

Tercer aniversario

Se cumplen tres años ya de la entrada en vigor de la convalidación, cuando conductores con carné de coche pudieron por fin llevar motos y scooter hasta 125cc, y las cifras de siniestralidad nos dan la razón: fue un acierto porque son los que menos accidentes sufren. Veamos cómo seguir así. JM^ªA ILUSTRACIONES: IKI

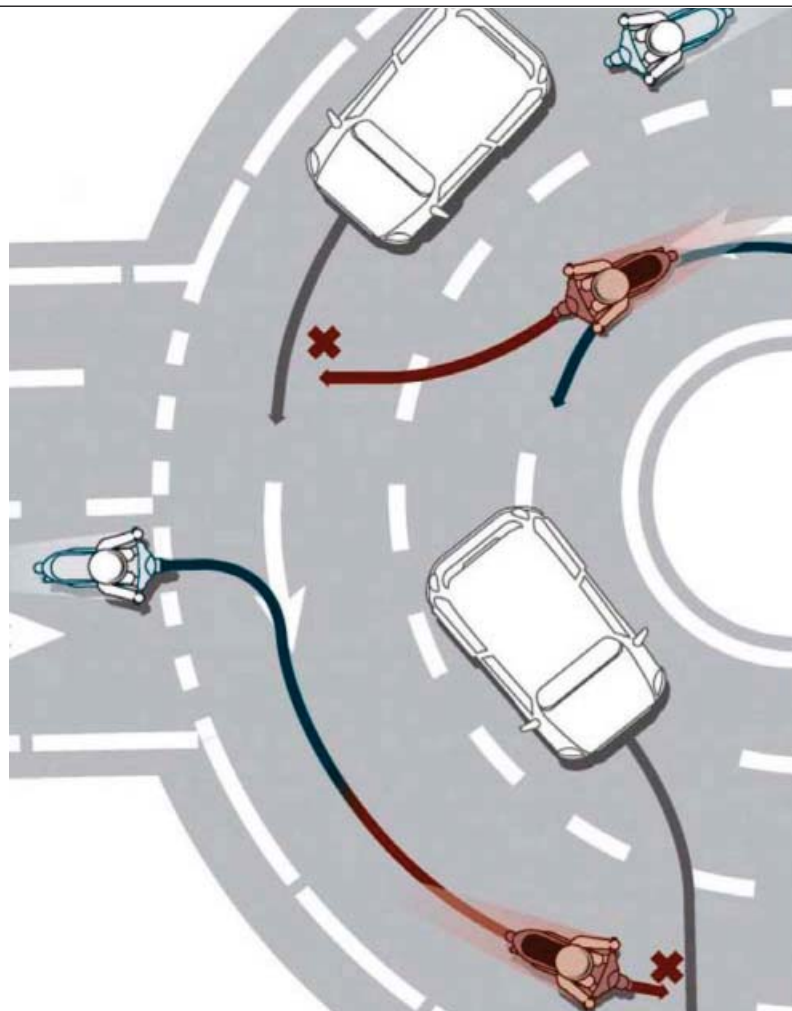
EN las últimas semanas ha sido noticia el aumento de la siniestralidad entre conductores de motos, pero hasta la misma DGT que daba las cifras y alarmantes mensajes de alerta ha reconocido que no son los «recién llegados» el problema: esos, conductores de coche que aprovechan la convalidación para llevar motos o scooter hasta 125, se han mostrado como más seguros que la media, ya que extreman sus precauciones y, por supuesto, leerán Scootermania y seguirán nuestros consejos...

Entre las motos grandes, la situación de riesgo típica que no acaba bien y en la que no intervienen otros vehículos es por falta de control de la moto, algo a lo que hemos dedicado algún capítulo pero para lo que no hay mejor remedio que practicar y hacerlo en circuito, en condiciones controladas. Y desde luego tener siempre a mano una copia del libro «Conducción Deportiva de Motocicletas» de Ediciones Cúpula, cuanto más usado mejor.

Entre los scooter y motos más ciudadanas, lo habitual es que sí intervenga otro vehículo en las situaciones de riesgo, ya sea porque no respeta nuestra prioridad de paso o porque nos nos ve (quizás porque no haya mirado). Las rotondas son una zona de conflicto casi seguro si no andamos con prevención, y el otoño nos trae de nuevo el agua para complicarlo todo más, pues necesitamos más márgenes de seguridad, y ellos ven peor.

PÁBALO

Desde Scootermania queremos que esta sección sea útil a cuantos más motoristas, expertos o inexpertos, mejor. Puedes encontrar nuestros consejos de forma totalmente gratuita en la web: www.scootermania.es. Sin embargo pedimos a quienes hagan uso de nuestras imágenes y contenidos de esta sección que citen su origen: revista mensual Scootermania. Gracias y... ¡pábalo!



1

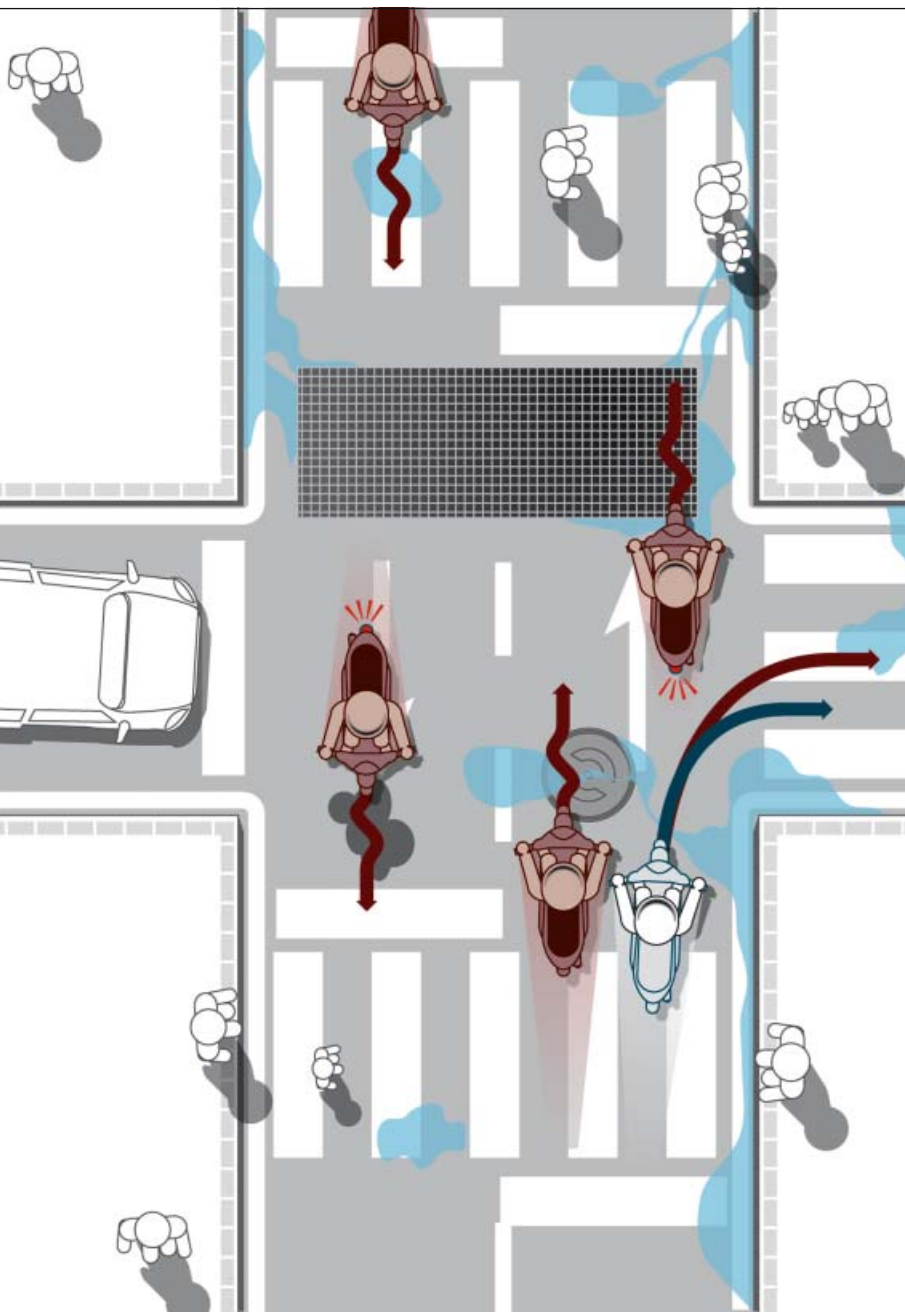
Acceso a glorieta

A pesar del tiempo que llevan entre nosotros las glorietas, la gran mayoría de conductores no saben, o no quieren saber, cómo hay que circular por ellas, cómo acceder y cómo salir. En moto somos vulnerables, así que el «tener razón» no sirve de mucho porque lo nuestro no acaba en un parte de «chapa y pintura». Ten en cuenta cuando accedas a una rotonda que aunque el coche que esté circulando por ella lo haga por su parte interior, dejándote paso al carril exterior por tanto, es muy posible que vaya a salir por la siguiente calle cortándote de esa forma el paso. Mucho ojo con eso. Además, lo hará rápido y es posible que en ese momento no te vea si estás colocado a su lado y un poco atrás (zona ciega de sus retrovisores). Si entras así, deja mucho espacio previendo esa maniobra del coche. Procura anticiparte a posibles situaciones de peligro.

2

Salida de glorieta

La circulación dentro de la glorieta puede ser por el carril que prefieras, pero antes de tu salida deberá estar en el más exterior para no «cruzar» ninguno al salir, como hemos visto que existe riesgo de que nos ocurra por parte de algún otro conductor. Es el incidente más habitual en estas zonas pues el que va «por dentro» quiere salir (incorrectamente, pues tendrá que atravesar otro carril) y no ve al que va por fuera (que puede no salir por ahí, está en su perfecto derecho a seguir circulando). Como decía antes, además, es típico que quien lo haga así de mal lo haga además deprisa, lo que empeora todo. Tenlo tú en cuenta cuando vayas a salir de la rotonda (pueden cerrarte el paso), y por supuesto tenlo presente para no cometer tú ese mismo error, ya que podrías cortar la trayectoria de otro vehículo que siguiera por la glorieta.



El truco

Mucha gente se queda «bloqueada» cuando tiene que conducir en moto con lluvia, por miedo a patinar y perder el equilibrio. El suelo, en esas condiciones, hay zonas en que realmente resbala muchísimo, pero otras en las que tiene mucho más agarre de lo que parece: un buen «truco» para saber qué tal vamos de agarre es ponerlo a prueba con el freno trasero, especialmente si nuestra moto no tiene frenada integral (en ese caso no es posible...). Frenar fuerte, pero con tacto, atrás hasta bloquear la rueda es sencillo y un pequeño bloqueo no nos desestabilizará (pruébalo sin miedo en seco y verás que es fácil e inofensivo), y hacerlo de vez en cuando nos permitirá conocer con precisión cuánto cuidado debemos tener con el freno delantero sobre un suelo «sospechoso». Los frenos son muy potentes e importantes, pero nunca sabrás cuánto es capaz de frenar tu moto si no practicas con ellos: eso será de gran ayuda ante una emergencia.

NO TE OLVIDES...

- El incidente más habitual (tanto entre coches como entre coche y moto) sigue siendo el «alcance»: uno da por detrás al otro, porque iba demasiado cerca o distraído. Es muy fácil, en moto, quedarse circulando demasiado cerca del coche que nos precede: evítalo, deja siempre margen extra de seguridad, y no vayas justo por su centro así podrás «escapar» hacia un lado si frena de repente. Estar atento al tráfico delante suyo ayudará a prevenir su detención.
- En general debes evitar la posibilidad que tu trayectoria se cruce con la de otro vehículo, y viceversa. En las rotondas eso es especialmente importante ya que normalmente, por la colocación de cada vehículo, el otro no te verá o no esperará que hagas esa maniobra (permanecer en ella si vas a salir incorrectamente desde el carril interior, o seguir en ella si sigues circulando correctamente por el exterior cuando él salga mal).
- Practica evitando pisar las líneas blancas, tapas y rejillas en seco, en lugar de dejar que tu moto o scooter pase por «donde quiera» (fuérzala con el manillar a ir por donde tú quieras). Así, cuando llueva, será más fácil evitar esas zonas tan resbaladizas con agua.

3

Líneas blancas: cuidado

Si normalmente es mejor evitar pisar la señalización horizontal (líneas blancas), cuando llueve y esa pintura se moja hay que extremar el cuidado pues esas zonas se convierten en «hielo». Mucho cuidado también a señalización provisional, cuando hay obras, con señales tapadas con alquitrán o pintura amarilla más deslizante que una blanca apropiada, por suerte cada vez más usada por algunos ayuntamientos aunque todavía muy lejos de estar generalizada. En los cruces, debes intentar pasar entre las líneas del primer paso de cebra, girar en la zona limpia lo necesario para encarar el siguiente paso de cebra ya alineado, pasando de nuevo por la zona sin pintar. Practica normalmente este ejercicio y verás qué fácilmente evitas pisar esas zonas resbaladizas cuando llueve. Cuanto menos pases por ellas, y aún más en mojado, más problemas evitarás.

4

Rejillas, tapas y manchas

Además de la señalización, hay muchas otras «trampas» que en seco pueden no serlo tanto, pero en mojado son grandes riesgos para nuestra estabilidad: las rejillas de ventilación de aparcamientos o metros, y las tapas de alcantarillado o de instalaciones eléctricas. Todas estas partes metálicas son muy resbaladizas cuando están húmedas, y algunas a veces están justo en zonas de frenada, cerca de semáforos, intenta frenar con anticipación. Otro buen motivo para esto es que en la zona cercana al paso de cebra es donde más restos de grasa se acumulan (de coches parados esperando al semáforo) y esos restos, con agua, son también «hielo». Si tienes que frenar por esa zona, desvíate del centro del carril que siempre es la parte más sucia.