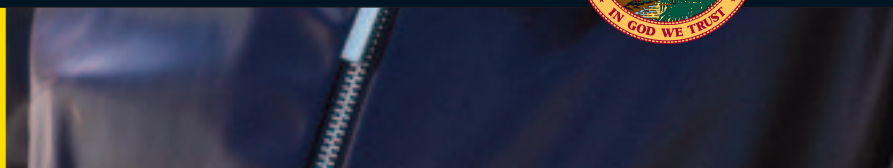




MANUAL OFICIAL DE LA LICENCIA DE MOTOCICLETAS DE LA FLORIDA

2 0 0 6



El Manual es cortesía de LaEscuelitaBarata.com

Ahora ofreciendo por Internet los cursos preparatorios para la licencia de motocicleta



Millions of drivers in Florida all have one thing in common. They love the personal service and money saving discounts they get from their State Farm® agent.

See how you can save with the following discounts:

Multiple Line • Multi Car • Good Driver

Talk to your local agent or visit statefarm.com® today.

LIKE A GOOD NEIGHBOR



STATE FARM IS THERE.®

Providing Insurance and Financial Services

State Farm Mutual Automobile Insurance Company • Bloomington, IL • statefarm.com®

¡Bienvenido al Estado del Sol (Sunshine State)!
Le Dice el Departamento de Seguridad de Carretera y Automóviles

Florida es un gran lugar para montar motocicletas durante todo el año. La ley exige que se tenga una licencia apropiada y esto es uno de los primeros pasos para convertirse en un conductor prudente. Este manual del conductor de motocicleta contiene información valiosa tanto para motociclistas principiantes como expertos sobre las técnicas para manejar una motocicleta de forma segura. También contiene información para ayudarle a las personas que califican, de acuerdo con su edad, a prepararse para el examen de conocimientos del Departamento de Seguridad de Carreteras y Vehículos Motorizados (Department of Highway Safety and Motor Vehicles - DHSMV) con el fin de tramitar su licencia de motocicleta o los Permisos de Aprendiz Temporales.

El Programa de Formación de Motociclistas de Florida (Florida Rider Training Program - FRTP) del DHSMV ofrece cursos para motociclistas principiantes y para motociclistas con más experiencia. Los cursos comprenden estrategias y técnicas de manejo según las condiciones de conducción y cómo evitar accidentes. Además, los cursos ofrecen sesiones para montar en motocicleta y practicar estas estrategias de conducción en las calles y su habilidad para evitar accidentes. El aprendizaje de estas habilidades es importante puesto que varios estudios de Florida y otros muestran que los graduados en conducción tienen tasas de accidentalidad y muerte mucho menores que aquellas de los 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 la presencia de alcohol. En 2003, la Administración Nacional de Seguridad de Tráfico de Carreteras (National Highway Traffic Safety Administration - NHTSA) reportó que los conductores de motocicleta en accidentes fatales tenían una nivel de concentración de alcohol BAC (por sus siglas "Blood Alcohol Concentration" en inglés) en la sangre más alto que cualquier otro tipo de conductor de vehículo motorizado. Los datos de este informe de accidentalidad también advirtieron que casi la mitad o el 44 por ciento de los 1501 motociclistas que murieron en accidentes individuales de tránsito en 2003 tenían Niveles de BAC de 0,08 o más altos, y casi las dos terceras partes o el 65 por ciento de aquellos fallecidos en accidentes individuales de tránsito durante las noches de fin de semana tenían ese mismo nivel o más alto.

La primera facultad afectada por el alcohol es el juicio de una persona, haciéndole pensar que puede conducir "bien" una motocicleta en forma segura. Después de un solo trago, el alcohol afecta negativamente la capacidad del conductor para equilibrar su motocicleta, y reduce su coordinación, visión, y todas sus habilidades mentales y físicas esenciales para la operación segura de

su 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 y detener a otras personas para evitar que conduzcan motocicletas mientras se encuentran impedidos. Apartar el alcohol como factor de accidentalidad reducirá las colisiones de motocicletas y salvará vidas.

Parte de la misión del DHSMV es hacer que las carreteras sean seguras para todos los usuarios y proporcionar información importante y esencial sobre seguridad. Después de todo, disfrutar de un paseo agradable y seguro debería ser el objetivo de cada motociclista.

Fred O. Dickinson
Director Ejecutivo

HSMV 71905
(Revisado 07-01-05)

Para obtener información acerca de Participantes Autorizados y ubicaciones en cada condado visite FRTP en:

<http://www.motorcycles.hsmv.state.fl.us/> o la página de Internet del DHSMV en
<http://www.hsmv.state.fl.us/>

O llame al 850-488-3286 para obtener información automatizada de cada condado.

La inclusión de la publicidad no constituye un respaldo ni la certeza del anuncio por el Estado de Florida ni el Departamento de Florida de la Seguridad de Carretera & Automóviles de los productos ni servicios anunciaron.

Programa de Formación de Motociclistas de Florida (FRTP)

La Legislatura de 1988 estableció el Programa de Educación de Seguridad de Motocicletas de Florida bajo el s. 322.0255 F.S., el cual se conoce ahora como el Programa de Formación de Motociclistas de Florida (FRTP), exigiendo que las personas **menores de 21 años** completen un curso básico de educación de seguridad de motocicletas antes de que se expida un endoso de motocicleta o una Licencia “Única para Motocicleta”. El curso es voluntario para personas **mayores de 21 años**, si bien su aprobación exime de la presentación de pruebas estatales.

Los proveedores (Escuelas Autorizadas) de cursos de conducción ofrecen un Curso Básico de Motociclismo (Basic Rider Course - BRC) y Cursos en Suite para Motociclista con Experiencia (Experienced Rider Course - ERC) patrocinados por la Fundación de Seguridad de la Motocicleta (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 aula y 10 horas de instrucción en 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 Florida y las normas viales; sin embargo, el endoso de motocicleta definitivo 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 se debe ser capaz de tener equilibrio suficiente o la habilidad de 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 careta, pantalones largos, camisa o chaqueta de manga larga, zapatos que protejan los tobillos o botas y ropa para llovizna (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 el sitio 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.

LOS CURSOS EN SUITE DE ERC tiene como objetivo mejorar la habilidad para manejar de aquellos que ya tienen licencia a través de certificados de aprobación de cursos expedidos con la finalidad de reducir seguros u otros objetivos. Sin embargo, uno de ellos es un curso de ERC en Suite de seis horas

que incluye una prueba de conocimiento y de habilidad aprobada por el MSF para solicitar el endoso de la licencia. Solamente las personas **mayores de 21 años** de Florida pueden presentar certificados de aprobación de este curso para obtener la licencia de motocicleta.

NOTA: Todos los cursos en Suite de ERC requieren que el participante suministre su propia motocicleta autorizada para circular con su calcomanía válida y registro, y con prueba de cobertura de seguro de responsabilidad civil, o una prestada con prueba del permiso; también se debe suministrar casco, protección de ojos en material inastillable e indumentaria de protección similar de acuerdo con lo señalado en el curso de ***BRC***. Visite el sitio Web de FRTP mencionado arriba para ubicar Escuelas Autorizadas o llame al FRTP 850-488-3286 para obtener información automatizada.

LA LEY DE RESPONSABILIDAD FINANCIERA. ¿ESTA SI SE APLICA A MOTOCICLETAS!

La “Ley PIP” o Sin Falta de Florida no se aplica a motocicletas, "Triciclos" o motos con sidecar (carricoche). **SIN EMBARGO**, la Ley de Responsabilidad Financiera se aplica a TODOS los automóviles de Florida, incluyendo las motocicletas. Por consiguiente la compra voluntaria de seguro de responsabilidad civil de automóvil por parte del dueño, operador o dueño / operador se recomienda mucho. El no llevar seguro de daño a la propiedad y de responsabilidad civil por lesiones corporales en caso de un accidente, convicción por DUI (conducir bajo la influencia de alcohol) u otros acontecimientos delineados por la Ley de FR de Florida, Capítulo 324, puede tener alguna de las siguientes consecuencias o todas: Pérdida de la licencia, la placa o la matrícula, o restitución o juicio civil, y período futuro de prueba (de tres años) como riesgo alto, cobertura de seguro de responsabilidad civil obligatoria SR22 sólo para conservar su licencia de conducción - aunque usted no posea vehículos motorizados.

LICENCIA DE MOTOCICLETA (ENDOSO DE MOTOCICLETA DE FLORIDA POR PRIMERA VEZ)

Tener más de 21 años de edad

Para Personas de Fuera del Estado: Se le puede eximir de los exámenes de motocicleta si la licencia de otro estado tiene endoso para motocicleta

Residentes de Florida: Tener una licencia de Clase E o mayor, o cumplir con los requisitos para la licencia de Clase E y aprobar los exámenes de conocimientos y habilidades de motocicletas, o se puede presentar un certificado de aprobación de los cursos siguientes:

- a) Un curso civil o militar de educación de motociclista de una Fundación de Seguridad de Motocicleta (Motorcycle Safety Foundation - MSF) certificada.
- b) Para Oficiales de Aplicación de la ley **únicamente**, un certificado de aprobación de un Curso de formación de motocicleta de policía certificado por el **Instituto de Tecnología y Gerencia de Policía (Police Technology and Management)**

CÓMO OBTENER UNA LICENCIA DE “MOTOCICLETA SOLAMENTE”

Cumplir con los mismos requisitos expuestos arriba en “Licencia de Motocicleta”; sin embargo, la prueba de conducción de vehículo de cuatro ruedas no se requiere

OBTENCIÓN DE UN PERMISO DE INSTRUCCIÓN TEMPORAL PARA OPERACIÓN DE MOTOCICLETA

Tener por lo menos 21 años de edad y por lo menos una licencia regular de conducción (Clase E) y aprobar solamente el examen de conocimientos de motocicleta. El permiso será válido durante 90 días, restringido a **NO LLEVAR**

PASAJEROS hasta que se apruebe un examen de habilidad o un curso de educación de motociclista aprobados.

LIMITES DE EDAD

Nadie que tenga menos de 16 años de edad puede conducir legalmente o tener una licencia para conducir alguno de los siguientes vehículos motorizados de dos o tres ruedas en las calles, carreteras o autopistas de Florida: motocicletas, ciclomotores, motonetas, bicicletas con motor eléctrico de acuerdo como se especifica en el s.316.003(2) F.S.

Las personas menores de 21 años deben aprobar el Curso Básico de Motociclista (BRC) de FRTP de 15 horas, para agregar u obtener un Endoso de Motocicleta u obtener una licencia de “Motocicleta Solamente”

RESTRICCIONES

Las personas que tengan un **Permiso de Conducir de Aprendiz de 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 Florida **independientemente de su edad** (Según s.322.1615 F.S.)

A las personas que aprueben el examen de habilidad de motocicleta usando una motocicleta de tres ruedas o motocicleta con sidecar se les restringirá su licencia para conducir motocicletas de tres ruedas **solamente** hasta que o a menos que aprueben el examen de habilidad en una motocicleta de dos ruedas

CICLOMOTORES

Los conductores de ciclomotor tienen los mismos derechos y deberes de los conductores de automóvil y también pueden recibir comparendos por violaciones de tránsito; por lo tanto deben conocer y obedecer las siguientes leyes de ciclomotor.

- 1) Los conductores de ciclomotor deben tener al menos 16 años de edad y por lo menos una Licencia de Clase E para conducir un ciclomotor en calles o vías públicas. La licencia de aprendiz **no** es suficiente. (Los ciclomotores encajan dentro de la definición de vehículo motorizado del 322.01 (26), Estatutos de Florida, y el s.322.03 F.S. exige una licencia de conducción para operar cualquier vehículo motorizado)
- 2) No se requiere el endoso de motocicleta para conducir un ciclomotor
- 3) Los ciclomotores deben registrarse anualmente y se les debe comprar una placa
- 4) Los ciclomotores no pueden conducirse por ciclovías o caminos peatonales cuando se conducen usando su 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

SCOOTERS MOTORIZADOS: (NO LEGALES EN CALLES O ACERAS PÚBLICAS)

Aunque en la ley de placas y matrículas se consideran como vehículos motorizados, las leyes de matrícula no contemplan el registro de estos vehículos, así que no pueden conducirse en calles o vías públicas; si de todos modos se conducen en una vía 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 conducción (Clase E) válida puesto que según la ley ellos se consideran vehículos motorizados

(Estatuto: s. 322.03(1) y 322.01(26) F.S.)

LEYES Y DEFINICIONES DE VEHICULOS MOTORIZADOS DE LA FLORIDA (Consúltelos en: <http://myFlorida.com>)

(La definición legal del mismo término puede diferenciarse de una sección a otra de la Ley Estatal debido a la naturaleza de la ley que se hace cumplir, como la definición de vehículos motorizados o motocicleta en la ley de tránsito versus la de la ley de licencias de conducción)

CONTROL DE VEHÍCULO UNIFORME, CAPÍTULO 316, F.S. DEFINICIONES - s. 316.003 F.S.

(2) BICICLETA: Cualquier vehículo propulsado únicamente por fuerza humana, y cualquier bicicleta motorizada propulsada por una combinación de fuerza humana y 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 ningún escúter o equipo similar. Ninguna persona menor de 16 años de edad puede conducir o montar una bicicleta motorizada.

NOTA: No se requiere licencia de conducción 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, escúter motorizado, unidad móvil eléctrica de asistencia personal o bicicleta con motor.

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

CICLOVÍA: 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.

SCOOTER MOTORIZADO: Cualquier vehículo que no tiene asiento o silla para el conductor, diseñado para andar 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 vehículo del tipo 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 conductor para este vehículo; ver el s. 316.2068 F.S. para obtener más detalles sobre la conducción de este tipo de vehículos.

Sección 316.1995 - Conducción sobre aceras o ciclovías.

Ninguna persona conducirá ningún vehículo diferente al impulsado por fuerza humana sobre ciclovías, aceras, o áreas peatonales, excepto sobre un camino de acceso permanente o temporal debidamente autorizado. Una violación de esta sección es una infracción de tránsito no criminal, castigable 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 exceptuando 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 de la hora y lugar y de las condiciones del

momento debe conducir tan cerca al borde derecho de la vía como le sea posible 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 girar a la izquierda en una intersección o en un camino privado o de entrada.
 3. Cuando sea razonablemente necesario 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 una vereda angosta, que haga inseguro seguir a lo largo del borde derecho. Para los propósitos de este párrafo, una “vereda angosta” es una vía que es demasiado estrecha como para que vaya un ciclomotor junto a otro vehículo de forma segura dentro de la misma vía.
- (b) Cualquier persona que conduzca un ciclomotor sobre una carretera de una sola vía con dos o más líneas de tráfico demarcadas puede manejar tan cerca del borde izquierdo como le sea posible.

(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 en las mismas circunstancias, con la excepción de que esta persona cederá el paso a cualquier peatón y dará una señal audible antes de alcanzar y pasar un peatón

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

(5) Una violación de esta sección es una infracción de tráfico no criminal, castigable como una violación de tránsito conforme al 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 automóvil deberá conducir de manera que prive a cualquier motocicleta del uso pleno de un carril. 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 alcanzado.

(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 columnas 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, castigable como una violación de tránsito conforme al capítulo 318.

316.2095 - Estribos, asideros y manubrios.

- (1) Cualquier motocicleta que lleve un pasajero, aparte de en un sidecar o cabina cerrada, debe contar con estribos y asideros para tal pasajero.
- (2) Ninguna persona debe conducir una motocicleta con manubrios que sean más altos que los hombros de la persona que conduce la motocicleta mientras se encuentra correctamente sentado sobre la motocicleta.
- (3) Una violación de esta sección es una infracción de tránsito no criminal, castigable como una violación estacionaria conforme al capítulo 318.

316.304 - Uso de audífonos.

- (1) Ninguna persona conducirá un vehículo llevando puesto un audífono, auricular u otro aparato auditivo, aparte de un audífono o dispositivo para mejorar una audición deficiente.
- (2) Esta sección no se aplica a:
 - (a) Cualquier oficial de aplicación 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 conducción para motocicleta mientras que toma el examen requerido por la s. 322.12 (5).
 - (c) Cualquier persona que conduzca una motocicleta usando un audífono 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 audífono de teléfono celular que solamente proporciona sonido por un oído y permite escuchar sonidos circundantes con el otro oído.
 - (e) Cualquier persona que use un audífono para comunicarse con una base central de operaciones que solamente proporciona sonido por un oído y permite escuchar sonidos circundantes con el otro oído.

316.222 – Luces de freno y luces direccionales.

- (1) Cada vehículo motorizado, remolque, semiremolque y remolque de postes deben contar con dos o más luces de freno que cumplan con las exigencias de la s. 316.234 (1). Los vehículos motorizados, remolques, semiremolques y remolques de postes fabricados o ensamblados antes del 1 de enero de 1972, deben equiparse con al menos una luz de freno. En un conjunto de vehículos, solamente las luces de freno del último vehículo tienen que verse a la distancia especificada en la s. 316.234 (1).
- 2) Cada automóvil, remolque, semiremolque y remolque de postes será equipado con luces direccionales eléctricas que cumplan con las exigencias de s. 316.234 (2).
- (3) Los coches 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 luces direccionales eléctricas.
- (4) Una violación de esta sección es una infracción de tránsito no criminal, castigable como una violación estacionaria conforme al capítulo 318.

LICENCIAS DE VEHÍCULOS MOTORIZADOS, CAPÍTULO 320

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

(1) Exceptuando cuando se establezca de otra manera en este capítulo, cada dueño o persona responsable de un vehículo motorizado, que se opera o conduce en las vías de este Estado debe matricular tal vehículo en este Estado. El dueño o la persona encargada debe aplicar con el Departamento o su agente autorizado por la matrícula de su vehículo mediante un formulario establecido por el Departamento. Los vehículos motorizados que no se maneja en las vías de este Estado durante el período de registro no requieren matrícula.

LICENCIAS DE CONDUCCIÓN, CAPÍTULO 322 DEFINICIONES, s. 322.01, F.S.

(25) "motocicleta" significa un vehículo motorizado impulsado por un motor con un cilindraje de más de 50 centímetros cúbicos, teniendo 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.

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

322.57 - Examen de conocimientos acerca de vehículos determinados; endosos; no residentes; violaciones.

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

(g) Conduce una motocicleta debe aprobar un examen de conocimientos acerca de la operación segura de este tipo de vehículo y una prueba de su habilidad de conducción sobre tal vehículo. Una persona que apruebe tales exámenes recibirá un endoso si ya tuviera una licencia para conducir otro tipo de vehículo motorizado. A una persona que apruebe tales exámenes y que no tenga ninguna licencia para conducir otro tipo de vehículo motorizado se le expedirá una licencia de conducción Clase E claramente restringida al uso de motocicleta únicamente.

EXIGENCIAS 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 **debe** usar un casco de motocicleta aprobado por el Departamento y sólo puede montar como pasajero en cualquier motocicleta, motoneta o ciclomotor independientemente del tamaño del motor.

Una persona no tiene que usar casco mientras conduce o monta sobre un ciclomotor, scooter u otro vehículo motorizado de dos o tres ruedas, de 50cc o menos, si tiene más **de 16 años de edad**

Cualquier persona **entre los 16 y 21 años de edad** debe usar un casco de motocicleta aprobado por el Departamento cuando conduzca o monte en motocicleta. Según la s. 316.211F.S.

Las personas con **al menos 21 años de edad** pueden montar una motocicleta sin casco si pueden demostrar evidencia de cobertura de seguro médico en una cantidad de por lo menos 10,000.00 dólares que pague por las lesiones que pudieran sufrir en un accidente de motocicleta. Una tarjeta específica de la póliza de seguro médico de motocicleta u otro tipo de cobertura de seguro médico será suficiente; como la tarjeta de HMO, o Blue Cross u otras de seguros médicos privados. Los oficiales de la ley harán la determinación final sobre si la prueba de seguro es aceptable.

Según la s. 316.211 (2), una persona no puede conducir una motocicleta como se dispone en la s. 316.003 (22), a menos que lleve puesto alguno de los siguientes dispositivos protectores de ojos aprobados por el Departamento: Gafas protectoras, caretas diseñadas 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 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.

Las exigencias mencionadas 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 encaja con la definición exenta y su conductor queda sujeto al cumplimiento de las normas de dispositivos de protección de ojos.

Cómo se Identifican los Cascos de Motocicleta Inseguros e Ilegales si se Requiere Utilizar Casco

El Departamento Estadounidense del Transporte (U.S. Department of Transportation - DOT) exige que todos los cascos de motocicleta vendidos en los Estados Unidos cumplan con el Estándar Federal de Seguridad de vehículos motorizados (Federal Motor Vehicle Safety Standard - FMVSS) 218. En consecuencia, la ley de Florida requiere que los cascos de motocicleta cumplan

la norma FMVSS 218. El Capítulo 15B-1006 (3), Código Administrativo de Florida, trata sobre el diseño y construcción de cascos de motocicleta. El código establece claramente: “Los cascos no 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 Florida llevan puestos cascos baratos e inseguros que no cumplen con el FMVSS 218. La mayoría de estos cascos se venden como artículos de fantasía en las tiendas de misceláneas y se usan para evadir las exigencias del FMVSS 218. La siguiente información sobrepasa la del FMVSS 218. Es importante señalar que algunos vendedores de cascos de fantasía proporcionan etiquetas adhesivas del DOT por separado para que los motociclistas las coloquen en los cascos que no cumplen las normas. En este caso, la etiqueta adhesiva del DOT no es válida y no certifica su conformidad.

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 fantasía que tenga una etiqueta adhesiva de DOT falsa además de una etiqueta adhesiva de Snell o ANSI falsas es raro y probablemente no se consigue.

Etiqueta del Fabricante

El FMVSS 218 exige a los fabricantes que 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 estándar de seguridad federal por lo general no tiene tal etiqueta. Sin embargo, algunos cascos que no satisfacen las normas se marcan fraudulentamente aseverando que cumplen con los estándares del FMVSS 218.

Revestimiento para Absorber Impacto

Los cascos que satisfacen el estándar mínimo de seguridad federal tienen un revestimiento interior, de aproximadamente una pulgada de espesor por lo general, hecho de espuma de poliestireno firme. A veces el recubrimiento interior no se ve, pero de todos modos usted debe ser capaz de sentir su espesor. Los cascos inseguros normalmente contienen solamente un acolchado de espuma suave o una cubierta plástica expuesta sin ninguna espuma en absoluto.

El Sistema de Retención

Los cascos que satisfacen el estándar de seguridad del DOT tienen una correa de ajusta al mentón con un hebilla o broches a presión. Los remaches o broches a presión nunca deben sobresalir dentro del interior del casco.

Recuerde, una etiqueta adhesiva del DOT al dorso del casco y la etiqueta del fabricante dentro no necesariamente demuestra que un casco satisface todas las exigencias del DOT. Muchos cascos ilegales tienen etiquetas adhesivas del DOT falsas y unos pocos también tienen la etiqueta del fabricante. Pero el diseño y el peso de un casco, el grosor del revestimiento interior y la calidad de la correa del mentón y los remaches o broches a presión ofrecen pistas adicionales que ayudan a distinguir un casco seguro de uno que no satisface las normas.

**PARA OBTENER MÁS INFORMACIÓN ACERCA DEL FMVSS 218
CONTACTE A:**

The National Highway Traffic Safety Administration Safety Countermeasures
División (La División de Medidas Preventivas de Seguridad de la
Administración Nacional de Seguridad de Tráfico de Carretera)
MTS-23 400 Seventh Street SW Washington, DC 20590
(202) 366-1739

Peso del Casco

Dependiendo del diseño, los cascos inseguros pesan por lo general solamente una libra o menos, los cascos que satisfacen el FMVSS 218 pesan aproximadamente tres libras. Familiarícese con el peso de los cascos que cumplen con el estándar federal. Estos se sienten más sólidos.

Diseño y Estilo del Casco

El estándar de seguridad del DOT no permite que nada se extienda más allá de dos décimos de pulgada de la superficie del casco. Por ejemplo, si bien los sujetadores de la visera se permiten, una protuberancia u otras decoraciones sobresalientes indican que es un casco inseguro. Un diseño al estilo del Ejército Alemán o estilo casquete puede indicar que es un casco inseguro. Los cascos inseguros son visiblemente más pequeños de diámetro y espesor que aquellos que satisfacen el estándar del DOT. Sin embargo, algunos cascos de estilo Ejército Alemán pueden satisfacer las exigencias federales. Usted debe que examinar el peso, espesor y la solidez de la correa del mentón, así como las etiquetas "DOT" y del fabricante para asegurarse de que el casco satisface el estándar de seguridad federal. Trate de familiarizarse con las marcas registradas y los diseños de cascos que cumplen con las exigencias del DOT. Por ejemplo, un diseño de cara integral es un buen indicador de que un casco es seguro. Los cascos de fantasía de diseño de cara integral son extremadamente raros.

Motorcycle Manual - Spanish

Chapter 1

Capítulo 1: PREPARÁNDOSE PARA GUIAR

Todo lo que usted haga antes de emprender un viaje o un recorrido le será de mucho valor al determinar si arribará seguro a su destino. Antes de iniciar cualquier viaje, todo 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 cuidadoso.**

USAR ROPA ADECUADA

Cuando usted guíe su motocicleta, su ropa es la “correcta” si sirve para protegerle. En caso de una colisión, usted tendrá una mejor posibilidad de evitar serias lesiones si usa:

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

Uso del casco

Los accidentes no son cosa rara – particularmente entre los conductores principiantes. Una de cada cinco colisiones de motociclistas ocasionan lesiones en la cabeza o el cuello. Las lesiones en la cabeza resultan tan severas como las del cuello, y mucho más comunes. El análisis de los accidentes muestra que las lesiones en la cabeza y el cuello representan la mayoría de las lesiones serias o fatales para los motociclistas. La investigación también muestra que, con pocas excepciones, las lesiones en la cabeza y el cuello se reducen con el uso adecuado de un casco aprobado.

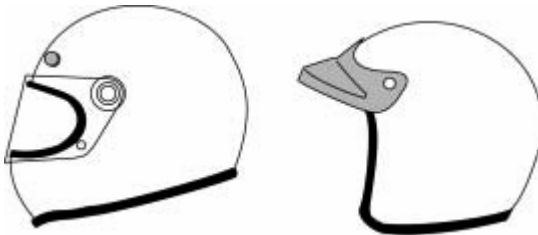
Algunos motociclistas no usan casco porque piensan que los cascos limitan su visión lateral. Otros los usan sólo en viajes largos, o cuando guían a alta velocidad. He aquí algunas consideraciones necesarias:

- **Un casco aprobado** le permite ver tan lejos como sea necesario a cada lado. Un estudio de más de 900 colisiones de motocicletas, donde el 40% de quienes iban en ellas usaban cascos, no encontró ni un caso en que el casco haya impedido al conductor detectar el peligro.
- **La mayoría de los accidentes** ocurren en viajes cortos (menos de cinco millas de distancia), a sólo unos minutos de emprendido el viaje.
- **La mayoría de los conductores** viajan a menos de 30 millas por hora cuando ocurren las colisiones. A estas velocidades, los cascos pueden reducir a la mitad el número y la severidad de las lesiones en la cabeza.

No importa a que velocidad se viaje, los conductores con casco tienen tres veces más posibilidades de sobrevivir lesiones en la cabeza que aquellos que no usan casco al chocar.

Selección del casco

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



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

- **Cumple** con las normas del Departamento de Transporte de EU (DOT) y el estado. (Los cascos con etiquetas de Snell Memorial Foundation le ofrecen una medida adicional de calidad.)
- **Ajuste** correctamente todo alrededor.

- **Carezca** de defectos obvios tales como rajaduras, material colchado movedizo o correas desgastadas.

Cualquiera sea el casco que usted seleccione, manténgalo ajustado de manera segura a su cabeza durante el viaje. De lo contrario, si usted se viera envuelto en un accidente, es probable que el casco salga despedido de su cabeza antes de poder protegerlo a usted.

Protección de los ojos y el rostro

Un protector plástico transparente puede ayudar a proteger el rostro en un choque. También ofrece protección contra viento, polvo, lluvia, insectos, y piedrecillas despedidas por otros vehículos. Estos problemas distraen al conductor y pueden resultar dolorosos. Si tiene que hacerles frente, no podrá mantener la debida atención en la carretera.

Las gafas especiales (Goggles) protegen los ojos, aunque no protegen el resto del rostro como lo hace el protector plástico transparente. Un parabrisas no es sustituto de ninguno de los dos anteriores. La mayoría de los parabrisas no protegen los ojos del viento. Tampoco lo hacen los espejuelos regulares o contra el sol. Los espejuelos no impedirán que sus ojos se tornen aguosos, y podrían hasta irse con el viento si usted vuelve la cabeza durante el viaje.

Para ser eficaces, los protectores de los ojos y el rostro deben:

- **Estar libres** de rayaduras.
- **Ser resistentes** a la penetración.
- **Ofrecer** una visión clara de cada lado
- **Ajustarse firmemente**, para que no se los lleve el viento.
- **Permitir que el aire** pase a través, para reducir el empañamiento.
- **Permitir suficiente espacio** para espejuelos regulares y contra el sol, si fuera necesario.

Durante la noche no se debe usar protección de la vista con tinte, ni en cualquier otra ocasión en que haya poca luz.

Ropa

La ropa adecuada le protege en una colisión. También le provee comodidad, y protección del calor, el frío, los desperdicios, y las piezas calientes y movedizas de la motocicleta.

- **Los jackets (chaquetas) y pantalones** deben cubrir los brazos y las piernas completamente. Deben entallar con suficiente ajuste para impedir que el viento los haga aletear, y al mismo tiempo dejarle a usted capacidad de movimiento. El cuero ofrece la mejor protección, aunque la mezclilla (denim) gruesa usualmente resulta un protector adecuado a un precio razonable. El material sintético robusto provee mucha protección también. Use un jacket (chaqueta) aun en clima caliente. Muchos están diseñados para protegerle sin sobrecalentarlo, aún en los días de verano.
- **Las botas o los zapatos** deben ser lo suficientemente altos y robustos para cubrir los tobillos y sostenerlos. Las suelas deben ser de material duro y duradero. Use tacones bajos para que no interfieran con las superficies escabrosas. Remeta 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 de tela gruesa.

En clima frío o húmedo, sus ropas deben mantenerle cálido y seco, además de protegerle de las lesiones inesperadas. Nadie que esté entumecido puede controlar una motocicleta. Guiar por largos períodos en clima frío puede ocasionar enfriamiento y fatiga. Un jacket (chaqueta) de invierno debe resistir bien el viento y ajustarse al cuello, las muñecas y la cintura. Las capas de agua de buena calidad diseñadas para montar motocicleta no se rasgan ni se inflan a gran velocidad.

Pruebe sus conocimientos

1. Un protector plástico del rostro:

- A. No es necesario si usted tiene un parabrisas.
- B. Únicamente protege sus ojos.
- C. Ayuda a proteger todo su rostro.
- D. No protege su rostro tan bien como las gafas especiales (goggles).

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.
- **Comience** con la motocicleta adecuada para usted.
- **Familiarícese** con los controles de la motocicleta.
- **Revise** la motocicleta antes de cada viaje o recorrido.
- **Manténgala** en condiciones seguras entre uso y uso.
- **Evite** los aditamentos y modificaciones que puedan dificultar el manejo.

La motocicleta adecuada para usted

Primero, asegúrese de que la motocicleta sea la correcta para usted. Debe “ajustarse” bien a usted. Sus pies deben llegar al suelo al estar sentado en ella.

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

- **Luz delantera, luz trasera y luz de freno.**
- **Frenos frontales y traseros.**
- **Indicadores para doblar.**
- **Bocina (claxon).**
- **Dos espejos.**

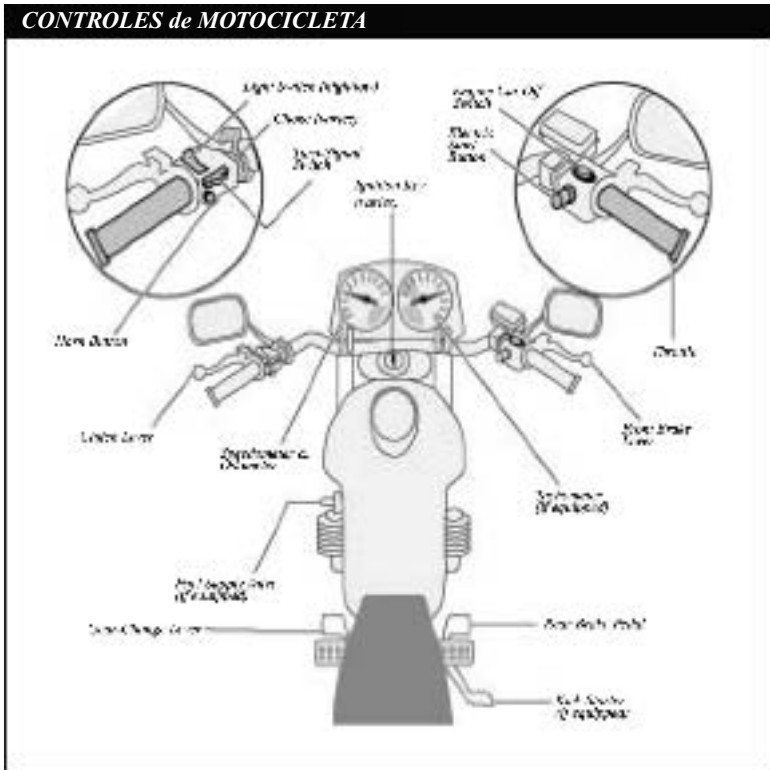
Tomando prestado y prestando

Quienes tomen prestadas y presten motocicletas, estén al tanto. Los accidentes son bastante comunes entre los conductores principiantes – especialmente en los primeros meses de la práctica. Guiar una motocicleta extraña complica el problema. Si usted toma prestada una motocicleta, familiarícese con ella en una zona controlada. Y si le presta la motocicleta a un amigo, asegúrese de que tenga licencia de conducir y sepa como guiarla antes de permitirle aventurarse en el tráfico.

No importa cuán experimentado sea usted, muéstrese cauteloso cuando conduzca cualquier motocicleta que no le sea familiar. Más de la mitad de todas las colisiones ocurren en motocicletas guiadas 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 dueño. Esto es particularmente importante si usted está conduciendo una motocicleta prestada. Si va a utilizar una motocicleta extraña:



- **Haga las mismas revisiones** que usted haría a su propia motocicleta.
- **Determine donde está todo**, particularmente las señales direccionales, bocina, interruptor de luces, válvula de control del combustible, y el

interruptor del motor. Ubique y opere estos elementos sin tener que buscarlos.

- **Conozca el patrón de las velocidades.** Accione el acelerador, el embrague, y los frenos varias veces antes de montarse. Todos los controles reaccionan de manera algo distinta.
- **Guíe con mucha precaución.** Acelere con suavidad, tome las curvas despacio, y deje espacio extra para detenerse.

Revise su motocicleta

Una motocicleta requiere atención con mayor frecuencia que un carro. Una falla técnica menor en un carro rara vez conduce a nada mayor que una inconveniencia para el conductor.

Si algo se descompone en una motocicleta, hay que averiguarlo antes de salir al tráfico. Haga un chequeo completo de su motocicleta antes de cada uso.

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

- **Neumáticos** -- Revise al presión del aire y el desgaste general.
- **Fluidos** – Los niveles de aceite y otros fluidos. Como mínimo, revise los fluidos hidráulicos y los refrigerantes semanalmente. Mire bajo la motocicleta para detectar salideros de aceite o gasolina.
- **Luces delantera y trasera** – Revise las dos. Pruebe el interruptor para asegurarse de que la luz alta y la baja trabajen.
- **Indicadores para doblar** – Pruebe las señales para doblar izquierda y derecha. Tienen que funcionar correctamente.
- **Luz del freno** -- Pruebe ambos controles del freno, y esté seguro de que cada uno active la luz del freno.

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

- **Embrague y acelerador** – Pruebe que ambos funcionen adecuadamente. El acelerador debe retornar al punto cero al dejar usted de accionarlo. El embrague debe mostrarse ajustado y suave.
- **Espejos retrovisores** – Limpie y ajuste ambos espejos antes de partir. Es difícil conducir con una mano mientras usted trata de ajustar un

espejo. Ajuste cada espejo para que pueda ver la vía detrás de usted y la mayor parte posible de la senda vecina. Al ajustársele adecuadamente, un espejo retrovisor debe mostrar el borde de su brazo u hombro, aunque lo más importante es que muestre el camino tras usted y a su lado.

- **Frenos** – Pruebe las palancas de los frenos frontales y traseros uno a la vez. Esté seguro de que cada uno se sienta firme y detenga la motocicleta cuando se le aplique la máxima presión.
- **Bocina** – Pruébela. Debe trabajar.

Además de los chequeos que usted debe hacer antes de cada viaje o recorrido, revise los siguientes componentes por lo menos una vez a la semana: Ruedas, cables, broches, y fluidos. Refiérase a su manual del dueño para obtener recomendaciones.

Pruebe su conocimientos

2. Más de la mitad de las colisiones:

- A. Ocurren a velocidades por encima de 35 millas por hora.
- B. Suceden de noche.
- C. Son ocasionadas por neumáticos desgastados.
- D. Envuelven conductores que han utilizado sus motocicletas menos de seis meses.

Si usted no respondió apropiadamente, por favor lea de nuevo la sección o secciones correspondientes.

CONOZCA SUS RESPONSABILIDADES

Un “accidente” implica un evento imprevisto que ocurre sin la culpa o negligencia de nadie. Aunque por lo general ello no necesariamente sucede en el tráfico. 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. Su luz se torna verde. Usted avanza hacia la intersección sin chequear si alguien intenta pasar con la amarilla. Eso es todo lo que hace falta para que suceda el accidente. La responsabilidad del conductor era detenerse. Y su responsabilidad era mirar a ambos lados antes de acelerar. Ninguno de ustedes cumplió con su obligación como conductores. Sólo porque

uno no sea el primero en desatar una cadena de eventos conducentes a una colisión, no nos deja a ninguno de nosotros libres de responsabilidad.

Como conductor uno nunca puede estar seguro de que otros operadores le verán y le concederán el derecho de vía. Para reducir las probabilidades de que ocurra un accidente:

- **Hágase visible** – Use ropa adecuada, utilice su luz delantera, manténgase en la mejor posición en la senda para poder ver y ser visto.
- **Comuniqué sus intenciones** – Use las señales apropiadas, la luz del freno y posicione en la senda.
- **Mantenga un colchón de espacio adecuado** – Al seguir, ser seguido, compartir una senda, pasar o ser pasado.
- **Examine** su ruta de viaje con 12 segundos de antelación.
- **Identifique y separe** peligros múltiples.
- **Esté preparado para actuar** – Manténgase alerta y sepa como ejecutar las acciones adecuadas para evitar un choque.

La culpabilidad es importante cuando alguien resulta lesionado en un accidente. Rara vez un accidente es el resultado de una sola causa. La capacidad para conducir alerta, y tomar y ejecutar decisiones críticas, es lo que separa a los conductores responsables del montón. Recuerde, es responsabilidad suya no causar ni participar de ningún accidente.

- [Pase al Capítulo 2](#)
- [Regrese a Contenido](#)
- [Regrese a la Página Principal del Departamento de Seguridad en las Carreteras](#)

Capítulo 2: GUÍE SEGÚN SUS HABILIDADES

Este manual no puede enseñarle como controlar la dirección, la velocidad, o el equilibrio. Ello es algo que sólo puede aprenderse con la práctica. Pero el control comienza cuando se está consciente de su habilidad y uno guía de acuerdo con ella, combinado también con el conocimiento y cumplimiento de las reglas del camino.

CONTROL BÁSICO DEL VEHÍCULO

Posición del cuerpo

Para controlar bien una motocicleta:

Postura – Siéntese de manera que pueda usar sus brazos para dirigir la motocicleta en vez de para sostenerse usted.

Asiento – Siéntese lo suficientemente hacia delante de manera que sus brazos estén ligeramente arqueados al agarrar el manubrio. Arquear sus brazos le permite accionar los manubrios sin tener que estirarse.

Manos – Agarre con firmeza los manubrios. Comience con su muñeca derecha puesta de plano. Esto le ayudará a no accionar accidentalmente demasiado el acelerador – especialmente si usted necesita accionar el freno de mano súbitamente. Además, ajuste los manubrios para que sus manos estén a la misma altura que sus codos. Esto permite el uso de los músculos adecuados para curvar 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 tacos de los pies para mantener el equilibrio. No arrastre los pies. Si su pie se engancha en algo, usted puede lesionarse y su control sobre la motocicleta puede afectarse. Mantenga los pies cerca de los controles para que pueda accionarlos prontamente. Además, no permita que los dedos del pie apunten hacia abajo – podrían verse atrapados entre el suelo y el taco de descanso del pie.

Cambiando las velocidades

Cambiar de velocidad no significa únicamente hacer que la motocicleta aumente la marcha uniformemente. Aprender el uso de las velocidades correctamente al cambiar hacia abajo, doblar, o ponerse en movimiento en lomas es importante para operar la motocicleta de manera segura.

Haga los cambios de marcha hacia abajo a medida que baja la marcha o se detenga. Manténgase en primera al detenerse para poder salir hacia adelante rápidamente si fuera necesario.

Asegúrese de guiar lo suficientemente despacio al cambiar a una velocidad más baja (ejemplo: de tercera velocidad a segunda velocidad). De lo contrario, la motocicleta daría un tumbo, y la ruda trasera podría resbalar. Cuando guíe cuesta abajo, o cambie a primera velocidad, podría ser necesario usar los frenos para reducir la marcha lo suficiente para hacer el cambio de velocidad sin dañar la caja de velocidades. Intente accionar el embrague con suavidad, especialmente al cambiar de velocidades altas a bajas (ejemplos: Bajar de cuarta velocidad, a tercera, a segunda y a primera). Los mecanismos internos de su caja de velocidades se lo agradecerán.

Se recomienda hacer cambios de marcha antes de adentrarse en una curva. No obstante, a veces es necesario cambiar velocidades en plena curva. En ese caso, recuerde hacerlo con un toque de suavidad. Un súbito cambio en la tracción de la rueda trasera podría ocasionar un resbalón.

Frenando

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

- Utilice ambos frenos *cada vez* que tenga que reducir la velocidad o detenerse. Aplicar ambos frenos al mismo tiempo aun 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.

- Si usted conoce la técnica, utilizar ambos frenos en una curva es posible, 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 se aplica demasiado el freno. 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 frontales y traseros con solo aplicar el freno de pie. (Consulte el manual del dueño para una explicación detallada de la operación y el uso efectivo de estos sistemas).

Doblando

Los motociclistas a menudo tratan de tomar curvas o dar la vuelta demasiado rápido. Cuando no pueden dar la vuelta, acaban cruzando hacia otra senda de tráfico o saliéndose del camino. O, sobre-reaccionan y frenan demasiado duro, causando un resbalón y la pérdida del control. Doble o de la vuelta con cautela.

Siga estos cuatro pasos para un mejor control: **REDUZCA LA MARCHA, MIRE, PRESIONE, JUEGUE.**

REDUZCA LA MARCHA – Reduzca la velocidad antes de dar la vuelta cerrando el acelerador y, si fuera necesario, aplicando ambos frenos.

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

PRESIONE – Para doblar, debe inclinarse la motocicleta. Para inclinar la motocicleta, presione/empuje el mango de caucho del manubrio 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 inclinar más la motocicleta. En virajes normales, el conductor y la motocicleta deben inclinarse juntos en el mismo ángulo. En curvas cerradas lentas, se requiere contra-balancear inclinando la motocicleta solamente y manteniendo el cuerpo recto.

JUEGUE – Juegue con el acelerador a lo largo de la curva para estabilizar la suspensión. Mantenga una velocidad fija o acelere gradualmente a través de la curva. Ello ayudará a mantener la motocicleta estable.

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



En dobladas lentas cerradas, haga contra-balance inclinando solamente la motocicleta y manteniendo el cuerpo recto.



Pruebe sus conocimientos

3. Al guiar, usted debe:

- A. Doblar la cabeza y los hombros para poder ver en las curvas.
- B. Mantener los brazos rectos.
- C. Separar las rodillas del tanque de combustible.
- D. Doblar solamente la cabeza y los ojos hacia donde se dirige.

Si usted no respondió apropiadamente, favor leer nuevamente la sección o secciones correspondientes.

MANTENIENDO LA DISTANCIA

La mejor protección que usted puede tener es la distancia – un “colchón de espacio” – en derredor de su motocicleta. Si alguien que no sea usted comete una falla, la distancia le permitirá:

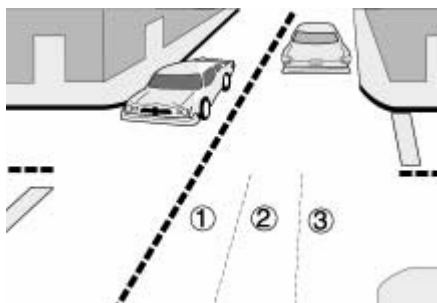
- **Tiempo para reaccionar.**
- **Espacio para maniobrar.**

Posicionamiento en las sendas

Hay ciertos modos en que el tamaño de la motocicleta puede obrar a su favor. Cada senda de tráfico le permite a una motocicleta tres rutas de paso, como se indica en la ilustración.

Su posición en la senda debe:

- **Aumentar** su capacidad para ver y ser visto.
- **Evitar** los “puntos ciegos” de otro conductor.
- **Evitar** los peligros del camino.
- **Comunicar** sus intenciones.
- **Proteger** su senda de otros conductores.
- **Evitar** los efectos del viento de otros vehículos.
- **Proveerle** una ruta de escape.



Seleccione la ruta apropiada para maximizar su “colchón de espacio” y permitir que otros le vean más fácilmente en el camino.

En general, no existe una posición óptima única para que los motociclistas sean vistos más fácilmente y para mantener el “colchón de espacio” alrededor de la motocicleta. Ninguna porción de la senda debe ser evitada, incluyendo el centro.

Posiciónese usted en la porción de la senda donde podrán verle más fácilmente y le sea posible mantener el “colchón de espacio” en derredor suyo. Cambie de posición a medida que cambien las situaciones del tráfico. Guíe por la senda 2 ó 3 si vehículos u otros problemas potenciales están únicamente a su izquierda. Manténgase en la senda 1 ó 2 si los peligros están únicamente a su derecha. Si hay vehículos a ambos lados, el centro de la vía, o senda 2, es usualmente su mejor opción.

La franja aceitosa en la porción central donde se acumula el goteo de aceite de los vehículos usualmente tiene menos de dos pies de ancho. A no ser que la vía esté mojada, la franja central promedio permite una tracción adecuada para guiar con seguridad. Usted puede conducir a la derecha o a la izquierda de esta franja y mantenerse aún dentro de la porción central de la senda de tránsito. Evite guiar sobre acumulaciones gruesas de aceite y grasa que con frecuencia existen en las intersecciones de mucho tráfico y junto a las casetas de peaje.

Siguiendo a otro vehículo

“Siguiendo muy de cerca” es un factor importante en los accidentes causados por motociclistas. En el tráfico, las motociclistas necesitan el mismo espacio que los autos para detenerse. Normalmente, una *distancia mínima de dos segundos* debe mantenerse tras el vehículo delantero.

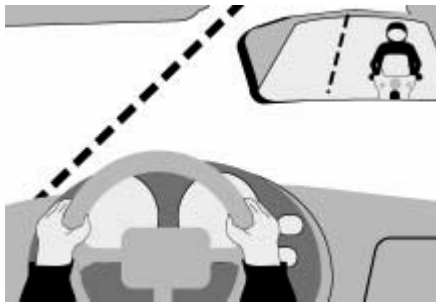
Para medir su distancia de seguimiento:

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

Una **distancia de seguimiento de dos segundos** deja un mínimo de espacio para detenerse, o para desviarse, si el conductor que va delante se detiene súbitamente.

Se requiere un “colchón de espacio” mayor si a la motocicleta le toma más tiempo que 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 está lento y alguien puede “colarse” delante de usted, mantenga entonces una distancia de seguimiento de tres segundos o más para evitar problemas.

Al detenerse, manténgase bien detrás del vehículo que está delante de usted. Esto hará más fácil salirse del camino si alguien se le aproxima peligrosamente desde atrás. También le dará un colchón de espacio si el vehículo de delante comienza a retroceder por algún motivo.



Cuando esté detrás de un auto, guíe donde el chofer pueda verle en su espejo retrovisor. Guiar en la porción central de la senda sirve para colocar su imagen en los espejos laterales del auto en todo momento. Si la situación del tráfico lo permite, la porción central de la senda es el mejor lugar para que usted sea visto por los conductores que van delante, y para prevenir que alguien pueda compartir su senda.

Cuando le siguen

Aumentar la marcha para alejarse de alguien que le sigue muy de cerca sólo logra que la persona continúe siguiéndolo a su misma velocidad.

Una mejor manera de manejar esta situación es dejar que se coloque frente a usted. Cuando alguien le sigue muy de cerca, cambie de senda y déjelo pasar. Si no puede hacer esto, reduzca la marcha y abra espacio extra frente a usted para asegurar suficiente espacio para que tanto usted como su perseguidor puedan detenerse. Esto también será un aliciente para que le pasen. Si no le pasan, usted al menos habrá creado espacio adicional para que usted y su perseguidor puedan reaccionar ante cualquier emergencia.

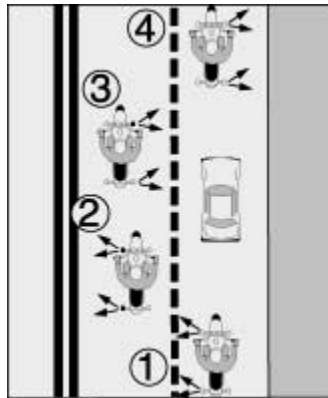
Pasando y siendo pasado

Pasar y ser pasado por otro vehículo no es muy diferente que con un auto. No obstante, la visibilidad es un elemento más crítico. Asegúrese de que los demás conductores le vean, y de que usted pueda ver cualquier peligro potencial.

Pasando

Conduzca por la porción izquierda de la senda a una distancia segura, para incrementar su línea de visión y hacerse usted más visible. Active su señal direccional y cerciórese del tráfico en dirección contraria. Use sus espejos retrovisores y vuelva la cabeza para asegurarse del tráfico que le sigue.

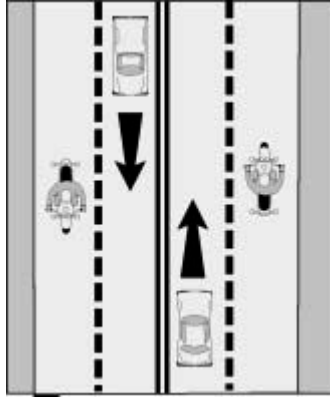
1. Cuando ello sea seguro, muévase hacia la senda izquierda y acelere. Seleccione una posición en la senda que no obstrucciona al auto que usted está pasando.
2. Guíe a través del “punto ciego” lo más pronto posible.
3. Active la señal direccional de nuevo, use el espejo retrovisor y vuelva la cabeza antes de retornar a su senda original. Cancele la señal.



Recuerde: Los pases deben completarse dentro de los límites de velocidad anunciado, y sólo donde ello se permita. ¡Conozca sus letreros y las señales del camino!

Siendo pasado

Cuando usted esté siendo pasado desde atrás, o por un vehículo que viaja en dirección opuesta, manténgase en la porción central de su senda. Aproximarse demasiado a ellos podría ponerle en una situación peligrosa.



Evite ser golpeado por:

- **El otro vehículo** – Un ligero error de su parte, o de parte del conductor que le está pasando, podría causar contacto lateral.
- **Espejos extendidos** – Algunos conductores olvidan que sus espejos sobresalen más allá de sus guardabarros.
- **Objetos tirados desde la ventanilla** – Aún cuando el conductor esté consciente de su proximidad, un pasajero podría no verle y tirar algo en la vía frente a usted.
- **Bolsón de viento** de vehículos mayores – El efecto del aire puede hacerle perder el control. Usted podría tener un margen mayor para equivocarse si está en la porción central de la senda, y no en uno de sus lados, al recibir semejante explosión de aire.

No se mueva hacia la porción de senda más distante del vehículo que le está pasando. Ello podría ser una invitación al otro conductor para que se adentre demasiado pronto en su senda.

Compartiendo la senda

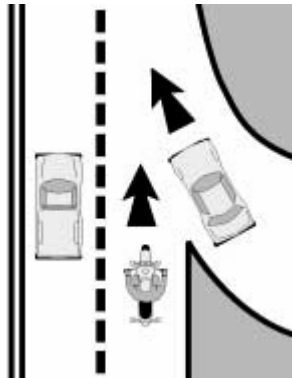
Los autos y motocicletas requieren una senda completa para operar con seguridad. Compartir una senda generalmente está prohibido.

Guiar entre filas de vehículos detenidos o en movimiento en la misma senda puede dejarle vulnerable a lo desconocido. Alguien podría sacar una mano por la ventanilla; podría abrirse una puerta; o un conductor podría doblar súbitamente. Impida que otros compartan su senda. Los conductores tienen mayor tendencia a hacer esto:

- **En tráfico** muy congestionado, “defensa con defensa”.
- **Cuando** quieren pasarle.
- **Cuando** usted se prepara para doblar en una intersección.
- **Cuando** usted está colocándose en una senda de salida, o saliendo de una carretera.

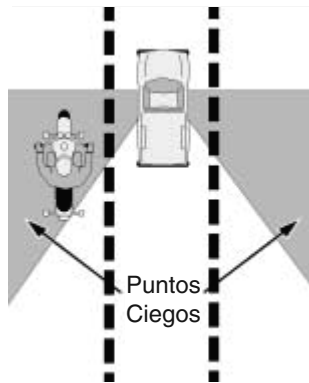
Autos que se mezclan con usted

Los conductores en una rampa de entrada podrían no verle en la carretera. Ofrézcales bastante espacio. Cámbiese a otra senda si hubiera una abierta. Si no hay espacio para un cambio de senda, ajuste la velocidad para abrirle un espacio al conductor que recién entra en su carretera.



Vehículos a su lado

No guíe junto a autos o camiones en otras sendas si puede evitarlo. Usted podría estar en el “punto ciego” del auto en la senda vecina, el cual podría cambiarse a su senda sin previo aviso. Los autos en la senda próxima también bloquean su escape si surge algún inconveniente en su propia senda. Apresure la marcha o quédese atrás en busca de un espacio libre de tráfico en ambos lados.



Pruebe sus conocimientos

4. Usualmente, una buena manera de vérselas con alguien que le sigue muy de cerca es:

- A. Cambiar de senda y dejarlo pasar.
- B. Hacer sonar la bocina y hacer gestos obscenos.
- C. Apresurar la marcha para dejar distancia entre los dos.
- D. Ignorarlo.

Si usted no respondió apropiadamente, favor leer nuevamente la sección o secciones apropiadas.

SIPDE

Los conductores buenos y experimentados se mantienen alerta sobre lo que sucede a su alrededor. Éstos mejoran su estrategia de conducción recurriendo a SIPDE, un proceso de 5 pasos que les permite hacer los juicios apropiados, y ejecutarlos correctamente en diferentes situaciones de tráfico:

- Sospeche
- Identifique
- Prediga
- Decida
- Ejecute

Pasemos a examinar cada uno de estos pasos.

Sospeche

Sospeche siempre de todo lo pueda surgir ante usted, a sus lados, y detrás, evitando así peligros potenciales antes de que surjan. Cuan asertivo sea usted en su búsqueda, y de cuánto tiempo y espacio disponga, podría eliminar o reducir el daño. Enfóquese aún más en encontrar rutas potenciales de escape dentro o cerca de las intersecciones, áreas con tiendas y comercios, escuelas, y zonas en construcción.

Este alerta sobre:

- **Tráfico** en dirección contraria que podría doblar izquierda frente a usted.
- **Tráfico** aproximándose desde la derecha y la izquierda.
- **Tráfico** que se acerca desde atrás.
- **Condiciones** peligrosas del camino.

Esté especialmente alerta en áreas con poca visibilidad. Los alrededores de mucha actividad o mucho movimiento podrían “taparlo” a usted y a su motocicleta de los demás.

Identifique

Ubique los peligros y conflictos potenciales.

- **Vehículos y otras motocicletas** – podrían adentrarse en su paso e incrementar la posibilidad de un accidente.
- **Peatones o animales** – son impredecibles, y efectúan movimientos rápidos y breves.
- **Objetos estacionarios** – baches, raíles, puentes, señales del camino, cercas o arbustos y árboles. Claro que ninguno de éstos se interpondrá en su camino, pero podrían influenciar su estrategia de conducción.

Prediga

Considere la velocidad, distancia y dirección de los peligros y anticipe cómo podrían afectarle. Los carros que se desplacen en dirección contraria son más críticos que aquellos que se alejan o están estacionarios.

Prediga donde podría ocurrir una colisión. Completar esta fase de “¿qué pasaría si...?” para estimar las consecuencias de enfrentar peligros o evitarlos, dependerá de sus conocimientos y experiencia.

Decida

Determine lo que tenga que hacer basado en su predicción.

El proceso mental de determinar su curso de acción depende de cuán agresivamente haya usted buscado la solución. El resultado es la acción que usted tome y estar consciente de cual es la mejor estrategia para confrontar su situación. Usted quiere eliminar o reducir el peligro potencia. Usted debe decidir cuándo, cómo y dónde tomar acción. Sus dotes para continuamente tomar decisiones deben mantenerse afilados para hacer frente a situaciones de tráfico continuamente cambiantes.

Las decisiones que usted tome pueden ser agrupadas según los tipos de peligros que se encuentren.

- **Peligro individual**
- **Peligro doble**
- **Peligro múltiple**

Ejecute

Ponga en práctica su decisión.

Para crear más espacio y minimizar el daño de cualquier peligro:

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

Aplique el viejo adagio de “paso a paso” para ocuparse de dos o más peligros. Ajuste la velocidad para permitir separación entre dos peligros. Entonces ocúpese de ellos uno a la vez, como si se tratara de peligros individuales. La toma de decisiones se torna más compleja con tres o más peligros. Evalúe las consecuencias de cada uno y dele igual distancia a todos los peligros.

En zonas de riesgos potencialmente altos, tales como las intersecciones, áreas comerciales y de tiendas, y zonas de construcción, tenga listos el embrague y ambos frenos para reducir el tiempo necesario de reacción.

Pruebe sus conocimientos

5. Para reducir su tiempo de reacción, debe:

- **Ir** por debajo del límite de velocidad.
- **Tener** listos el embrague y los frenos.

- **Tirar** del embrague al doblar.

Si usted no dio la respuesta adecuada, vuelva a leer la sección o secciones correspondientes.

Intersecciones

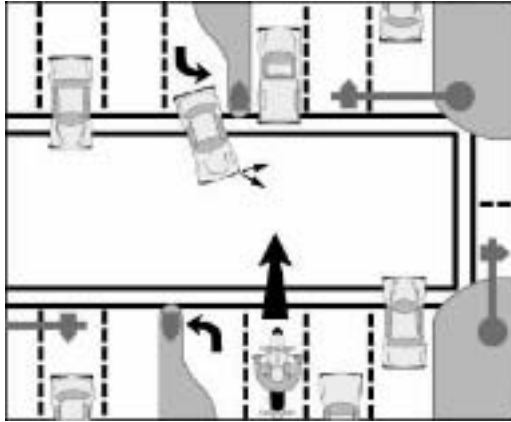
El mayor potencial de conflictos entre usted y el resto del tráfico, está en las intersecciones. Una intersección puede estar en el medio de una zona urbana, o en una entrada de vehículos en cualquier calle residencial – dondequiera que el tráfico pudiera cruzar frente a usted. Más de la mitad de los accidentes motociclisticos y automovilísticos son causados por conductores que se desplazan hacia el área de derecho de vía. Se trata de carros que se tiran hacia la izquierda frente a usted, incluyendo aquellos que doblan a la izquierda desde la senda de la derecha, y carros que se colocan delante de usted procedentes de calles laterales. He ahí los dos peores peligros. Su aplicación del concepto SIPDE es crítico en las intersecciones.

No hay garantías de ser visto por los demás. Nunca confíe en el “contacto visual” como un signo de que un conductor le dará el derecho de paso. Muy a menudo, un conductor mira a la derecha hacia un motociclista y aún así no lo “ve”. Los únicos ojos en que usted puede confiar son los suyos. Si un carro tiene manera de adentrarse en su senda, presume que lo hará. Los buenos chóferes andan siempre “anticipando problemas” – no para ser parte de ellos, sino para no serlo.

Incrementemente sus posibilidades de ser visto en las intersecciones. Guíe con su faro delantero encendido en un lugar de su senda que le permita la mejor vista del tráfico en contra suya. Provea un colchón de espacio en torno a la motocicleta que le permita tomar acción evasiva.

A medida que se acerque a una intersección, seleccione la posición en la senda que pueda hacerle más visible a otros conductores. Tenga listos el embrague y ambos frenos para reducir el tiempo de reacción.

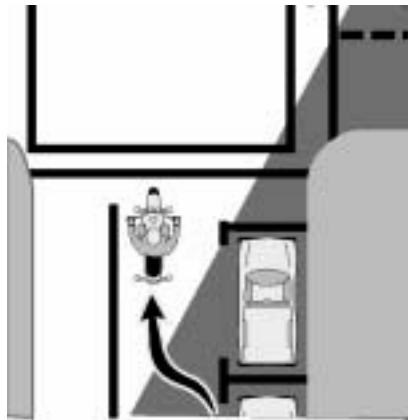
Reduzca la marcha al aproximarse a una intersección. Después de entrar en la intersección, aléjese de los vehículos que se preparan para doblar. No haga cambios radicales de velocidad o posición. Un conductor podría pensar que usted se está preparando para doblar.



Intersecciones “ciegas”

Si usted se aproxima a una intersección ciega, muévase hacia la porción de la senda que lo coloque en el campo visual de otros conductores lo más pronto posible. En esta gráfica, el conductor se ha movido a la porción izquierda de la senda – alejándose del auto estacionado para que el conductor en la calle diagonal pueda verlo lo más pronto posible.

Recuerde: La clave consiste en ver tanto como sea posible, y mantenerse visible para los demás mientras protege su espacio.



Si usted tiene una señal de “Stop/Pare”, o una raya en el pavimento para detenerse, hágalo enseguida. Después prosiga lentamente y pare de nuevo justo donde el tráfico transversal atraviesa su senda. Desde esa posición, incline su

cuerpo hacia delante y mire en derredor de los edificios, carros estacionados, o malezas para ver si viene algo. Procure asegurarse de que su rueda delantera esté fuera de la raya de cruce mientras usted aguarda.

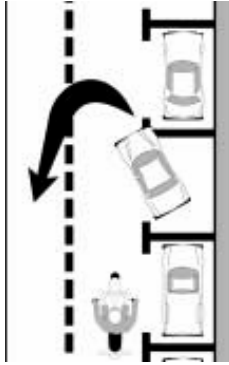


Pasando los vehículos estacionados

Al pasar vehículos estacionados, manténgase a la izquierda de su senda. Usted puede evitar problemas ocasionados por puertas que se abren, chóferes que se bajan de sus autos, o gente que pasa entre los autos. Si existe tráfico en contra, generalmente es mejor mantenerse al centro de la senda para maximizar su colchón de espacio.

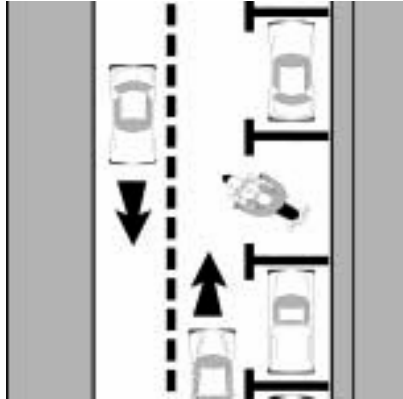
Un problema mayor puede ocurrir si el chofer arranca desde el borde de la vía, sin chequear si tiene tráfico detrás de él. Aún si él mira, podría no verle a usted. De ser así, ese conductor entraría en su ruta. Baje la marcha o cambie de senda para darle espacio a alguien que pretenda colocarse delante de usted.

Los carros que hagan un súbito viraje en forma de U, son los más peligrosos. Podrían cortar frente a usted, bloqueándole toda la vía y privándole de donde ir. Como usted no puede predecir lo que hará un conductor, capte la atención del conductor. Haga sonar la bocina y continúe con precaución.



Estacionándose junto al camino

Estacione en un ángulo de 90° del contén con su rueda trasera tocando el contén.



Pruebe sus conocimientos

6. Haciendo contacto visual con otros conductores:

- A. Es una buena manera de que lo vean.
- B. Es importante al aproximarse a una intersección.
- C. No significa que el conductor le ceda el derecho de paso.
- D. Reduce sus posibilidades de verse envuelto en un accidente.

Si usted no dio la respuesta adecuada, lea de nuevo la sección o secciones correspondientes.

INCREMENTANDO LA VISIBILIDAD

En choques con motocicletas, los conductores con frecuencia dicen que nunca vieron a la motocicleta. Desde delante o detrás, la silueta de una motocicleta es mucho menor que la de un vehículo. Es más probable que estén mirando *a través* de la silueta delgada y de dos ruedas de la motocicleta en busca de autos que puedan presentar un problema para ellos.

Aún si un chofer lo ve venir, usted necesariamente no está seguro. Los vehículos más pequeños aparentan estar más alejados, y hasta lucen viajar a una velocidad menor que la real. Es común que los conductores se coloquen delante de un motociclista, pensando que tienen tiempo suficiente. Con demasiada frecuencia, están equivocados.

A pesar de ello, usted puede hacer muchas cosas para hacer posible que otros se percaten de usted y su motocicleta.

La ropa

La mayoría de los choques ocurren en plena luz del día. Vista ropas brillantes para incrementar sus posibilidades de ser visto. Recuerde: su cuerpo es la mitad de la superficie visible del conjunto integrado por el conductor y la motocicleta.

Los *jackets* (chaquetas) o chalecos de color brillante (naranja, amarillo o verde) ofrecen las mejores posibilidades de ser visto. Su casco también puede hacer más que protegerle en un accidente. Los cascos de colores brillantes pueden ayudar a otros a verle.

Cualquier color brillante es mejor que los colores oscuros o parduscos. La ropa de colores brillantes y reflexivos (casco y chaqueta o chaleco) es la mejor.

El material reflexivo a ambos lados del casco y el chaleco ayudará a que otros conductores que se aproximan desde los costados puedan verle. El material reflexivo también puede ser de gran utilidad para los conductores que vengan en contra suya o desde atrás.

Faro delantero

La mejor manera de ayudar a que otros vean su motocicleta, es mantener el faro delantero encendido – *en todo momento*. (Las motocicletas vendidas en los EU desde 1978 encienden automáticamente el faro delantero al iniciar la marcha). Los estudios muestran que, durante el día, una motocicleta con su faro delantero encendido tiene el doble de posibilidades de ser detectada. El uso de la luz alta

durante el día también incrementa la posibilidad de que los conductores que se aproximan puedan verle. Use la luz baja de noche y en clima nublado.

Señales

Las señales de las motocicletas son semejantes a las de los autos. Le dan a conocer a los demás sus intenciones tras los manubrios. No obstante, la vulnerabilidad mayor del motociclista hace que las señales adquieren una mayor importancia. Utilícelas cada vez que se proponga cambiar de senda o doblar. Utilícelas aún cuando usted piense que no hay nadie en los alrededores. El auto que usted no ve es el que habrá de darle los mayores problemas. Sus luces indicadoras le hacen a usted más fácil de detectar. Por ello es buena idea utilizar sus señales electrónicas de doblar aún cuando resulte obvio que usted se propone doblar.

Luz del freno

La luz del freno de su motocicleta usualmente no es tan notoria como las luces de freno de un auto – particularmente cuando su luz trasera está encendida. (Se enciende junto con el faro delantero). Si la situación lo permite, ayude a que otros le vean haciendo parpadear su luz del freno antes de reducir la marcha. Es especialmente importante hacer parpadear su luz del freno antes de:

- **Reducir la marcha** más rápidamente de lo que otros anticipan (como al salirse de una carretera de alta velocidad).
- **Reducir la marcha** cuando otros no lo esperan (como a mitad de cuadra o en un callejón).

Si usted está siendo seguido muy de cerca, es buena idea hacer parpadear la luz del freno antes de reducir la marcha. Quien le esté siguiendo muy de cerca podría estarse fijando en usted solamente y no ver algo delante de ambos que pudiera hacerle reducir la marcha a usted. Ello podría hacerles cambiar de opinión sobre seguirle tan de cerca, y hasta advertirles de peligros más adelante que no fueran visibles para ellos.

Usando sus espejos retrovisores

Si bien es muy importante estar al tanto de todo cuanto sucede hacia delante, no podemos restarle importancia a las situaciones a nuestras espaldas. Las condiciones del tráfico cambian muy rápido. Estar consciente de lo que sucede tras nosotros puede ayudarle a hacer una decisión segura sobre cómo lidiar con los problemas frontales.

Chequear frecuentemente los espejos debe ser parte de su rutina:

- **Al detenerse en una intersección.** Vigile los autos que puedan venir por detrás. Si el conductor que se aproxima no está prestando atención, podría estar encima de usted antes de darse cuenta de su presencia.
- **Antes de cambiar de senda.** Asegúrese de que nadie está intentando pasarlo.
- **Antes de reducir la marcha.** El conductor que le sigue podría no esperar que usted vaya a reducir la velocidad, o usted podría no estar seguro de cuándo la reducirá. Por ejemplo, usted señala que va a doblar y el conductor de atrás piensa que usted planea doblar en una intersección distante, en lugar de en una entrada de vehículos más cercana.

Algunas motocicletas tienen espejos redondeados (convexos). Éstos proveen un vista más amplia del camino hacia atrás que los espejos planos. Estos espejos también hacen que los autos luzcan estar más lejos que 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 estacionad. Fórmese una imagen mental de la distancia a que está de usted. Luego, vuelva la cabeza y mírelo directamente para comprobar su cercanía real).* Practique con los espejos hasta que logre juzgar bien las distancias. Aún así, permita distancia extra antes de hacer cambios de senda.

Chequeos con la cabeza

Chequear sus espejos no es suficiente. Las motocicletas tienen “puntos ciegos” como los autos. Antes de cambiar de senda, vire la cabeza y mire a los costados en busca de otros vehículos.

En una vía con varias sendas, chequee la senda más alejada y la que está cerca de usted. Un conductor en la senda distante podría estar dirigiéndose hacia el mismo espacio que usted planea ocupar.

La rutina de revisión deberá incluir continuos chequeos con la cabeza. Únicamente conociendo todo lo que sucede a su alrededor, estará usted totalmente preparado para hacerle frente.

Bocina

Esté listo para hacer sonar la bocina para captar la atención de alguien rápidamente.

He aquí algunas situaciones:

- **Un conductor** en la senda cercana a la suya está conduciendo muy cerca del vehículo frente a él, y podría intentar pasarlo.
- **Un vehículo parqueado** tiene a alguien sentado en el asiento del conductor.
- **Hay alguien en la calle**, montando bicicleta o caminando.

En una emergencia, haga sonar la bocina bien alto y sostenidamente. Esté listo para detenerse o desviarse para alejarse del peligro. Mantenga en mente que la bocina de una motocicleta no es de tanto volumen como la de un auto. Por lo tanto, úsela pero no confíe en ella. Podría ser que otras estrategias también fueran apropiadas además de la bocina.

Guiando de noche

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

Reducir su velocidad – Conduzca más despacio de lo que lo hace durante el día – particularmente en caminos que usted no conozca bien. Esto aumentaría sus probabilidades de evitar un peligro.

Aumente la distancia – Las distancias resultan más difíciles de calcular durante la noche. Sus ojos se guían por los contrastes entre las sombras y la luz para determinar cuán lejos está un objeto y a qué velocidad se aproxima.

Use el carro delante de usted – Los faros del carro que va delante pueden ofrecerle una mejor vista del camino que sus propios faros delanteros. Ver las luces traseras del vehículo delantero dar saltos puede alertarnos de que hay baches en el pavimento.

Use su luz alta – Use toda la luz que pueda. Use su luz alta cuando no esté siguiendo a alguien o venga alguien en contra. Hágase visible, use ropa reflexiva al conducir de noche.

Sea flexible sobre su posición en la senda -- Cámbiese a cualquier porción de la senda con mayores posibilidades de ver y ser visto, y mantenga un colchón de espacio adecuado.

Pruebe sus conocimientos

7. La ropa reflexiva debe:

- A. Usarse de noche
- B. Usarse de día
- C. No usarse.
- D. Usarse noche y día.

Si usted no dio la respuesta adecuada, lea de nuevo la sección o secciones correspondientes.

EVITANDO CHOQUES

No importa cuan cuidadoso sea usted, habrá veces en que usted se encuentre en una situación apretada. Sus probabilidades de salir de ella con seguridad dependen de su capacidad para reaccionar rápida y adecuadamente. Con frecuencia, un choque ocurre debido a que el conductor no cuenta con la preparación o las destrezas para efectuar maniobras elusivas de choques.

Sepa cuando detenerse o desviarse, dos destrezas críticas para evitar un choque. No siempre es recomendable o posible detenerse rápidamente para sortear un obstáculo. Los conductores deben ser capaces de esquivar un obstáculo. Determinar la destreza necesaria para sortear la situación también es importante.

Los estudios muestran que la mayoría de los conductores envueltos en colisiones:

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

La siguiente información es un buen consejo:

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 vía directa *si está en posición vertical y viajando en línea recta*.

Siempre utilice ambos frenos al mismo tiempo para detenerse. El freno delantero puede proveer un 79% más de la fuerza potencial de agarre.

Si usted debe parar rápidamente *mientras dobla o está en una curva*, la mejor técnica es enderezar la motocicleta y luego detenerse. Si usted tiene que frenar mientras esté inclinado, aplique los frenos ligeramente y reduzca el paso. A medida que reduce el paso, puede reducir su ángulo de inclinación y aplicar mayor presión de frenado hasta que la motocicleta se enderece y sea posible aplicar la presión máxima de frenado. Usted debe “enderezar” los manubrios en los últimos pies previos a detenerse, y la motocicleta debe estar en posición vertical y en equilibrio.



Desviándose y doblando rápidamente

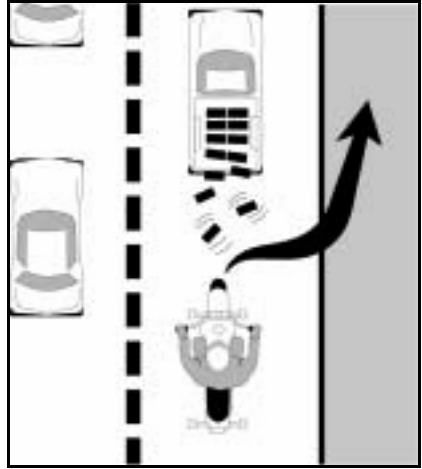
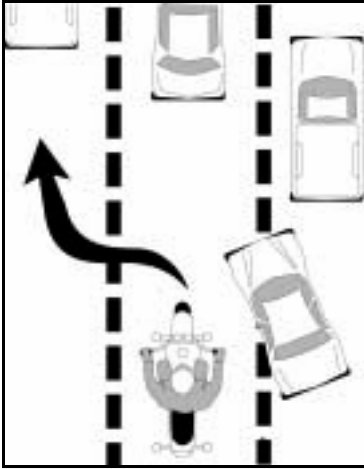
A veces usted pudiera no tener suficiente espacio para parar, aún cuando esté usando ambos frenos adecuadamente. Un objeto podría aparecer inesperadamente a su paso. O el auto delante de usted podría hacer chillar los frenos y detenerse. La única manera de evitar un choque podría ser doblar rápidamente y desviarse en torno al auto que se detiene.

Se entiende por desviación cualquier cambio de dirección. Pudiera tratarse de dos curvas rápidas, o un desplazamiento rápido hacia el costado. Aplique una pequeña dosis de presión manual a los manubrios en la dirección escogida para el escape. Esto hará que la motocicleta se incline rápidamente. Mientras más cerrada sea la curva, o curvas, así de más tendrá que inclinarse la motocicleta.

Mantenga su cuerpo erguido y permita que la motocicleta se incline en la dirección de la curva mientras mantiene las rodillas contra el tanque y los pies sólidamente plantados sobre los tacos. Permita que la motocicleta se mueva por debajo de usted. Haga de su ruta de escape el blanco de su visión. Presione sobre el manubrio opuesto una vez que sortee el obstáculo para retornar a su dirección original de viaje. Para desviarse hacia la izquierda, presione sobre el manubrio izquierdo, y después sobre el derecho, para recobrase. Para desviarse a la izquierda, presione sobre la derecha y luego sobre la izquierda.

SI HACE FALTA FRENAR, HÁGALO POR SEPARADO DE LA ACCIÓN DE DESVIARSE.

Frene antes o después – nunca mientras esté esquivando un obstáculo.



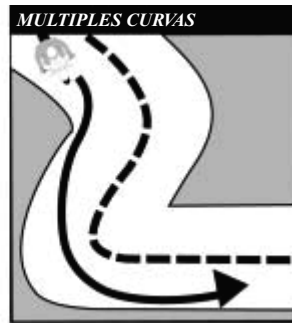
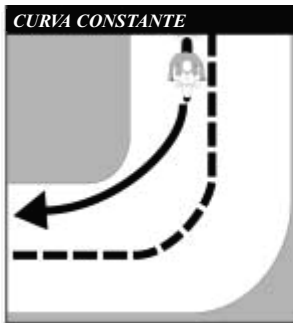
Tomando las curvas

Una causa principal de las colisiones de un solo vehículo es que los motociclistas doblan muy abiertos en las curvas y a menudo chocan con el propio camino o con un objeto fijo.

Cada curva es diferente. Está alerta sobre si la curva se mantiene constante, se amplía gradualmente, se cierra, o abarca curvas múltiples.

Guíe dentro de su nivel de destreza y por debajo de los límites de velocidad.

Su mejor ruta no siempre podría seguir la curvatura del camino.



Cambie de posición en la senda dependiendo del tráfico y las condiciones de la vía. Si no hay tráfico presente, comience en la parte de afuera de la curva para incrementar su línea de visión y el radio efectivo de curvatura. A medida que usted doble, muévase hacia el interior de la curva, y pasando el centro, desplácese hacia fuera para hacer la salida.

Otra alternativa consiste en moverse hacia el centro de la senda antes de adentrarse en la curva – y quedarse ahí hasta la salida. Esto le permite a usted detectar cualquier tráfico en dirección contraria lo más pronto posible. También puede hacer un ajuste si existiera tráfico “conglomerando” en la línea central, o desperdicios bloqueando parte de su senda.

Pruebe sus conocimientos

8. La mejor manera de parar rápidamente es:

- A. Usar el freno delantero únicamente.
- B. Usar el freno trasero primero.
- C. Reducir la marcha y usar el freno delantero.
- D. Usar ambos frenos al mismo tiempo.

Si usted no dio la respuesta adecuada, lea de nuevo la sección o secciones correspondientes.

SORTEANDO LAS CURVAS DIFÍCILES

Sus probabilidades de fallar o estar envuelto en una colisión aumentan cuando usted encuentre:

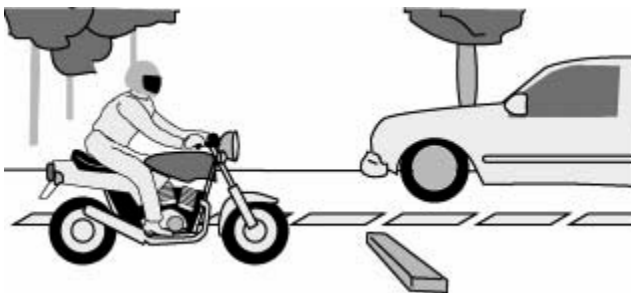
- **Superficies onduladas u obstáculos.**
- **Superficies resbalosas.**
- **Cruces ferroviarios.**
- **Acanaladuras y asperezas.**

Superficies onduladas y obstáculos

Esté al tanto de superficies onduladas tales como protuberancias, pavimento quebrado, baches, o pequeños pedazos de desperdicios típicos de las carreteras. Trate de evitar obstáculos reduciendo la marcha y esquivándolos. Si usted tiene que pasar sobre el obstáculo, determine primero si ello es posible. Aproxímesele tan cercano a un ángulo de 90° grados como sea posible. Mire hacia donde se propone continuar para controlar su ruta de viaje. Si tiene que pasar sobre un obstáculo, usted debe:

- **Reducir** la marcha todo cuanto sea posible antes del contacto.
- **Asegurarse** de que la motocicleta esté derecha.
- **Elevarse** ligeramente del asiento con su peso sobre los tacos de los pies para así absorber el golpe con sus rodillas y sus codos, evitando ser despedido de la motocicleta.
- **Justo** antes de hacer contacto, abra un tanto el acelerador para aligerar la parte delantera.

Si usted pasa sobre un objeto en la vía, sálgase del camino y chequee sus neumáticos y aros antes de continuar en su ruta.



Superficies resbaladizas

Las motocicletas conducen mejor cuando son guiadas sobre superficies que permiten una buena tracción. Las superficies que proveen tracción pobre son:

- **Pavimento mojado**, particularmente justo después de comenzar a llover y antes de que el aceite impregnado en la superficie comience a escurrirse hacia los lados de la vía.
- **Caminos de gravilla**, o donde la arena y la gravilla se acumulen.
- **Lodo**, nieve y hielo.
- **Marcas divisorias** entre las sendas, planchas de acero y tapas del alcantarillado, especialmente si están mojadas.

Para guiar con seguridad sobre superficies resbaladizas:

- **Reduzca la marcha** – Reduzca la velocidad antes de adentrarse en superficies resbaladizas para reducir sus probabilidades de resbalar. Su motocicleta necesita más distancia para detenerse. Y, resulta particularmente importante reducir la marcha antes de adentrarse en curvas mojadas.
- **Evite movidas súbitas** – Cualquier cambio súbito en la marcha o la dirección puede causar un resbalón. Use toda la sutileza que pueda al aumentar la marcha, 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. Recuerde ejercer presión moderada sobre el freno trasero.
- **El centro de una senda** podría ser peligroso al estar mojado. Cuando empieza a llover guíe sobre los surcos dejados por los neumáticos de los autos que le anteceden. A menudo, el surco de la rueda izquierda es la mejor posición, dependiendo del tráfico y de otras condiciones del camino por igual.
- **Vigile las manchas de aceite** cuando ponga el pie en el piso al detenerse o parquear. Podría resbalar y caerse.
- **El polvo y la gravilla** se acumulan a los lados de la vía – especialmente en curvas y rampas que conducen hacia y desde las carreteras. Manténgase alejado del borde de la vía, 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 del camino que en otras. Parches de hielo tienden a crearse en áreas bajas o sombreadas, y en los puentes y pasos elevados. Las superficies

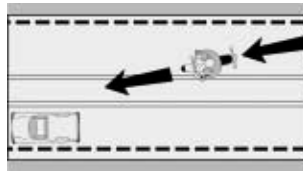
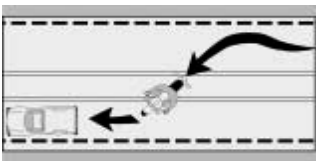
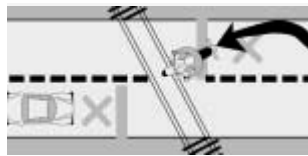
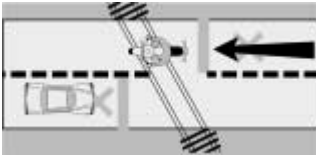
mojadas y la hojarasca mojada son igualmente resbaladizas. Guíe por la porción menos resbaladiza de la senda y reduzca la marcha.

Los conductores cautelosos se alejan de los caminos cubiertos por hielo o nieve. Si no puede evitar una superficie resbaladiza, mantenga derecha su motocicleta y proceda tan lento como sea posible. Si se encuentra con una superficie resbaladiza muy amplia, vaya muy lento o a la velocidad de un transeúnte, y considere permitir a sus pies mantener contacto con el pavimento. Así usted puede mantenerse en pie si la motocicleta comenzara a caerse. Asegúrese de no tocar los frenos. Si es posible, apriete el embrague y siga con el impulso. Intentar esta maniobra a cualquier marcha que no sea la más baja, podría ser peligroso.

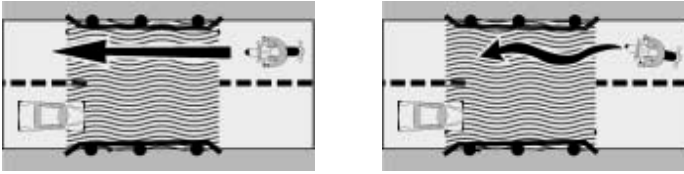
Cruces ferroviario o de tranvías y orillas del pavimento

Usualmente es más seguro guiar recto dentro de la senda al cruzar la vía férrea. Doblar para pasar la vía férrea frontalmente (a un ángulo de 90°) puede ser más peligroso – su ruta podría llevarle hacia otra senda de tráfico.

En el caso de la orilla del camino o la vía férrea paralelas a su ruta, aléjese lo más posible de los rieles, surcos u orillas del pavimento que corran paralelas a su curso, para poder cruzar en un ángulo de al menos 45°. Luego, haga una curva aguda y rápida. Cruzar a menos de 45° podría causar que sus ruedas sean absorbidas por el riel de la vía férrea, haciéndole perder el equilibrio.



Acanaladuras y asperezas



Guiar sobre las acanaladuras causadas por la lluvia y la asperezas de un puente, podrían causar que la motocicleta se desplazara un tanto. Está sensación desagradable por lo general no resulta peligrosa. Relájese, mantenga la marcha y conduzca en línea recta. Cruzar en ángulo obliga a los conductores a zig-zaguear para mantenerse en la senda. El zig-zag es mucho más peligroso que la sensación de desplazamiento.

Pruebe sus conocimientos

9. Cuando comienza a llover por lo general es mejor:

- A. Guiar por el centro de la senda.
- B. Salirse de la vía hasta que cese la lluvia.
- C. Guiar sobre los surcos dejados por otros carros.
- D. Aumentar la marcha.

Si usted no dio la respuesta adecuada, lea de nuevo la sección o secciones correspondientes.

PROBLEMAS MECÁNICOS

Usted puede hallarse frente a una emergencia al momento en que algo falle en su motocicleta. Al hacer frente a cualquier problema mecánico, tome en cuenta las condiciones de la vía y del tráfico. He aquí algunas reglas que podrían ayudarle a enfrentar los problemas mecánicos de manera segura.

Fallo de neumáticos

Rara vez oirá usted poncharse un neumático. Si la motocicleta empieza a reaccionar de manera diferente, podría ser una falla en un neumático. Esto puede ser peligroso. Usted deberá poder darse cuenta de lo que está sucediendo al sentir como reacciona su motocicleta. Si uno de sus neumáticos pierde aire súbitamente, reaccione con rapidez para mantener el equilibrio. Salga del camino y revise sus neumáticos.

Si la rueda delantera se poncha, el timón se sentirá algo “pesado”. Un ponche delantero es particularmente peligroso debido a que afecta su capacidad de mando. Tendrá que conducir bien para mantener el equilibrio.

Si es la rueda trasera la que se poncha, la cola de la motocicleta tirará de lado a lado.

Si cualquier neumático se poncha durante la ruta:

- **Sujete las agarraderas** de caucho de los manubrios con firmeza, reduzca la marcha, y mantenga una línea recta.
- **Si se requiere frenar**, no obstante, aplique gradualmente el freno de la rueda que no esté ponchada, si supiera de cual se trata.
- **Cuando la motocicleta** reduce la marcha, apunte hacia el borde de la vía, apriete el embrague y deténgase.

Acelerador trabado

Gire el acelerador hacia atrás y hacia delante varias veces. Si el cable del acelerador está trabado, ello podría destrabarlo. Si continúa bloqueado, accione de inmediato el interruptor del encendido del motor y aplique el embrague al mismo tiempo. Esto interrumpirá la fuerza motriz hacia la rueda trasera, aunque el ruido del motor podría no reducirse de inmediato. Una vez que la motocicleta esté “bajo control”, salga de la vía 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 emprender la marcha de nuevo.

Bamboleo

El “bamboleo” ocurre cuando la rueda delantera y los manubrios súbitamente comienzan a menearse de lado a lado a cualquier velocidad. La mayoría de los bamboleos pueden atribuirse a una carga impropia, accesorios no adecuados, o presión de aire incorrecta de los neumáticos. Si usted transporta una carga pesada, aligérela. Si no puede, muévala de lugar. Encentre la carga a un nivel más bajo y más hacia delante en la motocicleta. Asegúrese de que la presión del aire 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.

Investigue si la dirección no está bien ajustada, o si alguna pieza está desgastada; o si la rueda delantera está encorvada, desalineada, o fuera de balance; o si las cajas de bolas de las ruedas están defectuosas. Si todo ello

estuviera bien, un profesional calificado debe chequear detalladamente toda la motocicleta.

Tratar de “acelerar para salir de un bamboleo” sólo hará más inestable la motocicleta. En vez de ello:

- Aférrese firmemente a los manubrios, pero no trate de luchar contra el bamboleo.
- Cierre el acelerador gradualmente para reducir la marcha. No aplique los frenos; frenar podría empeorar el bamboleo.
- Desplace su peso lo más posible hacia delante y hacia abajo.
- Sálgase del camino lo más pronto que pueda para arreglar el problema.

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 ello suceda.

Resbalamiento – Si la cadena resbala al tratar usted de aumentar la marcha con rapidez, o cuando va cuesta arriba, sálgase del camino. Chequee la cadena y los dientes del engranaje. Aumentar la tensión de la cadena podría ser de ayuda. Si el problema lo causa una cadena desgastada o estirada, o dientes quebrados o gastados en el engranaje, reemplace la cadena o los dientes, o ambos, antes de resumir la marcha.

Rotura – Usted notará una pérdida instantánea de potencia hacia la rueda trasera. Cierre el acelerador y deténgase.

Trabamiento del motor

Cuando el motor se “tranca” o se “congela”, generalmente está falto 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 motriz o un cambio en el sonido del motor. Oprima la palanca del embrague para desconectar el motor de la rueda trasera. Sálgase de la vía y deténgase. Revise el aceite. Si le hiciera falta, el aceite debe agregarse lo más pronto posible o el motor se bloqueará. Si ello sucediera, el efecto sería el mismo que una rueda trasera trancada. Permita que el motor se enfríe antes de arrancar de nuevo.

Pruebe sus conocimientos

10. Si su motocicleta comienza a “bambolear”:

- A. Acelere para salirse del bamboleo.
- B. Aplique los frenos gradualmente.
- C. Oprima los manubrios con firmeza y cierre el acelerador gradualmente.
- D. Baje a una marcha inferior.

Si usted no dio la respuesta adecuada, lea de nuevo la sección o secciones correspondientes.

ANIMALES

Naturalmente, usted debe hacer todo lo que pueda con seguridad para evitar golpear a un animal.

Si usted está en el tráfico, no obstante, manténgase en su senda. Golpear contra algo pequeño es menos peligroso para usted que golpear contra algo mayor – como un vehículo.

Las motocicletas parecen atraer a los perros. Si los caninos le persiguieran, baje la marcha y acérquese lentamente al animal. A medida que se aproxime, acelere y deje al animal atrás. No le dé patadas. Mantenga el control de la motocicleta, y mire hacia donde se propone dirigirse.

En el caso de animales mayores (como venados o ganado), frene y prepárese para detenerse, ya que son imprevisibles.

OBJETOS VOLADORES

De vez en cuando, los conductores recibirán impactos de insectos, colillas de cigarrillos echadas por automovilistas, o piedrecillas despedidas por las ruedas del vehículo que le antecede. Si usted está usando protección en la cara, ésta podría mancharse o hasta quebrarse, dificultándole la visión. Sin protección facial, cualquier objeto podría darle en el ojo, la cara o la boca. Suceda lo que suceda, mantenga su vista en el camino y sus manos en los manubrios. Cuando sea seguro, sálgase de la vía y repare el daño.

SALIÉNDOSE DEL CAMINO

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

- **Revisar el costado de la vía** – Asegúrese de que la superficie lateral sea lo suficientemente firme para detenerse sobre ella. Si es de hierba

suave, arena movediza, o si usted simplemente no está seguro, reduzca la marcha bastante antes de aventurarse sobre ella.

- **Haga señales** – Los conductores que le siguen podrían no esperar que usted reduzca la marcha. Haga una señal clara de que usted se propone reducir la marcha y cambiar de dirección. Revise su espejo y voltee también la cabeza antes de tomar cualquier acción.
- **Sálgase de la vía** – Aléjese del camino lo más que pueda. Puede ser muy difícil divisar una motocicleta detenida al borde del camino. Lo último que usted quiere es que alguien decida salirse del camino en el mismo punto donde está usted.
- **Estacione cuidadosamente** – Los costados del camino podrían estar inclinados o en declive, y ello dificultaría utilizar el soporte lateral o central de la motocicleta.

Pruebe sus conocimientos:

11. Si un animal le persiguiera:

- A. Dele una patada
- B. Deténgase hasta que el animal pierda interés.
- C. Desvíese alrededor del animal.
- D. Aproxímese lentamente al animal, luego acelere y aléjese.

Si usted no dio la respuesta adecuada, lea de nuevo la sección o secciones correspondientes.

TRANSPORTE DE PASAJEROS Y CARGA

Solamente 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 tomar un pasajero o una carga pesada, practique en un sitio alejado del tráfico.

Equipo

Para transportar pasajeros de manera segura:

- **Equipe y ajuste** su motocicleta para transportar pasajeros.
- **Instruya a sus pasajeros** antes de iniciar la marcha.
- **Ajuste su técnica** de conducción de acuerdo con el peso adicional.

El equipo deberá incluir:

- **Un asiento adecuado** – Lo suficientemente grande para ambos sin apretarse. Usted no debe sentarse más hacia el frente de cómo lo hace regularmente.
- **Tacos para los pies** – Para el pasajero. Plantar firmemente los pies le impedirá al pasajero caerse y llevarle a usted 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. (Chequee el manual del dueño). Mientras su pasajero procede a sentarse en el mismo asiento con usted, ajuste el espejo y el faro delantero acorde con el cambio del ángulo de la motocicleta.

Instruyendo a los pasajeros

Aún cuando su pasajero fuera un motociclista, provéale instrucciones completas antes de arrancar. Dígale a su pasajero que:

- **Se suba** a la motocicleta después que usted eche a andar el motor.
- **Se siente** lo más hacia el frente posible sin ser una molestia para usted.
- **Se afinque** firmemente a su cintura, caderas, o cinturón.
- **Mantenga** ambos pies sobre los tacos, aún al estar detenidos.
- **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 innecesarios.

Además, dígale a su pasajero que se afinque firmemente a usted cuando:

- **Se aproximen** a superficies problemáticas.
- **Se disponen** a arrancar después de una parada.
- **Le advierte** que usted hará una movida súbita.

Guiando con pasajeros

Su motocicleta responderá con lentitud siempre que lleve un pasajero. Mientras más pesado sea su pasajero, más tiempo tomará reducir la marcha, incrementar la marcha, o doblar, especialmente si la motocicleta es un modelo liviano.

- **Guíe con mayor lentitud**, especialmente al tomar curvas, doblar esquinas, o encontrar irregularidades de la vía.

- **Comience a reducir** la marcha más temprano al aproximarse a una parada.
- **Abra un colchón** de espacio mayor hacia adelante y hacia los lados.
- **Espere por una brecha** mayor en el tránsito para cruzar, entrar, o unirse a una senda de tráfico.

Adviértale a su pasajero sobre condiciones especiales – Como cuando se disponga a arrancar, detenerse súbitamente, doblar cerrado, o pasar sobre una irregularidad de la vía. Voltee la cabeza ligeramente para hacerse entender, sin apartar los ojos del camino.

Transportando cargas

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

- **Mantenga baja la carga** – Amarre las cargas al asiento, o introdúzcalas en los maletines laterales. Apilar las cargas junto al respaldar tubular de 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 bamboleo.
- **Distribuya la carga con igualdad** – Cargue los maletines laterales con el mismo peso. Una carga desigual podría causar que la motocicleta derive hacia un lado.
- **Asegure la carga** – Asegure la carga con cordones elásticos. Una carga firme no se enganchará en la rueda o en la cadena, ocasionando un bloqueo de potencia o un patinazo. La soga tiende a estirarse y los nudos a aflojarse, permitiendo con ello que la carga se desplace o se caiga.
- **Chequee la carga** – Deténgase y revise la carga de vez en cuando para estar seguro de que no se haya aflojado o desplazado.

Pruebe sus conocimientos

12. Los pasajeros deben:

- Inclinarse junto con usted.
- Sentarse siempre derechos.
- Sentarse lo más hacia atrás posible.
- Nunca aferrarse a usted.

Si usted no dio la respuesta adecuada, lea de nuevo la sección o secciones correspondientes.

CONDUCIENDO EN GRUPO

Si usted conduce en compañía de otros motociclistas, hágalo de un modo que promueva la seguridad y no interfiera con el flujo de tráfico.

Mantenga pequeño el grupo

Los grupos pequeños hacen más fácil y seguro que aquellos conductores de autos que tengan que hacerlo, pasen a los motociclistas. Un grupo pequeño tampoco es separado fácilmente por el tráfico o las luces rojas. Algunos ciclistas no tienen que estar apurándose para que no se les vaya el grupo. Si su grupo excede cuatro o cinco ciclistas, divídalo en dos o más grupos pequeños.

Mantenga unido al grupo

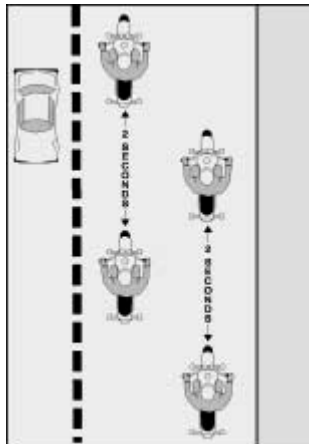
- **Planee** – El líder debe mantenerse alerta para estar al tanto de cambios de luces y señales de la vía y “dar el aviso” con tiempo suficiente. Cámbiese de senda con tiempo para que los demás también puedan completar el cambio.
- **Ponga a los principiantes al frente** – Coloque a los ciclistas inexpertos detrás del líder, donde los ciclistas más experimentados puedan vigilarlos.
- **Siga a quienes van detrás** – Permita que el último en el grupo marque el paso. Utilice sus espejos para mantenerse al tanto de la persona de atrás. Si un ciclista se rezaga, todos deben bajar la marcha un poco para mantenerse con el último en la cola.
- **Conozca la ruta** – Asegúrese de que todos conozcan 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.

Mantenga su distancia

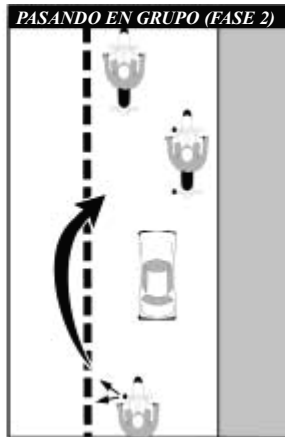
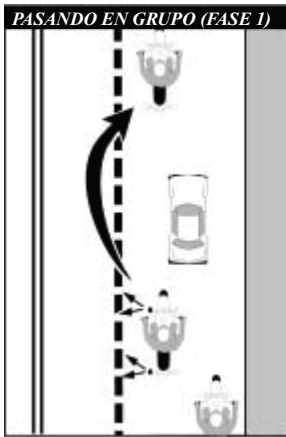
Mantenga al grupo unido pero al mismo tiempo observe una distancia segura que le permita a cada ciclista del grupo suficiente tiempo y espacio para reaccionar ante obstáculos inesperados. Un grupo unido ocupa menos espacio en la carretera, es más fácil de divisar, y tiene menos probabilidades de separarse.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

- **No guíe en pares** – Nunca conduzca directamente junto a otro ciclista. No hay lugar hacia donde ir si usted tiene que esquivar un auto o algo en el camino. Para conversar, espere a que ambos se hallan detenido.

- **Formación alterna** – Este es el mejor modo de mantener al grupo unido y de observar un colchón de espacio adecuado. El líder conduce por el lado izquierdo de la senda, mientras que el segundo ciclista se mantiene un segundo detrás en el lado derecho de la misma senda. Un tercer ciclista se mantiene en la posición de izquierda, dos segundos detrás del primer ciclista. El cuarto ciclista mantendría una distancia de dos segundos detrás del segundo ciclista. Esta formación mantiene unido al grupo y permite a cada ciclista guardar una distancia segura de quienes van delante, detrás y a los lados.



- **Pasando en formación** – Los ciclistas en una formación alterna deben pasar uno a uno.
- **Primero, el ciclista líder debe apartarse** del grupo y pasar cuando sea seguro. Después de pasar, el líder debe regresar a la posición de izquierda y continuar su marcha a la misma velocidad en que efectuó el pase a fin de abrir espacio para el próximo ciclista.
- **Después que el primer ciclista pase con seguridad**, el segundo ciclista debe avanzar hacia la posición de izquierda y esperar el momento adecuado para pasar. Después de pasar, este ciclista debe regresar a la posición de derecha y abrir espacio para el próximo ciclista.



Hay quienes sugieren que el líder debe moverse hacia la derecha después de pasar un vehículo. Esto no es una buena idea. Ello anima al segundo conductor a pasar y cortar hacia adentro antes de que se haya creado un colchón de espacio lo suficientemente amplio delante del vehículo que ha sido pasado. Es más seguro y sencillo esperar hasta que haya suficiente espacio delante del vehículo que ha sido pasado para permitirle a cada conductor moverse hacia la misma posición que ocupaban antes de pasar.

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

Pruebe sus conocimientos

13. Al guiar en grupo, los ciclistas inexpertos deben posicionarse:

- Detrás del líder.
- Al frente del grupo.
- Al centro del grupo
- Junto al líder.

Si usted no dio la respuesta adecuada, lea de nuevo la sección o secciones correspondientes.

- [Pase al Capítulo 3](#)
- [Regrese a Contenido](#)
- [Regrese a la Página Principal del Departamento de Seguridad en las Carreteras](#)

Capítulo 3: ESTANDO EN FORMA PARA GUIAR

Conducir una motocicleta es una tarea exigente y compleja. Los conductores experimentados 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 condiciones cambiantes del camino y el tráfico está influenciada por el nivel de capacidad y atención desplegado por usted. El alcohol y otras drogas, más que ningún otro factor, reduce su capacidad para pensar con claridad y conducir con seguridad. Tan poco como una copa de alcohol puede tener un efecto significativo en sus reacciones.

Veamos cuales son los riesgos asociados con la conducción después de consumir bebidas o drogas. También examinaremos el qué hacer para protegerse a usted mismo y a sus compañeros conductores.

PORQUE ESTA INFORMACIÓN ES TAN IMPORTANTE

El alcohol es un gran contribuyente de los choques de motocicletas, particularmente los que dejan víctimas fatales. Los estudios muestran que del 40% al 45% de los conductores muertos en choques de motocicletas habían estado tomando. Sólo un tercio de estos tenía una concentración de alcohol en la sangre por encima de los límites legales. El resto sólo tenía unas cuantas copas en sus sistemas – lo suficiente para deteriorar sus destrezas 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. No obstante, conducir "bajo la influencia" ya sea del alcohol o de las drogas presenta peligros físicos y legales para todo conductor.

El abuso del alcohol y los estupefacientes 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 choque. Se ha comprobado que las lesiones ocurren en un 90% de los choques de motocicletas, en tanto un 33% de los choques de autos envuelven el abuso de sustancias prohibidas. Anualmente, 2,500 motociclistas mueren en las calles y otros 50,000 resultan seriamente lesionados en choques similares. Estas estadísticas son demasiado abrumadoras para ser pasadas por alto.

Mientras más conozca usted sobre los efectos del alcohol y los estupefacientes, más cuenta se dará de que éstos últimos no son buena compañía para los

motociclistas. Tome pasos positivos para protegerse usted y proteger a los demás.

EL ALCOHOL Y OTRAS DROGAS EN LA OPERACIÓN DE LA MOTOCICLETA

Nadie está inmune de los efectos del alcohol y las drogas. Los amigos pueden alardear de su capacidad para mantener el licor en su organismo, o actuar mejor bajo la influencia de las drogas, pero tanto el alcohol como los estupefacientes los hacen menos aptos para pensar con claridad y ejecutar sus faenas físicas diestramente. Los procesos de entendimiento y de tomar decisiones requeridos para operar un vehículo, se ven afectados mucho antes que las limitaciones legales sean excedidas.

Muchas drogas sin receta, por receta, o ilegales tienen efectos secundarios que incrementan el riesgo de conducir. Es difícil medir con exactitud la relación de cualquier droga en particular con las colisiones motociclistas. Pero lo que sí sabemos es que los efectos del alcohol y otras drogas son más peligrosos cuando se les consume juntos y no individualmente.

ALCOHOL EN EL CUERPO

El alcohol entra al torrente sanguíneo 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 tomador. El efecto más fuerte del alcohol es demorar y deteriorar las funciones corporales – tanto mentales como físicas. Cualquier cosa que usted haga, lo hará con menos destreza después de consumir alcohol.

Concentración del 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 en razón de casi una copa por hora. Pero una variedad de otros factores podría también influenciar el nivel de alcohol retenido. A más alcohol en su sangre, mayor también es el grado de deterioro.

Tres factores juegan un papel importante en determinar el BAC:

- **La cantidad** de alcohol que usted consume.
- **Cuán rápido** lo consume
- **Su peso.**

Otros factores también contribuyen a la manera como 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 BAC fuera todavía mayor, aunque los efectos totales de lo anterior aún no se han comprobado. **El alcohol todavía podría acumularse en su cuerpo aún si usted está bebiendo en razón de una copa por hora.** Su capacidad de acción y su juicio pueden verse afectadas con sólo una copa.

Una lata de cerveza de 12 onzas, un trago mixto con una línea de licor, o una copa de vino de 5 onzas contendrán por igual el mismo volumen de alcohol.

Mientras más rápido consuma usted el alcohol, también más rápido se acumulará el alcohol en su cuerpo. Si usted se toma dos copas en una hora, al final de esa hora al menos una copa entera se mantendrá en su torrente sanguíneo.

Sin tomar en cuenta otros factores, la fórmula que sigue sirve para ilustrar el MENOR número de copas que retendrá su torrente sanguíneo:

Número total de copas consumidas - # de horas desde la última copa = copas quedadas en el cuerpo.

Una persona que consuma:

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

Hay ocasiones en que una persona pudiera no acumular tan elevada concentración de alcohol por cada copa consumida. Estas personas tienen más sangre y otros fluidos corporales. Pero debido a que cada individuo es diferente, es mejor no presumir que sus habilidades y su juicio no se han afectado. Pero el hecho de que estuviera usted o no ebrio no es el tema real. Ello se debe a que la falta de juicio y el deterioro de la capacidad de la persona comienzan mucho antes de que se llegue al límite legal.

EL ALCOHOL Y LA LEY

En la mayoría de los estados, una persona con un BAC de .10% o más se le considera ebria; en otros estados, el límite legal es de .08% ó .05%. No importa cuan sobrio aparente estar uno. La prueba del aliento o la orina es lo que usualmente determina si usted está conduciendo legal o ilegalmente.

Sus probabilidades de ser detenido por conducir bajo la influencia del alcohol están incrementándose. La ley se está aplicando con mayor severidad como resultado de las muertes innecesarias y las lesiones causadas por conductores ebrios.

Consecuencias de ser condenado

Hace años, los violadores primerizos de la ley tenían buenas probabilidades de salirse con una pequeña multa y algunas clases de abuso del alcohol. Hoy, las leyes de la mayoría de los estados imponen severas penas para los operadores que tomen. Y dichas penalidades son mandatorias, lo que significa que los jueces tienen que imponerlas.

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

- **Suspensión de la licencia** – Suspensión mandatoria por condena, arresto o negativa a someterse a la prueba del aliento.
- **Multas** – Las multas severas son otro aspecto de condenas generalmente impuestas con una suspensión de la licencia.
- **Servicio comunitario** – Realización de tareas tales como la recogida de desperdicios junto a las carreteras, lavado de vehículos gubernamentales, o trabajo en una sala de emergencias.
- **Costos** – Honorarios adicionales para el abogado; tiempo de trabajo perdido en la corte o en programas educacionales sobre el alcohol; costos de transporte público (mientras su licencia está suspendida); y los costos psicológicos que conlleva vivir con el calificativo de “conductor borracho”.

MINIMÍCE LOS RIESGOS

Lo primero en afectarse es su capacidad para determinar si está conduciendo bien o no. Aunque usted esté haciendo las cosas cada vez peor, usted piensa que todo lo está haciendo cada vez mejor. El resultado es que usted guía pleno de confianza, tomando riesgos cada vez mayores. Minimice los riesgos de beber y guiar tomando los pasos adecuados antes de beber. Controle la bebida o controle la motocicleta. Una de dos.

No tome

No tome – Una vez que comience, su resistencia comienza a debilitarse.

Estableciendo un límite o dando pasos por cuenta propia son cuando menos pobres alternativas. Su capacidad para ejercer el buen juicio es una de las primeras cosas que afecta el alcohol. Aún si usted ha tratado de beber con moderación, podría no darse cuenta de hasta donde se han afectado sus destrezas con motivo de la fatiga provocada por el alcohol.

O no guíe – Si usted no ha logrado controlar sus tragos, entonces debe controlarse a sí mismo y abstenerse de guiar.

- **Deje la motocicleta en casa** – Así no estará tentado de guiarla. Póngase de acuerdo con alguien para regresar a casa.
- **Espere** – Si usted excede su límite, espere hasta que sus sistemas eliminen el alcohol y sus efectos extenuantes.

PROTEJA A SUS AMISTADES

Aquellos que han bebido más de la cuenta son incapaces de tomar una decisión responsable. Es 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 mucho peores.

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

- **Gestione un viaje seguro** – Provea maneras alternas para que puedan llegar a casa.
- **Reduzca el paso de los bebedores** – Involúcrelos en otras actividades.
- **Manténgalos ahí** – Use cualquier excusa para impedir que se suban a la motocicleta. Sírvales comida y café para pasar el tiempo. Explíqueles sus preocupaciones ante los riesgos que corren de ser arrestados, o hasta lesionados, o su capacidad para lesionar a inocentes.
- **Recorra a los amigos** – Presione al grupo de amigos a que intervenga y ayude.

Siempre ayuda que los amigos le ofrezcan su apoyo a usted. Mientras más gente esté de su lado, más fácil será ser firmes y más difícil le será al ciclista resistirse. Aún cuando no le den las gracias en ese momento, al menos usted nunca tendrá que lamentarse si sucediera algo.

Pruebe sus conocimientos

14. Si usted espera una hora por cada copa antes de guiar:

- A. No puede ser arrestado por beber y conducir.
- B. Su destrezas para guiar no se verán afectadas.
- C. Los efectos secundarios de la bebida podrían permanecer.
- D. Usted no tendrá problema si guía despacio.

Si usted no dio la respuesta adecuada, lea de nuevo la sección o secciones correspondientes.

FATIGA

Andar en motocicleta cansa más que conducir un auto. En un viaje largo, usted se cansará más pronto que si viajara en un auto. 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 cansé rápidamente. Vístase con ropa cálida. Un parabrisa vale lo que cueste si usted planea viajar distancias largas.
 - **Limite su distancia** – Los conductores experimentados rara vez intentan guiar más de seis horas diarias.
 - **Tome frecuentes descansos** – Pare y desmóntese de su motocicleta al menos cada dos horas.
 - **No tome o consuma drogas** – Los estimulantes artificiales con frecuencia resultan en fatiga o depresión extremas cuando sus efectos comienzan a disiparse. Los conductores son entonces incapaces de concentrarse en los pormenores de la conducción.
-
- [Pase al Capítulo 4](#)
 - [Regrese a Contenido](#)
 - [Regrese a la Página Principal del Departamento de Seguridad en las Carreteras](#)

Capítulo 4: OBTENIENDO SU LICENCIA

Conducir con seguridad requiere conocimientos y destreza. Los exámenes para emitir la licencia son la mejor medición de las destrezas necesarias para operar con seguridad en el tráfico. Evaluar sus propias destrezas no es suficiente. Las personas a veces sobreestiman sus propias habilidades. Resulta todavía más difícil que los amigos y familiares sean totalmente honestos acerca de sus destrezas. Los exámenes de licenciatura están diseñados para ser calificados con mayor objetividad.

Para calificar para su licencia, usted debe aprobar un examen de conocimientos y una prueba conduciendo la motocicleta. Las preguntas del examen de conocimientos se basan en informaciones, prácticas e ideas tomadas de este manual. Requieren que usted conozca y entienda las reglas del camino y las prácticas de conducción seguras. La prueba conduciendo la motocicleta podría efectuarse en un ambiente de tráfico real o en un área controlada fuera de las calles.

EXAMEN DE CONOCIMIENTOS (Muestrario de preguntas)

Vea las repuestas a continuación.

Es SUMAMENTE importante hace centellear sus luces del freno cuando:

- A. Alguien le está siguiendo muy de cerca.
- B. Usted va a reducir la marcha de repente.
- C. No hay señales de Stop (pare) a la vista.
- D. Sus indicadores eléctricos no están funcionando.

El freno FRONTAL suministra cuánto de la fuerza potencial para detenerse:

- A. Como una cuarta parte.
- B. Como la mitad.
- C. Como tres cuartos.
- D. Toda la potencia requerida para detenerse.

Para desviarse correctamente:

- A. Desplace su cuerpo rápidamente.
- B. Doble los manubrios rápidamente.
- C. Presione la agarradera de caucho del manubrio en dirección de la

curva.

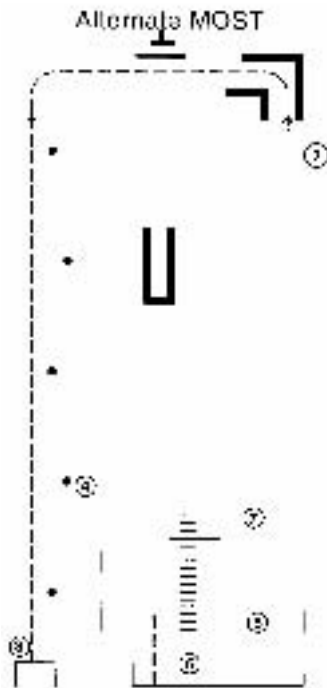
D. Presione la agarradera de caucho del manubrio en dirección contraria a la curva.

Si se ponchara un neumático en plena marcha, lo mejor es:

- A. Reducir la presión sobre las agarraderas de caucho de los manubrios.
- B. Desplazar su peso hacia el neumático bueno.
- C. Aplicar el freno del neumático bueno y dirigirse hacia el borde de la vía.
- D. Aplicar ambos frenos y detenerse rápidamente.

Un auto está esperando para entrar en la intersección. Lo mejor es:

- A. Hacer contacto visual con el conductor.
- B. Reducir la velocidad y estar listo para reaccionar.
- C. Mantener la velocidad y la posición.
- D. Mantener la velocidad y moverse hacia la derecha.



Respuestas de la prueba de conocimientos: 1-B, 2-C, 3-C, 4-C, 5-B

Pruébese a sí mismo (de todas las secciones): 1-C, 2-D, 3-D, 4-A, 5-B, 6-C, 7-D, 8-D, 9-C, 10-C, 11-D, 12-A, 13-A, 14-C.

Ejercicios para probar destrezas del solicitante de una licencia:

Inspección previa a la prueba

Se trata de un chequeo del equipo y los elementos de protección. Identifica cualquier equipo que no se considere seguro. Pone a prueba su habilidad para ubicar u operar los controles.

1. Ahogar el motor. Este ejercicio recibe puntos a lo largo de toda la prueba. Se deducen puntos cada vez que el solicitante ahoga el motor.

2. Giro rápido. El solicitante ejecuta una giro cerrado a baja velocidad dentro de una ruta de 5 pies.

3. Parada normal. Al solicitante se le requiere parar con la rueda delantera de la motocicleta sobre un espacio marcado.

4. Esquivando el cono. Al solicitante se le requiere ondular entre una serie de cinco conos colocados a 12 pies de separación.

5. Doblar en U. Al solicitante se le requiere hacer una curva en U sobre un área marcada. A quienes operan motocicletas mayores de 500cc se les permite más espacio para completar la maniobra que a los que emplean motocicletas de menor tamaño.

6. Parada rápida. El solicitante acelera normalmente a lo largo de una ruta recta. Al final de la ruta (designado por conos), al conductor se le requiere detener la motocicleta tan pronto como la velocidad y la seguridad lo permitan. La distancia real para detenerse entonces se compara con la distancia para detenerse correspondiente con la velocidad a que viajaba el solicitante.

7. Giro por obstáculo. El solicitante acelera normalmente a lo largo de una ruta recta. Al final de la ruta (designado por un cono), al conductor se le requiere desviarse para esquivar una línea de obstáculos y cortar hacia atrás para evitar pasar sobre las líneas laterales del ejercicio. Durante la instrucción, el examinador le informa al solicitante de que lado debe evitar la línea de obstáculos.

PROGRAMA DE DONANTES DE ÓRGANOS Y TEJIDOS DE LA FLORIDA

Gracias al milagro del trasplante, muchas personas llevan vidas saludables y productivas. Sin embargo, la falta de órganos y tejidos donados sigue siendo mayor que su disponibilidad. Ahora mismo, hay millares de personas que podrían ser ayudadas si más de nosotros nos convirtiéramos en donantes de órganos y tejidos. Los donativos de órganos y tejidos nos proporcionan a cada uno una oportunidad especial para ayudar a los demás.

La donación de órganos y tejidos vitales puede salvar vidas en casos en que se ha perdido toda esperanza. Los trasplantes de corazón, hígado, pulmones y riñones salvan a personas todos los días. Además de ello, los trasplantes de huesos, epidermis y córneas a menudo restauran la vista y salvan a víctimas de quemaduras.

¿CÓMO PUEDE AYUDAR USTED?

1. Indique sus deseos de donar órganos y tejidos en su Licencia de Conducir de la Florida o tarjeta de identificación.
2. Infórmele a su familiar más cercano o tutor legal.
3. Done un mínimo de \$1 para contribuir a la educación sobre estos donativos.
4. **TODO LO ANTERIOR.**

CONTRIBUCIONES VOLUNTARIAS

Al solicitar una licencia de conducir o una tarjeta de identificación, usted podría hacer una contribución voluntaria a nombre de los siguientes fideicomisos:

Campaña electoral – Mínimo de \$5 para ser transferido al Fondo de Fideicomiso para el Financiamiento de Campañas Electorales.

Fondo de Fideicomiso de la Florida para la Educación sobre Donación y Obtención de Órganos y Tejidos – Mínimo de \$1 para mantener el registro de donantes de órganos y tejidos.

Consejo de Ciegos de la Florida – Mínimo de \$1 para dicho consejo.

Prevenga la Ceguera en la Florida – Mínimo de \$1 para prevenir la ceguera y conservar la vista de los residentes de la Florida.

Instituto de Investigaciones Auditivas – Mínimo de \$2 para pruebas de la audición instantáneas en el estado.

Fundación Internacional de la Diabetes Juvenil – Mínima contribución de \$1.

Instituto de Investigación de la Audición – un mínimo de \$2 para evaluaciones auditivas en los niños de la Florida.

Fundación Internacional de la Diabetes en los Jóvenes –una contribución mínima de \$1.

(Fondo de Ayuda para la Audición de Niños) - contribución mínima de \$1.

**TAKE CARE OF YOUR FAMILY.
DON'T DRINK AND DRIVE.**



Familia

Mothers Against Drunk Driving

1-800-GET-MADD
WWW.MADD.ORG

Obtener su licencia de conducir comercial es tan fácil como contar

1. Vaya a PreguntasYRespuestasDeLaPrueba.com y matricúlese en nuestro curso. En nuestra base de datos obtendrá más de 1500 preguntas y respuestas del examen de la licencia de conducir comercial, junto con explicaciones detalladas. Usted pasará los Exámenes de Conocimientos (el examen general y los endorsos) la PRIMERA vez... ¡o le devolveremos su dinero!* Además, es divertido y es mucho mejor que pasar todo su tiempo estudiando este manual.
2. Vaya al DMV y tome sus Exámenes de Conocimientos y de Habilidad en la Carretera.
3. Sonríase para su foto, pague los cargos y obtenga su licencia de conducir comercial.

¡Ahora está listo para ser un conductor profesional!

Sólo
\$19⁹⁷
Garantizado o le devolveremos su dinero*

Preguntas del examen teórico de practica
Respuestas del examen teórico de practica • Explicaciones detalladas

*Visite el sitio en Internet para los detalles.



La inclusión de publicidad no constituye un endorso por el estado de la Florida ni el Departamento de Seguridad de Carreteras y Vehículos de Motor de la Florida de los productos o servicios anunciados.

PreguntasYRespuestasDeLaPrueba.com

1-800-729-2495