

Asegúrese de estar completamente familiarizado con la motocicleta antes de sacarla a la calle. Esto es particularmente importante si se trata de una motocicleta prestada. Si usted va a conducir una moto con la que no está familiarizado:

- Haga todas las revisiones que usted haría en su propia motocicleta.
- Averigüe donde está todo, particularmente las direccionales, claxon, el apagador del faro, control de la gasolina, y el apagador de la marcha. Busque y opere estos controles sin tener que andar buscándolos.
- Conozca el movimiento de las velocidades. Use la válvula, engrane y frenos unas cuantas veces antes de empezara montar. Todos los controles reaccionan un poco diferentes.
- Monte con mucho cuidado, acelere suavemente, dé vueltas más despacio y deje espacio de más para parar.



- | | |
|--------------------------------------|--------------------------------|
| 1. Apagador de Direccionales | 7. Manija del Engrane |
| 2. Manija para Cambio de Velocidades | 8. Apagador de la Marcha |
| 3. Tacómetro | 9. Apagador del Faro |
| 4. Velocímetro y Odómetro | 10. Pedal de Arranque |
| 5. Pedal de Freno Trasero | 11. Manija del Freno Delantero |
| 6. Válvula de Control de la Gasolina | 12. Botón del Claxon |

Revise la Motocicleta

Una motocicleta requiere atención más frecuente que un carro. Una falla técnica menor en un carro pocas veces termina en nada más que una inconveniencia para el conductor.

Si sucede algo extraño con la motocicleta usted querrá averiguar qué es antes de meterse al tráfico. Haga una revisión completa de la motocicleta siempre, antes de usarla. Antes de conducir su motocicleta revise lo siguiente:

- **Llantas** — Revise la presión del aire.
- **Líquidos** — Aceite y líquidos. Como mínimo, revise los flúidos hidráulicos y de enfriamiento semanalmente. Busque debajo de su moto para ver si hay algún goteo de aceite o gasolina.
- **Luz** de su Faro y Trasera — Revise ambos. Revise su reductor de luz para asegurarse que las luces altas y las bajas estén funcionando.
- **Direccionales** — Revise ambas direcciones, la derecha y la izquierda. Asegúrese de que las cuatro luces se prenden y apagan.
- **Luz de los Frenos** — Pruebe ambos controles de frenos y asegúrese de que los dos prenden la luz del freno.

Una vez que se ha montado en la motocicleta, complete la siguiente revisión antes de arrancar:

- **Embrague y Válvula de Control de Gas** — Asegúrese de que trabajan sin dificultad. La válvula debe regresar a su lugar cuando usted la suelta.
- **Espejos** — Limpie y ajuste los espejos antes de arrancar. Es difícil manejar con una mano cuando está tratando de ajustar un espejo con la otra. Ajuste cada espejo para que pueda ver lo más que pueda del carril de atrás y lo más posible del carril del costado. Cuando estén ajustados correctamente, el espejo puede mostrar la orilla de su brazo o el hombro — pero es la carretera de atrás y del costado lo más importante.
- **Frenos** — Pruebe las manijas de los frenos del frente y atrás uno tras otro. Asegúrese de que cada uno se siente firme y que detiene la motocicleta cuando está completamente metido.
- **Claxon** — Pruebe el claxon. Asegúrese de que funciona.

Además de las revisiones debe asegurarse antes de cada viaje de revisar lo siguiente, por lo menos una vez por semana: Ruedas, cables, ajustadores y frenos.

2. Más de la mitad de todos los choques:

- ocurren a velocidades mayores de 35 mph.
- suceden de noche.
- son causados por llantas gastadas.
- tienen que ver con motociclistas que tienen menos de seis meses de conducir su motocicleta.

CONOZCA SU RESPONSABILIDAD

“Accidente” implica un hecho inesperado que ocurre sin culpa o negligencia de persona alguna. Pero en el tráfico, ese no es el caso. De hecho, la mayoría de las personas involucradas en accidentes normalmente reclaman cierta responsabilidad por lo que ocurre.

Considere una situación en la que alguien decide cruzar una intersección con luz amarilla cambiando a roja. La luz de usted cambia a verde. Usted se mete en el cruce sin ver si quedan personas atrasadas. Eso es todo lo que se necesita para que ustedes dos “se metan en un embrollo”. Era la responsabilidad del conductor parar, y era responsabilidad suya mirar antes de salir. Ninguno de los dos cumplió con su responsabilidad. No porque uno empieza la cadena de sucesos que lleva a un choque, el otro queda libre de responsabilidad.

Como motociclista usted no puede estar seguro de que otros conductores lo verán o de que le cederán el paso. Para reducir sus posibilidades de que ocurra un choque:

- **Sea visible** — use la ropa apropiada, use su faro, maneje en la mejor posición en el carril.
- **Comuniqué sus intenciones** — use las señales apropiadas, la luz del freno y posición en el carril.
- Mantenga un espacio amortiguador — siguiendo, siendo seguido, compartiendo carril, pasando o siendo pasado.
- **Explore su radio de visión del camino con 12 segundos de anticipación.**
- **Identifique y separe múltiples peligros.**
- **Esté preparado para actuar** — permanezca alerta y sepa como llevar a cabo movimientos apropiados para evitar choques.

No importa quién es culpable o no cuando resulta alguien herido en un choque. Rara vez hay una sola causa para un choque. La habilidad para manejar conciente, hacer decisiones críticas y llevarlas a cabo separa a los conductores responsables de todos los demás. Recuerde, depende de usted no ser la causa de, o ser un participante que no está preparado para un choque.

CONDUZCA SEGUN SUS HABILIDADES

Este Manual no le puede enseñar cómo controlar la dirección, velocidad o el equilibrio. Eso es algo que usted puede aprender a través de la práctica. Pero el control comienza cuando usted conoce sus habilidades y conduce dentro de los límites de las mismas y de acuerdo con las reglas del camino.

CONTROL BASICO DEL VEHICULO

Posición del Cuerpo

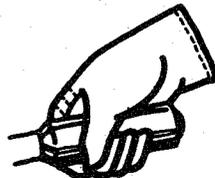
Para controlar una motocicleta eficientemente:

Asiento — Siéntese lo suficientemente al frente para que sus brazos estén un poco flexionados cuando usted sujete los puños del manillar. Doblando sus brazos le permite voltear el manillar sin tener que estirarse.

Manos — Sujete los puños del manillar con firmeza para mantenerlo bien firme en superficies disparejas. Empiece con la muñeca derecha hacia abajo. Esto le permitirá evitar el uso del acelerador de manera accidental- especialmente si necesita de repente usar el freno. También ajuste las manillas para que sus manos queden parejas, abajo de sus codos. Esto le permitirá usar los músculos apropiados para maniobrar con precisión.



**RIGHT
BIEN**



**WRONG
MAL**

Rodillas — Mantenga sus rodillas en contra del tanque de gasolina para mantener su equilibrio mientras la motocicleta da vuelta.

Pies — Mantenga sus pies firmemente sobre los descansapiés para mantener el equilibrio. No arrastre los pies. Si su pie se atora con algo usted puede resultar lesionado y esto podría afectar el control de la motocicleta. Mantenga sus pies cerca de los controles para que los pueda mover rápidamente cuando sea necesario. También no deje las puntas de sus pies hacia abajo — se pueden atorar entre el pavimento y los descansapiés.

Postura — Siéntese para que pueda usted usar sus brazos para poder manejar la motocicleta más que para sostenerse.

Cambio de Velocidades

Los cambios de velocidades consisten en lograr que la motocicleta camine a velocidad alta de manera suave. Aprender a usar las velocidades correctamente cuando baja la velocidad, da la vuelta, o arranca en declives es importante para la operación segura de su motocicleta.

Cambie a velocidades más bajas al ir bajando la velocidad o para parar. Permanezca en primera mientras está parado para que se pueda mover rápidamente si necesita hacerlo.

Asegúrese de que va manejando lo suficientemente despacio cuando haga un cambio a una velocidad más baja. De lo contrario la motocicleta se descontrolará y la rueda trasera podría patinar. Cuando maneje de bajada o cambie de velocidad a primera tal vez tenga que usar los frenos para reducir la velocidad lo suficiente y sin peligro.

Es mejor cambiar de velocidad antes de entrar a la vuelta. Sin embargo, algunas veces es necesario cambiar de velocidad al dar la vuelta. Si es así, acuérdesse de hacerlo suavemente. Un cambio repentino de potencia sobre la rueda trasera puede causar una patinada.

Para Frenar

Su motocicleta tiene dos frenos: Uno para cada rueda adelante y atrás. Use ambos al mismo tiempo. El freno delantero es más potente y puede proveerle de hasta tres cuartas partes de la potencia total para parar. Es seguro usar el freno delantero si lo usa correctamente. Recuerde:

- Use ambos frenos **cada vez** que baje la velocidad o que pare. Usando solamente el freno trasero para paradas "normales" no le permitirá desarrollar el hábito o destreza para usar el freno delantero correctamente en una emergencia. Apriete el freno delantero y presione hacia abajo en el trasero. Agarrando el freno delantero o si empuja hacia abajo el trasero puede causar que los frenos se atoren, resultando en problemas de control.
- Meta ambos frenos **al mismo tiempo**. Entre más pronto meta el freno delantero, más rápido empezará a bajar la velocidad.
- Si conoce la técnica, es posible usar los dos frenos en una vuelta, aunque debe hacerse cuidadosamente. Al agachar la moto se usa algo de la tracción para tomar la curva. Menos tracción es disponible para parar. Un derrapón puede ocurrir si abusa del uso del freno. También usar el freno delantero de manera incorrecta en una superficie resbalosa puede ser peligroso. Use precaución y apriete la manija de los frenos.
- Algunas motocicletas tienen sistemas de frenos integrados que unen los frenos de adelante y de atrás al meter el freno trasero. (Consulte el Manual del Propietario para una explicación detallada sobre la operación y uso efectivo de estos sistemas.)

Para Dar Vuelta

A veces motociclistas tratan de tomar las curvas o vueltas muy rápido. Cuando no pueden controlar la vuelta, terminan cruzando a otro carril o saliéndose del camino. O reaccionan de más y frenan muy rápido, causando un derrapón y pérdida de control. Aproxímese a las vueltas y curvas con precaución.

Use cuatro pasos para mejor control:

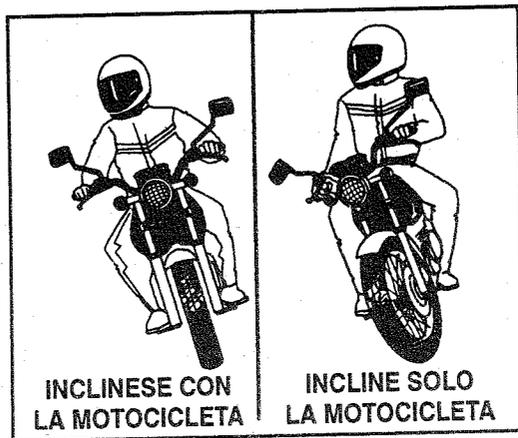
- **DESPACIO**
- **MIRE**
- **INCLINESE**
- **RUEDE**

DESPACIO — Reduzca la velocidad antes de voltear cerrando la válvula de la gasolina y si es necesario, utilice los dos frenos.

MIRE — Mire por toda la vuelta y a donde quiera ir. Voltée sólo la cabeza, no sus hombros y mantenga los ojos al nivel del horizonte.

AGACHESE — Para voltear, la moto debe inclinarse. Para inclinar la motocicleta empuje sobre los puños de la manilla en la dirección de la vuelta. Empuje hacia la izquierda — vaya a la izquierda. Empuje a la derecha — agáchese hacia la derecha — vaya a la derecha. Velocidades más altas o vueltas más cerradas requieren de que la motocicleta se incline más.

En vueltas normales, el motociclista y la motocicleta deben inclinarse al mismo tiempo al mismo ángulo.



En vueltas lentas y forzadas incline la motocicleta y mantenga su cuerpo derecho.

RUEDE — Ruede la válvula durante la vuelta. Mantenga la velocidad uniforme o acelere gradualmente. Evite acelerar en la vuelta.

3. Al montar, usted debe:

- A. Voltear su cabeza y hombros para ver durante las vueltas.
- B. Mantener sus brazos derechos.
- C. Mantener sus rodillas alejadas del tanque de la gasolina.
- D. Voltear sólo la cabeza y ojos para ver por dónde va.

MANTENIENDO SU DISTANCIA

La mejor protección que puede tener es distancia — “un espacio de protección” alrededor de su motocicleta. Si alguien comete un error, la distancia le permite a usted tener:

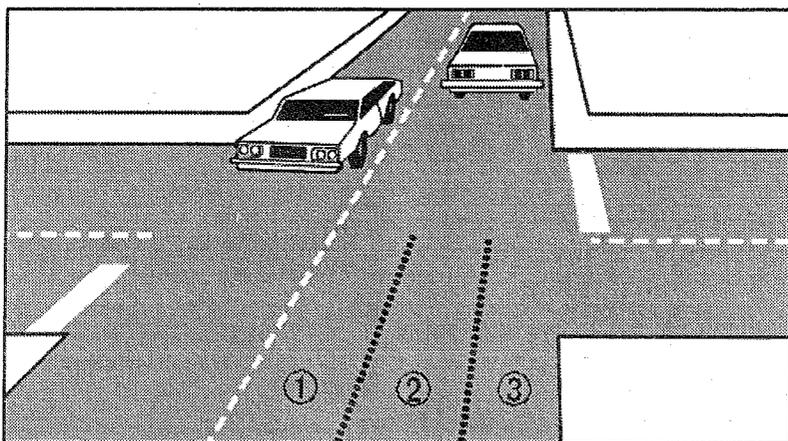
- tiempo para reaccionar.
- lugar para maniobrar.

Posiciones en Los Carriles

De alguna manera el tamaño de la motocicleta puede ofrecerle ventajas. Cada carril le ofrece al motociclista tres veredas para circular como se indica en la ilustración.

Su posición en el carril debe:

- aumentar su capacidad para ver y ser visto.
- evitar los puntos ciegos de otros vehículos.
- evitar peligros en la superficie.
- proteger el carril de otros conductores.
- comunicar sus intenciones.
- evitar la ráfaga de viento producida por otros vehículos.
- proveer una ruta de escape.



Seleccione el camino apropiado para aprovechar su espacio al máximo y poder ser visto con más facilidad por otros conductores.

Generalmente no existe una posición mejor que otras para que los motociclistas puedan ser vistos y mantener un espacio alrededor de la motocicleta. No es necesario evitar ninguna porción del carril incluyendo el centro. Si existiesen condiciones peligrosas a ambos lados de usted el centro del carril es normalmente la mejor opción.

El centro del carril puede estar aceitoso. Acumula el goteo de los carros particularmente en los cruces. Esta franja normalmente no es más que de dos pies de ancho. El centro del mini-carril es de cuatro pies de ancho. Usted puede circular a la izquierda o a la derecha de la franja grasosa y aún mantenerse en la posición central del carril de circulación. A no ser que el pavimento esté mojado, la franja normal central permite una tracción adecuada para conducir con seguridad. Evite circular en concentraciones de aceite que se encuentran generalmente en cruces muy transitados y en casetas de cuotas.

Circule en la porción del carril donde usted pueda ser visto con más facilidad. De acuerdo a las condiciones del tráfico muévase hacia la porción del carril que le resulte a otros conductores más difícil no verlo.

Siguiendo a Otro Vehículo

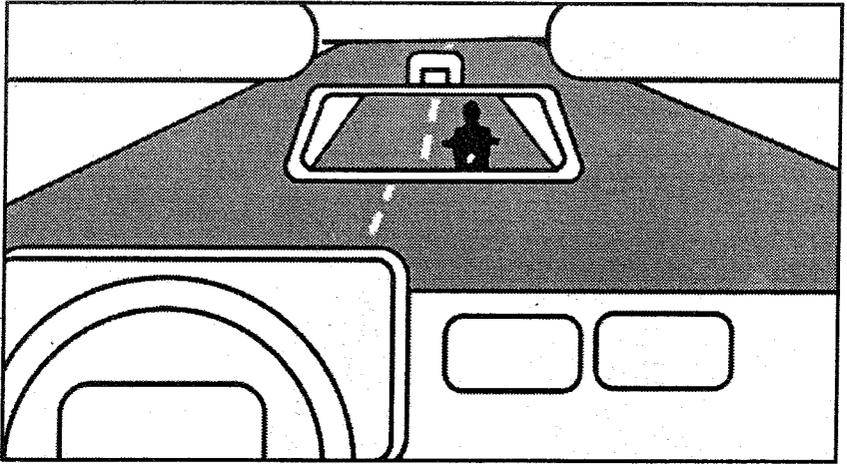
Siguiendo muy de cerca es un factor determinante en choques causados por motociclistas. En el medio del tráfico las motocicletas necesitan tanta distancia como los carros necesitan para detenerse. Normalmente deben mantener una distancia de dos segundos detrás del vehículo que está adelante. Para calcular esa distancia:

- Escoja su marca, por ejemplo una señal del pavimento, o poste de luz en o cerca del camino que esté adelante.
- Cuando la parte de atrás del vehículo sobrepase la marca cuente los segundos: "un-segundo-uno, un-segundo-dos.")
- Si usted alcanza la marca antes de contar "dos" está conduciendo demasiado cerca.

Una distancia de dos segundos deja un mínimo de espacio para pasar o esquivar en caso de que el conductor de adelante se detenga repentinamente. Esto también permite una visión mejor de los baches y otros peligros en la carretera.

Se necesita un espacio más grande si su motocicleta requiere más tiempo que lo normal para detenerse. Si el pavimento está resbaladizo, si usted no puede ver a través del vehículo que está adelante, o si el tráfico está pesado y alguien se mete delante de usted abra una distancia de tres o más segundos.

Manténgase bastante lejos del vehículo delante de usted, aún cuando esté parado. Este le facilitará quitarse del camino si alguien se le dejara venir por atrás. También le dará mayor espacio si el vehículo de adelante comienza a retroceder por alguna razón en particular.



Cuando vaya detrás de un carro conduzca en el sector donde lo pueda ver el conductor por el espejo retrovisor. Conducir en la porción central del carril proyectará su imagen en el centro del espejo retrovisor donde un conductor tiene más posibilidad de verlo.

Manejando en el lado más alejado del carril puede permitir al conductor verlo por el espejo lateral. Pero recuerde que la mayoría de los conductores no miran el espejo lateral con tanta frecuencia como miran el espejo retrovisor. Si las condiciones del tráfico lo permiten la parte central del carril es el mejor lugar para que lo vean los conductores delante de usted y para evitar compartir el carril con otros.

Si Alguien Lo Sigue a Usted

Subir la velocidad para tratar de deshacerse de alguien que lo sigue muy de cerca termina con alguien que lo sigue muy de cerca y a una velocidad muy alta.

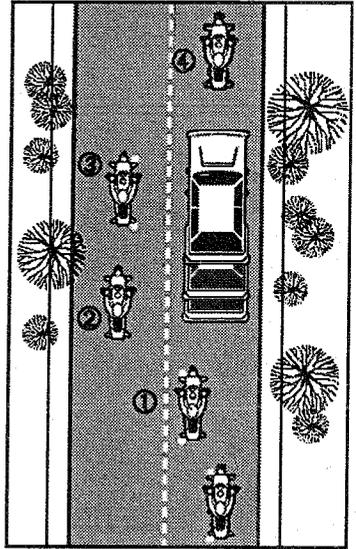
Una mejor manera de lidiar con los conductores que lo siguen muy de cerca es mantenerlos adelante de usted. Si algún conductor lo sigue muy de cerca, cambie de carril y déjelo pasar. Si esto no fuese posible reduzca la velocidad y deje un espacio extra delante de usted, que le permita hacer lugar para que usted y el vehículo que le siga de cerca puedan detenerse. Esto hará que el conductor del otro vehículo trate de pasarlo. Si esto no ocurre habrá dado más tiempo y espacio a usted y al otro conductor para reaccionar en caso de emergencia.

Pasando y Siendo Pasado

Pasar y ser pasado por otro vehículo no es una situación muy distinta que con un carro. Sin embargo la visión puede resultar más difícil. Asegúrese que los otros conductores lo puedan ver y que usted pueda distinguir cualquier situación de peligro.

Pasando a Otro Vehículo

1. Conduzca por el sector izquierdo del carril a una distancia segura para aumentar su ángulo de visión, y así lograr una visibilidad mejor. Controle y haga señales a los vehículos que vengan en dirección opuesta. Utilice los espejos y voltee la cabeza para mirar al tráfico que viene por detrás.
2. Desplácese hasta el carril izquierdo y acelere. Elija una posición en el carril que no encierre al carro que usted pasa y que le proporcione espacio suficiente para evitar cualquier situación de peligro en su carril.
3. Conduzca por el carril opuesto tan rápido como sea posible.
4. Haga señales nuevamente, utilice el espejo retrovisor y voltee su cabeza para tener bajo control el tráfico antes de volver a su carril original.



Recuerde, se puede pasar a otros vehículos sólo en los límites de velocidad indicados y en áreas permitidas. ¡Conozca los letreros y señales de la carretera!

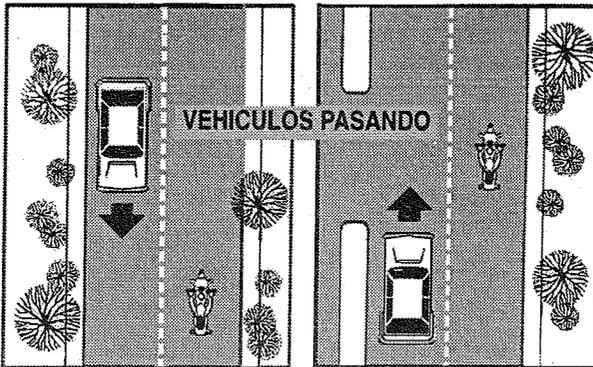
Siendo Pasado por Otro Vehículo

Cuando lo pasa un vehículo por detrás o algún otro vehículo que avanza en dirección opuesta, permanezca en el centro de su carril. Conducir cerca de ellos puede llevarlo a una situación de peligro. Evite ser golpeado por:

- **El otro vehículo** — El mínimo error por parte suya o del conductor que lo está pasando puede causar un choque.
- **Espejos prolongados** — Algunos conductores olvidan que los espejos sobrepasan los guardafangos.
- **Objetos arrojados por las ventanillas de los carros** — Aún cuando el conductor sepa que usted está en la carretera puede ocurrir que algún pasajero no lo vea y arroje algún objeto sobre usted o el camino delante suyo.

- **Ráfagas de viento producidas por vehículos de mayor tamaño** — Pueden afectar su control. Usted tiene menos margen de error si permanece en el centro del carril en el momento en que esta ráfaga lo golpea que si se desplaza hacia cualquiera de los costados del carril.

No se dirija hacia el sector del carril más lejos del vehículo que lo pasa. Esto puede llevar al otro conductor a tomar el carril por el que usted conduce con demasiada anticipación.



Compartiendo el Carril

Los carros y las motocicletas necesitan un carril completo para operar de manera segura.

Conducir entre filas de carros detenidos o en movimiento dentro del mismo carril puede situarlo en una situación vulnerable a lo inesperado. Pudiera salir una mano de una ventanilla; se pudiera abrir una puerta; un carro pudiera doblar repentinamente. No aliente a los otros conductores a compartir su carril. Manténgase en el centro del carril cuando otro conductor intente encerrarlo. Los conductores siempre intentan efectuar esto cuando se encuentran:

- En situaciones de tráfico pesado, al conducir defensa contra defensa.
- Cuando lo quieren pasar a usted.
- Cuando usted quiere dar vuelta en una intersección.
- En el momento en que usted intenta tomar un carril de salida o trata de salir de la carretera.

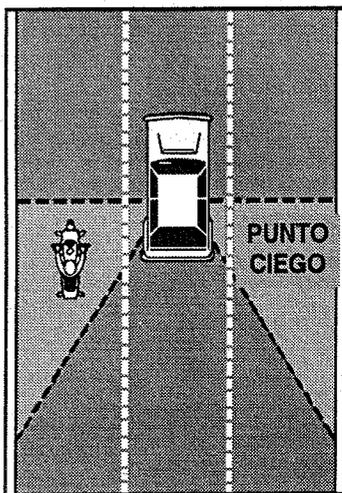
Carros Que Entran a la Corriente del Tráfico

Puede ocurrir que los conductores que circulan por la rampa de acceso a la carretera no vean que usted se está desplazando por la misma. Cédales mucho espacio. Cámbiese a un carril libre, si lo hubiera. En caso contrario acelere para hacerle lugar al otro conductor.



Carros Que Circulan a Su Lado

No conduzca pegado a los otros carros o camiones que circulan por los otros carriles. Usted podría estar ubicado en un sector no muy visible para el carro que está en el otro carril, este vehículo podría cambiarse a su carril sin prevenirlo. Los carros en el carril contiguo al de usted también pueden cerrar su salida en caso de que usted se encuentre en peligro en su propio carril. Aumente o disminuya la velocidad para encontrar un sector libre de tráfico en ambos costados de su camino.



4. Generalmente, una buena manera de lidiar con vehículos que se desplazan pegados a usted es:
 - A. cambiar de carril y cederles el paso.
 - B. tocar claxon y efectuar gestos obscenos.
 - C. acelerar hasta lograr una distancia aceptable entre usted y el auto que conduce pegado a usted.
 - D. ignorarlos.

SIPDE

Los conductores más experimentados estén siempre atentos a todo lo que sucede a su alrededor. Perfeccionan su estrategia para conducir por medio de un sistema conocido como SIPDE.

SIPDE son las siglas para describir el proceso que se utiliza para tomar decisiones y actuar en situaciones de tráfico. Esta siglas significan:

- Ser vigilante
- Identificar
- Predecir
- Decidir
- Ejecutar

Estudiemos cada paso por separado.

Ser Vigilante

Investigue rigurosamente toda posible situación de peligro. Explorar le brinda la información necesaria para tomar decisiones en el tiempo necesario para actuar correctamente. Observar y controlar todo peligro posible constituye un punto particularmente importante en los cruces. Antes de tomar un cruce está alerta para:

- El tráfico que circula en dirección opuesta y puede girar hacia la izquierda frente a usted.
- El tráfico que circula por la izquierda.
- El tráfico que circula por la derecha.
- El tráfico que circula por detrás de usted. Esté alerta especialmente a los cruces que ofrecen una visión limitada. Los lugares visualmente “de mucho movimiento” pueden camuflarlo a usted y a su motocicleta.

Identificar

Localice todo peligro y conflicto posible. Las situaciones de peligro se dividen en tres grupos que se caracterizan según el grado de daño que puedan causar.

Carros, Camionetas y otros vehículos — Estos comparten el camino con usted y circulan rápidamente. Usted debe reaccionar de manera rápida y exacta.

Peatones y animales — Estos son impredecibles y pueden efectuar movimientos cortos y rápidos.

Obstáculos fijos — Baches, vías de ferrocarril, puentes, señales del camino, cercos o hileras de árboles, constituyen obstáculos fijos. Si bien estos no circulan hacia usted, pueden influir o complicar su estrategia de conducción.

Predecir

Calcule hasta qué grado puede afectarle el peligro. La velocidad, la distancia y la dirección en la que una posible situación de peligro puede ocurrir es importante. Un carro que circula hacia su carril es más peligroso que uno que se sale de él.

Determine el grado de importancia de peligro en el caso posible de producirse un choque y dónde éste podría ocurrir. Esto conforma la fase “¿Qué sucedería si...?” del SIPDE, la cual depende de la experiencia y conocimiento de cada persona en particular. Calcule las consecuencias del peligro. ¿Cómo podría el peligro o su esfuerzo para evitarlo — afectarlo a usted y a otros?

Decidir

Existen solamente tres pasos que usted puede realizar para atenuar las situaciones de peligro:

- Comunicar la existencia de peligro.
- Ajustar la velocidad.
- Acomodar su posición.

La comunicación es la acción más pasiva que usted puede realizar, dado que depende de la respuesta de un tercero. Utilice sus luces y claxon pero no confíe en la acción de los terceros.

Ajuste la velocidad, acelerando o disminuyendo, o bien deteniendo su vehículo.

Cambie la posición del carril o cambie la dirección por completo para poder ajustar su posición.

Ajuste la velocidad o posición de acuerdo a la naturaleza del peligro y al tiempo y espacio del que disponga.

En zonas de alto riesgo, tales como cruces, reduzca el tiempo que necesita para reaccionar. Cubra ambos frenos y el embrague. Esté atento a las posibles salidas de escape.

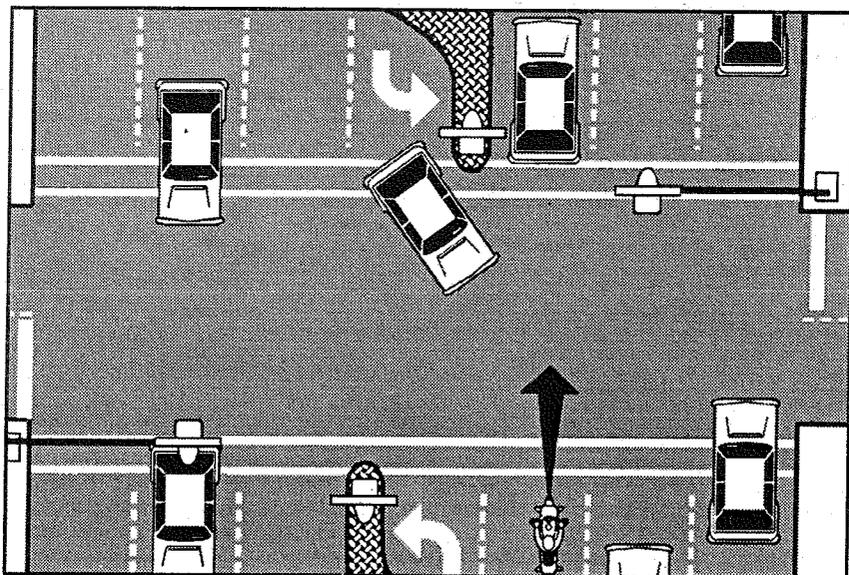
Ejecutar

Ponga su decisión en práctica. Seguramente usted ya ha adquirido la habilidad necesaria para conducir su motocicleta. Aún la mejor decisión resulta insignificante si carece de la habilidad necesaria para ponerla en práctica. Conozca sus límites y téngalos en cuenta al conducir.

5. Para reaccionar lo antes posible usted debe:
 - A. conducir a una velocidad menor a la permitida.
 - B. cubrir el embrague y los frenos.
 - C. reducir la velocidad a un punto neutro.
 - D. utilizar el embrague para dar vuelta.

CRUCES DE CALLES

Los cruces le presentan la mayor posibilidad de conflicto entre usted y el resto del tráfico que circula por la carretera. Un cruce puede estar en el medio de un área urbana o en un camino privado de una zona residencial, en cualquier punto el tráfico puede cruzarse en su camino. Más de la mitad de los choques producidos entre motocicletas y carros son causados por conductores que ingresan en un carril que no es el de ellos. Los carros que circulan en dirección opuesta a la de usted y giran hacia la izquierda, frente a usted, al igual que los carros que circulan por las calles laterales y se dirigen a su carril constituyen un gran peligro. Es muy importante el modo en que usted aplique el SIPDE al circular por los cruces.



No existe ninguna garantía que los otros conductores puedan verlo. Nunca confíe en que los otros conductores lo estén viendo y por lo tanto podrían actuar de manera adecuada. Es muy frecuente que un conductor vea una motocicleta pero que no le preste atención. La única vista en que usted si puede confiar es la de usted. Si existiese la posibilidad de que un carro tome la misma senda que usted, asuma que así lo hará. Los conductores más eficientes tratan siempre de detectar problemas, no para involucrarse en ellos, sino para mantenerse alejados de los mismos.

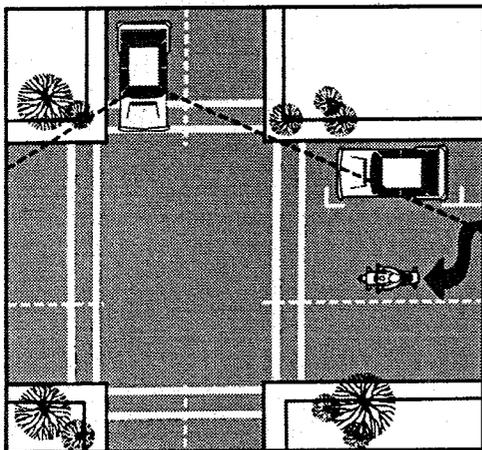


Aumente la posibilidad de que lo vean en los cruces. Conduzca con los faros encendidos, en un sector del carril que le permita distinguir el tráfico en circulación de manera eficiente. Deje un espacio delante de su motocicleta que le permita evadirse con facilidad.

A medida que usted avanza por un cruce, elija la porción del carril que le permita al otro conductor verlo con más facilidad. Cubra el embrague y ambos frenos para así poder reaccionar más rápido.

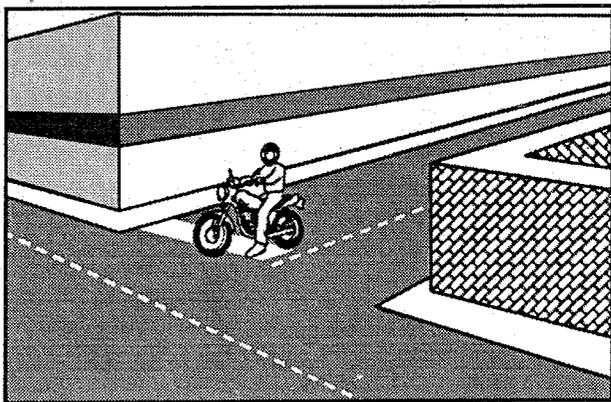
Baje su velocidad. Después de entrar al cruce, aléjese de vehículos preparándose a dar vuelta del sentido opuesto. No cambie radicalmente de velocidad o de posición. El conductor pudiera creer que usted se está preparando para dar vuelta.

Cruces Ciegos



Si se aproxima a un cruce ciego, circule hacia un sector del carril donde usted pueda ser visto lo antes posible por los otros conductores. En el dibujo anterior el motociclista se ha movido al área de la izquierda del carril — alejándose del carro estacionado — para que el conductor al otro lado de la calle lo pueda ver la más pronto posible.

Recuerde que la clave es ver tanto como sea posible y permanecer visible para los otros conductores mientras protege su propio espacio.

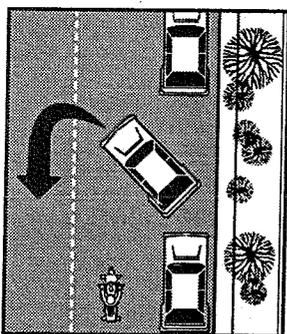


Si encuentra una señal o línea que indique detención, deténgase allí primero. Luego circule hacia adelante, y deténgase nuevamente cerca del lugar donde el carril que cruza se encuentra con el suyo. Desde esa posición, lleve su cuerpo hacia adelante y mire a través de los edificios, los autos estacionados, los árboles y arbustos para ver si se aproxima algún vehículo. Asegúrese que su rueda delantera sobresalga de la línea de marcación del carril mientras usted mira.

Pasar Carros Estacionados

Cuando pasa al lado de carros estacionados permanezca a la izquierda de su carril. Así evitará problemas que podrían causar puertas abiertas, o conductores que salen de sus vehículos, o simplemente personas que caminan entre los carros. Si hubiese tráfico en circulación, es mejor permanecer en la posición central del carril para de esta manera poder ampliar su espacio de protección.

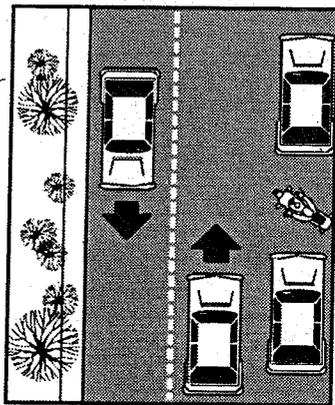
Un problema aún mayor puede ocurrir si el conductor sale de su línea sin prestar atención al tráfico que viene detrás. Aún si él mira el tráfico, puede no verlo a usted. En cualquiera de estas dos situaciones es probable que el conductor se le cruce en su camino. Si esto ocurre, disminuya la velocidad o cambie de carril para hacerle lugar al otro conductor.



Los carros que de repente dan una vuelta en U resultan ser los más peligrosos. Pueden encerrarlo por completo, bloquear totalmente su paso, y no dejarle lugar para avanzar. Dado que usted no sabe que hará el conductor, llame la atención del mismo. Toque el claxon y avance con precaución.

Estacionar al Costado del Camino

Coloque su motocicleta en un ángulo que le permita ver en ambas direcciones sin tener necesidad de esforzarse o de llevar su vehículo sobre la línea que circula el tráfico. Es muy importante tener una visión clara para poder cruzar el carril. Cuando sea posible circule marcha atrás para sacar su motocicleta fuera del tráfico.



6. Hacer contacto visual con otros conductores:

- A. es una buena señal que indica que ellos lo pueden ver.
- B. es importante al llegar a un cruce.
- C. no significa que el otro conductor le va a responder.
- D. disminuye la posibilidad de involucrarse en un choque.

VEA Y SEA VISTO

Cuando se produce un choque con una motocicleta, el conductor del carro siempre alega no haber visto a la motocicleta. Ya sea desde adelante o desde atrás, el perfil de una motocicleta es más pequeño que el de un carro. Siempre resulta difícil distinguir algo que uno no busca y la mayoría de los conductores no buscan motocicletas. Es más probable que vean a través de la delgada silueta con dos ruedas en busca de carros que puedan causarle problemas.

Aún cuando un conductor lo pueda distinguir claramente, usted no está totalmente protegido. Los vehículos más pequeños se proyectan más lejos y parecen marchar a una velocidad menor a la que realmente conducen. Muy a menudo los conductores de carros salen frente a las motocicletas calculando que cuentan con mucho tiempo. Generalmente se equivocan.

Sin embargo usted puede valerse de diferentes tácticas para lograr que los otros conductores lo distingan a usted y a su motocicleta con más facilidad.

Ropas

La mayoría de los choques ocurren durante el día. Vista ropa colorida para lograr que lo distingan con más facilidad. Recuerde su cuerpo constituye la mitad del área visible de la unidad motocicleta-motociclista.

Sacos o camisas naranja brillante, amarillo, verde son los mejores recursos para que lo vean mejor. Su casco puede cumplir otra función aparte de la de protegerlo en choques, si es de color brillante puede contribuir a que los demás lo vean con más facilidad.

Cualquier color brillante es mejor que uno pardo u oscuro. Ropa fluorescente (casco o saco o chaleco) resulta óptimo para conducir durante el día. Esta absorbe la luz y no es efectiva durante la noche.

Por la noche se debe usar equipo reflector en ambos lados del casco y el chaleco esto ayudará a los conductores de carros que circulan a los costados a que lo distingan mejor.

Faro

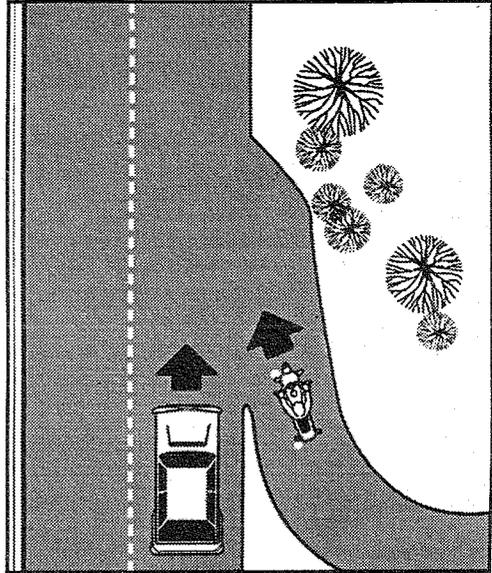
La mejor forma de que los otros le vean es mantener siempre la luz delantera encendida. Distintos estudios han comprobado que una motocicleta con las luces encendidas tiene doble posibilidad de ser vista. El uso de la luz alta durante el día también contribuye a que los conductores lo vean.

Direccionales

Las direccionales en una motocicleta son similares a las de un auto. Sin embargo, debido a la vulnerabilidad del conductor, éstas son aún más importantes. Les indican a los demás conductores los movimientos que usted efectuará. Utilícelas cada vez que cambie de carril. Utilícelas aún cuando crea que no hay nadie alrededor suyo. El carro que usted no ve es el que le va a causar más problemas. Las luces direccionales también contribuyen a que usted sea visto con más facilidad. Por este motivo resulta una buena idea utilizar las direccionales, aún cuando la maniobra que usted efectuará sea obvia.

Cuando usted proviene de un camino de acceso, los conductores que se aproximan desde atrás tienen más posibilidad de ver sus luces prenderse y apagarse y dejarle espacio para que entre.

Encienda sus luces direccionales antes de dar la vuelta, disminuye la confusión y frustración para el tráfico atrás de usted. Una vez que haya dado la vuelta asegúrese que la direccional está a pagada o el conductor se dirigirá directamente a su camino porque puede suponer que usted va a volver a doblar. Utilice sus señales cada vez que de la vuelta, de esta manera los conductores podrán reaccionar correctamente. No haga que ellos tengan que adivinar qué va a hacer usted.



Luz de los Frenos

Los faros de freno de su motocicleta no son tan visibles como lo son los de los carros — particularmente cuando su faro trasero está encendido. (Este se enciende al mismo tiempo que se enciende el faro delantero.) Antes de reducir la marcha, prenda y apague el faro del freno para permitir que los otros conductores lo vean. Es especialmente importante prender y apagar el faro del freno antes de:

- Reducir la marcha más rápidamente de lo que los demás conductores esperan (Salir de una autopista).
- Reducir la marcha donde los otros no lo esperan (en el medio de una cuadra o de un callejón).

Si lo siguen muy de cerca, es bueno hacer señales con el faro del freno antes de reducir la velocidad. El carro que lo sigue de cerca puede estar observándolo y no ver que hay algo

adelante que hará que usted baje la velocidad.

Use Sus Espejos Retrovisores

Si bien es muy importante controlar lo que sucede adelante, no puede ignorar lo que sucede detrás de usted. Las condiciones del tráfico cambian rápidamente. Estar al tanto de lo que sucede, puede contribuir a tomar una decisión segura con respecto a la manera de lidiar con los inconvenientes que puede tener delante de usted.

Debe usar los espejos con frecuencia, esto tiene que ser parte de su rutina. Utilice los espejos especialmente:

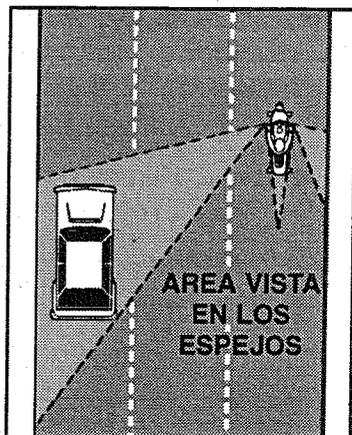
- *Cuando se detiene en un cruce.* Observe los carros que avanzan desde atrás. Si el conductor no presta atención, puede estar encima de usted antes de verlo.
- *Antes de cambiar de carril.* Asegúrese que nadie se le adelantará.
- *Antes de disminuir la velocidad.* El conductor que está detrás de usted puede ser que no espere o que no esté seguro que usted va a disminuir la velocidad. Por ejemplo, usted hace una señal que indica que va a dar la vuelta y el conductor piensa que usted va a dar la vuelta en una intersección distante y no en la entrada para automóviles más próxima.

La mayoría de los motociclistas tienen espejos redondeados (convexos). Estos permiten una visión más amplia del camino detrás de usted que los espejos planos. También proyectan a los carros en una distancia más alejada de la que realmente están. Si no está acostumbrado a los espejos convexos, familiarícese con ellos. (*Estando parado escoga por su espejo un carro estacionado. Forme una imagen mental de qué tan lejos está este vehículo. Luego vuélvase nuevamente para comprobar si su cálculo es correcto.*) Practique con sus espejos hasta convertirse en un buen calculador de distancia. Aún después permita una distancia extra antes de cambiarse de carril.

Voltee su Cabeza a un Lado y a Otro Para Ver

Usar los espejos no es suficiente. Al igual que los carros, los motociclistas tienen "zonas ciegas". Antes de cambiar de carril, gire su cabeza y mire hacia el costado para ver si algún carro quiere adelantarse.

En un camino con varios carriles, observe el carril más distante y el carril más próximo a usted. Un conductor en un carril distante puede dirigirse hacia el mismo espacio que usted pensaba ocupar.



Claxon

Esté siempre listo para utilizar su claxon con el propósito de llamar la atención de otro conductor.

Es una buena idea tocar el claxon rápidamente antes de adelantarse a alguien que pueda desplazarse a su carril. Estas son algunas situaciones muy frecuentes:

- Un conductor en el carril contiguo al de usted puede conducir demasiado cerca del vehículo que está delante de él y puede desear pasarlo.
- Hay una persona en el interior de un carro estacionado.
- Hay alguien en la calle a pie o en bicicleta.

En caso de emergencia, toque el claxon en forma prolongada y fuerte. Esté listo para parar o esquivar el peligro.

Conduciendo de Noche

De noche es más difícil ver y ser visto. No es fácil para otros conductores diferenciar sus luces de las de otros carros. Para compensar usted debe:

Reducir Su Velocidad — Conduzca aún más despacio que de día — particularmente en caminos que no conoce bien. Esto aumentará sus posibilidades de evitar un peligro.

Aumentar la Distancia — Es más difícil juzgar las distancias de noche que de día. Sus ojos se fían de las sombras y los contrastes de luz para determinar a qué distancia se encuentra un objeto y qué tan rápido se acerca. Estos contrastes no existen o son distorsionados de noche con la luz artificial. Abra una distancia de tres segundos para seguir a un vehículo. Deje más distancia entre vehículos para pasar y ser pasado.

Usar el Carro de Adelante Como Su Guía — Los faros del carro de adelante le pueden dar aún mejor visión de la carretera delante de usted que sus propias luces largas. El vaivén de las luces traseras le pueden alertar de baches o pavimento disparejo.

Usar Sus Luces Largas — Use toda la luz que pueda. Use sus luces largas siempre que no vaya siguiendo o acercándose a otros carros. Use *materiales reflejantes* — chalecos, etc.

Sea flexible en cuanto a la posición en el carril. Cámbiese a la parte del carril que sea mejor para ayudarlo a ver, ser visto, y que le permita tener un espacio amortiguador adecuado.

7. Ropa fosforescente debe:

- A. usarse de noche.
- B. usarse de día.
- C. no usarse.
- D. usarse de día y de noche.

EVITAR CHOQUES

No importa qué tan cuidadoso sea usted, habrá ocasiones en las que se encontrará en aprietos. Sus posibilidades de salir del aprieto dependen de su habilidad para reaccionar rápida y correctamente. A menudo un choque sucede porque el conductor no está preparado o no tiene los conocimientos en maniobras para evitar choques.

Sepa cuándo y cómo parar o esquivar, dos habilidades críticas para evitar un choque. No siempre es aconsejable o posible parar rápidamente para evitar un obstáculo. Los conductores también deben poder esquivar obstáculos. Es también importante saber qué debe hacer en cualquier situación.

Estudios demuestran que la **mayoría de los conductores en choques:**

- Usan de menos el freno delantero y usan de más el freno trasero.
- No separe frenar de esquivar.

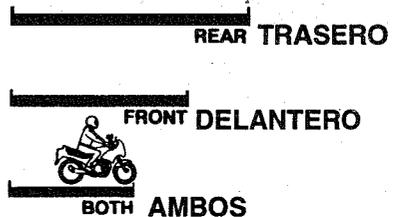
La siguiente información le ofrece buen consejo.

Paradas Rápidas

Para parar rápidamente, meta los dos frenos al mismo tiempo. No sea tímido al usar el freno delantero, pero tampoco lo abuse. Apriete la manija del freno firme y continuamente. Meta el freno delantero completamente. Si la rueda delantera se atora, suelte el freno delantero. Al mismo tiempo, apriete el freno trasero. Si atora el freno trasero accidentalmente, déjelo atorado hasta que haya parado completamente. Aún con la llanta trasera atorada, puede usted controlar la moto en una recta si está *vertical y yendo en línea recta*.

Siempre use ambos frenos al mismo tiempo para parar. El freno delantero le puede proporcionar 70% o más del poder potencial para parar.

Si debe usted parar rápidamente *al dar vuelta o en una curva*, no siempre es posible enderezar la motocicleta y luego parar. Si usted tiene que parar al ir inclinado, meta sus frenos y reduzca la aceleración. Mientras va bajando la velocidad, puede ir reduciendo el ángulo de inclinación y puede frenar más hasta que la motocicleta esté derecha y el máximo de presión en los frenos sea posible. Si usted "enderezara" el manubrio en los últimos pies antes de parar, la motocicleta deberá ya estar derecha y equilibrada.



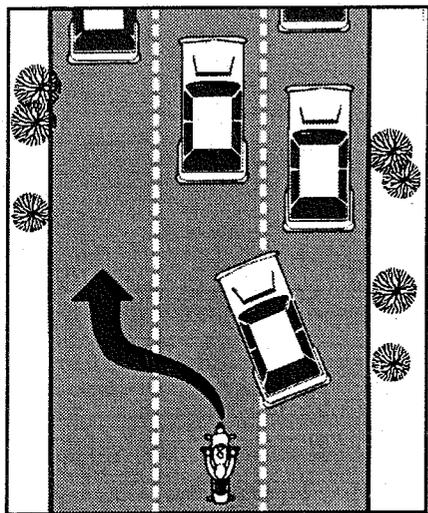
Desviaciones o Vueltas Rápidas

Algunas veces tal vez no tenga suficiente espacio para parar, aunque use ambos frenos correctamente. Puede aparecer un objeto en el camino o el carro de adelante se puede parar de repente. La única manera de evitar un choque pueda ser dar vuelta rápidamente, desviarse de su carril para esquivar el carro de enfrente o pasar el obstáculo por arriba.

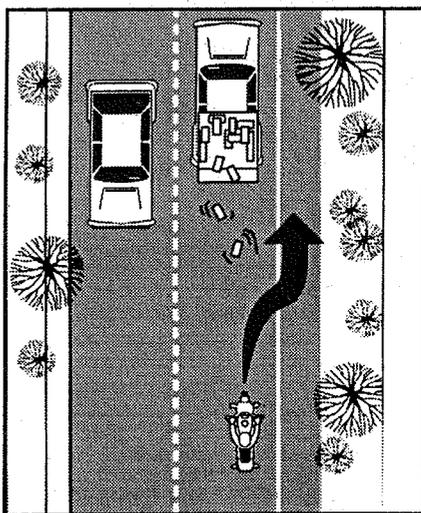
Una desviación para esquivar consiste de dos virajes rápidos uno después del otro. Se hace con una poca de presión en el volante para devolverlo a la dirección en la que quiere que la motocicleta se incline rápidamente. Entre más agudos los virajes, más se tiene que inclinar la moto.

Apriete por adentro de la manilla del lado de la dirección que va a tomar. Luego oprima el lado de adentro de la manilla opuesta para regresar a su dirección original una vez que haya pasado el obstáculo. Para desviarse hacia la izquierda, empuje la parte de adentro de las manillas hacia la izquierda, luego empuje hacia la derecha para recobrar el equilibrio. Mantenga sus rodillas apretadas contra el tanque de la gasolina con los pies en los descansapiés. Haga la ruta de su escape el foco de su atención.

Trate de quedarse en su propio carril. Cambie de carril sólo después de asegurarse de que no hay vehículos en el otro carril. Usted debe poder meterse entre los obstáculos y pasarlos sin salirse de su carril.



**ESQUIVE CAMBIANDO DE CARRIL,
LUEGO FRENE**

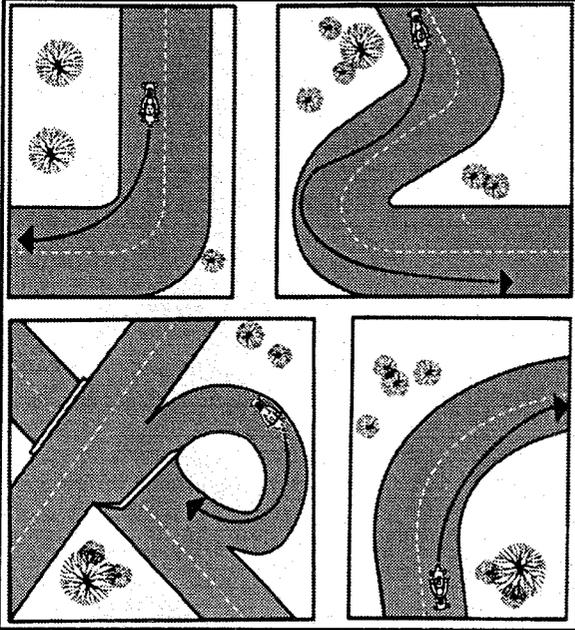


FRENE, LUEGO ESQUIVE

SI ES NECESARIO FRENAR, FRENE ANTES O DESPUES DE ESQUIVAR NUNCA DURANTE EL MOVIMIENTO DE EVASION.

Conduciendo en Curvas

La causa principal de choques de un sólo vehículo es de motociclistas abriéndose mucho en las curvas y chocando con alguna parte del camino o un objeto fijo.



Cada curva es diferente. Esté alerta para ver si la curva se mantiene constante, se ensancha gradualmente, se angosta, o tiene curvas múltiples.

Maneje según sus habilidades y las velocidades marcadas.

Su mejor ruta no es siempre siguiendo la curva del camino. Cambie la posición dentro de su carril dependiendo del tráfico y las condiciones de la carretera. Si no hay tráfico y su habilidad para manejar lo permite, usted podría elegir arrancar en la parte de afuera de la curva para aumentar la línea de su visión y el radio efectivo de la curva. Al ir dando la vuelta, muévase hacia el centro de su carril, y al ir pasando por el centro, muévase hacia afuera para salir.

Otra alternativa es moverse hacia el centro de su carril antes de entrar a una curva — y quedarse allí hasta que salga usted. Esto le permite ver el tráfico que se aproxima tan pronto como es posible verlo. También se puede usted ajustar para el tráfico que se “amontona” en la línea del medio o basura en su carril.

8. La mejor manera de parar rápidamente es:

- A. usar solamente el freno delantero.
- B. usar el freno trasero primero.
- C. reducir la velocidad y usar el freno delantero.
- D. usar ambos frenos al mismo tiempo.

CONTROLANDO SUPERFICIES PELIGROSAS

Su oportunidad de caerse o sufrir un choque aumenta siempre que usted cruza:

- Superficies disperejas u obstáculos.
- Superficies resbalosas.
- Vías de ferrocarril.
- Surcos y alcantarillas.

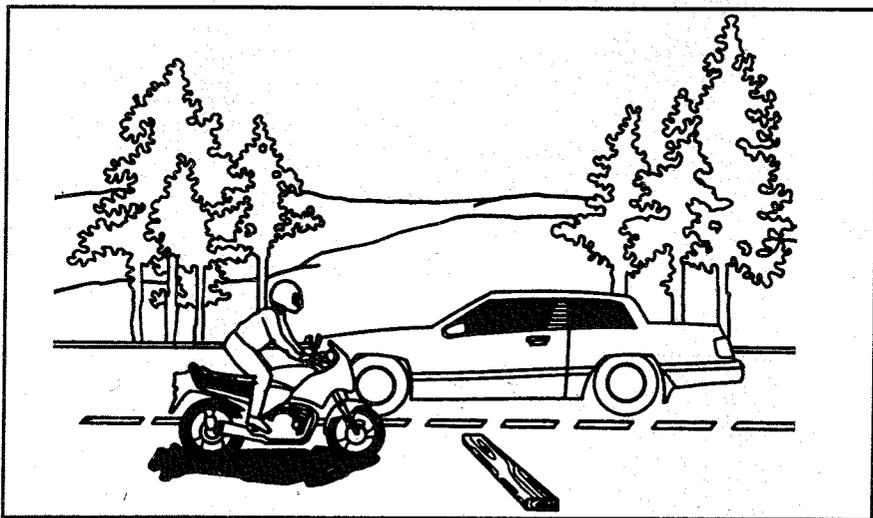
Obstáculos y Superficies Disparejas

Tenga cuidado con superficies disperejas tales como bordes, pavimento roto, baches o pedazos pequeños de basura.

Primero determine si es posible pasar sobre el obstáculo. Acérquese a éste lo más cerca posible a un ángulo de 90 grados. Vea por donde quiere ir para controlar la dirección que lleva. Si tiene que pasar sobre el obstáculo usted debe:

- Si tiene tiempo, bajar la velocidad para reducir el salto.
- Asegúrese de que la motocicleta está vertical.
- Levantase un poco del asiento con su peso sobre los descansapiés para absorber el golpe con sus rodillas y codos.

Levantándose del asiento reducirá las posibilidades de ser lanzado de la moto. Pero, controlar la reducción de la velocidad puede ser truculento. Practique en una área como un estacionamiento vacío alejado del tráfico.



Si pasa sobre un objeto en el camino, sálgase de la carretera antes de ir más lejos y revise sus llantas y las ruedas para ver si se dañaron.

Superficies Resbalosas

Las motocicletas se manejan mejor cuando son conducidas en superficies que permiten buena tracción. Las superficies que tienen mala tracción incluyen:

- Pavimento mojado, especialmente cuando empieza a llover y antes de que el aceite del pavimento sea “lavado” por la lluvia hacia la orilla del camino.
- Caminos de grava o donde se amontonan grava y arena.
- Lodo, nieve y hielo.
- Líneas que marcan los carriles, placas de acero, tapas bocas de acceso a canales subterráneos especialmente cuando estén mojadas.

Para Conducir Con Seguridad Sobre Superficies Mojadas:

Reduzca la Velocidad — Baje la velocidad antes de llegar a una superficie resbalosa para reducir la posibilidad de una derrapada al frenar o dar vuelta. Su motocicleta necesita más distancia para parar. Es especialmente importante reducir la velocidad antes de entrar a curvas mojadas.

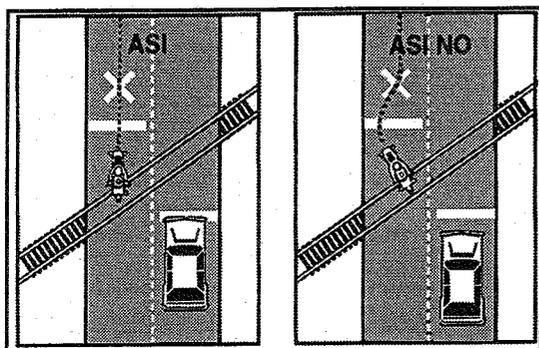
Evite Movimientos Repentinos — Cualquier cambio de velocidad o dirección puede causar una derrapada. Cuando tenga usted que aumentar la velocidad, cambiar de velocidad, dar vuelta o frenar, hágalo lo más suavemente posible.

Use Ambos Frenos — El freno delantero es más efectivo aún en superficies resbalosas. Apriete la manilla del freno gradualmente para no atorar la rueda delantera.

- El centro del carril puede ser peligroso cuando está mojado. Cuando empiece a llover, conduzca su moto sobre las huellas que dejan las llantas de los carros. Muchas veces la huella que dejan los carros son la mejor posición, dependiendo también del tráfico y otras condiciones de la carretera.
- Cuidado con manchas de aceite cuando baje su pie para parar o estacionarse. Se puede usted resbalar y caer.
- Tierra y grava se amontonan en las orillas especialmente en curvas y rampas de acceso o salidas de autopistas. Evite la orilla del camino, especialmente al dar vueltas cerradas o al entrar y salir de las autopistas a altas velocidades.
- La lluvia se seca y la nieve se derrite más rápido en algunas secciones de la carretera que en otros parches de hielo tienden a presentarse en zonas bajas o sombreadas y en puentes o rampas. Superficies mojadas u hojas mojadas pueden también ser resbalosas. Circule por la parte menos resbalosa del carril.

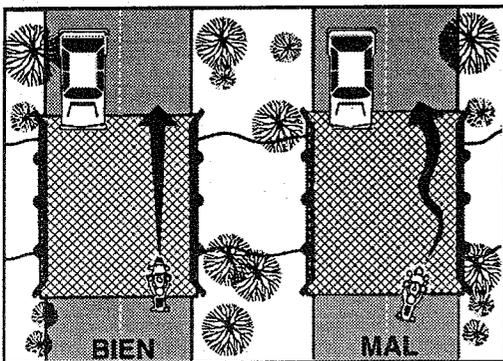
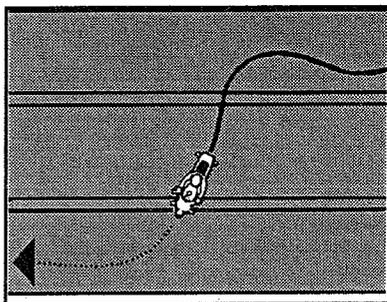
Los conductores precavidos no se meten en carreteras que estén cubiertas de hielo o nieve. Si usted no puede evitar una superficie resbalosa, mantenga su moto derecha y proceda tan despacio como sea posible. Si encuentra usted una superficie tan resbalosa que debe costearla o manejar al paso, considere usted usar sus pies para ir deteniéndose por la superficie. Si la moto empieza a caer, usted se puede detener. Asegúrese de no meter los frenos. Si es posible, meta el embrague y váyase costeando. Intentar esta maniobra a otra velocidad que no es la mínima puede resultar peligroso.

Vías de Ferrocarril, Tranvías o Bordes del Pavimento



Normalmente es más seguro conducir derecho dentro de su carril para cruzar la vía. Dar vuelta para cruzar la vía de frente (a un ángulo de 90° puede ser más peligroso — la dirección que lleva lo puede meter en otro carril de tráfico.

Aléjese lo suficiente de rieles, rejillas o bordes del pavimento que corran paralelos a su curso para cruzar a un ángulo de por lo menos 45°. Luego, dé una vuelta cerrada rápida. Tratar de ir por la orilla para atravesar, le puede causar que se atoren las ruedas y que pierda el equilibrio.



Surcos y Alcantarillas

Circulando sobre hendiduras para lluvia o en las placas metálicas o alcantarillado de puentes hará que la motocicleta se patine. La sensación de inseguridad de ir de un lado a otro normalmente no es peligrosa. Relájese, mantenga la velocidad y maneje de frente al cruzar. Cruzar en ángulo fuerza a los conductores a zigzaguear para quedarse en el carril. Zigzaguear es mucho más peligroso que la sensación de “ir moviéndose sin control”.

9. Normalmente cuando empieza a llover lo mejor es:

- A. conducir en medio del carril.
- B. salirse hasta que pare de llover.
- C. conducir sobre las huellas de las llantas que dejan los carros.
- D. aumentar la velocidad.

PROBLEMAS MECANICOS

Usted se hallará en una emergencia en cuanto algo le falle a su motocicleta. Al lidiar con un problema mecánico, tome en cuenta las condiciones del tráfico y de la carretera con los que se enfrenta. Aquí unos consejos que le pueden ayudar en caso de problemas mecánicos.

Ponchadura

Rara vez oír el ruido de cuando se poncha una llanta. Su moto se empieza a comportar de una manera diferente, puede ser una ponchadura. Esto puede ser peligroso. Usted lo podrá saber por la manera de reaccionar de la moto. Si una de sus llantas pierde aire repentinamente, reaccione rápidamente para mantener el equilibrio. Sálgase del camino y revise las llantas.

Si se poncha la llanta delantera, la dirección se sentirá "dura". Una ponchadura en la llanta delantera es especialmente peligrosa porque afecta su dirección. Debe usted maniobrar bien para poder mantener el equilibrio. Si se poncha cualquiera de las llantas al ir circulando:

- Detenga el manubrio firmemente y mantenga un curso derecho.
- Meta el freno de la rueda que no está ponchada si está seguro de saber cual es la ponchada.
- Cuando baje la velocidad la motocicleta, hágase a un lado del camino y pare.

Si Se Atora la Válvula de la Gasolina

Tuerza la válvula de la gasolina de atrás para adelante varias veces. Si el cable de la gasolina está atorado, ésto lo puede desatorar. Si la válvula de la gasolina está atorada opere inmediatamente el apagador del motor y jale el embrague al mismo tiempo. Esto le quitará la energía a la rueda de atrás, aunque tal vez el ruido no baje inmediatamente. Una vez que la motocicleta "está bajo control," sálgase del camino y pare.

Depués de que ha parado, revise el cable de la válvula de la gasolina para encontrar la causa del problema. Asegúrese de que la válvula de la gasolina funciona libremente antes de continuar la marcha.

Bamboleo (Temblor)

El bamboleo ocurre cuando la rueda del frente y los manubrios empiezan de repente a temblar de un lado a otro. La mayoría de los bamboleos pueden asociarse con carga mal situada, accesorios inadecuados, o presión incorrecta en las llantas. Si lleva usted una carga pesada, aligérela. Si no puede, acomódelo. Centre el peso más abajo y más retirado hacia el frente de la moto. Asegúrese de que la presión, los resortes y los amortiguadores estén calibrados para ese peso. Asegúrese de que los parabrisas y cadena estén instalados correctamente.

Revise que está bien ajustado el manubrio; o partes de la dirección gastadas; una rueda delantera doblada, desalineada, inbalanceada, tuercas, tornillos o bielas que no estén flojos. Si determina que ninguna de éstas es la causa, haga revisar su motocicleta por un profesional especializado.

Tratando de “acelerar para eliminar el bamboleo,” sólo hará a la motocicleta más inestable. En lugar de acelerar:

- Sujete el manubrio con firmeza, pero no trate de forzar o parar el bamboleo.
- Cierre la válvula de la gasolina gradualmente para bajar la velocidad. No meta los frenos; frenar puede empeorar el bamboleo.
- Mueva su peso lo que sea posible hacia adelante y hacia abajo.
- Sálgase del camino tan pronto como pueda para arreglar el problema.

Problemas con la Cadena

Si se resbala o rompe la cadena al ir conduciendo podría causar que la rueda de atrás se atore y que se patine. Buen mantenimiento de la moto puede evitar que la cadena se safe o rompa.

La Cadena Se Safa — Si se safe la cadena cuando trata de conducir rápido o cuesta arriba, sálgase del camino. Revise la cadena y los dientes. Tal vez ayude ajustar la cadena. Si el problema es que la cadena está gastada o floja, o los dientes estén gastados o doblados, cambie la cadena, los dientes o ambos antes de volver a conducir.

Si Se Rompe — Notará pérdida de potencia inmediata en la llanta trasera. Sierre la válvula de la gasolina y meta los frenos para parar.

Cuando el Motor Se Apaga

Cuando el motor se “atora” o se “congela” normalmente es porque está bajo de aceite. Las piezas del motor que tienen movimiento no pueden moverse una dentro de otra y el motor se calienta. La primera señal puede ser pérdida de potencia del motor o un cambio en el sonido del motor. Meta la palanca del embrague para desconectar el motor de la rueda trasera. Sálgase de la carretera y pare. Revise el aceite. Si en efecto le falta aceite, debe poner aceite al motor lo más pronto posible o el motor se va a trabar. Cuando ésto sucede tiene el mismo efecto de una llanta trasera trabada. Permita que el motor se enfríe antes de volver a arrancarlo.

10. Si su motocicleta comienza a perder estabilidad:
- A. acelere hasta salir del trance.
 - B. utilice los frenos gradualmente.
 - C. tome los manubrios firmemente y cierre la válvula de encendido.
 - D. reduzca la velocidad.

ANIMALES

Normalmente usted debe hacer todo lo posible para evitar golpear a un animal. No obstante, si usted está en medio del tráfico manténgase en su carril. Golpear algo pequeño tiene consecuencias menos peligrosas que chocar contra un carro.

Los motociclistas parecen atraer a los perros. Si esto le sucede, reduzca la marcha y aproxímese al perro muy despacio. A medida que se acerca a éste, acelere y deje al animal atrás. No lo patée. Mantenga el control de su motocicleta y mire hacia donde se dirige.

OBJETOS QUE VUELAN

A veces los motociclistas reciben impactos de insectos, colillas de cigarrillos que provienen de los carros, piedritas que despiden las ruedas de los carros que estén delante de ellos. Si usted lleva la careta de protección para el rostro, ésta puede rajarse o ensuciarse y hacer difícil su visión. Sin la pantalla de protección facial su vista, su boca o su cara pueden ser golpeadas por cualquier objeto. Si esto sucede, prosiga su marcha sin quitar sus ojos del camino ni sacar sus manos de los manubrios. Cuando esté seguro, hágase hacia a un lado del camino y solucione el problema.

SALIR DE LA CARRETERA

Si necesita hacerse a un lado de la carretera para controlar la motocicleta (o sólo para descansar un rato), no deje de:

- Revisar la Orilla del Camino — Asegúrese que la superficie de la orilla está lo suficientemente firme como para proseguir la marcha. Si se trata de césped blando, arena o simplemente usted no está seguro de qué tipo de terreno es, reduzca la velocidad hasta llegar al mismo.
- Señal — Los conductores detrás de usted puede que no imaginen que usted va a reducir la marcha. Haga una señal clara que demuestre que usted va a reducir la marcha y cambiar de dirección. Controle desde su espejo y haga una señal con su cabeza antes de actuar.
- Salir a un Costado del Camino — Salga a la orilla lo más lejos posible. Puede resultar muy difícil distinguir una motocicleta al costado del camino. Seguramente usted no deseará que otro conductor ocupe el mismo lugar que usted en la orilla.
- Estacionar cuidadosamente — Mantener los hombros sueltos y encogidos causa dificultades.

11. Si lo persigue un animal:

- A. patéelo.
- B. deténgase hasta que el animal pierda interés.
- C. esquívelo.
- D. aproxímese a él lentamente y luego aumente la velocidad.

LLEVAR PASAJEROS Y CARGA

Sólo los motociclistas experimentados pueden llevar pasajeros o carga pesada. El peso extra modifica la forma de conducir, el equilibrio, las vueltas, la forma de acelerar y reducir la marcha. Antes de llevar pasajeros o carga pesada, practique en donde no haya tráfico.

Equipo

Para llevar pasajeros de manera segura:

- Equipe y acondicione la motocicleta de manera segura.
- Instruya al pasajero antes de realizar el viaje.
- Acondicione su técnica de manejo para llevar este peso extra.

El equipo debe incluir:

- **Un asiento apropiado** — lo suficientemente grande para llevar a usted y a su pasajero. Usted no deberá sentarse más adelante que de la forma habitual.
- **Descansapiés** — para el pasajero. Un apoyo firme evita que el pasajero se caiga junto con usted.
- **Equipo protector** — El mismo que se aconseja para el conductor.

Acondicione la suspensión para llevar peso extra. Agregue algunas libras de presión a las llantas si usted lleva un acompañante (Lea su manual del propietario). Mientras que el acompañante se acomoda en el asiento, ajuste el espejo y las luces de acuerdo a la modificación en el ángulo de la motocicleta.

Instrucción a Pasajeros

Aún cuando su acompañante sea motociclista déle instrucciones antes de emprender la marcha. Indíquelo a su pasajero:

- Subir a la motocicleta luego de que usted haya encendido el motor.
- Sentarse lo más lejos de usted posible.
- Agarrarse firme de su cintura, cadera o cinturón.
- Mantener los pies firmes en los descansapiés, aún cuando usted haya detenido la marcha.
- Mantener las piernas alejadas del silenciador.
- Sentarse directamente atrás de usted, manteniendo la misma inclinación del cuerpo que usted.
- Evitar todo movimiento o charla innecesaria.

Indíquelo también que se sujete más firmemente cuando usted (1) se aproxima a una superficie con dificultades (2) usted está por continuar la marcha luego de haberse detenido y (3) avisele cuando usted vaya a efectuar un movimiento repentino.

Conduciendo con Pasajero

Su motocicleta responderá más despacio si lleva un pasajero. Cuando más pesado sea el pasajero, le llevará más tiempo subir o bajar la velocidad o dar vuelta, especialmente en una motocicleta liviana.

- Conduzca un poco más despacio en las curvas, esquinas o bordes del camino.
- Empiece a bajar la velocidad con más anticipación al acercarse a un alto.
- Deje un espacio protector mayor adelante y a ambos lados de su motocicleta.
- Espere más tiempo para cruzar, o mezclarse con el tráfico.

Avise a su pasajero sobre ciertas maniobras que usted tenga que efectuar — cuando usted vaya a arrancar, detenerse rápidamente, dé la vuelta de manera más aguda o vaya a conducir por el borde del camino. De vuelta a su cabeza rápidamente para que su acompañante pueda comprender su indicación, pero mantenga siempre la vista firme en el camino delante de usted.

Transportar Cargas

La mayoría de las motocicletas no estén preparadas para llevar mucha carga. Las cargas pequeñas pueden transportarse con más seguridad si estén bien distribuidas y ajustadas correctamente.

- **Mantener la Carga Baja** — Ajuste la carga al asiento colóquela en bandoleras apropiadas. Si la carga se apila contra una barra o armazón débil detrás del asiento, el centro de gravedad de la motocicleta se elevará y perjudicará el equilibrio de la misma.
- **Mantener la Carga Hacia Adelante** — Coloque la carga frente o sobre el eje de atrás. Las bandoleras mantienen la carga hacia adelante, pero tenga cuidado cuando cargue objetos duros o pesados. Colocar carga en el eje de atrás puede afectar la manera de dar la vuelta o de frenar.
- **Distribuir la Carga en Forma Pareja** — Distribuya el mismo peso en cada bandolera. La carga colocada de manera dispereja tuerce la motocicleta hacia un costado.
- **Asegurar la Carga** — Ajuste la carga con bandas elásticas para que se mantenga firme (bandas de seguridad). Si la carga está muy apretada puede soltarse de la cadena o la banda y caerse. La soga tiende a estirarse y los nudos a aflojarse. Esto hace que la carga se mueva o caiga.
- **Revise la carga** — Detenga la marcha y revise la carga con frecuencia para asegurarse que no se ha caído o aflojado.

12. Los acompañantes deben:

- A. Ubicarse con la misma inclinación del cuerpo que usted.
- B. Sentarse siempre derechos.
- C. Sentarse lo más atrás posible.
- D. Nunca viajar sosteniéndose en de usted.

CONducir EN GRUPO

Si conduce con otros motociclistas, hágalo de manera tal que transmita seguridad y no interfiera con el resto del tráfico.

Mantenga el Grupo Reducido

Los grupos pequeños facilitan y aseguran la circulación a los conductores de carros que transitan alrededor. Un grupo reducido no se separará con facilidad, ya sea por el tráfico o las luces rojas. Los motociclistas no necesitan aumentar la velocidad para alcanzar al resto de sus compañeros. Si su grupo es mayor de cuatro o cinco motociclistas, divídalo en dos o más grupos pequeños.

Mantenga el Grupo Junto

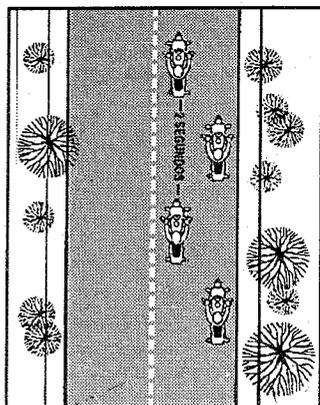
- **Planée** — El motociclista que dirige al grupo debe mirar hacia adelante para detectar cambios y hacer señales enseguida, de manera tal que las instrucciones “se pasen” con bastante tiempo. Comience a cambiar de carril con anticipación para permitir que cada uno de los integrantes del grupo pueda hacerlo con el tiempo necesario.
- **Ponga a los Principiantes Adelante** — Ponga a los motociclistas principiantes detrás del que dirige al grupo, de esta manera los más expertos los podrán “ir cuidando”.
- **Siga a Los Que Quedan Atrás** — Permita que los motociclistas que quedan atrás impongan la velocidad al grupo. Utilice los espejos para ir mirando al que se atrasa en la marcha. Si un motociclista se queda atrás, el resto del grupo debe reducir la marcha hasta que los alcance el último motociclista.
- **Conozca la Ruta** — Asegúrese de que todos conozcan la ruta. De esta manera, si alguno de los motociclistas se separa del grupo no tendrá que acelerar la marcha para evitar perderse o tomar un camino equivocado.

Mantenga Distancia

Forme hileras no muy separadas y mantenga una distancia prudente. Un grupo que está muy junto ocupa menos espacio en la carretera, es más fácil para ser visto y es menos probable que se separe. Sin embargo esto debe hacerse correctamente.

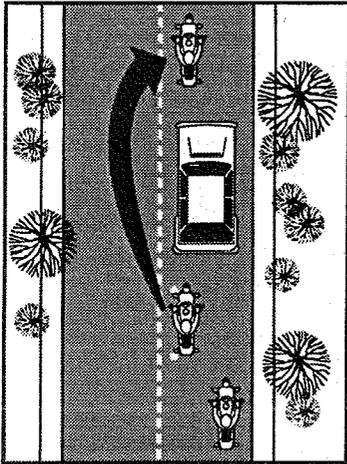
No Circule en Pares — Nunca circule directamente junto a otro motociclista. No tendrá espacio para desplazarse en caso que deba esquivar un carro o cualquier otro obstáculo que aparezca en el camino. Para hablar, espere a que ambos hayan detenido la marcha.

Formación Escalonada — Es la mejor manera de mantener las hileras juntas y a la vez dejar un espacio de protección adecuado. El que dirige al grupo debe circular a la izquierda del carril, el segundo motociclista permanecerá un segundo hacia atrás a la derecha del carril.

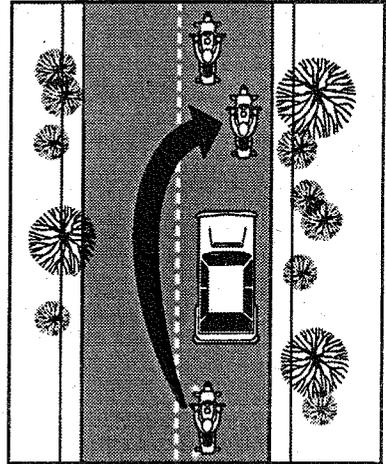


El tercer motociclista se mantendrá en la posición izquierda, dos segundos detrás del primero. El cuarto motociclista mantendrá una distancia de dos segundos detrás del segundo. Esta formación mantendrá al grupo unido y permitirá a cada motociclista mantener una distancia segura con respecto a los otros situados a ambos costados y a atrás.

Adelantarse en Formación — Los motociclistas en formación escalonada a pasarán uno por uno.



En primer lugar, el motociclista que dirige al grupo saldrá y se adelantará cuando las condiciones sean seguras. Luego de adelantarse, volverá a la posición izquierda y continuará la marcha a la velocidad indicada para adelantarse; así dejará lugar para el siguiente motociclista.



Cuando el primer motociclista se adelanta en condiciones seguras, el segundo motociclista se moverá a la posición izquierda y esperará la oportunidad apropiada para adelantarse. Luego de adelantarse, este motociclista volverá a la posición derecha y dejará lugar al siguiente

Hay quien aconseja que el motociclista que dirige al grupo se desplace hacia la derecha luego de pasar a un carro. Esto no es una buena idea. Esta maniobra alentarán al segundo conductor a adelantarse y colocarse detrás sin que haya un espacio de protección adecuado entre el y el vehículo que pasó. Es simple y más seguro esperar a que haya bastante lugar frente al vehículo que pasó para permitirle a cada motociclista moverse en la misma posición que dejó antes de adelantarse.

Formación en una Sola Hilera — Es mejor moverse en una sola hilera al conducir en curvas, dar vuelta, entrar o salir de una carretera.

13. Cuando conducen en grupo, los motociclistas con menos experiencia deben colocarse:
 - A. detrás del motociclista que dirige al grupo.
 - B. frente el grupo.
 - C. en el medio del grupo.
 - D. al lado del que dirige al grupo.

ESTAR EN BUENAS CONDICIONES PARA CONDUCIR

Conducir una motocicleta es una tarea compleja y exigente. Los motociclistas más expertos prestan atención al medio en que conducen y a la motocicleta, identificando todo peligro posible, observando con juicio crítico apropiado y poniendo en práctica sus decisiones de manera rápida y hábil. Su habilidad para actuar y responder a los cambios de tráfico y del camino se encuentra influenciada por la rapidéz y precisión con que usted responda y por la atención constante que usted ponga. El alcohol y otras drogas, más que cualquier otro factor disminuyen su capacidad para razonar con claridad y conducir con seguridad. Aún cuando se beba poco, el efecto puede resultar de gran significación.

Examinemos los riesgos de conducir luego de haber bebido alcohol o consumido drogas. También estudiaremos que se debe hacer para proteger a usted y a los otros motociclistas.

POR QUE ESTA INFORMACION ES IMPORTANTE

El alcohol es el factor más importante en choques de motocicletas, especialmente en choques fatales. Los estudios han demostrado que entre el 40% y el 50% de los motociclistas muertos en choques habían estado bebiendo. Sólo un tercio de esos motociclistas tenían más del límite legal de alcohol en la sangre. El resto solamente había bebido unos cuantos tragos cantidad suficiente como para incapacitar su habilidad para conducir. En el pasado, los niveles de droga eran más difícil de distinguir o bien no estaban separados de las infracciones a causa del alcohol en el registro de tráfico. Pero el conducir bajo la influencia del alcohol o drogas expone al conductor a peligro físico y legal.

El alcoholismo y el uso de drogas es un gran problema tanto para los motociclistas como para los automovilistas. Los motociclistas, sin embargo tienen más posibilidad de morir o de recibir heridas graves. Los daños ocurren en un 90% en choques de motocicletas y en un 33% en choques de carros en los casos relacionados al uso de alcohol o drogas. Anualmente, 2,500 motociclistas mueren y 50,000 sufren heridas graves en el mismo tipo de choque. Estas estadísticas son demasiado alarmantes como para ser ignoradas.

El conocer el efecto del alcohol y otras drogas le permitirá ver que no se debe mezclar el conducir con el abuso de sustancias. Tome todas las precauciones necesarias para protegerse y evitar que otros sufran daños irreparables.

ALCOHOL Y DROGAS EN LA OPERACION DE LA MOTOCICLETA

Nadie está inmunizado contra los efectos del alcohol o las drogas. Nuestros amigos pueden alardear de tener gran capacidad para controlar el alcohol o las drogas, pero el alcohol o las drogas reduce en ellos la capacidad para pensar con claridad y realizar actividades físicas correctamente. El sano juicio y el poder de decisión necesarios para conducir motocicletas son totalmente afectados mucho antes de que se alcancen los límites indicados legalmente.

Muchas de las drogas obtenidas con o sin receta y el uso ilegal de droga producen efectos colaterales que aumentan los riesgos al conducir. Resulta muy difícil medir con exactitud la influencia de cada droga en particular en los choques de motocicletas. Pero lo que si se ha comprobado es el efecto que varias drogas tienen en el proceso necesario para conducir motocicletas. Se ha determinado también que los efectos combinados del alcohol y las drogas son más peligrosos que cuando se consumen por separado.

ALCOHOL EN EL CUERPO

El alcohol entra en nuestra sangre muy rápidamente. A diferencia de otros alimentos y bebidas, el alcohol no necesita digestión. Unos minutos después de ser ingerido, llega al cerebro y comienza a causar efecto. El mayor efecto del alcohol es disminuir y desequilibrar las funciones del organismo — tanto las mentales como las físicas. Cualquier actividad que usted efectúe estará disminuida después de consumir alcohol.

Concentración de Alcohol en la Sangre

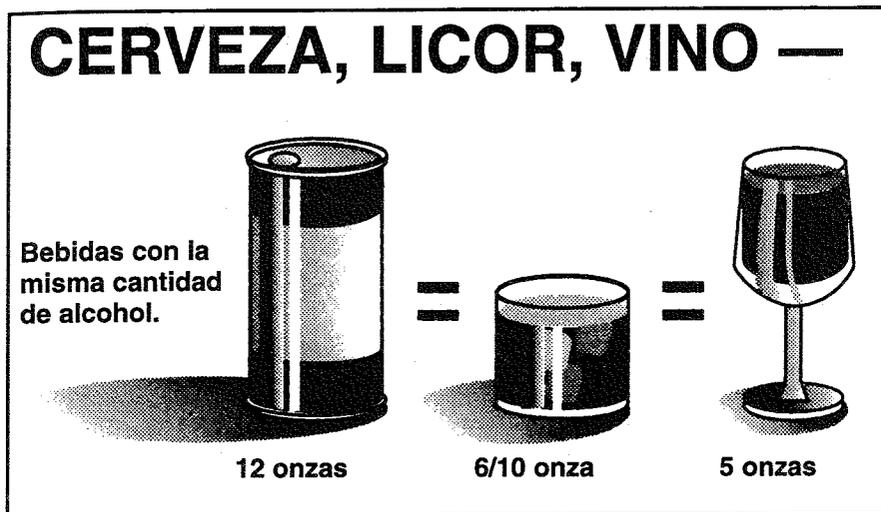
Cuanto más alcohol tenga en la sangre, mayor será el grado de incapacidad. Su concentración de Alcohol en la Sangre (Blood Alcohol Concentration o BAC) es la cantidad de alcohol en relación a otros líquidos que se hallan en el organismo. Generalmente el alcohol se puede eliminar en el organismo en un promedio de una copa por hora. Pero existe una gran variedad de factores que también ejercen influencia sobre el nivel de alcohol que es retenido.

Tres factores importantes en determinar el BAC son:

- La cantidad de alcohol que usted consume.
- La cantidad de horas que ha bebido.
- El peso de su cuerpo.

Pero existen otros factores que contribuyen a la manera en que el alcohol influye en su organismo. Su sexo, condición física y la alimentación son unos de los pocos factores que causarán su BCA a ser más alto. Pero el efecto completo que éstos causan no está totalmente determinado. El alcohol puede acumularse en su organismo aún si usted no bebe en un promedio de una copa por hora. Su capacidad y sano juicio pueden verse afectados por esa sola copa.

El trago clásico consiste en seis décimas de una onza de alcohol. Una lata de cerveza de 12 onzas o una copa de vino de 5 onzas o un trago de licor contienen la misma cantidad de alcohol. El BAC se determina en parte por la cantidad de alcohol que usted ha consumido.



Cuanto más rápido beba, más alcohol acumulará en su organismo. La cantidad máxima que el organismo puede quemar es una copa por hora. Si usted bebe dos copas en una hora, al final de esa hora, por lo menos una copa permanecerá en su sangre.

Sin tener en cuenta los otros factores, la fórmula que aparece debajo muestra la MENOR cantidad de copas que se retienen en la sangre.

Tragos consumidos – hora = tragos que se retienen.

Si una persona ha bebido:

- 8 tragos en 4 horas retiene por lo menos 4 tragos en su organismo.
- 7 tragos en 3 horas retiene por lo menos 4 tragos en su organismo.

A veces una persona grande de tamaño no acumula gran cantidad de alcohol por cada trago que consume. Ella tiene más cantidad de sangre y líquidos en su organismo que una persona pequeña de tamaño. Es por eso que debido a estas diferencias individuales, es mejor no creer que su capacidad y sano juicio no han sido afectados. Si usted está o no legalmente embriagado no es lo que interesa. El deterioro de su capacidad y juicio comienza mucho antes del límite legal.

ALCOHOL Y LA LEY

En la mayoría de los estados una persona con un BAC de un .10% o más se la considera embriagada, en otros estados el límite es de .08% o .05%. No se tiene en cuenta cuán sobrio usted se vea o actúe. El examen de aliento o el examen de orina generalmente determina si usted conduce dentro de los límites legales o no.

La posibilidad de que lo detengan cuando conduciendo bajo la influencia de alcohol es mayor. La justicia busca constantemente una respuesta a la muerte y daño sin sentido causado por los automovilistas y motociclistas borrachos.

Consecuencias de Una Convicción

Hace años los primeros infractores tenían la posibilidad de eximirse por medio de una multa pequeña y la participación en las clases de uso y abuso de alcohol. En la actualidad las leyes de la mayoría de los estados imponen multas severas a los conductores bajo la influencia de alcohol. Estas sanciones son forzosas, ésto significa que los jueces deben imponerlas.

Si es convicto por conducir bajo la influencia del alcohol o las drogas puede recibir cualquiera de las siguientes penas:

- **Suspensión de la licencia** — Suspensión obligatoria por convicción, arresto o rehusarse a someterse al examen del aliento.
- **Multas** — Multas severas son otro aspecto de la convicción impuesta junto con la suspensión de la licencia.
- **Servicios para la Comunidad** — Realizar tareas tales como recoger basura en las carreteras, lavar autos del Departamento de Transportes o trabajar en una sala de emergencia.
- **Gastos** — Pagar los gastos adicionales de los abogados, tiempo de trabajo perdido por asistir a la corte o en programas de educación contra el alcoholismo, gastos de transporte público (mientras su licencia está suspendida) y los costos psicológicos adicionales de ser catalogado como un “conductor borracho”.

DISMINUYA LOS RIESGOS

Su capacidad para determinar si está conduciendo bien es lo primero que se afecta. Aunque usted está conduciendo cada vez peor, pensará que lo hace cada vez mejor. El resultado es que usted conducirá seguro y correrá más y más riesgos. Tome precauciones antes de beber y así disminuirá los riesgos causados por el alcohol. Controle el alcohol que bebe o controle su manera de conducir.

Controlar el Alcohol Que Se Bebe

- **NO BEBA** — Una vez que comienza, su resistencia se debilita.

Poner límites o tomar medidas por si solo no son las mejores alternativas. Su capacidad para emitir juicio crítico acertado es una de las primeras facultades que se ve afectada por el alcohol. Aún si usted intenta beber en forma moderada, se dará cuenta hasta qué punto su capacidad está bajo los efectos fatigantes del alcohol.

Controlar la Conducción

Si no puede controlarse en el alcohol que bebe, usted debe controlar el conducir.

- **Deje la motocicleta en su casa** — de esta manera no tendrá la tentación de conducir. Regrese a su casa por otros medios.
- **Espere** — Si usted se excede en sus límites, espere hasta que en su organismo se reduzca el efecto del alcohol y la fatiga.

Nadie que haya bebido demasiado, puede tomar decisiones responsables. Depende de los demás para controlarse y mantenerse lejos de todo riesgo. Nadie quiere hacer esto, es desagradable, embarazoso y nadie le agradece. Rara vez le agradecerán su esfuerzo por ayudar. Pero las alternativas son peores.

Existen muchas maneras de ayudar a los amigos a no causarse daño a si mismos:

- **Hacer los arreglos para mandarlos a casa de manera segura** — Provea diversos medios para devolverlos a su casa.
- **Para que beban menos** — Manténgalos entretenidos en otras actividades.
- **Manténgalos Ahí** — Utilice cualquier excusa para que ellos no suban a su motocicleta. Sírvalos comida y café para distraerlos. Explícales que no desea que corran el riesgo de ser arrestados o accidentarse o de herir a un tercero.
- **Mantenga la motocicleta en el lugar** — Si no puede controlar al motociclista, controle su motocicleta. Tome las llaves o haga alguna maniobra para que la motocicleta no arranque (ejemplo: afloje o cambie las bujías lo suficiente como para que no arranque).

Cuando usted trate de ayudar a sus amigos, le beneficiará contar con el apoyo de otras personas. Si usted cuenta con más gente de su lado, será más fácil para usted mantenerse firme y más difícil para el motociclista resistirse. Aunque nadie le agradecerá en ese momento usted nunca tendrá que arrepentirse y decir: "Si tan sólo hubiera actuado de otra manera ..."

14. Si espera una hora por trago antes de conducir:
- A. no podrá ser arrestado por conducir bajo el efecto de alcohol.
 - B. su capacidad para conducir no estará afectada.
 - C. aún permanecerán en usted los efectos colaterales del alcohol.
 - D. usted responderá bien siempre que conduzca despacio.

FATIGA

Conducir motocicletas cansa más que conducir carros. En viajes largos, usted se cansará mucho antes que en un carro. Evite conducir cuando se sienta cansado. La fatiga puede afectar su control sobre la motocicleta.

- **Protéjase contra los elementos** — El viento, el frío y lluvia lo cansan más pronto. Vista ropa caliente. Si piensa conducir en distancias largas un protector contra vientos es muy útil.
 - **Limite su distancia** — Los motociclistas más expertos nunca tratan de conducir más que seis horas por día.
 - **Tome descansos con frecuencia** — Deténgase, baje de la motocicleta por lo menos cada dos horas.
 - **No beba o consuma drogas** — Los estimulantes artificiales a menudo producen una gran fatiga o depresión cuando el efecto comienza a desaparecer. Los motociclistas no pueden concentrarse en aquello que estén haciendo.
15. Para evitar fatiga no debe conducir más que:
- A. 2 horas al día.
 - B. 4 horas al día.
 - C. 6 horas al día.
 - D. 10 horas al día.

Respuestas: 1-C, 2-D, 3-D, 4-A, 5-B, 6-C, 7-B, 8-D, 9-C, 10-B, 11-D, 12-A, 13-A, 14-C, 15-C.

COMO OBTENER SU LICENCIA

Se requiere conocimiento y habilidad para conducir en condiciones seguras. Los exámenes para obtener la licencia constituyen la mejor manera de comprobar si usted ha logrado la capacidad necesaria para desenvolverse en medio del tráfico de manera segura. No basta solamente con auto-evaluarse. Generalmente uno sobreestima su propia capacidad. Es aún más difícil para nuestros amigos y familiares ser honestos y objetivos con respecto a nuestra capacidad. Los exámenes se han creado para lograr objetividad en la evaluación.

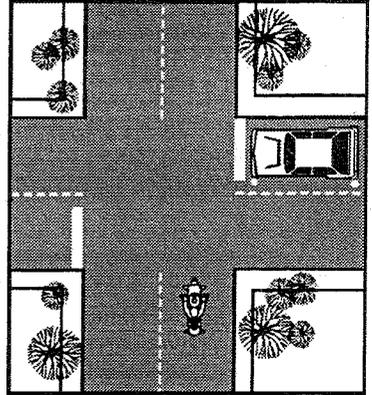
Para obtener su licencia usted debe pasar un examen teórico y otro práctico. Las preguntas del examen teórico se basan en la información e ideas contenidas en este manual. Usted debe conocer y entender los reglamentos de la carretera y la manera de conducir dentro de un margen de seguridad. Un examen con su motocicleta se podrá efectuar en calles con tráfico o en una calles dentro de un área controlada.

EXAMEN DE CONOCIMIENTOS — Preguntas de Ejemplo

Las respuestas estén impresas al pie de la página siguiente.

1. Resulta de MAXIMA importancia prender y apagar la luz del freno cuando:
 - A. alguien le sigue muy de cerca.
 - B. usted bajará la velocidad de repente.
 - C. hay una señal de alto adelante.
 - D. sus luces direccionales no funcionan.
2. ¿Cuánta capacidad potencial para detenerse provee el freno DELANTERO?
 - A. Alrededor de un cuarto.
 - B. Alrededor de un medio.
 - C. Alrededor de tres cuartos.
 - D. Toda la capacidad para detenerse.
3. Para esquivar correctamente:
 - A. balancee su cuerpo rápidamente.
 - B. de voltée el manubrio rápidamente.
 - C. empuje la manilla del manubrio en la dirección en la que va a dar vuelta.
 - D. Mueva la manilla del manubrio en dirección contraria a la que va a dar vuelta.
4. Si una llanta se desinfla generalmente es mejor:
 - A. tomar el manubrio firmemente pero sin tocar los frenos.
 - B. llevar su peso hacia la llanta que está en buenas condiciones y frenar.
 - C. frenar sobre la llanta que está en buenas condiciones y conducir la dirección hacia la derecha.
 - D. use ambos frenos y pare rápidamente.

5. Cuando un carro espera para entrar en un cruce lo mejor es:
- A. hacer contacto visual con el conductor.
 - B. bajar la velocidad y estar listo para reaccionar.
 - C. mantener la posición y la velocidad.
 - D. mantener la velocidad y moverse hacia la derecha.



EXAMEN EN LA MOTOCICLETA

Los exámenes prácticos requieren un control elemental de la motocicleta y destreza para evitar choques. De esta manera se mide su capacidad para desenvolverse en situaciones cotidianas y peligrosas de tráfico. Por ejemplo, usted debe demostrar su habilidad para:

- Conocer su motocicleta y sus límites de manejo.
- Acelerar, frenar y dar vuelta de manera segura.
- Ver, ser visto y comunicarse con los otros.
- Adaptar la velocidad y la posición a las condiciones del tráfico.
- Parar, dar vuelta y esquivar rápidamente.
- Tomar decisiones críticas y llevarlas a cabo.

Los examinadores podrán calificar los factores que se relacionan con la seguridad en los siguientes casos:

- Selección de la velocidad segura para realizar maniobras.
- Elección del camino correcto y mantenerse dentro de los límites del mismo.
- Detenerse en forma rápida y normal.
- Dar vuelta o esquivar en forma rápida o normal.

La prueba será interrumpida inmediatamente si usted no puede localizar los controles del vehículo u operarlos correctamente, se cae, deja caer la motocicleta, comete un acto peligroso o se rehusa a hacer alguna maniobra requerida.

Repuestas del Examen de Conocimientos: 1-B, 2-C, 3-C, 4-A, 5-B

EQUIPO EFICAZ

CASCO. La pieza de equipo protector más importante que puede usar un motociclista. Protege de lesiones de cabeza, del azote del viento, del frío y de objetos voladores. Se recomienda casco de cara completa.

CARETA. "Salva cara." Cualquiera motociclista que ha sido golpeado en la cara por piedras, insectos o basura le puede hablar de los beneficios.

GUANTES. Mantienen sus manos cómodas, funcionales y protegidas. Se encuentran en una variedad infinita de estilos para todas las temporadas.

CHAMARRA Y PANTALON. Las mangas largas y los pantalones resistentes las abrasiones y protegen de quemaduras del sol y del viento y de deshidratación o de hipotermia. Los colores claros o reflectores aumentan la visibilidad del motociclista.

BOTAS. Proporcionan protección de lesiones de pie o de tobillo y le dan buena tracción en los descansos para los pies o en la superficie del camino.

POR ULTIMO: El equipo adecuado le protege en el caso de accidentes y reduce al mínimo las lesiones, mientras le permite disfrutar el deporte con comodidad.

**ENTRE MAS SABE
MEJOR LO HACE**

EQUIPO FALAZ

CABEZA. Considerada de incalculable valor por los motociclistas conocedores; los profesionales nunca la exponen. Cuando está totalmente al descubierto, permite la identificación inmediata de aquella persona sin experiencia que no está usando la suya. Entréguele información sobre educación para motociclistas al instante.

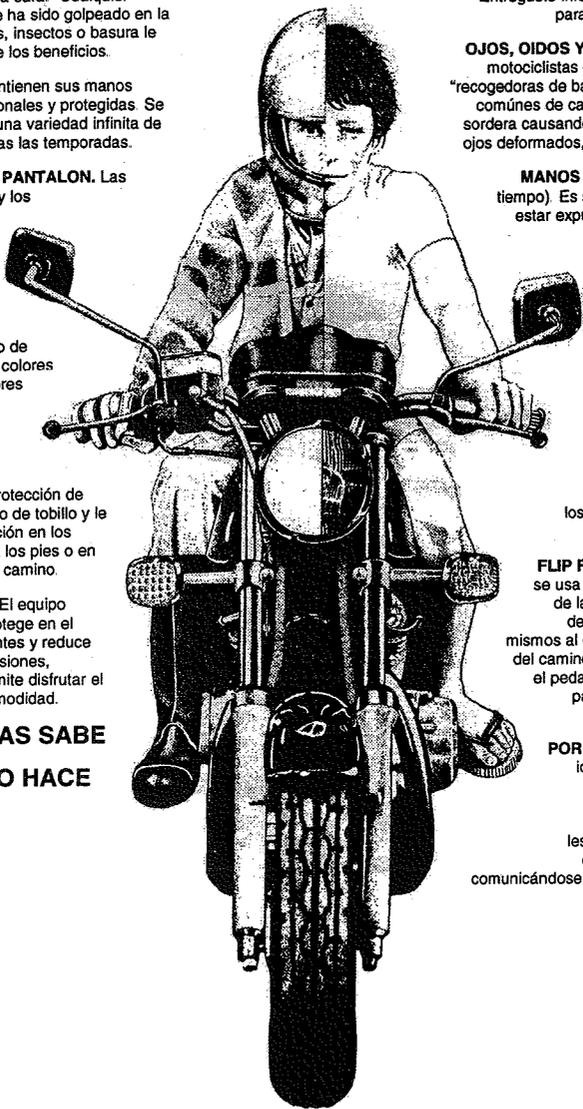
OJOS, OIDOS Y CARA. Conocida por los motociclistas experimentados como las "recogedoras de basura y bichos." Síntomas comunes de caras descubiertas incluyen sordera causando por el azote del viento y ojos deformados, entrecerrados y llorosos.

MANOS al natural (no por mucho tiempo). Es sabido que se encogen al estar expuestas al frío; no han sido creadas genéticamente para resistir abrasión.

**EXTREMIDADES AL
DESCUBIERTO.** Un fenómeno que se observa solamente en aquellos motociclistas que se consideran inmunes a cualquier accidente inevitable o a las inclemencias del tiempo. Son sujetos al ridículo en los círculos de motociclismo deportivo.

FLIP FLOPS. Terminología que se usa para describir los efectos de las sandalias de hule y los dedos de los pies y los pies mismos al contacto con la superficie del camino, la palanca de cambios, el pedal de freno, los descansos para los pies o el azote del viento.

POR ULTIMO: El equipo falaz identifica a un motociclista sin experiencia. Aprenda a evitar vergüenzas, el ridículo y lesiones, mientras adquiere destreza y conocimientos comunicándose al curso de motociclismo más cercano a usted.



CURSOS DISPONIBLES DE SEGURIDAD VIAL PARA MOTOCICLISTAS:

- CURSO PARA MOTOCICLISTAS**
- CURSO PARA MOTOCICLISTAS EXPERIMENTADOS**
- INSPECCION Y CUIDADO DE LA MOTOCICLETA**
- CURSO DE PREPARACION PARA INSTRUCTORES DE
MSF**
- OTROS CURSOS ESPECIALIZADOS**

PARA INFORMACION DETALLADA LLAME A

**PROGRAMA DE SEGURIDAD PARA MOTOCICLETAS
DE ARIZONA (AMSP)**

(602) 255-8072

**Division de Vehículos Motorizados
1801 WEST JEFFERSON (MD531M)
PHOENIX, ARIZONA 85007**

Segunda Revisión — Dic. 1978

Quinta Revisión — Oct. 1987

Tercera Revisión — Feb. 1981

Sexta Revisión — Abril 1991

Cuarta Revisión — Enero 1983

Impreso en los E.U.A.

El propósito de la Fundación para la Seguridad de Motocicletas es mejorar la seguridad de los motociclistas en las calles y caminos de la nación. En un intento de reducir los accidentes y lesiones de motocicletas, la Fundación tiene programas para la educación de conductores, la mejora de licencias, información al público y estadísticas. Estos programas están diseñados para ambos motociclistas y automovilistas. Una organización nacional, no lucrativa, la MSF es auspiciada por cinco distribuidores de motocicletas de los Estados Unidos: Honda, Yamaha, Kawasaki, Suzuki y BMW.

La información contenida en esta publicación es ofrecida para el beneficio de aquellos que tienen interés en conducir motocicletas. La información ha sido recopilada de publicaciones, revistas y observaciones de individuos y organizaciones familiarizadas con el uso de motocicletas, accesorios y entrenamiento. Como hay muchas diferencias en el diseño de producto, estilos de manejo y leyes federales, estatales y locales, puede haber muchas organizaciones e individuos que tengan diferentes opiniones. Consulte usted con sus agencias reguladoras locales para información referente a la operación de motocicletas en su área. Aunque la Fundación para la Seguridad de Motocicletas continuará con la investigación, pruebas de campo y la publicación de puntos de vista responsables sobre el tema, no admite ninguna responsabilidad por los puntos de vista expresados en este documento.

