

Durante el pasado año se registraron un total de 860 víctimas entre conductores y pasajeros de motos. La conducción distraída o desatenta fue la primera causa de accidente mortal

Seguridad en dos ruedas

Conducir una motocicleta es una práctica poco comparable a conducir otro tipo de vehículo, por sus especiales características de manejabilidad, velocidad y movilidad en el tráfico. La elección de la motocicleta más apropiada a nuestras necesidades dependerá del uso a que va a estar destinada, de nuestra experiencia en la conducción y características físicas y finalmente del coste, tanto inicial como de mantenimiento y del seguro. Sin embargo, además de tener en cuenta estos factores, no se debe olvidar la mayor peligrosidad que supone conducir un vehículo de estas características, por su fragilidad frente a otros vehículos y el medio, por la desprotección de los usuarios y por la facilidad con que pierde estabilidad. Aún así, se puede lograr un alto nivel de seguridad si se es consciente de todo ello y se actúa consecuentemente.

Por Rosa González de Frutos



Para elegir el tipo de motocicleta más apropiada, el conductor debe valorar no solo el uso a que va a estar destinada, sino también factores determinantes en la conducción, como la experiencia o sus características físicas. Así, para conducir una motocicleta de carretera se requiere un mínimo de fuerza y altura mientras que una persona excesivamente alta encontraría

dificultades para conducir un "scooter".

Legalmente se han establecido dos modalidades de permiso de conducción para motocicletas. Para conducir motocicletas de hasta 75 cc se necesita un permiso de la clase A-1 que puede obtenerse a partir de los 16 años. Para conducir motocicletas de cualquier cilindrada se necesitará un carnet A-2 que solo es posible obtener a partir de los 18 años.

LA POSTURA DE CONDUCCIÓN

La posición de conducción es fundamental en el manejo de una motocicleta. Cualquier movimiento del conductor o postura anómala provoca una distribución irregular del peso afectando a la estabilidad, maniobrabilidad y seguridad en la conducción. Además, una posición correcta favorece la relajación y comodidad del cuerpo durante periodos prolongados de tiempo.

Al contrario que en otros vehículos, el puesto de conducción de una motocicleta no dispone de una amplia regulación, la motocicleta deberá adaptarse a las características físicas del conductor como altura y corpulencia. El conductor, dentro de unos límites, puede elegir la forma en que maneja su motocicleta, aunque básicamente deben cumplirse los siguientes puntos:

- Debe sentarse cómodamente sin adoptar posiciones extrañas, de forma que se acceda perfectamente a los mandos y manetas del manillar, así como a las palancas de accionamiento inferiores.
- Los codos y hombros deben encontrarse relajados. El manillar debe girarse con los brazos sin necesidad de mover los hombros.
- Las rodillas deben apoyar sobre la zona central de la motocicleta.
- El talón del pie derecho debe apoyar



La postura idónea de conducción será aquella que permita manejar con soltura los mandos sin adoptar posiciones forzadas.

No se debe frenar durante el desarrollo de una curva, la moto se desestabiliza y puede producirse una caída.

en la estribera, cubriendo el pedal del freno con la parte delantera.

- La vista siempre levantada para captar la máxima información posible, no se debe olvidar que el 90% de la información necesaria para circular se percibe por la vista.



Antes de entrar en una curva la velocidad debe adecuarse al trazado.

EL TRAZADO DE CURVAS

El trazado de curvas supone la técnica más complicada en la conducción de una motocicleta. Las razones que hacen de esta maniobra una cuestión fundamental se deben a la velocidad a la que un vehículo puede circular por una curva. La velocidad provoca que la fuerza centrífuga tienda a sacar la moto hacia el exterior de la curva que debe ser anulada por la inclinación hacia el interior y por el agarre de los neumáticos.

El proceso general de trazado de una curva es el siguiente:

Al divisar una curva y antes de entrar en ella, se procederá a la reducción de la velocidad, accionando los frenos y reduciendo una o varias marchas, dependiendo del radio de la curva y de la velocidad con la

El equipamiento personal del motorista constituye su protección en caso de caída. Es obligatorio el uso del casco y muy recomendable un traje de cuero, botas y guantes.

que se acceda. La frenada deberá repartirse entre el freno delantero y el trasero.

El desarrollo de la curva se efectuará con el giro de la dirección, facilitando el proceso con la inclinación de la motocicleta hacia el interior de la curva. Mientras se circule en curva, no deberán tocarse nun-

ca los frenos, de ahí la importancia de iniciar el trazado con una velocidad adecuada al mismo. Sin embargo, si podrá accionarse el acelerador cuando la reducción de velocidad ha sido exagerada.

Desde el momento en que se percibe el fin de la curva, puede comenzarse una aceleración progresiva hasta alcanzar la posición de equilibrio habitual en recta.

Este proceso de trazado descrito será más o menos acentuado dependiendo del radio y características de la carretera así como de la velocidad del motorista.

LA FRENADA

En una moto parada, su peso se distribuye aproximadamente en un 50% sobre cada rueda. En movimiento esta distribución

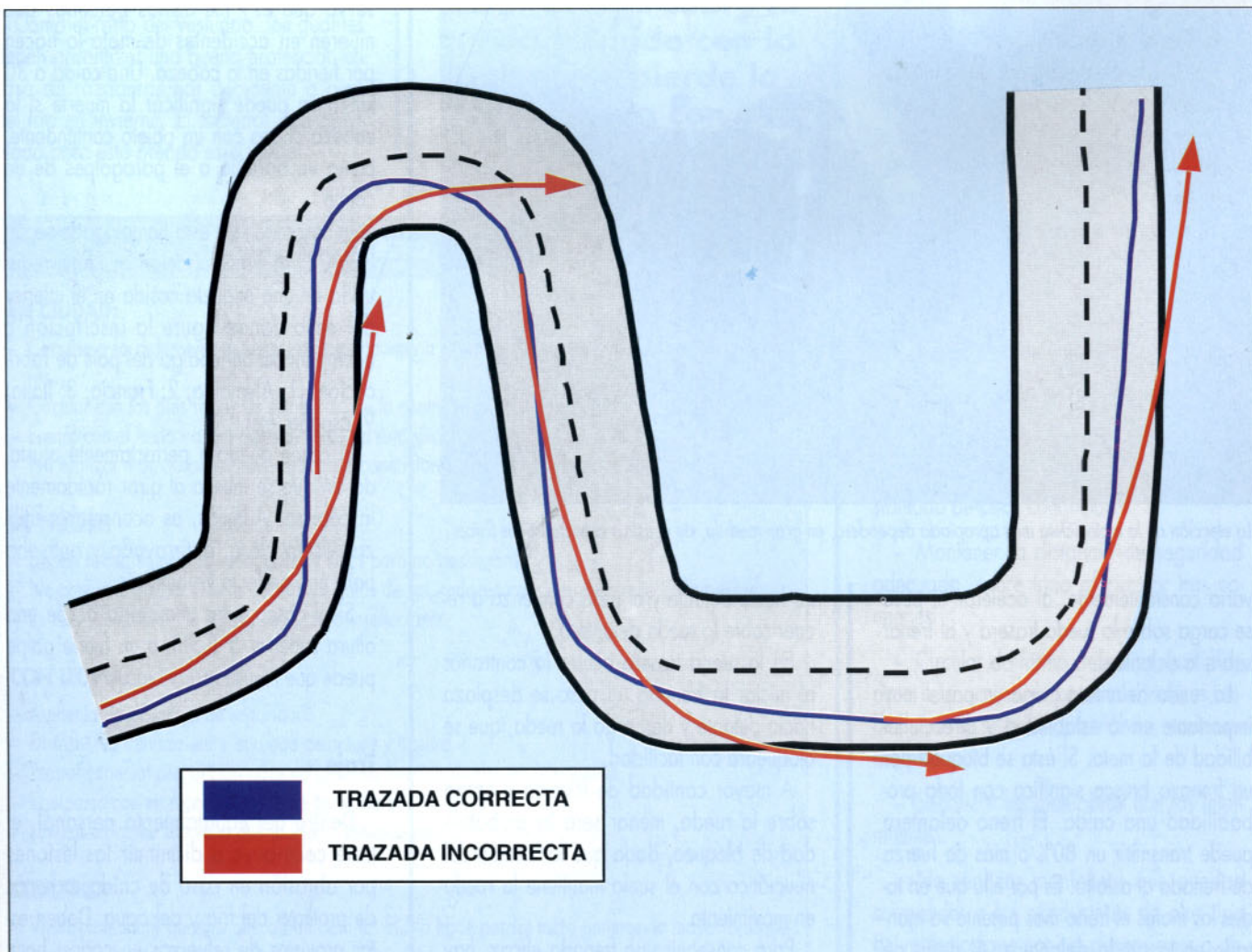


Gráfico 1. Trazado de curvas.



La elección de la motocicleta más apropiada dependerá, en gran medida, de nuestras características físicas.

varía constantemente, al acelerar el peso se carga sobre la rueda trasera y al frenar sobre la delantera.

La rueda delantera juega un papel muy importante en la estabilidad y direccionalidad de la moto. Si ésta se bloquea por un frenazo brusco significa con toda probabilidad una caída. El freno delantero puede transmitir un 80% o más de fuerza de frenado al asfalto. Es por ello que en todas las motos el freno más potente va montado en la rueda delantera. Al dejar de acelerar, el centro de gravedad se despla-

za hacia delante y el peso comienza a caer sobre la rueda delantera.

En la rueda trasera ocurre lo contrario: al iniciar la frenada, el peso se desplaza hacia delante y descarga la rueda, que se bloqueará con facilidad.

A mayor cantidad de fricción y carga sobre la rueda, menor será la probabilidad de bloqueo, dado que la fricción del neumático con el suelo mantiene la rueda en movimiento.

Para conseguir una frenada eficaz, hay que repartir la presión sobre el freno de-

lantero y el trasero dependiendo de las condiciones de velocidad, urgencia de la frenada, agarre de los neumáticos y carga de la moto en cada momento.

UNA PROTECCIÓN ADECUADA

La protección personal del motorista debe comprender cuatro elementos básicos: casco de protección, traje, botas y guantes.

Casco de protección

El uso del casco es obligatorio para todo tipo de motocicletas y ciclomotores independientemente de la clase de vía por la que se circule. Esto no ha de considerarse un mero capricho sino una necesidad cuando se analiza la estadística y se observa que el 71% de las personas que mueren en accidentes de moto lo hacen por heridas en la cabeza. Una caída a 30 km/h ya puede significar la muerte si la cabeza choca con un objeto contundente, como un bordillo o el paragolpes de un coche.

El casco deberá estar homologado según ECE 22. La homologación quedará registrada en una etiqueta cosida en el interior del casco donde figure la inscripción E acompañada del código del país de fabricación. (1: Alemania; 2: Francia; 3: Italia; 9: España, etc).

El casco quedará perfectamente ajustado sin que se mueva al girar rápidamente la cabeza. Además, es aconsejable utilizar visera clara, antirrayado y antivaho para una perfecta visibilidad.

Si el casco sufre una caída desde una altura superior a 1,5 m o un fuerte golpe puede que resulte inservible.

Traje

Dentro del equipamiento personal, el traje contribuye a disminuir las lesiones por abrasión en caso de caída, además de proteger del frío y del agua. Deben estar provistos de refuerzos en codos, hombros y rodillas para proteger las articula-

ciones. Los materiales más utilizados son el cuero de bastante espesor y más recientemente el "Kevlar" o el "Gore-Tex". Es importante que el traje sea de colores llamativos y vivos para que se nos pueda distinguir a suficiente distancia y a ser posible que disponga de cintas reflectantes para ser visto durante la noche.

Botas

La misión principal de las botas es evitar, en caso de caída, heridas por abrasión en los tobillos y traumatismos en los pies. Para ofrecer mayor seguridad conviene que sean de tacón con suela antideslizante, sin cordones y de media caña. Al igual que el mono, las botas también deben proteger del frío y de las inclemencias del tiempo.

Guantes

Como el resto del vestuario, los guantes deben garantizar una buena protección en caso de rozaduras por accidente o bien del frío en invierno. El material más apropiado para esta prenda es el cuero.



Etiquetas de homologación de un casco para motorista.

Las frenadas deben ser suaves y progresivas favoreciendo que el peso recaiga sobre la rueda frenada con lo que no se pierde la adherencia con el pavimento.

HACERSE VER

Teniendo en cuenta que en el 64% de los accidentes de motos se ven involucrados otros vehículos, se puede deducir que el conductor del vehículo implicado, en muchos casos no percibe la situación del motorista en la carretera. Las razones que propician esta escasa percepción son el tamaño de la moto, la dificultad para determinar la velocidad del motorista y el escaso conocimiento sobre el poder de aceleración de las motocicletas. Por tanto, para ser visto es necesario:

- Circular con luz, de día y de noche.
- Utilizar ropa y casco de color claro y reflectante.
- No circular en el ángulo muerto de visibilidad de otros conductores.
- Mantener la distancia de seguridad adecuada, sobre todo al circular tras camiones.
- Circular de forma defensiva, anticipándose a la acción de otros conductores, reduciendo la velocidad, frenando, acelerando, etc.
- Señalizar las maniobras con los intermitentes.
- No realizar maniobras que puedan sorprender a los conductores de otro tipo de vehículos que por sus dimensiones o características no podrían realizarlas. ■

CUADRO 1

EN CIUDAD:

- Circular a la defensiva, es decir, anticipándose a posibles reacciones de los demás conductores.
- Circular con los pies sobre las estriberas, de lo contrario la moto se desestabiliza.
- Frenar con el freno trasero generalmente da estabilidad.
- No realizar maniobras imprevisibles para conductores de otro tipo de vehículos.

DE NOCHE:

- Deben revisarse pilotos, reflectantes y luces para no deslumbrar.
- No conviene utilizar viseras oscuras ni gafas de sol, reducen considerablemente la visibilidad.
- Es muy recomendable utilizar ropa clara y reflectante.

CON LLUVIA:

- Aumentar la distancia de seguridad.
- Distribuir la frenada entre la rueda delantera y trasera.
- Prestar especial precaución para no pisar las líneas pintadas en la calzada.
- Equiparse con un mono de agua de color claro.
- Utilizar un casco antivaho con la visera semiabierta.

CON FRÍO:

- Vestir un mono y guantes que aislen del frío. El frío hace perder tacto generando mayor brusquedad en la conducción.