

2013 Manual de Motocicletas de la Florida



Información de Ciclomotor Incluida

La versión completa de este manual está disponible en el Internet en: <http://www.flhsmv.gov/>
La página web principal del gobernador se puede acceder en: <http://www.myflorida.com>

HSMV 71905
(Revisado 05/13)

Para obtener información acerca de Participantes Autorizados y ubicaciones en cada condado visite F RTP en:
motorcycles.flhsmv.gov, o la página Web del DHSMV en www.flhsmv.gov
O llame al 850-488-3286 para obtener información automatizada de cada condado.

¡Bienvenidos al estado del sol!

La Florida es un gran lugar para montar motocicletas durante todo el año. Estar apropiadamente licenciado es requerido por la ley y es uno de los primeros pasos para convertirse en un conductor prudente y capacitado. Este manual del conductor de motocicleta contiene información valiosa tanto para motociclistas principiantes y expertos sobre las técnicas para conducir una motocicleta de forma segura.

El Programa de Entrenamiento de Motociclistas de Florida (Florida Rider Training Program -FRTP) de DHSMV ofrece cursos para motociclistas principiantes y para aquellos con más experiencia. Los cursos cubren estrategias y técnicas de conducción según las condiciones viales y el cómo evitar accidentes. Además, los cursos ofrecen sesiones para montar en motocicleta y practicar estrategias de conducción en las calles y la habilidad para evitar accidentes. El aprendizaje de estas habilidades es importante porque varios estudios de accidentes muestran que las personas que se gradúan de un curso de conducción tienen tasas de accidentes y de muerte mucho menores que aquellos conductores sin instrucción, lo cual demuestra claramente la necesidad de educar a los motociclistas.

El mayor factor que contribuye a accidentes, lesiones y muertes que involucran motocicletas es el consumo de alcohol. En el 2009, la Administración Nacional de Seguridad de Tráfico de Carreteras (NHTSA) reportó que los conductores de motocicleta en accidentes fatales tenían un nivel de concentración de alcohol BAC (por sus siglas en inglés) en la sangre más alto que cualquier otro tipo de conductor de vehículo motorizado. Los datos de este informe sobre los accidentes también advirtieron que casi la mitad o el 42 por ciento de los 1,903 motociclistas que murieron en accidentes individuales de tránsito en 2009 tenían niveles de BAC de .08 o más.

La primera facultad afectada por el alcohol es el juicio de una persona, haciéndole pensar que esta apta para conducir una motocicleta de forma segura. Después de un solo trago, el alcohol afecta negativamente la habilidad del conductor para equilibrar su motocicleta, y también reduce la coordinación, visión, y todas sus habilidades mentales y físicas esenciales para la operación segura de una motocicleta. Cada motociclista es responsable de separar el alcohol o cualquier otra droga perjudicial de la operación de su motocicleta. Asimismo, cada uno de nosotros es responsable de intervenir e influenciar a otras personas para evitar que conduzcan motocicletas mientras se encuentran deshabilitados. Eliminar el alcohol como factor de accidentes reducirá las colisiones de motocicletas y salvará vidas. Parte de la misión de DHSMV es implementar la seguridad en las carreteras para todos los usuarios y proveer información importante y esencial sobre dicha seguridad. Ante todo, tener un viaje agradable en motocicleta debe ser la meta de todos los motociclistas.

**Clayton Boyd Walden, Director
División de Servicios al Motorista**

Deslinde De Responsabilidades

Este Manual de Conductores de la Florida cubre muchos puntos resumidos y parafraseados de las leyes estatales de la Florida y provee consejos sobre la seguridad que no están contemplados en las leyes. Este manual no tiene fuerza legal y no debería citarse en una corte. El Manual de Conductores de la Florida se imprime en grandes cantidades y las copias ya compradas no serán un reflejo de los cambios efectuados por la Legislación con respecto a cargos o leyes dictadas con posterioridad a la fecha de revisión del mismo.

Recuerde que conducir es un privilegio y no un derecho. Protéjase a usted mismo y a los demás conociendo las leyes y conduciendo con cuidado.

Nota: La inclusión de publicidad no constituye un respaldo o la veracidad del anuncio por el estado de la Florida o por el Departamento de Seguridad de Carreteras y Vehículos Motorizados de la Florida de los productos o servicios anunciados.

Advertencia

En la sección 322.212 (5), estatutos de la Florida, es un **delito grave de tercer grado** el usar un nombre falso o ficticio en cualquier solicitud para obtener una licencia de manejar o tarjeta de identificación, o hacer una declaración falsa a sabiendas para ocultar un hecho material, o de cualquier forma cometer un fraude en tales solicitudes.

Los infractores enfrentan detención inmediata y, si convictos, penas hasta un máxima multa de \$5,000 y el encarcelamiento hasta 5 años.

El Departamento le suspenderá el privilegio de conducir por un año a cualquier persona que presenta una solicitud fraudulenta para obtener una licencia de conducir de la Florida.

En la sección 322.36, estatutos de la Florida, es ilegal para cualquier persona el autorizar o permitir a sabiendas que un vehículo motorizado sea operado por cualquier persona que no posea una licencia de conducir válida.

Registros públicos

La ley de la Florida y prácticas administrativas vigentes requieren la recopilación de cierta información personal en el proceso de concesión de licencias. Esta información personal identifica a un individuo y se utiliza para fines de cumplimiento de la ley, administración de registros, cursos de mejoramiento de conducción y responsabilidad financiera.

No proporcionar la información requerida resultará en la negación de la licencia o tarjeta de identificación. Falsificación de información puede resultar en enjuiciamiento. La ley de la Florida especifica que todos los documentos u otro material producido o recibido en relación con una transacción de negocio oficial por cualquier organismo son información pública. Además de todos los documentos, la información tomada de ellos está sujeta a

divulgación pública bajo la ley de información pública de la Florida. Esta información personal, incluyendo nombre, dirección y número de licencia de conducir es confidencial por la ley, pero se suministrara a las agencias del orden público, las compañías de seguros, burós de crédito, instituciones de crédito y cualquier otra entidades exentas por ley. Información médica y número de seguro social, así como información de emergencia son más protegidos y sólo pueden ser reveladas como lo autoriza específicamente la ley de Florida.

La División de Servicios al Motorista se esfuerza por asegurar la exactitud de la información obtenida en el proceso de licenciamiento y hace todo lo posible para corregir cualquier información incorrecta en sus archivos. Información incorrecta puede corregirse mediante el suministro de su nombre completo, fecha de nacimiento, número de licencia de conducir, información sobre la naturaleza del error y prueba de que es un error para proveérsela al Jefe, Bureau of Records, Neil Kirkman Building, MS 89, Tallahassee, Florida 32399-0575, o por teléfono al (850) 617-2000. . Cierta información, como informes de fallos recibidos de un tribunal, sólo puede ser corregida por notificación de la corte proviene el informe errado.

Información del seguro de automóvil está exenta por la ley de registros públicos. Esta información se proporciona a cualquiera de las partes involucradas en el accidente, sus compañías de seguros o abogado, policiales y oficiales de la corte, luego de recibir una solicitud por escrito y copia del informe del accidente.

TABLA DE CONTENIDO

Sección 1 – Información De Contacto Del DHSMV

Información de Contacto del DHSMV	4
Información sobre citas	4
Información del Contacto de Emergencia	4
Programa de Donación de Órganos	4
Ley de Moverse a un Lado	4
Programa DOT 511	5

Sección 2 – Legislación De Motocicletas

Sección 3 – Cómo Obtener Su Licencia

Requisitos de Identificación	11
Requisitos para la licencia	11

Sección 4 – Preparándose Para Conducir

Usar Ropa Adecuada	13
Uso del Casco	13
Selección del Casco	13
Protección para los Ojos y la Cara	13
Ropa	13

Conozca su Motocicleta

La motocicleta adecuada para usted.	14
Tomar prestado y dar prestado	14
Familiarícese con los controles de la motocicleta	14
Revise su motocicleta	14
Conozca sus Responsabilidades	15

Sección 5 - Conduzca Según Sus Habilidades

Control Básico del Vehículo	16
Posición del cuerpo	16
Cambios de velocidad	16
Frenar	16
Doblar	16

Manteniendo la Distancia

Posición en el carril	17
Seguir a otro vehículo	17
Cuando lo siguen	18
Adelantar a un vehículo y cuando lo adelantan	18
Compartir el carril	19
Vehículos incorporándose	19
Vehículos a su lado	19

Buscar, Evaluar, Ejecutar

Intersecciones	19
Intersecciones con puntos ciegos	20

Aumentando la Visibilidad del Conductor

Ropa	21
Faro delantero.	21
Luz del freno	21
Chequeos con la cabeza	22
Bocina	22
Conduciendo por la noche	22

Evitar un AccidenteParadas Rápidas

Desviándose o doblando rápidamente	22
Conducir por las curvas.	23

Superficies Peligrosas	23
Superficies desniveladas y obstáculos	23
Superficies resbaladizas	23
Vías ferroviarias e irregularidades de la carretera	24
Grietas y emparrillados	24

Problemas Mecánicos	25
Falla de un neumático	25
Acelerador atascado	25
Tambaleo	25
Problemas con la cadena	25
Problemas del motor	25

Transporte de Pasajeros y Carga

Equipo	26
Dándole instrucciones a los pasajeros	26
Conduciendo con pasajeros	26
Transportando cargas	27

Conduciendo con un Grupo

Mantenga un grupo pequeño	27
Mantenga unido al grupo	27
Mantenga su distancia	27

Conduciendo Deteriorado

Por qué esta información es tan importante	28
El alcohol y otras drogas en la operación de la Motocicleta	28
Alcohol en el cuerpo	28
Concentración del alcohol en la sangre	28
Alcohol y la ley.	29
Consecuencias de una condena	29

Sección 6 - Proveedores del Curso de Entrenamiento de motociclistas de la Florida

Lista de Proveedores	31
----------------------	----

Sección 1- Información de Contacto del DHSMV

1.1 – Información de Contacto

Centro del Servicio al Cliente (850) 617-2000

Página Web Oficial del DHSMV www.flhsmv.gov

Reúna Venga Obtenga
ReunaVengaObtenga.com
Averigüe lo que necesita traer con usted antes de hacer el viaje.

(850) 617-3995

Oficina Virtual del DHSMV
(transacciones en línea) GoRenew.com

1.2 – Citas

Se recomienda que haga una cita para cualquiera de los servicios que se proveen en las oficinas de las licencias de conducir. Para hacer una cita u obtener una lista de las oficinas de las licencias de conducir visite a nuestra página web www.flhsmv.gov. Haga su cita por adelantado y acuda a la oficina por lo menos cinco minutos antes de la hora designada.

1.3 – Información del Contacto de Emergencia

¿En una situación de emergencia podrían las autoridades contactar a alguien de parte de usted?



Podrían hacerlo si usted ha sometido su información en el sistema de contacto de emergencia. El sistema permite que los residentes de la Florida voluntariamente proporcionen información sobre una persona de contacto en caso de una emergencia a través del Internet, dándoles a las autoridades acceso inmediato a esta información, facilitando el proceso de hablar con alguien más rápido en caso de emergencia.

Si usted tiene una licencia de conducir o tarjeta de identificación de la Florida, usted puede entrar en nuestra página web www.flhsmv.gov y someter su contacto de emergencia. Está información está disponible por medio de un sistema seguro a través de la web a los oficiales de la policía, pero según lo indica la ley sólo se puede acceder en el evento de una emergencia.

1.4 – Programa de Donación de Órganos y Tejidos de la Florida

Donate Life Florida es la organización sin fines lucrativos 501 (C)3 contratada por el estado de la Florida, la Agencia de la Administración de Asistencia médica para crear y supervisar el registro de donantes de órganos, tejidos y ojos del estado además de estar encargados de implementar iniciativas educativas para



aumentar la comprensión y el apoyo para la donación y designación de donantes.

El Registro de Donantes de Tejidos y Órganos de Joshua Abbott fue creado en julio del 2009 para ofrecerle a los Floridianos un medio fácil de inscribirse en el Registro del estado. Los Floridianos pueden inscribirse en el Registro a través del Internet en www.DonateLifeFlorida.org cuando renuevan la licencia de conducir en línea, o cuando soliciten o renueven la licencia en una oficina de la licencia de conducir. También se puede solicitar un formulario de inscripción llamando a Donate Life Florida 1-877-FL-SHARE (1-877-357-4273).

Los individuos cuales licencias indican que son "donantes de órganos", se les aconseja que se inscriban en el Registro nuevo, asegurando que sus deseos estén documentados.

Hoy en día, más de 100,000 niños y adultos están esperando trasplantes de órganos que les puede salvar la vida mientras que miles de personas más necesitan trasplantes de tejidos. Juntos, podemos lograr un cambio.

¿Cómo puede ayudar usted?

1. Aprendiendo acerca del programa de donación de órganos, tejidos y ojos.
2. Indicando sus deseos de ser donantes de órganos y tejidos inscribiéndose en el Registro de Donantes de Tejidos y Órganos de Joshua Abbott en www.DonateLifeFlorida.org.
3. Informando a su familia y amistades acerca del programa de donación de órganos, tejidos y ojos.
4. Ofreciéndose como voluntario, contribuyendo financieramente para apoyar al Registro o las iniciativas educativas estatales, o solicitando un orador llamando a Donate Life Florida al 1-877-35 FL-SHARE (1-877-357-4273).
5. **TODO EL ANTEDICHO**

1.5– La ley de Moverse a un lado

La Ley de Moverse a un Lado protege a los policías, personal de emergencia y conductores de grúas que se encuentran estacionados a un lado de la carretera haciendo su trabajo. Si viola la ley de Moverse a un Lado eso arriesga la posibilidad de que usted y un profesional público de seguridad sea lesionado o cause su muerte y puede tener como resultado multas y puntos en su licencia.



- En una carretera de dos carriles, es requerido que usted reduzca la velocidad a 20 millas por hora **por debajo** del límite de velocidad establecido.
- Cuando el límite de velocidad es de 20 millas por hora o menor, usted debe reducir la velocidad a **cinco** millas por hora.
 - Al conducir por autopistas interestatales u otras carreteras

de dos o más carriles viajando en la misma dirección, y se acerca a un vehículo de policía o a cualquier otro vehículo de emergencia autorizado que está estacionado en la carretera, tiene que desocupar el carril más cercano al

vehículo de emergencia **tan pronto como pueda hacerlo de forma segura**. Si este movimiento no se puede lograr de forma segura, usted tendrá que reducir la velocidad a 20 millas por hora por debajo del límite de velocidad indicado excepto cuando haya sido establecido de otra manera por un oficial de policía.

Para obtener más información por favor visite a www.flhsmv.gov/fhp.

1.6 – Servicio Gratuito de Información sobre el Tráfico 511 del Departamento de Transporte de la Florida

El 511 es un servicio gratuito del Departamento de Transporte de la Florida (FDOT, por sus siglas en inglés) que provee información actualizada en inglés y español sobre el tráfico de las carreteras de la Florida. El sistema es actualizado con información sobre accidentes, congestión del tráfico, carreteras cerradas, condiciones severas del tiempo, información de evacuación de construcción y de emergencia en las carreteras interestatales, en el Florida Turnpike, y en carreteras en áreas metropolitanas. El servicio está disponible por teléfono marcando el 511, o en la página Web FL511.com.



Es recomendado que los conductores se informen acerca de las condiciones de tráfico antes de empezar a conducir. El servicio personalizado de 511 que tiene el Departamento de Transporte de la Florida en FL511.com le permite personalizar diferentes rutas y notificaciones a los usuarios registrados para obtener información acerca de su viaje. Los servicios personalizados gratuitos incluyen:

Rutas Personalizadas

- Programe rutas recorridas con frecuencia usando las carreteras que utilizan el 511
- Una vez que marque el 511, las personas que llaman por teléfono, instantáneamente pueden escuchar información acerca de sus viajes personalizados

Notificaciones Personalizadas

- El 511 le notificará a las personas que llaman por teléfono acerca de las condiciones poco usuales de las carreteras programadas.
- Notificaciones programadas por hora, día y severidad de condiciones.
- Reciba notificaciones por correo electrónico, mensajes de texto, y/o llamadas telefónicas (los proveedores de teléfonos celulares pueden cobrar cargos adicionales por minuto o mensaje de texto)

Características del 511:

- Información del tráfico en todas las carreteras interestatales de la Florida, el Florida Turnpike y otras carreteras principales
- Activado por voz o marcando los números

- Información actualizada acerca de accidentes, carreteras cerradas, condiciones severas del tiempo y construcción
- Notificaciones sobre la seguridad pública e información sobre evacuaciones
- Acceso a información sobre el transporte público, aeropuertos y puertos marítimos
- Disponible las 24 horas al día, 7 días a la semana
- Disponible por teléfono celular o teléfonos regulares; pero le pueden aplicar cargos por el uso de su celular
- La página Web FL511.com tiene cámaras de tráfico y servicios modificados. Los usuarios pueden inscribirse para recibir información sobre viajes personalizados, ya sea por e-mail, mensajes de texto o llamadas telefónicas

Sección 2 - Legislación de Motocicletas

2.1 - Programa de Entrenamiento de Motociclistas de la Florida (FRTP)

Todos los que soliciten un endoso para motocicletas tienen que completar un curso básico de educación de seguridad de motocicletas antes de que le otorguen un endoso de motocicleta o una licencia sólo para "Motocicletas". La lista de proveedores autorizados se halla al final de este manual.

Los proveedores (Escuelas Autorizadas) de cursos de conducción ofrecen un Curso Básico para Conductores de Motocicletas (Basic Rider Course -BRC) y Cursos para Motociclistas con Experiencia (Experienced Rider Course -ERC) patrocinados por la Fundación de Seguridad de Motocicletas (Motorcycle Safety Foundation -MSF). El BRC proporciona las habilidades de principiante básicas para nuevos conductores con el fin de comenzar a practicar y desarrollar las habilidades mentales y de manejo más importantes para la conducción segura de motocicletas en las calles. El BRC tiene aproximadamente cinco horas de instrucción de sala de clase y 10 horas de instrucción en una moto. Ambas sesiones son ofrecidas por motociclistas con experiencia, adiestrados como Entrenadores de Motociclistas por el FRTP para asistirle en su aprendizaje. Para matricularse en el BRC, una persona debe poseer al menos una Licencia de Aprendiz válida a fin de tener el conocimiento de las leyes de Tráfico de la Florida y las normas viales; sin embargo, el endoso de motocicleta no puede obtenerse con una licencia de conducción regular (Clase E) sino hasta después de los 16 años de edad según el s. 322.05 (1) F.S. También debe ser capaz de tener suficiente equilibrio o habilidad para montar en bicicleta.

Las Escuelas Autorizadas proporcionan motocicletas de menos de 500cc para el curso de BRC, por lo general de 125cc a 250cc, cascos y guías de instrucción del BRC. Los estudiantes deben proporcionar guantes con cobertura completa de la mano, protector de ojos de material inastillable, a no ser que el casco tenga una protección facial, pantalones largos, camisa o chaqueta de manga larga, zapatos que protejan los tobillos o botas y ropa para la lluvia (para condiciones no peligrosas). Una llamada o un correo electrónico a la Escuela Autorizada de su preferencia puede clarificar muchos puntos en cuanto a equipo, costo, método de pago y horarios. Muchas Escuelas Autorizadas permiten registrarse y pagar a través de Internet, visite la página Web de FRTP en <http://www.motorcycles.hsmv.state.fl.us/> y haga clic en el título de "ubicación de cursos" para localizar Escuelas Autorizadas en cada condado.

2.1.1 - Sidecar/Trike Evaluation Program (S/TEP)

El Programa de Evaluación del Carro Lateral/Triciclo (Sidecar/Trike Evaluation Program) es completado por personas que montan motos de tres ruedas. El currículo para el curso de S/TEP (por sus siglas en inglés) fue desarrollado por el Evergreen Safety Council. El curso de

S/TEP proporciona las habilidades básicas para los operadores principiantes de las motos de tres ruedas y triciclos. El curso incluye el conocimiento y habilidades necesarias para conducir de forma segura en las calles y carreteras. El manual del estudiante y seguro son proporcionados para el curso. Algunas escuelas también proporcionan triciclos y cascos. Los estudiantes deben proporcionar protección para los ojos, guantes (que cubran toda la mano), pantalones largos, camisa o chaqueta con mangas largas, y zapatos que cubran los tobillos.

La restricción de la S es colocada en la licencia de los que han pasado el curso de S/TEP de motocicleta. Esta restricción es detallada en la sección de los comentarios al final del proceso de emisión para que se sepa que la persona sólo tiene permiso para operar una moto de tres ruedas.

2.1.2 - Los Cursos de ERC son para aquellos que tienen tarjetas de aprobación de cursos expedidas con la finalidad de reducir seguros u otros objetivos.

NOTA: Todos los cursos de ERC requieren que el participante suministre su propia motocicleta autorizada con placa y registro válido y con prueba de cobertura de seguro de responsabilidad civil, o una prestada con prueba del permiso. El participante también debe suministrar un casco, protección de ojos en material inastillable o de protección similar de acuerdo con lo señalado en el curso de **BRC**. Visite la página Web de FRTP mencionada anteriormente para las Escuelas Autorizadas o llame al FRTP 850-488-3286 para obtener información automatizada.

2.2 - La Ley de la Responsabilidad Financiera - ¡Sí aplica a Motocicletas!

La "Ley PIP" o Sin Culpabilidad de la Florida no se aplica a motocicletas, a "triciclos" o a motos con coche lateral. **SIN EMBARGO**, la Ley de la Responsabilidad Financiera aplica a TODOS los vehículos motorizados de la Florida, incluyendo las motocicletas. Por eso la compra **voluntaria** del seguro de responsabilidad civil de un vehículo motorizado por parte del dueño, operador o dueño / operador es recomendado.

No tener el seguro de daños a la propiedad y de responsabilidad civil por lesiones corporales en caso de un accidente, de una convicción por DUI (conducir bajo la influencia de alcohol) u otros acontecimientos delineados por la Ley de FR de Florida, Capítulo 324, puede tener todas o alguna de las siguientes consecuencias:

- Pérdida de la licencia
- Perdida de la placa o la matrícula
- Restitución o juicio civil
- Prueba de alto riesgo SR-22 o FR-44 (de tres años)

2.3 - Leyes y Definiciones de Vehículos Motorizados de la Florida (Consúltelos en: myflorida.com/)

(La definición legal del mismo término puede cambiar de una sección de la Ley Estatal a otra debido a la clase de ley que se hace cumplir, como la definición de un vehículo motorizado o una motocicleta en la ley de tráfico vs. la de la ley de la licencia de conducir)

2.3.1 - Definiciones

Bicicleta: Cualquier vehículo propulsado únicamente por fuerza humana, y cualquier bicicleta motorizada propulsada por una combinación de fuerza humana y un motor eléctrico capaz de propulsar el vehículo a una velocidad menor de 20 millas por hora en terreno plano sobre el cual cualquier persona pueda manejar, teniendo dos ruedas en tándem, e incluyendo cualquier aparato generalmente reconocido como una bicicleta aunque esté equipado con dos ruedas delanteras o dos ruedas traseras. El término no incluye ningún vehículo con una altura de asiento de menos de 25 pulgadas desde el piso cuando el asiento esté ajustado en su posición más alta ni incluye ninguna patineta o equipo similar. Ninguna persona menor de 16 años de edad puede conducir o montar una bicicleta motorizada.

Nota: Una licencia de conducir no es requerida para manejar una bicicleta con motor eléctrico.

Vehículo Motorizado: Cualquier vehículo que se impulsa por sí mismo que no anda sobre rieles ni vías estacionarias, excluyendo cualquier bicicleta, motoneta motorizada, unidad móvil eléctrica de asistencia personal o ciclomotor.

Motocicleta: Cualquier vehículo motorizado que tenga un asiento o silla para uso del conductor y diseñado para viajar en no más de tres ruedas en contacto con el suelo, pero excluyendo un tractor o un ciclomotor.

Caminos para Bicicletas: Cualquier carretera, camino o vía que está abierta para montar bicicleta, cuya carretera, camino o vía está separada físicamente del tráfico vehicular motorizado por un espacio abierto o por una barrera y está ubicada dentro del derecho de vía de la carretera o dentro de un derecho de vía independiente.

Motoneta (Scooter) Motorizada: Cualquier vehículo que no tiene asiento o silla para el uso del conductor, diseñado para viajar en menos de tres ruedas, y sin capacidad de impulsar el vehículo a una velocidad mayor de 30 millas por hora en terreno plano.

Unidad Móvil Eléctrica de Asistencia Personal: Cualquier unidad de equilibrio estable con dos ruedas laterales, diseñada para transportar a una sola persona, con un sistema de propulsión eléctrico con potencia media de 750 vatios (1 caballo de fuerza), la velocidad máxima de la cual es menos de 20 millas por hora sobre una superficie pavimentada plana cuando se impulsa únicamente por tal sistema de propulsión mientras lo maneja una persona que

pesa 170 libras. Las unidades móviles eléctricas de asistencia personal no son vehículos de acuerdo como se definen en esta sección.

Nota: Lo anterior se refiere a un tipo de vehículo de montar parado con una palanca de control manual y dos ruedas (por lo general grandes) a cada lado; no es necesariamente un vehículo para minusválidos. No se requiere una licencia de conducir para este vehículo; ver el s. 316.2068 F.S. para obtener más detalles sobre la conducción de este tipo de vehículo.

2.3.2 – Estatutos

316.1995 Conducción sobre aceras o caminos para bicicletas.

Ninguna persona conducirá ningún vehículo aparte de un vehículo que es impulsado por fuerza humana sobre los caminos para bicicletas, aceras, o áreas peatonales, excepto sobre un camino de acceso permanente o temporal debidamente autorizado. Una violación de esta sección es una infracción de tráfico no criminal, sancionable como una violación de tráfico conforme al capítulo 318.

316.208 Motocicletas y motonetas.--

(1) Cualquier persona que conduzca una motocicleta o motoneta tendrá todos los derechos y estará sujeta a todas las normas aplicables del conductor de cualquier otro vehículo de este capítulo, excepto en lo relacionado con reglamentos especiales de este capítulo y excepto aquellas disposiciones de este capítulo, que por su naturaleza no pueden tener ninguna aplicación.

(2)(a) Cualquier persona que maneje una motoneta en una carretera a menos de la velocidad normal de tráfico en la hora y lugar y bajo las condiciones del momento debe conducir lo más cerca que pueda al borde derecho de la carretera excepto bajo cualquiera de las situaciones siguientes:

1. Cuando alcanza o adelanta otro vehículo que va en la misma dirección.
2. Cuando se prepara para doblar a la izquierda en una intersección o en un camino privado o de entrada.
3. Cuando sea necesario razonablemente para evitar cualquier condición, incluyendo, pero no limitándose a, un objeto fijo o móvil, un vehículo estacionado o en marcha, una bicicleta, un peatón, un animal, un peligro en el suelo, o un carril estrecho, que haga inseguro seguir a lo largo del borde derecho. Para los propósitos de este párrafo, un "carril estrecho" es un carril que es demasiado estrecho como para que vaya un ciclomotor junto a otro vehículo de forma segura dentro del mismo carril.

(b) Cualquier persona que conduzca un ciclomotor sobre una carretera de sentido único con dos o más carriles de tráfico marcados puede manejar lo más cerca que pueda al borde izquierdo de tal carretera.

(3) Una persona que propulsa un ciclomotor con su propia fuerza únicamente sobre y a lo largo de una acera o a través de una carretera, sobre y a lo largo de un cruce peatonal, tiene todos los derechos y deberes aplicables al peatón bajo las mismas circunstancias, con la excepción de tal persona deberá cederle el paso a cualquier peatón y deberá darle una señal audible antes de alcanzar y pasar un peatón

(4) Ninguna persona deberá propulsar un ciclomotor sobre y a lo largo de una acera mientras el motor está funcionando.

(5) Una violación de esta sección es una infracción de tráfico no criminal, sancionable como una violación de tráfico como lo indica el capítulo 318.

316.209 Operación de Motocicletas en carreteras con varios carriles de tráfico.

(1) Todas las motocicletas tienen derecho al uso de un carril completo y ningún vehículo deberá conducir de manera que prive a cualquier motocicleta de usar el carril completamente. Esta subdivisión no se aplicará a motocicletas que viajan juntas dentro de un mismo carril.

(2) El conductor de una motocicleta no alcanzará y adelantará dentro del mismo carril ocupado por el vehículo que intenta alcanzar.

(3) Ninguna persona conducirá una motocicleta entre carriles de tráfico o entre líneas adyacentes o filas de vehículos.

(4) Las motocicletas no se conducirán en conjuntos de más de dos dentro del mismo carril.

(5) Las subdivisiones (2) y (3) no se aplican a policías o bomberos en el desempeño de sus deberes oficiales.

(6) Una violación de esta sección es una infracción de tráfico no criminal, sancionable como una violación de tráfico como lo indica el capítulo 318.

316.2095 Apoyos para los pies, asideros y manillas.

(1) Cualquier motocicleta que lleve un pasajero, aparte de un coche lateral adjunto o cabina cerrada, debe estar equipado con apoyos para los pies y asideros para tal pasajero.

(2) Ninguna persona debe conducir una motocicleta con manillas o manijas que sean más altas que los hombros de la persona que conduce la motocicleta mientras se encuentra correctamente sentada sobre la motocicleta.

(3) Una violación de esta sección es una infracción de tráfico no criminal, sancionable como una violación estacionaria como lo indica el capítulo 318.

316.222 Luces de freno e indicadores de dirección.

(1) Cada vehículo motorizado, remolque, semi-remolque y remolque de postes deben contar con dos o más luces de freno que cumplan con los requisitos de la s. 316.234 (1). Los vehículos motorizados, remolques, semi-remolques y remolques de postes fabricados o ensamblados antes del 1 de enero de 1972, deben equiparse con al menos una luz de freno. En vehículos de combinación, solamente las luces de freno del último vehículo tienen que verse a la distancia especificada en la s. 316.234 (1).

(2) Cada vehículo motorizado, remolque, semi-remolque y remolque de postes serán equipados con indicadores de dirección eléctricos que cumplan con los requisitos de s. 316.234 (2).

(3) Los vehículos de pasajeros y los camiones de menos de 80 pulgadas de ancho, fabricados o ensamblados antes del 1 de enero de 1972, no tienen que estar equipados con indicadores de dirección eléctricos.

(4) Una violación de esta sección es una infracción de tráfico no criminal, sancionable como una violación estacionaria

como lo indica el capítulo 318.

316.304 Uso de auriculares.

(1) Ninguna persona deberá conducir un vehículo usando auriculares, audífonos u otro aparato auditivo, aparte de un aparato para sordos o un dispositivo para mejorar una audición deficiente.

(2) Esta sección no se aplica a:

(a) Cualquier oficial de la ley equipado con algún dispositivo de comunicación necesario para realizar sus deberes o a cualquier conductor de vehículo de emergencia equipado con algún dispositivo de protección de oído.

(b) Cualquier solicitante de una licencia de conducir para una motocicleta mientras que toma el examen requerido por la s. 322.12 (5).

(c) Cualquier persona que conduzca una motocicleta usando un auricular instalado en su casco y empleado de tal manera que los altavoces no hagan contacto directo con los oídos del usuario de modo que pueda oír sonidos circundantes.

(d) Cualquier persona que use un auricular junto con un teléfono celular que solamente proporciona sonido por un oído y permite escuchar sonidos circundantes con el otro oído.

(e) Cualquier persona que use un auricular para comunicarse con una base central de operaciones que solamente proporciona sonido por un oído y permite escuchar sonidos circundantes con el otro oído.

Licencias de Vehículos Motorizados, Capítulo 320

S. 320.02 Registro requerido; solicitud de matrícula; formularios.

(1) Excepto cuando se establezca de otra manera en este capítulo, cada dueño o persona responsable de un vehículo motorizado, que es operado o conducido en las carreteras de este estado debe matricular tal vehículo en este estado. El dueño o la persona encargada debe aplicar con el departamento o agente autorizado para la matrícula de su vehículo mediante un formulario establecido por el departamento. Ningún registro es requerido para cualquier vehículo motorizado que no es conducido en las carreteras de este estado durante el período de registro/matricula.

Licencias de Conducir, Capítulo 322

S. 322.01, F.S. Definiciones

(26) "Motocicleta" significa un vehículo motorizado impulsado por un motor con un cilindraje de más de 50 centímetros cúbicos, con un asiento o silla para uso del conductor, y diseñado para viajar en menos de tres ruedas en contacto con el suelo, pero excluyendo un tractor o un ciclomotor.

(27) "Vehículo motorizado" significa cualquier vehículo que se impulsa por sí mismo, incluyendo un vehículo de combinación motorizado, que no anda sobre rieles ni vías estacionarias, excluyendo vehículos propulsados únicamente por fuerza humana, sillas de ruedas motorizadas y bicicletas motorizadas como se especifica en la s. 316.003.

S. 322.57 Exámenes de conocimientos que tienen que ver con vehículos determinados; endosos; no

residentes; violaciones.

(1) Además de cumplir con cualquiera de los otros requisitos de este capítulo para la licencia de conducir, una persona que:

(g) Conduce una motocicleta debe completar satisfactoriamente un curso para conductores de motocicletas (Motorcycle Rider Course). Una persona que completa satisfactoriamente el curso para conductores de motocicletas deberá ser otorgada con un endoso si él o ella tiene una licencia para conducir otro tipo de vehículo motorizado. Una persona que completa satisfactoriamente el curso para conductores de motocicletas y que no tiene licencia para conducir otro tipo de vehículo motorizado deberá ser otorgada con una licencia de conducir clase E que está restringida al uso de motocicleta únicamente.

Requisitos de Casco y Protección de Ojos

¡Las lesiones en la cabeza se reducen usando cascos de motocicleta aprobados!

- Cualquier persona menor de 16 años de edad **tiene** que usar un casco de motocicleta aprobado por el Departamento y sólo puede montar como pasajero en cualquier motocicleta, motoneta o ciclomotor sin importar del tamaño del motor.
- Una persona no tiene que usar un casco mientras conduce o monta un ciclomotor, motoneta u otro vehículo motorizado de dos o tres ruedas, de 50cc o menos, **si por lo menos tiene 16 años de edad.**
- Es requerido que las personas de **16 a 21 años de edad** usen un casco aprobado por el Departamento cuando conducen o montan una motocicleta. Per s. 316.211 F.S.
- Las personas **que por lo menos tengan 21 años** de edad pueden conducir una motocicleta sin el uso de un casco **si pueden demostrar que tienen una cobertura de seguro médico** en la cantidad de \$10 000 por lo menos para pagar por lesiones que podrían incurrir en un accidente de motocicleta. Una tarjeta separada de la póliza del seguro médico de la motocicleta u otros documentos de la cobertura de seguro serán suficientes, tal como la tarjeta de un seguro médico privado. Los oficiales de la ley harán la determinación final si la prueba del seguro es aceptable.
- Según la s. 316.211 (2), una persona no puede conducir una motocicleta como lo indica la s. 316.003 (22), a menos que lleve puesto uno de los siguientes dispositivos protectores de ojos aprobados por el Departamento: gafas protectoras (goggles), protectores faciales diseñados para usar con y como parte de un casco aprobado o anteojos incluyendo lentes de sol. Los lentes de contacto no son aceptables. Cada dispositivo debe estar en buenas condiciones, sin bordes afilados o salientes cortantes, y hecho de material adecuado para uso oftálmico. Debe estar libre de grietas, ondulaciones, burbujas o cualquier otro defecto que pueda impedir su visibilidad normal. Cualquier dispositivo matizado no debe perjudicar la capacidad del conductor de ver en colores y no debe usarse de noche.

Los requisitos mencionados no se aplican a personas que

montan dentro de una cabina o a personas mayores de 16 años de edad que manejan o montan motocicletas impulsadas por un motor con un cilindraje de menos de 50 centímetros cúbicos o potencia nominal inferior a 2 caballos de fuerza al freno y sin la capacidad de propulsar tales motocicletas a velocidades mayores de 30 millas por hora sobre terreno plano.

Nota: Sin embargo, si en cualquier momento el cilindraje de 50 cc o menos del vehículo conducido excede cualquiera de las limitaciones de las normas mencionadas, debido a un realce del motor para obtener más caballos de potencia, entonces se dice que el vehículo ya no cumple con la definición exenta y su conductor queda sujeto al cumplimiento de las normas de dispositivos de protección de ojos.

2.4 - Cómo Identificar Cascos de Motocicleta Inseguros e Ilegales si los usa o se le requiere que use un Casco

El Departamento de Transporte de los Estados Unidos (U.S. Department of Transportation -DOT) requiere que todos los cascos de motocicletas que se venden en los Estados Unidos cumplan con el Estándar Federal de Seguridad de vehículos motorizados (Federal Motor Vehicle Safety Standard -FMVSS) 218. Por lo tanto, la ley de la Florida requiere que los cascos de motocicleta cumplan con los requisitos del FMVSS 218. El Capítulo 15B-1.006 (3), Código Administrativo de la Florida, tiene que ver con el diseño y construcción de los cascos de motocicleta. El código establece claramente que: "Los cascos que no están diseñados para los ocupantes de una motocicleta, incluyendo pero no limitándose a los siguientes, no son aprobados: cascos de bicicleta, cascos de juguete, cascos militares de combate, cascos de vuelo, cascos suaves y cascos de equipos deportivos." Muchos conductores de motocicleta de la Florida usan cascos baratos e inseguros que no cumplen con el FMVSS 218. La mayoría de estos cascos se venden como artículos de novedad por comerciantes y se usan para evadir los requisitos del FMVSS 218. La siguiente información sobrepasa el FMVSS 218. Es importante señalar que algunos vendedores de cascos considerados artículos de novedad proporcionan etiquetas adhesivas del DOT por separado para que los motociclistas las coloquen en los cascos que no cumplen con las normas. En este caso, la etiqueta adhesiva del DOT no es válida y no certifica su conformidad.

2.4.1 - Etiqueta Adhesiva SNELL o ANSI

Además de la etiqueta adhesiva del DOT, las etiquetas localizadas dentro del casco mostrando que un casco cumple con los estándares de organizaciones privadas como Snell o el Instituto Nacional de Estándares Americano (American National Standards Institute -ANSI) son una buena indicación de que el casco cumple con el estándar de seguridad federal. Un casco de novedad que tenga una etiqueta adhesiva de DOT falsa además de una etiqueta adhesiva de Snell o ANSI falsa es raro y probablemente no se consigue.

2.4.2 - Etiqueta del Fabricante

El FMVSS 218 requiere que los fabricantes coloquen una etiqueta sobre o dentro del casco que establezca el nombre del fabricante, modelo, tamaño, mes y año de fabricación, materiales de construcción y otra información. Un casco que no satisface el reglamento de seguridad federal por lo general no tiene tal etiqueta. Sin embargo, algunos cascos que no satisfacen las normas que están etiquetados falsamente afirman que cumplen con el FMVSS 218.

2.4.3 - Revestimiento para Absorber Impacto

Los cascos que satisfacen el reglamento mínimo de seguridad federal tienen un revestimiento interior, de aproximadamente una pulgada, hecho de espuma de poliestireno firme. A veces el revestimiento interior no es visible, pero de todos modos usted debe ser capaz de sentir lo grueso que es. Los cascos inseguros normalmente contienen solamente un relleno suave de poliestireno o una cubierta plástica expuesta sin ningún poliestireno en absoluto.

Sección 3 - Cómo obtener su Licencia

3.1 - Aplicación para la Licencia de Conducir o Tarjeta de Identificación

La ley de la Florida requiere una prueba de identificación, número de seguro social (si ha sido otorgado con un número de seguro social, el Capítulo 322 de los Estatutos de Florida, requiere que el Departamento vea una prueba antes de otorgar una licencia de conducir o tarjeta de identificación) y prueba de una dirección residencial de todas las personas antes que una licencia de conducir o tarjeta de identificación puedan ser otorgadas. A nosotros nos requieren que verifiquemos electrónicamente el número de seguro social con la Administración de la Seguridad Social y recomiendan que el nombre asignado al número del seguro social sea el mismo nombre que aparezca en la licencia de conducir o tarjeta de identificación de la Florida. Si usted ha cambiado su nombre, por favor actualice sus registros con la Administración de la Seguridad Social antes de que solicite un cambio en su licencia de conducir o tarjeta de identificación.

Si el nombre que usted piensa utilizar en su licencia de conducir o tarjeta de identificación es diferente al nombre en su identificación primaria, le requerirán que muestre identificación adicional. Como identificación adicional usted puede someter un certificado de matrimonio, orden judicial o acta de divorcio para comparar el nombre en la identificación primaria y el nombre que será utilizado en la licencia de conducir o tarjeta de identificación.

Para identificar fácilmente los requisitos asociados con su identificación, visite a www.gathergoget.com. Estos requisitos también están descritos en el Manual de la licencia de conducir de la Florida.

3.2 - Licencia de Motocicleta

Conducir de forma segura requiere conocimiento y habilidad. La acción de evaluar sus propias habilidades no es suficiente. A veces las personas sobreestiman sus propias habilidades. Es aun más difícil que los amigos y familiares sean totalmente honestos acerca de sus habilidades. Para asegurar que usted tenga el entrenamiento y la habilidad necesaria para operar una motocicleta de forma segura, será requerido a completar un curso de seguridad de motocicletas antes de poder obtener un endoso de motocicleta. Si usted viene de otro estado y su licencia es aprobada para la operación de una motocicleta, la Florida respetará el endoso y el curso de motocicleta no será requerido. **(Excepto en Alabama)**

3.2.1 - Limitaciones de edad

Nadie que tenga menos de 16 años de edad puede conducir legalmente o tener una licencia para conducir uno de los siguientes vehículos motorizados de dos o tres ruedas en las calles, carreteras o autopistas de la Florida: motocicletas, ciclomotores, motonetas, bicicletas con motor

eléctrico de acuerdo como se especifica en el s.316.003(2) F.S.

3.2.2 - Restricciones

Las personas que tengan un **Permiso de Conducir de Aprendizaje de la Florida** no pueden conducir legalmente o tener licencia para operar ningún vehículo motorizado de dos o tres ruedas en las calles, carreteras o autopistas de la Florida, sin importar su edad (Según s.322.1615 F.S.). Las personas que aprueban el examen práctico de motocicleta utilizando una motocicleta de tres ruedas o motocicleta con carro lateral tendrán su licencia restringida **sólo** para operar motocicletas de tres ruedas hasta que pasen el examen práctico en una motocicleta de dos ruedas.

3.2.3 – Requisitos de Emisión

Endoso de Motocicleta

Todas las personas que soliciten un endoso de motocicleta:

- Deben tener una licencia clase E o mayor o cumplen con los requisitos para la licencia clase E.
- Deben completar un curso de educación de seguridad de motocicletas, BRC o
- Deben proporcionar una licencia de otro estado con un endoso de motocicleta (excepto en Alabama).

Sólo la Licencia de Motocicleta

Personas menores de 18 años de edad

- Deben tener una licencia de aprendizaje por lo menos 12 meses o hasta que cumpla 18 años de edad antes de poder obtener la licencia clase E sólo para motocicletas.
- NO debe tener ninguna condena relacionada con una infracción de tráfico durante los 12 meses desde la emisión de la licencia de aprendizaje.
- Deben proporcionar un certificado que indica que han completado un curso aprobado de seguridad de motocicletas.

Personas mayores de 18 años de edad

- Aprobar los exámenes de visión, de las reglas y de las señales de la carretera o tener una licencia de aprendizaje.
- Deben proporcionar un certificado que indica que han completado un curso aprobado de seguridad de motocicletas. O,
- Deben proporcionar una licencia de otro estado sólo para motocicletas (excepto en Alabama).

Realización del Curso de Educación de Seguridad de Motocicletas

Los siguientes cursos cumplen con los requisitos del curso para conductores de motocicletas (motorcycle rider course) para el endoso de motocicleta:

- Certificado de aprobación obtenido por un proveedor autorizado del Curso para Conductores de Motocicletas, BRC. Una lista de proveedores se halla disponible en el dorso de este manual.
- Un curso para conductores de motocicletas patrocinado por la Fundación de Seguridad de Motocicletas

(Motorcycle Safety Foundation, MSF) realizado por cualquier rama del servicio militar.

3.2.4 - Ciclomotores

Los conductores de los ciclomotores tienen los mismos derechos y deberes que los conductores de vehículos motorizados y también pueden recibir multas por violaciones de tráfico; por lo tanto deben conocer y obedecer las siguientes leyes de ciclomotores.

1. Los conductores de ciclomotores deben tener al menos 16 años de edad y por lo menos una Licencia de clase E para conducir un ciclomotor en calles o carreteras públicas. La licencia de aprendizaje no es suficiente. (Los ciclomotores entran en la definición de un vehículo motorizado en el 322.01 (26).
2. No es requerido un endoso de motocicleta para conducir un ciclomotor.
3. Los ciclomotores deben ser registrados anualmente y se les debe comprar una chapa.
4. Los ciclomotores no pueden conducirse por carriles para bicicletas o caminos peatonales cuando se conducen usando el motor.
5. Los conductores de ciclomotor no necesitan tener el seguro PIP.
6. Un ciclomotor se define en s. 320.01 (28) F.S. como cualquier vehículo con pedales para permitir su propulsión mediante fuerza humana, teniendo un asiento o silla para uso del conductor y diseñado para andar en no más de tres ruedas, con un motor de potencia nominal inferior a 2 caballos de fuerza al freno y sin la capacidad de propulsar el vehículo a una velocidad mayor de 30 millas por hora en terreno plano y con un sistema de impulsión que funciona directa o automáticamente sin embragar o cambiar marchas por parte del conductor después de que el sistema de impulsión esté operando. Si tiene un motor de combustión interna, el cilindraje no debe exceder 50 centímetros cúbicos.

3.2.5 - Motonetas (scooter) Motorizadas: (No son legales en calles o aceras públicas)

Aunque están considerados como vehículos motorizados en la sección 322.01(26) de los estatutos de la Florida, las leyes de matrícula no suministran la matrícula de estos vehículos, así que no pueden conducirse en calles o carreteras públicas. Si alguien conduce una motoneta en una carretera pública, sin tener en cuenta la edad de la persona, los oficiales de la ley pueden requerir que la persona muestre al menos una licencia de conducir (Clase E) válida puesto que según la ley ellos se consideran vehículos motorizados (Estatuto Ref: s. 322.03(1) y 322.01(26). F.S.).

Sección 4 - Preparándose Para Conducir

4.1 – Preparándose para Conducir

Todo lo que usted haga antes de empezar un viaje le será de mucho valor al determinar si llegará a su destino de forma segura. Antes de iniciar cualquier viaje, un conductor cuidadoso se asegura de:

1. Usar la ropa adecuada.
2. Familiarizarse con la motocicleta.
3. Revisar el equipo de la motocicleta.
4. Ser un conductor responsable.

4.2 - Usar ropa adecuada

Cuando usted conduce su motocicleta, su ropa es la “correcta” si sirve para protegerle. En caso de un accidente, usted tendrá una mejor posibilidad de evitar lesiones severas si usa:

- Un casco aprobado.
- Protección para los ojos o la cara.
- Ropa protectora.

4.2.1 - Cascos

Uso del Casco

Los accidentes no son eventos raros – particularmente entre los conductores principiantes. Y uno de cada cinco accidentes de motocicleta que ocurre resulta en lesiones a la cabeza o el cuello. Las lesiones en la cabeza son tan severas como las lesiones del cuello, y mucho más comunes. Los análisis de los accidentes muestran que las lesiones en la cabeza y el cuello representan la mayoría de las lesiones severas o mortales para los motociclistas. Los estudios también muestran que, con algunas excepciones, las lesiones en la cabeza y el cuello se reducen con el uso adecuado de un casco aprobado.

Algunos motociclistas no usan cascos porque piensan que los cascos limitan su visión lateral. Otros los usan sólo en viajes largos o cuando conducen a alta velocidad. Estos son algunos hechos que debe considerar:

- **Un casco aprobado** le permite ver tan lejos como sea necesario a cada lado. Un estudio de más de 900 accidentes de motocicletas, donde el 40% de los motociclistas llevaban puesto su casco, no encontró ni un caso en que el casco evitó que el conductor detectara el peligro.
- **La mayoría de los accidentes ocurren** en viajes cortos (menos de cinco millas de distancia), a sólo unos minutos de empezar el viaje.
- **La mayoría de los conductores** viajan a menos de 30 millas por hora cuando ocurre un accidente. A estas velocidades, los cascos pueden reducir a la mitad el número y la severidad de las lesiones en la cabeza.

No importa a qué velocidad se viaje, los conductores que tienen puesto un casco es más probable que sobrevivan

lesiones en la cabeza tres veces más que aquellos que no usan un casco en el momento del accidente.

Selección del casco

Existen dos tipos de cascos principales que proveen dos niveles de cobertura diferentes: tres cuartas partes del rostro y rostro completo.

Cualquier estilo que escoja, usted puede lograr la mayor protección asegurándose de que el casco:

- **Cumple** con las normas del Departamento de Transporte de los Estados Unidos (DOT) y del estado. Los cascos con una etiqueta de la Snell Memorial Foundation le ofrece una medida adicional de calidad.
- **Está ajustado** correctamente todo alrededor.
- **Carece de defectos obvios** tales como rajaduras, relleno suelto o correas desgastadas.

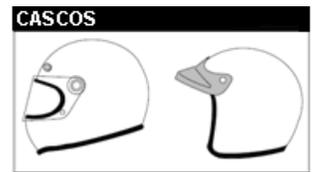
Cualquier casco que usted seleccione, manténgalo ajustado a su cabeza de forma segura durante el viaje. De lo contrario, si está envuelto en un accidente, es probable que el casco salga volando de su cabeza antes de poder protegerlo a usted.

4.2.2 - Protección para los ojos y la cara

Un protector facial resistente al impacto de plástico puede ayudar a proteger todo su rostro en un accidente. También lo protege del viento, del polvo, la tierra, la lluvia, los insectos y las piedritas lanzadas por los neumáticos de los vehículos que se encuentran adelante. Estos problemas lo distraen y pueden ser dolorosos. Si tiene que lidiar con alguno de ellos, no se podrá concentrar en la carretera completamente. Las gafas protectoras (goggles) protegen sus ojos, pero no protegerán el resto de su cara como lo hace un protector facial. El parabrisas no es un sustituto para un protector facial o gafas protectoras. La mayoría de los parabrisas no protegerán sus ojos del viento. Tampoco lo protegerán los anteojos o lentes de sol. Los anteojos (gafas) no evitarán que se le agüen los ojos, y quizás vuelen cuando gire la cabeza al conducir.

Para ser eficaz, el protector facial o de los ojos tiene que:

- **Estar libre** de rajaduras.
- **Ser resistente** a la penetración.
- **Darle una vista despejada** a cada lado.
- **Abrocharse aseguradamente**, para que no se vuele con el viento.
- **Dejar que el aire atraviese**, para evitar que se empañe.
- **Tener suficiente espacio** para anteojos o lentes de sol, si son necesarios.



Los protectores de ojos ahumados no se deben usar por la noche o cuando hay poca luz disponible.

4.2.3 - Ropa

La ropa adecuada lo protege en una colisión. También le proporciona comodidad, y protección del calor, del frío, de los fragmentos sueltos, y de las piezas calientes y

movedizas de la motocicleta.

- **Las chaquetas y los pantalones** deben cubrir los brazos y las piernas completamente. Deben quedar lo suficientemente ajustados para impedir que el viento los haga aletear, y al mismo tiempo le deje la capacidad suficiente para poder moverse. El cuero ofrece la mejor protección. El material sintético resistente también provee mucha protección. Use una chaqueta incluso en un clima caluroso para prevenir la deshidratación. Muchos están diseñados para protegerlo sin sobrecalentarlo, aún en los días de verano.
- **Las botas o los zapatos** deben ser lo suficientemente altos y resistentes para cubrir los tobillos y para darles soporte. Las suelas de los zapatos deben ser de un material fuerte y durable. Use tacones bajos para que no interfieran con superficies ásperas. Guarde los cordones para que no se enganchen en la motocicleta.
- **Los guantes** le permiten un mejor agarre y ayudan a proteger sus manos en una colisión. Los guantes deben ser de cuero o un material similar.

En un clima frío o húmedo, su ropa lo debe mantener abrigado y seco, además de protegerlo de lesiones inesperadas. Una persona con el cuerpo adormecido no puede controlar muy bien una motocicleta. Conducir por largos períodos de tiempo en climas fríos puede ocasionar escalofríos y fatiga. Una chaqueta de invierno debe resistir el viento y ajustarse bien en el cuello, las muñecas y la cintura. Las capas para la lluvia de buena calidad que están diseñadas para montar motocicleta no se rompen ni se inflan a gran velocidad.

4.3 - Conozca su Motocicleta

En las carreteras hay muchas cosas que pueden ocasionar problemas. Su motocicleta no debe ser una de ellas. Para asegurarse de que su motocicleta no le falle:

- **Lea** el manual del propietario primero.
- **Comience** con la motocicleta que sea adecuada para usted.
- **Familiarícese** con los controles de la motocicleta.
- **Revise** la motocicleta antes de cada viaje.
- **Manténgala** en buenas condiciones para conducir de forma segura.
- **Evite** usar accesorios y modificaciones que pueden dificultar el manejo de la motocicleta.

La motocicleta adecuada para usted

Primero, asegúrese de que la motocicleta sea adecuada para usted. Debe “acomodar” bien su cuerpo. Sus pies deben estar planos en el suelo al estar sentado en ella.

Como mínimo, su motocicleta para uso legal en las calles debe tener:

- **Una luz delantera, luz trasera y luz de freno.**
- **Frenos frontales y traseros.**
- **Indicadores de dirección.**
- **Una bocina.**
- **Dos espejos.**

4.3.1 - Tomar prestado y dar prestado

Quienes tomen prestadas o quienes presten motocicletas, tengan mucho cuidado. Los accidentes son bastante comunes entre conductores principiantes – especialmente en los primeros meses. Conducir una motocicleta extraña complica el problema. Si usted toma prestada una motocicleta, familiarícese con ella en una zona controlada. Y si le presta una motocicleta a un amigo, asegúrese de que tenga una licencia de conducir con un endoso de motocicleta y que sepa cómo usarla antes de permitirle aventurarse en el tráfico. No importa la experiencia que usted tenga, tenga mucho cuidado cuando conduzca cualquier motocicleta con la que no está familiarizado. Más de la mitad de todas las colisiones ocurren en motocicletas conducidas por un operador con menos de seis meses de experiencia.

Familiarícese con los controles de la motocicleta

Asegúrese de estar completamente familiarizado con la motocicleta antes de salir a la calle. Esté seguro de haber revisado el manual del propietario. Esto es muy importante si usted está conduciendo una motocicleta prestada.

Si piensa utilizar una motocicleta extraña:

- Haga las mismas revisiones que usted haría con su propia motocicleta.
- Averigüe donde están todos los controles, particularmente los indicadores de dirección, la bocina, el interruptor de luces, la válvula de control del combustible, y el interruptor del motor. Ubique y opere estos elementos sin tener que buscarlos.
- Conozca los cambios de velocidad. Accione el acelerador, el embrague, y los frenos varias veces antes de empezar su viaje. Todos los controles reaccionan de forma distinta.
- Conduzca con mucha precaución y permanezca alerta de sus alrededores. Acelere con suavidad, tome las curvas despacio, y deje un espacio adicional para poder frenar de forma segura.

4.3.2 - Revise su motocicleta

Una motocicleta requiere atención con mayor frecuencia que un vehículo. Es raro que una pequeña falla técnica en un vehículo sea algo más grave que una inconveniencia para el conductor. Si existe algún problema con la motocicleta, hay que averiguarlo antes de incorporarse al tráfico. Haga un chequeo completo de su motocicleta antes de cada viaje.

Antes de montarse en la motocicleta, haga los siguientes chequeos:

- **Neumáticos** --Revise la presión del aire y el desgaste general.
- **Fluidos** – Los niveles del aceite y otros fluidos. Como mínimo, revise los fluidos hidráulicos y los refrigerantes semanalmente. Mire debajo de la motocicleta para detectar posibles fugas de aceite o gasolina.
- **Luz delantera y trasera** – Revise las dos luces. Pruebe el interruptor para asegurarse de que las luces largas y las luces cortas funcionan bien.
- **Indicadores de dirección** – Pruebe los indicadores de dirección. Asegúrese de que todas las luces funcionan

correctamente.

- **Luz del freno** – Pruebe los dos controles del freno, y esté seguro de que cada uno enciende la luz del freno.

Una vez que usted esté montado en la motocicleta, efectúe los siguientes chequeos antes de partir:

- **Embrague y acelerador** – Asegúrese de que ambos funcionen adecuadamente. El acelerador debe regresar al punto cero al dejar de accionarlo. El embrague debe estar bien ajustado pero debe estar suave al presionarlo.
- **Espejos** – Limpie y ajuste los dos espejos antes de partir. Es difícil conducir con una mano mientras trata de ajustar un espejo. Ajuste cada espejo para que pueda ver el carril detrás de usted al igual que también poder ver lo más que pueda el carril junto a usted. Cuando está ajustado adecuadamente, el espejo puede mostrar el borde de su brazo u hombro --pero la carretera hacia los lados y detrás de usted es lo más importante.
- **Frenos** – Pruebe las palancas del freno delantero y del freno trasero separadamente. Asegúrese de verificar que cada palanca está ajustada firmemente y que sujeta la motocicleta cuando usted aplica el freno completamente.
- **Bocina** – Pruebe la bocina y asegúrese de que funciona.

Además de los chequeos que usted debe hacer antes de cada viaje, revise los siguientes componentes por lo menos una vez a la semana: Ruedas, cables, broches, y fluidos. Lea el manual que corresponde a su motocicleta para obtener recomendaciones.

4.3.3 - Conozca sus Responsabilidades

Un “accidente” implica un evento imprevisto que ocurre sin la culpa o negligencia de nadie. Aunque por lo general, ese no es el caso. Es más, la mayoría de las personas involucradas en un accidente usualmente pueden tener cierta responsabilidad por lo sucedido.

Considere una situación donde alguien decide cruzar una intersección bajo la luz amarilla cambiando a roja. En esa misma situación, cuando se activa la luz verde del semáforo que le corresponde, usted avanza hacia la intersección sin verificar que otro vehículo está cruzando a última hora. Eso es todo lo que hace falta para que suceda un accidente. El otro conductor no debió cruzar la intersección a última hora, su responsabilidad era la de parar y esperar que la luz del semáforo cambie a verde. Al mismo tiempo, su responsabilidad era la de mirar a ambos lados antes de proceder. Ninguno de ustedes cumplió con su obligación como conductores. Sólo porque otra persona es la que inició la cadena de eventos que resultó en una colisión, no nos libera de responsabilidad.

Como conductor, usted no puede asegurar que otros conductores lo podrán ver o le cedan el paso. Para reducir las probabilidades de que ocurra un accidente:

- **Manténgase a la vista** – Use ropa adecuada, utilice su

luz delantera, manténgase en la mejor posición del carril para poder ver y ser visto.

- **Comuníquese sus intenciones** – Use las señales apropiadas, la luz del freno y posición del carril.
- **Mantenga un espacio libre que sea adecuado** – Al seguir, cuando lo siguen, al compartir el carril, al adelantar o cuando lo adelanten.
- **Examine su trayectoria** 12 segundos por adelantado.
- **Identifique y separe** los diferentes peligros.
- **Esté preparado para actuar** – Manténgase alerta y sepa como ejecutar las acciones adecuadas para evitar una colisión.

La culpabilidad no importa cuando alguien resulta lesionado en un accidente. Rara vez un accidente es el resultado de una sola causa. La capacidad para conducir alerta, para tomar decisiones críticas y para ejecutarlas, es lo que separa a los conductores responsables de todos los demás. Recuerde, de usted depende evitar ser la causa de una colisión o de ser un conductor que estuvo involucrado en una colisión por no prestar atención a la carretera.

Sección 5 - Conduzca según sus Habilidades

Este manual no puede enseñarle como controlar la dirección, la velocidad, o el equilibrio. Eso es algo que sólo se puede aprender con la práctica. Pero el control comienza cuando está consciente de sus habilidades y conduce de acuerdo a ellas, además de conocer y obedecer las reglas de la carretera.

5.1 - Control Básico del Vehículo

5.1.1 - Posición del cuerpo

Para controlar bien una motocicleta:

- **Postura** – Siéntese de manera que pueda usar sus brazos para dirigir la motocicleta en vez de hacerlo para sostenerse a usted.
- **Asiento** – Siéntese hacia delante lo suficiente de manera que sus brazos estén ligeramente arqueados al agarrar las manillas. El acto de arquear los brazos le permite accionar las manillas sin tener que estirarse.
- **Manos** – Agarre con firmeza las manillas para que el agarre de su mano se mantenga sobre las superficies ásperas. Comience con poner la muñeca derecha en una posición plana. Esto le ayudará a no accionar demasiado el acelerador. Además, ajuste las manillas para que sus manos estén a la misma altura que los codos. Esto le permite usar los músculos adecuados para dirigir la motocicleta con precisión.
- **Rodillas** – Mantenga las rodillas contra el tanque de combustible para ayudarle a mantener el equilibrio al doblar la motocicleta.
- **Pies** – Mantenga sus pies firmemente en los estribos para mantener el equilibrio. No arrastre los pies. Si su pie se engancha en algo, usted puede lesionarse y puede afectar el control que usted tiene sobre la motocicleta. Mantenga los pies cerca de los controles para que pueda accionarlos rápido. Además, no permita que los dedos del pie apunten hacia abajo – podrían verse atrapados entre el suelo y los estribos.



5.1.2 - Cambios de velocidad

Los cambios de velocidad no sólo hacen que la motocicleta aumente la marcha suavemente. El hecho de aprender a usar los cambios correctamente cuando baja la velocidad, al doblar, o cuando conduce por una subida es muy importante para poder operar la motocicleta de forma segura. Cambie a una velocidad más baja usando el embrague cuando reduce la velocidad o cuando tiene que parar. Manténgase en primera cuando está parado para poder moverse hacia delante rápidamente si tuviera que hacerlo. Asegúrese de viajar lo suficientemente despacio cuando cambia a una velocidad más baja (ejemplo: de tercera velocidad a segunda velocidad). De lo contrario, la motocicleta se puede tambalear, y la rueda trasera podría resbalar. Cuando viaje por una bajada, o cuando cambie a primera velocidad,

podría ser necesario usar los frenos para reducir la marcha lo suficiente antes de poder cambiar a una velocidad más baja de forma segura. Intente accionar el embrague con suavidad, especialmente cuando cambia de velocidades altas a bajas (ejemplo: Bajar de cuarta velocidad a tercera velocidad). Se recomienda hacer cambios de velocidad antes de empezar a conducir por una curva. No obstante, a veces es necesario cambiar de velocidad en plena curva. En ese caso, recuerde que debe hacerlo suavemente. Un cambio abrupto a la tracción de la rueda trasera podría ocasionar un resbalón.

5.1.3 - Frenar

Su motocicleta tiene dos frenos: uno en cada rueda. Úselos al mismo tiempo. El freno frontal es más poderoso y puede proveer **por lo menos tres cuartos** de la fuerza total de frenado. El freno frontal se puede usar de forma segura si usted lo emplea correctamente.

Recuerde:

- **Utilice los dos frenos** cada vez que tenga que reducir la velocidad o detenerse. Aplicar ambos frenos al mismo tiempo hasta en paradas “normales” le permitirá desarrollar el hábito y la práctica de utilizar ambos frenos adecuadamente en una emergencia. Apriete el freno frontal manual y pise el freno trasero de pie. Agarrar fuertemente el freno frontal manual o presionar bruscamente en freno trasero de pie puede causar que se bloqueen los frenos, resultando en problemas de control.
- **Si usted conoce la técnica**, es posible utilizar los dos frenos en una curva, aunque debe hacerse con mucho cuidado. Al inclinar la motocicleta, parte de la tracción se utiliza para doblar. Hay menos tracción disponible para detenerse. Puede ocurrir un resbalón si el freno se aplica demasiado. También, el uso incorrecto del freno frontal en una superficie resbaladiza puede ser peligroso. Use precaución y **apriete** la palanca del freno manual.
- **Algunas motocicletas** tienen sistemas de frenado integrados que enlazan los frenos delanteros y traseros sólo aplicando el freno de pie trasero. (Consulte el manual de la motocicleta para buscar una explicación detallada de la operación y el uso efectivo de estos sistemas).

5.1.4 - Doblar

Muy a menudo, los motociclistas intentan conducir por las curvas o doblar a la derecha e izquierda demasiado rápido. Cuando no pueden aguantar el viraje, acaban cruzándose a otro carril de tráfico o saliéndose de la carretera. O, reaccionan bruscamente y frenan demasiado, causando un resbalón y la pérdida de control. Acérquese a las curvas y doble con cuidado.

Siga estos cuatro pasos para controlar mejor la motocicleta:

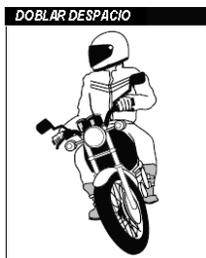
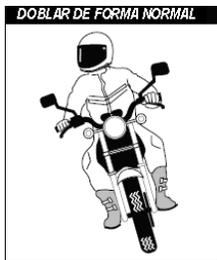
- **Reduzca la Velocidad**
- **Mire**
- **Presione**
- **Ruede**

Reduzca la velocidad – Reduzca la velocidad antes de doblar cerrando el acelerador y, si es necesario, aplicando ambos frenos.

Mire – Projete su vista sobre la profundidad de la curva hacia donde usted intenta dirigirse. Vire sólo la cabeza, no los hombros, y mantenga la vista a nivel del horizonte.

Presione – Para doblar, la motocicleta se debe inclinar. Para inclinar la motocicleta, presione/empuje la manilla en la dirección de la curva. Presione a la izquierda – inclínese a la izquierda – diríjase a la izquierda. Las velocidades más altas y/o las curvas más cerradas requieren que la motocicleta se incline más.

Ruede – Ruede el acelerador a través de la curva para estabilizar la suspensión. Mantenga una velocidad constante o acelere gradualmente a través de la curva. Esto lo ayudará a mantener la motocicleta estable.



En curvas normales, el conductor y la motocicleta deben inclinarse juntos en el mismo ángulo.

En curvas cerradas lentas, equilibrese inclinando sólo la motocicleta y manteniendo el cuerpo recto.

5.2 - Manteniendo la Distancia

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

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

5.3 - Posición en el carril

En algunas situaciones el tamaño de la motocicleta puede ser una ventaja para usted. Cada carril de tráfico le permite a una motocicleta tres rutas de paso, como lo indica la ilustración.



Su posición en el carril debe:

- **Aumentar** su capacidad para ver y ser visto.
- **Evitar** los “puntos ciegos” de otros.
- **Evitar** los peligros de la carretera.
- **Proteger** su carril de otros conductores.
- **Comunicar** sus intenciones.
- **Evitar** los efectos del viento causados por los otros vehículos.
- **Proveerle** una ruta de escape.

Seleccione la ruta apropiada para aumentar su “espacio de protección” y para que otros lo puedan ver con más facilidad en la carretera.

En general, no existe una posición óptima para que los motociclistas puedan ser vistos con facilidad y para mantener el “espacio de protección” alrededor de la motocicleta. Ninguna porción del carril se debe evitar, incluyendo el centro.

Ubíquese en la porción del carril donde lo podrán ver con más facilidad y le sea posible mantener el “espacio de protección” alrededor suyo. Cambie de posición a medida que cambien las situaciones del tráfico. Conduzca por la ruta número 2 ó 3 si los vehículos u otros problemas potenciales se encuentran a su izquierda. Permanezca en la ruta número 1 ó 2 si los peligros se encuentran a su derecha. Si hay vehículos a ambos lados, el centro del carril, la ruta número 2, es usualmente la mejor opción.

La porción en el centro donde se acumula el aceite de los vehículos, normalmente mide menos de dos pies de ancho. A no ser que la carretera esté mojada, la porción central permite una tracción adecuada para conducir con seguridad. Usted puede conducir a la derecha o a la izquierda de esta porción y mantenerse dentro de la porción central del carril de tráfico. Evite conducir sobre acumulaciones gruesas de aceite y de grasa que con frecuencia existen en las intersecciones de mucho tráfico y junto a las cabinas de peaje.

5.4 - Seguir a otro vehículo

“Siguiendo muy de cerca” a otro vehículo puede ser un factor importante en los accidentes de motocicletas. En el tráfico, las motocicletas necesitan el mismo espacio que los vehículos para detenerse. Normalmente, debe mantener una distancia **mínima de dos segundos** detrás del vehículo delantero.



Para medir su distancia de seguimiento:

- **Escoja un marcador**, tal como una marca en el pavimento o un poste en la carretera.
- **Cuando el parachoques trasero** del vehículo que va delante pasa el marcador, cuente los segundos: “uno-mil-uno, uno-mil-dos.”
- **Si usted llega al marcador** antes de alcanzar el “dos”, está siguiendo muy de cerca.

Una distancia de seguimiento de dos segundos deja el espacio mínimo para detenerse, o para desviarse, si el conductor que va delante se detiene de repente. Un mayor espacio despejado es necesario si la motocicleta tarda más tiempo de lo normal para detenerse. Si el pavimento está resbaloso, si usted no puede ver a través del vehículo que va delante, o si el tráfico viaja muy lento y alguien puede “colarse” en frente de usted, entonces mantenga una distancia de seguimiento de tres segundos o más para evitar problemas.

Permanezca lo suficientemente lejos del vehículo delante de usted cuando tiene que parar. Esto le permitirá salir del camino con más facilidad si alguien se aproxima peligrosamente por detrás. También le dará suficiente espacio libre en caso de que el vehículo adelante comience a retroceder por algún motivo. Cuando se encuentre detrás de un vehículo, conduzca donde el conductor lo pueda ver por el espejo retrovisor. Conducir en la porción central del carril sirve para colocar su imagen en el espejo retrovisor – donde es más probable que lo vea un conductor.

Viajar en el lado exterior del carril puede permitir que un conductor lo vea por un espejo lateral. Pero recuerde que la mayoría de los conductores no observan los espejos laterales con tanta frecuencia como el espejo retrovisor. Si la situación del tráfico lo permite, la porción central del carril es el mejor lugar para que usted sea visto por los conductores que van adelante, y para prevenir que alguien trate de compartir el carril.

5.5 - Cuando lo siguen

Aumentar la velocidad para alejarse de alguien que lo sigue muy de cerca sólo acaba con alguien siguiéndolo muy de cerca a una velocidad más alta. La mejor manera de resolver esta situación es lograr que se coloquen delante de usted. Cuando alguien lo está siguiendo muy de cerca, cambie de carril y déjelo pasar. Si no puede hacerlo, reduzca la velocidad y aumente el espacio en frente de usted para dejar suficiente espacio para que tanto usted como su perseguidor puedan detenerse. Esto también causará que el vehículo detrás de usted lo quiera adelantar aun más. Si no lo adelantan, por lo menos ha proporcionado más tiempo y espacio para que usted y el perseguidor puedan reaccionar ante cualquier emergencia.



5.6 - Adelantar a un vehículo y cuando lo adelantan

Las mismas reglas que un vehículo aplican cuando adelanta a un vehículo con una motocicleta que cuando lo adelantan a usted. No obstante, la visibilidad es un elemento más crítico. Asegúrese de que los demás conductores lo pueden ver, y de que usted puede ver los peligros que se pueden presentar.

5.6.1 - Adelantar a un vehículo

1. **Conduzca por la porción izquierda** del carril a una distancia de seguimiento segura para aumentar su visibilidad y para hacerlo más visible. Active su indicador de dirección y cerciórese del tráfico que se aproxima en dirección contraria. Use sus espejos y gire la cabeza para observar al tráfico que se encuentra detrás de usted.
2. **Cuando sea seguro**, incorpórese al carril izquierdo y acelere. Seleccione la posición en el carril que no obstruye la vista del vehículo al que usted está adelantando.
3. **Conduzca por el punto ciego** de otro vehículo lo más rápido posible.
4. **Active el indicador de dirección una vez más**, y observe sus espejos antes de regresar al carril original y por último apague el indicador.

Recuerde que los adelantos se deben completar dentro de los límites de velocidad anunciados, y sólo donde es permitido. ¡Aprenda el significado de los letreros y las señales de la carretera!

5.6.2 - Cuando otro vehículo lo adelanta

Cuando un vehículo lo adelanta por detrás o cuando lo adelanta un vehículo que se dirige en dirección contraria, manténgase en el centro de su carril. Conducir más cerca a ellos podría causar una situación peligrosa para usted.

Evite ser golpeado por:

- **El otro vehículo** – Un pequeño error de su parte, o de parte del conductor que lo está adelantando, podría causar una colisión lateral.
- **Espejos extendidos** – Algunos conductores olvidan que sus espejos sobresalen más allá de su guardabarros.
- **Objetos que otras personas tiran por las ventanas** – Aún cuando el conductor esté consciente de su proximidad, puede ser que un pasajero no se dé cuenta de su presencia y tire algo sobre usted o sobre la carretera en frente de usted.
- **Ráfagas de viento causados por vehículos grandes** – El efecto del aire puede hacer que usted pierda el control. Usted tiene más espacio libre para maniobrar si está situado en el centro del carril cuando es afectado por una ráfaga de viento que si estuviera situado hacia los lados del carril. **No se mueva** hacia la porción del carril más alejada del vehículo que lo está adelantando. Esto podría causar que el conductor se incorpore a su carril anticipadamente.

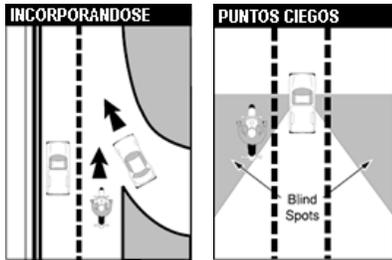
5.7 - Compartir el carril

Los vehículos y las motocicletas requieren todo el carril en el que conducen para poder conducir de forma segura. No puede compartir el carril porque normalmente está prohibido. Conducir entre filas de vehículos que están parados o que están moviéndose en el mismo carril lo puede hacer más vulnerable a lo desconocido. Alguien podría sacar una mano por la ventana; podría abrirse una puerta; o un conductor podría doblar de repente. Impida que otros compartan su carril. Los conductores tienen mayor tendencia a hacer esto:

- **En tráfico** muy congestionado.
- **Cuando** lo quieren adelantar.
- **Cuando** usted se prepara para doblar en una intersección.
- **Cuando** usted se incorpora a un carril de salida, o cuando sale de una autopista.

5.8 - Vehículos incorporándose

Los conductores en una rampa de entrada podrían no verle en la carretera. Concédeles bastante espacio para pasar. Cámbiese de carril si puede hacerlo de forma segura. Si no tiene suficiente espacio para cambiarse de carril, ajuste la velocidad para abrirle espacio al conductor que está incorporándose.



5.9 - Vehículos a su lado

No conduzca junto a otros vehículos o camiones que viajan por otros carriles si puede evitarlo. Usted podría estar en el "punto ciego" del vehículo que se encuentra en el carril ajeno y éste podría incorporarse a su carril de improviso. Los vehículos junto a usted también bloquean el espacio que usted puede necesitar para maniobrar en caso de que ocurra algún inconveniente dentro de su carril. Aumente la velocidad o quédese atrás para encontrar un espacio despejado a ambos lados.

5.10 - B.E.E. (SEE por sus siglas en inglés)

Los buenos conductores que tienen experiencia siempre están alerta a lo que sucede a su alrededor. Éstos conductores mejoran su forma de conducir usando BEE, un proceso de 3 pasos que les permite tomar decisiones apropiadas, y ejecutarlas correctamente en diferentes situaciones de tráfico:

- **Buscar**
- **Evaluar**
- **Ejecutar**

Vamos a examinar cada uno de estos pasos.

5.10.1 - Buscar

Manténgase alerta de lo que puede suceder a su alrededor,

mirando hacia delante, hacia los lados, y detrás de usted para evitar peligros potenciales antes de que sucedan. Dependiendo de lo alerta que esté, y del tiempo y espacio que tenga disponible, usted podría evitar o reducir que alguien se lesione. Enfóquese aún más en encontrar rutas de escape cerca de o en las intersecciones, las áreas de comercios, las escuelas, y las zonas de construcción.

Este alerta de los siguientes factores:

- **Tráfico en dirección contraria** que podría doblar a la izquierda delante de usted.
- **Tráfico** que se aproxima por la derecha y por la izquierda.
- **Tráfico** que se acerca por detrás.
- **Condiciones peligrosas** de la carretera.

Esté alerta especialmente en áreas con poca visibilidad. Los alrededores que tienen mucha actividad o mucho movimiento podrían "esconderlos" a usted y a su motocicleta de los demás.

5.10.2 - Evaluar

Considere cómo pueden ocasionar y convertirse en un riesgo para usted. Anticipe los peligros que son potenciales y tenga un plan para reducir los riesgos que están asociados.

- **Características de la superficie de la carretera** – Los hoyos, barandas de seguridad, los puentes, los postes de los teléfonos, y los árboles no se interpondrán en su camino pero podrían influenciar su manera de conducir.
- **Dispositivos de control de tráfico** – Fíjese en las señales de tráfico, incluyendo los letreros regulatorios, las señales de advertencia, y las marcas viales para ayudarle a evaluar las circunstancias adelante.
- **Los vehículos y el tráfico** – Podrían interponerse en su camino y aumentar la probabilidad de un accidente.

Piense en el tiempo y espacio que es necesario para poder mantener un margen de seguridad. Usted debe tener suficiente tiempo para reaccionar en el caso de una emergencia.

5.10.3 - Ejecutar

Ponga en práctica su decisión.

Para crear más espacio y limitar las lesiones que pueden suceder de cualquier peligro:

- **Comunique** su presencia con luces y/o el sonido de la bocina.
- **Ajuste la velocidad** acelerando, parando o reduciendo la velocidad.
- **Ajuste su posición** y/o dirección.

Aplique el dicho conocido como "paso a paso" para manejar dos o más peligros. Ajuste la velocidad para permitir que dos peligros se separen. Y después ocúpese de ellos uno a la vez, como si se tratara de peligros individuales. El proceso de tomar una decisión es más complejo con tres o más peligros. Evalúe las consecuencias de cada uno de ellos y otórguele la misma distancia a todos los peligros.

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

Intersecciones

El mayor conflicto entre usted y el resto del tráfico existe en las intersecciones. Una intersección puede estar en el medio de una zona urbana, o en una entrada privada residencial – dondequiera que el tráfico puede cruzar su camino. Más de la mitad de los accidentes de motocicletas/vehículos son causados por conductores que se atraviesan en frente de un conductor que tiene derecho al paso. Los vehículos que doblan a la izquierda delante de usted, incluyendo los vehículos doblando a la izquierda desde el carril que queda a su derecha, y los vehículos que se incorporan a su carril de calles laterales, son los peores peligros. La aplicación por su parte del concepto BEE (SEE por sus siglas en inglés) es crítico en las intersecciones.

No existen garantías de que los demás lo puedan ver a usted. Nunca cuente con el “contacto visual” como indicación de que el conductor le cederá el paso. Muchas veces, un conductor mira directamente a un motociclista y aún así no lo “ve”. Los únicos ojos en los que usted puede confiar son los suyos. Si un vehículo se puede meter en su camino, presuma que lo hará. Los buenos conductores siempre “anticipan problemas” – no para involucrarse en los problemas, sino para evitarlos.

Aumente la posibilidad de ser visto en las intersecciones. Conduzca con su faro delantero encendido en la posición del carril que le permite tener mejor visibilidad del tráfico en dirección contraria. Disponga de un “espacio de protección” alrededor de la motocicleta que le permite reaccionar de forma evasiva. A medida que se acerque a una intersección, seleccione la posición en el carril donde está más visible para los demás conductores. Tenga preparado el embrague y los frenos para reducir el tiempo de reacción.

Reduzca la velocidad al aproximarse a una intersección. Después de entrar en la intersección, aléjese de los vehículos que se preparan para doblar. No haga cambios radicales de velocidad o posición. Un conductor podría pensar que usted se está preparando para doblar.

Intersecciones con puntos ciegos

Si usted se aproxima a una intersección con puntos ciegos, muévase hacia la posición del carril que lo coloque en el campo visual de otros conductores lo más pronto posible. En esta gráfica, el conductor se ha desplazado a la porción del carril que queda a mano izquierda – alejándose del vehículo estacionado para que el conductor en la calle diagonal lo pueda ver lo más pronto posible.



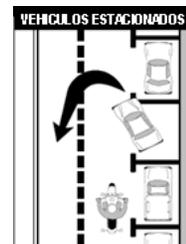
Recuerde, lo importante es que usted pueda ver lo más posible y pueda mantenerse visible para que los demás lo

vean mientras protege su espacio.

Si usted tiene una señal de “stop” o una línea de detención, pare ahí primero. Después continúe lentamente y pare de nuevo, justo antes de llegar al carril que atraviesa delante de usted. Desde esa posición, incline su cuerpo hacia delante y mire alrededor de los edificios, de los vehículos estacionados, o de los arbustos para ver si viene algo. Asegúrese de que su rueda delantera no llegue a meterse en medio del carril que usted está atravesando mientras observa el panorama.

Adelantar a vehículos estacionados

Al adelantar a vehículos estacionados, manténgase a la izquierda de su carril. Usted puede evitar problemas causados por puertas que se abren, por conductores que se bajan de sus vehículos, o por la gente que pasa entre los vehículos. Si hay tráfico en dirección contraria, generalmente es mejor mantenerse al centro del carril para maximizar su espacio de protección a su alrededor.



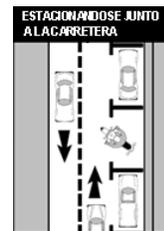
Un problema mayor puede ocurrir si el conductor se incorpora a la carretera desde un estacionamiento, sin mirar para verificar el tráfico detrás de él. Aunque este conductor se asegure de mirar para verificar el tráfico que se aproxima, puede ser que no lo vea a usted. De ser así, ese conductor se puede meter en su camino. Reduzca la velocidad o cámbiese de carril para darle espacio a alguien que pretende colocarse delante de usted. Los vehículos que hacen un cambio de dirección (U-turn) repentinamente, son los más peligrosos. Podrían cortar frente a usted, bloqueando toda la carretera y dejándolo a usted sin un lugar a donde ir. Como usted no puede predecir lo que piensa hacer otro conductor, reduzca la velocidad e intente lograr la atención del conductor. Toque la bocina y continúe con precaución.

Estacionándose junto a la carretera

Estacionese a un ángulo de 90° hacia el borde de una acera con su rueda trasera tocando el borde.

5.11 - Aumentando la Visibilidad del Conductor

En accidentes con motocicletas, los conductores casi siempre dicen que nunca vieron a la motocicleta. Por delante o por detrás, la silueta de una motocicleta es mucho más pequeña que la de un vehículo. También, es difícil ver algo que usted no está buscando, y la mayoría de los conductores no están buscando motocicletas. Es más probable que están mirando a través de la pequeña silueta de dos ruedas buscando vehículos que pueden presentar un problema para ellos.



Aunque un conductor lo vea a usted, eso no significa que está seguro. Los vehículos más pequeños aparentan estar

más lejos, y parecen estar viajando más despacio de lo que realmente lo están haciendo. Es común que los conductores se coloquen delante de un motociclista, pensando que tienen suficiente tiempo. Muy a menudo, ellos están equivocados. Sin embargo, usted puede hacer muchas cosas para hacer posible que otros lo vean a usted y a su motocicleta.

5.11.1 - La ropa

La mayoría de los accidentes ocurren en plena luz del día. Use ropa de colores resplandecientes para aumentar la posibilidad de ser visto. Recuerde que su cuerpo es la mitad de la superficie visible que forma parte de la unidad de la motocicleta. Los chalecos de colores resplandecientes anaranjados, rojos, amarillos o verdes le proporcionan la mayor posibilidad de ser visto. Su casco también puede tener otro propósito aparte de protegerlo en un accidente. Los cascos de colores resplandecientes pueden facilitar que los demás conductores lo vean a usted. Cualquier color resplandeciente es mejor que los colores oscuros o monótonos. La ropa de colores resplandecientes y reflexivos (casco y chaqueta o chaleco) es la mejor. El material reflexivo a ambos lados del casco y el chaleco lo ayudará a ser más visible para los conductores que se aproximan por los costados. El material reflexivo también puede ser de gran utilidad para los conductores que se aproxima en dirección contraria o por detrás.

5.11.2 - Faro delantero

La mejor manera de ayudar a que otros vean su motocicleta, es mantener el faro delantero encendido – *en todo momento* (aunque las motocicletas vendidas en los Estados Unidos después de 1978 automáticamente encienden el faro delantero al conducir). Los estudios muestran que, durante el día, las posibilidades de ser visto con una motocicleta que lleva encendido el faro delantero se duplican. El uso de las luces altas durante el día también aumenta la posibilidad de que los conductores que se aproximan en dirección contraria lo puedan ver. Use las luces bajas por la noche y en clima nublado.

5.11.3 - Señales

Las señales de las motocicletas son parecidas a las de los vehículos. Le dejan saber a los demás lo que usted piensa hacer.

Sin embargo, debido a la vulnerabilidad mayor del motociclista, las señales son aún más importantes. Utilícelas cada vez que piensa cambiar de carril o doblar. Utilícelas aún cuando usted piense que no hay nadie a su alrededor. Es el vehículo que usted no ve el que le dará más problemas. Las luces indicadoras hacen que usted sea más fácil de detectar. Por eso es buena idea utilizar los indicadores de dirección aún cuando es obvio que usted piensa doblar.

Cuando usted entra a una autopista, los conductores que se aproximan por detrás lo podrán ver mejor si tiene puesto su

indicador de dirección y así le darán espacio para que usted se pueda incorporar.

Si usted pone su indicador de dirección cada vez que piensa doblar, eso reducirá la confusión y frustración del tráfico a su alrededor. Una vez que haya terminado de doblar, asegúrese de apagar el indicador de dirección porque si no, un conductor pudiera atravesarse en su camino pensando que usted pretendía doblar de nuevo.

5.11.4 - Luz del freno

La luz del freno de su motocicleta usualmente no es tan visible como las luces de los frenos de un vehículo – particularmente cuando su luz trasera está encendida. (Ésta se enciende junto con el faro delantero). Si la situación lo permite, destelle la luz del freno antes de reducir la velocidad para que los demás conductores lo puedan ver con más facilidad. Es muy importante que usted destelle la luz del freno antes de:

- **Reducir la velocidad más rápido** de lo que otros anticipan (como al salirse de una carretera de alta velocidad).
- **Reducir la velocidad donde** otros no lo esperan (en medio de una cuadra o en un callejón).

Si a usted lo siguen muy de cerca, sería una buena idea que usted destelle la luz del freno antes de reducir la velocidad. El que lo sigue muy de cerca sólo podría estar fijándose en usted y puede ser que no se dé cuenta de una situación en la carretera hacia delante que puede causar que usted tenga que reducir la velocidad. Esto podría quitarles las ganas de seguir a los conductores muy de cerca, y advertirles de los peligros que se encuentran más adelante.

5.11.5 - Usando sus espejos

Mientras que es muy importante estar alerta de lo que ocurre hacia delante, no puede ignorar las situaciones que se presentan a nuestras espaldas. Las condiciones del tráfico cambian muy rápido. Estar consciente de lo que sucede por detrás es esencial para que usted pueda tomar una decisión prudente acerca de como reaccionar a los problemas que se encuentran adelante.

Observar con frecuencia los espejos debe ser parte de su rutina. Use los espejos:

- **Al detenerse** en una intersección. Vigile a los vehículos que se aproximan por detrás. Si el conductor que se aproxima no está prestando atención, puede estar encima de usted antes de darse cuenta de su presencia.
- **Antes de cambiar de carril.** Asegúrese de que nadie lo esté intentando adelantar.
- **Antes de reducir la velocidad.** El conductor que lo está siguiendo por detrás puede ser que no cuente con que usted reduzca la velocidad, o podría estar inseguro hasta cuándo reducirá la velocidad. Por ejemplo, usted señala que va a doblar y el conductor de atrás piensa que usted planea doblar en una intersección distante, en



vez de doblar hacia una entrada residencial cercana. Algunas motocicletas tienen espejos redondeados (convexos). Éstos proveen una vista más amplia de la carretera hacia atrás que los espejos planos. Estos espejos también hacen que los vehículos parezcan estar más lejos de lo que en realidad están. Si usted no está acostumbrado a los espejos convexos, familiarícese con ellos. *(Cuando se detenga, localice en su espejo cualquier auto estacionado. Forme una imagen mental de lo lejos que está. Después, gire la cabeza y mírelo directamente para comprobar lo lejos que está).* Practique con los espejos hasta que logre juzgar bien las distancias. Aún así, permita dejar suficiente distancia antes de cambiar de carril.

5.11.6 - Chequeos con la cabeza

El uso de los espejos solamente no es suficiente. Las motocicletas tienen “puntos ciegos” tanto como los vehículos. Antes de cambiarse de carril, gire la cabeza y mire a los costados en busca de otros vehículos.

En una carretera que tiene varios carriles, verifique el carril más alejado y el que está junto a usted. Un conductor en de un carril distante podría estar dirigiéndose hacia el mismo espacio que usted planea ocupar.

Los chequeos con la cabeza debe ser parte de su rutina normal. Sólo conociendo todo lo que sucede a su alrededor, hará que usted esté totalmente preparado para hacerle frente.

5.11.7 - Bocina

Esté listo para usar la bocina cuando necesita captar la atención de otra persona rápidamente.

Es una buena idea tocar la bocina ligeramente antes de adelantar a alguien que se puede incorporar a su carril.

A continuación mencionamos algunas situaciones:

- **Un conductor** en el carril junto a usted está conduciendo muy cerca del vehículo en frente, y podría intentar adelantarlo.
- **Un vehículo estacionado** tiene a alguien sentado en el asiento del conductor.
- **Alguien se encuentra en la calle**, caminando o montando bicicleta.

En una emergencia, haga sonar la bocina bien alto y sostenidamente. Esté listo para detenerse o desviarse para alejarse del peligro.

Tenga en cuenta que la bocina de una motocicleta no es tan alta como la bocina de un vehículo – así que, úsela, pero no dependa en ella. Otras estrategias pueden ser apropiadas junto con la bocina.

5.11.8 - Conduciendo por la noche

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

- **Reducir su velocidad** – Conduzca aun más despacio de lo que usted lo haría

durante el día – particularmente en caminos que usted no conoce bien. Esto aumentaría la probabilidad de evitar un peligro.

- **Aumentar la distancia** – Las distancias son más difíciles de calcular por la noche que por el día. Sus ojos se guían por el contraste de las sombras y las luces para determinar lo lejos que está un objeto y a qué velocidad se aproxima. Estos contrastes se pierden o se distorsionan bajo luces artificiales por la noche. Aumente su distancia de seguimiento por tres segundos o más. Y aumente la distancia aún más cuando piensa adelantar a un vehículo o cuando lo piensan adelantar a usted.
- **Usar el vehículo delante de usted** – Los faros delanteros del vehículo adelante le pueden dar una vista mejor de la carretera que sus propios faros delanteros. Las luces traseras de los vehículos hacia delante nos pueden alertar de la existencia de hoyos o baches en el pavimento.
- **Usar su luz alta** – Use toda la luz que pueda. Use su luz alta cuando no esté siguiendo a alguien o cuando un vehículo se aproxima en dirección contraria. Hágase visible: use ropa reflexiva al conducir por la noche.
- **Ser flexible acerca de la posición que ocupa en el carril** --Cámbiese a cualquier porción del carril que le da la mejor visibilidad y permite que sea visto por los demás y también mantenga un espacio de protección adecuado.

5.12 - Evitar un Accidente

No importa lo cuidadoso que usted sea, existirán situaciones donde usted se encontrará con obstáculos. La probabilidad de esquivar obstáculos con seguridad depende de su capacidad para reaccionar rápida y adecuadamente. A cada rato, un accidente ocurre porque el conductor no está preparado o porque no tiene la habilidad de reaccionar de forma evasiva para evitar el accidente.

Conozca cuándo y cómo debe frenar o desviarse, dos habilidades críticas que son necesarias para evitar un accidente. No siempre, es posible o adecuado frenar rápidamente para evitar un obstáculo. Los conductores deben ser capaces de desviarse para esquivar un obstáculo. También es importante determinar la habilidad que es necesaria para evitar la situación.

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

- **Aplican** con menor fuerza el freno delantero y con mayor fuerza el freno trasero.
- **No separan** la acción de frenar o de esquivar un peligro, o no optan por esquivar cuando es apropiado hacerlo.



La siguiente información ofrece algunas sugerencias.

5.12.1 - Paradas rápidas

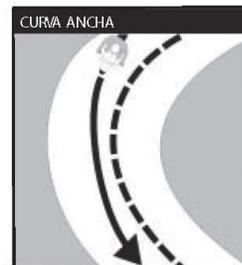
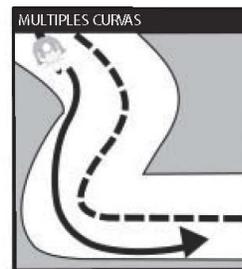
Para detenerse rápidamente, aplique ambos frenos simultáneamente. No sienta temor de utilizar el freno delantero, aunque tampoco debe “tirar” de él. Apriete la palanca del freno firme y progresivamente. Si la rueda frontal se tranca, suelte inmediatamente el freno delantero y re-aplíquelo progresivamente. Al mismo tiempo, pise el freno trasero. Si usted accidentalmente tranca el freno trasero en una superficie con buena tracción, manténgalo trancado hasta detenerse completamente. Aún con la rueda de atrás trancada, usted puede controlar la motocicleta en una carretera directa *si está en posición vertical y viajando en línea recta*.

Siempre utilice los dos frenos al mismo tiempo para detenerse. El freno delantero puede proporcionar 70% o más de la fuerza necesaria para frenar. Si usted tiene que parar rápidamente *al doblar o al conducir por una curva*, la mejor técnica es enderezar la motocicleta y frenar. Aunque, no siempre es posible poder enderezar la motocicleta y después parar. Si usted tiene que frenar mientras está inclinado, aplique los frenos ligeramente y reduzca la velocidad. A medida que reduce la velocidad, usted puede reducir su ángulo de inclinación y puede aplicar más presión de frenado hasta que la motocicleta se enderezca y sea posible aplicar el freno con la mayor presión posible. Usted debe “enderezar” las manillas en los últimos pies de distancia antes de detenerse, y la motocicleta debe estar en posición vertical y en equilibrio.

5.12.2 - Desviándose o doblando rápidamente

A veces puede ser que usted no tenga suficiente espacio para parar, aún cuando esté usando los dos frenos adecuadamente. Un objeto podría aparecer en su camino de repente. O el vehículo delante de usted podría frenar inesperadamente haciendo chillar los frenos. La única manera de evitar un accidente podría ser doblando rápidamente y desviándose alrededor del vehículo. Un desvío es conocido como un cambio de dirección abrupto. Pudiera tratarse de dos curvas rápidas, o un cambio rápido hacia un lado. Aplique una pequeña dosis de presión con la mano a la manilla que está situada en el lado al que usted se piensa dirigir. Esto hará que la motocicleta se incline rápidamente. Mientras más cerrada sea la curva, más tendrá que inclinarse la motocicleta.

Mantenga su cuerpo recto y deje que la motocicleta se incline en la dirección de la curva manteniendo las rodillas contra el tanque y sus pies sólidamente plantados sobre los tacos. Deje que la motocicleta se mueva por debajo de usted. Haga que su ruta de escape sea el objetivo de su vista. Apriete la manilla opuesta una vez que pasa el obstáculo para regresar a la misma dirección que viaja. Para desviarse hacia la izquierda, apriete la manilla izquierda, y después aprieta la manilla derecha, para recuperar el equilibrio. Para desviarse a la derecha, apriete la manilla derecha y después la izquierda.



SI HACE FALTA FRENAR, HÁGALO SEPARADO DE LA ACCIÓN DE DESVIARSE. Frene antes o después – nunca mientras esté esquivando un obstáculo.

5.12.3 - Conducir por las curvas

Una causa principal de las colisiones de un sólo vehículo es que los motociclistas se abren mucho en una curva y chocan con la carretera o con un objeto inmóvil. Cada curva es diferente. Manténgase alerta observando si la curva se mantiene constante, se amplía gradualmente, se vuelve estrecha, o consiste de varias curvas. Conduzca de acuerdo a sus habilidades y dentro de los límites de velocidad. El mejor camino no siempre sigue la curvatura de la carretera. Cambie la posición dentro del carril de acuerdo al tráfico, las condiciones de la carretera y la curvatura de la carretera. Si no hay tráfico, comience en la parte de afuera de la curva para ampliar su campo de visión y la longitud de la curva. A medida que usted doble, muévase hacia el interior de la curva, y pasando el centro, desplácese hacia fuera cuando se termina la curva. Otra alternativa consiste en moverse hacia el centro del carril antes de entrar en la curva – y quedarse ahí hasta que termine la curva. Esto le permite detectar cualquier tráfico viajando en dirección contraria lo más pronto posible. También puede hacer un ajuste si existiera tráfico “acercándose” lo más posible a la línea central del carril.

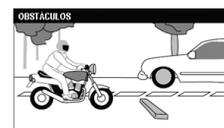
5.13 - Superficies peligrosas

La probabilidad de fallar o estar envuelto en un accidente aumenta cuando usted conduce por:

- Superficies desniveladas u obstáculos
- Superficies resbaladizas
- Vías ferroviarias
- Grietas y baches

5.13.1 - Superficies desniveladas y obstáculos

Esté al tanto de las superficies desniveladas tales como protuberancias, pavimento quebrado, hoyos, o basura en la



carretera. Trate de evitar obstáculos reduciendo la velocidad y esquivándolos. Si usted tiene que pasar sobre el obstáculo, primero determine si eso es posible. Aproxímesele un ángulo de 90° grados si puede. Mire hacia donde piensa dirigirse para controlar su ruta de viaje. Si tiene que pasar sobre el obstáculo, usted debe:

- **Reducir** la velocidad todo lo que pueda antes de llegar al obstáculo.
- **Asegurarse** de que la motocicleta esté recta.
- **Elevarse** ligeramente del asiento con su peso sobre los tacos de los pies para absorber el golpe con sus rodillas y codos, evitando ser lanzado de la motocicleta.
- **Acelerar** un poco justo antes de hacer contacto para alivianar la parte delantera. Si usted conduce sobre un objeto en la calle, sálgase de la carretera y revise los neumáticos y aros antes de continuar por su ruta.

5.13.2 - Superficies resbaladizas

Las motocicletas conducen mejor cuando viajan sobre superficies que permiten una buena tracción.

Las superficies que proveen poca tracción son:

- **Carreteras mojadas**, particularmente justo después de comenzar a llover y antes de que el aceite en la superficie comience a escurrirse hacia los lados de la carretera.
- **Carreteras de grava**, o donde la arena y la grava se acumulan.
- **Fango, nieve y hielo**
- **Marcas viales**, planchas de acero y tapas de los alcantarillados, especialmente cuando están mojadas.

Para conducir con seguridad sobre superficies resbaladizas:

- **Reduzca la velocidad** – Reduzca la velocidad antes de entrar en superficies resbaladizas para reducir la probabilidad de resbalar. Su motocicleta necesita más distancia para detenerse. Y resulta particularmente importante reducir la velocidad antes de entrar en curvas mojadas.
- **Evite hacer movimientos repentinos** – Cualquier cambio abrupto en la velocidad o la dirección puede causar un resbalón. Use toda la sutileza que pueda al aumentar la velocidad, cambiar velocidades, doblar o frenar.
- **Use ambos frenos** – El freno delantero sigue siendo efectivo, aún en superficies resbaladizas. Apriete la palanca del freno gradualmente para evitar que se tranque la rueda delantera. Acuérdesse de ejercer una presión moderada sobre el freno trasero.
- **El centro de un carril** podría ser peligroso cuando está mojado. Cuando empieza a llover, conduzca sobre la huellas de los neumáticos que han dejado los vehículos delante de usted. Normalmente, la huella del neumático izquierdo será la mejor posición, dependiendo del tráfico al igual que las condiciones de la carretera.
- **Tenga en cuenta las manchas de aceite** cuando ponga el pie en el piso al detenerse o al estacionar la motocicleta. Usted se podría resbalar y caer.
- **Tierra y grava** se acumulan a los lados de la carretera – especialmente en las curvas y rampas que conducen

hacia y desde las autopistas. Esté alerta de lo que se encuentra en el borde de la carretera, particularmente al efectuar virajes cerrados y entrar o salir de las autopistas a altas velocidades.

- **La lluvia se seca y la nieve se derrite** más rápido en algunas secciones de la carretera que en otras. Trozos de hielo tienden a acumularse en áreas bajas o sombreadas, en los puentes y pasos elevados. Las superficies mojadas y las hojas mojadas son igualmente resbaladizas. Conduzca por la parte menos resbaladiza del carril y reduzca la velocidad.

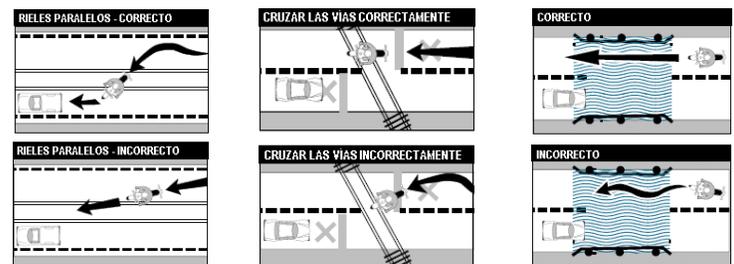
Los conductores cautelosos se alejan de las carreteras cubiertas de hielo o nieve. Si no puede evitar una superficie resbaladiza, mantenga recta su motocicleta y conduzca lo más despacio posible. Si se encuentra con una superficie resbaladiza muy amplia, conduzca muy despacio y considere dejar que sus pies rocen con el pavimento. Así, usted puede mantenerse de pie si la motocicleta comienza a caerse. Asegúrese de no usar los frenos. Si es posible, apriete el embrague y siga con el impulso. Intentar esta maniobra a cualquier velocidad que no sea la más baja, podría ser peligroso.

5.13.3 - Vías ferroviarias e irregularidades de la carretera

Usualmente es más seguro conducir en una línea recta dentro del carril al cruzar la vía férrea. Doblar para atravesar la vía férrea de frente (a un ángulo de 90°) puede ser más peligroso – su trayectoria podría desplazarlo hacia otro carril de tráfico.

En las grietas de las carreteras/puentes o en las vías paralelas a su ruta, aléjese lo más posible de los rieles, de las roturas, o de las grietas en el pavimento para poder cruzar a un ángulo de al menos 45°. Después, doble rápidamente y agudamente. Cruzar a menos de 45° podría causar que sus ruedas queden atrapadas, haciéndole perder el equilibrio.

5.13.4 - Grietas y emparillados



Conducir sobre las grietas causadas por la lluvia y el emparillado de un puente, podrían causar que la motocicleta se mueva de un lado a otro. Esta sensación desagradable, por lo general, no resulta ser peligrosa. Relájese, mantenga la velocidad y conduzca en línea recta. Cruzando a un ángulo obliga a los conductores a zigzaguear para mantenerse en el carril. El zigzag es mucho más peligroso que la sensación de desplazamiento.

5.14 - Problemas Mecánicos

Usted puede verse involucrado en una emergencia al momento que la motocicleta tenga una falla mecánica. Al enfrentar cualquier problema mecánico, tome en cuenta las condiciones de la carretera y del tráfico. A continuación se encuentran algunas normas que podrían ayudarle a enfrentar los problemas mecánicos de forma segura.

5.14.1 - Falla de un neumático

Rara vez escuchará el sonido que produce un neumático cuando se poncha. Si la motocicleta empieza a reaccionar diferente, podría tener una falla en un neumático. Esto puede ser peligroso. Usted podrá darse cuenta de lo que está sucediendo al sentir cómo reacciona su motocicleta. Si uno de sus neumáticos pierde aire de repente, reaccione rápidamente para mantener el equilibrio. Salga de la carretera y revise los neumáticos. Si el neumático delantero se poncha, sentirá más “pesada” la dirección. Un ponche en el neumático delantero es particularmente peligroso porque afecta la dirección. Usted tendrá que conducir bien para mantener el equilibrio. Si se poncha el neumático trasero, la cola de la motocicleta se desplazará de lado a lado.

Si cualquiera de los neumáticos se poncha cuando conduce:

- **Sujete las manillas firmemente**, reduzca la velocidad, y conduzca en línea recta.

5.14.2 - Acelerador atascado

Gire el acelerador hacia atrás y hacia delante varias veces. Si el cable del acelerador está atascado, esto podría liberarlo. Si el acelerador sigue atascado, accione de inmediato el interruptor del motor y aplique el embrague al mismo tiempo. Esto interrumpirá la fuerza de la rueda trasera, aunque el ruido del motor no pare inmediatamente. Una vez que la motocicleta esté “bajo control”, salga de la carretera y deténgase.

Después de detenerse, revise el cable del acelerador cuidadosamente para localizar la causa del problema. Asegúrese de que el acelerador trabaje libremente antes de empezar a conducir de nuevo.

5.14.3 - Tambaleo

Un “tambaleo” ocurre cuando la rueda delantera y las manillas comienzan a menearse de un lado a otro de repente a cualquier velocidad. La mayoría de los tambaleos pueden atribuirse a una carga inapropiada, accesorios que no son adecuados, o la presión de aire en los neumáticos incorrecta. Si usted transporta una carga pesada, aligérela. Si no puede, muévela de lugar. Centre la carga a un nivel más bajo y más hacia delante en la motocicleta. Asegúrese de que la presión del aire de los neumáticos y los amortiguadores cumplen con las graduaciones recomendadas para el tipo de carga pesada. Tenga en cuenta que los limpiaparabrisas y las molduras aerodinámicas estén montados adecuadamente.

Verifique si la dirección no está bien ajustada; o si alguna pieza está desgastada; o si la rueda delantera está torcida, desalineada, o fuera de balance; o si el rodamiento o radio

de las ruedas y el rodamiento del basculante están defectuosos. Si ninguno de estos determina ser la causa, usted debe llevar la motocicleta para que un profesional calificado la chequee detalladamente.

Tratar de “acelerar para salir de un tambaleo” sólo hará que la motocicleta sea más inestable. En vez de eso:

- **Agarre firmemente las manillas**, pero no trate de luchar contra el tambaleo.
- **Cierre el acelerador gradualmente** para reducir la velocidad. No aplique los frenos; frenar podría empeorar el tambaleo.
- **Desplace su peso** hacia delante y hacia abajo lo más posible.
- **Sálgase de la carretera** lo más pronto que pueda para arreglar el problema.

5.14.4 - Problemas con la cadena

Una cadena que resbala o se rompe mientras usted conduce podría bloquear la rueda trasera y causar un patinazo. El mantenimiento adecuado reducirá la posibilidad de que eso suceda.

- **Resbalamiento** – Si la cadena resbala cuando intenta aumentar la velocidad rápidamente o cuando conduce por una subida, sálgase de la carretera. Chequee la cadena y los dientes del engranaje. Puede aumentar la tensión de la cadena para intentar ayudarle. Si el problema lo causa una cadena desgastada o estirada, o dientes del engranaje quebrados o gastados, reemplace la cadena o los dientes, o ambos, antes de empezar a conducir de nuevo.
- **Rotura** – Usted notará una pérdida instantánea de potencia en la rueda trasera. Cierre el acelerador y frene para detenerse.

5.14.5 - Problemas del motor

Cuando el motor se “tranca” o se “congela”, generalmente está bajo de aceite. Las partes movilizadas del motor no pueden moverse suavemente entre ellas, y el motor se sobrecalienta. El primer signo podría ser una pérdida de potencia del motor o un cambio en el sonido del motor. Oprima la palanca del embrague para desactivar el motor de la rueda trasera. Sálgase de la carretera y pare. Revise el aceite. Si es necesario, debe agregarle aceite lo más pronto posible o el motor se bloqueará. Si esto sucede, el efecto sería el mismo que una rueda trasera trancada. Permita que el motor se enfríe antes de arrancar de nuevo.

5.15 - Peligros Inevitables

5.15.1 - Animales

Naturalmente, usted debe hacer todo lo que pueda de forma segura para evitar golpear a un animal. Si usted está en el tráfico, como quiera que sea, manténgase en su carril. Golpear algo pequeño es menos peligroso para usted que golpear algo que sea grande – como un vehículo.

Las motocicletas parecen atraer a los perros. Si lo persigue un perro, cambia a una velocidad más baja y acérquese al animal lentamente. A medida que se aproxime a él, acelere

y deje atrás al animal. No le dé patadas a un animal. Mantenga el control de la motocicleta, y mire hacia donde piensa dirigirse.

En el caso de animales grandes (como los venados o ganado), frene y prepárese para parar, ya que son impredecibles.

5.15.2 - Objetos Voladores

De vez en cuando, los conductores serán golpeados por insectos, colillas de cigarrillos echadas por conductores, o piedras pequeñas lanzadas por las ruedas de los vehículos delante de usted. Si usted está usando protección en la cara, ésta podría mancharse o quebrarse, dificultándole la visión. Sin protección facial, cualquier objeto podría darle en los ojos, la cara o la boca. Pase lo que pase, mantenga su vista en la carretera y sus manos en las manillas. Cuando pueda hacerlo de forma segura, sálgase de la carretera y repare el daño.

5.16 - Saliéndose de la Carretera

Si usted necesita salirse de la carretera para chequear la motocicleta (o sólo para descansar), asegúrese de:

- **Revisar el costado de la carretera** – Asegúrese de que la superficie al costado de la carretera sea lo suficientemente firme para detenerse sobre ella. Si se trata de hierba suave, arena movediza, o si usted simplemente no está seguro, reduzca la velocidad bastante antes entrar en ella.
- **Ponga su indicador de dirección** – Puede que los conductores que lo siguen no anticipen que usted piensa reducir la velocidad. Haga una señal que se pueda ver claramente para indicarles que usted piensa reducir la velocidad y cambiar de dirección. Revise su espejo y también gire la cabeza para observar la carretera antes de tomar cualquier acción.
- **Sálgase de la carretera** – Aléjese de la carretera lo más que pueda. Es muy difícil poder ver a una motocicleta detenida en la orilla de la carretera. Usted no quiere que otra persona decida salirse de la carretera en el mismo lugar donde usted se encuentra.
- **Estacione la motocicleta con cuidado** – Los costados de la carretera podrían estar inclinados y eso haría difícil utilizar el soporte lateral o central de la motocicleta.

5.17 - Transporte de Pasajeros y Carga

Sólo conductores con experiencia deberían transportar pasajeros o cargas pesadas. El peso adicional cambia la manera en que la motocicleta se comporta, su equilibrio, cómo toma las curvas, y cómo aumenta o reduce de velocidad. Antes de transportar un pasajero o una carga pesada, practique en un sitio alejado del tráfico.

5.17.1 - Equipo

Para transportar pasajeros de manera segura:

- **Equipe y ajuste** su motocicleta para transportar pasajeros.
- **Enseñe al pasajero** antes de empezar a conducir.

- **Ajuste su técnica** de conducción de acuerdo con el peso adicional.

El equipo deberá incluir:

- **Un asiento adecuado** – lo suficientemente grande para ambos sin que queden apretados. Usted no debe sentarse hacia delante más de lo normal.
- **Tacos para los pies** – para el pasajero. Si planta los pies firmemente eso impedirá que el pasajero se caiga y que usted se caiga junto con él.
- **Equipo protector** – La misma ropa protectora que se recomienda para el conductor.

Ajuste la suspensión para que pueda asimilar el peso adicional. Añádale unas cuantas libras de presión a los neumáticos si va a transportar un pasajero. (Verifique el manual de la motocicleta para más información). Mientras su pasajero se sienta en el mismo asiento con usted, ajuste el espejo y el faro delantero de acuerdo con el cambio del ángulo de la motocicleta.

5.17.2 - Dándole instrucciones a los pasajeros

Aunque su pasajero es un motociclista, dele todas las instrucciones antes de arrancar. Dígale a su pasajero que:

- **Se suba** a la motocicleta después que usted eche a andar el motor.
- **Se siente hacia delante** lo más posible sin ser una molestia para usted.
- **Se agarre firmemente** a su cintura, cadera, o cinturón.
- **Mantenga los dos pies** sobre los tacos, aunque esté parado.
- **Mantenga las piernas alejadas** del tubo de escape, las cadenas o las partes móviles.
- **Se mantenga directamente detrás de usted**, inclinándose cuando usted lo haga.
- **Evite cualquier** conversación o movimiento innecesario. *Además, dígale a su pasajero que se agarre firmemente a usted cuando:*
- **Se aproximen** a superficies problemáticas.
- **Está a punto de arrancar** después de una parada.
- **Le advierte al pasajero que usted** piensa hacer un movimiento abrupto.

5.17.3 - Conduciendo con pasajeros

Su motocicleta responderá más despacio cuando lleve a un pasajero. Mientras más pesado sea su pasajero, más tiempo tardará para reducir la velocidad y aumentar la velocidad - especialmente si la motocicleta es un modelo liviano.

- **Conduzca un poco más despacio**, especialmente al tomar curvas, doblar esquinas, o encontrar irregularidades en la carretera.
- **Comience a reducir** la velocidad más temprano a medida que se aproxima a una parada.
- **Asegúrese de tener un mayor espacio de protección** hacia adelante y hacia los lados.
- **Espere por una abertura** mayor en el tráfico para cruzar, entrar, o incorporarse a un carril de tráfico.

Adviértale a su pasajero sobre condiciones especiales – Como cuando piensa arrancar, detenerse abruptamente, doblar en una curva cerrada, o conducir sobre una irregularidad en la carretera. Gire la cabeza un poco para hacerse entender, sin apartar los ojos de la carretera.

5.17.4 - Transportando cargas

La mayoría de las motocicletas no están diseñadas para transportar mucha carga. Las cargas pequeñas pueden transportarse con seguridad si las posiciona y asegura correctamente.

- **Mantenga la carga lo más baja posible** — Amarre la carga de forma segura, o ponga la carga en una alforja. Amontonar la carga junto al respaldo tubular detrás del asiento eleva el centro de gravedad de la motocicleta y altera su equilibrio.
- **Mantenga la carga hacia delante** — Coloque la carga sobre, o al frente del eje trasero. Montar cargas detrás del eje trasero puede afectar el modo en que la motocicleta dobla o para. También podría causar un tambaleo.
- **Distribuya la carga uniformemente** — Cargue las alforjas con el mismo peso en cada lado. Una carga desigual podría causar que la motocicleta se mueva hacia un lado.
- **Asegure la carga** — Asegure la carga con cordones elásticos (cables de resorte o una malla). Una carga firme no se enganchará en la rueda o en la cadena, ocasionando un bloqueo de potencia o un patinazo. La sogá tiende a estirarse y los nudos a aflojarse, permitiendo que la carga se mueva o se caiga.
- **Inspeccione la carga** — Pare y revise la carga de vez en cuando para estar seguro de que no se haya aflojado o movido.

5.18 - Conduciendo con un Grupo

Si usted conduce en compañía de otros motociclistas, hágalo de forma segura y no interfiera con el flujo de tráfico.

5.18.1 - Mantenga un grupo pequeño

Los grupos pequeños facilitan la habilidad de los vehículos para adelantar a motocicletas de forma segura. Un grupo pequeño no es separado fácilmente por el tráfico o las luces rojas. Los motociclistas no siempre tendrían que apurarse para alcanzar al grupo. Si su grupo tiene más de cuatro o cinco motociclistas, divídalo en dos o grupos más pequeños.

5.18.2 - Mantenga unido al grupo

- **Planee** – El líder debe mantenerse alerta para estar al tanto de las señales de la carretera para “avisarle” a los demás con suficiente tiempo. Cámbiese de carril con antelación para que los demás también puedan completar el cambio.
- **Ponga a los conductores con poca experiencia al frente** – Coloque a los motociclistas inexpertos detrás del líder, donde los motociclistas con más experiencia pueden vigilarlos.
- **Siga a quienes van detrás** – Deje que el último del

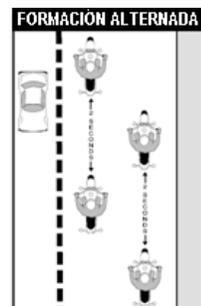
grupo marque el paso. Use los espejos para echarle un vistazo a la persona de atrás. Si un motociclista se queda atrás, todos deben reducir la velocidad un poco para no mantenerse a la misma velocidad que el último de la cola.

- **Conozca la ruta** – Asegúrese de que todos conocen la ruta. Así, si alguno se separa no tendrá que preocuparse por localizar al grupo o tomar el rumbo equivocado. Planee paradas frecuentes en recorridos largos.

5.18.3 - Mantenga su distancia

Mantenga al grupo unido pero al mismo tiempo observe una distancia segura que le permita a cada motociclista suficiente tiempo y espacio para reaccionar ante obstáculos inesperados. Un grupo unido ocupa menos espacio en la carretera, es más fácil de distinguir, y tiene menos probabilidades de separarse. Sin embargo, debe hacerse adecuadamente.

- **No conduzca en pares** – Nunca conduzca directamente junto a otro motociclista. No hay lugar hacia donde ir si usted tiene que esquivar un vehículo o algo en la carretera. Para conversar, espere a que ambos se hallan detenido.
- **Formación alternada** – Este es el mejor modo de mantener al grupo unido y de mantener un espacio de protección adecuado. El líder conduce por el lado izquierdo del carril, mientras que el segundo motociclista se mantiene un segundo por detrás en el lado derecho del mismo carril. Un tercer motociclista se mantiene en la posición de la izquierda, dos segundos detrás del primer motociclista. El cuarto motociclista mantendrá una distancia de dos segundos detrás del segundo motociclista. Esta formación mantiene unido al grupo y permite que cada motociclista mantenga una distancia segura de quienes van delante, detrás y a los lados.
- **Adelantando en formación** – Los motociclistas en una formación alternada deben adelantar uno a la vez.
- **Primero, el líder debe apartarse** del grupo y pasar cuando sea seguro. Después de pasar, el líder debe regresar a la posición de la izquierda y continuar su marcha a la misma velocidad que conducía antes de pasar a fin de abrir espacio para el próximo motociclista.
- **Después que el primer motociclista pase con seguridad**, el segundo motociclista debe avanzar hacia la izquierda y esperar el momento adecuado para pasar. Después de pasar, este motociclista debe regresar a la posición de la derecha en el carril y abrir espacio para el próximo motociclista. Hay quienes sugieren que el líder debe moverse hacia el lado derecho después de pasar un vehículo. Esto no es una buena idea. Eso impulsa al segundo conductor a pasar e incorporarse al carril antes de que exista suficiente espacio libre frente al vehículo que ha adelantado. Es más seguro y sencillo esperar hasta que haya suficiente espacio delante del vehículo que ha adelantado para permitir que cada conductor se



mueva hacia la misma posición que ocupaban antes de pasar.

- **Formación de una fila** – Es mejor conducir en una formación de una sola fila al tomar las curvas, doblar, o entrar o salir de una carretera.

5.19 - Conducir Deteriorado

Conducir una motocicleta es una tarea exigente y compleja. Los conductores con experiencia prestan atención al ambiente que les rodea y a la operación de la motocicleta, identificando peligros potenciales, haciendo juicios correctos, y tomando decisiones rápidas y apropiadas. Su capacidad para ejecutar y responder ante las diferentes condiciones de la carretera y del tráfico es influenciado por el nivel de capacidad y por lo alerta que usted está. El alcohol y otras drogas, más que ningún otro factor, reduce su capacidad para pensar con claridad y conducir con seguridad. Tan solo una bebida alcohólica puede tener un efecto significativo en su reacción.

Veamos cuales son los riesgos asociados con la conducción después de consumir bebidas alcohólicas o drogas. También examinaremos lo que debe hacer para protegerse a usted y a sus compañeros.

5.19.1 - Por qué esta información es tan importante

El alcohol es un gran contribuyente de los accidentes de motocicletas, particularmente los accidentes mortales. Los estudios muestran que del 40% al 45% de los conductores que mueren en accidentes de motocicletas habían estado tomando bebidas alcohólicas. Sólo un tercio de esos conductores tenían una concentración de alcohol en la sangre por encima de los límites legales. El resto sólo tenía unas cuantas bebidas en su sistema – lo suficiente para deteriorar su capacidad para conducir. En el pasado, los niveles de drogas eran más difíciles de distinguir o no se diferenciaban de las violaciones causadas por la bebida en los expedientes de tráfico. Pero conducir “bajo la influencia” del alcohol u otras drogas presenta peligros físicos y legales para todos los conductores.

El uso del alcohol y otras drogas constituye un problema muy grande entre los motociclistas, al igual que entre los conductores de vehículos tradicionales. Los motociclistas, sin embargo, son más propensos a perder la vida o resultar severamente lesionados en un accidente. Se ha comprobado que las lesiones ocurren en un 90% de los choques de motocicletas, en un 33% de los choques de vehículos envueltos en el abuso de sustancias prohibidas. Anualmente, 2,100 motociclistas mueren en las calles y otros 50,000 resultan seriamente lesionados en accidentes similares. Estas estadísticas son demasiado serias para ser pasadas por alto.

Si usted conoce los efectos del alcohol y de otras drogas, usted verá que el abuso de sustancias y la conducción no se mezclan. Tome pasos positivos para protegerse usted y proteger a los demás.

5.19.2 - El alcohol y otras drogas en la operación de la motocicleta

Nadie es inmune de los efectos del alcohol o las drogas. Los amigos pueden presumir de su capacidad para beber alcohol, o actuar mejor bajo la influencia de las drogas, pero tanto el alcohol como las drogas los hacen menos aptos para pensar con claridad y ejecutar tareas físicas. El juicio y la capacidad para tomar decisiones requeridos para operar un vehículo, se ven afectados mucho antes que las limitaciones legales sean excedidas. Muchas drogas de venta sin receta, recetadas, o ilegales tienen efectos secundarios que aumentan el riesgo para los conductores. Es difícil medir con exactitud la relación de cualquier droga en particular con las colisiones de motocicletas. Pero lo que sí sabemos es que los efectos del alcohol y otras drogas son más peligrosos cuando se consumen juntos que individualmente.

5.19.3 - Alcohol en el cuerpo

El alcohol entra a la corriente sanguínea rápidamente. A diferencia de la mayoría de las comidas y bebidas, no requiere ser digerido. En cuestión de minutos después de consumirse, alcanza el cerebro y comienza a afectar al bebedor. El efecto más fuerte del alcohol es la de reducir y deteriorar las funciones corporales – tanto mentales como físicas. Cualquier cosa que usted haga, lo hará peor después de consumir alcohol.



5.19.4 - Concentración de alcohol en la sangre

Su concentración de alcohol en la sangre (BAC) es la cantidad de alcohol en relación con la sangre en el cuerpo. Generalmente, el alcohol puede ser eliminado del cuerpo a un índice de casi una bebida por hora. Pero una variedad de factores también podría influenciar el nivel de alcohol retenido. A medida que aumenta el alcohol en su sangre, mayor será el grado del deterioro.

Tres factores juegan un papel importante en determinar el BAC:

- **La cantidad** de alcohol que usted consume.
- **Lo rápido** que usted bebe.
- **Su peso.**

Otros factores también contribuyen a la manera en la que el alcohol afecta su sistema. Su sexo, condición física y consumo de alimentos son sólo algunos de los factores que podrían hacer que su nivel de BAC fuera mayor. Pero los efectos de éstos aún no se conocen completamente. **El alcohol podría acumularse en su cuerpo aunque esté tomando una bebida alcohólica cada hora.** Su capacidad para reaccionar y su juicio pueden verse afectados con sólo una bebida alcohólica.

Una lata de cerveza de 12 onzas, una bebida mixta con un trago de licor y una copa de vino de 5 onzas contienen el mismo volumen de alcohol. Mientras más rápido usted llegue a consumir alcohol, más rápido el alcohol se acumulará en su cuerpo. Si usted se toma dos bebidas alcohólicas en una hora, al final de esa hora al menos una

bebida se mantendrá en su sangre.

Sin tomar en cuenta otros factores, la fórmula a continuación sirve para ilustrar el **MENOR** número de bebidas alcohólicas que retendrá su sangre:

Número total de bebidas consumidas	MENOS	de horas desde la última bebida	EQUIVALE	bebidas que quedan en el cuerpo
_____	-	_____	=	_____

- **8 bebidas alcohólicas en 4 horas** tendría al menos 4 bebidas alcohólicas retenidas por su sistema.
- **7 bebidas alcohólicas en 3 horas** tendría al menos 4 bebidas alcohólicas retenidas por su sistema.

Hay ocasiones en que una persona no acumule una concentración de alcohol tan elevada por cada bebida alcohólica consumida. Estas personas tienen más sangre y otros fluidos corporales. Pero debido a que cada individuo es diferente, es mejor no arriesgar que sus habilidades y juicio sean afectados. El hecho de que usted esté o no esté legalmente intoxicado no es el tema real. La falta de juicio y el deterioro de la capacidad de la persona comienzan mucho antes de llegar al límite legal.

5.19.5 - El alcohol y la ley

En la mayoría de los estados, una persona con un BAC de .08 o más se le considera intoxicado; en otros estados el límite legal es de .08 o .05. No importa lo sobrio que aparente estar una persona. La prueba del aliento o de la orina es lo que normalmente determina si usted está conduciendo legal o ilegalmente.

La probabilidad de ser detenido por conducir bajo la influencia del alcohol está aumentando aun más. La ley se está aplicando con mayor severidad como resultado de las muertes innecesarias y las lesiones causadas por conductores borrachos.

5.19.6 - Consecuencias de una condena

Hace años, los violadores de la ley la primera vez tenían buenas probabilidades de obtener una pequeña multa y tener que participar en algunas clases de abuso del alcohol. Hoy, las leyes en la mayoría de los estados imponen penas severas para los conductores que toman. Y dichas penalidades son obligatorias, lo que significa que los jueces tienen que imponerlas.

Si usted es culpable de conducir bajo la influencia del alcohol o las drogas, usted recibirá cualquiera de las penas siguientes:

- **Suspensión de la licencia** – Suspensión obligatoria por una condena, por ser arrestado o por negarse a someterse a la prueba del aliento.
- **Multas** – Las multas severas es otro aspecto de las condenas que generalmente son impuestas con la suspensión de la licencia.
- **Servicio comunitario** – Realizar tareas tales como recoger basura en las carreteras, lavar vehículos, o

trabajar en una sala de emergencias.

- **Costos** – Cargos adicionales para el abogado; tiempo perdido del trabajo por estar en la corte o en programas educacionales sobre el alcohol; costos de transporte público (mientras su licencia está suspendida); y costos psicológicos adicionales por ser calificado como un “conductor borracho”.

No tome

- **No tome** – Una vez que comience, su resistencia comienza a debilitarse.
- **no conduzca** – Si usted no ha logrado controlar la bebida que consume, entonces debe controlarse a sí mismo y abstenerse de conducir.
- **Deje la motocicleta en la casa**– Así no tendrá la tentación de querer conducir la moto. Póngase de acuerdo con alguien para regresar a la casa.
- **Espere** – Si usted excede su límite, espere hasta que elimine el alcohol y sus efectos fatigantes.

5.19.7 - Proteja a sus amistades

Aquellos que han bebido más de la cuenta son incapaces de tomar una decisión responsable. Es la responsabilidad de otros dar un paso al frente e impedirles que asuman riesgos demasiado grandes. Nadie quiere hacerlo – resulta incómodo, vergonzoso y no se agradece. Rara vez recibe usted las gracias por sus esfuerzos. Pero las alternativas son peores.

Hay varias maneras de impedir que los amigos se hagan daño ellos mismos:

- **Gestione un viaje seguro** – Provea maneras alternativas para que puedan llegar a casa.
- **Reduzca el paso al que beben** – Involúcrelos en otras actividades.
- **Manténgalos ahí** – Use cualquier excusa para impedir que se suban a la motocicleta. Sirvalos comida y café para pasar el tiempo. Explíqueles acerca de su preocupación ante los riesgos que corren de ser arrestados, o hasta lesionados, o su capacidad para lesionar a inocentes.
- **Recurra a los amigos** – Presione al grupo de amigos a que intervenga y le ayude. Siempre ayuda que los amigos le ofrezcan su apoyo. Mientras más gente esté de su lado, más fácil será ser firmes y más difícil le será al motociclista resistirse. Aunque no le den las gracias en ese momento, al menos usted nunca tendrá que lamentarse si algo llegara a suceder.

5.19.8 - Fatiga

Andar en motocicleta cansa más que conducir un vehículo. En un viaje largo, usted se cansará más pronto que si viajara en un vehículo. Evite conducir cuando sienta cansancio. La fatiga podría afectar la manera en que usted controla la motocicleta.

- **Protéjase de los elementos** – El viento, el frío y la lluvia pueden hacer que usted se canse rápidamente. Vístase con ropa cálida. Vale la pena gastarse el dinero en un parabrisas si usted planea viajar distancias largas.

- **Limite su distancia** – Los conductores con experiencia rara vez intentan conducir más de seis horas diarias.
- **Tome descansos frecuentes** – Pare y desmóntese de su motocicleta al menos cada dos horas.
- **No tome o consuma drogas** – Los estimulantes artificiales normalmente resultan en una fatiga o depresión extremada cuando sus efectos comienzan a disiparse. Los conductores entonces son incapaces de concentrarse en la tarea que se le presenta.

5.19.9 - Sea Inteligente

Obedezca las leyes y tenga cuidado. Si no obedece la ley resultará en serias consecuencias y podría arriesgar su vida. Este año los legisladores aplicaron varias leyes para promover la operación segura de una motocicleta.

- Una persona que conduce una motocicleta siempre debe mantener los dos neumáticos en el suelo. Una persona que viola esta ley recibirá una multa.
- La multa por exceder el límite por más de 50 mph ha subido a \$1000 por la primera ofensa y \$2500 por la segunda. Adicionalmente, una segunda ofensa resultará en la suspensión de la licencia de conducir por un año.

Sección 6 - Proveedores del Programa de Entrenamiento de Motociclistas de la Florida

El Programa de Entrenamiento de Motociclistas de la Florida (Florida Rider Training Program-FRTP) usa el currículo diseñado por la Fundación de Seguridad de Motocicletas (Motorcycle Safety Foundation). Los proveedores de los cursos de FRTP ofrecen un Curso Básico para Conductores de Motocicletas (Basic Rider Course –BRC) de 15 horas, el cual provee una introducción de las cosas más fundamentales de cómo conducir una motocicleta de forma responsable y segura. Esto incluye el conocimiento y las habilidades necesarias para conducir con seguridad en las calles y autopistas.

El Curso Básico para Conductores de Motocicletas (BRC) proporciona las habilidades básicas para nuevos conductores. El BRC RiderCoach™ enseña a los motociclistas a desarrollar las habilidades físicas del control básico lo cual incluye conducir en línea directa, parar, doblar/cambiar de velocidad, y después continúa con las habilidades más avanzadas tal como parar rápidamente, doblar en las esquinas y retroceder. El curso provee el seguro, la motocicleta, el casco y el manual estudiantil. Los estudiantes tienen que proveer la protección de los ojos, guantes (deben cubrir la mano completa), pantalones, camisa o chaqueta de manga larga y zapatos o botas que cubran los tobillos.

Es requerido que aquellos que apliquen para un endoso de motocicleta o una licencia sólo para motocicletas completen este curso. Si aprueban el curso, las personas que se gradúan podrán tener derecho a descuentos por las compañías de seguros que son participantes.

Muchos de los proveedores del curso FRTP también ofrecen un Curso Para Motociclistas con Experiencia (Experienced Rider Course™ Suite). Es un curso de un día en duración para motociclistas que tienen un endoso de motocicleta pero quieren refrescar o afinar sus habilidades. Estos cursos cubren las estrategias de conducir para saber lidiar con los peligros de la carretera y para ayudar a desarrollar la habilidad de frenar, doblar en las esquinas y de esquivar obstáculos de forma segura. Los participantes del curso suministran su propia motocicleta, prueba de seguro y equipo de protección.

An up to date list of approved course providers can be found on our web site at

<http://motorcycles.hsmv.state.fl.us/sponsorsearch.cfm>