

Buena visibilidad

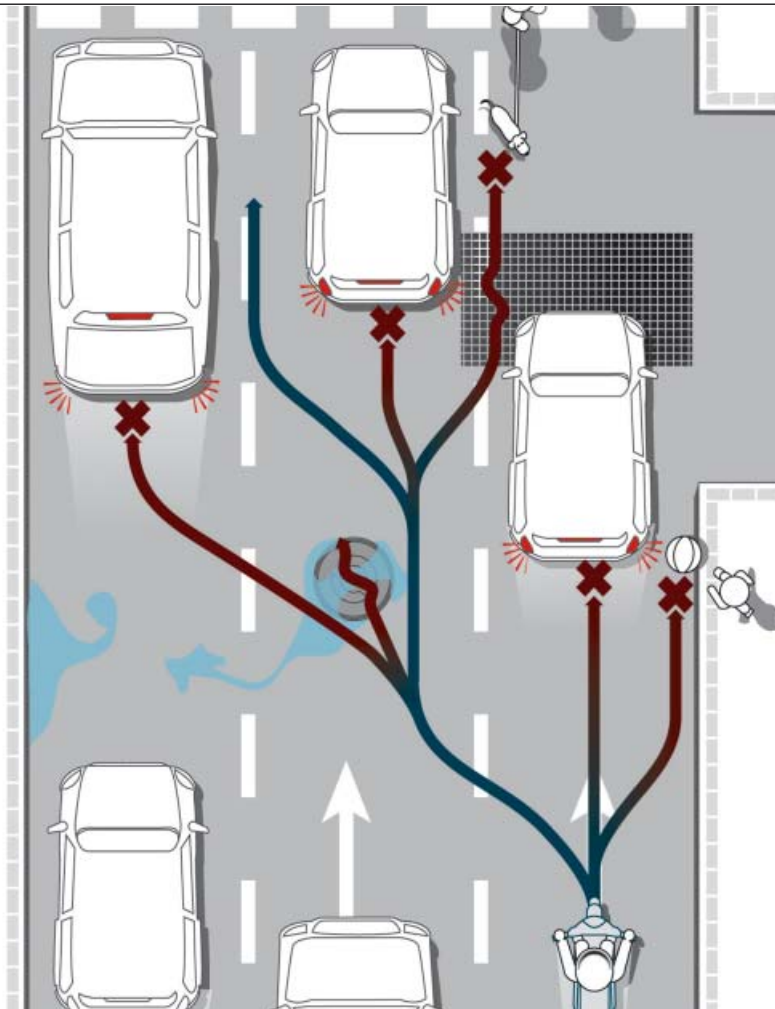
Se cumplen tres años ya de la entrada en vigor de la convalidación, cuando conductores con carné de coche pudieron por fin llevar motos y scooter hasta 125cc. Repasemos algunas situaciones importantes para los recién llegados a las dos ruedas. JM^{PA} ILUSTRACIONES: IKI

TODOS hemos oído alguna vez la frase: «no te he visto». Y lo malo es que cuando la oímos es porque acaba de pasar algo, como poco que nos hemos llevado un buen susto cuando alguien en coche ha realizado una maniobra inesperada, y quizás cuando estamos ya en el suelo. El caso es que, unas veces, la frase es cierta y aquel conductor no nos ha visto, quizás porque nosotros nos hemos puesto cerca demasiado rápido, o porque estábamos en una zona en la que él era imposible que nos viera. Dentro de un coche hay muchas zonas «ciegas», y en esta época de niebla o lluvias esas zonas aumentan pues la visibilidad lateral y trasera queda muy mermada. Tampoco es menos cierto que otras veces la frase encierra una verdad algo diferente: no nos han visto... porque no han mirado. Así que por nuestra propia seguridad debemos asegurarnos de que nos miren cuando pueda haber riesgo.

Y es que es un dato bien sabido que uno de cada tres accidentes de moto en los que interviene otro vehículo está provocado por el otro, no por la moto, por lo que es mejor pecar de un exceso de precaución, de avisar más de la cuenta, que no hacerlo y tener que arrepentirse después. Veamos la importancia de ver, y la de ser visto.

PÁSALO

Desde Scootermanía queremos que esta sección sea útil a cuantos más motoristas, expertos o inexpertos, mejor, y desde ese punto de vista tenemos que decir que celebramos la reproducción de nuestras páginas en varias páginas y foros de internet, además de nuestra propia web (www.webscootermania.com) donde evidentemente los puedes encontrar, de forma totalmente gratuita. Sin embargo pedimos a quienes hagan uso de nuestras imágenes y contenidos de esta sección que citen su origen: revista mensual Scootermanía. Gracias y... ¡pásalo!



1

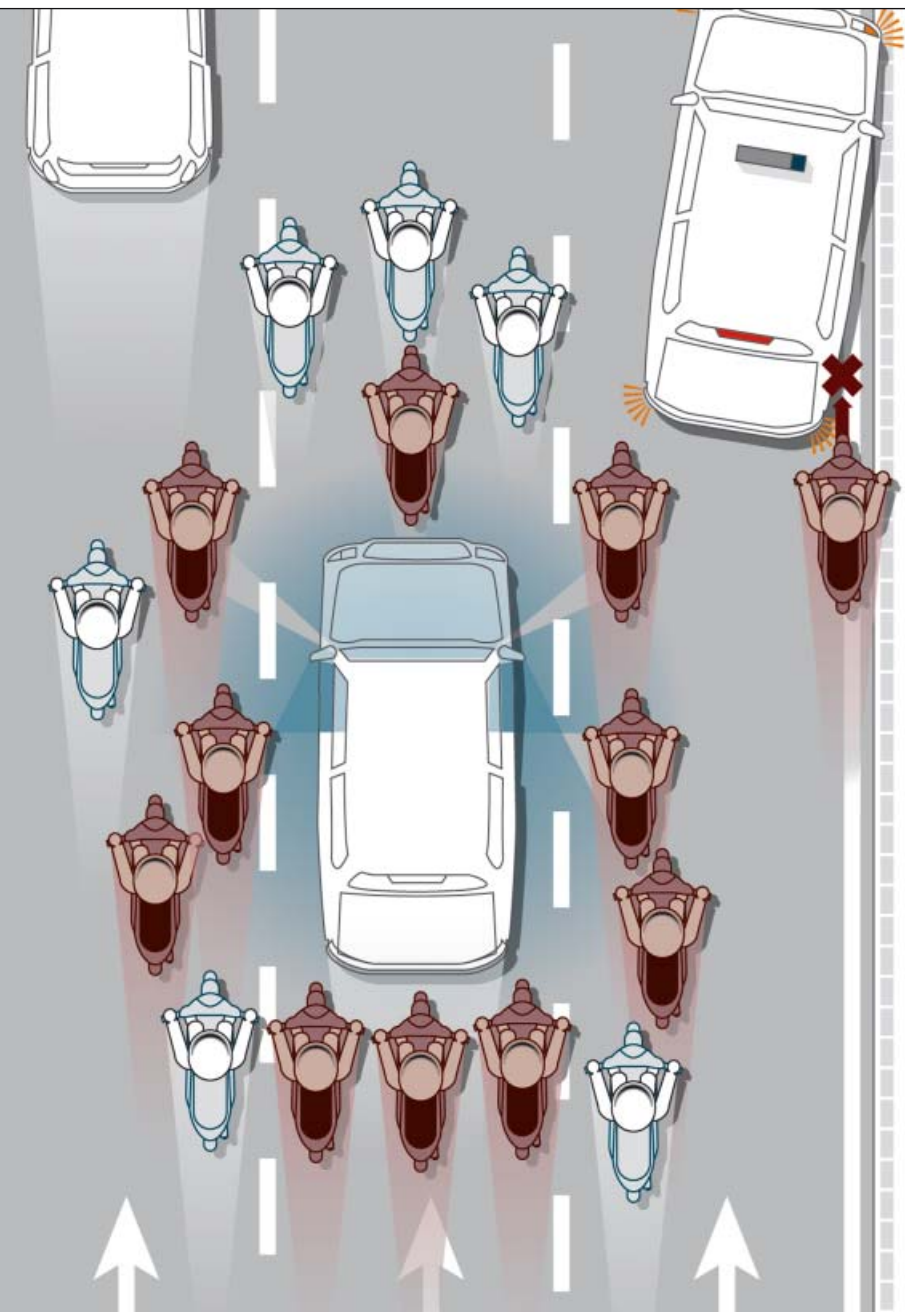
Mirada cercana y lejana

Cuando hablamos de visión, lo primero por supuesto es hacia dónde miras cuando vas conduciendo tu moto. Es importante aprender a, por una parte, mantener cierta mirada lejana: esa es la que nos da la trayectoria, hacia donde vamos; en carretera nos lleva de curva a curva, en ciudad lo hará de cruce en cruce, o hasta la siguiente glorieta, etcétera. Por otra parte, no es menos importante mantener la atención cercana, por el tráfico que nos rodea y también por el firme que vamos a ir pisando a corto plazo: alcantarillas, tapas de registros o un asfalto en mal estado. La idea es ir siguiendo nuestros movimientos cercanos, dando «golpes de vista» lejos de vez en cuando, y combinar todo eso con una visión periférica que poco a poco iremos entrenando y que, sin necesitar nuestra atención, nos avisará cuando haya algún riesgo cerca.

2

Mira hacia donde vas

Ya sabemos cuánto trabajo va a tener nuestra visión, y nuestro cerebro, cuando vayamos en moto. ¿Y en qué debemos fijarnos al ir mirando por donde pasaremos? En el dibujo de la izquierda tienes unas cuantas pistas: en rojo, trayectorias incorrectas o que nos pondrán en riesgo. No es buena idea pensar que pasaremos cerca de la parte trasera de un coche (podría para de imprevisto y no tendríamos margen de maniobra), ni tampoco por su derecha si hay un posible giro hacia ese lado (puede decidir girar justo cuando estemos pasando y no tendremos tiempo de reacción). También es bueno fijarse en qué hay por el suelo, así evitaremos a tiempo pisar tapas de alcantarilla, charcos, manchas de grasa, rejillas, la parte blanca del paso de cebr... La visión periférica es la que nos informará de otros riesgos, como un niño jugando cerca, o un perro suelto, que podrían pasar a la calzada y darnos un buen susto.



El truco

Tenemos claro qué es la visión lejana (hacia donde nos dirigimos), la cercana (qué suelo estamos pisando) pero ¿qué es la periférica? Es la que nos permite percibir objetos a los que no estamos dirigiendo directamente nuestra mirada, y es importante porque será la que nos salvará de sustos por puertas que se abren, peatones que cruzan donde no deben, etcétera. Hay quien la tiene más o menos desarrollada pero es algo que necesita cierto entrenamiento, aunque es sencillo hacerlo cotidianamente: puedes contar baldosas si vas andando con la mirada al frente, puedes intentar ver la acción en la pantalla de la TV dirigiendo la mirada a una esquina, o intentar ver el contenido de estas páginas fijándote sólo en el titular...

NO TE OLVIDES...

- Circula siempre con tus luces puestas. El supuesto ahorro en bombilla o batería es ridículo comparado con el riesgo de que alguien no te vea y se cruce en tu camino.
- Indica siempre sobradamente cualquier maniobra que vayas a hacer (intermitentes, toques de luz de freno).
- Intenta estar situado dentro del tráfico allí donde los demás conductores puedan verte bien: evita estar «escondido» o tendrán razón con la famosa frase del «no te he visto».
- Alerta visualmente (ráfaga) o con la bocina a quien sospechas pueda estar a punto de hacer algún movimiento arriesgado para ti. Si por lo que sea estás en una zona de poca visibilidad, es doblemente importante esa alerta.
- No te quedes mirando siempre sólo el suelo que vas a pisar: «envía» tu mirada a lo lejos de vez en cuando, ejercitarás la vista y esa visión lejana ayuda a ir teniendo claros los próximos movimientos, ya sean en ciudad o en una carretera de curvas.
- La mirada cercana debe buscar «trampas» permanentemente, para evitar pisar rejillas, manchas de grasa, gravilla o las líneas blancas. Es importante evitar el susto que puede ser encontrarte de repente circulando sobre una superficie de poco agarre.

3

Aquí sí, ahí no...

Fíjate en nuestro segundo dibujo: no es una «manifestación» de motos, sino que hemos querido representar en qué zonas es mala idea estar en las cercanías de un coche, en relación a la visibilidad de su conductor, y a la capacidad de reacción ante una maniobra brusca. Toda la parte trasera del coche, desde el asiento del conductor hacia atrás, es a priori «mala», porque los espejos siempre tienen zonas muertas ahí, y porque hace falta que el conductor se esfuerce en mirar por esos espejos, o girar la cabeza, para ver si hay alguien ahí (y no siempre lo hacen). La parte trasera es la más delicada, no sólo no nos ven sino que no tendremos tiempo de esquivarle si frena: nunca te sitúes ahí. Delante, según qué coche o furgoneta puede no verte bien si estás en la zona que tapa las vigas del parabrisas, y desde luego no debes dejar que nadie te siga tan de cerca (moto centrada delante).

4

Hazte ver... y oír

En condiciones normales de circulación, en moto es importante que te vean: por eso es obligatorio llevar siempre la luz de cruce encendida (si tu moto no la enciende automáticamente hazlo tú, no vayas nunca sin luces). Pero muchas veces no basta sólo con eso, debemos situarnos circulando donde puedan vernos o, si sospechamos que un coche puede hacer una maniobra que suponga un riesgo para nosotros, tener preparada la mano izquierda para dar una ráfaga si es de noche o hay poca luz, o un breve toque de bocina que siempre es más eficaz y disuasorio. Por eso es importante llevar siempre que el tráfico sea denso el pulgar apoyado en el botón de la bocina: podremos alertar instantáneamente a ese conductor que no sabe que estamos ahí.