

## Técnicas de conducción

# El Piloto más

Iniciamos esta nueva sección en la que queremos, por una parte, ayudar a quienes van a aprovechar la «convalecencia» de carnés para decidirse a dar el paso y subirse a un/a 125 para dejar aparcado su coche, pero que tienen ninguna o poca experiencia andando sobre dos ruedas, pero también para todos aquellos que cada día se enfrentan al tráfico de nuestras calles y carreteras en moto o scooter. Unos y otros sacarán mucho provecho de lo que vamos a ver aquí... para convertirse en conductores mejores y más seguros.




Cómo evitar el clásico golpe por «alcance»

## Colocación

# seguro

**C**ada mes vamos a presentarte una o varias situaciones habituales dentro del tráfico urbano, que representan además una parte significativa de los accidentes que sufren las motos todos los días en nuestras calles: son cosas que ocurren con frecuencia, y que como veremos en muchos casos es posible evitar, o minimizar sus consecuencias, con una serie de precauciones básicas. Recuerda que las estadísticas de las policías municipales nos dicen que de cada tres accidentes de moto, en dos hay un coche implicado que es el causante de esa situación de riesgo para el motorista: hay que partir de la base, pues, que hasta que los automovilistas respeten más a quienes comparten con ellos las calles, tendremos que tener varios «ases» guardados en la manga para poder salir airosos de situaciones complicadas. La buena noticia es que no sólo es esto posible, sino que precisamente la libertad de movimientos y agilidad al andar sobre dos ruedas nos dan muchas más «armas» a la hora de no meternos, o evi-

tar y esquivar, problemas. Esa misma agilidad puede también meternos en más líos de los que buscamos, basta ver un repartidor «en acción», por eso vamos a ayudarte desde aquí a hacer el mejor uso de tu nuevo scooter o moto para convertirte en «el piloto más seguro» como reza nuestra sección. Quienes esto escribimos llevamos muchos años andando sobre dos ruedas, acumulando muchos kilómetros, y todos los días vemos, sufrimos, situaciones «comprometidas» que la experiencia nos ha enseñado a prevenir y evitar, de forma que lo que para alguien inexperto o poco prevenido podría ser un accidente, para nosotros es otra anécdota a saldar con una mirada reprobatoria a quien ha provocado tal situación. Dar ese paso, poner en marcha ese «sexto sentido» que te previene de situaciones de riesgo, verás como no tiene nada de «místico» y sí mucho de lógico, es tan fácil como reflexionar en cómo puede presentarse un peligro y evitarlo de antemano. Aquí  aprenderás cómo hacerlo.

Muchas situaciones de riesgo en moto **pueden prevenirse con una buena colocación** y teniendo siempre en cuenta lo que puedan hacer los demás

**Circular en coche es muy sencillo: cada uno va por su carril, pendiente de lo que hace el de delante, y ya está. En moto un «carril» da para mucho porque mide como tres motos de ancho y por tanto puedes elegir en qué parte te interesa estar. En general esa parte nunca será la central, porque ahí es donde menos escapatoria tenemos según lo que ocurra delante nuestro. En el dibujo tienes una de las situaciones más típicas que acaban en golpe por alcance de la moto al coche que lleva delante: el piloto de la moto roja está mal situado porque está demasiado cerca del coche que le precede, y porque está justo en el medio del carril. Si el coche frena de improviso, la poca distancia no nos dará tiempo para reaccionar y frenar, así que «nos lo comeremos», y como estamos justo en medio tampoco podremos completar una maniobra evasiva.**

**Sin embargo, si estuviéramos circulando como el de la moto azul, contaríamos con una doble ventaja de antemano: primero, la mayor distancia al coche nos da más tiempo para reaccionar y frenar. Segundo, y más importante, estaremos mejor colocados y podremos esquivar el coche que se ha detenido pasándole por la izquierda con un pequeño movimiento**

**evasivo. Es más importante la colocación y poder esquivar el coche porque el suelo puede no estar en el mejor estado para un frenazo intentando evitar el coche: una situación así podría salvarse en coche con un frenazo porque no se desestabiliza aún bloqueando las cuatro ruedas, pero en moto no debe frenarse violentamente so pena de acabar en el suelo. Una última observación en este tipo de situaciones: es muy importante controlar con la mirada no sólo el coche que nos precede, sino el tráfico delante suyo. La mayoría de golpes por alcance entre coches se deben a que el conductor de detrás está «hipnotizado» con el que tiene justo delante y no se da cuenta si más allá están frenando por una caravana, circulando además demasiado cerca. En moto tenemos la ventaja de estar más altos y más libres: podemos, debemos, mirar el tráfico delante del coche que nos precede para podernos anticipar a situaciones de riesgo. Y no te olvides que quien frena delante de ti no está haciendo en general nada «irregular» (de hecho tu seguro ni siquiera preguntará: el que da por detrás es el culpable en estos casos), eres tú quien debe estar prevenido y bien colocado para evitarlo.**

## No te olvides...

- Nunca vayas demasiado cerca del coche de delante.
- Utiliza todo tu carril para preparar la siguiente maniobra.
- Ten siempre prevista una escapatoria.
- Mira siempre el tráfico delante tuyo, a lo lejos.
- Un frenazo, en moto, **NO** es la solución.

## Cómo evitar que nos corten el paso

# Previsión

Aunque todos sabemos que para hacer un giro hay que estar colocado en el carril adecuado, la realidad es que muchas veces nos encontramos con coches que hacen giros a izquierda o derecha desde el carril central, o que nos cojen cuando estamos circulando con nuestra moto en un carril con coches mal aparcados por el que un coche no puede pasar, pero nuestra moto sí. La consecuencia de esta situación suele ser un golpe de nuestra moto en el lateral del coche. Evitarlo es, evidentemente, cuestión de que el conductor del coche pida paso (intermitente) y compruebe que tiene paso libre (mirar) antes de ejecutar la maniobra, pero parece que es algo que les cuesta mucho y prefieren dar emoción a nuestra vida en la calle... Nuestras posibilidades de evitar ese tipo de golpe dependen pues de nuestra previsión: si circulas por el carril de la derecha y tienes coches a tu izquierda, fijate si las calles que vas pasando permiten girar hacia la derecha porque ahí puede ocurrírsele a alguno girar de golpe. Lo mismo con entradas a centros



## Juan Muñoz

Subdirector de la revista *Motociclismo*  
60 kilómetros a diario en moto o scooter  
Dos accidentes en 10 años por culpa del contrario y sin consecuencias  
Edad: 37 años  
Antigüedad del carné: 21 años (A1)  
Experiencia en moto de campo

**1. Conducir a la defensiva.** Hay que buscar siempre el equilibrio, pero lo más importante es prever las maniobras del contrario. Mirar el interior de los coches, los movimientos de la cabeza del conductor del coche pueden servirnos para saber si están discutiendo o conducen de una forma distraída, por ejemplo hablando por el móvil, por lo que aquí convendrá ir a la defensiva y con muchísimo margen.

**2. Conducir a la ofensiva.** El miedo es un mal consejero en dos ruedas, a veces un golpe de acelerador a tiempo nos podrá salvar de una desagradable situación. En caso de peligro inminente, conservar la sangre fría hasta el último momento podrá mitigar en gran medida las consecuencias de una caída. Conduce siempre con amplios márgenes de seguridad y con la vista puesta en posibles escapatorias. Los cursos de conducción o la experiencia en moto de campo son siempre un valor seguro.

**3. ¿Espejos?** Ubica siempre tu posición en relación con el tráfico. En scooter, cuando en muchos casos viajas algo más despacio que el resto del tráfico, es importante tener un ojo puesto en los retrovisores para anticiparnos sobre lo que nos viene por detrás. Muchos automovilistas dejan poco margen al iniciar un adelantamiento a una moto más lenta, o se colocan sólo parcialmente en el carril de la izquierda.

## Cómo evitar que te alcancen en un semáforo

Hemos querido reflejar en otro dibujo una «variante» de esta situación, en la que también la previsión es fundamental esperando que «alguien haga algo mal»: cada vez que te detienes en un semáforo, especialmente si llegas solo y el resto del tráfico está lejos detrás de ti. Nunca, nunca, frenes y te coloques en el centro de tu carril. Primero, porque la parte central de los carriles, cerca de los semáforos, es la más sucia debido a restos de aceite que gotea de los motores de los coches y camiones, de forma que no es difícil sufrir un patinazo en esos últimos metros de frenada. A todo esto, nunca apures frenada en los semáforos como si fuera la última curva de un Gran Premio precisamente por este motivo (aceite, grasa y suciedad en el suelo).

Segundo, y no menos importante, porque si estás en mitad del carril estarás en plena trayectoria de un conductor que llegue despistado con su coche más rápido de lo que debe...

o tan despistado que no se ha dado cuenta que el semáforo está en rojo. Por desgracia es algo que pasa con bastante frecuencia, y digo por desgracia porque ése es de los peores golpes que puede sufrir un motorista, primero por

**Nunca te detengas donde estás expuesto a un golpe por detrás**

inesperado, y segundo porque el golpe por detrás provoca lesiones feas de espalda, cuello y cabeza. Cuando llegues a un semáforo, ponte apartado a un lado, izquierda o derecha según la situación, pero bien apartado: si llega ese conductor despistado, que tenga por donde seguir su trayectoria sin llevarte por delante.

**Evita** colocarte por donde pueda pasar un coche que circule cerca de ti

comerciales o incluso aparcamientos: cada ocasión de meterse hacia la derecha, cortando por lo tanto tu trayectoria, debe alertarte. Para evitar estas situaciones, hay algo más que puedes hacer además de estar alerta y fijarte en los movimientos de los demás: puedes minimizar tu tiempo de reacción estando preparado de antemano. Lleva siempre uno o dos dedos en las manetas de freno, acostúmbrate a conducir así siempre, o siempre que estés rodeado de tráfico, porque el tiempo en llevar el dedo hasta la maneta es mayor que el que tardas en apretarla y estar ya frenando. Es la diferencia entre la anécdota, el susto, y el accidente. Y ten también el pulgar preparado en el mando de la bocina: ellos no miran (por eso «no te habrán visto») pero sí oyen, de nuevo ese «toque» rápido de bocina puede salvarte y dejarlo en anécdota, si lo das a tiempo.

### No te olvides...

- Prevé los movimientos de quienes circulan a tu alrededor.
- Evita situarte o pasar por la posible trayectoria de otros.
- Muy alerta cuando sea posible un giro cerca de un cruce.
- Ten siempre preparado un dedo en el freno y otro en la bocina.
- Nunca circules confiando en los demás: hazlo desconfiando.

## Moto segura, piloto seguro

● Por mucho cuidado que tengas, si tu moto tiene algún problema no sólo no podrás reaccionar a tiempo ante una situación de riesgo, es que ¡sólo ir montado será un riesgo! La diferencia entre coches y motos no es sólo que las motos sólo se sostienen sobre dos ruedas, es que además esas dos ruedas «pisan» un trozo muy pequeño de asfalto ya que deben ser capaces de inclinarse en las curvas, frente a la huella plana de cada una de las cuatro ruedas de un coche.

Las presiones de las ruedas son mucho **más críticas en una moto que en un coche**, y unas décimas de menos pueden provocar una caída.

Así, un coche con los neumáticos muy gastados o con presiones erróneas sigue andando casi igual de bien, incluso con una rueda pinchada, pero una moto es inconducible con una rueda pinchada y sólo con que la rueda delantera esté unas décimas por debajo de su presión correcta notaremos una pérdida de manejabilidad pudiendo tener una caída sólo por ese motivo. Si quieres ser un piloto seguro, el primer paso consiste en estar seguro que tu moto también es segura: revisa las presiones de ambas ruedas con frecuencia, aprende enseguida si pierden algo y cuánto, y aunque no pierdan nada no te olvides de controlarlas cada cierto tiempo, y tampoco dejes que los neumáticos lleguen a desgastarse tanto que notes su mal estado a los mandos.

