

Programa de Seguridad para Motociclistas en California

Curso de Entrenamiento para Motociclistas

CMSP



Manual del Estudiante

Primera edición: Mayo 2015

Copyright © 2014 Total Control Training, Inc.

Todos los derechos reservados. Ninguna parte de esta publicación puede ser reproducida o transmitida de ninguna forma ni por cualquier medio, electrónico o mecánico, incluyendo fotocopia, grabación o de cualquier información y sistema de recuperación, sin el permiso de Control Total Training, Inc. bajo ninguna circunstancia podrá ser reproducido el material para la reventa. Por favor enviar su solicitud por escrito a: Total Control Training, Inc., 15329 Bonanza Road, Suite B, Victorville, CA 92392.

Visite el CMSP Sitio web para obtener más información sobre los cursos y las ubicaciones:

<http://www.californiamotorcyclist.com>



CMSP

*Programa de Seguridad
para Motociclistas
en California*

CALIFORNIAMOTORCYCLIST.COM

Total Control®

Beginner Riding Clinic

Producido por Total Control Training, Inc. para el Programa de Seguridad para Motociclista en California

Prefacio

Es el viaje, no el destino.

El curso de entrenamiento para motociclistas (MTC) ofrecido por el Programa de Seguridad para Motociclista en California, está diseñado para satisfacer las necesidades y los intereses de los pasajeros. Nuestro objetivo es ayudarle a construir una base sólida de conocimiento y seguridad en lo que puede convertirse en una actividad para toda la vida. Como motociclismo requiere sus habilidades físicas y mentales, nuestros cursos se centrarán en eso. Usted aprenderá técnicas para ayudar a mejorar su capacidad de juicio y percepción, así como las habilidades físicas necesarias para montar una motocicleta.

Aprender es un proceso continuo, y no termina cuando termine el curso. El objetivo del MTC es ser el punto de partida para la formación de aptitudes. Convertirse en un experimentado y hábil conductor lleva tiempo y práctica. Que significa, por supuesto, conducir motocicleta y practicar las técnicas presentadas en este curso. Una vez que haya adquirido experiencia y confianza, le animamos a continuar su formación académica. También ofrecemos cursos diseñados para conductores experimentados (ver www.californiamotorcyclist.com para obtener una lista de otros cursos). Además de ayudar a los conductores a avanzar hasta el siguiente nivel, estos cursos son una excelente manera de conocer a otros conductores y formar amistades duraderas.

Por lo tanto, bienvenido al mundo del motociclismo. Nos alegra contar con usted.

Reconocimiento

El California Motorcyclist Safety Program quisiera reconocer el TEAM Oregon junto Idaho STAR Motorcycle Safety Programs con El 2014 National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA) publicación "Model National Standards for Entry-Level Motorcycle Rider Training". Por la asistencia en la creación de contenidos y orientación en el desarrollo de este Manual del estudiante.



CONTENIDO

Parte 1 – Bienvenido al mundo del Motociclismo.	6
• Objetivos del curso	
• Requisito del curso	
• La agenda del curso	
• Materiales y Equipo que necesita	
• Manteniendo el aprendizaje seguro y divertido	
• Comprender las expectativas	
Parte 2 – Introducción al Motociclismo	9
• ¿Cuál es el adecuado para usted?	
• Evaluar el riesgo de montar una motocicleta	
• Aceptación de riesgos	
• Aceptar su responsabilidad	
Parte 3 – Preparación para una Motocicleta	14
• Poniéndose en Marcha	
• Cascos y Otros Equipos de Protección	
• Chaquetas, Pantalones, y Traje de Montar	
• Comfort y Visibilidad	
• Inspección y Mantenimiento	
Parte 4 – Las Ruedas en Movimiento	23
• Controles	
• Como Montar y Desmontar	
• Arrancar la Motocicleta	
• Ponerse en Camino	
• Vueltas	
• Cambiar de velocidad	
• Parada	
Parte 5 – Motociclismo Mental.	34
• Visibilidad	
• Escaneo	
• Fijación en un Objeto	
• Línea de Vision	
• Distancia de Seguimiento	
• Ubicacion en el Carril	
• El Proceso de SIPDE	
• Situaciones en Intersecciones	
• Situaciones que no son en Intersecciones	
Parte 6 – Tomar las curvas con confianza	46
• Hábil en las Curvas	
• ¿Cuál es su línea?	
• Problemas Potenciales - TEMOR	
Parte 7 – Frenado Máximo y Desvio	52
• Frenos Conectados y ABS	
• Maximo de Paradas en linea recta	
• Manejar deslizamientos	
• Parar rápidamente en las curvas	
• Desviados	
Parte 8 – Situaciones Especiales	56
• Superacion de Obstáculos	
• Las Condiciones viales	
• Animales	
• Viento	
• Estacionamiento	
• Señales de trafico accionados	
Parte 9 – Impedimentos de Seguridad	63
• Alcohol y Motociclismo - una Mezcla Letal	
• Medidas de Impedimentos	
• Añadir drogas lo hace peor	
• Hay una Cura	
• Ayude a sus Amigos	
• Otros impedimentos	
Parte 10 – Transporte de Pasajeros y de Carga	70
• Transporte de Pasajeros	
• Transporte de Carga	
• Las Diferencias de Manejo	
Parte 11 – Conducir en Gruporupo	73
Parte 12 – Problemas Mecánicos.	76
Parte 13 – Excursiones y viajes de larga distancia . . .	78
Parte 14 -- Conduciendo en el Frio y en el Caliente . . .	80
• En el Frio — La Importancia del Calor	
• En el Calor — La Importancia de Mantenerse Fresco y Hidratado	
Apendices	83
A. Tomar las curvas con confianza – Contenido ampliado	
B. Glosario	
C. Reglas y Reglamentación de California	
D. Compromiso del Smart Rider	
E. Reglas del campo y Señales de Mano	

Parte 1:

Bienvenido al mundo del motociclismo

INTRODUCCIÓN

Hay una emoción y un sentimiento de libertad que viene con una motocicleta. Es el ritmo de la marcha, el camino y alrededores, su motocicleta y usted. Sus sentidos se deleitan con cada vista, olor y sonido. Para conseguir este nivel de magia en el motociclismo, sus sentidos deben estar atentos. El motociclismo necesita de su atención y habilidad. Lo reta a usted de estar física y mentalmente preparado para manejar cualquier cosa que se interponga en su camino. Este curso es la puerta de entrada a el mundo del motociclismo. Prepárese para las primeras millas de carrera. Bienvenido a El Paseo.

OBJETIVOS DEL CURSO

Adquirir los conocimientos y habilidades para operación segura y responsable de la moto.

- Aprender las aptitudes mentales de motociclismo seguro:
 - Entender los riesgos asociados con el motociclismo.
 - Identificar y desarrollar estrategias para manejar el riesgo.
 - Identificar la buena calidad de protección como una estrategia para reducir los riesgos.
- Adquirir las habilidades físicas de motociclismo seguro:
 - Desarrollar los conocimientos básicos que se necesitan para mantener el equilibrio, cambiar de velocidad, girar y para parar la moto.
 - Mejorar los conocimientos y la finura para manejar situaciones de emergencia.

Para decirlo de otra manera, el curso aborda los dos aspectos fundamentales de seguridad necesarios para conducir moto en la calle:

1. Evitar el Choque
2. Sobrevivir el Choque

Los profesores son profesionales altamente capacitados que promoverán su aprendizaje con instrucción en el salón de clase y la práctica en un área segura. En el salón de clases, usted podrá hablar acerca de los riesgos de motociclismo y determinar la forma de gestionar estos riesgos. Usted aprenderá las estrategias para estar más alerta y perceptivo, así como los beneficios del equipo de protección. El curso también explora la manipulación de las motocicletas por lo que tendrá el conocimiento para continuar desarrollando sus habilidades.

En el campo de entrenamiento, los profesores proporcionarán orientación para aumentar sus habilidades y confianza. El curso no es competitivo y permite que los conductores de diversos niveles de habilidad aprendan en un ambiente seguro. Así que relájese y disfrute de la experiencia. El objetivo es ayudar a las personas a ser exitosas y estar seguras. Haga muchas preguntas. Los instructores están aquí para ayudarle con las respuestas. Concentrarse en el desarrollo de sus habilidades, sus estrategias y su viaje - los primeros pasos para la seguridad!

Para conducir con éxito se requiere practica y buen juicio. Usted podrá desarrollar las habilidades críticas y aprender acerca de los riesgos del motociclismo y las formas de reducirlos al mínimo. Ese es el desafío del motociclismo.

OBJETIVOS DEL CURSO

Para completar con éxito este curso, usted debe:

- Asistir a todas las sesiones. Llegar a tiempo! Las clases comienzan puntualmente. Los estudiantes que lleguen tarde corren el riesgo de perder su lugar en la clase y el costo de la matrícula.
- Participar en las discusiones de clase. La experiencia ha demostrado que los estudiantes que participan en los debates de clase aprenden mas y recuerdan el material mejor .
- Completar con éxito un test de elección múltiple de conocimientos sobre el material cubierto en clase, y en este libro.
- Completar con éxito una prueba de conduccion de moto. El examen de destrezas consta de los ejercicios practicados en el curso, entre ellos la habilidad de manejo, parar rápidamente, curvas y desvios.

NOTA IMPORTANTE:

Venir a clase descansado y listo para conducir moto. Traiga bocadillos y bebidas si quiere algo más que agua.

LA AGENDA DEL CURSO

Anote el horario del curso aquí:

Día	Tiempo	Salon de Clase	Campo

LA SIGUIENTE PROTECCION ES NECESARIA:



Casco Tres Cuartos o Cara Completa DOT.

Cascos desinfectados estan disponibles para su uso -consulte con su instructor. Usted puede traer su propio casco pero está sujeto a inspección y aprobación por parte del instructor.



Protección Ocular

Un protector facial en el casco, gafas o anteojos.



Zapatos fuertes, que cubran el tobillo

El tobillo debe estar cubierto. Tacones bajos son preferidos.



Guantes Completos

Es preferible que utilice guantes de moto. Evite guantes gruesos.



Pantalones

Pantalones largos de material resistente, tales como unos jeans sin desgarros o agujeros.



Camisa de manga larga o Chaqueta



Ropa de Lluvia

Los cursos no se cancelan debido a la lluvia

Parte 1:

Bienvenido al mundo del motociclismo

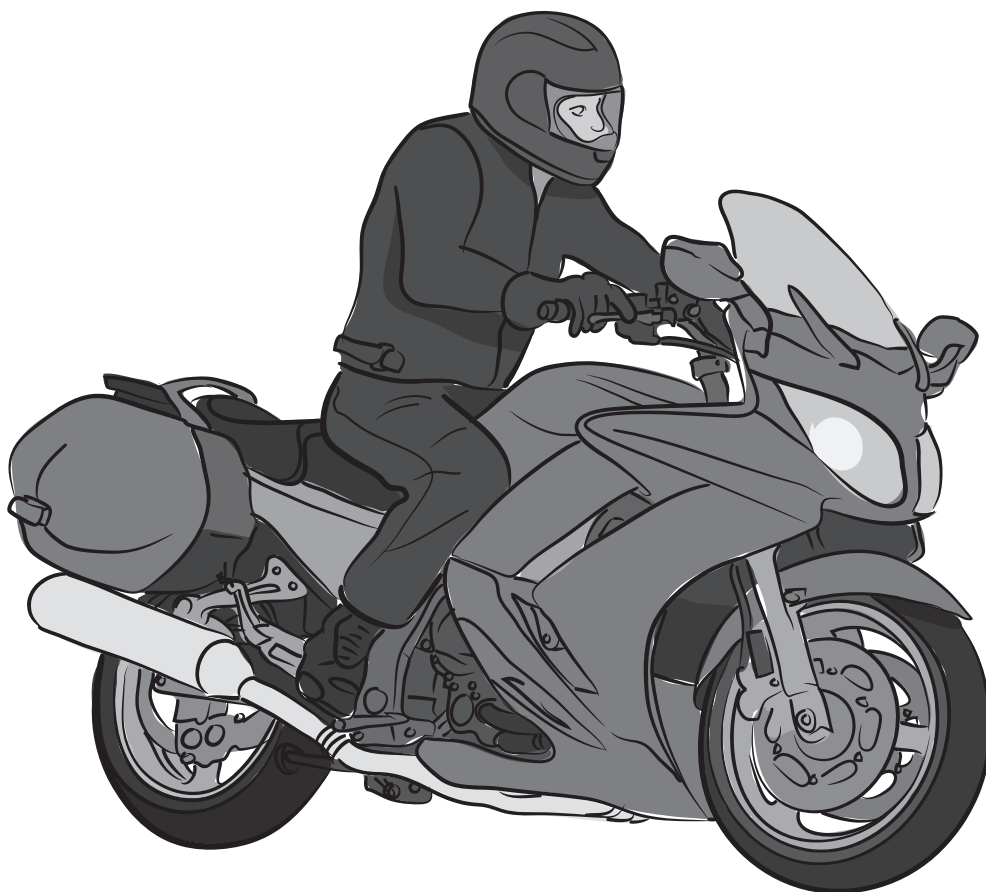
MANTENER EL APRENDIZAJE SEGURO Y DIVERTIDO

Este curso está diseñado para conductores sin experiencia y los ejercicios van de fácil a más difícil. Sus expectativas pueden ser para aprender a conducir, para mejorar sus conocimientos y habilidades y/o para cumplir con las leyes del estado o una orden de la corte. Si usted tiene otras expectativas, hable con su instructor.

COMPRENDER LAS EXPECTATIVAS

La experiencia ha demostrado que no todo el que se inscriba en un curso de conducción de motos está listo para conducir. El problema podría ser el nerviosismo, la falta de concentración o coordinación, equilibrio, o la falta de respuesta a la orientación. Se le dará muchas oportunidades para desarrollar habilidades y estrategias de una forma que garantice su seguridad personal y la de los que le rodean. No obstante, si en cualquier momento durante el curso el instructor determina que su seguridad y/o la de los demás está en riesgo, el instructor deberá tomar medidas inmediatas. Condiciones de riesgo no son permitidas y el instructor no aceptará que el estudiante que falle en demostrar la práctica con seguridad, independientemente del motivo que sea.

Aunque no hay ninguna garantía de que podrá completar con éxito este curso, la mayoría de los estudiantes tienen éxito y están listos para la carretera. Pero por favor recuerde que el éxito del curso no garantiza su seguridad. Este viaje empieza juntos con estos primeros pasos, pero es su responsabilidad que use buen juicio, tome decisiones acertadas y practique las habilidades recién aprendidas. Usted es el único responsable de su seguridad.



Parte 2:

Introducción al motociclismo

Las motocicletas han existido por más de un siglo. La popularidad del motociclismo aumentó en los 60s, con el aumento de las importaciones de motocicletas pequeñas. Hoy el motociclismo es disfrutado por millones de estadounidenses.

Al viajar por las carreteras públicas, se espera que cumpla con las leyes del estado, las normas, los reglamentos y la ropa de seguridad requerida. Esto proporcionará un viaje más seguro y le ayudará a evitar las sanciones en caso de incumplimiento.

Información sobre las leyes del estado y el reglamento para el funcionamiento de una motocicleta puede encontrarse en el manual de moto de California publicado por el Departamento de Vehículos de Motor. El manual puede ser proporcionado a usted en la clase, en línea en dmv.ca.gov, o puede recoger una copia en el oficina de licencias DMV.

Compromiso #1 del Smart Rider:

_____ (iniciales) **“Reconozco que parte de ser responsable es conocer y seguir las reglas de la carretera. Yo estoy de acuerdo con los términos de este hecho y me comprometo a aprender y aplicar las leyes del estado, las normas, los reglamentos y los requerimientos del equipo de seguridad.”**

¿CUÁL ES LO ADECUADO PARA USTED?

Las motos vienen en todas las formas y tamaños, algunas están diseñadas para usos específicos. Es importante que usted sepa lo que usted desea que su motocicleta haga. ¿Está interesado en viajes largos, o solo es para ir al trabajo? ¿Le gustan las motos sport, o está más inclinado a explorar caminos forestales? ¿Cuál es su presupuesto?

Andar en moto es mucho más exigente físicamente que conducir un coche. Usted debe estar en buena condición física para soportar los rigores de una motocicleta. Necesitará fuerza en la parte superior tanto como la inferior del cuerpo – para mover la moto en inspecciones de rutina, mantenimiento y estacionamiento. Si tiene la intención de transportar pasajeros, tendrá que tener la fuerza suficiente para sostener la moto (con un pasajero atrás) cuando se detenga en tráfico y cada vez que el pasajero se monta y desmonta. También debe ser capaz de parar la moto del piso si esta se cae.

Los efectos del viento, sol, calor, frío, lluvia y la exposición en general, harán que usted se canse más rápidamente. Por lo tanto, para viajar con seguridad, se necesita resistencia física además de su fuerza. Todas estas cosas deben ser consideradas cuando se trata de decidir si usted es o no capaz físicamente de conducir una moto, y si es así, que moto es adecuada para usted.

Parte 2:

Introducción al motociclismo

Las motos vienen en una variedad de formas y tamaños, algunas se adaptan mejor que otras. Elija una motocicleta que se adapte a las capacidades físicas, así como a sus dimensiones físicas. Un ajuste adecuado le permitirá manejar todos los controles adecuadamente, y podrá alcanzar de forma segura hasta el suelo de manera que pueda mantener la moto cómodamente en una parada.

Si se siente incómodo con la moto porque tiene miedo de que se caiga o usted piensa que no podría levantarla, es demasiado grande. El concesionario de motocicletas puede ayudarle a seleccionar la moto y accesorios que mejor se adapten.

CONFIGURACIÓN DE LA MOTOCICLETA

Cuando compre una motocicleta nueva, tómese el tiempo para adaptarla a usted. Muchos de los controles son ajustables, incluyendo el manillar, los frenos, la palanca de cambios y el embrague/Clutch. Algunas motocicletas tienen asiento ajustable. Ajuste los controles para que sean una extensión natural de las manos y los pies. Usted no debe tener que esforzarse para alcanzar o mantener contacto con cualquiera de los controles.

EVALUAR LOS RIESGOS DE MONTAR UNA MOTOCICLETA

Una verdad universal del motociclismo es que conducir una moto es más peligroso que conducir un automóvil. Los motociclistas son mucho más vulnerables que los conductores de automóvil porque las motocicletas no cuentan con la protección de las jaulas de acero, zonas de deformación, cinturones de seguridad ni airbags. Las maniobras que son de rutina en un automóvil pueden ser peligrosas en una motocicleta. Los automóviles no tienen que estar equilibrados en la parada como las motocicletas; los conductores no se tienen que preocupar por deslizamientos; y, en el automóvil, la lluvia y el viento están fuera. Todos estos pueden ser los riesgos de seguridad para los motociclistas.

VULNERABILIDAD

Cuando las motocicletas chocan con otros vehículos, puede que no tenga la culpa, pero así y todo casi siempre son heridos, a veces gravemente. Aproximadamente el 80% de los accidentes de motocicletas causan lesiones. Compare esto con los accidentes de automóvil que solo el 20% causa lesiones, por lo tanto se puede decir que los motociclistas son más vulnerables (www.sutliffstout.com/blog/free-infographic-how-dangerous-are-motorcycles-really/).

No hay beneficio en tener la razón pero estar sumamente herido. Como motociclista, usted es más vulnerable. Esta es la razón por la cual los motociclistas deben ser más atentos que otros conductores- más conscientes de su entorno y siempre listos para reaccionar. Vulnerabilidad es también la razón número uno para siempre utilizar el equipo de protección; nunca se sabe cuando se va a necesitar!

ACEPTACIÓN DE RIESGOS

VISIBILIDAD – VISTA PARA EL ÉXITO

Visibilidad es un asunto crítico para las motocicletas. Porque las motos son mucho más pequeñas que los autos, son más difíciles de ver en el tráfico. A menudo los conductores de automóvil no ven las motocicletas, e incluso cuando lo hacen, suelen desconocer la velocidad de aproximación y la distancia. Todos estos factores aumentan el riesgo del motociclismo. Motociclistas “Invisibles” son vulnerables a los vehículos violando su derecho de paso y las probabilidades de una colisión aumentan con cada milla que pasa. Es su responsabilidad de hacerse visible. No se permita estar escondido en el tráfico!

EL JUICIO ES DE VITAL IMPORTANCIA

Accidentes de motocicletas de un solo vehículo están sobrerrepresentados en los datos de accidentes. La causa es casi siempre error del conductor, y normalmente estos errores son por malas decisiones y después por falta de habilidad. Buenas habilidades solamente no previenen accidentes, pero buen juicio sí. Depende de usted en tomar buenas decisiones. Es su responsabilidad manejar el riesgo. Este es su viaje. Maneje los riesgos pensando a futuro.

ACEPTACIÓN DE RIESGOS

Reconocer y aceptar el riesgo del motociclismo es el primer paso en el desarrollo de estrategias. Ningun motociclista tiene intenciones de chocarse. Algunos investigadores estiman que el riesgo (riesgo de lesiones) a bordo de una moto es de 20 a 50 veces más que el peligro al conducir un automóvil (www.nmcti.org). Es por eso que usted debe estar listo en todo momento.

LISTO MENTALMENTE

Estar listo mentalmente es muy importante. El motociclismo requiere atención a muchas tareas y desafíos que encontrará. Su mente debe estar atenta a estas tareas y no consumida con otras cuestiones. Es especialmente importante evitar cualquier cosa que entorpezca su juicio y la coordinación, incluyendo el alcohol y otras drogas.

Jinete de preparación::

Estar completamente preparado para el motociclismo. Esto incluye estar mentalmente preparado y atento, bien descansado y físicamente irreprochable, con su motocicleta en buen estado, vistiendo ropa de moto adecuada y ser consciente y estar preparado para las condiciones de el clima, carreteras y tráfico.

Esforzarse por lograr un estado constante de Jinete de preparación mediante la comprensión de los desafíos de motociclismo y que monta dentro de su capacidad.

Parte 2:

Introducción al motociclismo

LISTO FISICAMENTE

Estar descansado. Evitar el motociclismo cuando este excesivamente cansado, estresado o preocupado. Estas condiciones pueden afectar su capacidad de juicio y es una invitación al desastre!

EQUIPO ADECUADO

El equipo adecuado es esencial para minimizar las lesiones en caso de un accidente. Este le mantiene alejado de los elementos del clima y le brinda el confort que necesita para permanecer centrado.

COMPRENDER LAS CAPACIDADES Y LIMITACIONES

Es importante conocer sus habilidades y no debe exceder las capacidades que posee. Los corredores empiezan a tener problemas cuando piensan que pueden hacer algo que realmente no pueden. Mejore sus habilidades en pasos pequeños. Sea paciente y siga practicando. Nadie se convierte en un experto de la noche a la mañana.

CONOZCA SU MOTOCICLETA

No todas las motos son iguales. Motocicletas todo terreno y de doble uso sobresalen en áreas donde las motocicletas de turismo no pueden; pero una motocicleta de turismo en su elemento es una historia diferente. Las motos deportivas son más inclinadas hacia el desempeño y las motos crucero son más tranquilas. Esta en usted entender las limitaciones en el diseño de la moto y mantenerse con seguridad dentro de la gama de funcionamiento.

CONOCIMIENTO DE LAS CONDICIONES

Conocimiento de la carretera, condiciones climáticas y de tráfico mejora el Rider Readiness y minimiza sorpresas.

ACEPTE SU RESPONSABILIDAD

Una vez que esté preparado, sepa sus habilidades y comprenda las capacidades de la máquina, esta en usted en tomar responsabilidad de montar dentro de esos límites cada vez. Ser un motociclista responsable reduce los riesgos asociados con el motociclismo y es un ejemplo para otras personas a su alrededor. Demostrar su aceptación y compromiso con los riesgos de montar en motocicleta puede ayudar a reducir las probabilidades de un accidente, lesión o muerte!

Manténgase entre sus límites:

- 1: Capacidad Personal**
- 2: Capacidades de la Motocicleta**
- 3: Condiciones Ambientales**

COMPROMISO #2 del Smart Rider:

_____ (inicial) **“Reconozco que conducir una moto en una situación compleja de tráfico y medio ambiente, es una actividad de riesgo y peligro. Puedo aceptar este hecho y me comprometo a gestionar estos riesgos”.**

Preguntas de repaso

1. Dar tres razones por lo cual el motociclismo es más arriesgado que conducir un automovil.
2. Que es Rider Readiness?
3. ¿Qué significa “aceptar su responsabilidad”?

Parte 3:

PREPARACION PARA CONDUCIR

ELEGIR LA ROPA DE MOTO

La ropa para moto es el mejor amigo del motociclista. Como se mencionó en la Parte 1, hay dos aspectos en la seguridad: evitar el accidente y sobrevivir al accidente. Cuando un accidente ocurre, lo que el conductor llevapuesto puede hacer una diferencia en el grado de las lesiones. Además de proteger de los elementos, buena ropa de moto le mantiene más cómodo, más relajado, y más centrado en la tarea de montar. Ropa adecuada hace toda la diferencia en su comodidad, la concentración y la seguridad.

- La ropa del motociclista debe ser de colores fuertes y de material retro-reflectivo para captar la atención del tráfico.
- Los motociclistas deben tener protecciones o armadura que resista la abrasión para reducir la posibilidad de lesiones en el caso de una caída o colisión.
- Por comodidad y estilo, su ropa debe estar diseñada para soportar toda clase de condiciones, desde lluvia y viento hasta objetos voladores.

El equipo está diseñado para proteger al usuario, proporcionar comodidad y cubrimiento, y mejorar el control. Recuerde que el pasajero necesita el mismo nivel de protección y comodidad que usted!

CASCOS

Proteja su cabeza! La pieza más importante del equipo de seguridad que usted puede usar es un casco de buena calidad, que como mínimo sea DOT aprobado. No hay ningún sustituto. Busque el sello en la parte exterior del casco y también cosido en la parte interior. DOT no hace cascos, solo establecen normas de funcionamiento que los fabricantes deben seguir por la ley federal. Otro buen indicador es un adhesivo Snell Memorial Foundation, el cual indica el casco ha pasado pruebas de seguridad de Snell.

Aunque los cascos son una gran manera de mejorar seguridad de los conductores, algunos mitos sobre cascos persisten. Usted debe saber que los cascos no obstruyen la visión, no afectan la audición ni causan lesiones en el cuello o la cabeza. Estudios de la NHTSA establecen que el uso del casco protege la cabeza de lesiones cerebrales. Use un casco de motocicleta de alta calidad cada vez que monte una motocicleta.

Protección de la cabeza es vital! Lesiones en la cabeza representan la mayoría de las víctimas mortales de motocicletas. Elija un casco que como mínimo cumpla con las normas DOT y que se adapta cómodamente. Desgaste y fije firmemente el casco cada vez que monta su motocicleta. Nunca se sabe cuando lo pueda necesitar.

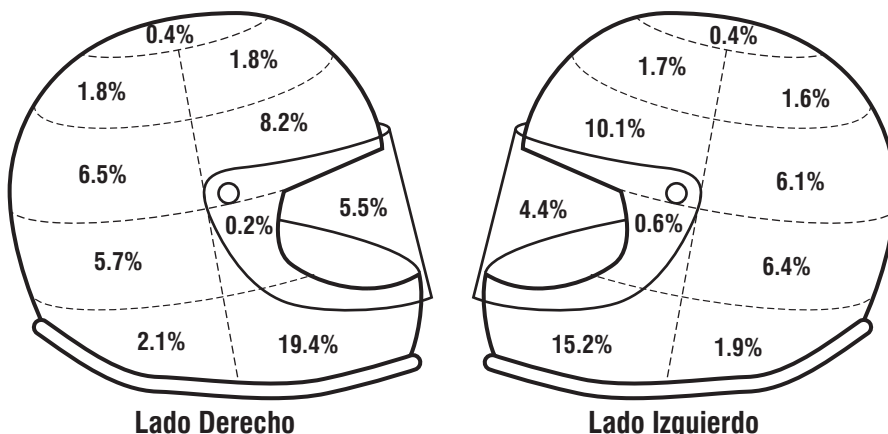
ELEGIR UN CASCO

Comodidad, color, precio y estilo son consideraciones importantes a la hora de elegir un casco, pero la protección debe ser la primera consideración.

CASCOS

PROTECCIÓN

La investigación realizada por Dietmar Otte¹ Indica que en los accidentes que implican un impacto en la cabeza, un gran porcentaje de los impactos se producen en la mandíbula y zona de la cara (ver gráfico). A la hora de elegir el tipo de casco, considere seriamente qué áreas de la cabeza y la cara estaran protegidos.



Distribución de puntos de impacte en Cascos de Motocicleta. Todas las colisiones basadas en un studio realizado por Dietmar Otte².

CASCO CARA COMPLETA

A la hora de elegir un casco, se debe saber que el estilo de cara completa protege mas a través de su cobertura de la cara y de la mandíbula y da el máximo confort de los elementos del clima.

CASCO MODULAR O CASCOS PLEGABLES/FLIP-UP

Cascos modulares (a menudo llamado “cascos plegables” o “flip-up”) son cada vez más populares. Están diseñados para permitir que el motociclista voltee el chin-bar para hablar, comer, beber, etc. cuando se detiene. NOTA: La mayoría de estos tipos de cascos no están diseñados para ser usados con el chin-bar en la posición de arriba cuando se esta en movimiento. Si se opta por este tipo de casco, lea el manual del propietario con cuidado y no olvide conducir en la posición adecuada.

CASCO TRES CUARTOS

Este estilo de casco cara abierta es la elección de algunos motociclistas que prefieren el viento en la cara. Por supuesto que el viento puede transportar lluvia, insectos, arena y suciedad del camino que puede ser doloroso y molesto. Y no hay protección de la continua exposición del sol y el viento en la cara. Cascos tres cuartos ofrece una buena protección de la cabeza, pero no como de la protección de un casco cara completa.

CASCOS DE MITAD

Cascos de mitad tienen la menos protección. Si este es su estilo, asegúrese de que usted consiga uno que este diseñado para motociclismo para que tenga la mayor protección. Busque la marca DOT y la absorción de impactos del forro. Si está considerando un Casco de mitad, usted debe saber que la investigación ha demostrado que estos cascos son expulsados en los accidentes.²

Algunos cascos “BEANIES” pueden parecer igual que el casco de mitad, pero les falta el impacto de amortiguación y no están diseñados para el uso en motocicleta. No ofrecen ninguna protección en caso de colisión.²



¹Hurt, Thom & Ouellet, 1998

²Dietmar Otte, Medizinische Hochschule Hannover, Abteilung Verkehrsunfallforschung, Germany

Parte 3

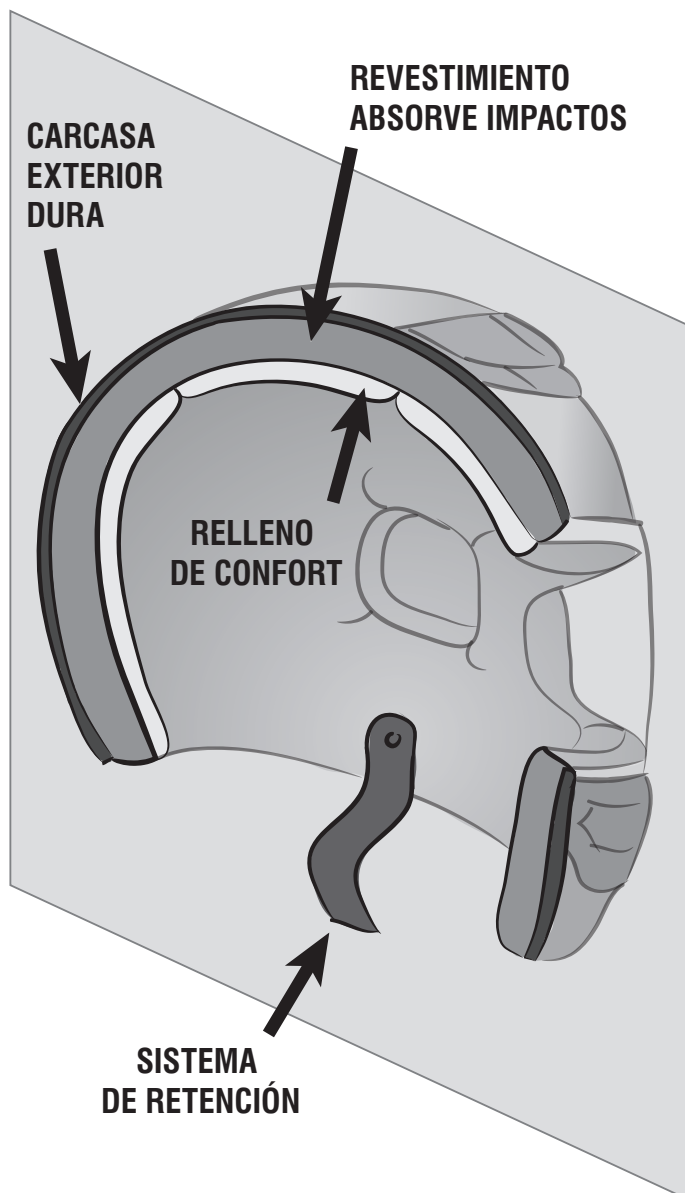
PREPARACION PARA CONDUCIR

UN CASCO

El casco debe encajar perfectamente pero cómodamente. Un casco que es demasiado flojo puede levantarse con el viento o salirse de la cabeza en una caída. Uno que sea demasiado apretado puede crear llagas o causar dolores de cabeza. A la hora de elegir un casco, intente de varias marcas y tamaños para obtener una idea de encaje y comodidad.

Probar el casco haciendo la prueba “roll-off test.” El “roll-off test” se aplica a todos los cascos, pero es más importante para los cascos tres cuartos y la los cascos de mitad. Aquí se muestra la forma de hacer la prueba:

- Póngase el casco y ajuste el barbijo.
- Ponga sus dos manos detrás de la cabeza y trate de girar el casco hacia adelante y hacia abajo sobre su cara.
- Si el casco se sale de su lugar o incluso esta cerca de salirse de su lugar, no pasa el “roll-off test”. Obtenga un casco de diferente tamaño o modelo que si pase el “roll-off test”.



¿CÓMO TRABAJAN LOS CASCOS?

Los cascos de motocicleta están diseñados para proteger la cabeza en caso de colisión o caída, para ofrecer el máximo confort de los elementos. Los cascos de cara completa también incorporan una excelente protección facial y ocular.

CARCASA EXTERIOR

La cubierta de los cascos es generalmente de fibra de vidrio, policarbonato o materiales compuestos. Protegen los portadores dispersando la energía lejos de la cabeza. También resisten penetración de cualquier objeto que pueda entrar en contacto con la cabeza. Sin embargo, no todos los daños al casco siempre son visibles. Es importante que reemplace todos los cascos que hayan tenido un impacto.

REVESTIMIENTO ABSORBE IMPACTOS

El revestimiento que absorbe impactos normalmente está hecho de poliestireno expandido. Esta es una capa densa que amortigua y absorbe los impactos de las fuerzas de impacto en todo el casco. Piense en esto: entre más energía de impacto sea absorbida por el casco, menos llega a la cabeza y el cerebro.

RELLENO DE CONFORT

El relleno dentro del casco ayuda a aumentar comodidad. Algunos acolchados pueden incluso ser desmontables para facilitar su limpieza.

CASCOS

SISTEMA DE RETENCIÓN

El sistema de retención es el barbijo con anillos en forma de D-rings que fija el casco en su lugar. Esto es muy importante! Si se utiliza adecuadamente, el barbijo mantiene el casco sobre su cabeza en caso de colisión. Cascos que se salen de la cabeza en caso de colisión o caída no pueden protegerle a usted en el momento en que más se necesita.

CUIDADO DEL CASCO

Los cascos están diseñados para absorber la energía que de otro modo se transmitiría directamente a la cabeza. Trate su casco con cuidado. No cuelgue el casco de un espejo de la moto ni lleve uno de repuesto en el respaldo porque comprimiría el revestimiento interior, reduciendo su capacidad protectora. Del mismo modo, tenga cuidado cuando está descansando el casco sobre el asiento de la moto. Una pequeña ráfaga de viento puede hacerlo caer a el suelo y esto lo dañaría. Siga las instrucciones del fabricante para cuidar y almacenar el casco.

Los cascos muestran signos de desgaste con en el tiempo. Cascos con signos evidentes de desgaste pueden tener defectos que pueden poner en peligro la integridad del casco y comprometer su seguridad. Inspeccione periódicamente el casco. Busque las grietas o abolladuras en la carcasa exterior. Verifique la presencia del relleno de confort suelto o desgastado. Verifique el barboquejo, en busca de cualquier signo de material desgastado. Si el casco tiene un visor o un protector facial, compruebe que no tenga bisagras rotas. Inspeccione el protector de cara de arañazos y grietas o astillas y sustitúllalo cuando sea necesario.

¿QUE NOS DICE LA INVESTIGACIÓN?

De cada 100 accidentes mortales en motocicleta que los motociclistas no llevaban casco, 37 podrían haber sobrevivido si los 100 hubiesen usado el casco.³

TAPONES PARA LOS OÍDOS

Proteja su oído! El rugido de los motores y el viento es estimulante, pero la continua exposición, incluso en un buen casco, puede provocar pérdida de la audición. Tapones para los oídos son baratos y desechables -mantenga un suministro a la mano y utilícelos!

Las pruebas demuestran que los tapones para los oídos pueden evitar la pérdida de audición porque reducen los niveles del sonido 30 decibelios.

³Deutermann W. (2004) Motorcycle helmet effectiveness revised. Washington, DC: US National Highway Traffic Safety Administration

Parte 3

PREPARACION PARA CONDUCIR

PROTECCIÓN PARA LOS OJOS (GAFAS O PRETECTORES PARA LA CARA)

Proteja sus ojos! Puede identificar los motociclistas felices por los insectos en sus dientes. Mientras que una boca llena de insectos muertos puede agradarle a algunos, nadie quiere perder su visión a causa de una mosca en el ojo a 50 mph. Ni hay que mencionar polvo del camino, guijarros, el viento y la lluvia. Proteja su visión! Parabrisas y anteojos no proporcionan suficiente protección para los ojos. Cascos con cara completa ofrecen la mejor protección, pero algunos protectores para la cara y las gafas para motocicleta también proporcionan una buena protección. Tenga en cuenta que estas gafas de seguridad puede restringir la visión periférica.

PROTECTORES DE CARA

Cascos protectores para la cara están disponibles en una gama cada vez mayor de estilos y matices. Los cascos protectores para la cara se pueden mover hacia arriba para mayor comodidad. Los motociclistas deben asegurarse de que sus protectores para la cara están específicamente diseñados para el casco que están utilizando, sean resistentes a los impactos y están asegurados a sus cascos. Los protectores para la cara deben reemplazar lentes o anteojos antes usados, y deben ser libres de arañazos que pudieran afectar la visión. Utilizar un protector claro (sin color) en la noche o en condiciones de poca luz.

CUIDADO

Limpie su protector o gafas con una solución suave de agua y jabón, y use un paño suave para el lavado y secado. No utilice productos de papel ya que puede rayar el plástico. Cuando este rayado, cámbialo.

No importa si usted elige un casco y una máscara de protección o gafas para proteger los ojos, con el tiempo van a mostrar signos de desgaste. Es necesario estar atento a los posibles defectos que puedan comprometer la eficacia de su protección para los ojos y cara. A medida que se desgasta, deja de adaptarse perfectamente y puede aflojarse. Compruebe que no haya grietas, correas deshilachadas, sueltas o rotas.

GUANTES

Proteja las manos! Los guantes proporcionan protección de los elementos, mejoran el agarre en los controles y reducen la fatiga de las manos. Además, protegen las manos de las rozaduras y lesiones en un choque. Guantes diseñados específicamente para motociclismo son los mejores. Son curvados para proporcionar un agarre natural y tienen las costuras en la parte exterior para evitar la irritación. Guantes largos se ajustan por encima del puño de la chaqueta y mantienen el aire frío afuera de sus mangas. Hay también guantes más ligeros diseñados específicamente para climas más cálidos, así como más gruesos que son ideales para el invierno. Correas ajustables ayudan a mantener los guantes bien ajustados.



Ropa de motociclismo

¿QUE NOS DICE LA INVESTIGACIÓN?

En los choques, los motociclistas que usan guantes además del resto de la protección, tienen un 45% menos de probabilidades de lesiones en las manos y un 73% menos de probabilidades de tener cualquier herida abierta.⁴

BOTAS

Proteja sus tobillos y pies. Botas que cubren el tobillo son recomendadas para montar en motocicleta. Le protegen de los elementos y de las piezas de las motocicletas que son afiladas. Botas con suela de goma y tacones bajos son las mejores. Estas proporcionan un agarre seguro en el suelo cuando se detiene y proporcionan un buen agarre en los reposapiés. En caso de colisión, botas gruesas le protegen de lesiones en el tobillo y pie. Si sus botas tienen cordones, asegúrese de que los meta entre la bota para que no los atrapan las piezas en movimiento de la motocicleta.

¿QUE NOS DICE LA INVESTIGACIÓN?

En los choques, conductores con botas especiales para motocicleta tuvieron 45% menos probabilidades de tener lesiones en los pies o los tobillos, y conductores con cualquier tipo de bota que cubría el tobillo tuvieron 53% menos probabilidades de tener lesiones en los pies o los tobillos en comparación con las personas con otros tipos de zapatos.⁵

CHAQUETA, PANTALONES, TRAJE DE MONTAR

Proteja su cuerpo! Chaquetas de Motocicleta, pantalones y traje de montar proporcionan comodidad en casi todas las condiciones, así como la protección en caso de colisión. Este equipo está diseñado específicamente para el motociclismo. Chaquetas de Motocicleta, pantalones y trajes están hechos para permitir una cómoda posición de conducción. Las mangas y piernas son cortadas más largas de lo normal. Material extra y armadura son con frecuencia, instalados en las rodillas, la espalda, los hombros y los codos para proporcionar comodidad y protección.

Las cremalleras y tapas que sellan el viento pueden ser abiertas para que se ventile.



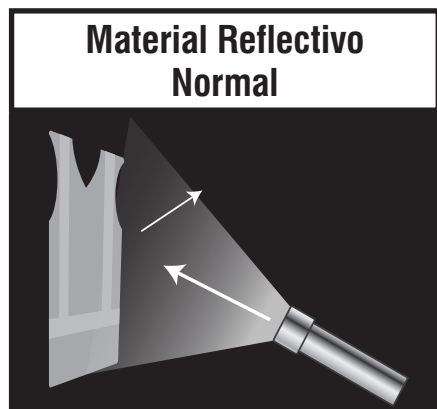
⁴De Rome L., et al (2011). Effectiveness of motorcycle protective clothing: Riders' health outcomes in the six months following a crash. Injury, doi:10.1016/j.injury.2011.10.025

⁵Ibid.

Parte 3

PREPARACION PARA CONDUCIR

Ropa de buena calidad ayuda a proteger de condiciones adversas, lo que le permite concentrarse en conducir en lugar de luchar contra los elementos. Incluso un collar que tocando su casco o su piel puede ser irritante y molesto. Evite estas distracciones eligiendo ropa de calidad para motociclismo.



**Reflectivo
vs.
Retroreflectivo**



Cuero siempre ha sido una elección muy popular, porque su durabilidad proporciona protección contra lesiones y la fatiga del viento. Otra opción sería ropa duradera, resistente a la abrasión y diseñada específicamente para motociclismo (utilizando materiales como nylon cordura, Kevlar, etc).

Una o dos piezas de ropa de montar hechas de materiales resistentes al agua son buenas opciones para todo el año. En climas más cálidos, considere ropa de moto hecha con malla y paneles de ventilación con armadura. Tenga en cuenta que unos vaqueros (jeans) no se consideran "resistente a la abrasión" y se ofrecen muy poca protección contra lesiones.

¿QUE NOS DICE LA INVESTIGACIÓN?

En los choques, los motociclistas que vestían chaquetas de moto con armadura (en comparación con los motociclistas que no) tuvieron 23% menos probabilidades de tener lesiones en esa parte del cuerpo y un 63% menos probabilidades de heridas abiertas (incluyendo cortes, laceraciones o abrasiones). Los motociclistas que vestían pantalones con armadura protectora sobre las rodillas tuvieron 39% menos probabilidades de tener lesiones y un 91% menos probabilidades de cualquier herida abierta en sus piernas.⁶

CONFORT Y VISIBILIDAD

Escoja una ropa basado en la durabilidad, comodidad, protección y la visibilidad. Negro es difícil de ver en el día y en la noche es invisible. Seleccione ropa con tiras o parches reflectivos. Material retroreflectivo refleja la luz hacia la fuente produciendo la luz, iluminando al motociclista.

Hay veces cuando la visibilidad es limitada debido a la noche, la niebla, lluvia o viento, o el polvo. Recuerde que si usted está teniendo problemas para ver, Los otros conductores que comparten el camino con usted también están teniendo problemas. Use ropa reflectiva para que se más visible. Tiras reflectivas, o retroreflectivas proporcionan son mucho más eficaces que ropa de colores brillantes. Colores brillantes y materiales retrorreflectivo son las mejores opciones para mantenerse visible tanto de día como de noche.

*Seleccione su ropa
para motocicletas con
tres cosas en mente:
Comodidad, Protección y
Visibilidad— seguridad
en estilo y movimiento!*

⁶Ibid.

CONFORT Y VISIBILIDAD

Protéjase en todo tipo de clima. Una constante exposición a los elementos es tanto física como mentalmente peligrosa. La deshidratación, el sobrecalentamiento y la hipotermia pueden comprometer su capacidad de juicio y causa disminución de la visión, mareos y coordinación. Este preparado, eligiendo ropa de moto. En clima caluroso, el desgaste de engranajes con una ventilación adecuada. Ventilación adecuada ropa de moto fomenta la refrigeración, lo que se traduce en un menor deshidratación y sobrecalentamiento. También, montar a caballo en climas calurosos puede causar que usted pierda una sorprendente cantidad de líquido a través de la transpiración de beber mucha agua para mantenerse hidratado. Cuando viaja en tiempo frío, viento puede enfriar el cuerpo rápidamente y pueden provocar hipotermia, un peligroso descenso de la temperatura corporal.

Vístase en capas de estancia más cómoda cuando las condiciones cambian. Recuerde, equipo de protección adecuado es esencial para la seguridad. No se debe permitir que los sentidos para ser tan embotado que no cambio de registrar las condiciones del tráfico. Más información sobre motociclismo en el frío o calor se puede encontrar en la unidad 14.

ROPA DE LLUVIA

Conducir motocicleta en la lluvia no es un problema si está preparado para ella. Un motociclista seco es mucho más atento y cómodo que uno frío y húmedo. Elija ropa de lluvia diseñada específicamente para motociclismo que sea resistente al agua, proporcione confort y visibilidad, y sea resistente al viento. No olvide guantes impermeables y botas. Este preparado llevando siempre ropa de lluvia!

Compromiso del Smart Rider #3:

_____ (inicial) **“Reconozco que cuando viaje en una motocicleta, la única cosa entre mí y los elementos (frío, calor, lluvia, granizo, los bichos, el asfalto, otros vehículos, etc) es la ropa que llevo puesto. Acepto este hecho y me comprometo a obtener y usar ropa de motociclismo y los equipos que sean adecuados para mí y mi pasajeros!”**

INSPECCIÓN Y MANTENIMIENTO

“Una onza de prevención vale más que una libra de curación.” Esto es especialmente cierto con las motocicletas. Siempre es mejor hacer frente a un problema mecánico antes de un viaje, que sufrir una avería en el viaje.

Para su seguridad, antes de montar su moto debe tomar unos momentos para inspeccionar su motocicleta.

- Los líquidos - Inspeccione los niveles de aceite y gasolina. Siempre este pendiente de fugas que indiquen pérdida de líquidos.
- Llantas - Compruebe si hay desgaste o daños. Asegúrese de que las llantas estén infladas a la presión correcta.
- Controles — Los controles deben funcionar bien y estar bien ajustados.
- Sistema Eléctrico — Compruebe su faro, luz de carretera, luz de freno, las señales y la bocina.
- Mando Final — La cadena debe ser correctamente ajustada y lubricada. Las correas de transmisión deben inspeccionarse en busca de desgaste o daño. Las unidades del eje se deben ser inspeccionadas de posibles fugas.

Parte 3

PREPARACION PARA CONDUCIR

El manual del propietario de motocicleta (MOM) es la mejor fuente de información para el funcionamiento y el mantenimiento de su motocicleta. Si usted no tiene uno para su motocicleta, puede adquirir una sustitución de su concesionario. Algunos fabricantes ofrecen manuales de instrucciones para su descarga gratuita en su página web.

Siga el programa de mantenimiento recomendado en el manual (MOM). Mantenimiento Regular es la mejor manera de evitar las costosas reparaciones de emergencia. Planes para el futuro- no arriesgue fallas mecánicas. Siempre siga las recomendaciones del MOM.

Compromiso del Smart Rider #4:

_____ inicial) **“Reconozco que una motocicleta requiere una inspección y mantenimiento más frecuentemente que un coche. Acepto este hecho y me comprometo a aprender cómo y cuándo realizar una inspección de mi moto antes de cada viaje”.**

Preguntas de Repaso

1. ¿Cuál es la ventaja de usar ropa diseñada específicamente para motociclismo?
2. ¿Por qué el uso de la ropa para motocicleta hace que usted esté más cómodo?
3. ¿Cuál es la diferencia entre los dispositivos reflectivos y retro-reflectivos?
4. ¿Por qué es que los anteojos o gafas no dan suficiente protección ocular?
5. ¿Qué tres cosas debe tomar en cuenta al comprar ropa de moto?
6. ¿Dónde puede encontrar el programa de mantenimiento recomendado para su motocicleta?

Parte 4 | LAS RUEDAS EN MOVIMIENTO

Usted debe de conocer la ubicación y el funcionamiento de los controles de la motocicleta. Estos controles deben convertirse en una segunda naturaleza, una cómoda extensión de las manos y pies.

CONTROLES PRINCIPALES

Con cinco controles primarios usted hace que la moto ande y se detenga. Usted se de dará cuenta que se necesita las dos manos y los dos pies para operar estos cinco controles.

ACELERADOR

El acelerador está en la empuñadura derecha y es operado por el balanceo del mango hacia usted para aumentar la velocidad y hacia el lado opuesto de usted para disminuir la velocidad. Cuando se suelta el acelerador se ajusta a un “idle” posición. Use el acelerador segura y cómodamente, manteniendo cuatro dedos alrededor del acelerador/empuñadura y la muñeca en una posición baja.

PALANCA DE EMBRAGUE/CLUTCH

El clutch se encuentra en la parte delantera izquierda de la empuñadura. Opere el clutch apretándolo. Cuando lo hace, esto desconecta la energía de la rueda trasera. Vuelva a conectar la energía de la rueda trasera, soltando lentamente la palanca del embrague y presionando suavemente el acelerador.

PALANCA DE CAMBIO DE VELOCIDADES

La palanca de cambio de velocidades, situada en el lado izquierdo de la moto en la parte delantera de los pies, es operada por el pie izquierdo. Para cambiar a una velocidad superior (ascendente), aprete el embrague y, a continuación, levante la palanca de cambio de velocidades. Para cambiar a una velocidad inferior (descendente), apretar el embrague y, a continuación, presione la palanca de cambio de velocidades. Recuerde que la transmisión de las motos solo cambia una velocidad a la vez. Para cambiar de velocidad es necesario que suelte la palanca de cambios antes de que pueda cambiar de velocidad otra vez.

El patrón de cambios es 1-N-2-3-4-5-(6). Neutral (N) es típicamente en el medio entre la primera (1) y Segunda (2). Un cambio completo sobrepasa neutral. La luz verde indica que esta en neutral.

PALANCA DEL FRENO DELANTERO

La palanca del freno delantero está situada en la parte delantera de la empuñadura derecha. Este controla el frenado de la rueda delantera. Para funcionar, utilice los cuatro dedos y apriete suavemente.

PALANCA DEL FRENO TRASERO

El pedal de freno trasero controla el frenado de la rueda trasera y este se encuentra en la parte delantera del reposapiés derecho. Presione hacia abajo con el pie derecho para operar.



Operación de la palanca de cambio de velocidades



(6)

5

4

3

2

N

1

Parte 4 | LAS RUEDAS EN MOVIMIENTO

OTROS CONTROLES Y EQUIPO

La ubicación y el funcionamiento de algunos de estos controles pueden variar de un modelo a otro. Consulte el manual de instrucciones de la motocicleta.

INTERRUPTOR DE DESCONEXIÓN DEL MOTOR

Situado en la empuñadura derecha. Este es operado por el pulgar derecho. El interruptor le permite apagar el motor sin quitar las manos de los controles.

VÁLVULA DE SUMINISTRO DE GASOLINA

La mayoría de las motocicletas no tienen un suministro de gasolina. Si su moto tiene uno, lo más probable es que este situado bajo el tanque en el lado izquierdo de la moto. La válvula de suministro de gasolina controla la alimentación de combustible al motor. Gire la posición OFF a ON para ejecutar. También podría incluir RESERVA y posiciones PRIME.

IGNICIÓN

Normalmente está situada cerca del panel de instrumentos y se activa con una clave. Posiciones incluyen ENCENDIDO, APAGADO, BLOQUEO y PARQUEO. La posición de bloqueo permite que la llave se retire y se active a un mecanismo de bloqueo de la dirección (manillar). PARQUEO activa las luces traseras para una mayor visibilidad si se estaciona al lado de una carretera por la noche.

CHOKE

La mayoría de las motocicletas no tienen un CHOKE. Si su moto tiene uno, el choke puede ser ubicado cerca a la parte izquierda de la empuñadura y funciona con el pulgar de la mano izquierda, o puede también estar cerca de la válvula de suministro de gasolina (ubicaciones varían). El choke proporciona una mezcla de combustible altamente enriquecido para ayudar a arranques con el motor frío. Apague el choke cuando el motor se calienta, y antes de montar.

CONTROL DE SEÑALES DE GIRO

Normalmente se encuentra en la empuñadura izquierda y es operado por el pulgar de la mano izquierda. La mayoría de los modelos no cuentan con cancelación automática. Consulte el manual del propietario.

CONTROL DE LAS LUCES PARA ALTA O BAJA

Situado a la empuñadura izquierda. En la mayoría de las motocicletas, el faro se activa cuando el motor está encendido.

LA TROMPETA/HORN

Situado en la empuñadura izquierda. Presione con el pulgar.

MOTOR DE ARRANQUE

Situado en la empuñadura derecha. Presione con el pulgar.

Otros Controles y Equipos

VELOCÍMETRO

Situado en el cuadro de instrumentos. Indica la velocidad de marcha de la motocicleta. El odómetro muestra las millas conducidas, y el medidor re-ajustable se puede utilizar para mostrar las millas de un viaje o desde la última parada de gas.

TACÓMETRO

Situado en el cuadro de instrumentos. Indica la velocidad del motor de la motocicleta en revoluciones por minuto (RPM) . Nunca exceda la línea roja de RPM.

LUCES INDICADORAS

Situado en el cuadro de instrumentos. Incluye luces de señales de giro, neutro, presión del aceite, luz de carretera, del soporte lateral, y posiblemente otras acciones o advertencias.

ESPEJOS

Cada motocicleta debe tener un espejo izquierdo y uno derecho. La mayoría de los espejos son convexos. Los espejos convexos proporcionan una visión más amplia que los espejos planos, pero hacen que los vehículos parezcan más lejos de lo que realmente son. Familiarícese con los espejos de su moto. Ajuste de modo que el hombro y el brazo sean solamente visibles. Esto le da la máxima vista a la parte trasera y lateral.

SOPORTE LATERAL Y CENTRAL

Apoyan la motocicleta cuando está estacionado. No todos los modelos tienen soporte en el centro. La mayoría de los soportes tienen resorte de retorno que encajan a presión y los mantienen en su lugar. Siempre eleve el soporte antes de conducir.

Preguntas de Repaso

1. ¿Cuáles son los cinco controles primarios y dónde se encuentra cada uno?
2. ¿Cuál es el propósito del interruptor de desconexión del motor y dónde se encuentra?
3. ¿Qué debe usted recordar al usar su señal de giro de la motocicleta?

Parte 4 | LAS RUEDAS EN MOVIMIENTO

IDENTIFICACIÓN DE LOS CONTROLES DE LA MOTOCICLETA

Utilice el siguiente diagrama para identificar los controles de la motocicleta.

Palanca de embrague/clutch _____

Ignición _____

Palanca de cambio de velocidades _____

La trompeta _____

Acelerador _____

Palanca del freno delantero _____

Palanca del freno trasero _____

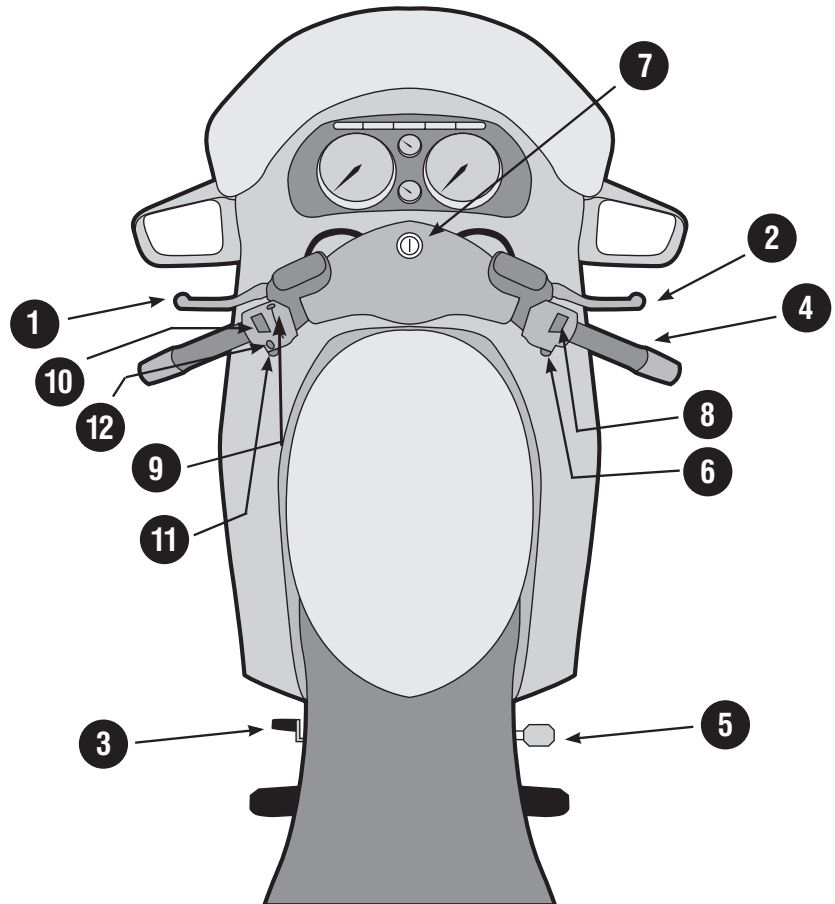
Motor de arranque _____

Interruptor de desconexión del motor _____

Control de las luces para alta o baja _____

Choke _____

Interruptor de señal de giro _____



Montaje y Desmontaje

Montaje y Desmontaje

Alistemonos para montar! Después de una revisión rápida del tráfico, póngase de pie en el lado izquierdo de la motocicleta. (Usted puede notar que la ley prefiere que se monte por el lado derecho para “evitar el tráfico o el fallo del soporte lateral”, por lo que es posible que los motociclistas expertos se monten desde cualquier lado). Agarre las empuñaduras, apriete el freno delantero para mantener la motocicleta sin movimiento, mantenga la cabeza y los ojos al frente y mueva su pierna derecha sobre el asiento. Siéntese y enderece la moto; eleve el soporte lateral con el pie. Ahora es un buen momento para ajustar los espejos de manera que sólo se pueda ver el borde de los hombros en los espejos.

Para desmontar, ponga el soporte lateral abajo. Incline la motocicleta en el soporte lateral, apriete el freno delantero y mueva su pierna derecha por encima. Gire el manillar completamente hacia el soporte lateral para estabilidad.

ENCENDIENDO LA MOTOCICLETA

Para encender la motocicleta, se debe utilizar la rutina del ONE-C:

- Gire la válvula de la gasolina de OFF a ON. Gire el interruptor de encendido a ON.
- Cambie la transmisión a NEUTRAL. No confíe en la luz indicadora. Mueva la motocicleta de ida y vuelta con el clutch antes de encender el motor. Si rueda libre y la luz neutra está encendido, está en punto neutral.
- Mueva el interruptor del motor de corte en RUN o en ON.
- Muchas motocicletas requieren apretar el clutch antes de que el motor de arranque funcione. Incluso si esto no es necesario, es una buena medida de precaución para no poner en marcha la moto accidentalmente. Utilice el choke según sea necesario. Gire el choke ON durante los arranques en frío.

ONE-C

O En

N Neutral

C Interruptor de desconexión del motor

E Clutch/Choke

ENCIENDALO

Pulse el botón de arranque. Evite usar el acelerador; la motocicleta debe encender sin él. Muchas motocicletas tienen un mecanismo de seguridad que corta la energía al motor si la moto se pone en marcha con el soporte lateral hacia abajo; si no tiene el soporte lateral arriba, hagalo ahora. Si el motor no arranca en los primeros 5 a 8 segundos, pare y repita ONE-C. Después de encender el motor, recuerde apagar el choke después de que el motor está caliente.

PARA DETENER EL MOTOR

Gire el interruptor del motor de corte a OFF. Haga esto cada vez de manera que lo haga rápidamente de forma automática en caso de emergencia. Apague la ignición. Gire la válvula de la gasolina OFF si su motocicleta tiene una.

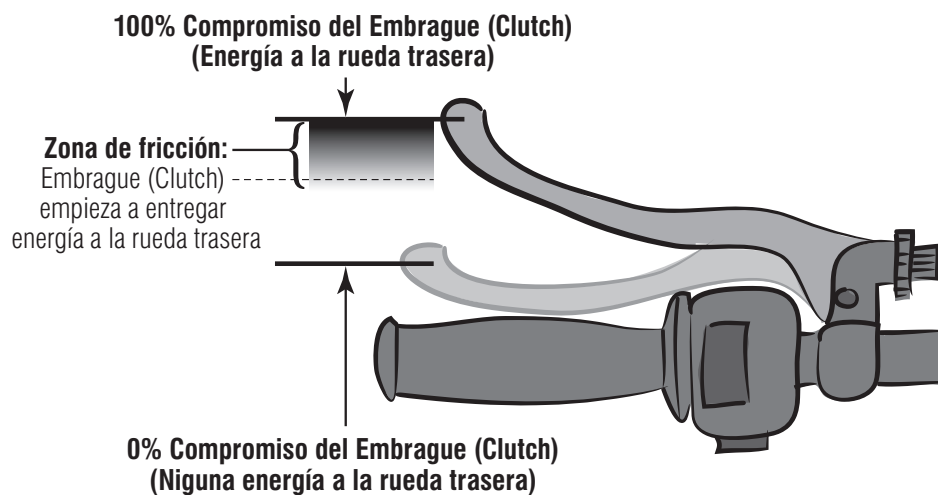
Parte 4 | LAS RUEDAS EN MOVIMIENTO

PONIENDOSE EN MARCHA

Con la motocicleta en marcha y la cabeza y los ojos mirando hacia arriba en la dirección que desea ir, está listo para comenzar a moverse. Siga estos procedimientos para ponerse en marcha sin problemas.

UTILICE LA ZONA DE FRICCIÓN

Apriete el clutch y cambie a primera. Debido a que una motocicleta tiene una transmisión manual, se necesita un poco de “deslizamiento del clutch” para ponerse en movimiento. Utilice la zona de fricción, esta es la zona en que el motor comienza a transmitir potencia a la rueda trasera. Este acoplamiento parcial le permite controlar sin problemas y con precisión la potencia del motor a la rueda trasera. No tenga prisa. Tómese su tiempo para soltar el clutch. Deje que la motocicleta se ponga en movimiento antes de soltar completamente el clutch.



ASUMA BUENA POSTURA DE CONDUCCIÓN

Buena postura de conducción mejora su comodidad y control, y también le hace lucir bien! Enderece la espalda, mantenga la cabeza y los ojos mirando a dónde quiere ir. Coloque sus pies en las estriberas cerca de los controles y las rodillas contra el tanque. Relaje los brazos y doble los codos ligeramente. Las manos deben llegar cómodamente a los controles sin esforzarse.

Durante este curso se le entrenará para cubrir el clutch con los cuatro dedos y mantener la muñeca derecha en el acelerador. Mantenga todos los dedos curvados alrededor del acelerador y no cubra el freno delantero cuando esté aprendiendo a montar. Aprender a soltar el acelerador cuando esté tratando de alcanzar la palanca del freno delantero con los cuatro dedos (algunos motociclistas que son expertos usarán dos o tres dedos). Alcance y aprete el freno, y luego regrese a su posición en el acelerador.



TORNEADO

TORNEADO

Una de las claves para el éxito en las curvas radica en girar adecuadamente la cabeza y mantener los ojos hacia arriba. Usted tiende a ir a donde mire. Como usted descubrirá en el campo de prácticas, si se mira a través de la curva, usted conducirá a través de la curva. Si usted mira hacia fuera de la curva, podrá salirse de la curva. Recuérdese a sí mismo de mirar hacia adelante. Gire la cabeza para hacer frente a todo el camino a través de las curvas. Esto le da la información esencial para tomar las curvas de forma segura y con habilidad. Use el proceso de cuatro pasos a continuación para girar cualquier motocicleta en cualquier curva.

Hay cuatro pasos básicos para girar una motocicleta:

SPEED / Velocidad

Ajuste la velocidad en ambas direcciones antes de la curva. Desacelere y / o aplique los frenos cuando sea necesario. Cambiar de velocidades también puede ayudar a reducir la velocidad. Reduzca la velocidad lo suficiente antes de comenzar la curva para permitir la aplicación del acelerador suave y constante a través de la curva.

Speed

Position

Aim

Turn

POSITION / Posición

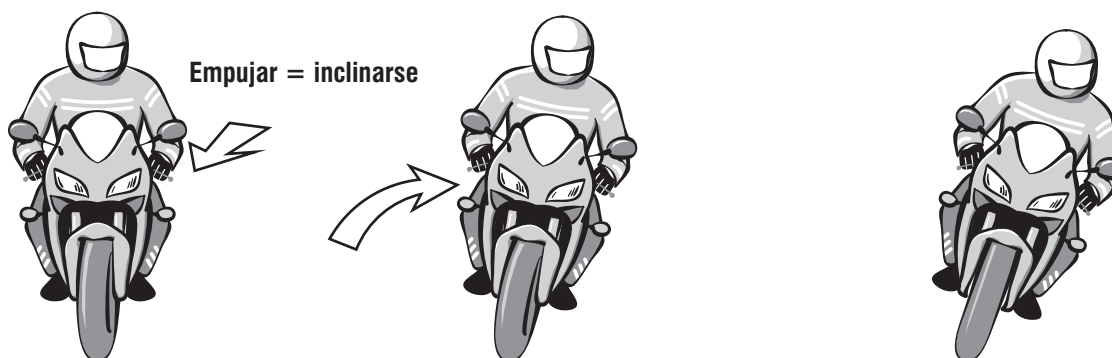
Seleccione una posición en el carril exterior antes de la vuelta. En curvas de más de 15mph mueva su parte superior del cuerpo hacia el interior de la moto. Para la velocidad lenta mueva la parte superior del cuerpo hacia el exterior. También optimiza su posición dentro del tráfico.

AIM / Objetivo

Antes de iniciar la curva, la cabeza y los ojos deben apuntar visualmente a través de la curva. Planee su ruta de viaje a través de la curva y “conecte los puntos” de su giro, ápice es el punto en el que está más cerca de la parte interior de la curva y los puntos de salida.

TURN / Voltear

Incline la moto en la curva al aplicar presión suave hacia adelante a la empuñadura en la dirección de la curva. Para un giro a la derecha, aplique presión en la empuñadura a la derecha. Para un giro a la izquierda, aplique presión en la empuñadura a la izquierda. Esto puede sonar al revés, pero el movimiento conocido como “Countersteering”, realmente funciona. **Una motocicleta debe inclinarse en todas las curvas. La presión sobre la empuñadura (countersteering) hace que se incline en la dirección de la vuelta.**



El motociclista contra-dirige.

La rueda delantera se desalinea hacia afuera momentáneamente, causando que la motocicleta se comience a inclinar en la dirección del giro.

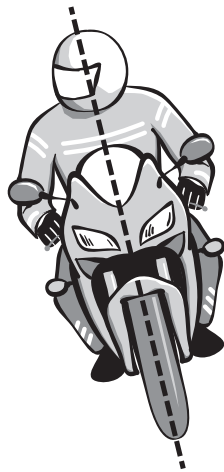
La motocicleta se estabiliza en el giro, la rueda delantera se centra. Para información detallada sobre por qué esto funciona, consulte el libro *Total Control, Second Edition*.

Parte 4 | LAS RUEDAS EN MOVIMIENTO

POSTURA EN LAS CURVAS

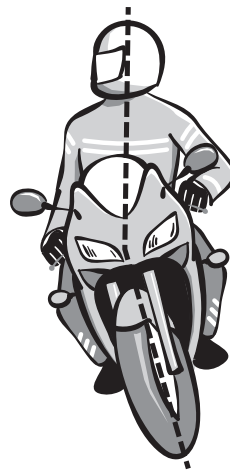
En la mayoría de vueltas usted y su motocicleta se inclinan juntos. Sin embargo, en el caso de curvas cerradas, puede hacer contrapeso, apoyando su peso sobre el pie externo en el clavija del pie, o incluso moviendo su cuerpo hacia el exterior. Esto permite que la moto se incline mientras se usted mantiene una posición vertical para equilibrar la moto. Recuerde que debe voltear la cabeza y mirar a donde se quiere ir.

INCLINAR CON LA MOTO



Curvas normales

PERMANECER EN POSICIÓN VERTICAL



Curvas cerradas

Curvas Cerradas

Para curvas cerradas, el procedimiento normalmente es la mismo: velocidad, posición, objetivo, gire (SPAT). Sin embargo, a velocidades más lentas, se deberá girar el manillar para dirigir la moto después de que haya comenzado a inclinarse. Dependiendo de qué tan cerrada sea la curva, es posible que desee usar la zona de fricción para ayudar a controlar la velocidad y la ruta de acceso. Para ayudar a mantener el equilibrio en baja velocidad, haga contrapeso colocando el peso en el exterior y mantenga el cuerpo en posición vertical. Mire hacia atrás por encima del hombro para controlar la ruta de acceso.

ESTRATEGIA

Contrapeso y voltear la cabeza para mirar hacia atrás por encima del hombro.

Cambio de Cambios

Debe cambiar los cambios para mantener el motor en su mejor rango de funcionamiento en todas las velocidades.

CAMBIO DE CAMBIOS ALTOS

Su objetivo es que coincida con la velocidad de giro del motor a la velocidad de carretera y evitar el exceso de revoluciones o el arrastre del motor. Al aumentar la velocidad del motor, cambie a una marcha superior (hacia arriba). Rapido se dará cuenta de que cambiar es una rutina agradable. Utilice este proceso de cinco pasos para hacer un cambio ascendente a una marcha superior:

- Desacelerar el acelerador
- Apretar el clutch
- Levante la palanca de cambios con el pie. Utilice presión firme. Suelte la palanca de cambios cada que cambie de cambio.
- Suelte el clutch despacio.
- Acelerar el acelerador

CAMBIAR A CAMBIO BAJO

Cambie a cambio bajo para coincidir con la velocidad de giro del motor y la velocidad de carretera, proporcionar más aceleración, o para usar el motor de compresión para reducir la velocidad de la motocicleta. Utilice estos cuatro pasos al realizar un cambio de marcha descendente:

- Desacelerar el acelerador.
- Apretar el clutch.
- Presione firmemente hacia abajo (pero no stomp) en la palanca de cambio.
- Suelte el clutch despacio. Freno de motor se está utilizando, y si suelta el clutch muy rápido podría hacer que patine la llanta trasera.

Es posible que cambiar de cambio uno tras de otro. Aprete el clutch y presione de a una vez para cambiar. Si no se puede cambiar más hacia abajo, quiere decir que se encuentra en primer lugar. Recuerde que debe soltar la palanca de cambios para que pueda regresar a la posición central después de cada cambio.

Parte 4 | LAS RUEDAS EN MOVIMIENTO

PARAR

Las manos y los pies deben trabajar juntos para conseguir que la moto pare de una forma suave y coordinada. Todos los mandos de frenado se encuentran en el lado derecho - Mano derecha y pie derecho - Todos los controles de cambio están en el lado izquierdo. Cuando se detenga, mantenga la cabeza y los ojos mirando hacia el frente. Siempre comience con el freno, a continuación, presione el clutch para restar poder a la rueda trasera y a la vez cambie de cambios hacia abajo. Con la práctica la acción pasa a ser casi simultánea: Presione (freno y clutch) y presione hacia abajo (freno trasero y la palanca de cambios). Mantener el clutch apretado a medida que realiza el cambio a primera marcha.

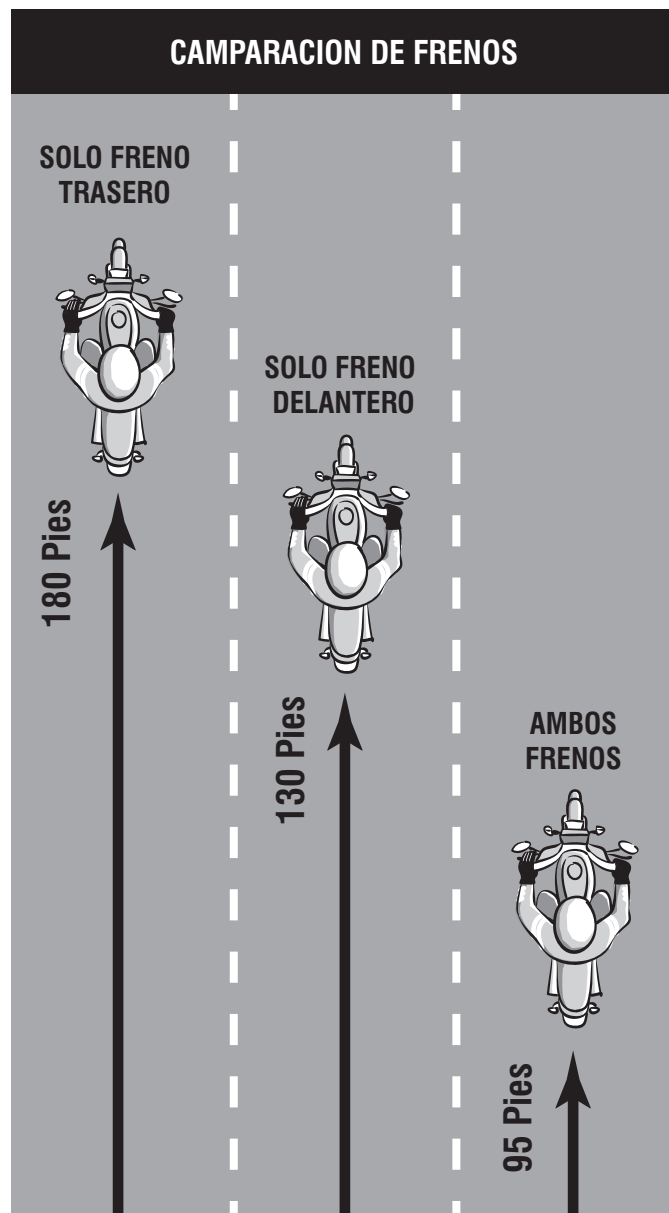
Para mantener el equilibrio y el control, mantenga la cabeza y los ojos hacia el frente y el manillar recto mientras frena. Cuando llega a una parada, ponga su pie izquierdo en el piso. El pie derecho sigue siendo usado para el freno trasero. Una vez se haya detenido, coloque el pie derecho en el piso si es necesario.

El freno delantero proporciona al menos el 70% de la potencia de parada. Utilice siempre los dos frenos, incluso para paradas de rutina. Hábitos formados ahora se convertirán en acciones automáticas más tarde.

Habrà ocasiones en que necesite frenar y detenerse en una curva. Es importante recordar que al frenar en una curva, la tracción de los neumáticos (su adherencia a la carretera) está compartida. La tracción esta siendo utilizada para tomar la curva y para frenar al mismo tiempo. Esto significa que la cantidad de tracción disponible para cada uno de ellos es limitada.

Reduzca la velocidad y deténgase con seguridad en una curva frenando lentamente y suavemente. Usted también tendrá que ser capaz de identificar información importante que podría afectar la adherencia disponible. Mire a través de la vuelta para recoger esta información importante. Mirando muy hacia delante le diría cómo es de apretado el giro. Le permitirá determinar su punto de parada.

Mientras se mira a través de la curva, también puede comprobar cualquier pendiente en el camino, para ver si la superficie de la carretera está libre de los riesgos y la suciedad. Como se ha indicado anteriormente, debe asegurarse de mantener la mirada hacia al frente y el manillar recto al hacerse la parada.



*Con los frenos delanteros
y traseros acorta la
distancia de parado.*

Preguntas de Repaso

1. ¿Qué es ONE-C?
2. ¿Cómo se puede utilizar la zona de fricción?
3. Describir buena postura de motociclismo
4. ¿Cuáles son los cuatro pasos para girar?
5. ¿Por qué es el “objetivo (AIM)” importante?
6. ¿Qué pasa cuando presiona la palanca de cambios hacia arriba o hacia abajo?
7. Cual freno proporciona más potencia de frenado? ¿Cuánto le proporciona?
8. ¿Cómo se debe soltar el clutch al reducir de marcha?

Parte 5 | MOTOCICLISMO MENTAL

Una vez que se desarrollan las habilidades físicas del motociclismo, ya estás listo para salir a la calle, ¿verdad? No. El manejo de una moto es sólo una parte del motociclismo seguro y exitoso. Ahora, usted tiene que tomar el siguiente paso y desarrollar una serie de estrategias que son el núcleo de lo que se denomina “motociclismo mental.” Este es un juego constante de “¿qué pasaría si...?” ¿y si el coche gira a la izquierda? ¿Qué ocurre si el ciclista cruza delante de mí? ¿Qué pasa si lo que hay en la calle es aceite y no agua? En la calle, su éxito y supervivencia dependen de qué tan bien se desarrollan las habilidades básicas de motociclismo mental.

VISIBILIDAD

Una de las estrategias más importantes que los motociclistas deben desarrollar es ver y ser visto en el tráfico. En accidentes donde están involucradas motos, a menudo el conductor no ve al motociclista hasta que ya es demasiado tarde para evitar una colisión. Estos factores contribuyen a este escenario:

- Los conductores no miran activamente por el tráfico ni confirman si es seguro entrar en una intersección.
- Los motociclistas no llaman la atención para comunicar su presencia y sus intenciones. A menudo un motociclista se oculta de la vista de otro tipo de tráfico.
- Los motociclistas no detectan a los automovilistas o no prevén que un automovilista puede violar su derecho de paso.

Visibilidad es un componente crucial del motociclismo mental. Intenta siempre comunicar su presencia y las intenciones de otros usuarios de las autopistas. Viaje con su faro durante el día para la visibilidad. Cuando cambie de carril, y pase otros vehículos, use la señal con la suficiente antelación y use señales de mano siempre que sea posible para ayudar a atraer la atención. Esto puede reducir el riesgo de un accidente. Incluso entonces, usted debe estar listo para tomar una acción evasiva en cualquier momento, especialmente si usted duda de que lo hayan visto.

SER VISTO

Tiene varias formas de comunicar su presencia a otros motoristas:

ROPA

Prendas de vestir de colores llamativos y brillantes y casco de color claro ayudará a ser más visible para los demás usuarios de la carretera. Además, material retro-reflectivo en el casco, en la ropa, y en la motocicleta le ayudará a destacarse en el tráfico.

ESTRATEGIA:

*Ver y ser visto
en el tráfico.*

Motociclismo es principalmente mental. Los motociclistas responsables siempre trazan un camino seguro a través del tránsito. Esto es motociclismo mental – el arte del motociclismo.

Ser Visto

LUZ DELANTERA

Viaje con su faro en todo momento. En California, las mismas reglas se aplican a la luz durante el día. Use su luz alta cuando usted no esté siguiendo o acercándose a otro vehículo en la noche. Solo use la luz alta cuando sea legal y seguro hacerlo. Cuando hay niebla, utilice la luz de cruce. Tenga en cuenta que si hace señales con la luz alta puede ser mal interpretado por otros conductores como si les está cediendo el paso.

SEÑALES

Comunique sus intenciones. Usar las direccionales (blinkers) para dar a conocer a los demás sus intenciones. No se olvide de cancelar la señal de giro. Use señales de mano junto con señales eléctricas para ayudar a alertar el tráfico alrededor de usted. Nunca se puede asumir que los conductores anticipan sus movimientos. Comunicación clara es su responsabilidad.

LUZ DE FRENO

Cuando se detiene en el tráfico, apriete el freno para alertar el tráfico que se aproxima desde atrás. La luz freno de la moto puede mezclarse con otras luces, especialmente por la noche. Una luz intermitente atrae más la atención.

BOCINA

Los conductores están acostumbrados a depender de la bocina para avisar a los demás. La bocina de las motocicletas no son lo suficientemente fuertes para hacer el trabajo correctamente, por lo tanto no puede contar con ella para hacer que los demás sean conscientes de su presencia.

VIENDO A OTROS

Un estudio de la Universidad de California del Sur reveló que la mayoría de accidentes de moto ocurren por delante de nosotros. Una de las claves de éxito en la calle está en la búsqueda de esos peligros potenciales y anticipando sus acciones y sus consecuencias. Encontrar a otros antes de que ellos lo encuentren a usted, requiere atención y percepción.

ESCANEO

El primer paso del motociclismo mental es la valoración de los hechos- la información crítica necesaria para el éxito y la seguridad. La búsqueda se lleva a cabo primordialmente a través de lo que usted ve. Por lo tanto, debe desarrollar habilidades de escaneo que proporcionan información más precisa.

ESTRATEGIA:

*Comunicar
su presencia e
intenciones.*

ESTRATEGIA:

*Encontrar los
peligros antes de
que lo encuentren.*

Parte 5 | MOTOCICLISMO MENTAL

Exploración de posibles riesgos incluye algo más que examinar delante de usted. Siempre debe darse cuenta de lo que está en cualquier lado y por detrás. Escaneo es una agresiva búsqueda de información. Preste atención a señales de tráfico y las señales, así como las marcas viales. Le advierten de los ajustes de velocidad o cruces. Le pueden avisar de construcción o problemas de tráfico. Dele un vistazo periódicamente a los instrumentos de la motocicleta para vigilar y controlar su velocidad y las luces de advertencia, pero recuerde: su prioridad es hacia delante. No dejes que sus ojos se fijen en cualquier un objeto de más de una fracción de segundo.

FIJACIÓN EN UN OBJETIVO

Fijación en uno objetivo sucede cuando los ojos y el cerebro se centran atentamente en un objeto en particular que la conciencia de otros obstáculos o peligros puede disminuir, y el vehículo que usted está tratando de controlar tiende a desviarse hacia el objeto. Este es un problema común para los motociclistas porque una moto tiende a ir donde el conductor está mirando.

Si usted se obsesiona con un objetivo, podría chocar con los objetos que se mueven a pesar de sus mejores intenciones para evitarlo. También puede hacer que usted pierda detección temprana de otros peligros. La mejor solución para evitar fijación en un objetivo es mantener sus ojos moviéndose, y dirigir su mirada a donde quiere ir (no en los obstáculos).

LÍNEA DE OBSERVACIÓN

Seleccione una ruta de viaje que le dará la mejor línea de visión. Esta estrategia es lo que lo mantiene en destino, alerta y consciente de la evolución de las condiciones. También ayuda a prevenir sobre conducir la distancia de visión. Esto ocurre cuando usted viaja a una velocidad que no se da un margen de tiempo o distancia de parada si aparece un peligro en su ruta o cuando la carretera hace una curva inesperada.

TRAZAR UN CAMINO EN LA MEDIDA DE LO QUE PUEDE VER

Mirar hacia adelante para escanear unos 15- 20-segundos de ruta de la marcha. Significa que le llevará 15-20 segundos en llegar a esta zona. Esto le da la conciencia de tiempo para prepararse para una emergencia antes de que se encuentre en su camino actual.

ESTRATEGIA:

*Mirar a donde
quiere ir!*

LÍNEA DE OBSERVACIÓN

ESCANEO AGRESIVO DE 10-SEGUNDOS DE CAMINO

La zona 10 segundos por delante es la ruta de desplazamiento inmediato. Desarrollo de situaciones dentro de esta área requiere su respuesta inmediata. Escanee al frente, lados, y espejos. Busque cualquier movimiento que podría cruzar la ruta o crear peligro. Se trata de un vehículo, un peatón o un animal, cosas que se mueven pueden ser peligrosos. Sea especialmente cuidadoso cuando se aproxime a las intersecciones. Este es el lugar donde la mayoría de las colisiones del vehículo ocurren.

MIRE EL TRÁFICO A SUS LADOS

Evite estar por tiempo prolongado en el punto ciego de otro vehículo. Si no puede ver el conductor en su espejo, el conductor no lo puede ver. Y si el conductor no lo puede ver, el vehículo se podría mover a su carril en cualquier momento.

USE LOS ESPEJOS, PERO CONFIE EN SU GIRO DE CABEZA

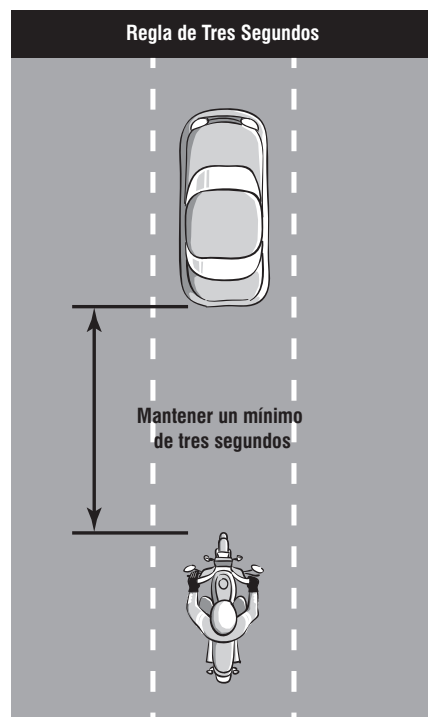
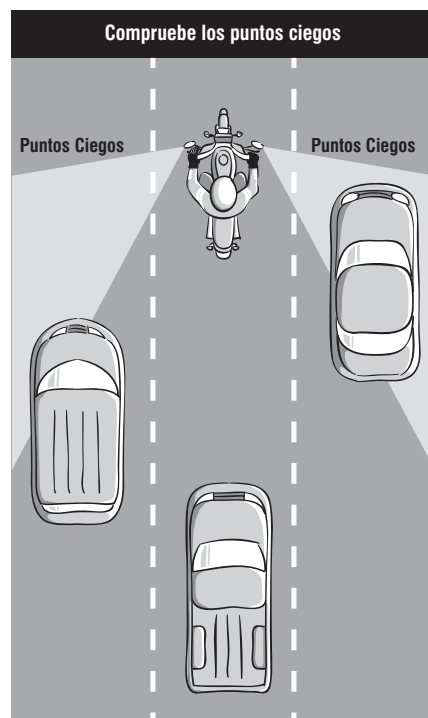
Los espejos son una importante herramienta de seguridad, pero no se debe depender de ellos exclusivamente para saber lo que está pasando detrás de ellos. Al igual que con los espejos de automóvil, los espejos tienen “puntos ciegos”, lo cual requiere de que los pilotos usen su cabeza para ver lo que los espejos pueden haber perdido. El uso de los espejos y el giro de cabeza es esencial para cambiar de carril, girar y frenar.

DISTANCIA DE SEGUIMIENTO

Tres segundos es la mínima distancia a baja velocidad cuando las condiciones son ideales. Algo menos que ideal, como por ejemplo alta velocidad, tráfico pesado, reducción de la visibilidad, el mal tiempo, ambientes poco familiares, fatiga. Exige un mínimo de cuatro o más segundos de distancia de seguimiento. Aquí se explica cómo se hace:

1. Elegir un objeto fijo, como una señal, el pavimento marcado o sombra.
2. Como el vehículo de adelante pasa el objeto, cuente: “uno-un mil, dos-un mil, tres-un mil.”
3. Si se alcanza el objeto fijo antes de llegar a tres segundos, está siguiendo muy de cerca. Disponga de más espacio y vuelva a intentarlo.

Recuerde, los **tres segundos es el mínimo margen de maniobra**. No es suficiente distancia para detenerse. Cuanta mayor sea la distancia, mayor es el margen de seguridad, especialmente cuando las condiciones no son ideales.



ESTRATEGIA:

Mantener un mínimo
de 3-segonds de
deistancia

Parte 5 | MOTOCICLISMO MENTAL

POSICION EN EL CARRIL

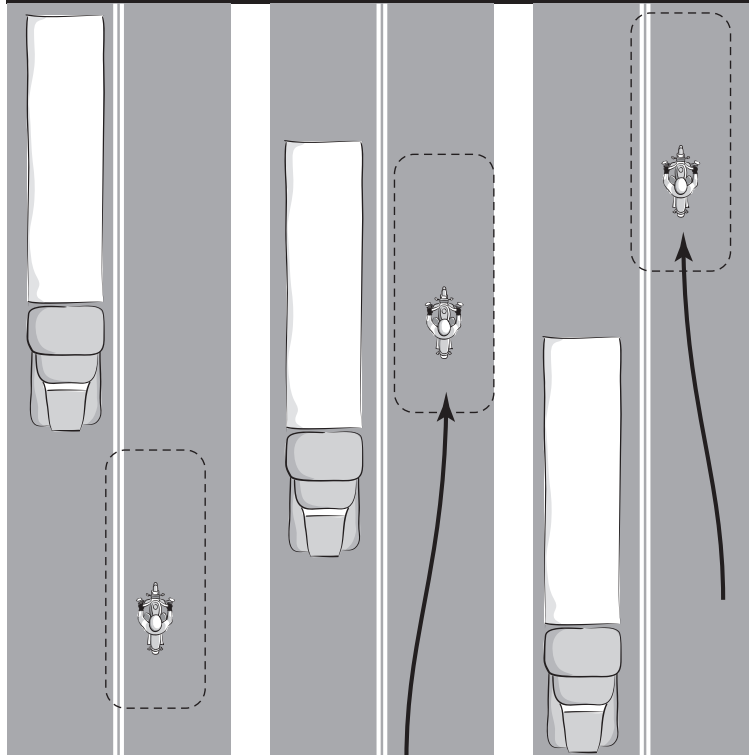
Es importante elegir una posición en el carril apropiada para las condiciones. Su posición en el carril puede ayudarle a comunicarse con el resto del tráfico, ver y evitar riesgos viales, crear el espacio entre usted

ESTRATEGIA:

Elija un carril que proporcione un mejor visibilidad, la línea de visión, un espacio suficiente y una ruta de escape.

y otros vehículos y proporcionar una vía de escape. Posiciónese en donde otros conductores están esperando ver el tráfico y donde usted tenga la mayor margen de seguridad. Hagase visible! Considere las siguientes estrategias cuando se selecciona una posición en el carril.

Mantener un espacio suficiente en el tráfico



VER Y SER VISTO

Su posición en el carril debe proveer la mejor posición para ver y ser visto y para que pueda comunicar sus intenciones al tráfico por delante, por detrás y a los lados. Si está escondido detrás de un vehículo más grande, el tráfico en la parte delantera no podrá verlo por lo tanto esperamos que un coche gire a la izquierda en frente de usted en cuanto el vehículo que le precede pase la intersección. No se oculte en el tráfico. Si usted no puede ver los conductores que lo rodean, ellos tampoco pueden verlo.

ESTRATEGIA:

Que se vea, es su responsabilidad.

ESTRATEGIA:

Mantener siempre un espacio acolchado y vía de escape.

COJÍN ESPACIAL

Un espacio acolchado es el área que rodea en el flujo del tráfico. Permita la adecuada distancia en la parte delantera, la parte trasera y los laterales. Este principio es cierto si usted se mueve o en una parada en el tráfico.

Posicionamiento en el carril

CAMINO DE ESCAPE

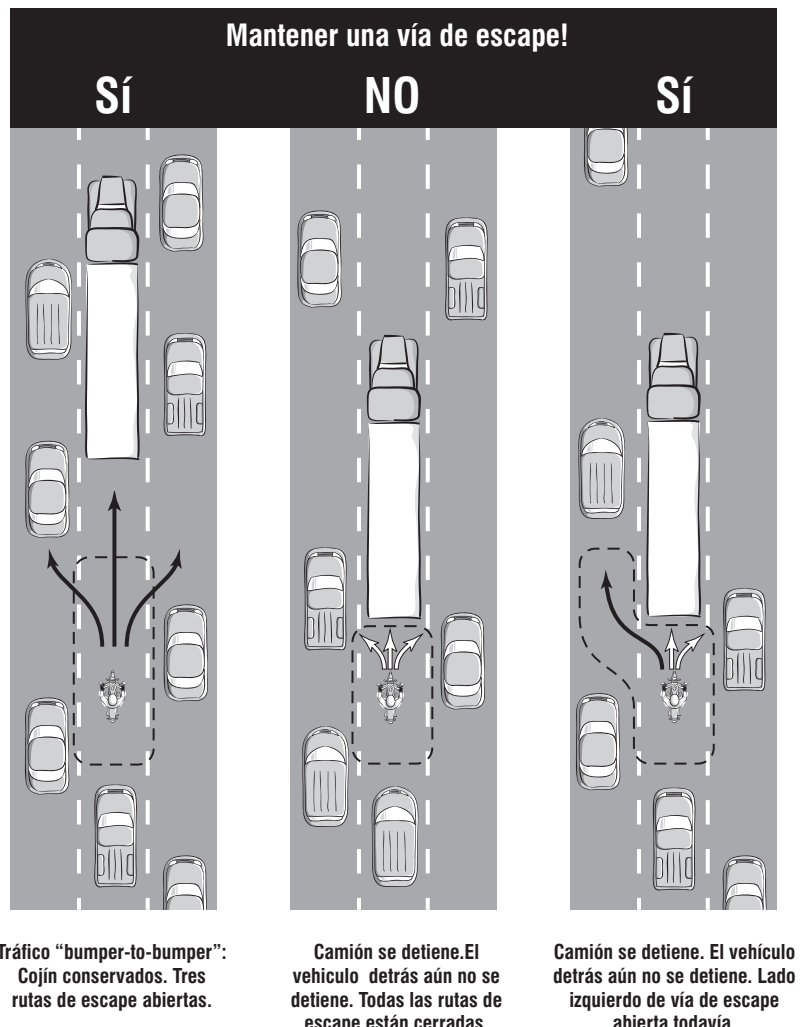
Una vía de escape es una ruta alternativa de viaje que puede tomar si un peligro se desarrolla en su camino. Sin importar las condiciones, mantenga siempre una vía de escape.

PROTEJA SU CARRIL

Evite compartir su carril con otros vehículos. Compartir carril es en contra de los principios de un cojín espacial y compromete su capacidad de mantener una vía de escape. Llame la atención y proteja su espacio dentro de la carretera.

EVITAR RIESGOS

Peligros en la superficie tales como baches, gravilla y surcos pueden ser evitados mediante el empleo de la estrategia de línea de vista descritas anteriormente. Proteger su carril, es mantener el cojín de espacio necesario y una ruta de escape para evitar peligros.



Preguntas de Repaso

1. ¿Cómo puede mejorar su visibilidad para otro tipo de tráfico?
2. ¿Qué es la ventaja visual de 20-segundos?
3. ¿Cuales dos palabras describen mejor escaneado?
4. ¿Cuál es la distancia mínima recomendada?
5. ¿Qué debe tener en cuenta a la hora de elegir una posición en el carril?

Parte 5 | MOTOCICLISMO MENTAL

EL PROCESO SIPDE

Conductores expertos saben lo que está pasando alrededor de ellos y actúan temprano, respondiendo a los problemas potenciales antes de que se conviertan en peligro de vida. Conviértase en un conductor experto desarrollando la opinión de experto. SIPDE es el acrónimo de una estrategia mental utilizada para hacer buen juicio y para reducir los riesgos en el tráfico. Lo que representa:

SCAN/ESCANEAR

Busque agresivamente delante, detrás y a los lados de los peligros potenciales. Lo que no se detecta puede hacerle daño! Escanee agresivamente para reconocer los problemas antes de que se vuelvan críticos. Otros usuarios viales tales como vehículos, ciclistas, peatones y animales pueden presentar riesgos para los motociclistas. Pueden violar su derecho de paso, limitar la distancia de visibilidad, chocarse contra usted o simplemente ser una distracción.

Mantenga sus ojos en movimiento en una búsqueda intencionada de información.

IDENTIFY/IDENTIFICAR

Una búsqueda agresiva le permitirá identificar los peligros y posibles conflictos temprano. Los peligros se dividen en las siguientes tres categorías:

1. Otros vehículos- compartiendo el camino con usted. Sus reacciones a otros vehículos son críticas.
2. Los peatones y animales- se mueven de forma impredecible y, dependiendo de su tamaño, pueden crear un peligro imponente.
3. Objetos fijos- peligros estacionarios cerca y junto a las carreteras, los peligros de la superficie, los signos y señales, barandillas, puentes, etc. Ellos no se mueven, pero si no se le ven pueden ser peligrosos.

PREDICT/PRONOSTICAR

Una vez que haya identificado el peligro, el siguiente paso es predecir rápidamente lo que hará. ¿Qué tan importante es la situación? ¿Cuáles son sus opciones? Cuáles son las consecuencias? ¿Los peligros se separaran o se requiere una acción? Es probable la colisión? Este es la fase de “qué pasaría si” en SIPDE que depende de su conocimiento, experiencia y habilidad. Un escaneo agresivo ha presentado información crítica - esté preparado para actuar!

DECIDE/DECIDIR

El siguiente paso requiere decisiones basadas en su predicción. Complete la fase de “qué pasaría si” para estimar resultados. ¿Qué va a hacer, y cómo va a hacerlo?

SIPDE

- S** SCAN/ESCANEAR
- I** IDENTIFY/IDENTIFICAR
- P** PREDICT/PRONOSTICAR
- D** DECIDE/DECIDIR
- E** EXECUTE/EJECUTAR

*Motociclista Que Son Un Experto:
Motociclista que utilizan un gran
juicio de evitar la utilización de sus
conocimientos de experto*

EL Proceso SIPDE

En cualquier situación tiene tres opciones:

1. Ajuste la velocidad- Aumente la velocidad, reduzca la velocidad o deténgase.
2. Ajuste la posición- Muévase hacia la izquierda o derecha.
3. Comuníquese- Suene la bocina, use su luz de freno o los faros, señales, etc.

Ajuste su velocidad según sea necesario a si le da tiempo y espacio para reaccionar. Nunca se aprise hacia el peligro. Disminuir la velocidad es a menudo la mejor manera de reducir el riesgo, pero habrá momentos en los que la aceleración es una mejor opción. El ajuste de su posición en el carril, cambiar de carril o incluso alejarse de un peligro también son tácticas valiosas. Disminuir la velocidad y alejarse del peligro le da tiempo y espacio para maniobrar mientras que la situación se desarrolla. Escanear por delante y el proceso de SIPDE le ayudarán a elegir la mejor opción.

EXECUTE/EJECUTAR

Actuar en su decisión. Esta es la parte física del proceso SIPDE. Ahora es el momento de aplicar sus habilidades:

- Ajuste la velocidad- Acelere o desacelere, frene o reduzca de cambio para una mayor aceleración.
- Ajuste la posición- presione hacia la izquierda o la derecha.
- Comuníquese- Presione la bocina, use las luces, etc.

Su seguridad y el éxito en la calle requieren un uso efectivo de SIPDE. Motociclistas con excelentes habilidades físicas y pocas habilidades SIPDE están en problemas mucho más a menudo que los motociclistas con pobres habilidades físicas y excelentes habilidades SIPDE. Conviértase en un experto, aplicando el sentido común y montando responsablemente.

SITUACIONES EN INTERSECCIONES

La mayoría de las colisiones de vehículos ocurren en las intersecciones. A menudo, el conductor viola el derecho de paso del motociclista. La respuesta más común del conductor es “No vi el motociclista.” El uso activo de SIPDE y posicionamiento adecuado en el carril le hará más visible y mejor preparado para hacer frente a los riesgos en las intersecciones.

En cualquier lugar que otro vehículo puede entrar en el tráfico se considera una intersección. Esto incluye calzadas, entradas a carriles, callejones y parqueaderos. Planee con anticipación antes de llegar a una intersección. Tenga especial cuidado cuando la visibilidad está bloqueada. Si usted no puede ver una intersección, los conductores que esperan en esa intersección no pueden verle.

ESTE ALERTA Y LISTO

Esté alerta y listo cuando se acerque a intersecciones. Mantenga un espacio de seguridad y siempre tenga una vía de escape. Cubra el clutch y los frenos para una respuesta más rápida. Reduzca los cambios si es necesario para que esté listo para acelerar lejos de un peligro. Ajuste su posición en el carril para crear espacio y aumentar la visibilidad.

Parte 5 | MOTOCICLISMO MENTAL

RIESGOS EN EL FRENTE Y EN LA IZQUIERDA

La primera prioridad es el tráfico por delante, donde se producen la mayoría de las colisiones. Muchos peligros se acercan desde la izquierda. Esté preparado para tomar una acción evasiva si un auto que viene esperando para girar a la izquierda no esperará. Su proceso de SIPDE habrá identificado este peligro y predicho que el automovilista podría girar, así que prepárese cuando su predicción se hace realidad.

TRAFICO DETRAS

No se olvide de mirar detrás de usted. Cuando se detenga, este esperando a girar o en espera de una luz para cambiar, mire detrás de usted y use la luz del freno para llamar la atención. Siempre mantenga su motocicleta en la primera marcha en las paradas. Hágase a un lado de la vía y dese al menos dos longitudes de moto desde el vehículo que esta adelante, para que tenga espacio para maniobrar en caso de emergencia. Esté preparado para escapar si el vehículo detrás de usted no puede detenerse.

“PERO EL OTRO CONDUCTOR ME MIRO...”

Incluso después de aplicar todas las estrategias de calles conocidas, no hay garantía de que los demás lo verán. Nunca cuente con el contacto visual para asegurarse de que se le ha visto. Con demasiada frecuencia, los conductores miran a los ojos a los motociclistas y no los ven. Los únicos ojos que cuentan son los suyos propio. Si un coche puede entrar a su trayectoria, prediga que lo hará. Es así de simple!

SITUACIONES DE NO INTERSECCION

En el medio urbano, la zona comprendida entre las intersecciones tiene un montón de peligros. Coches estacionados a lo largo del borde de la carretera pueden moverse sin previo aviso. Las puertas pueden abrirse inesperadamente al tráfico. Los peatones pueden entrar en su camino. Mantenga su espacio de seguridad y espere que estas situaciones se produzcan.

Al girar, cambiar de carril, pasar otro vehiculo, use señales con anticipación, tenga espacio suficiente para la maniobra, posicionarse cuidadosamente y administrar su velocidad.

CAMBIANDO CARRILES

El riesgo asociado a cambiar de carril en general proviene de la falta de revisar sus espejos y puntos ciegos. Aquí es la mejor manera de cambiar de carril:

- Planifique su movimiento.
- Muevase a un lado de su carril para aumentar su línea de visión.
- Use la señal primero, y luego confirme en su espejo de el lado que se está moviendo.
- Asegúrese de comprobar con su cabeza para ver lo que está en su punto ciego.
- Cuando esté seguro de que es seguro, cambie de carril.
- Cancele su señal después de completar la maniobra.

La primera prioridad es el tráfico por delante, donde se producen la mayoría de las colisiones. Muchos peligros se acercan desde la izquierda. Esté preparado para tomar una acción evasiva si el conductor esperando para girar a la izquierda no esperará.

SITUACIONES DE NO INTERSECCION

SMOG-C

- S** Signal / (Señal)
- M** Mirror / (Espejo)
- O** Over-the-shoulder / (Sobre el hombro)
- G** Go / Acelerar
- C** Cancel Signal / Cancelar señal

Aplique el proceso SMOG-C al pasar o cambiar de carril. Es un buen hábito para desarrollar y debe convertirse en una segunda naturaleza con el tiempo.

PASAR OTROS VEHICULOS

Pasando a otros vehículos es como cambiar de carril, con una excepción importante: Durante un período de tiempo usted va a viajar en el carril contrario. Aplique SIPDE aquí. Pregúntese por qué el vehículo que está siguiendo esta conduciendo tan despacio. ¿El conductor está buscando una dirección de casa? ¿Van a hacer un giro

repentino hacia la izquierda? Compruebe si hay entradas o intersecciones.

Mire si hay vehículos conduciendo hacia el otro sentido. Determine si usted tiene el espacio para pasar con seguridad. Si no está seguro, espere.

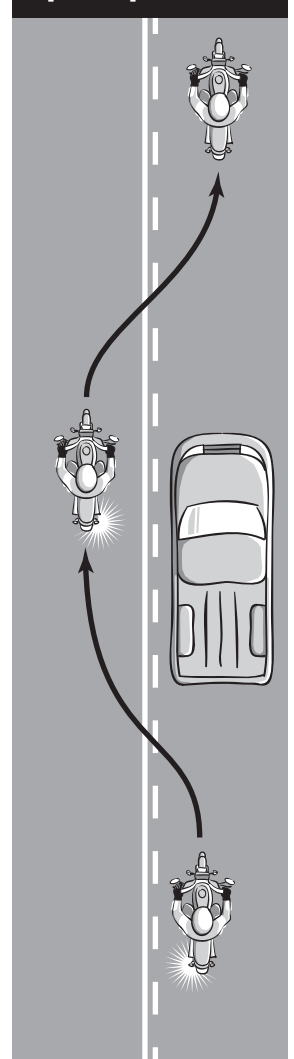
Mire si hay tráfico de frente. Use sus señales y mire sus espejos y puntos ciegos. No se mueva a menos que sea legal y seguro hacerlo. Cuando sea seguro para pasar, pase al carril izquierdo y acelere. No se quede ahí. Evitar hacerse muy cerca del vehículo que está pasando. Esto reduce al mínimo el tiempo que va a estar en el punto ciego del conductor y proporciona espacio para evitar posibles peligros en su carril.

Complete SMOG-C mediante la señalización y completando el giro a su carril. No se olvide de cancelar su señal.

Recuerde que los pases deben ser completados dentro de los límites de velocidad y sólo cuando permitidos.

ESTRATEGIA:
*SMOG-C al pasar o
cambiar de carril.*

Técnica apropiada para pasarse



Parte 5 | MOTOCICLISMO MENTAL

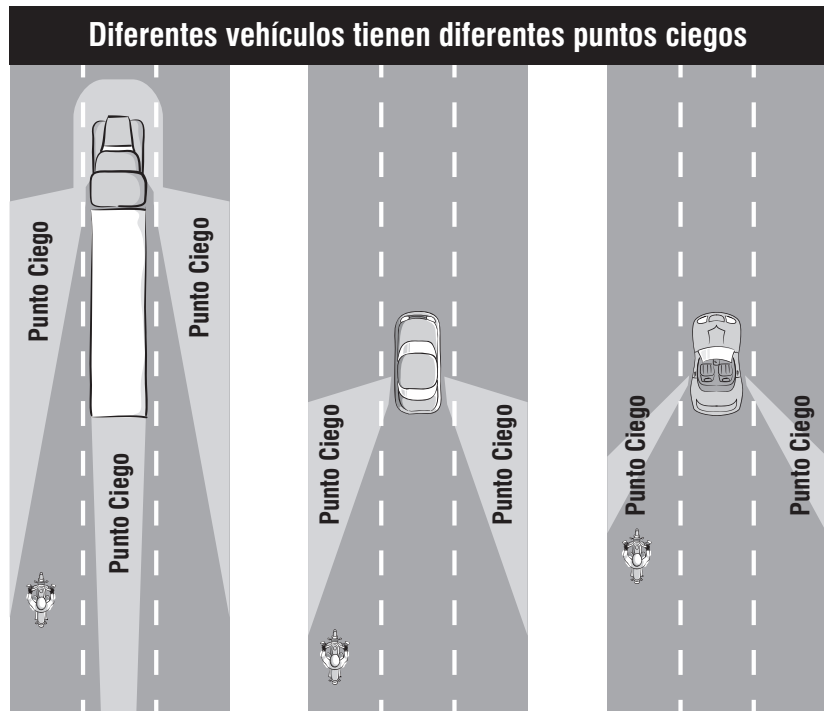
PUNTOS CIEGOS

Evite los puntos ciegos de otros vehículos. Algunos conductores giran la cabeza para comprobar los espejos antes de cambiar de carril-esa es la forma de dejarle saber que van a cambiarse de carril. Recuerde, si usted no puede ver al conductor en su espejo, el conductor no puede verlo. Comuníquese!

TAILGATING

Los conductores que hacen “tailgating” pueden no ser capaces de detenerse igual de rápido que usted y su presencia es una distracción. No se debe quedar emocionalmente comprometido con un conductor que este “tailgating”. La distracción puede afectar a su seguridad (recuerde que la mayoría de los riesgos vienen desde el frente). Algunas opciones para hacer frente a “tailgaters” incluyen:

- Aumentar el espacio de seguridad en frente de usted en caso de tener que parar rápidamente.
- Haga que sus paradas suavemente y gradualmente. No sorpresas.
- Comuníquese con el “tailgater” usando la luz del freno.
- Mantenga su posición y no permita el uso compartido de carril.
- Gire o deje pasar al vehículo en la primera oportunidad que tenga.
- NO acelere-esto a menudo da lugar a que sea seguido a una velocidad mayor.
- No arroje nada en el vehículo para “darles una lección.” El conductor es muy probable que no esté haciéndolo a propósito y lanzar objetos pueden iniciar una lucha que es poco probable ganar.
- Deje que se pase cuando sea seguro.



ESTRATEGIA:
Evite montar en los
puntos ciegos de
otros vehículos.

CONducir de Noche

Conducir por la noche lleva desafíos especiales; la visibilidad es reducida y la distancia visual es mucho más limitada que durante el día. Puede mejorar en gran medida su visibilidad y seguridad a través del uso de materiales brillantes, reflectivos y retro-reflectivos, incluyendo el uso de chalecos retro-reflectivos. Use protección para los ojos sin color que este libre de arañazos y manchas, reducir la velocidad y aumentar la distancia a la que se siguen otros vehículos, use sus señales de sus temprano y la luz de freno al parar o esperando en las intersecciones, esto ayuda a evitar que no se vea entre otros vehículos.

Recuerde: Su faro brilla solamente un cierto número de pies delante de usted. Esto significa que a velocidades más altas usted tiene menos tiempo para responder a lo que ve. En condiciones de oscuridad, reduzca la velocidad para evitar “anular” el faro. Utilice los faros de otros vehículos para ver más adelante y sus luces traseras que le avisan sobre curvas, baches o maniobras.

Hagase aún más visible a los demás mediante el uso de las luces altas cuando se le permite. Luces altas deben utilizarse con prudencia, teniendo cuidado de no cegar a otros usuarios de la carretera.

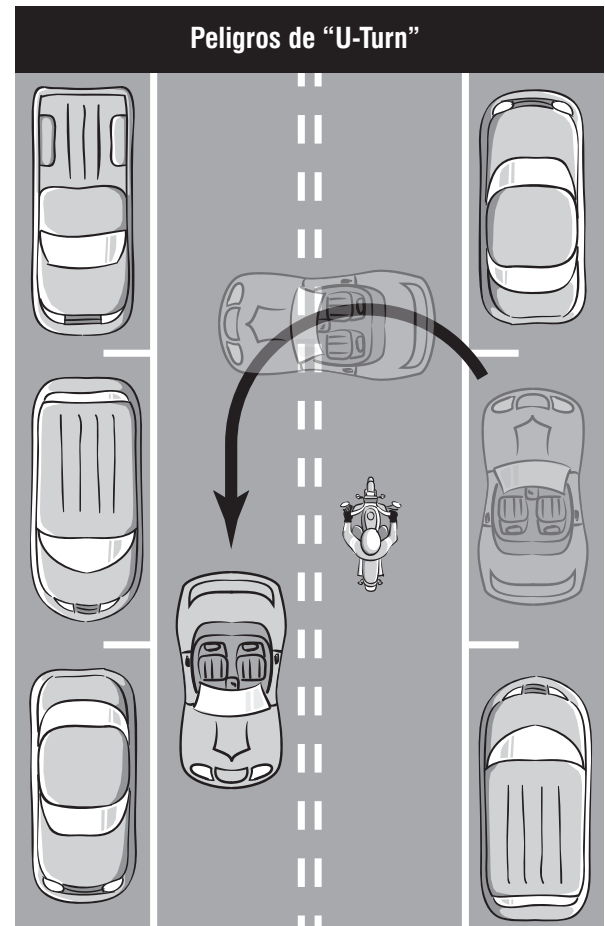
Situaciones de no-interseccion

U-TURNS

Coches haciendo giros en U son extremadamente peligrosos. Pueden bloquear todo el camino, dejándole con ninguna ruta de escape. Puesto que usted no puede predecir lo que va a hacer el conductor, disminuya la velocidad y obtenga la atención del conductor. Suene la bocina y use su luz si es necesario. Proceda con precaución. No asuma que el conductor que vio o es consciente de su presencia. Siempre esté preparado para actuar.

Compromiso #5 del
Smart Rider:

_____ (inicial) **“Reconozco que un conductor experto es aquel que utiliza el juicio de expertos para evitar tener que utilizar sus habilidades de experto. Acepto este hecho y me comprometo a convertirme en un conductor experto practicando habilidades SIPDE, mirando hacia el frente y explorando 20 segundos por delante.”**



Preguntas de Repaso

1. ¿Cómo SIPDE ayuda a que sea un conductor experto?
2. Cuando se producen la mayoría de las colisiones de vehículos?
3. ¿Qué es un chequeo con la cabeza?
4. ¿Qué se puede hacer para reducir el tiempo de reacción en situaciones peligrosas?
5. ¿Cómo sabe si está anulando la luz del faro?

Parte 6 | GIRANDO CON CONFIANZA

Cuando se le pregunta a un motociclista que describa un camino perfecto, la mayoría describen una con un montón de curvas. Desafortunadamente, el disfrute de las curvas atrapa muchos pilotos. Todos los años innumerables motociclistas sufren lesiones autoinfligidas por no saber como girar en las curvas- choques de vehículos en la que el conductor es claramente culpable. En típicos escenarios, el motociclista se sale fuera de la carretera en las curvas o se patina hacia el carril contrario y choca de frente con otros vehículos que se aproximan. Ningun escenario es atractivo y ambos son completamente evitables.

GIRANDO EN LAS CURVAS HABILMENTE

El procedimiento de giro básico procedimiento SPAT-se aplica a todas las curvas. La clave de este proceso está en desacelerar antes de la vuelta. Entre a la curva a una velocidad que permite estar seguro y permite la aplicación de aceleración constante a través de la curva. Complete toda la frenada y cambio descendente antes de la vuelta. Comience a acelerar lo más pronto posible. Esto estabiliza la suspensión, maximiza la tracción y hace que el giro sea mas seguro.

Muchos accidentes implican pilotos que entran a la curva demasiado rápido y son incapaces de completar la curva. Este error se aplica a los corredores de todas las edades y estilos de conducción. Mientras que la velocidad excesiva por lo general aparece en el informe de accidente, la verdadera causa de estos accidentes es el fracaso para mirar lo suficientemente lejos a través de la curva. En esencia, estos motociclistas anulan su distancia de visibilidad y usan el acelerador antes de saber hacia donde va de carretera o qué peligros puede contener. Otro factor importante en motociclistas girando amplio en las curvas es la falta de contradirigir efectivamente (empujar hacia adelante en la empuñadura). Una estrategia eficaz es la SPAT (velocidad, posición, Apuntar, Girar)

SPAT

- S** SPEED / Velocidad
- P** POSITION / Posicion
- A** AIM / Apunte
- T** TURN / Gire

SPEED/ VELOCIDAD

Escanee por delante para reunir tanta información sobre una curva antes de llegar allí. Evalúe que tan cerrada es la curva, la pendiente de la carretera, condiciones de la superficie y si no se puede ver todo el camino a través de la salida de la curva. Al acercarse, aplique ambos frenos para reducir la velocidad (y reducir la marcha, en su caso) a una velocidad de entrada que le permita aplicar sin problemas el acelerador durante todo la curva. Si no puede determinar que tan cerrada es la curva, o ver la salida antes de entrar, reduzca la velocidad de entrada y este preparado.

POSITION/ POSICION

Seleccione una posición en el carril exterior antes de llegar a la curva. La posición en el carril puede ser modificado por la posición en el tráfico. A continuación, determine la posición del cuerpo necesaria. Si es una curva cerrada o un giro rápido mueva la línea central de su cuerpo en el interior de la línea central de la moto. Si se trata de un giro estándar, una posición corporal neutra será apropiada. Para una curva lenta y apretada, una posición exterior del cuerpo es mejor.

AIM/ APUNTE

Gire la cabeza y mire su trayectoria de desplazamiento. Mirando a través de la vuelta proporciona información como que tan cerrada es la curva, dónde está la salida, la pendiente (si existe) y cualquier peligro de superficie. Esta es toda la información importante para girar seguro. Su mente calculará la posición de ángulo de inclinación, velocidad y carril necesario, pero sólo si sabe todos los datos críticos en primer lugar. Gire la cabeza para hacer frente a su destino!

GIRANDO EN LAS CURVAS HABILMENTE

TURN/ GIRE

Comience a acelerar suavemente y con precisión antes de usted se incline en la curva, o justo después de que la ingrese. Una constante (o ligeramente mayor) aplicación del acelerador mantenido a lo largo de la curva ayudará a sus giros sean suaves y cómodos, y mantiene la suspensión de su motocicleta estabilizada.

CUAL ES SU LINEA?

Para tomar curva suave y hábilmente se requiere la selección de la mejor línea o ruta a través de las esquinas. La mejor línea a menudo no coincide con la curva de la carretera. Una buena línea le permite:

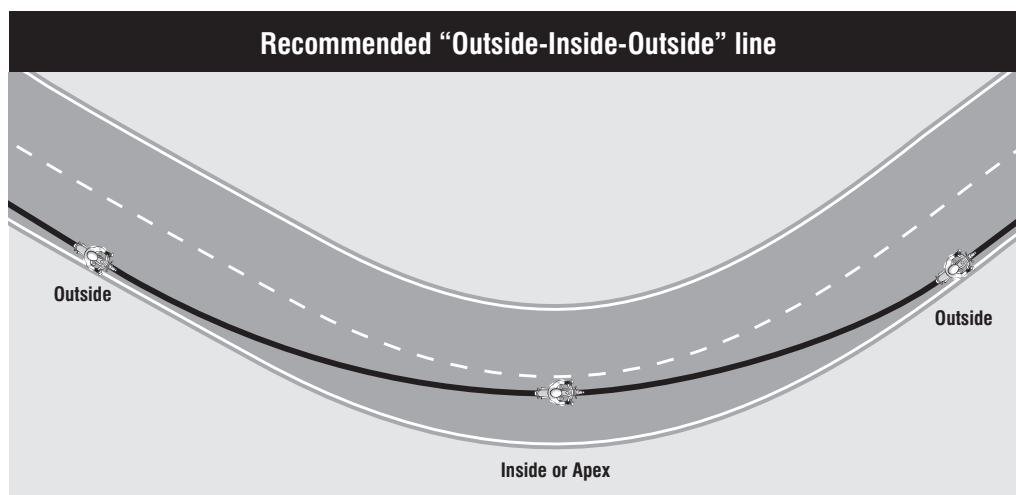
- Maximizar la visibilidad al posicionarse a la vista de tráfico por delante y por detrás.
- Maximizar su línea de visión mediante el posicionamiento hacia el exterior de la curva, donde se puede ver lejos.
- Seleccione un camino seguro para evitar tráfico que se aproxima y escombros en la carretera.
- Minimice tracción necesaria y maximice el giro.
- Hacer todo lo anterior de manera segura y con habilidad, sin salirse de su carril en ningún momento.

LINEA DE GIRO – LO BASICO

Para la mayoría de las curvas, se recomienda una línea exterior-interior-exterior. Esto aumenta su línea de visión y crea un giro que es menos fuerte, lo que limita las fuerzas de las curvas y la preservación de su distancia al suelo. He aquí cómo hacerlo:

- Exterior- ingrese la vuelta con su motocicleta en la parte “fuera” de su carril (si se trata de un giro a la derecha, va a estar en la parte izquierda del carril; si se trata de un giro a la izquierda, podrá estar en la parte derecha del carril). Permanezca en esta posición en el carril hasta que se inicie el giro.
- Interior-Como usted se inclina en la vuelta, pase de la parte exterior de su carril hacia la parte interior (hacia la línea central en un giro a la izquierda; hacia la línea de niebla en un giro a la derecha). Empuje más en la empuñadura para aumentar su inclinación y avanzar hacia el interior.

Nota: Usted quiere mantener un espacio de seguridad y ruta de escape, así que no conduzca en la línea central o la línea de niebla- deje un poco de espacio. Recuerde que se le inclina y sus neumáticos están en la línea central, la cabeza y el cuerpo está colgando en el carril de tráfico que se aproxima! Evite esta situación moviéndose hacia el interior, pero deje un poco de espacio entre las llantas y la línea central.



Parte 6 | GIRANDO CON CONFIANZA

- Exterior-Después de llegar a la cúspide de su giro (el punto en el que está más cercano a la parte interior), permita que la motocicleta se mueva de nuevo hacia la parte exterior de la pista. Presione menos en la empuñadura para disminuir su inclinación y regresar hacia el exterior. Esto completa el camino exterior-interior-exterior de los viajes.

ESTRATEGIA:

Use la línea exterior-interior-exterior.

LINEAS DE GIRO—MAS ALLA DE LO BASICO

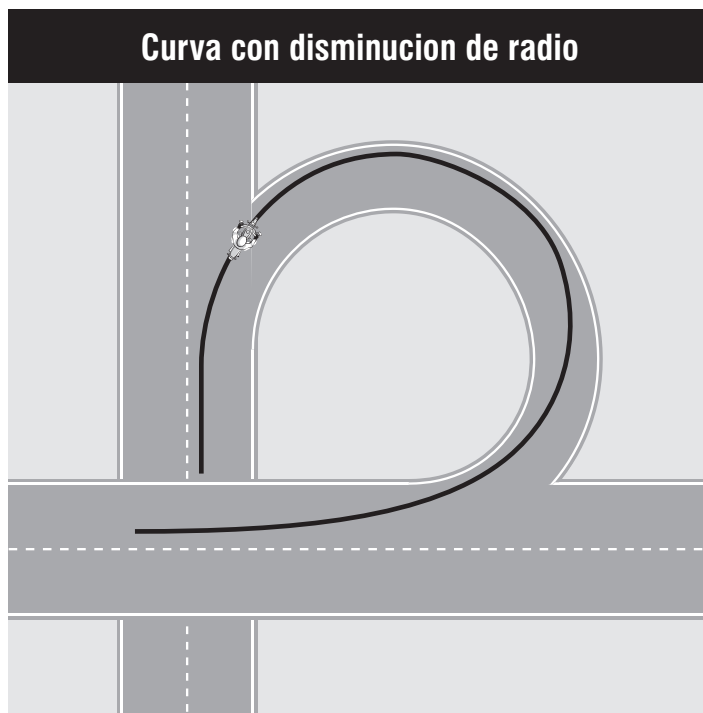
Una vez que hayas conseguido un poco de experiencia con el exterior-interior-exterior y se sienta cómodo ajustando su línea en las curvas, puede empezar a ir “más allá de lo básico.” Las siguientes tácticas de curva no se harán en clase, pero haga una nota para leer acerca de ello más tarde. Hay información adicional en el Apéndice A (Girando con Confianza-Contenido Ampliado).

CURVAS CON DISMINUCION DE RADIO

Para curvas que son más cerradas o cuando no se puede ver a través de la salida, mantenga una velocidad de entrada modesta y permanezca en la parte exterior de su carril hasta que pueda ver todo el camino a través de la salida. Una vez que se pueda ver la salida y sabe exactamente que tan cerrada es la curva, se puede mover hacia el interior. Esto se conoce como una línea de vértice tarde.

ESTRATEGIA:

Use una línea exterior y mantenga su velocidad hasta la salida sea visible.



CURVAS JUNTAS

Para las curvas que fluyen de una directa a la otra, utilice la línea de vértice tarde como se ha descrito anteriormente. Esfuércese para que la línea de salida de la primera curva coincida con la línea de entrada de la siguiente curva. Esta técnica le ayuda a minimizar las correcciones en la velocidad o la ruta.

ESTRATEGIA:

Use el vértice tarde en la siguiente curva.

PROBLEMAS POTENCIALES—MIEDO

PROBLEMAS POTENCIALES—MIEDO

Los datos de accidentes del estudio de heridos indica que en accidentes de un solo vehículo que se salen fuera de la carretera en una curva, es un escenario común de los accidentes mortales de motocicletas en California. Este manual ya ha cubierto la importancia de girar la cabeza y mirar todo el camino hasta la salida, pero hay otro factor- MIEDO. Cuando las cosas empiezan a ir mal en una curva, la naturaleza humana hace que experimente miedo. Cuando los conductores carecen de los conocimientos y habilidades para las curvas y la forma de aumentar inclinación cuando sea necesario, el miedo puede afianzarse. La mayoría de los conductores han experimentado algún nivel de miedo en una curva. Este miedo puede aparecer en sus brazos, cuerpo y cerebro.

MIEDO EN LAS CURVAS—BRAZOS

La postura correcta de montar incluye brazos relajados y los codos doblados. Presionando en la empuñadura es lo que causa que la motocicleta se incline y permanecer en el giro. El miedo puede provocar tensión en los brazos y los hombros haciendo que los brazos se bloqueen rectos e incluso presionen a ambas empuñaduras al mismo tiempo. Cuando los brazos se bloquean rectos, los hombros a menudo tiran hacia atrás. Todo esto tiene el efecto de no presionar con eficacia en la empuñadura. Como resultado, la moto se inclina menos y es probable que se salga fuera de la carretera. Estrategia: Mantenga los brazos y los hombros relajados y los codos doblados. Practique presionando e inclinándose para aumentar su nivel de comodidad en las esquinas.

MIEDO EN LAS CURVAS—CUERPO

La naturaleza humana es a alejarse del peligro- a veces es una respuesta automática. Cuando se inclina en una esquina a veces el peligro percibido es a menudo el suelo. En un giro, alejándose del peligro sería inclinar el cuerpo hacia arriba. Como resultado de esta posición del cuerpo inadecuada, la motocicleta se inclina menos y es probable que se tome mal la curva o se salga fuera de la carretera. Estrategia: Practique presionando e inclinándose para aumentar su nivel de comodidad en las esquinas. Mantenga su moto y su cuerpo bien dentro de su carril en las curvas (verse a sí mismo cerca del tráfico en sentido contrario puede desencadenar una respuesta de miedo).

MIEDO EN LAS CURVAS—CEREBRO

¿Alguna vez ha oído a alguien decir “Estaba tan asustado que no podía pensar!” Hay algo de verdad allí. El miedo puede inducir pánico, y cuando el cuerpo experimenta pánico, entra en modo de “lucha o huida”. Cuando esto sucede, la parte del cerebro que hace el pensamiento y la planificación no funciona. Como resultado, los conductores podrían reaccionar de manera inapropiada (como por ejemplo frenando o inclinándose hacia afuera de la curva) o al contrario no reaccionar (no hacer nada y salirse fuera del camino). Estrategia: Mantenga su mente en lo que puede hacer para mantener la motocicleta en la curva y en el camino- ya sabe qué hacer, así que se céntrase en hacerlo. Mantenga presionando en la empuñadura y mantenga la cabeza girada y sus ojos mirando a donde desea ir. Pensando “Voy a chocar!” O mirando la acera o un árbol, puede llevar a problemas.

ESTRATEGIA:

Mantenga sus brazos y hombros relajados y sus codos doblados. Practique presionando e inclinándose en las curvas para aumentar su comodidad en las curvas.

ESTRATEGIA:

Practique presionando e inclinándose en las curvas para aumentar su comodidad en las curvas. Mantenga su motocicleta y su cuerpo adentro de su carril en las curvas. (Verse cerca del tráfico en sentido contrario puede desencadenar una respuesta de miedo.)

ESTRATEGIA:

mantenga su mente en lo que puede hacer para mantener la motocicleta en las curvas y en el camino- Usted sabe que hacer, así que siga haciéndolo. Siga presionando en la empuñadura y mantenga, gire la cabeza, y fije sus ojos hacia donde quiere ir. Pensar “voy a chocar”, mirar al andén o a un árbol puede llevarlo a problemas.

Parte 6 | GIRANDO CON CONFIANZA

ESTRATEGIAS PARA SOLUCIONAR OTROS PROBLEMAS POTENCIALES

SIPDE es crítico para las que las curvas sean seguras. Escaneo agresivo- mirando lo más lejos posible a través de la curva- ayuda a evaluar el grado de tensión de la curva es a qué velocidad puede ir de forma segura. Aquí tiene algunas sugerencias:

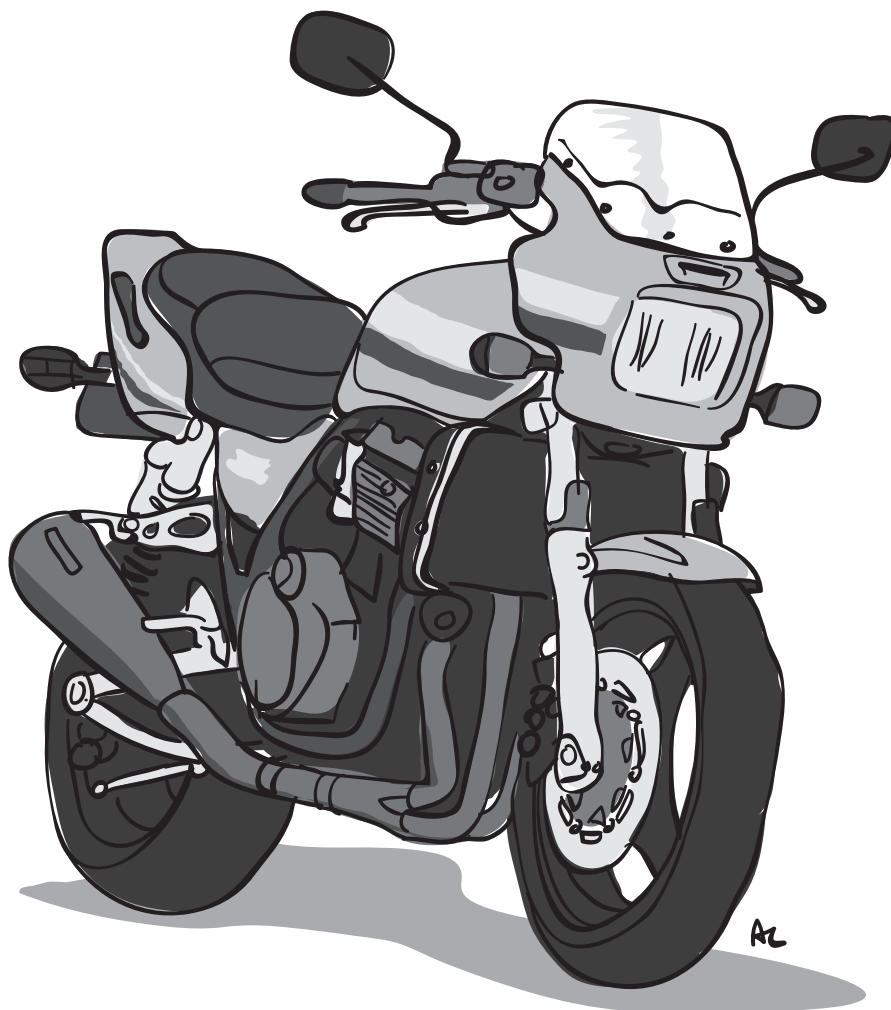
- Limite su velocidad en los giros. Si no puede ver la salida, disminuya la velocidad antes de la curva.
- Conduzca dentro de su capacidad personal y de los límites de su motocicleta. No trate de mantenerse a la par con otros pilotos con más experiencia (o más tontos).
- Disciplínese a mirar tan lejos a través de la curva como sea posible. Viaja a una velocidad que le de la distancia visual para detenerse o desviarse.
- Siempre deje una salida si algo inesperado obstruye su camino, como por ejemplo derrames de grava o escombros.
- Escuche a su cuerpo. Si su corazón se acelera, es porque se está asustando a si mismo, disminuya la velocidad!
- No fije su mirada en la carretera o en vehículos que se aproximan. Recuerde, usted va a donde mire! Gire la cabeza para hacer frente a través del giro.
- Evite los ángulos de inclinación excesiva. Todas las motocicletas tienen límites de distancia al suelo y tracción. Arrastrar partes de su motocicleta puede reducir la tracción y causar un accidente.
- Anticipe los peligros- reduzca su velocidad y ángulo de inclinación en superficies resbaladizas.
- Evite las posiciones de carril cerca de tráfico en sentido contrario y sea consciente de su ángulo de inclinación. No gire con la motocicleta en su carril y la cabeza en el carril contrario. Mantenga su cuerpo entero y de la motocicleta en su carril.

Compromiso #6 del Smart Rider:

_____ (inicial) **“Reconozco que los motociclistas girando amplio en curvas, es la situación más común de accidentes fatales. Acepto este hecho y me comprometo a practicar el proceso SPAT para las curvas, y en particular apuntando durante la curva y empujando hacia adelante en la empuñadura para hacer que la moto se incline.”**

Preguntas de Repaso

1. ¿Cuáles son las principales causas de los accidentes de un solo vehículo?
2. ¿En qué momento debe girar hacia el ápice?
3. ¿Cómo se vincula curvas sin problemas?
4. ¿Cuándo se debe girar la cabeza en las curvas?



Parte 7 | FRENADO MAXIMO Y ESQUIVE

Detener una moto rápida y seguramente es una habilidad que requiere tiempo para desarrollar y práctica continua para mantenerla. La falta de aplicación de los frenos correctamente es la principal causa de los accidentes de motocicleta.

La investigación muestra que los conductores normalmente usan menos el freno en la parte delantera y mas el freno en la parte trasera, o entran en pánico, estrellándose contra el pavimento antes de alcanzar el peligro. Esta maniobra errante es comúnmente conocida como “acostando la motocicleta.” Esto no es una maniobra de frenado ni para evitar un obstáculo- es un accidente. Una vez que la motocicleta está abajo, todo el control se pierde y el conductor es nada más que otro objeto volador. El frenado y control están disponibles sólo cuando la motocicleta está en sus ruedas, no cuando está acostada en su lado.

FRENOS ENLAZADOS Y ABS

Motocicletas modernas están equipadas con excelentes sistemas de frenado y pueden frenar muy rápidamente con un conductor experto al mando. Algunas motocicletas están equipadas con frenos “enlazados”, que significa que los frenos están unidos entre sí de alguna manera. Por ejemplo, cuando se aplica el freno trasero, el sistema aplica automáticamente el freno delantero. Hay una gran variedad de tipos, por lo tanto encuentre el que tiene su motocicleta y mire cómo funciona.

Otras motocicletas están equipadas con un sistema de frenos antibloqueo (ABS), que impide bloqueo de las ruedas en una parada máxima de línea recta. Algunos modelos proporcionan una combinación de frenado enlazado y ABS. Revise su manual de propietario o hable con su distribuidor para obtener información sobre el sistema de frenos de su motocicleta.

PARADA MAXIMA EN LINEA RECTA

Maximum straight-line braking is accomplished by fully applying front and rear brakes without locking either wheel. To do this:

- Apriete el freno delantero con suavidad, firmeza y aumentando la presión. No agarre la palanca de freno abruptamente.
- En cuanto el peso de la moto se transfiere hacia adelante, se dispone de mas tracción en la rueda delantera, por lo que es mas difícil usar el freno delantero después de que comience el frenado.
- Mantenga las rodillas contra el tanque y los ojos mirando al frente. Esto ayuda a que frene la motocicleta en línea recta.
- Aplique una ligera presión en el pedal de freno trasero para evitar que patine la rueda trasera. En cuanto se transfiere peso hacia adelante tiene menos tracción en la parte trasera. Use menos presión de frenado en el freno trasero.

PARADA MAXIMA EN LINEA RECTA

SISTEMA DE FRENOS ANTIBLOQUEO (ABS)

El beneficio de ABS no puede ser exagerado. Esta tecnología evita el bloqueo de las ruedas cuando se detiene en línea recta. Para usarlo, aplique presión máxima tanto en el freno delantero como en el trasero. Recuerde que el ABS está diseñado sólo para aplicar la fuerza de frenado en línea recta. Puede que no sea eficaz cuando la motocicleta este inclinada.

DESLIZAMIENTOS

La mejor manera de manejar un deslizamiento es evitándolo en primer lugar. Pero debido a que todo el mundo comete errores, aquí está cómo corregir el problema:

DESLIZAMIENTO DE LA RUEDA DELANTERA

Bajo la fuerza de frenado, el peso de una motocicleta se transfiere hacia adelante. Más peso hacia adelante es igual a más tracción disponible para el frenado. Sin embargo, el exceso de fuerza de frenado se aplicada demasiado rápido (antes de que ocurra esta transferencia de peso) puede resultar en que la rueda delantera se bloquee. Esto se conoce como “agarrar” el freno delantero. Deslizamiento de la rueda delantera resulta en la pérdida inmediata de control de la dirección y el equilibrio. De no soltar totalmente la palanca del freno de inmediato puede dar lugar a un accidente. La pérdida de control puede ocurrir si aplica el freno delantero demasiado o demasiado rápido.

Si la rueda delantera se bloquea, suelte el freno delantero de inmediato y por completo. Vuelva a aplicar el freno sin problemas y correctamente. Nota: ABS está diseñado para evitar deslizamientos de la rueda delantera.

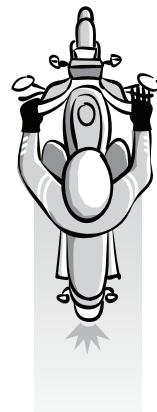
DESLIZAMIENTO DE LA RUEDA TRASERA

Demasiado a menudo, cuando los conductores se enfrentan a una situación de emergencia, sobre-frenan y bloquean la rueda trasera. Un deslizamiento del neumático trasero es una condición peligrosa que puede resultar en un choque violento y lesiones graves o la muerte.

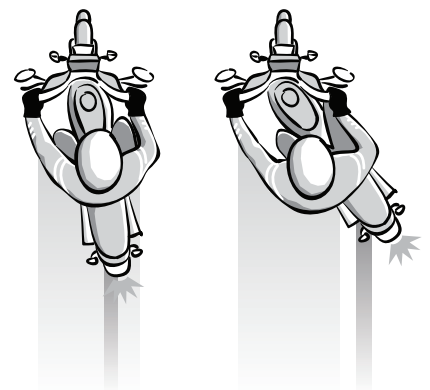
Un bloqueo de la rueda trasera es causado por el exceso de presión del freno trasero. Tan pronto como la rueda trasera se bloquee, su capacidad para cambiar de dirección se pierde. Para recuperar ese control, el freno debe ser liberado. Sin embargo, si la rueda trasera ha coleccionado fuera de alineación con la parte delantera, existe el riesgo de un choque de lado. Esto ocurre cuando las ruedas están fuera de alineación y la rueda trasera bloqueada es liberada. La motocicleta puede pararse violentamente y tirar al conductor en el aire delante de la trayectoria de la motocicleta. Incluso una ligera desalineación puede resultar en un accidente de lado. Cuanto más lejos fuera de la alineación de la rueda trasera este, mayor será el riesgo de un choque de lado.

Si los frenos de la rueda trasera se bloquean, suelte lenta y suavemente suelte freno trasero. Esto permitirá que el neumático trasero se deslice poco a poco de nuevo en línea.

Practique paradas rápidas y no bloquee ninguno de los frenos. Mantenga sus habilidades al día para lo inesperado.



Frenado apropiado. Ninguna rueda está bloqueada y la motocicleta está alineada.



Frenado excesivo trasero bloquea la rueda trasera. La motocicleta esta fuera de alineamiento y control.

Parte 7 | FRENADO MAXIMO Y ESQUIVE

FRENADO RAPIDO EN LAS CURVAS

La tracción es la fricción entre los neumáticos y la superficie de la carretera. Al igual que el dinero, la tracción es un recurso limitado y siempre se necesita un poco de reserva. Durante el frenado en línea recta, la mayor parte de la tracción de su motocicleta se encuentra disponible para el frenado. En las curvas, parte de la tracción disponible de la moto está siendo usada en la curva y no está disponible para el frenado. Cuanto mayor sea la inclinación, mayor tracción se utiliza para las curvas. Al detenerse rápidamente en una curva, recuerde que la cantidad de tracción disponible para el frenado está limitado por la tracción que se utiliza para agarrar la curva. Utilice las siguientes técnicas para detenerse de forma rápida y segura en una curva:

ENDERECE LA MOTO Y LUEGO FRENE

- Enderece la motocicleta primero presionando el manillar opuesto.
- Una vez la motocicleta esta derecha, aplique frenado maximo en linea recta.
- Alinee el manillar antes de frenar. Esto hace que el manillar este centrado y ayuda a que frene balanceadamente. Motocicletas inclinadas se vuelven muy pesadas en las paradas.!

Nota: Las circunstancias pueden no permitir enderezarse y luego frenar. El uso de este método en curvas hacia la derecha con tráfico de frente o hacia la izquierda en carreteras con excentricidad mínima o obstruida (como una barrera de protección) podría ser peligroso. En estas situaciones, la técnica de frenado inclinado es más apropiada.

FRENADO INCLINADO

- Si la carretera o las condiciones de trafico no le permiten enderezar la motocicleta, use sus frenos suavemente y gradualmente.
- Al enderezar la moto, más tracción está disponible para el frenado. Esto es un balance delicado- entre más vertical este la moto, más fuerza de frenado está disponible. Poco a poco alinee el manillar y aumente la presión de frenado hasta que la motocicleta se detenga. Este método puede requerir más distancia de frenado, pero le permite permanecer en su carril.
- Mantenga su mirada en el camino, no en el obstáculo.

ESQUIVADO

Motociclistas expertos pueden desviarse fuera de peligro en menos espacio que se necesita para parar. Es fundamental desarrollar buenas habilidades y practicar estas habilidades para mantenerlas al día.

Un esquivado es dos giros consecutivos- Una presión hacia el frente en la empuñadura para evitar el obstáculo, seguido de una presión hacia adelante en la empuñadura opuesta para recuperar un camino recto después de que el obstáculo haya pasado. Se requiere una presión suave, firme y constante para hacer que la motocicleta se incline de manera rápida y precisa. Así es como se logra un esquivado:

1. Mire a su ruta de escape y presione firmemente en la empuñadura para iniciar el esquivado. Recuerde: si presiona hacia la derecha, vaya a la derecha; si presiona a la izquierda, va a la izquierda.
2. Mantenga la presión hasta que la moto haya pasado el peligro.
3. Presione firmemente la empuñadura opuesta para enderezar la moto.
4. Mantenga su cuerpo erguido y permita que la motocicleta se mueva independientemente. La moto va a reaccionar más rápidamente de esa manera.

*Dos maneras de
parar rápido y
seguro en una curva.*

Precaución: Esquivar consume mucha tracción, dejando poco en reserva para el frenado. Por lo tanto, nunca intente frenar

durante un esquivado. Incluso la fuerza de frenado ligero puede inducir una caída inmediata y contundente. Sostenga una aceleración constante, mientras que se desvíe. Si se requiere frenado, frene antes o después de desviarse nunca durante!

Practique a menudo donde es seguro hacerlo. Perfeccione esta habilidad hasta que realice los movimientos correctos automáticamente cada vez.

Compromiso #7 del Smart Rider:

_____ (inicial) **“Reconozco qué los errores de frenado son muy comunes en situaciones de choque. Acepto este hecho y me comprometo a la práctica regular de paradas rápidas, con un énfasis en la suave presión cada vez mayor sobre el freno delantero y una luz para encendedor de aplicación del freno trasero.**

Preguntas de Repaso

1. ¿Cómo se aplica el freno delantero para frenar rápidamente en línea recta?
2. ¿Cómo se aplica el freno trasero para frenar rápidamente en línea recta?
3. ¿Cuál es la forma más rápida de frenar en una curva?
4. Al frenar inclinado, que hay que tener en cuenta?
5. ¿Que es “countersteering”?
6. ¿Qué debe evitar mientras esquiva?

Parte 8 | SITUACIONES ESPECIALES

*Will Rogers dijo una vez:
"El buen juicio viene de la mala
experiencia y mucho de eso viene
del mal juicio"*

Esta sección examina las situaciones especiales que enfrentan los motociclistas y proporciona el conocimiento por el cual para hacer buenos juicios.

SUPERAR EL OBSTACULO

Un buen proceso de SIPDE hará evitar los obstáculos mas que otra cosa. Sin embargo, hay ocasiones en que esos obstáculos tales como baches, badenes o escombros en la carretera no pueden ser evitados y deben ser superados. Siguiendo los pasos de abajo podrá superar con seguridad muchos obstáculos.

1. Considere si es posible superar el objeto, y pronostique su ruta de viaje. Si cruza o evita el lugar obstáculo lo pondrá en mayor peligro?
2. Acérquese al objeto lo más cercano a un ángulo de 90 grados como sea posible.
3. Reduzca la velocidad al acercarse, y levántese del asiento, manteniendo las rodillas dobladas hacia adentro contra el tanque de combustible.
4. Agarre el manillar con firmeza y mire hacia adelante.
5. Justo antes del contacto, acelere un poco. Esto extiende la suspensión delantera y desplaza el peso hacia atrás.
6. Después del contacto, inmediatamente desacelere. Esto evita que el neumático trasero de gire sobre el obstáculo.
7. Permanezca levantado durante la maniobra.

CONDICIONES DE LA CARRETERA

CONDICIONES DE LA CARRETERA

Los cambios en las condiciones de las carreteras son parte del desafío del motociclismo. Usted tiene que estar listo para cualquier cosa. Utilice SIPDE para identificar los problemas temprano, dándole tiempo para planificar. Preste especial atención a los cambios en el color y textura que le dejan saber que la tracción puede cambiar.

SUPERFICIES MOJADAS POR LA LLUVIA:

Si las condiciones son inseguras, encuentre un lugar seguro para parar fuera de la vía. Las carreteras son más resbaladizas al principio al comenzar la lluvia, especialmente en el centro del carril por donde los residuos de petróleo tienden a acumularse. Si la lluvia acaba de comenzar, considere esperar un tiempo antes de iniciar su viaje. El aceite, suciedad y otros residuos se acumulan en la superficie de la carretera. La lluvia se mezcla con esa composición y crea una película resbaladiza, pero con el tiempo esta película se lava y mejora la tracción. Evite montar durante la primera parte de la lluvia cuando las condiciones son más resbaladizas. Cuando viaja en la lluvia o en superficies mojadas, necesitará más distancia para detener la motocicleta sin perder tracción. Para ello, disminuya la velocidad y asegúrese de dejar un cojín de espacio mayor entre usted y el resto de los vehículos tanto en el frente como detrás de usted.

Las superficies brillantes pueden ser resbaladizas. Algunos ejemplos son:

- cubiertas y placas de metal
- marcas viales pintadas o de plástico
- rejillas en los puentes
- vías del tren y cruces de goma
- hojas mojadas

Aquí hay algunos consejos para montar en superficies mojadas:

1. Si las condiciones lo permiten, monte en las pistas de otros vehículos para ayudar a evitar hidroplaneo.
2. Reduzca la velocidad y ángulo de inclinación en las curvas y en particular las superficies resbaladizas. Conserve su tracción.
3. Aumente la distancia de seguimiento.
4. Evite el agua y los surcos en la carretera causados por un excesivo desgaste del pavimento. Las motocicletas pueden perder tracción debido al hidroplaneo (acumulación de agua en la banda de rodadura). Monte donde la tracción sea mejor.
5. Evite montar durante una tormenta eléctrica. ¿Por qué tomar el riesgo?
6. Cuidado con las superficies brillantes. Pueden ser muy resbaladizas. Algunos ejemplos son:
 - las placas y las cubiertas de metal
 - marcas viales pintadas o de plástico
 - rejillas en los puentes
 - las vías del ferrocarril y los cruces de goma
 - hojas mojadas

Parte 8 | SITUACIONES ESPECIALES

RANURAS DE LLUVIA

Ranuras de lluvia se cortan en la carretera paralela a la trayectoria de desplazamiento. Ellas canalizan el agua lejos de la superficie, pero no afectan a la tracción. Sin embargo, los surcos de lluvia pueden causar que la motocicleta se menee. No luche contra la maniobra; en cambio, mantenga un agarre firme pero relajado en las empuñaduras. Mantenga una velocidad constante y mantenga la mirada hacia arriba.

REJILLAS EN LOS PUENTES

Rejillas en los puentes son superficies de acero resbaladizas que causan la motocicleta se menee o pierda el control. Esta situación no es un peligro cuando se maneja adecuadamente. Reduzca la velocidad antes llegar a la reja, a continuación, mantenga una velocidad constante. Mantenga sus mirada a donde en desea ir. Una vez más, mantenga un agarre firme pero relajado en las empuñaduras y evite maniobras bruscas. Conduzca de manera uniforme y sin problemas.

SUPERFICIES Y RESIDUOS SUELTOS

Superficies pavimentadas pueden estar llenas de arena, grava, cenizas, rocas y hojas, así como de combustible, aceite y refrigerante. Esté atento a los cambios reveladores de color de la superficie o textura. La tracción se ve comprometida en estas situaciones, así que evite una aceleración brusca o de frenado, y minimice inclinarse. Conduzca en línea recta, manteniendo una aceleración constante.

CAMINOS DE GRAVA

Los caminos de tierra disminuyen la tracción. Conduzca donde la tracción sea mejor, por lo general en los surcos creados por otros vehículos. No cambie su dirección o acelere bruscamente, y limite su ángulo de inclinación. Mantenga sus ojos, mirando en donde desea ir. Las carreteras que han sido “chip sealed” a menudo tienen grava suelta y puede ser muy parecidas a un camino de grava.

SELLADOR DE GRIETAS

Las grietas en superficies de carreteras suelen ser selladas con una sustancia similar al alquitrán negro. Cuando hace buen tiempo, este material se convierte en ALGO pegajoso y resbaladizo, causando a las motocicletas que se resbalen al inclinarse. Reconocer este cambio en el color del pavimento y evítelo si es posible. Si no se puede evitar, reduzca la velocidad y minimice la inclinación.

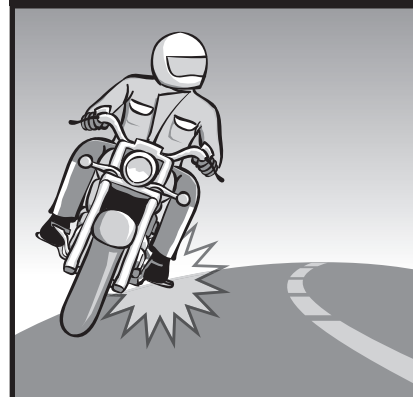
PLACAS DE ACERO

Las placas de acero se utilizan a menudo para cubrir excavaciones. Estas placas son muy resbaladizas, especialmente cuando están mojadas. Conduzca a través de ellos, evitando maniobras bruscas y ángulo de inclinación.

CARRETERAS CORONADAS

Son carreteras que tienen un ángulo de inclinación para que el agua ruede. Utilice SIPDE para la alerta temprana de que el aclaramiento de la curva se reduce. Limite su ángulo de inclinación al girar a la izquierda.

Limite su ángulo de inclinación al en las carreteras coronadas!



Condiciones de la Carretera

VIAS DEL FERROCARRIL, COSTURAS DEL PAVIMENTO, GUARDIAS DE GANADO

Las vías del ferrocarril por lo general no representan un problema si usted monta directamente a través de ellos. Si las pistas se cruzan en su camino en diagonal, trate de acercarse a ellos en un ángulo de 45 grados, pero tenga cuidado de mantenerse en su carril. Para cruzar vías del tranvía, costuras pavimento y guardias de ganado que son paralelo a su trayectoria de desplazamiento, maniobre para que el ángulo sea de al menos 45 grados. No cruce con un ángulo pequeño. De lo contrario, las pistas o las costuras pueden agarrar el neumático delantero y causar un accidente.



HUECOS, BACHES, Y GRIETAS

Trate huecos, baches y grietas como lo haría con cualquier otro obstáculo. Si usted no puede ir a su alrededor, cruce en un ángulo de 90 grados, mantenga una velocidad constante y eleve el asiento al cruzar.

SUPERFICIES EXTREMADAMENTE RESBALOSAS

Hielo, nieve, barro y musgo pueden hacer superficies muy resbaladizas. Incluso las marcas viales pueden ser resbaladizas. Esté alerta a la posibilidad de estos riesgos, como la aparición de mal tiempo en las elevaciones más altas, las zonas propensas a deslizamientos de tierra, y la humedad, los parches de sombra de la carretera que puede tener hielo negro, musgo o algas.

El proceso SIPDE le ayudara para no ser sorprendido por tales peligros. Si tiene que viajar a través de ellos, utiliza el acelerador suavemente y con cuidado. Apriete el clutch para eliminar la posibilidad de frenado del motor. No haga movimientos bruscos o repentinos. Viaje las pistas de otros vehículos. Tenga especial cuidado con otros vehículos. Las carreteras están resbaladizas para ellos también. Recuerde, la clave para el manejo de situaciones de baja tracción es entrarle suaves.

Parte 8 | SITUACIONES ESPECIALES

ANIMALES

Animales en la carretera pueden representar un serio peligro para los motociclistas. Cómo tratar con ellos depende de las condiciones del camino y el tamaño del animal.

ANIMALES PEQUEÑOS

Animals like squirrels and rabbits may dart into your path. Don't increase your risk by attempting to avoid a collision. If it's unsafe
Los animales como ardillas y conejos pueden lanzarse en su camino. No aumente su riesgo al tratar de evitar una colisión. Si no es seguro para usted desviarse o frenar, prepárese para superar el obstáculo.

ANIMALES QUE LO PERSIGUEN

Algunos perros persiguen a los vehículos y las motocicletas no son una excepción. Los perros utilizan SIPDE escoger un punto de intercepción. Derrote a esa estrategia desacelerando, bajando el cambio y luego acelerando fuera del alcance del perro. No pateee al perro. Mantenga sus mirada hacia arriba.

ANIMALES QUE DEAMBULAN

Los animales más grandes, como los ciervos y alces crean un peligro real. Ellos son impredecibles y golpearlos es como chocar con un camión. Utilice SIPDE agresivamente en las zonas donde los ciervos o alces pueden estar presentes. Recuerde que estos son animales de manada. Si usted ve uno, espere más. Si se encuentra con uno de estos animales, reduzca la velocidad lo más que pueda. La velocidad de paso más segura es poca velocidad. Tenga en cuenta que estos animales pueden correr hacia usted. Este preparado!



Wind

Una explosión inesperada de viento puede empujar una motocicleta de la carretera. Es importante entender donde pueden producirse ráfagas y estar preparado para contrarrestar el viento con técnica de conducción adecuada.

Camionetas, casas rodantes y otros vehículos grandes empujan mucho aire por delante y a los lados. Evite el viento de estos vehículos al alejarse de ellos cuando se acercan. Cuando pasa un vehículo grande, manténgase lejos de su lado para evitar ser tirado hacia este. Durante la conducción, puede encontrarse con vientos constantes o ráfagas fuertes e irregulares. La estrategia es la misma: Inclínese hacia el viento aplicando presión hacia delante en la empuñadura.

Cuanto más fuerte sea el viento lateral, se debe aplicar mas presión hacia adelante. Utilice SIPDE para identificar lugares donde el viento puede ser bloqueado, como cortes de carreteras y pasos inferiores de autopista. Cuando el viento se bloquee, usted tendrá que aligerar la presión sobre la empuñadura. Utilice también SIPDE para identificar los puentes y pasos a desnivel, donde puede estar expuesto a toda la fuerza del viento, en otras palabras, debe estar preparado. Ajuste su posición en el carril para permitir espacio para moverse de un lado a otro dentro de su carril para compensar las ráfagas de viento. Para explosiones fuertes e irregulares, esté listo! Maximice el espacio de seguridad alrededor de usted. Esté preparado para tomar medidas inmediatas para contrarrestar la explosión. Si el viento es demasiado peligroso, encuentre un lugar seguro para estacionar hasta que las condiciones mejoren.

PARQUEADO

PARQUEANDO PARALELO

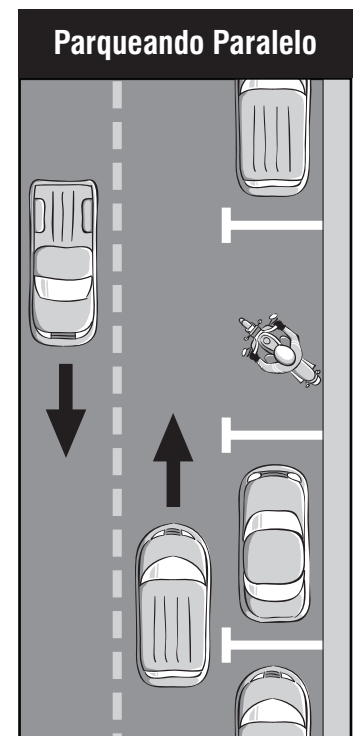
Retroceda en el espacio en un ángulo adecuado para mantener la motocicleta fuera del flujo de tráfico. Coloque el neumático trasero contra la acera. Asegurarse de que esta maniobra es legal donde parquee.

ESPACIOS “PULL-IN”

El espacio es suyo. Centre la motocicleta en el espacio para que otros vehículos no paren a su lado.

SEGURIDAD

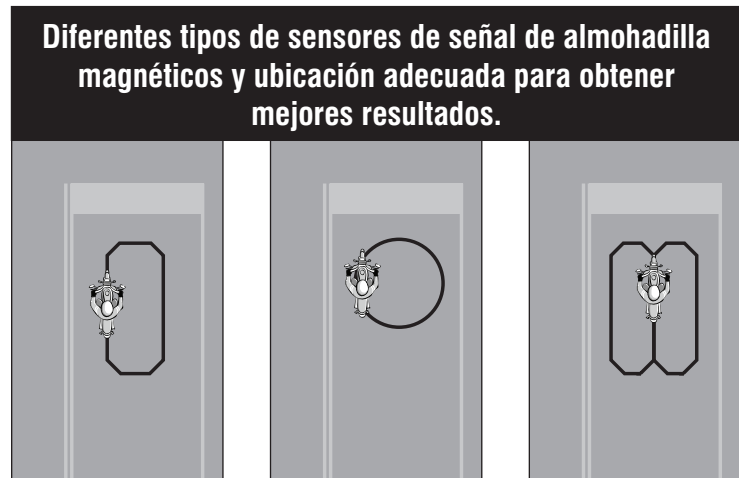
Asegure la motocicleta con el manillar hacia el caballete lateral. Para una mayor estabilidad y seguridad, bloquear las horquillas. Deje la motocicleta en la primera marcha para evitar que se ruede. Precaución: Cuando el asfalto está caliente, un caballete lateral puede hundirse. Para evitar que se hunda, coloque un objeto rígido como un refresco aplastada debajo el caballete lateral.



Parte 8 | SITUACIONES ESPECIALES

SEÑALES DE TRANSITO ACTIVADAS POR EL TRAFICO

La mayoría de las señales de tráfico se activan por la masa magnética de los vehículos. Las motocicletas carecen de masa por esto los sensores no siempre las detectan. Coloque su motocicleta directamente sobre una tira de sensor. Muchas señales de tráfico tienen plazas amarillas en el pavimento para ayudarlo a saber dónde se encuentran los sensores. Si eso no funciona, póngase en contacto con la agencia responsable de la intersección. Explique la situación y pida que el sensor sea ajustado.



Preguntas de Repaso

1. ¿Dónde debe usted mirar al cruzar obstáculos?
2. ¿Qué ángulo de aproximación se recomienda al cruzar obstáculos?
3. ¿Qué indica un posible cambio en la tracción carretera?
4. ¿Cómo debe viajar a través de superficies de baja adherencia?
5. ¿Qué debe hacer si se encuentra con ciervos en la carretera?
6. ¿Qué debe hacer si sospecha que su caballete lateral se hundirá en la superficie de estacionamiento?

Parte 9 | Impedimentos para la seguridad

Conductores responsables están alerta, son conscientes, hábil e inteligentes, porque saben que el motociclismo requiere atención aguda y constante disponibilidad. Cualquier condición física o mental que reduce su atención, empaña su juicio o interfiere con sus habilidades de conducción constituye un impedimento seguridad. Para un motociclista, montar cuando este deteriorado física y / o mentalmente, por cualquier motivo, está buscando desastre.

Aunque la mayoría de los conductores entienden que el uso de alcohol y drogas es peligroso, es importante reconocer que la fatiga, el hambre, la exposición a los elementos y las preocupaciones diarias también pueden desplazar su pensamiento y distraer su atención de la conducción. La evaluación de su estado personal es el primer paso para reducir el riesgo de montar.

EL ALCOHOL Y EL MOTOCICLISMO— UNA MEZCLA LETAL

El alcohol es la principal causa de muerte entre los motociclistas. Según la NHTSA Datos de Seguridad del Tráfico, datos del 2012, el 52% de los pilotos de California que murieron en accidentes de motocicletas habían estado bebiendo. Muchas de las concentraciones de alcohol en la sangre de estos pilotos niveles (BAC) están por debajo de los límites legales, pero, obviamente, fueron perjudicados en su juicio y habilidades. El deterioro comienza con la primera copa. La pregunta es, ¿cuánto deterioro está usted dispuesto a aceptar?

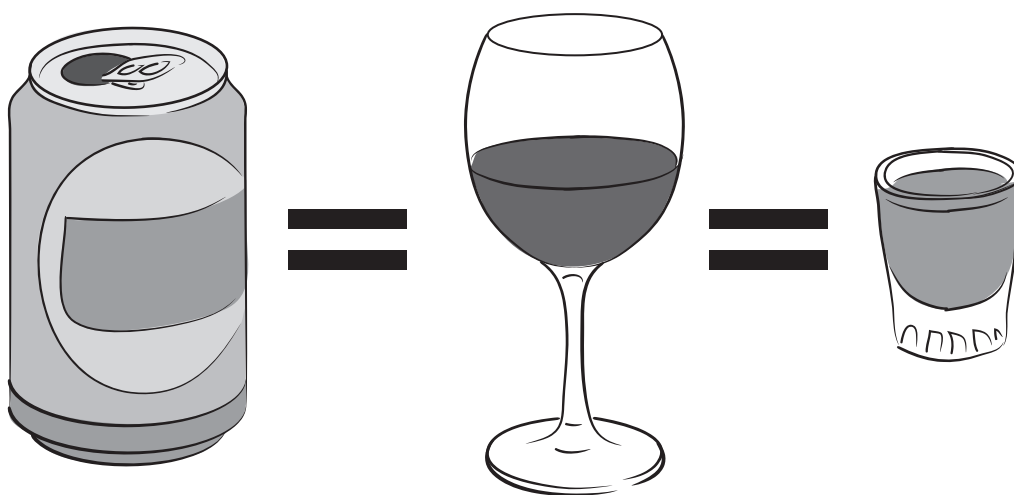
ESTRATEGIA:

Reconozca cuando usted tenga un empedimiento. Que tanto deterioro esta usted dispuesto a aceptar?

EFFECTOS DEL ALCOHOL

El alcohol es un depresivo-retrasa sus funciones corporales. Debido a que se absorbe rápidamente en el torrente sanguíneo, los efectos comienzan a aparecer casi de inmediato en forma de errores de juicio, problemas de visión, desaceleración de reacciones y coordinación reducida.

Los contenidos alcohólicos de una lata de cerveza, una copa de vino y un shot de whiskey son casi iguales.



Parte 9 | Impedimentos para la seguridad

MEDIDAD DE IMPEDIMIENTO

Debido a que es ilegal operar un vehículo bajo la influencia de drogas o alcohol, las consecuencias de hacerlo pueden conducir a multas graves, la pérdida de su licencia e incluso penas de cárcel. Si usted no está familiarizado con las leyes, sanciones y multas asociadas a la conducción en estado de ebriedad, tome algún tiempo para familiarizarse con ellos. La mayor parte de las leyes estatales, del condado, y de la ciudad, se pueden ver en línea. También tome un momento para familiarizarse con la ley de “consentimiento implícito”, que puede prever la suspensión obligatoria de la licencia de conducir si usted se niega a tomar una prueba de sobriedad.

Si usted está en estado de embriaguez, ningún vehículo es más seguro de conducir que cualquier otro. Además de riesgo de causar lesiones (o la muerte) a sí mismo o a otros, considere el probable impacto económico para usted, su motocicleta y otros alrededor de usted si intenta operar su motocicleta (o cualquier otro vehículo), mientras que esta bajo la influencia de drogas o alcohol. Aquí hay algunos indicios de deterioro de alcohol que los funcionarios encargados de hacer cumplir la ley buscan durante las pruebas de sobriedad de campo estandarizados:

Juicio Impedido

Alteraciones en el juicio se evidencia por una voluntad de asumir riesgos. Conductores deteriorados normalmente no reconocen este comportamiento. Pueden pensar que montan mejor después de tomar unas copas.

Atención Dividida

Pruebas de sobriedad de campo miden la capacidad de un conductor para atender a varias tareas mentales y físicas, al mismo tiempo. La capacidad de dividir la atención se altera en los conductores bajo la influencia del alcohol y / o otras drogas. Como resultado, tienden a concentrarse en sólo unos pocos aspectos del motociclismo y no ponen atención a los demás. Por ejemplo, pueden ignorar una señal de tráfico y centrarse en el control de velocidad.

Vision Impedida

Nistagmo o movimiento involuntario de los pequeños músculos de los ojos, es una señal fácilmente apreciable de deterioro por alcohol o posible drogas. El efecto de nistagmo sobre un motociclista es crítico, ya que estos músculos con discapacidad son los que controlan la capacidad del conductor para enfocar y ajustar a las condiciones de luz cambiantes. Las personas que experimentan nistagmo no son conscientes de que sus ojos se están moviendo y no son capaces de controlarlo.

Blood Alcohol Concentration

Hay muchos factores que deben tenerse en cuenta al determinar el BAC, incluyendo el tamaño físico, el sexo, la cantidad de alcohol consumido y el número de horas dedicadas a beber. En la mayoría de los estados, una persona con un BAC de .08% se considera legalmente intoxicado. Aliento, sangre y / u orina confirman BAC. Bajo la ley de California se le considera que conduce bajo la influencia si su BAC es 0.01% o más y es menor de 21 años de edad; 0,08% o más, si usted tiene 21 años o más.

MEDIDAD DE IMPEDIMIENTO

SIPDE BAJO ASEDO

LO QUE EL ALCOHOL Y/O LAS DROGAS HACEN AL PROCESO DE SIPDE:

- Scan** La visión clara se ve afectada. Su capacidad para detectar objetos en movimiento y ver claramente en la noche se ve afectada. La información crítica puede perderse. Su capacidad de dividir la atención entre el escaneo y la conducción de la moto se ve afectada.
- Identify** A medida que aumenta el deterioro, se desvía más atención a la operación de los controles. Pistas visuales claves se pierden. Peligros no se identifican.
- Predict** El juicio y la capacidad de procesar la información están deteriorados. La memoria a corto plazo se ve afectada.
- Decide** La capacidad de dividir la atención, analizar el riesgo y tomar decisiones es deficiente.
- Execute** La capacidad de reaccionar adecuadamente y con precisión se ve afectada. Su tiempo de reacción, la coordinación y el equilibrio se vean comprometidos.

AGREGANDOLE DROGAS LO HACE PEOR

Es importante recordar que muchos medicamentos que se venden sin prescripción como para la tos y las alergias también pueden afectar sus habilidades de conducción. Ellos pueden ser tan peligrosos como el alcohol y otras drogas en la reducción de su capacidad de percibir y reaccionar a las amenazas. Peor aún, la combinación de alcohol con otras drogas a menudo puede aumentar drásticamente el efecto en sus capacidades mentales y físicas.

Montar deteriorado es como si se tuviese una cortina entre los ojos y el cerebro. La información crítica se pierde, las habilidades y el juicio están embotados, pero su confianza es alta. Mezclar otras drogas, sustancias controladas o inhalantes lo hace peor- es una combinación mortal!

Parte 9 | Impedimentos para la seguridad

HAY UNA CURA

El deterioro comienza con la primera copa, así que use su buen juicio antes de beber. Aprenda de los errores de otros y planifique para el futuro:

- Separe beber y montar en motocicleta. Si va a beber alcohol o incluso sospecha que se servirá, no monte. Vuélvalo su procedimiento estándar de separar el uso de drogas y alcohol y operar una motocicleta.
- Si está usando drogas o alcohol, la única estrategia razonable es no montar en absoluto.
- Tenga un plan alternativo para llegar a casa en caso de que supere sus límites personales.
- El tiempo es el factor principal que limpiará el sistema de las drogas y el alcohol. Si tiene problemas, no ande en motocicleta de nuevo hasta que haya permitido el tiempo suficiente para que las drogas o el alcohol salgan de su sistema y que haya recuperado su capacidad para conducir con seguridad. Esto puede significar la espera durante la noche. El tiempo variará para la eliminación de otros fármacos de su sistema.

STRATEGY:

*Separate
drinking and
riding.*

Compromiso #8 del Smart Rider:

_____ (inicial) **“Reconozco que muchos accidentes mortales de motocicletas involucran pilotos que habían estado bebiendo. Acepto este hecho y me comprometo a separar el consumo de alcohol (y otras drogas) antes de montar una motocicleta. Me comprometo a montar sobrio”.**

AYUDE A SUS AMIGOS

Lo último que alguien quiere es ver a un amigo en un choque. Intervenga cuando sospeche que uno de sus amigos está demasiado deteriorado para montar, pero tiene la intención de hacerlo de todos modos.

- Organice un viaje seguro a casa.
- Asegure la motocicleta. Conductores son a menudo reacios a dejar su motocicleta. Busque un lugar seguro para la moto de su amigo.
- Obtenga ayuda de otros. Cuanto más apoyo tenga, mejores serán sus posibilidades de éxito.
- Deje de servir alcohol si usted es el anfitrión.
- Use cualquier excusa para mantener a su amigo lejos de la motocicleta. Sirva alimentos o las bebidas no alcohólicas para pasar el tiempo. Deje que su amigo duerma en su casa.
- Si todo lo demás falla, esconda las llaves.

Separere beber de montar en motocicleta.

Ayude a sus amigos

MOTOCICLISTA IMPEDIDO EN SU GRUPO

Si otro conductor o el pasajero en su grupo aparece deteriorado o intoxicado, es importante que usted y otros en su grupo intervengan y lo convenzan de que se abstenga de viajar por su propia seguridad y la seguridad del resto del grupo. Montar con otros que tienen problemas es riesgoso. Dado que las posibilidades de un accidente aumentan en gran medida cuando se está impedido, el riesgo para otros alrededor de un conductor deteriorado aumentará en gran medida también. Incluso para aquellos que no tienen problemas, pueden terminar como parte de una situación grave o incluso mortal.

Si otros miembros de su grupo están decididos a montar con problemas, es en el mejor interés de su propia seguridad no montar con ellos. Paseos de grupo puede ser un montón de diversión a nivel social, pero una vez que las drogas y el alcohol entran en escena se acaba la diversión si todavía están montando. Es posible que se encuentre en una situación en la que lo mejor que puede hacer es dejar el grupo y continuar solo. Si esto sucede, usted ha hecho la mejor elección

Compromiso #9 del Smart Rider:

_____ (inicial) **“Reconozco que un conductor deteriorado en el grupo me pone en riesgo. Acepto este hecho y comprometo a evitar viajar con otras personas que están impedidos.”**

Parte 9 | Impedimentos para la seguridad

OTROS IMPEDIMIENTOS

El alcohol y las drogas no son las únicas cosas que deterioran sus capacidades mentales y físicas. Existen numerosos factores que pueden conducir a la fatiga y somnolencia o afectar su capacidad para conducir con seguridad lo contrario.

El tiempo es muy común. Viento, lluvia, calor, frío, las tormentas de polvo y otras condiciones climáticas pueden producir toda la fatiga y hacer que un pasajero se canse y pierden el foco. Millas largas en la moto en un solo día pueden causar fatiga y somnolencia también.

Montar si está cansado o con sueño también puede afectar su capacidad para conducir con seguridad.

Un duro día de trabajo, o incluso una comida pesada, puede afectar su capacidad para mantener la concentración. Si se siente cansado o somnoliento, es el momento de parar y tomar un descanso hasta que recupere su capacidad para conducir con seguridad. En clima frío, lluvioso o caliente, puede ser necesario tomar descansos con más frecuencia de lo habitual para mantener su enfoque y temperatura del cuerpo de forma segura.

Fatiga/Somnolencia

Reconozca el estado de preparación del conductor. Cuando usted está cansado, o si la lucha contra los elementos ha disminuido sus reservas de energía y atención, tome un descanso o deje de montar ese día. No conduzca cuando el cuerpo y la mente están tan embotados que es difícil procesar la información y responder a las amenazas.

Temperaturas Extremas

La exposición al calor prolongado y / o el frío afecta su energía y entorpece su atención. La lluvia, ráfagas de viento y otras condiciones adversas también aumentan el estrés y la fatiga. El montar con seguridad significa disfrutar el viaje. No deje que la búsqueda de su destino le impida detenerse cada vez que necesita para descansar y recuperarse.

Anulación de sus habilidades

No deje que el ego y la emoción deterioren el juicio y la seguridad. La calle no es lugar para la competencia, o conducción agresiva. Si ese tipo de conducción le interesa, vaya a una pista de carreras.

Agresión y Emoción

Si sus emociones están muy cargadas de una manera negativa, no es un buen momento para viajar debido a que su enfoque no está donde necesita estar para operar con seguridad un vehículo.

Exceso y falta de confianza

Tiene un gran día? Cuando usted se siente con exceso de confianza, puede que conduzca más rápido y de forma más agresiva de lo normal. Quizá sea el momento de volver a ajustar su velocidad para que pueda disponer de más tiempo para reaccionar a la carretera. Del mismo modo, si usted está nervioso, o no se siente con confianza, puede que tenga que reducir la velocidad a una velocidad que le permita relajarse.

DISTRACCIONES PERTURBADORAS

Conducir una motocicleta requiere su atención completa. La ira, el estrés, problemas y/o el dolor son sólo unas pocas distracciones perturbadoras. Aunque no se puede evitar estos problemas en actividades de día a día, las debe poner a un lado cuando monte una motocicleta. El motociclismo es un antídoto maravilloso para las preocupaciones. Deje sus problemas atrás!

Otros Impedimientos

Dispositivos de Comunicacion

El uso de teléfonos celulares, intercomunicadores, radios CB, GPS y otros dispositivos de comunicaciones, puede afectar su atención y su capacidad para mantener la concentración en el viaje. Los conductores tienen que reconocer que cada uno de estos factores pueden añadir a la distracción, y tomar decisiones en consecuencia.

Depende de usted, el conductor, para tomar decisiones que ayuden a minimizar los factores que afectan a su rendimiento y seguridad.

Envejecimiento y Problemas de Salud

A como la gente envejece sus tiempos de reacción se vuelven más lentos. Se necesita más tiempo para identificar cuándo es el momento de frenar o evitar un obstáculo. Ciertos problemas de salud tales como artritis, problemas de visión y habilidades motoras lentas también pueden afectar

Compromiso #10 del Smart Rider:

_____ (inicial) **"Reconozco que hay una amplia variedad de factores que pueden afectar mi capacidad para conducir con seguridad. Acepto este hecho y me comprometo a evitar factores que pueden afectar negativamente a mi capacidad de conducción y rendimiento".**

Preguntas de Repaso

1. ¿Cómo afectan los acontecimientos diarios en la preparación del conductor?
2. ¿Cuáles son tres ejemplos de impedimentos?
3. ¿Qué porcentaje de víctimas mortales están relacionados con el alcohol?
4. ¿Cómo afecta el proceso SIPDE el conducir bajo la influencia?
5. ¿Cuáles son algunas maneras de intervenir para evitar que un amigo conduzca bajo la influencia?

Parte 10 | CARGANDO PASAJEROS Y CARGA

CARGANDO PASAJEROS

Agregando pasajeros y carga abre una nueva dimensión de su experiencia en el motociclismo, pero recuerda que esto afectará el manejo de la motocicleta. La moto se sentirá más pesada en todas las velocidades. La aceleración se reducirá y las distancias de frenado se alargan. La estabilidad en las curvas puede ser afectada.

Aquí hay algunos consejos para hacer el viaje seguro y agradable al llevar los pasajeros:

1. Es una buena idea no llevar pasajeros en su motocicleta hasta que tenga una gran experiencia y este muy cómodo el manejo de la motocicleta con sólo usted. El peso añadido de un pasajero va a crear una nueva sensación de equilibrio que tendrá que aprender. Y recuerde que el peso adicional de un pasajero requerirá de frenado más firme que cuando viaja solo.
2. Ajuste la presión de la suspensión y los neumáticos de acuerdo con las recomendaciones del fabricante que se encuentran en el manual del propietario.
3. Nunca lleve un pasajero en frente de usted. Esto es peligroso y es ilegal en muchas jurisdicciones.
4. Su pasajero debe ser capaz de llegar a los reposapiés y debe ser capaz de mirar por encima de su hombro.
5. Asegúrese de que el pasajero lleva el equipo de protección adecuado y que los cordones de los zapatos están atados.
6. Muestrele a su acompañante cómo montar para que él o ella pueda evitar los tubos de escape calientes. Tenga la moto en marcha y lista para ir antes de que monte de pasajeros. Coloque los dos pies en el suelo y agarre el freno delantero. Esto estabiliza la motocicleta para el pasajero que se monta y desmonta.

Compromiso #11 del Smart Rider:

_____ (inicial) **“Reconozco que cuando llevo un pasajero, yo soy responsable de su seguridad y comodidad. Acepto este hecho y me comprometo a esperar que tenga habilidades y experiencia significativa como un conductor solo para luego llevar a los pasajeros”.**

Reglas para la seguridad y protección de los pasajeros

REGLAS PARA LA SEGURIDAD Y PROTECCION DE LOS PASAJEROS

Informe a su pasajero antes de la primera vuelta. Pídale a su pasajero que siga estas reglas para la seguridad y la protección:

- Notifique al conductor cuando esté listo para montar o desmontar y esperar la aprobación. Esto evita los cambios sorpresivos de equilibrio.
- Mantenga las manos en la cintura o las caderas del conductor. Esto prepara al pasajero para la aceleración o frenado. Mantenga ambos pies en las estriberas en todo momento.
- Mantenga las manos y pies lejos de piezas en movimiento y partes calientes. Mire por encima del hombro del conductor en la dirección del giro. Evite movimientos bruscos que puedan afectar la estabilidad.
- Si el piloto se levanta del asiento, usted debe hacerlo también.
- Disfrute el viaje!



CARGANDO CARGAS

Al llevar carga, considere el peso, la ubicación y la seguridad.

PESO

Check your owner's manual for the maximum load limits for your motorcycle. Do not exceed the total weight limitation. Revise su manual de propietario para los límites de carga para su motocicleta. No exceda el límite de peso total. Alforjas, bolsas traseras y equipaje tienen limitaciones de peso individuales, también. Compruebe los límites de peso en el manual del propietario, la literatura de accesorios o en el interior del accesorio en sí, y no exceda esos límites. Revise su manual de propietario para recomendaciones sobre el ajuste de la presión de la suspensión y los neumáticos para acomodar el peso adicional.

UBICACION

El equilibrio es importante en el motociclismo, e igualmente importante en la carga de una motocicleta. Mantenga la carga baja y concéntrala hacia el centro de la motocicleta. Si está utilizando alforjas, mantenga el peso igualmente distribuido de lado a lado. Trate de colocar los artículos más pesados por delante del eje trasero. Utilice el portaequipajes, la bolsa de cola o el maletero para el equipaje ligero. Demasiado peso detrás del eje trasero puede afectar drásticamente la dirección y estabilidad. Nunca utilice la horquilla delantera, guardabarros o manillar para el transporte de cargas, ya que puede obstruir la dirección y causar inestabilidad. Asegúrese de que bolsas de depósito no interfieran con el movimiento del manillar o el acceso a los controles.

Parte 10 | CARGANDO PASAJEROS Y CARGA

SEGURIDAD

Asegúrese de que la carga no cambie mientras que usted está montando. Compre bastidores y accesorios de equipaje que se han sido diseñados para su motocicleta. Al colocar las cargas, utilice redes de carga de la motocicleta o correas con múltiples puntos de fijación. Asegúrese de que cada correa se fije a través de la carga. Tenga cuidado de que nada bloquee las luces o interfiera con la dirección o la suspensión o restrinja su punto de vista en los espejos. Meta todos los cabos sueltos y cualquier cosa que pueda quedar atrapado en las ruedas. Mantenga la carga lejos del mofle. Compruebe la carga cada vez que pare a asegurarse de que no se haya aflojado o desplazado.

DIFERENCIAS EN EL MANEJO

Ya se trate de carga o de pasajeros (o ambos), añadiendo más peso a la moto va a cambiar la forma en que su motocicleta se maneja de varias maneras.

El primero es el equilibrio. Usted necesitará resistencia adicional para equilibrar su moto durante el viaje, y muy especialmente en momentos de desaceleración, parada y volver a acelerar.

Debido al peso añadido, necesitará más distancia para frenar o detener la motocicleta. Y esto exige un espacio de seguridad más grande detrás y por delante de usted para frenar de manera segura o llevar la moto a una parada sin perder tracción.

Peso adicional en la motocicleta hará que la dirección se sienta “más pesada”. Esto significa que se requiere más fuerza para hacer que la moto vaya donde quiera que vaya, especialmente a bajas velocidades y al llegar a una parada.

Ajuste de la presión de los neumáticos y la suspensión para el peso añadido permitirá a su motocicleta manejar mejor en todo tipo de superficies. Su moto agarrará mejor en las curvas y manejará golpes más suavemente. Revise su manual de propietario para obtener más información sobre cómo hacer estos ajustes.

Preguntas de Repaso

1. ¿Cuándo debe considerar llevar un pasajero?
2. ¿Cómo debe estar vestido el pasajero?
3. ¿Qué instrucciones le da a su pasajero y cuándo?
4. ¿Dónde puede encontrar la capacidad de carga máxima para su motocicleta?
5. ¿Qué debe ajustar si usted está llevando cargas?
6. ¿Dónde debe usted llevar objetos pesados?

Parte 11 | MONTANDO EN GRUPO

Viajar con amigos es una manera agradable de compartir el viaje. Si usted decide ir con los demás, hagalo de una manera que sea seguro para todos. Siga estas sencillas reglas:

ESPERE PARA MONTAR EN GRUPO

Nuevos pilotos a menudo sienten que será mejor si empiezan por montar con un grupo. Pero en realidad, lo mejor es comenzar tomando paseos solo o simplemente montar con otro piloto que tenga más experiencia. Montar en grupo requiere habilidades adicionales y se usa más energía mental para mantener un registro de su colocación en el grupo, el espacio y la ubicación de los que le rodean. Espere hasta que haya creado sus habilidades y la confianza para operar de manera segura su motocicleta en paseos solo antes de construir las habilidades adicionales que necesitará para montar con seguridad dentro de un grupo.

MANTENGA EL GRUPO PEQUEÑO

Limite su grupo de cuatro a seis pilotos. Si usted tiene más corredores, divídalos en grupos más pequeños. Los conductores en la parte posterior de grupos grandes pueden quedar separados del grupo principal por el tráfico o luces de tránsito y sentir la urgencia de alcanzar al resto. Elimine este potencial al limitar el tamaño de su grupo.

DE SEÑALES TEMPRANO Y FRECUENTEMENTE

La comunicación y la planificación son factores importantes para mantener un grupo unido.

Hay más de una docena de señales de mano que puede utilizar para comunicarse durante un viaje en grupo. Para la seguridad de todos, el grupo debe conocer y utilizar estas señales. Antes de empezar, el líder debe mostrar al grupo las señales que van a utilizar para comunicarse. El líder debe escanear los cambios por delante y dar señal temprana para que todos tengan la advertencia anticipada. Todo el mundo debería seguir su ejemplo al señalar a los siguientes corredores. Considere la seguridad de todo el grupo al hacer cambios de carril o de pasar otros vehículos.

PONGA LOS PRINCIPIANTES ADELANTE

Ponga nuevos conductores justo detrás del líder. Si pone nuevos pilotos en la parte trasera, pueden sentirse presionados a superar sus habilidades y nivel de comodidad en un esfuerzo por mantener el ritmo. Anime a todos a viajar dentro de sus límites.

CONOZCA LA RUTA

Todo el mundo debe conocer la ruta. Realice múltiples mapas u hojas de ruta en caso de que el grupo se separe.

NO PIERDA LA COLA

Sea responsable por el conductor directamente detrás de usted. Al realizar un giro, pasar por una señal o cambiar de carril, asegúrese de que los conductores siguientes todavía están con usted. Si no es así, frene y espere. Además, el conductor por delante debe notar que alguien falta y debe esperar. Esta estrategia ayuda a mantener al grupo unido.

Parte 11 | MONTANDO EN GRUPO

MANTENGA SU DISTANCIA

Al ir en un grupo, lo mejor es viajar en una formación escalonada, con al menos 1,5 a 2 segundos de espacio entre cada motocicleta. El primer conductor debe montar en la parte izquierda del carril, con el conductor detrás de el en la parte derecha y así sucesivamente. Grupos grandes deben dividirse en grupos pequeños de no más de cuatro a seis pilotos con seis a ocho segundos entre los grupos más pequeños. Esto permite que el tráfico más rápido pase de forma más segura.

CUANDO ROMPER LA FORMACION ESCALONADA

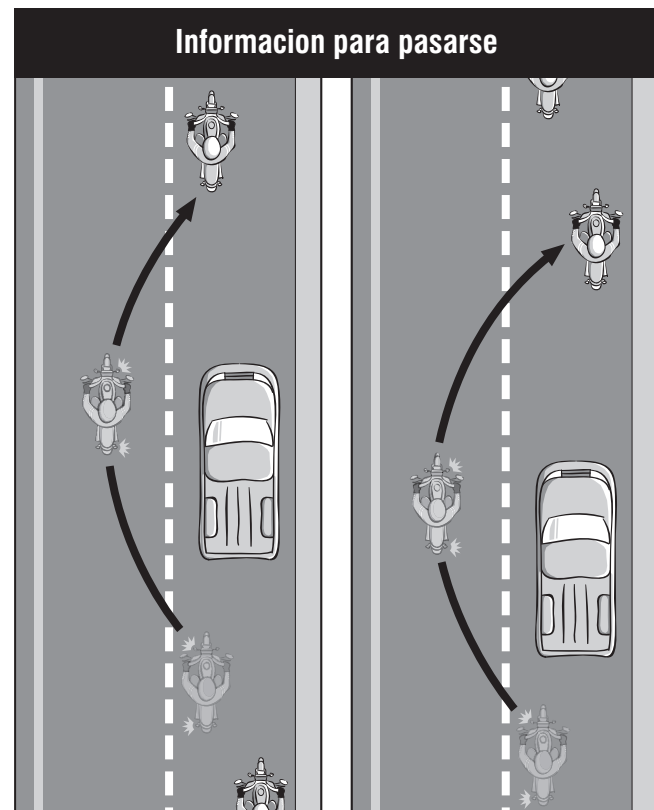
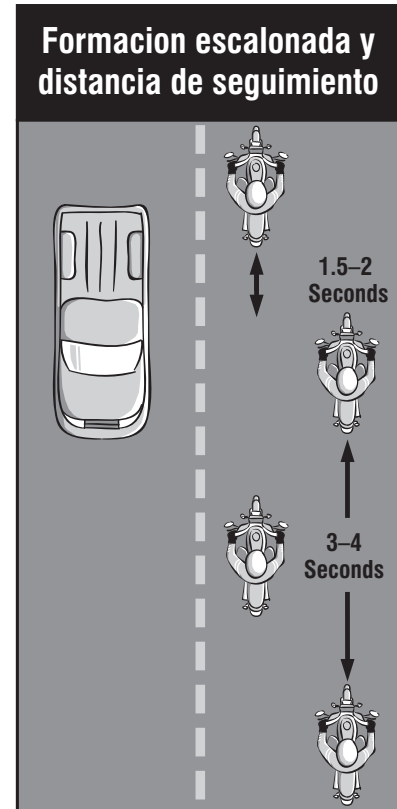
El motociclista líder debe asumir la responsabilidad de la señalización cuando hay cambios en la formación. Montar en una sola fila y tener de 3-4 segundos de distancia de seguimiento siempre que:

- Pase otros vehículos
- Entre o salga de una autopista
- Se acerque a una curva
- Cuando haya visibilidad limitada

INFORMACION PARA PASARSE

Los conductores en posición escalonada deben pasar de a uno a la vez. Pásese solo cuando sea seguro.

- El conductor en la delantera se pasa cuando existe una apertura segura. Volviendo de nuevo en su posición correcta abriendo espacio para piloto número dos.
- El segundo piloto se mueve de la posición correcta para la posición izquierda (delantera) y completa su pase, quedando en formación escalonada detrás de la delantera.
- El resto del grupo sigue esta rutina. Pasar de la posición de la izquierda y volver a la formación adecuada.
- El piloto en la delantera vuelve a la velocidad de cruce cuando el último conductor ha completado el pase.
- Siempre mantenga una distancia segura. Nunca comprometa la seguridad mediante el paso de una posición que no tenga la mejor línea de visión. Tómese su tiempo.



Montando en Grupo

Evite conducir de lado a lado. El montar de lado a lado deja a los dos pilotos con cojines espaciales cortos y rutas de escape muy limitadas.

Compruebe continuamente para asegurarse de que está manteniendo un margen seguro de espacio entre usted y el conductor en frente de usted. También vea los espejos con frecuencia para asegurarse de que el piloto detrás de usted está dejando espacio entre usted y él. Si no, indíquele que retroceda.

FIJACION EN UN OBJETICO Y MONTANDO EN GRUPO

Vamos a considerar la fijación en un objetivo en el escenario de paseos en grupo. En un grupo es común para los conductores fijar su mirada en el corredor o corredores directamente en frente de ellos. Si usted nota que esto le ocurre a usted, es una señal de que no está escaneando suficiente en otros lugares y que necesita volver a centrar su atención y volver a escanear toda la zona 20 segundos por delante de usted.

La exploración es fundamental para determinar todo lo que ocurre a su alrededor (no sólo sus compañeros motociclistas) durante su viaje en grupo. Muchos accidentes de motociclismo en grupo se producen debido a la falta de atención. Al haber un cojín de espacio más grande entre usted y otros conductores en su grupo, todo el mundo será capaz de escanear el camino mejor y será menos probable que se deje atrapar en la fijación de un objetivo.

PRESION DE GRUPO Y MONTANDO EN GRUPO

Puede haber ocasiones durante un viaje en grupo cuando los miembros del grupo pueden tomar decisiones acerca de la velocidad, la ropa de montar, el alcohol, etc., que no lo hace sentir cómodo a usted. La historia nos dice que estas opciones pueden resultar en lesiones graves y en ocasiones la muerte. Cuando vea este tipo de comportamiento y las decisiones son hechas por otros, resista la tentación de unirse y tome las decisiones que son perfectas para usted.

Compromiso #12 del Smart Rider:

_____ (inicial) **“Reconozco que montar en grupo exige más habilidad y atención que montar solo. Acepto este hecho y me comprometo a esperar para viajar con un grupo hasta que tenga habilidades desarrolladas y una importante experiencia de montar por mi cuenta o con sólo conductor con más experiencia”.**

Preguntas de Repaso

1. ¿Cómo se calcula la distancia de seguimiento en una formación escalonada?
2. ¿Cuándo se debe mover a una sola fila?
3. Donde debe ir el conductor menos experimentado?

Unit 12 | PROBLEMAS MECÁNICOS

Las fallas mecánicas a menudo resultan en situaciones de emergencia. Rápidamente evalúe el problema que le ayudará a responder adecuadamente.

FALLA EN LAS LLANTAS

Los neumáticos sin tubo raramente se estallan, pero a veces ocurre. Tan pronto como se detecte una característica de manejo poco familiar, reduzca la velocidad. La moto se tambaleará y / o perderá el control. Si es la llanta en la parte delantera, la dirección se sentirá pesada. Si es en la parte posterior, toda la moto se moverá y se sentirá inestable. Una respuesta típica es mirar hacia abajo en la moto a ver que pasa, en su lugar, mantenga los ojos en la carretera y use estas técnicas.

1. Mantenga las empuñaduras firmemente y suelte el acelerador. No luche contra el bamboleo.
2. Evite aplicar los frenos a menos que tenga que hacerlo. Si tiene que frenar, utilice los frenos en la rueda con el neumático bueno. Recuerde que los sistemas de frenado vinculados o integrados pueden no permitir esto.
3. Evite cambiar de cambios.
4. Apriete el clutch y manténgalo apretado.
5. Cambie su peso lejos de la zona afectada. Si el neumático delantero esta plano, muévase hacia atrás. Si la parte posterior esta plana, muévase hacia adelante.
6. Mantenga su mirada hacia el frente y encuentre un lugar seguro para detenerse.

Una causa común de fallo de los neumáticos es cuando no están inflados lo suficiente. Revise las llantas con frecuencia y mantengalos inflados a las especificaciones del fabricante.

CABLE DEL CLUTCH ROTO

Algunas bicicletas tienen cables que unen la manija del clutch al clutch y, ocasionalmente, estos cables se rompen. Los clutches hidráulicos también pueden fallar. Si esto ocurre, el clutch permanecerá completamente activado. Es posible desplazarse sin el clutch. Sólo iguale la velocidad del motor a la velocidad de marcha y complete el cambio rápidamente. Viaje a un lugar donde la asistencia está disponible. Recuerde que una vez que para, es muy difícil ponerse en marcha de nuevo. Al llegar a una parada, trate de encontrar neutral. Apague la motocicleta con el interruptor de corte del motor.

Problemas Mecánicos

TAMBALEARSE/ BAMBOLEO (WOBBLE/WEAVE)

Un bamboleo es la forma de su motocicleta de decirle que algo está mal. Un bamboleo se siente en el manillar como un temblor, posiblemente, fuerte y rápido. Un tambaleo, por otra parte, es una oscilación lenta en la parte trasera de la motocicleta. En cualquier caso, usted puede tener un problema grave. Reduzca la velocidad inmediatamente y siga estos consejos:

- Agarre firme el manillar y no luche contra el tambaleo
- Desacelere
- Mueva su peso hacia adelante y lo más bajo posible sobre el tanque.
- Evite aplicar los frenos a menos que tenga que hacerlo. Frenar puede amplificar el bamboleo o tambaleo.
- No acelere para tratar de detener la oscilación. Esto sólo lo hace peor.
- Neumáticos incorrectamente inflados o desgastados, flojos y / o demasiado peso en el lugar equivocado puede causar un tambaleo. Identifique el problema y lleve su motocicleta a un técnico cualificado para las reparaciones.

Una vez que experimente un tambaleo, puede volver a ocurrir en cualquier momento hasta que realice las reparaciones necesarias.

ESTRATEGIA:

*Cuide de su motocicleta y
ella cuidará de usted.*

Preguntas de repaso

1. ¿Cuál es la principal causa de falla de las llantas?
2. ¿Dónde encuentra información sobre la presión adecuada en los neumáticos?
3. ¿Cómo se puede cambiar de cambio sin necesidad de usar el clutch?
4. Si tiene un tambaleo, ¿qué debe hacer?

Parte 13 | GIRAS Y LARGA DISTANCIA A CABALLO

La tradición de turismo de larga distancia en moto es casi tan antigua como la invención de la propia motocicleta. ¿Qué mejor manera de pasar de un lugar a otro que en dos ruedas? Pero paseos de larga distancia requieren resistencia mental y física adicional, así como preparación adicional. La fatiga física, fatiga mental y “hipnosis de la carretera” se encuentran en un largo viaje, y las consecuencias pueden ser muy graves.

HAGALO LENTAMENTE

Montar largas distancias es un sueño para muchos de los nuevos pilotos. Pero no entre de lleno montando 500 o 600 millas diarias. Comience con viajes más cortos y luego pase a distancias más largas a lo largo de numerosos paseos. Es igual que el entrenamiento para una maratón, usted necesita construir su fuerza, habilidades, experiencia y resistencia para hacerlo con seguridad.

CONDICIONES DEL TIEMPO, COMODIDAD, Y FATIGA

Cuanto más usted monta, mayor es la probabilidad de que usted se encontrará con mal tiempo. Esto puede venir en forma de lluvia, granizo o posiblemente nieve. O puede venir en forma de vientos fuertes o calor intenso. Asegúrese de llevar varias capas de ropa para mantenerse caliente cuando hace frío, seco cuando está mojado y fresco cuando hace calor.

El montar a través de largas distancias o condiciones inclementes hará que usted se cansE pronto, así que asegúrese de tomar descansos con frecuencia. Según la Fundación AAA (www.AAAfoundation.org), mantenerse despierto durante más de 20 horas puede afectar su habilidad para conducir tanto como tener un alcohol de 0.08 en la sangre. No se recomienda montar por tan largos períodos- incluso conductores experimentados. Montar mil millas, o por 24 horas que le llaman paseos “iron butt” son todas actividades que pueden llevar fácilmente a montar deteriorado.

ESTE PREPARADO

Al ir a las áreas remotas, tenga en cuenta que puede haber poca o ninguna cobertura de telefonía celular. A esto se añade la falta de servicios médicos de emergencia y asistencia en carretera. Al ir con un grupo, cree un plan con los amigos que asegura uno o dos pilotos están dispuestos a buscar ayuda mientras que los otros miembros del grupo se quedan atrás. Es recomendable que cada miembro del grupo lleve varios bocadillos en el caso no haya otro alimento disponible por un periodo de tiempo durante una situación imprevista.

Siempre tenga en el grupo de un botiquín de primeros auxilios de tamaño mediano.

La mayoría de las motocicletas tienen un rango más corto de combustible que un coche. Así que llene con frecuencia y no espere hasta que este en la reserva para empezar a buscar la próxima estación de servicio. Puede que no haya una por un largo tiempo.

Giras y de larga distancia a caballo

Antes de partir para un largo viaje, inspeccione sus llantas. Si usted sospecha que usted puede necesitar neumáticos nuevos durante el viaje, llame con anticipación a una tienda para que se los cambien, o simplemente reemplácelos antes de salir. Asegúrese de que usted toma el cuidado de las principales necesidades de servicio antes del largo viaje, o planee por adelantado para parar en las tiendas adecuadas en el camino.

Además de llevar varias capas de ropa, siempre asegúrese de llevar ropa de lluvia. Si bien es bueno mantener el cuerpo seco durante las épocas de lluvia, también puede añadir una capa de calor y ayudarlo a mantener la temperatura central del cuerpo cuando el clima se vuelve frío.

Al considerar las herramientas para realizar un largo viaje, elija herramientas que pueda necesitar para llevar a cabo el mantenimiento y reparación. El manual del propietario le puede asesorar de que herramientas son o puede consultar a su distribuidor local. También debe llevar piezas de repuesto, como una bombilla de luz de los faros y la cola y las partes que sabe que falla a menudo en su marca y modelo de moto.

Además, es una buena idea tener un kit de reparación de neumáticos y dispositivo de inflado a bordo en caso de que usted u otra persona en su grupo se le estalle un neumático. El kit de inflado debe ser capaz de reparar tanto de tubo como sin tubo y debe ser capaz de proporcionar un flujo constante de aire el tiempo suficiente para que el neumático tenga niveles de presión de aire especificados por el fabricante.

USTED MERECE UN DESCANSO HOY (O VARIOS)

Montar puede ser muy divertido, pero drena su energía mental y física (reduciendo su Rider Readiness). Tome descansos frecuentes que le permitirá que su mente y su cuerpo descansen entre tramos, haciendo su viaje más agradable. Durante los descansos, asegúrese de comer y beber. También puede estirar y hacer ejercicio ligero para mantener sus articulaciones funcionando cómodamente.

Si usted es el tipo de conductor que le gusta montar su motocicleta de en los meses más fríos, haga los primeros paseos en distancias cortas, y poco a poco construir hasta distancias más largas.

Compromiso #13 del Smart Rider:

_____ (iniciales) **“Reconozco que los paseos de largas distancias exigen resistencia física, resistencia mental, y preparación. Acepto este hecho y me comprometo con poco a poco montar distancias más largas y a estar preparado para los desafíos de montar largas distancias.”**

Preguntas de repaso

1. ¿Cuáles son algunas formas que montar larga distancia deteriora al conductor?
2. ¿Cómo puede prepararse para una conducción de larga distancia?

Parte 14 | MONTAR EN EL FRÍO; MONTAR EN EL CALOR

MONTANDO EN EL FRÍO—LA IMPORTANCIA DEL CALOR*

Como usted ha aprendido, es importante estar consciente y alerta de los demás vehículos y las condiciones del camino para ayudarlo a montar con la mayor seguridad posible. Otra manera de mantener un alto nivel de alerta es estar cómodo.

FRÍO = MALO

En clima frío, hay que mantener el calor. Un cuerpo frío es una distracción para su estado de alerta, y disminuye su capacidad de respuesta. El frío afecta sus procesos mentales, y sus músculos no reaccionan tan rápidamente. Mantenerse caliente ayuda a estar preparados para reaccionar, tanto mental como físicamente.

CALOR = BUENO

Gran parte de la ropa de motocicleta de hoy está diseñada para ayudar a mantener el calor en los días fríos. Los materiales de aislamiento que bloquean el viento utilizados en la mayoría de la ropa de motocicleta serán muy útiles cuando el clima se enfíe. No olvide que usted va a montar en contra del viento, por lo que no se trata sólo de la temperatura; el factor de enfriamiento del viento determina la cantidad de calor que necesita.

MAS CALOR = MEJOR

Cuando el factor del viento es por debajo de 55 grados, es posible que desee añadir ropa se caliente. Varios fabricantes ofrecen chaquetas y pantalones con calefacción que están diseñados para caber debajo de su ropa de motocicleta. Desarrollado con un solo cable de la batería de la motocicleta, estos sistemas interconectados entregan cálido, suave calor a su cuerpo. También hay guantes con calefacción, calcetines y plantillas, puede mantenerse caliente hasta los dedos de sus pies.

ROPA EXTERIOR, TAMBIEN

Para aquellos que viajan en el frío con frecuencia, o que tal vez montan al trabajo y viceversa. Para el frío, no hay traje de montar reales disponibles (chaquetas exteriores y pantalones) que tienen el calor incorporado. Esta ropa está diseñada para reemplazar su ropa de calle, lo que lo hace ideal para los viajeros que socializan con los amigos a su llegada.

ESTE CALIENTE Y SEA SABIO

No deje que el temblor le sacuda su confianza. Disfruta de su moto incluso en los días que usted cree que no lo harías. Prepárese. Calientese. Y monta mejor preparado para satisfacer las demandas de la carretera.

El montar en el frío ; Montar en el Heat

MONTAR EN EL CALOR — LA IMPORTANCIA DE FRESCO QUE PERMANECE (E HIDRATADA !)

Cuando la temperatura sube, los conductores se quitan ropa en un intento de mantener la calma. Tal vez crean que más flujo de aire y menos ropa es la mejor manera de lidiar con el calor. No es así de simple-siga leyendo!

COMO SE ENFRIA SU CUERPO POR SI MISMO?

Volvamos a lo básico aquí: el cuerpo humano se enfría por la sudoración. Cuando la humedad en la piel se evapora, se baja un poco de calor del cuerpo, por lo tanto se da el enfriamiento del cuerpo. El flujo de aire puede ayudar con esta evaporación (y se siente más fresco, también).

PERO QUE PASA CON LA PROTECCION?

En un esfuerzo para maximizar el flujo de aire, muchos conductores dejan a un lado la protección. Una chaqueta con protección de alta calidad, no va a hacer ningún bien al conductor en un accidente si se le tiene guardada en las alforjas. Las camisetas no ofrecen protección contra el asfalto.

PERO Y EL SOBRECALENTAMIENTO?

En un esfuerzo por maximizar la protección, algunos conductores pueden usar equipos que les da protección de choque que necesitan, pero no es “adecuado para el clima”. Los riesgos de sobrecalentamiento y emergencias relacionadas con el calor pueden ir desde los calambres por calor al agotamiento a un golpe de calor. Emergencias relacionadas con el calor pueden resultar en:

- Fatiga
- Calambres musculares
- Dolor de cabeza
- Mareo
- Debilidad
- Nausea
- Y eventualmente convulsiones o pérdida del conocimiento

PERO Y QUE PASA CON LA HIDRATACION?

Al ir con poca ropa, el viento sopla a través de la piel y al instante se seca el sudor que trata de refrescarlo. El cuerpo trata de sudar más, y el viento lo seca otra vez. Usted se deshidrata mucho más rápido de esta manera a que si tuviera algún tipo de protección entre la piel y el viento. Si alguna vez ha experimentado la deshidratación durante el ejercicio al practicar algún deporte, ya sabe lo devastador que puede ser para su rendimiento.

* Según Medline Plus, un servicio de la Biblioteca Nacional de Medicina de los Institutos Nacionales de Salud; www.nlm.nih.gov

Parte 14 | MONTAR EN EL FRÍO; MONTAR EN EL CALOR

La deshidratación⁸ baja sus capacidades mentales y físicas, perjudica su funcionamiento y coordinación en la motocicleta, y puede resultar en:

- Fatiga extrema
- Calambres musculares
- Dolores de cabeza
- Náusea
- Hormigueo en las extremidades
- Vision alterada
- Confusión
- Y eventualmente convulsiones o pérdida del conocimiento

PROTECCION DEL CALOR Y DEL ASFALTO

Así que, ¿cómo mantenerse frío y estar protegido? Aquí están algunas opciones simples. Los “chalecos de refrigeración” están diseñados para ser usados bajo su chaqueta de montar. Hay una gran variedad de marcas, modelos, estilos y precios. Sólo busque en línea por “chaleco de enfriamiento para motocicleta” y encontrará muchos para elegir.

Otra forma de hacerlo es hacer su propia “camiseta mojada para motocicleta.” Tome una camiseta de manga larga, sumérjala en agua, y póngasela (o puede ponérsela primero y luego mojarla- cualquier manera está bien).

Póngase su chaqueta de malla sobre la camiseta. A medida que suda, la camiseta mojada y el aire que se mueve hace que en conjunto lo mantenga fresco. Cuando la camiseta se seque, deténgase y vuélvala a mojarla. Usted puede obtener una chaqueta de buena calidad con ventilación o de malla entre \$ 75- \$ 200. Inténtelo usted! se sorprenderá que mantenerse cubierto lo mantiene más fresco que al montar sin protección.

ESTE FRESCO Y SEA SABIO

No deje que el calor y la deshidratación perjudiquen su capacidad de conducción. Monte protegido del calor y el asfalto. Use su protección.

Preguntas de repaso

1. ¿Cómo lo perjudica el frío / hipotermia?
2. ¿De qué manera lo perjudica el calor / deshidratación?
3. ¿Cómo se puede mantener fresco, hidratado y protegido?

⁸Segun al www.symptomsdehydration.com

Apéndice A | CURVAS CON CONFIANZA

CONTENIDO-EXPANDIDO

Una estrategia de Afuera-adentro-afuera es un buen lugar para comenzar y le servirá en la mayoría de las situaciones. En realidad, una línea de centro-centro-centro se puede obtener a través de una curva buena, siempre y cuando usted maneje su velocidad. Hay muchas escuelas de motociclismo y muchos libros que describen mucho acerca de las líneas de las curvas en gran detalle. Esta Guía del conductor explorará algunos escenarios bastante comunes (disminución del radio de la curva y curvas enlazadas) y propone una estrategia para la gestión de las mismas.

DISMINUCION DEL RADIO DE LA CURVA AND CURVAS ENLAZADAS

Un radio decreciente es simplemente un giro que se pone más fuerte. Estas curvas pueden ser un reto para los pilotos que no están preparados, ya que, para mantenerse en el camino, el piloto tiene que aumentar su inclinación en el medio de la curva. Si el piloto comienza el turno en el ángulo de inclinación máxima que puede manejar, se encontrara con problemas cuando la curva de la carretera exija más inclinación. Curvas enlazadas son aquellas en los que una curva conduce directamente a otra curva (y tal vez varias en fila). La estrategia es la misma para ambas.

AL ACERCARSE

Si no puede ver a través de la salida de la curva, entre como si fuera una curva de radio decreciente, enlazada, o hay algún obstáculo en el camino fuera de la vista. De esta manera, usted estará preparado para responder. Ponga la motocicleta en la parte “fuera” del carril. Esto le ayuda a ver la salida de la vuelta más temprano que tarde.

ESPERALA

Sostenga su posición en el carril al entrar en la curva. Muchos corredores tienen una tendencia de ir hacia el interior antes de tiempo. Esto puede causar problemas más adelante en la curva, por lo que es importante que se mantenga en su posición en el carril hasta que pueda ver todo el camino a través de la salida. Una vez que se puede ver la salida, a continuación, pase hacia el interior. Como se ha mencionado en la Unidad 6, esto se conoce como una línea de vértice tarde.

QUE SIGUE?

Desde el vértice de la curva (el interior), usted tiene la salida de la curva y el camino a la vista. ¿En qué posición en el carril quiere estar en el camino por delante? ¿Hay baches para evitar? ¿Hay otra curva por delante? Si es así, ¿es un giro a la derecha o un giro a la izquierda?

Considere el camino a seguir y determine qué posición en el carril es que usted desea. Ahora, vaya desde el vértice a la posición en el carril al salir de la curva. Esto podría dar lugar a una línea exterior-interior-exterior, o podría dar lugar a una línea exterior interior-interior, o incluso podría dar lugar a una línea exterior-interior-medio. En cada uno de esos casos, lo que tiene es un exterior-interior-qué será lo próximo? Tipo de línea.

Apéndice A | CURVAS CON CONFIANZA

CONTENIDO-EXPANDIDO

POSICION DEL CUERPO

Nuestra recomendación general en relación con la posición del cuerpo en una curva es inclinarse con la motocicleta. La posición del cuerpo tiene un impacto directo en el ángulo de inclinación de la motocicleta y la altura hasta el suelo. Esto puede llegar a ser muy importante en las curvas, especialmente para los conductores en las motocicletas con distancia al suelo limitada (principalmente cruceros y motos de carretera).

Así es como funciona:

INCLINANDOSE CON LA MOTOCICLETA

Esto Le mantiene en la mejor posición para permanecer relajado, operar todos los controles de la moto, y no requiere de la inclinación innecesaria de la motocicleta.

INCLINANDOSE HACIA AFUERA

Esta técnica se utiliza con frecuencia para bajar de velocidad, en curvas cerradas (ver Unidad 4, página 30). Moviendo el peso del cuerpo hacia el exterior de una curva. Ayuda con el equilibrio y permite que la motocicleta se incline más sin llegar a ser inestable. Al inclinándose más, se reduce la distancia al suelo. A una velocidad lenta, una curva cerrada, la distancia al suelo no es un problema. Sin embargo, en un giro a gran velocidad en la carretera, puede ser un problema grave. Velocidad en las curvas o cuando se pone nervioso, muchos pilotos sin querer se inclinan hacia afuera y terminan arrastrando partes o incluso saliéndose de la carretera.

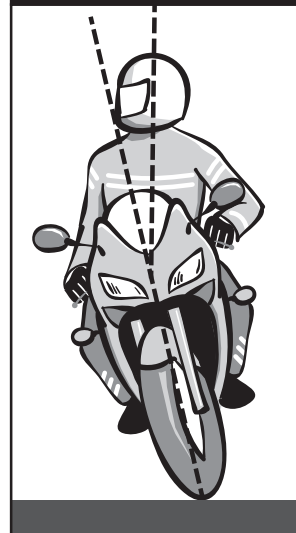
Preste atención a la posición del cuerpo, este relajado y evite inclinarse hacia fuera en las curvas.

INCLINANDOSE HACIA ADENTRO

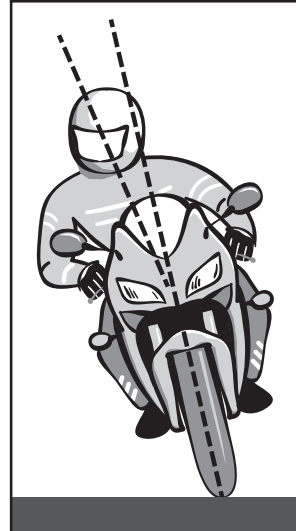
Cuando vea fotos o videos de corredores de motocicletas colgando de sus motos con las rodillas en el suelo, es un ejemplo de la técnica de inclinarse hacia adentro llevada al extremo. Por qué lo hacen? Proporciona una mayor tracción para que puedan ir más rápido (están compitiendo, después de todo).

Incluso los corredores que no están compitiendo puede aprender a partir del concepto. La única vez que se recomienda la técnica de inclinación es que si usted se encuentra arrastrando estribas en el suelo cuando está en la curva o si se queda sin altura libre al suelo. Inclinarse la parte superior del cuerpo ligeramente hacia el interior le puede dar la distancia al suelo adicional y tracción que necesita para pasar el turno. (La próxima vez que ingrese a esa curva, hagalo más lento!)

Asomarse para de baja velocidad, curvas cerradas



Inclinarse para alta velocidad, giros bruscos



Apéndice B | GLOSARIO

Frenos antibloqueo: Los sistemas de frenado que impiden que se patine durante el frenado en línea recta.

Apice: Punto en el camino más cercano al borde interior de una curva.

BAC: concentración de alcohol en sangre. Porcentaje de alcohol en la sangre de una persona.

Punto ciego: Áreas detrás y al lado de un vehículo no visibles en los espejos.

Visibilidad: La cualidad de ser visible; altamente visible, fácilmente visto.

Espejo Convexo: Espejo que tiene una superficie que se curva hacia el exterior. Muestran más área, pero los objetos parecen más lejos de lo que realmente son.

Colisión: Un choque.

Crash: Caer o chocar con algo; someterse a daños o destrucción repentina en el impacto.

Contrapeso: Cambio del peso hacia la parte exterior de la curva. Se utiliza para proporcionar un mejor equilibrio en las curvas de baja velocidad.

Contradirigir: Iniciar inclinación mediante la aplicación de presión hacia delante de la empuñadura en la dirección de la vuelta: presione hacia la derecha, para ir a la derecha; presione a la izquierda, para ir a la izquierda. La rueda delantera se inclina inicialmente a como se inicia, pero luego vuelve al centro.

Camino Coronado: Un camino que es más alto en el centro para facilitar el drenaje.

Atención dividida: Concentración en las dos tareas mentales y físicas al mismo tiempo, o cualquier múltiples tareas simultáneas.

DOT: Departamento de Transporte.

DWI / DUI: Conducir en estado de ebriedad (DWI); conducir bajo la influencia (DUI). Estos términos se refieren a todos los delitos relacionados con la operación de vehículos bajo la influencia de alcohol y / u otras drogas.

El frenado del motor: La desaceleración utilizando la compresión del motor; bajando de cambio y soltando el clutch y desacelerando.

Velocidad de Entrada: velocidad a la entrada de una curva. Una velocidad de entrada correcta le permite mantener una velocidad constante o acelerar suavemente a lo largo de todo la curva.

Ruta de Escape: Una ruta alternativa para evitar peligros en su camino.

Appendix B | GLOSSARY

Exceder Distancia de Vista: Montar a una velocidad que no permite tiempo para reconocer y evitar los peligros en su camino.

Pruebas de Sobriedad: las pruebas en carretera utilizadas por la policía para determinar su deterioro.

Zona de Fricción: Superficie del recorrido de la palanca del clutch cuando el clutch comienza a transferir la potencia del motor a la rueda trasera. Utilizado para ponerse en marcha, bajar el cambio y en las maniobras de baja velocidad.

“Gauntlet”: Parte de un guante que está diseñado para evitar que el viento vaya debajo la manga.

Agotamiento por calor: Una condición causada por la exposición al calor, lo que resulta en el agotamiento de los fluidos del cuerpo que causa debilidad, mareos, náuseas y, a menudo colapso.

Choque “high-side”: Choque en el que la motocicleta se ajusta con violencia en posición vertical y lanza el piloto delante de la motocicleta. A menudo, el resultado de soltar el freno trasero cuando un neumático trasero se patina y no está en alineación con la parte delantera.

Hidroplaneo: Acumulación de agua bajo la banda de rodadura. Hidroplaneo hace que los neumáticos se levanten de la superficie de la carretera. Puede causar pérdida de control.

Hipotermia: Un estado clínico en el que la temperatura corporal baja mas de lo normal y el cuerpo es incapaz de generar suficiente calor para mantener de manera eficiente las funciones. Las señales de advertencia incluyen temblores incontrolables, pérdida de memoria, desorientación, incoherencia, dificultad para hablar, somnolencia y cansancio.

Sistema Integrado de frenado: Sistema que el aplica el frenado frontal parcialmente, cuando se presiona el freno trasero.

Deterioro: Juicio y capacidad disminuida.

Acostar la motocicleta “lay it down”: Desplome de lado.

Sistema de Frenado Vinculado: Sistema que involucra tanto los frenos delantero y trasero cuando cualquiera se aplica.

Choque “Low-Side”: Choque donde el piloto hace contacto con el suelo detrás de la motocicleta en deslizamiento.

Nistagmo: Movimiento involuntario de los ojos.

ONE-C: Rutina para antes de arrancar- Valvula de la gasolina “On”, transmisión en “neutro”, “Engine” encendido, y presione el “clutch”. Use el choke si es necesario.

GLOSSARY

Anulación del Faro: Montar a una velocidad que no le permite evitar peligros o iluminar el camino con los faros.

Anulación de Vista a la Distancia: Montar a una velocidad que no permite el tiempo o la distancia para detenerse o desviarse si algo inesperado entra en su camino o la carretera toma una curva inesperada.

Retro-reflectivo: El material que refleja la luz de nuevo a la fuente de luz.

Rider Readiness: Estando completamente preparado para montar en motocicleta. Esto incluye estar mentalmente preparado y atento, físicamente descansado y con su motocicleta en buenas condiciones, el uso de traje de montar apropiado y ser consciente y estar preparado para las condiciones futuras del clima, las carreteras y el tráfico.

Distancia Visual: ¿Hasta qué punto por delante un conductor puede ver en cualquier momento dado.

SIPDE: Acrónimo para describir la estrategia de montar a la defensiva: Escanear, identificar, predecir, decidir, ejecutar.

Cojín de Espacio: Zona de espacio alrededor del conductor. Mantenido para proporcionar espacio y tiempo para reaccionar a las amenazas.

Enderezar el manillar: Conseguir la dirección centrada y la motocicleta en posición vertical viajando en una trayectoria recta. Ayuda a mantener el equilibrio en las paradas.

Fijación en un objetivo: Cuando los ojos y el cerebro se centran tan intensamente en un objeto en particular que la conciencia de otros obstáculos o riesgos disminuye y el conductor tiende a desviarse hacia ese objeto.

“Tailgating”: Siguiendo a otro muy de cerca.

Tracción: La fricción entre los neumáticos y la calzada.

Control direccional visual: Guiar su motocicleta girando la cabeza y fijar la vista en el camino deseado. Es el principio que se tiende a ir a donde se mire.

Escaneo Visual: Espacio para identificar y gestionar los riesgos. Escanee 20 segundos por delante de usted.

Viento helado: La temperatura que siente el cuerpo debido a la combinación de temperatura y velocidad del viento.

Apéndice C | NORMAS DE CALIFORNIA Y REGLAMENTOS PARA MOTOCICLETAS Y SCOOTERS

NECESITA USTED UN ENDORSO DE MOTOCICLETA?

Si usted opera un vehículo motorizado en la vía pública, la ley de California requiere que usted tenga una licencia de conducir válida y prueba aceptable de seguridad. Si usted opera una motocicleta en la vía pública, usted también tendrá que añadir un endorso de motocicleta a su licencia de conducir de California.

DEFINICIONES

Es importante entender si el vehículo que opera es una moto o una bicicleta motorizada que requiere que usted tenga un endorso de motocicleta en su licencia de conductor.

MOTOCICLETA/SCOOTERS:

Cualquier vehículo de motor que tiene un asiento o silla para el uso del conductor y diseñado para viajar en no más de tres (3) ruedas en contacto con el suelo.

MOTOCICLO

Un motociclo es accionado por motor es una motocicleta con un tamaño del motor 149 cc o menos.

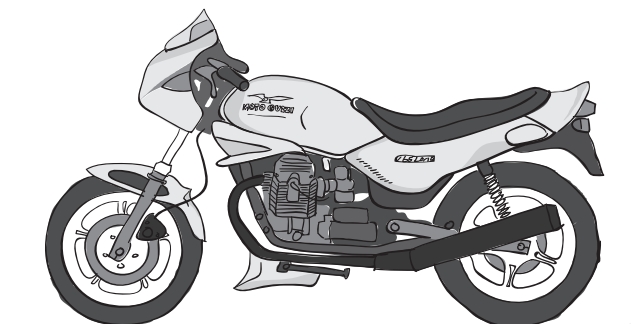
NOTA: Usted no puede operar una bicicleta motorizada en una autopista si los signos son públicos prohíben la operación del ciclo impulsado por motor.

BICICLETAS MOTORIZADAS (MOPEDS):

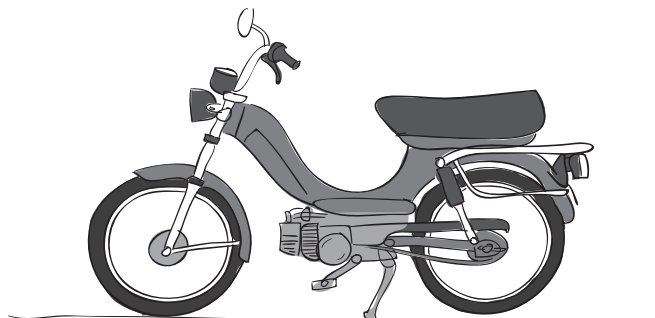
Una bicicleta que tiene tanto propulsión motorizada como pedal, y que no es capaz de propulsar el vehículo a una velocidad superior a los treinta (30) millas por hora en terreno plano, mientras dos (2) o tres (3) ruedas están en contacto con el suelo durante el funcionamiento. Si un motor de combustión interno se utiliza, el desplazamiento no debe exceder de cincuenta (50) centímetros cúbicos y el ciclomotor deberá tener un sistema de transmisión de potencia que funciona de forma automática sin necesidad de clutch o cambios.

O si es impulsado únicamente por energía eléctrica, cuenta con dos (2) o tres (3) ruedas sin pedales, una transmisión automática y un motor que produce menos de dos (2) caballos de fuerza, y no es capaz de propulsar el vehículo a una velocidad superior a los treinta (30) millas por hora en terreno plano.

**Si se trata de una motocicleta
necesitas un
endorso de motocicleta**



**Si se trata de un ciclomotor
que no es necesario un
endorso de motocicleta**



NORMAS DE CALIFORNIA Y REGLAMENTOS

COMO CONSIGUE UN ENDORSO DE MOTOCICLETA?

- Usted debe pasar un examen escrito y una prueba de habilidades de motocicleta u obtener un Certificado de Finalización de Entrenamiento de Motocicleta (DL 389)
- Si usted es menor de 21 años, también debe completar con éxito un curso de entrenamiento de conductor de motocicleta.
- Consulte el manual de motocicleta de California para más información.

ENDORSOS DE OPERADOR

California emite las siguientes clases de licencias para el funcionamiento del vehículo de dos ruedas:

Clase M1-Usted puede operar cualquier motocicleta de dos ruedas, bicicleta motorizada o un scooter motorizado y todos los vehículos que figuran en la Clase M2.

Clase M2-Usted puede operar cualquier bicicleta motorizada, ciclomotor o una bicicleta con motor adjunto o un scooter motorizado.

NOTA: Clase C pueden conducir una motocicleta con un coche lateral adjunto o una motocicleta de tres ruedas.

Usted debe pasar una prueba escrita y de habilidades antes de recibir un endorso de motocicleta. Pasar con éxito de un curso de entrenamiento de conductor de motocicleta aprobado reemplaza la prueba de habilidades de conducción, si se completa dentro del año antes de añadir el endorso a su licencia.

Los solicitantes menores de 21 años de edad requieren completar el entrenamiento en seguridad y obtener un Certificado de Cumplimiento (DL389) y haber tenido permiso de instrucción durante al menos 6 meses ofrecido por el Programa de Seguridad de Motociclistas de California para ser elegible para un endorso de motocicleta.

NOTA: Menores de edad de 15½-17 deben traer la prueba del cumplimiento de ambos- educación vial y entrenamiento de manejo o estar actualmente con licencia.

PERMISO DE APRENDIZAJE DE MOTOCICLETA

Un permiso de aprendizaje de motocicleta está disponible para cualquier persona que complete un formulario de solicitud del DMV (DL44 o DL44C). Este permiso tiene una validez de 12 meses y permite a los operadores de moto o scooter practicar bajo las siguientes restricciones: Montar durante el día solamente; no montar en autopista; montar sin pasajeros. Usted debe tomar y pasar un examen de conocimientos por escrito antes de solicitar un permiso de aprendizaje.

Los solicitantes menores de 21 años de edad necesitan completar un entrenamiento de seguridad de motocicleta antes de recibir un permiso de aprendizaje de motocicleta.

Apéndice C | NORMAS DE CALIFORNIA Y REGLAMENTOS PARA MOTOCICLETAS Y SCOOTERS

EXAMEN DE MOTOCICLETA

Pruebas de licencia son las mejores medidas de conocimientos y habilidades necesarias para operar de manera segura su motocicleta o ciclomotor en el tráfico. Estos son los requisitos básicos de ensayo y de concesión de licencias para un endorso de motocicleta:

1. Pasar un examen de motocicleta de selección múltiple basado en la información en el Manual de la motocicleta de California.
2. Pasar un examen de habilidades. Va a demostrar su capacidad para realizar las maniobras básicas durante una prueba de habilidades fuera de la calle. Usted tal vez pueda obtener un Certificado de Cumplimiento (DL 389) de renunciar a la prueba de habilidades en el DMV tomando un curso de seguridad de motocicleta.
3. Agregue el endorso de motocicleta a su licencia de conducir válida de California. Los derechos de licencia están sujetos a cambio legislativo, por lo que puede comprobar en los manuales de controladores o el sitio web del DMV para información actual de las tarifas.

California aceptará un endorso en la licencia de la motocicleta de otros estados, sin embargo, California no acepta cursos de seguridad de motocicleta de otros estados.

Para obtener más información, puede visitar: <http://www.dmv.ca.gov>

ASEGURANZA MANDATORIA

Todos los vehículos motorizados operados en las carreteras de California, registrados o no, deben tener aseguranza que proporcione la siguiente cobertura mínima:

- \$15,000 por lesiones o muerte de una persona;
- \$30,000 por lesiones o muerte de dos o más personas; y
- \$5,000 por daños a la propiedad.

Las compañías de seguros en California están obligados por ley (Código de Vehículos de California (CVC) §16058) de informar electrónicamente el uso de la información del vehículo al Departamento de Vehículos Motorizados (DMV). Las compañías de seguros están exentas de notificar por vía electrónica para los vehículos cubiertos por pólizas de seguros comerciales o de negocios.

Si usted, como operador, se ve involucrado en una colisión que causa más de \$ 750 en daños a la propiedad a una persona, incluido usted, se lesiona o no, usted (o su agente de seguros, agente o representante legal) debe reportar el choque al DMV o su licencia quizá sea suspendida. La CHP o la policía no harán este informe.

LEY DEL CASCO

La ley de California requiere que todos los conductores y pasajeros lleven un casco, mientras viajen en motocicleta o scooter. Los cascos deben tener una etiqueta de certificación de que cumplen las normas Departamento de Transportación (DOT) de Estados Unidos.

NORMAS DE CALIFORNIA Y REGLAMENTOS

LEYES Y PENALIDADES AL CONDUCIR BAJO LA INFLUENCIA

Bajo la ley de California se considera estar conduciendo bajo la influencia si su concentración de alcohol en sangre (BAC) es .08% o más, si usted tiene 21 años o más. Una concentración de alcohol de 0.20% o más conlleva a penas incluso más severas. Su licencia será suspendida por un año con absolutamente ningún privilegio de conducir de cualquier tipo por negarse a tomar la prueba de concentración de alcohol si es su primera ofensa. Un segundo rechazo dentro de diez años trae penas incluso más severas.

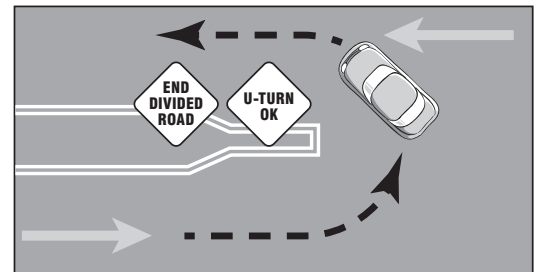
Si tiene menos de 21-Cero Tolerancia para el consumo de alcohol. Si usted es menor de 21 años de edad, debe presentar a una prueba de aliento, Presentación preliminar de alcohol (PAS), o una de las otras pruebas químicas. Si su BAC mide 0,01% o más en el PAS, su licencia puede ser suspendida por un año.

Si se le declara culpable de un DUI, las sanciones penales son:

- Para una primera condena: Hasta 6 meses en la cárcel; una multa de hasta \$ 1.000; y suspensión de la licencia de conducir obligatoria de 180 días y deberá completar un programa DUI, presentar un Certificado de Prueba de Seguro de California (SR 22), y pagar todas las cuotas antes de que su licencia de conducir pueda ser reintegrada. La duración del programa puede variar. Si usted es menor de 21 años, su privilegio de conducir será revocado por un año y será necesario completar la parte educativa de un programa de DUI con licencia.
- Para una segunda condena en diez años: sentencia obligatoria de 10 días de cárcel a un año (5 días a 30 días si usted es menor de 21 años); una multa de hasta \$ 2.000; suspensión de la licencia de conducir obligatorio de un año (hasta dos años si usted es menor de 21 años); y sólo deberá conducir un vehículo equipado con un sistema de bloqueo del encendido después del período de suspensión de la licencia.

2 CONJUNTOS DE LINEAS DOBLES SOLIDAS AMARILLAS

Dos conjuntos de líneas dobles solidas amarillas espaciadas 2 pies o más se consideran una barrera. No conduzca sobre o más allá de esta barrera ni haga un giro a la izquierda, o un cambio de sentido a través de ella, excepto cuando sea designado (ver diagrama).



PROTECCION DE LOS OIDOS

Tapones para los oídos son permitidos, sin embargo, una persona que lleve protectores auditivos personales en los oídos o moldes que están específicamente diseñados para atenuar los niveles de ruido perjudiciales, debe poder escuchar la sirena o la bocina de un vehículo de emergencia o de otro vehículo.

Altavoces en el casco es permitido, sin embargo, sólo un solo auricular.

Preguntas de repaso

1. ¿Cuál es la cobertura de aseguranza mínima en California?
2. ¿Qué significan las dobles líneas amarillas?
3. ¿Cuál es la diferencia entre un endorso de clase M1 y M2?

Apéndice C | NORMAS DE CALIFORNIA Y REGLAMENTOS PARA MOTOCICLETAS Y SCOOTERS

CARRILES CON PEAJES DE ALTA OCUPACION (HOT)


En California, los carriles con peajes de alta ocupación (HOT) y peajes de autopistas son vías que se utilizan en zonas muy transitadas para aliviar la congestión del tráfico.

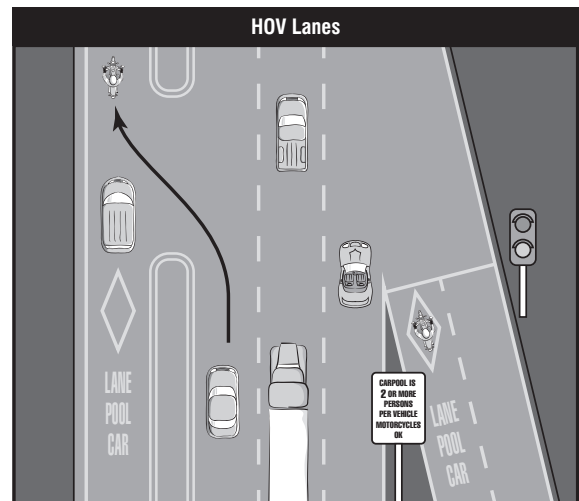
Los conductores en las autopistas de peaje para usar de carriles HOT pueden comprar transponedores, que siguen el uso de su vehículo de estas carreteras. Los transponedores permiten a los conductores pagar peajes a través de la factura electrónica. Cuando se utiliza un transponedor o cualquier otro dispositivo electrónico de pago al conducir por una autopista de peaje, carril HOT o peaje del puente, al motociclista se le permite colocar el dispositivo de pago en 5 localizaciones (en la motocicleta o llevado por el conductor), siempre y cuando el lector de peaje puede detectar el dispositivo.

Los lugares son:

- En el bolsillo del motociclista.
- Dentro de una red en el tanque de gasolina de la motocicleta.
- En el dispositivo de la matrícula, si el operador de peaje proporciona un dispositivo de este tipo.
- En un compartimiento de almacenamiento en la motocicleta
- En el parabrisas de la motocicleta.

CARPOOL/CARRILES PARA VEHICULOS DE ALTA OCUPACION (HOV)

Un carril de transporte colectivo es un carril de la autopista especial que se utiliza sólo para carpools, autobuses, motocicletas o vehículos de bajas emisiones. El pavimento en este carril está marcado con un símbolo  diamante y las palabras "Carpool Lane." Estos carriles también se conocen como vehículos de alta ocupación (HOV). No cruce las líneas paralelas dobles para entrar o salir de cualquier carril de transporte colectivo, excepto en los lugares de entrada o salida designados. Los motociclistas se les permite utilizar los carriles de Carpool / HOV, a menos que se indique lo contrario.



REMOLQUES DE MOTOCICLETAS

Remolques de motocicletas:

- No debe exceder de 55 mph.
- Debe permanecer en el carril de la derecha a menos que sea de cuatro (4) carriles de la autopista, a continuación, los dos (2) carriles, excepto al pasar.
- No se permiten en carriles de carpool.

Para obtener más información, consulte el manual de Caravanas y Remolques disponible en línea en www.dmv.ca.gov o puede obtener una copia en su oficina local del DMV.

NORMAS DE CALIFORNIA Y REGLAMENTOS

DIVISION DEL CARRIL (LANE SPLITTING)

La división de carril, a veces conocido como el intercambio de carril, se refiere al proceso de un motociclista montando entre carriles de tráfico detenido o más lento o se mueve entre los carriles en la parte delantera del tráfico que se detuvo en el semáforo. División de carril no debe ser realizado por pilotos inexpertos. A la hora de elegir a división de carril, los motociclistas expertos deben considerar lo siguiente:

- Flujo-Viaje a una velocidad de 10 mph más rápido que el resto del tráfico; el peligro aumenta a mayor velocidad. División de carril no se aconseja cuando el flujo del tráfico es a 30 mph o más rápido; el peligro aumenta a medida que aumenta la velocidad en general.
- Carriles de trafico-La división de carril se debe hacer entre los carriles # 1 y # 2; típicamente, es más seguro en este carril que entre otros carriles.
- Medio Ambiente-El entorno total debe ser considerado incluyendo el ancho de los carriles, el tamaño de los vehículos, la calzada, tiempo y condiciones de iluminación.
- Riesgos-Los conductores deben anticipar posibles movimientos por parte de otros usuarios de la carretera y estar alerta en todo momento.



NOTA: Estas directrices generales suponen una competencia de motociclismo de alto nivel y experiencia y no garantizan mantenerse a salvo. Cada piloto tiene la responsabilidad de su propia toma de decisiones y de su seguridad. Los corredores deben ser conscientes del riesgo de choque en todo momento.

EVADIR A UN OFICIAL

Cualquier persona que voluntariamente huya o intente evadir un oficial en el desempeño de sus deberes es culpable de un delito menor con pena de prisión en una cárcel del condado por no más de un año Código de Vehículos de California (CVC) §2800.1). Si una persona es culpable de causar lesiones corporales graves durante el transcurso de una persecución policial California Vehicle Code (CVC) § 2800.3 (a), él o ella está sujeta a:

- El encarcelamiento en una prisión estatal por tres, cinco o siete años en una cárcel del condado por no más de un año.
- Una multa de no menos de \$ 2,000 ni mayor de \$ 10,000.
- Tanto, una multa y prisión.

Si una persona es culpable de matar a alguien durante el transcurso de una persecución policial Código de Vehículos de California (CVC) §2800.3 (b), él o ella está sujeto a encarcelamiento en una prisión estatal por cuatro, seis o diez años.

Preguntas de repaso

1. ¿Cuál es la velocidad máxima cuando lleva un remolque?
2. ¿Están las motocicletas permitidas en los carriles compartidos /HOV?
3. En que numero de carril se debe hacer división de carril (lane Split)?
4. ¿Cuáles son los 5 lugares en los que el transponedor de peaje electrónico se puede colocar?

Apéndice D | COMPROMISOS DEL SMART RIDER

COMPROMISO #1 DEL SMART RIDER:

_____ (inicial) “Reconozco que parte de ser un conductor responsable es conocer y seguir las reglas de la carretera. “Yo estoy de acuerdo con los términos de este hecho y me comprometo a aprender y aplicar las leyes del estado, las normas, los reglamentos y los requerimientos del equipo de seguridad”.

COMPROMISO #2 DEL SMART RIDER:

_____ (inicial) “Reconozco que conducir una moto en una situación compleja de tráfico y medio ambiente, es una actividad de riesgo y peligro. Puedo aceptar este hecho y me comprometo a gestionar estos riesgos”.

COMPROMISO #3 DEL SMART RIDER:

_____ (inicial) “Reconozco que cuando viaje en una motocicleta, la única cosa entre mí y los elementos (frío, calor, lluvia, granizo, los bichos, el asfalto, otros vehículos, etc) es la ropa que llevo puesta. Acepto este hecho y me comprometo a obtener y usar ropa de motociclismo y los equipos que sean adecuados para mí y mi pasajeros!”.

COMPROMISO #4 DEL SMART RIDER:

_____ (inicial) “Reconozco que una motocicleta requiere una inspección y mantenimiento más frecuentemente que un coche. Acepto este hecho y me comprometo a aprender cómo y cuándo realizar una inspección de mi moto antes de cada viaje”.

COMPROMISO #5 DEL SMART RIDER:

_____ (inicial) “Reconozco que un conductor experto es aquel que utiliza el juicio de expertos para evitar tener que utilizar sus habilidades de experto. Acepto este hecho y me comprometo a convertirme en un conductor experto practicando habilidades SIPDE, mirando hacia el frente y explorando 20 segundos por delante.”

COMPROMISO #6 DEL SMART RIDER:

_____ (inicial) “Reconozco que los motociclistas girando amplio en curvas, es la situación más común de accidentes fatales. Acepto este hecho y me comprometo a practicar el proceso SPAT para las curvas, y en particular apuntando durante la curva y empujando hacia adelante en la empuñadura para hacer que la moto se incline.”

COMPROMISOS DEL SMART RIDER

COMPROMISO #7 DEL SMART RIDER:

_____ (inicial) “Reconozco que los errores de frenado son muy comunes en situaciones de choque. Acepto este hecho y me comprometo a la práctica regular de paradas rápidas, con un énfasis en la suave presión cada vez mayor sobre el freno delantero y una luz para encendedor de aplicación del freno trasero.

COMPROMISO #8 DEL SMART RIDER:

_____ (iniciales) “Reconozco que muchos accidentes mortales de motocicletas involucran pilotos que habían estado bebiendo. Acepto este hecho y me comprometo a separar el consumo de alcohol (y otras drogas) antes de montar una motocicleta. Me comprometo a montar sobrio”.

COMPROMISO #9 DEL SMART RIDER:

_____ (inicial) “Reconozco que un conductor deteriorado en el grupo me pone en riesgo. Acepto este hecho y comprometo a evitar viajar con otras personas que están impedidos”.

COMPROMISO #10 DEL SMART RIDER:

_____ (inicial) “Reconozco que hay una amplia variedad de factores que pueden afectar mi capacidad para conducir con seguridad. Acepto este hecho y comprometo a evitar factores que pueden afectar negativamente mi capacidad de conducción y rendimiento.”

COMPROMISO #11 DEL SMART RIDER:

_____ (inicial) “Reconozco que cuando llevo un pasajero, yo soy responsable de su seguridad y comodidad. Acepto este hecho y me comprometo a esperar que tenga habilidades y experiencia significativa como un conductor solo para luego llevar a los pasajeros”.

COMPROMISO #12 DEL SMART RIDER:

_____ (inicial) “Reconozco que montar en grupo exige más habilidad y atención que montar solo. Acepto este hecho y me comprometo a esperar para viajar con un grupo hasta que tenga habilidades desarrolladas y una importante experiencia de montar por mi cuenta o con sólo conductor con más experiencia”.

COMPROMISO #13 DEL SMART RIDER:

_____ (inicial) “Reconozco que los recorridos largos exigen resistencia física, resistencia mental y preparación. Acepto este hecho y me comprometo a empezar con distancias cortas y después más largas para estar preparado para los desafíos de montar largas distancias.”

Appendix E | REGLAS Y GAMA SEÑALES DE MANO

Las reglas del rango están diseñadas para mantener la seguridad de todos los conductores y por lo tanto se aplican a todos. Se utilizan en conjunto con todos los ejercicios de montar, sin excepciones. Son las siguientes:

- No practique sin el permiso del instructor.
- Siga cada ejercicio que está siendo practicado.
- Use todo el equipo de protección cuando esté sentado en la motocicleta.
- Cubra el clutch con cuatro dedos en todo momento, esto le permite desenganchar inmediatamente la potencia de la rueda trasera, si es necesario.
- Mantenga la mano del acelerador en una posición de la muñeca hacia abajo con cuatro dedos alrededor del acelerador / empuñadura.
- No “cubra” el freno delantero mientras se mueve hacia adelante. Mantenga los cuatro dedos alrededor del acelerador.
- Siempre mire a su alrededor y a los lados antes de moverse. No se acerque mucho a otros conductores. Deje suficiente espacio entre usted y ellos.
- No pase otros motociclistas.
- Utilice siempre el interruptor del motor de corte para detener el motor y, a continuación, apague el motor.
- Si usted tiene un problema, muévase afuera del camino y haga señales a su instructor..
- Si oye un silbido al estilo árbitro deténgase de inmediato y espere más instrucciones.
- Si usted no entiende un ejercicio, pida al instructor una aclaración. Notifique a su instructor si usted no se siente cómodo para una conducción segura.

*Por favor, familiarizarse
con las señales de
gama de la mano en la
página siguiente.*

REGLAS Y GAMA SEÑALES DE MANO

Los instructores del curso utilizarán estas señales con las manos para comunicarse con usted mientras usted está montando en la gama.



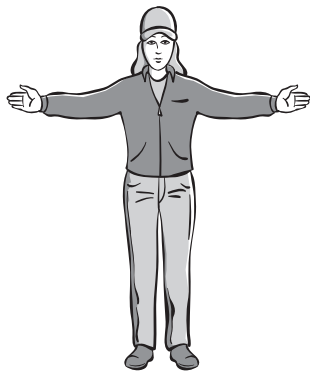
Arranque el motor



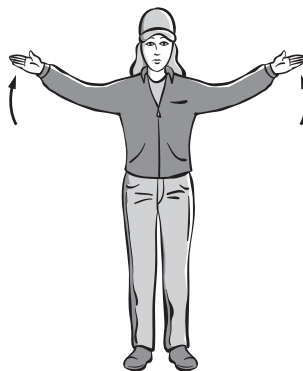
Apague el motor



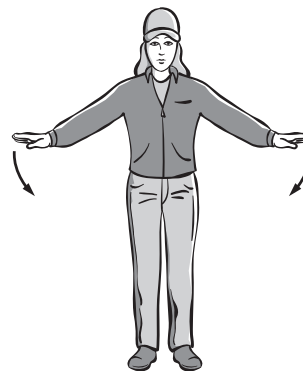
Encuentra neutral



Deténgase



Acelerar



Ve más despacio



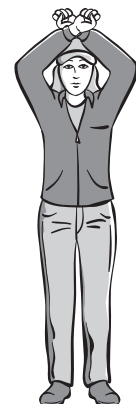
embrague cubierta



Freno delantero un-cubierta



Ojos para arriba



Retorno a la estadificación

This image shows a single sheet of white paper with horizontal ruling lines. The lines are evenly spaced and run across the width of the page. There are no margins, text, or other markings on the paper.

Disfrute el viaje!

...Y continúe el viaje. Mantenga sus habilidades al día. Eche un vistazo a nuestro sitio web para otros cursos para ayudarle a obtener el máximo provecho de su viaje.

<http://www.ca-msp.org>





CMSP

*Programa de Seguridad
para Motociclistas
en California*

CALIFORNIAMOTORCYCLIST.COM

Visita el CMSP sitio web para más información sobre los cursos y las localizaciones del curso:

<http://www.ca-msp.org>