

Carriles y carreteras

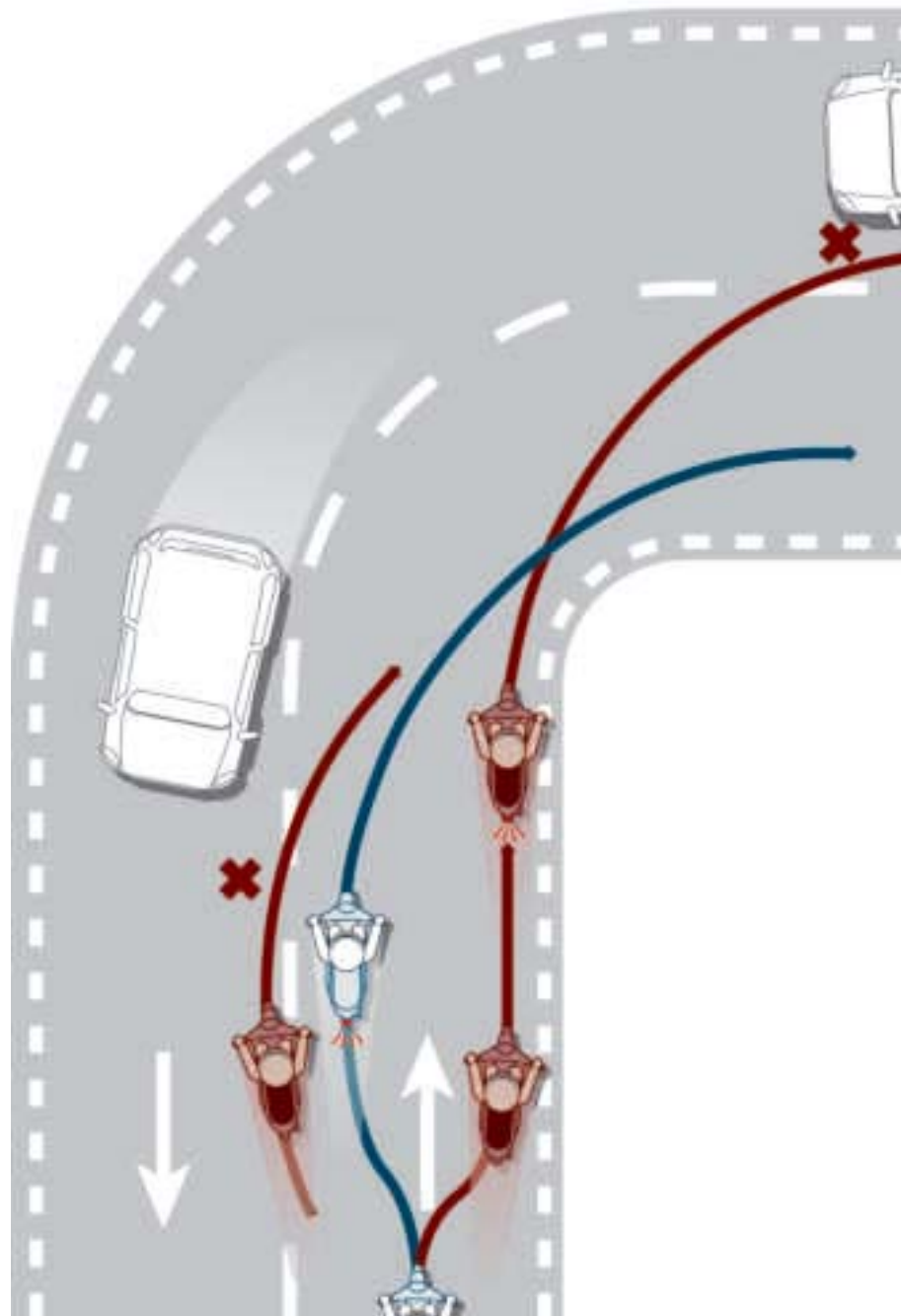
Circulando por ciudad o por carretera, en moto tenemos la ventaja que podemos usar la partes de nuestro «carril» que nos interesen y se adaptan a cada situación.

JMªA ILUSTRACIONES: IKI

CIRCULAR en moto por estos mundos tiene muchas ventajas, pero una de las más evidentes es que las calles y carreteras están hechas a medida de los coches y camiones, mucho más anchos, y eso nos deja amplísimos márgenes a la hora de decidir por dónde pasamos nosotros. El caso límite más evidente de esto es cuando podemos pasar entre coches parados ante un semáforo (lo que no es incorrecto, pues ellos están parados), o si ante una situación de riesgo por una mala apreciación nuestra o de otros tenemos que acabar pasando entre dos coches en marcha, lo que no es correcto ni seguro, pero puede convertir, lo que para otro vehículo sería un accidente, en una anécdota.

Este mes vamos a salir un poco del centro urbano para analizar una situación de lo más habitual, tanto como lo es circular por una carretera de doble sentido: nos encontraremos allí curvas más o menos cerradas, y hacia ambos lados (derecha e izquierda). En las curvas a derechas nosotros circularémos por la parte interior y los que vienen de frente lo harán por el exterior; en las curvas a izquierda se invierten los términos y seremos nosotros los que pasemos «por fuera» mientras el tráfico de frente lo hará por el interior. Esto, claro está, salvo que estemos en Gran Bretaña o una de sus ex colonias...

Veamos cómo debemos afrontar cada tipo de curva y qué errores comunes pueden llevarnos a situaciones de riesgo, para aprender a evitarlos.

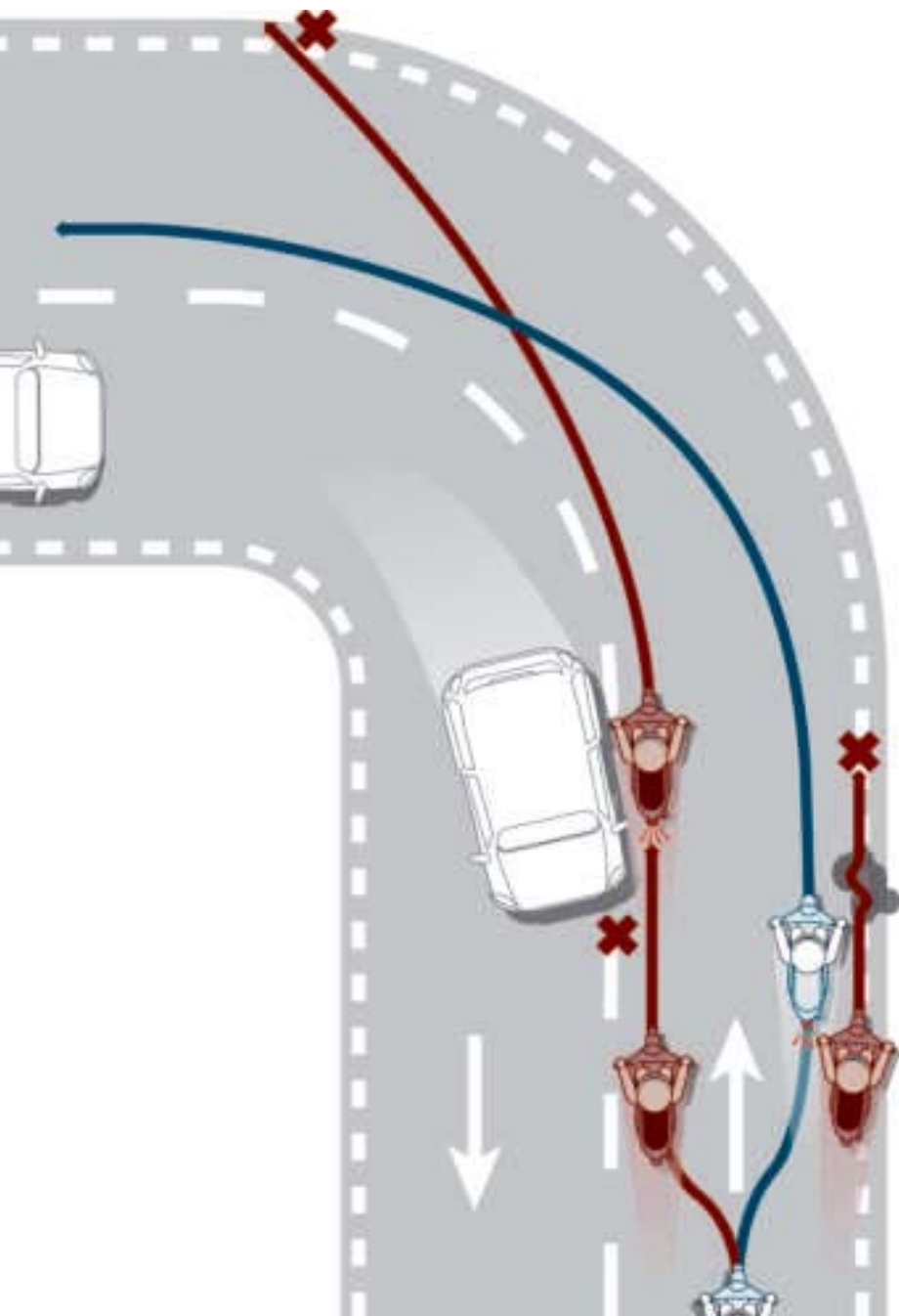


1 Curva a la derecha (trayectoria abierta)

Llegas a una curva hacia la derecha: dirígete hacia el exterior del carril, hacia el centro de la calzada, para mejorar tu visión de lo que viene después de la curva y del posible tráfico de frente, y empieza a frenar bien antes de que la curva empiece. Si frenas tarde te acercarás mucho al carril contrario y quizás venga alguien de frente. Cuidado. Cuando la velocidad sea reducida y adecuada a esa curva y situación, empieza la trazada dirigiendo la moto hacia un punto interior imaginario situado entre tu posición actual y la siguiente recta. Deja que la moto haga sola el principio de esa trazada, siempre bajo tu control, y al pasar por ese punto interior o «ápice» empieza a acelerar de nuevo para redondear la trayectoria y salir a la siguiente recta. Ya está, una curva a derechas perfecta.

2 Curva a la derecha (trayectoria cerrada)

Estás circulando por la derecha de tu carril y llegas a una curva a derechas: si te mantienes ahí no podrás ver tan bien lo que viene a continuación. Mal. Llegando a la curva empiezas a frenar para reducir al velocidad, pero como no sabes si esa curva se cierra o qué viene a continuación (¿un atasco? ¿un perro?) puedes llevarte la sorpresa que debas prolongar la frenada, acercándote con riesgo al carril contrario. Mal. Una vez reducida la velocidad y ya trazando la curva, como estás por la derecha y el interior, si aceleras sólo te queda abrir progresivamente la trayectoria: según cuánto aceleres y sea la curva, te irás abriendo a la izquierda hasta llegar al carril contrario. Muy mal. Acabas de dejar atrás una curva a derechas trazada desastrosamente, menos mal que hoy no venía nadie de frente...



El truco

¿De verdad crees que controlas tu moto o scooter? En el número que dedicamos a las glorietas comentamos lo útiles que son estas zonas «redondas» para practicar el control sobre la moto inclinada, y no son pocos los que nos han comentado sorprendidos cuánta razón teníamos. Recuerda: en una glorieta sin tráfico y de varios carriles puedes circular dando vueltas al ritmo al que estés cómodo, probando a dirigir tu scooter o moto a donde tú quieras en cada momento, cambiando de carril, abriendo trayectoria, cerrándola, tocando frenos y sintiendo cómo reacciona... Todo se hace a base de fuerza en el manillar, de ligeras presiones a ambos lados sintiendo las reacciones de la dirección. Recuerda revisar las presiones antes, o hazlo después si notas efectos extraños pues pueden deberse a eso si llevas una rueda baja.

NO TE OLVIDES...

- Abre la trayectoria justo antes de la curva: además de permitir trazar mejor, te dará el máximo campo de visión para saber qué te espera después.
- Nunca entres en una curva por su parte interior: te estás «cerrando puertas».
- Reduce siempre la velocidad antes de la curva, no dejes la frenada para cuando tengas que estar ya entrando en ella porque puedes encontrarte que eso no es posible.
- Evita tocar el freno delantero en plena inclinación: la geometría de dirección «tirará» de ti hacia fuera de la curva, y si aprietas demasiado la rueda no podrás con la tracción añadida y patinará.
- A mitad de trazada y cuando tengas claro por dónde saldrás de la curva, acelera sin titubear: una moto sin «demasiada» potencia es más estable en aceleración y redondeará la trazada.
- Cuidado en curvas a derechas con doble sentido: quien viene de frente puede «recortar» y pisar tu carril, así que deja margen por tu izquierda.
- Analiza siempre tu entorno: ¿son anchos los arcones? ¿Están limpios? ¿Hay guardarraíl? ¿Está despejada la escapatoria al campo? Piensa siempre con anticipación qué harías si ocurre lo peor y debes salir de la calzada, hacia dónde sería mejor dirigirse.

3 Curva a la izquierda (trayectoria abierta)

Se repite la situación de la curva a derechas, con la diferencia que a izquierdas si nos equivocamos y nos vemos obligados a abrir la trayectoria no nos meteremos en el tráfico de frente sino que nos saldremos de la calzada. En una zona despejada y sin guardarraíles puede no ocurrir nada más que una popular «excursión por la agricultura», pero por desgracia no siempre es así y ahí estarán los arcones excavados, los muros, raíles, bordillos, señales, coches aparcados... y demás obstáculos preparados para estropearnos el día. Tú conduces, no lo permitas: acércate al lado derecho del carril para tener mejor visión de lo que viene, frena a tiempo y busca un ápice lejano para evitar abrir la trayectoria al final de la curva. Bravo, una curva a izquierdas impecable.

4 Curva a la izquierda (trayectoria cerrada)

Estás llegando a una curva a izquierdas y te sitúas instintivamente a ese lado (izquierdo) de tu carril. Pues muy mal, porque estás perdiendo la posibilidad de ver mejor lo que viene a continuación. Además, si viene alguien de frente es posible que sea tan mal piloto como tú y que esté trazando su curva (a derechas para él) mal, llegando al final abierto... sí, y por tu carril: otro motivo para alejarse del centro llegando a una curva a izquierdas. Ahora frena para reducir la velocidad, y sigues por la parte izquierda (interior), así que cuando sueltes los frenos y empieces a trazar la curva no te quedará más remedio que empezar a abrir la trayectoria... que se seguirá abriendo a medida que aceleres, acercándote a la parte exterior de la calzada que tanto queremos evitar para salirnos.