

Técnicas y trucos de conducción

Me animé a crear este post debido al último susto que tuve con la moto, para aprender yo y que aprendamos todos, espero que sirva, allá va:

ejemplo: Estas rodando en piso mojado y en un cruce se atraviesa un carro que no marco parada. Tu primera reacción es frenar lo más duro que puedas con tan mala suerte que bloqueas la rueda delantera y se produce lo inevitable, la caída. Luego de esto queda la psicosis y cada vez que tienes que frenar duro te mueres del susto. Luego de un tiempo alguien te ayuda a analizar lo que pasó y te das cuenta que al frenar solo usaste el freno delantero y al ejercer demasiada presión sobre él se bloqueo la llanta perdiendo adherencia. Luego ese alguien te explica que si bien el freno delantero es el que detiene la moto el freno trasero le ayuda a mantener el control y que por esto la mejor manera de frenar es dosificar al mismo tiempo ambos frenos para que ninguno de los dos se bloquee logrando un compromiso entre la estabilidad durante el frenado y la adherencia que te permita detenerte en el menor tiempo posible. Después de esta breve teoría más la práctica de las siguientes veces que te pasaron situaciones parecidas hizo que rodaras más tranquilo y relajado. Teoría más experiencia es la clave de una conducción segura

Técnicas de Manejo (II parte)

El cuerpo y la moto



Aquí vemos una postura correcta sobre la moto, el cuerpo se nota relajado, manos y pies listos para reaccionar y la vista fija en la carretera.

Comenzaremos esta serie de artículos sobre técnicas de conducción por la parte más básica y es como obtener una posición adecuada de nuestro cuerpo sobre la moto, lo cual nos proporcionará mayor comodidad y seguridad cuando estamos conduciendo porque una correcta posición nos permitirá tener reacciones más rápidas ante cualquier eventualidad que se nos presente.



Aquí se ve una postura incorrecta, con los brazos estirados, la cintura muy forzada y los pies apoyados en la punta, dificultando una rápida reacción.

El cuerpo: La regla de oro es que nuestro cuerpo debe tener una posición natural y relajada. Para determinar esto, con la moto apoyada sobre el gato central, debemos sentarnos en el asiento de manera natural y con los brazos caídos y relajados. A partir de ahí, subiremos y extenderemos los brazos hasta alcanzar el manubrio con las manos. Los pies deben estar colocados sobre los estribos, apoyados en la zona media de la planta. Si tu moto no tiene gato central lo puedes practicar circulando a baja velocidad y en un sitio despejado. De esta manera nuestro propio cuerpo nos dirá cual es la posición correcta. Cualquier posición forzada y “antinatural”, como por ejemplo sentarse sobre el asiento del pasajero, es peligrosa porque retardará los tiempos de respuesta de nuestro cuerpo y sentiremos el cansancio más pronto. Por estas mismas razones es contraproducente viajar tres personas en una moto, que es un vehículo diseñado para dos, porque esta tercera persona, aunque sea un niño, obligará al conductor a forzar la posición del cuerpo.



Con las manos sobre el manubrio, en una posición que sea cómoda, debemos estirar los dedos y ajustar las palancas de forma que queden justo abajo, así será más fácil accionarlas y mucho más cómodo.

Manos y brazos: Partiendo de la correcta posición del cuerpo sobre la moto explicada anteriormente, debemos hacer la presión suficiente sobre los puños del manubrio para mantener con firmeza la dirección para que cualquier desnivel o piedra no nos descoloque la moto pero al mismo tiempo manteniendo los brazos y las manos relajados para retrasar el cansancio. Para lograr esto coloquemos las palmas de las manos sobre los puños dejando que se acoplen de manera natural a la inclinación del manubrio. A partir de ahí estiremos los dedos de las manos. Lo ideal es que en este punto los dedos caigan sobre las palancas de freno y clutch, por lo tanto será esta posición la que nos determine la altura a la que debemos ubicar las palancas. Además deben tener la distancia correcta a los puños para que nos permita accionar estos mandos de manera natural. Es una buena costumbre dejar permanentemente los dedos índice y corazón de cada mano sobre las palancas de clutch y freno, sobre todo esta última, lo que nos permitirá accionar los mandos con más rapidez y no perder décimas de segundo vitales mientras los dedos se desplazan hasta las palancas en una emergencia y así evitaremos frenadas bruscas o bloqueos de la rueda delantera al desplazar, con poco control debido a la urgencia, los dedos hacia la palanca del freno. Con el resto de los dedos haremos la presión sobre el manubrio para mantenerlo firme mientras conducimos.



La posición correcta de la mano es como muestra la foto. Bien apoyada en el manillar y con dos dedos listos para accionar el freno, así la reacción en una emergencia es mucho más rápida y controlada.

Posiciones “antinaturales” como llevar los codos metidos hacia adentro o ir con los brazos completamente estirados tan solo nos harán cansar más y perder capacidad de reacción.



Aquí vemos el pie apoyado correctamente en el estribo y justo sobre la palanca de cambios, así el movimiento para accionarla es mínimo. Lo mismo aplica al freno trasero. El truco está en ajustar las palancas.

Los pies: La posición correcta de los pies es aquella en la que teniéndolos sobre las estribas y apoyándonos con la parte media de la planta nos permitan accionar la palanca de cambio y el freno trasero sin necesidad de levantar el pie y desplazarlo. Poner la punta de los pies sobre las estribas, apoyarlos en los talones con el resto del pie colgando o hacer los cambios con la parte trasera del pie para no marcar los zapatos solo hará que nos cansemos más y nos tardemos más en hacer los cambios y frenar, con los peligros que esto puede acarrear. Es por esto que la costumbre de que nuestro acompañante apoye los pies sobre nuestras estribas dejándonos poco espacio a nosotros puede ser muy negativa para el correcto accionamiento de los mandos y el control sobre la moto. De acuerdo con lo explicado hasta el momento la posición adecuada de la palanca de cambios es aquella que nos permita accionarla, tanto hacia arriba como hacia abajo, sin sacar el pie del estribo y solo necesitando moverlo en sentido lateral, para poder utilizar el empeine al accionar la palanca hacia arriba, o la planta en el caso de hacerlo hacia abajo. De igual manera sucede con la palanca del freno trasero que debe estar a la altura correcta que nos permita accionarlo sin desplazar el pie y que nos quede justo debajo, aunque sin ejercer una presión que calentara el freno trasero y gastará las pastillas o bandas. Además de esto debemos tener cuidado de que el freno tenga un recorrido y un tacto con el que nos sintamos cómodos y nos permita frenar eficientemente.



En esta secuencia se aprecia el movimiento correcto para accionar la palanca de cambios.

En conclusión una correcta posición sobre la moto y sobre sus mandos hará que circulemos de manera más cómoda y relajada lo que nos permitirá reducir el cansancio y tener mayor capacidad de reacción ante cualquier eventualidad que se nos presente.

En el próximo artículo hablaremos sobre las técnicas de frenado que nos permitan detener nuestra moto de la manera más eficiente y segura posible.

Técnicas de Manejo (III parte)

La Frenada



Con el freno delantero se pueden hacer maravillas o desastres, todo es cuestión de tacto y práctica

Frenar correctamente nuestra motocicleta es quizás la parte más importante de todos los aspectos de la conducción porque puede ser la diferencia, ante una situación de emergencia, entre un desastre y un simple susto sin consecuencias. Lo peor es que mientras no tengamos problemas frenar de cualquier manera puede funcionar, pero el día que tengamos un percance nos daremos cuenta, de la manera más dura, que realmente no sabíamos hacerlo bien. Por ser la motocicleta un vehículo de dos ruedas con menos puntos de apoyo y poca huella de las llantas en contacto con el piso, la frenada es más delicada, tiene que hacerse con más precisión y con la técnica correcta para garantizar nuestra seguridad.

Antes de frenar

Existen varios aspectos que debemos garantizar para frenar de manera efectiva.

Aspectos mecánicos: Las llantas deben estar en buen estado y con las presiones correctas, todos los componentes de los frenos – discos, tambores, pastillas, bandas, cables, mangueras, líquido de frenos – deben estar en perfecto estado y deben recibir su mantenimiento con regularidad, por personas capacitadas.

Conducción: debemos estar completamente concentrados en el acto de conducir. En un carro es muy común escuchar la radio, conversar y hasta hablar por celular (ojo que ahora es ilegal). En cambio en la motocicleta como vamos más expuestos y las consecuencias pueden ser peores, debemos ir completamente concentrados, manejando a la defensiva y anticipando, esto quiere decir - al mejor estilo de las leyes de Murphy - imaginarse lo peor. ¿Será que ese carro no me ha visto y cambia de carril cuando yo estoy pasando? Tenlo por seguro que si. ¿En este cruce yo llevo la vía, debo frenar? Es mejor por que no falta el carro que se cruza sin aviso. Estas y muchas otras situaciones se nos presentan a diario, así que anticipar, reducir la velocidad o frenar como precaución puede darnos los metros y las centésimas de segundo necesarios para tener el margen suficiente que garantice nuestra seguridad.

Freno motor: Consiste en usar el motor, reduciendo los cambios, como retenedor para disminuir la velocidad. Esto permitirá disminuir el esfuerzo sobre los frenos y reducir la velocidad de una manera gradual al acercarnos a un semáforo, intersección o antes de afrontar una curva en carretera. Esto es aplicable a los motores de 4 tiempos, los de 2 tiempos tienen menor poder de retención. **Mano y pie sobre los frenos:** Este aspecto lo mencionamos en el artículo pasado y consiste en tener dos dedos de la mano sobre la maneta de frenos y el pie sobre el pedal de freno trasero, listos para entrar en acción cuando se requiera lo que permite ganar centésimas de segundos en una situación apurada. En la practica lo que se usa normalmente no es llevar todo el tiempo esta posición sino que cuando nos acercamos a una zona de mucho tráfico, intersecciones o en general una situación de potencial peligro adoptemos esta posición.

Técnica de frenado

El freno principal en la moto es el delantero, que es el que realmente detiene la moto. El trasero lo usamos como complemento y como ayuda para estabilizar la moto, en todo caso cada uno de los frenos tiene su papel y lo ideal en toda situación es usar los dos al mismo tiempo. Si usamos solo el delantero corremos el riesgo de que la moto se “clave” demasiado de adelante y en el peor de los casos salgamos despedidos por el frente o bloqueemos la llanta, perdiendo adherencia y se produzca una caída. Si usamos solo el trasero necesitaremos mucha más distancia para frenar y en situaciones extremas la moto dará coletazos de atrás corriendo el riesgo de que se nos desestabilice ocasionando la caída. Lo más aconsejable es frenar levemente con el freno trasero instantes antes de accionar el freno delantero, de este modo la parte trasera de la moto bajara ligeramente – debido a la comprensión de la suspensión trasera – evitando que el peso se desplace demasiado hacia el tren delantero ayudando a conseguir una frenada más equilibrada. La acción de frenar debe hacerse con suavidad y progresivamente, esto no quiere decir que no podamos frenar con contundencia en caso de una situación apurada.

Frenar sobre piso mojado o superficies deslizantes

En estas circunstancias la maniobra de frenado debe hacerse con mucha más suavidad y tacto. La técnica sigue siendo básicamente la misma aunque se frena un poco más con el freno trasero, pero no porque se frene más con este sino porque se actúa menos sobre el delantero. Lo que debemos tener más presente es que las distancias de frenado en mojado o en superficies deslizantes (destapado, pantano) aumentan por lo que es imprescindible tener mayor tiempo de anticipación y frenar antes de lo que lo haríamos en piso seco para tener el tiempo y el espacio necesario para hacerlo con más suavidad, porque como es obvio, es mucho más fácil bloquear las ruedas, perder adherencia y por lo tanto perder la vertical de la moto. Frenar bien sobre mojado o superficies deslizantes es una buena escuela que sirve también en piso seco porque nos ayuda a afinar el tacto y la sensibilidad sobre los frenos. En este aspecto los motocrosistas y enduristas nos llevan ventaja porque al rodar siempre en terrenos de poca adherencia desarrollan esta habilidad mucho más que nosotros, los motociclistas normales.

Las técnicas de frenado que te explicamos en los párrafos anteriores son la teoría que tienen que ir acompañada de la práctica y de los “kilómetros” que son los que nos permiten que nuestros movimientos no sean pensados sino que al estar interiorizados los hagamos de manera intuitiva y por reflejo. Si no tienes mucha experiencia lo más recomendable es que busques un sitio despejado y seguro en el cual puedas practicar a diferentes velocidades y circunstancias, esto te dará la confianza necesaria para cuando estés en la calle en medio de los vehículos o en carretera. Lo que buscamos es entender y “sentir” como reacciona nuestra moto en el momento de frenar, como es el desplazamiento de pesos hacia adelante, como se comportan las llantas, que presión debemos ejercer sobre los mandos, de esta manera seremos capaces de adecuar todas las variables que intervienen en el frenado – Presión que se aplica, dosificación, anticipación – a las diferentes circunstancias que nos enfrentemos, moto cargada, piso mojado, curvas o situaciones de emergencia.

Por último te damos unos consejos que nunca sobran: Cuando coloques pastillas o bandas nuevas ten en cuenta que mientras asientan no van a ser tan efectivas como después de unos kilómetros de rodamiento, así que al principio hay que andar con más precaución. Lo mismo se aplica para las llantas nuevas que los primeros kilómetros tienen menos adherencia de lo normal. Ten mucho cuidado con las señales de tránsito pintadas en el piso - flechas, límites de velocidad, pasos de cebra – porque estas pinturas tienen base de aceite lo que las hace muy deslizantes. Frenar en mojado y sobre una de estas señales puede conducir muy fácilmente al desastre. Cuando pases por charcos o con mucha lluvia, en especial para los frenos de tambor, el agua se puede introducir y restar capacidad de frenado a nuestra motocicleta. Frenar siempre será una operación más delicada en los scooters y motonetas (estilo plus) porque al tener ruedas pequeñas y la mayor parte del peso en la parte trasera su estabilidad no es tan buena como en una moto normal.

Esperamos que este artículo te ayude a mejorar tu técnica de frenado y recuerda que siempre en caso de duda ante una situación de potencial peligro o condiciones del camino es mejor reducir la velocidad y frenar antes.

Técnicas de Manejo (IV parte)

Las Curvas

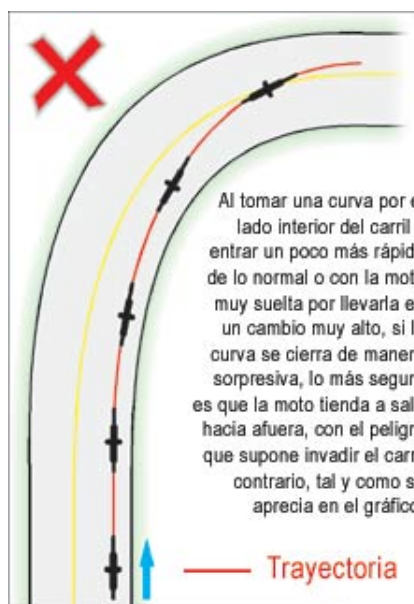


Una moto se conduce con la mirada y al tomar una curva siempre se debe tener la vista un paso adelante, anticipando cada paso dentro de ella.

Tal vez uno de los mayores placeres de montar en moto es salir a una carretera de montaña en un día soleado y disfrutar las curvas cogiendo nuestro propio ritmo y enlazándolas una tras otra en un baile continuo que brinda una gran satisfacción. Para que las podamos disfrutar de esta manera debemos utilizar las técnicas correctas para evitar perder el control dentro de la curva o como decimos coloquialmente “que nos coma la curva” y terminemos arrastrándonos por fuera de ella o invadiendo el carril contrario lo que puede ser mortal, y tristemente lo ha sido para muchos, si viene un carro en sentido contrario. En la vía Medellín - Manizales un poco después de que se toma el desvío hacia Irra hay una curva cerrada a la derecha que desemboca en la entrada a un túnel. Este punto es celebre porque ha cobrado un gran número de vidas de motociclistas, que por una mala técnica a la hora de afrontar la curva, han terminado estrellados contra la pared de la entrada al túnel o con vehículos que salían del mismo viniendo en dirección contraria.

La técnica

En realidad la teoría es sencilla, como todo lo que hemos tratado, pero hay que practicarla bastante para interiorizarla y hacerla por reflejo e instinto. Esta técnica se divide en frenar, inclinar, paso por la curva y salida. Antes de explicar cada una de las fases debemos decir que lo más importante de todo es la mirada; una moto se conduce con la mirada porque ésta tiende a ir hacia el sitio que estemos mirando, por esto es muy importante que tengamos nuestra vista fija en el próximo paso para ir preparándolo y anticipar cualquier eventualidad. Cuando frenemos nuestra mirada debe estar buscando el mejor sitio para inclinar, luego debe ir monitoreando el paso por la curva, buscando la salida y el mejor sitio para acelerar nuevamente. Si te fijas en fotografías de pilotos te darás cuenta que su mirada siempre va un paso adelante. Ahora si comencemos con la teoría.



Frenar:

Cuando todavía estemos en línea recta debemos colocar la moto en el lado exterior de la curva; si es a la izquierda cerca de la orilla pero no demasiado porque puede haber suciedad, bicicletas o peatones, si es a la derecha cerca del centro de la carretera pero tampoco demasiado para no estar muy cerca de los vehículos que vienen en sentido contrario. La razón es que de esta manera es más fácil seguir el radio de la curva a medida que transitamos por ella; en cambio si la tomamos por el lado interior la moto tenderá a describir un radio más amplio que el de la curva sacándonos fuera del carril. Una vez colocada la moto comenzamos la frenada; si vamos a un ritmo tranquilo podemos ayudarnos del freno motor (¿recuerdas el artículo pasado sobre técnicas de frenado?) reduciendo una o dos marchas y acompañándolo con los frenos de una manera suave y dosificada. La reducción de marchas también ayuda para que no entremos con la moto muy “suelta” a la curva, la podamos controlar mejor y tener el motor listo para acelerar a la salida. Si vas a mayor ritmo, aparte del freno motor (con cuidado si vas muy alto de revoluciones), debes accionar con fuerza los frenos al principio para reducir la velocidad y suave al final para afinar la entrada a la curva. Debes tener muy presente que el frenado, hasta el punto que necesitemos para afrontar la curva, debe hacerse antes de inclinar la moto porque si intentas inclinar con los frenos todavía accionados verás que la moto se resiste a inclinarse y tiende a seguir derecho, lo que te puede desacomodar.

Inclinar:

La inclinación, fuerte o suave, depende en gran medida de la velocidad que hayamos elegido para afrontar la curva, lo que a su vez está en función de la moto que estemos conduciendo, las condiciones del asfalto, del clima, de nuestras llantas, del conocimiento que tengamos de la carretera y por supuesto de nuestra habilidad y experiencia. De todas maneras, cualquiera que sea la situación, lo más importante es haber elegido previamente con la mirada el punto donde comenzar la inclinación, ni muy pronto ni muy tarde de acuerdo con la geometría de la curva, para garantizar una buena trayectoria en el paso por la misma.



Paso por la curva:

¿Has visto como en las carreras de F1 o motociclismo los pilotos cortan las curvas buscando la mejor trayectoria? Bueno, algo parecido podemos hacer con nuestra moto en el espacio que nos permite nuestro carril. Recuerda que veníamos por el lado exterior describiendo la curva con la mirada hacia adelante. En el momento que veamos la salida de la curva (sobre todo en las curvas ciegas) y que todo esta despejado y sin peligros potenciales a la vista, podemos “cortar” la curva (ojo, sin salirnos de nuestro carril) yéndonos gradualmente hacia el interior de la misma. De esta manera logramos una trayectoria más limpia, una mayor velocidad de paso y colocar mejor la moto para la salida. Otra de las ventajas de tomar la curva por fuera y cortarla de la manera como lo hemos descrito es que, si estas en plena curva y te encuentras con un obstáculo o ves que la trayectoria se cierra repentinamente (que es el caso de la carretera a Manizales que contamos al principio) o viene un carro en sentido contrario invadiendo nuestro carril, podemos inclinar más la moto, porque tenemos margen para ello, y salvar la situación. Recuerda que ya la mirada esta buscando la salida y el punto donde podemos acelerar nuevamente.

Salida:

Cuando lleguemos al punto escogido aceleramos de manera gradual, esto más el movimiento de nuestro cuerpo harán que la moto se levante conduciéndonos fuera de la curva. En este momento la mirada ya estará buscando la próxima curva y calculando la manera como afrontarla. Si las curvas son seguidas la misma trayectoria que seguimos a la salida nos ayudará a colocar la moto nuevamente en el exterior del carril y repetir todo el proceso nuevamente.

Por último hay que anotar que debemos tener mayores precauciones en las curvas en bajada por que son más difíciles, por el efecto de la gravedad que causa inercias extras, que las curvas en subida donde generalmente podemos disfrutar más. También hay que decir que las más complicadas son las curvas en U porque la trayectoria al interior de la misma es más larga y requiere más cuidado y tacto.

Esperamos que practiques estas técnicas y notarás que tu confianza para afrontar las curvas aumentará y te ayudarán a disfrutar más de la carretera y de las curvas, que repito, es uno de los mayores placeres que tiene la moto.

Técnicas de Manejo (V parte)

Aprovechamiento del motor



Saber aprovechar el motor de nuestra máquina nos permitirá disfrutar al máximo de ella, manteniéndola en perfecto estado de salud

El motor es el que aporta el movimiento dinámico a nuestras máquinas y esta diseñado para trabajar en una banda de revoluciones por minuto que van desde el régimen mínimo, por lo general 1.000 rpm, hasta el máximo que puede ser de 7.000rpm a 10.000rpm o inclusive regimenes mayores para las motos deportivas. Para aprovechar de la mejor manera posible el potencial que nos brinda el motor debemos mantenerlo funcionando siempre en la banda de rpm donde tenga un desempeño más óptimo y eficiente de acuerdo al tipo de propulsor que tenga nuestra moto y a las diferentes circunstancias en las que rodemos. A continuación analizaremos algunos aspectos que te ayudarán en este aspecto.

Mantenimiento:

Es muy difícil aprovechar de la mejor manera un motor que no tiene un adecuado mantenimiento y por lo tanto no funciona de manera óptima. No esperes a que algo falle para llevar la moto al taller. La mejor manera de disfrutar al máximo nuestra máquina y su motor es haciendo las revisiones periódicas de mantenimiento que recomienda el fabricante y que aparecen en el manual de la moto.

Torque y Potencia:

Estas son las señas de identidad de un motor (ver recuadro) y las que nos indican su carácter. Si tenemos una moto con un torque alto y que lo entrega a bajas rpm será un motor con el cual se puede rodar a ritmo tranquilo con mucha suavidad y sin hacer muchos cambios de marchas y con buena aceleración al arrancar. Por el contrario si tenemos un motor que entrega el torque y la potencia máximas a un régimen relativamente alto será una moto que por el contrario tendrá muy buena reserva de potencia y una estirada muy buena en la zona alta del tacómetro, tal como sucede en las deportivas. En teoría la zona donde mejor funciona el motor es en aquella gama de rpm comprendida entre el torque máximo y la potencia máxima pero en la practica es algo intuitivo, máxime que gran parte de nuestras motos no tienen tacómetro, y depende del conocimiento que adquiramos del motor a través de los kilómetros rodados en todo tipo de circunstancias. Por ejemplo la Suzuki GS500, que es una moto que conozco bien, entrega el

torque máximo a 7.500rpm y la potencia máxima a 9.200rpm, en la practica tiene tres zonas diferentes de uso que se utilizan de acuerdo a las circunstancias. Para rodar a ritmo tranquilo en la ciudad, en terreno plano y sin afanes el motor funciona de manera óptima de 3.500 a 5.000rpm. Estas cifras aunque están por debajo del torque máximo son suficientes para que el motor produzca la potencia adecuada para mover la moto de manera óptima. Si se le exige más al motor por ejemplo en, una carretera de montaña o en adelantamientos, la zona donde funciona mejor es alrededor del torque máximo, esto es entre 6.000 y 8.000rpm. En esta zona la respuesta al acelerador es mejor y más contundente. En condiciones extremas como un adelantamiento crítico en carretera (poco espacio y tiempo para pasar), lo ideal es llevarla hasta la zona de potencia máxima, 9.000 rpm, para aprovechar todo el potencial que nos puede dar el motor. Obviamente que estamos hablando de una moto que tiene una potencia respetable, en otras motos con menos caballería talvez solo alcances a distinguir dos zonas del motor o en las más pequeñas una sola, la de ritmo tranquilo con poca velocidad y aceleración pobre. La clave está en aprender a conocer el motor y "sentirlo" para determinar cuando está funcionando bien, ni demasiado forzado, ni demasiado agotado porque ambos extremos son perjudiciales para su salud mecánica, y en ellos se gasta más combustible y se generan más residuos de carbón en su interior.



Un motor que se encuentre en perfecto estado no tiene problemas al ser llevado a fondo, inclusive esto ayuda a mantener limpio el interior de la cámara de combustión.

Acelerador, embrague y cambios:

Para lograr el funcionamiento óptimo que describíamos en el punto anterior contamos con tres elementos para gobernar el motor; el acelerador, el embrague y los cambios. Si los usamos bien será mucho más fácil aprovechar el potencial del motor, si los usamos mal tendremos un comportamiento menos eficiente e inclusive a mediano o largo plazo problemas mecánicos evitables. La clave esta en la suavidad y progresividad con la que accionemos estos componentes. El acelerador no lo debemos enroscar de golpe sino de manera progresiva a medida que el motor vaya respondiendo, el embrague debe realizar todo el recorrido antes de meter el cambio y la palanca de cambios debemos tratarla con suavidad sin hacer movimientos bruscos. Esto no quiere decir que los movimientos tengan que ser lentos, pueden ser tan rápidos como queramos y conservar estos principios, obviamente que entre más rápido los hagamos la coordinación será más exigente para garantizar un funcionamiento suave y homogéneo, pudiendo exprimir todo el potencial de nuestro motor.

Otros consejos:

Como casi todas las motos funcionan a altas revoluciones una operación crítica es cuando reducimos de marcha porque puede representar una sobrecarga puntual para el motor, la caja y la transmisión. Para contrarrestar esto un buen consejo es que antes de soltar el embrague después de meter el cambio inferior demos un golpe de acelerador para subir un poco las revoluciones y de esta manera lograr un acople más suave. Esto es especialmente crítico cuando se bajan marchas para aprovechar el freno – motor.

Dejar agotar el motor (bajas revoluciones en marchas altas) es una de las cosas más perjudiciales que se pueden hacer porque ocasiona esfuerzos desiguales en el conjunto pistón, biela, cigüeñal que pueden ocasionar con el tiempo serios daños mecánicos, además el uso del combustible es poco eficiente y se forman mayores residuos sin quemar en los cilindros lo que también es perjudicial.

No temas subir las rpm del motor, pues esto no es perjudicial siempre y cuando, éste se encuentre en buenas condiciones y se observen las siguientes reglas. Cuando se viaje a ritmo constante (acelerador en una misma posición) no se debe sobrepasar el 70% u 80% de las rpm donde comienza la zona roja. Por ejemplo en la GS 500 la zona roja empieza en 10.000rpm por lo que no se debe sobrepasar de 7.000rpm a velocidad constante, esto en sexta representa unos 140 km/h, velocidad más que suficiente y en muchos casos exagerada para nuestras carreteras. Esto no quiere decir que no se pueda llegar hasta la zona roja; claro que se puede pero evitando mantener el motor a fondo por mucho tiempo, sólo lo suficiente para acelerar en un sobrepaso o en alguna circunstancia parecida. Inclusive esto ayuda a quemar los residuos de carbón que se van acumulando en los cilindros.

Técnicas de Manejo (VI parte)

Conducción con Pasajero



En esta oportunidad hemos preparado algunas recomendaciones que te servirán para que disfrutes mucho más tus salidas en pareja.

Un gran porcentaje del tiempo que pasamos conduciendo nuestras motos lo hacemos solos o de vez en cuando llevamos algún pasajero ocasional en un tramo corto lo cual no aporta muchas diferencias a nuestro estilo de conducción, sin embargo uno de los encantos del motociclismo es poder compartirlo con nuestra pareja o amigos ya sea en ciudad o en carretera disfrutando el placer de pasear en moto, inclusive hay especialistas en viajar en la parte de atrás que tienen gran experiencia y disfrutan tanto o más que los que vamos conduciendo logrando una gran compenetración, con lo cual el viaje se hace mucho mejor y es que la moto es una cuando vamos solos y otra cuando estamos acompañados. Repasemos los principales aspectos que debemos tener en cuenta.

Antes de ponernos en marcha

Si es nuestro pasajero habitual o alguien con experiencia viajando en la parte de atrás es tan sencillo como que se suba y arrancar pero si es alguien nuevo para nosotros o sin experiencia sobre una moto son varias las indicaciones que debemos darle y ponernos de acuerdo en varios aspectos.

Subirse: Lo ideal es que se suba a lo caballo, por el lado izquierdo y pasando el pie derecho sobre la moto. Nosotros debemos estar bien sentados y apoyando ambos pies en el suelo para prevenir cualquier desequilibrio. Las personas menos ágiles o bajitas tienden a “subirse” en el reposapiés para luego montarse en la moto, en este caso debemos sujetar con más firmeza la moto para que no nos desequilibre.

¿Cerca o lejos? Mientras no te moleste mucho, cuanto más adelantado se siente el pasajero mejor. Si se separa mucho no sientes donde está y también el centro de gravedad se retrasa mucho y la moto va peor.



Nuestro acompañante viaja igual de expuesto, por eso debe ir igual de protegido.

¿Qué hago con las manos? Esta será una de las preguntas que se hará el pasajero sin experiencia. Una opción es sujetarse de la cintura, pero sin apoyarse en los hombros, aunque esto no siempre cuadra. Otra opción es que agarre las asas de la parte de atrás o la parilla, el problema es que no todas las motos las tienen, o simplemente que lleve las manos sobre las rodillas que no es lo ideal porque una aceleración o frenada brusca lo pueden desestabilizar, en este caso se pueden usar las piernas, haciendo presión en los momentos en que sea necesario contra los muslos del conductor, de esta manera se puede viajar mucho más seguro.

Comunicación: Si el pasajero comienza a gritarnos desde la parte de atrás y no le entendemos por la velocidad y el viento esto hará que nos desconcentremos y pongamos menor atención a la conducción. Conviene antes de arrancar establecer un código de comunicación como por ejemplo un golpecito que indique cuidado o que se reduzca la velocidad para poder hablar.

Bajarse: La misma recomendación que al subirse, debemos sujetar bien la moto apoyando ambos pies en el suelo y así evitaremos que esta se nos vaya de las manos.

En marcha El comportamiento de la moto con pasajero puede ser completamente distinto al que estamos acostumbrados por lo cual debemos tener precauciones y tomar medidas para compensar esta diferencia de comportamiento.

Mayor peso atrás: El pasajero implica que el reparto de pesos cambie totalmente y ahora la rueda trasera soporte más peso (máxime si estamos de viaje y llevamos equipaje). Para compensar esto debemos aumentar la carga (tensionando el resorte) en el amortiguador trasero (si tenemos esta opción) y aumentar la presión de aire en la llanta trasera para prevenir comportamientos extraños en curvas.

Luces: Por el mayor peso atrás, las luces pueden quedar apuntando hacia arriba por lo que se deben ajustar para que sirvan de algo y no encandilar a los que vienen de frente.



Si se maneja adecuadamente, montar con pasajero es tan delicioso como hacerlo en solitario.

Cambio del comportamiento dinámico:

Por la diferencia de reparto de pesos se modifica el centro de gravedad y con ello el comportamiento al que estamos acostumbrados en nuestra moto. Debemos cambiar el chip y adecuarnos a las nuevas circunstancias. Para empezar al tener mayor peso en la rueda posterior el freno trasero será más efectivo y se demorará mucho más en bloquear la rueda por el mayor agarre, por esta razón lo podemos usar con más fuerza para tener una frenada equilibrada. Igualmente se modifica el comportamiento en las curvas y ahora la moto será más “perezosa” para meterla por lo que debemos comenzar la trazada y actuar con más anticipación que estando solos. También como la distancia al suelo se reduce es más fácil que en las curvas golpeemos la parte baja de la moto.

La recomendación principal es manejar con tranquilidad y suavidad, trazando las curvas con mayor finura, acelerando y frenando sin brusquedades, también por consideración con nuestro acompañante para que no termine yéndose hacia atrás y chocándose con nosotros continuamente, además estamos en la obligación de hacerle el viaje lo más placentero posible para que disfrute de la experiencia y no se convierta en un suplicio.

Otros factores que afectan la conducción son las acciones y reacciones del acompañante. El pasajero ideal es aquel que casi no se siente y forma un solo conjunto con el conductor, conservando siempre su misma línea tanto en recta como en las inclinaciones en las curvas. Los pasajeros sin experiencia tienden a contrarrestar instintivamente la inclinación de la moto en las curvas desplazando el cuerpo hacia el otro lado con resultados nefastos para nosotros que sentiremos como se mueve de manera extraña la moto y es más difícil llevarla por donde queremos. Cuando esto sucede, se debe anticipar la reacción del acompañante e indicarle que lo ideal es que se mantenga recto sobre la moto.



Es bueno recordar que las motos fueron diseñadas para dos ocupantes máximo.

Por último un par de recomendaciones: El pasajero debe estar tan bien equipado como nosotros porque en caso de algún percance estará igualmente expuesto, por lo tanto debe llevar casco y en carretera es imprescindible la chaqueta y los guantes. También debes tener en cuenta que el pasajero se cansa mucho antes por lo que las paradas deben ser más frecuentes.

Todo lo que hemos hablado es aplicable para cuando viajan dos personas que es el número máximo que permite una moto. Viajar tres o cuatro, como hemos visto algunas veces, reduce drásticamente nuestro margen de maniobra sobre la moto, convirtiendo esta práctica en algo completamente temerario, contraproducente y a todas luces irresponsable. En la moto vamos mucho más expuestos y en caso de accidente las consecuencias son peores que en un carro máxime que cuando hemos visto esta situación en nuestras calles o carreteras todos van en mangas de camisa y sin cascos, realmente no vale la pena jugar con la vida de nuestros acompañantes de esta manera y mucho menos si se trata de niños.

Técnicas de Manejo (VII parte)

Conducción en Mojado



Con el suelo mojado las condiciones cambian completamente y nuestro manejo debe adaptarse a ellas o de lo contrario tendremos sorpresas desagradables.

Uno de los aspectos más delicados de la conducción de una motocicleta es cuando lo tenemos que hacer sobre una superficie mojada, porque esto implica un cambio en todos los parámetros debido a la menor adherencia que ofrecen los neumáticos en estas condiciones. En general y como regla de oro la conducción, cuando el piso se encuentra mojado, todos los movimientos deben hacerse con mucha suavidad, evitando maniobras bruscas y de último momento; esto implica que los tiempos de reacción se aumentan bastante por lo cual acciones como tomar una curva, frenar, cambiar de carril o cruzar intersecciones necesitan más tiempo y las debemos planear con mayor anticipación. Otro aspecto importante es que debemos estar mucho más concentrados en la conducción que si rodáramos en piso seco, para evitar sorpresas. Repasemos los principales aspectos relacionados con la conducción en mojado.

Indumentaria: Lo ideal es que siempre estemos preparados para cuando la lluvia aparezca. Llevar constantemente el impermeable puede ser en algunas ocasiones engorroso, así como ponérselo cuando las primeras gotas caen, pero si vamos secos y confortables a pesar del aguacero, es una garantía de que nuestra atención estará puesta al 100% en la conducción, por el contrario, ir completamente mojados, con frío, con los pies sobre el tanque de gasolina para no mojarnos las pantorrillas y además renegando por todo esto, hará que le prestemos menor atención a la calle o carretera incrementando el riesgo de tener sorpresas desagradables y disminuyendo nuestro tiempo de reacción ante cualquier eventualidad. Merece mención especial el casco; si no lo llevamos puesto después de 40km/h las gotas de lluvia empiezan a sentirse en la cara como agujas que se entierran lo cual es supremamente molesto, en cambio llevando un casco (obviamente uno que cubra la cara) nos podemos olvidar del asunto e ir considerablemente más cómodos.



Usando la indumentaria correcta, podremos concentrarnos mucho mejor en la conducción

Llantas: El labrado de las llantas de nuestra moto tiene como función principal evacuar el agua cuando vamos rodando sobre piso mojado y la eficiencia de esta acción depende del buen estado de nuestras llantas. Si están gastadas (el labrado desaparece o tiene poca profundidad) se incrementa el riesgo de “acquaplaning” que es un fenómeno consistente en que se forma una película de agua (porque no se evacua bien) entre el suelo y la llanta, llegando el punto en el cual la moto rueda sobre la película de agua y no sobre el asfalto; si esto pasa ni los frenos ni la dirección responderán y la moto simplemente seguirá derecho hasta caer o chocar con algo.

Ritmo de conducción: Acelerar, frenar, transitar por carretera o entre los carros en la ciudad básicamente lo haremos de la misma manera pero a un ritmo menor, reduciendo la velocidad, preferiblemente a la mitad o menos, y aumentando la distancia respecto a los otros carros, esto debe ir unido a la suavidad en el manejo de la cual hablábamos en la introducción del artículo.

Frenar: Sobre mojado la maniobra de frenado debe hacerse con mucha más suavidad y tacto, actuando con un poco más de fuerza sobre el freno trasero, pero no porque se frene más con este sino porque se actúa menos sobre el delantero. Lo que debemos tener más presente es que las distancias de frenado aumentan por lo que es imprescindible tener mayor tiempo de anticipación y frenar antes de lo que lo haríamos en piso seco para tener el tiempo y el espacio necesario para hacerlo con más suavidad, porque como es obvio, es mucho más fácil bloquear las ruedas, perder adherencia y por lo tanto que se produzca una caída.

Rayas Blancas y señales de tránsito: Merece un punto aparte por su alta peligrosidad las rayas blancas pintadas para señalar el paso de peatones en los semáforos y las señales de tránsito sobre el asfalto, porque estas pinturas están hechas con una base de aceite lo cual ocasiona que cualquier gota de agua que caiga sobre ellas las convierta en una superficie altamente deslizante y muy peligrosa. Cuando el piso este mojado se debe evitar al máximo pisar estas señales y si por obligación debemos hacerlo, hay que tratar de pasar lo más recto posible sobre ellas sin frenar o haciéndolo con absoluta suavidad y delicadeza



Con el suelo mojado el riesgo de sufrir una caída aumenta bastante, por eso es importante mermar el ritmo y hacer todas las maniobras con gran delicadeza.

Todo lo que hemos tratado se basa en el hecho de que las llantas sobre el piso mojado pierden adherencia pero también hay otras circunstancias en las que el agarre de las llantas se ve comprometido y en estos casos son igualmente válidas las técnicas que hemos visto. Por ejemplo cuando compramos llantas nuevas estas vienen recubiertas con un residuo del desmoldante usado en el proceso de fabricación y este sólo se cae después de rodar un buen número de kilómetros, por eso es importante rodar con calma en esos mismos primeros kilómetros hasta que la llanta vaya adquiriendo toda su capacidad de adherencia.

La adherencia también varía en función de la temperatura que van tomando las llantas, por eso es bueno tener la precaución de dejar pasar unos kilómetros para que estas tomen un poco de temperatura y podamos exigirles a fondo, sobretodo en curvas. Este aspecto es más crítico en climas fríos porque las llantas se demoran mucho más en llegar a la temperatura ideal

Cuando se transita por carretera, o incluso en la ciudad, se debe poner mucha atención con las superficies deslizantes que aparecen por sorpresa, como por ejemplo regueros de aceite, arena, lodo y zonas de asfalto que por la sombra de los árboles, en especial en climas fríos, tienden a ser algo húmedas y resbalosas.

Técnicas de Manejo (VIII parte)

Conducción Nocturna



Con la llegada de la noche se deben extremar las precauciones, por que siempre hay sorpresas esperando en el camino.

La conducción nocturna, en ciudad o carretera, esta restringida por la menor visibilidad que tenemos de otros vehículos, peatones y obstáculos en el camino. Lo que en el día puede ser un simple obstáculo, fácilmente esquivable o un motivo para reducir la velocidad, en la noche se puede convertir en verdadero percance al tener menor tiempo para anticipar “sorpresas” y por ende tendremos menos tiempo para reaccionar y salvar la situación. ¿Quién no ha oído hablar de accidentes, de carro o moto, donde el conductor se estrelló contra un montículo de tierra – u otro obstáculo parecido – dejado por obras con mala señalización? Diez a uno que el 90% de esos accidente fueron de noche. Esto solo como para poner un ejemplo.

Hecha esta introducción podemos resumir la conducción nocturna en dos aspectos: Ver y ser vistos.

Ver

Cuando estamos circulando de día, aunque se fije la atención en lo que se tiene delante, el “rabillo del ojo” está siempre conectado y mal que bien vamos monitoreando lo que pasa en nuestros costados, aún sin que seamos concientes de ello. Esto cambia en la noche porque con la luz de nuestra máquina el área visible es muy concreta y sólo notamos los problemas cuando éstos se colocan en el haz de luz (tal vez demasiado tarde). Afortunadamente en ciudad este riesgo se ve disminuido por el alumbrado público, que en las vías principales es de buena calidad, lo que por otro lado nos puede llevar a una falsa sensación de seguridad que se puede volver en contra nuestra cuando estemos circulando por áreas no tan bien iluminadas, como calles secundarias y barrios o inclusive en puntos negros que se forman entre farola y farola del alumbrado público. Por esto lo más importante es cambiar el chip mental cuando manejamos de noche y aumentar los márgenes de seguridad para viajar con mayor comodidad y seguridad. Ten en cuenta que tu ruta de todos los días, que te conoces de memoria, se puede convertir en una trampa si ha sufrido alguna transformación por obras o lluvia abundante desde la última vez que pasaste por ahí, aún cuando hubiera sido en la mañana camino al trabajo.

El otro aspecto importante es nuestro faro delantero que es el que nos proporciona la iluminación necesaria para hacer segura la conducción. La primera recomendación es no quitarlo de nuestra moto porque lo único que estamos haciendo es correr riesgos innecesarios. La segunda recomendación es encender las luces en la noche. Si te parecen demasiado obvias esta recomendaciones mira a tu alrededor y te darás cuenta de la gran cantidad de motos que circulan con las luces apagadas y las que no tienen el faro por “estética”, lo cual no deja de ser temerariamente irresponsable o un gran acto de ignorancia. Sobra decir que el faro delantero lo debemos mantener en perfecto estado y no esta de más cargar un bombillo de repuesto. Si conduces una moto con batería de 6V debes tener el doble de cuidado porque la luz suele ser muy pobre y tu visión aún más limitada.



*Por más que conozcamos nuestras rutas,
en la noche es mejor rodar con calma.*

En cuanto a la conducción de noche por carretera nuestra recomendación es que trates de evitarla al máximo, no solo por la situación de orden público sino también por nuestra peculiar topografía y estado de las vías que no proporcionan las mejores condiciones para transitar de noche en forma segura; es más un problema de nuestras carreteras que de conducción. En lo personal evito al máximo viajar de noche en la moto, pero cuando estuve en Venezuela rodando bajo estas circunstancias, con carreteras rectas, planas, bien señalizadas y con buen asfalto, mi percepción cambio completamente e inclusive disfrute mucho de la experiencia. De todas maneras si quieres o tienes que viajar de noche extrema al máximo las precauciones y no abuses de la velocidad. El principal problema que te encontrarás es el deslumbramiento de las luces de los carros que vienen en sentido contrario y que te causarán unos momentos de ceguera, en este caso lo más importante es que busques con la mirada las líneas de señalización, la central o la del borde de la carretera, para guiarte. Si la carretera que transitas no está señalizada.... Es necesario reducir bastante el ritmo para poder ver por sigue la vía y en algunos casos, lo digo por experiencia, se ve uno obligado a parar casi del todo.

Otro gran problema de noche en la carretera, es que por la limitación de nuestro único faro delantero, muchas veces no sabemos si la curva a la que nos estamos acercando es a la derecha o a la izquierda, en este caso debemos reducir la velocidad mucho antes y comenzar la inclinación cuando estemos seguros hacia que lado es la curva. Un truco que se puede usar es elegir un carro e irnos detrás de él para que nos vaya "abriendo camino". En este caso asegúrate de que la velocidad no sea alta y de conservar una distancia suficiente para tener tiempo de reaccionar en caso de que el vehículo que seguimos tenga algún problema. Por último en la noche estamos más expuestos al frío por lo cual debemos utilizar la indumentaria adecuada que nos permita circular con comodidad y no tiritando sobre nuestra moto.



El stop juega un papel importante a la hora de ser vistos por los demás conductores, pero no esta de más colocar algunos reflectantes en la moto, en el casco y en la chaqueta.

Ser vistos

Tan importante como ver cuando circulamos de noche es ser vistos. La mayoría de los accidentes de tránsito, en los cuales están involucrados un automóvil y una motocicleta, la excusa del conductor del automóvil es "no vi la moto"; esto debido a las menores dimensiones de nuestras máquinas que nos hacen menos visible entre el tráfico; sobra decir que esto es mucho más crítico de noche. Para ser vistos adecuadamente la regla de oro que debemos observar es mantener las luces encendidas, tanto la delantera como la trasera. Lo más preocupante es que demasiados motociclistas, en nuestro medio, se olvidan de la luz trasera, ya sea porque se la quitan o no la reparan cuando se daña, lo que ocasiona que en muchas ocasiones sean invisibles para los carros que vienen atrás con el peligro que esto encierra. Pienso que este descuido radica, en gran parte, en que la mayoría de los conductores de motocicletas no son conductores de automóviles y por esto no son conscientes de lo invisibles que pueden ser en la noche para otros conductores. Muchas veces me ha pasado, cuando tránsito por la Autopista Sur, que a la distancia no veo a nadie por delante y cuando lo espero aparece de repente la silueta de una moto y no dejo de pensar lo fácil que es tener un accidente en estas circunstancias, máxime tomando en cuenta que esta es una vía rápida.

Otro elemento que puede ayudar bastante son los elementos reflectantes que peguemos en nuestra moto o los chalecos reflectantes que pueden ser una contribución importante en la tarea de ser vistos por los otros conductores.

En conclusión, en condiciones de poca iluminación reduce la velocidad y aumenta los márgenes de seguridad para que puedas rodar con tranquilidad y haz todo lo posible para ser visto por los demás conductores. Como siempre esperamos que estos consejos te ayuden a conducir de manera más segura y a disfrutar más sobre tu motocicleta.

Técnicas de Manejo (IX parte)

Conducción en Ciudad



Para afrontar con éxito y sobre todo con seguridad la conducción de nuestras motocicletas en el siempre caótico y cambiante tráfico de nuestras ciudades, tenemos que empezar aceptando una gran verdad: Somos frágiles.

Para afrontar con éxito y sobre todo con seguridad la conducción de nuestras motocicletas en el siempre caótico y cambiante tráfico de nuestras ciudades, tenemos que empezar aceptando una gran verdad: Somos frágiles. Personalmente no soporto cuando alguien que sabe que me gustan las motos se queda media hora hablándome como un disco rayado diciendo que cuando andas en moto el cuerpo es el chasis y que en cambio en carro las latas te protegen, pero aceptémoslo, es verdad. Somos frágiles y en caso de accidente o choque las consecuencias son mucho peores para nosotros que para un conductor de automóvil. Si nos fijamos en las estadísticas de siniestralidad en accidentes de tránsito nos daremos cuenta que nosotros aportamos la segunda mayor cantidad de víctimas fatales (el primer puesto se lo llevan los peatones), esto quiere decir que cuando conducimos en la ciudad debemos ser conscientes que tener un accidente es una posibilidad real por lo cual tenemos que estar siempre en función de evitarlos usando como principal estrategia manejar a la defensiva, esperando siempre lo peor y alejándonos todo lo que podamos del peligro. En términos prácticos esto se traduce en respetar al máximo las señales de tránsito, que están diseñadas precisamente para evitar peligros potenciales, y segundo anticiparse a los movimientos de los vehículos y peatones que tengamos a nuestro alrededor para reaccionar antes de que las cosas sucedan, o sea manejar intuitivamente. Para lograr esto debemos ir monitoreando constantemente el tráfico a nuestro alrededor para detectar esas pequeñas señales que nos permitan

anticipar situaciones potencialmente peligrosas; un peatón al borde de la acera que se ve indeciso – puede cruzar la calle en cualquier momento -, un conductor que maneja de forma un tanto errática – puede invadir tu trayectoria sin previo aviso -, ir detrás de un taxi vacío - puede parar de improviso a mitad de la calle para recoger un pasajero- y muchas otras situaciones normales en el ámbito de la ciudad.



También se debe tener presente que ante los automóviles estamos en desventaja por nuestra fragilidad y por lo tanto si se presenta el caso de que no respetan nuestro espacio es mejor dejar la agresividad a un lado, cederles el paso y no librar una batalla porque siempre tendremos mucho más que perder. A veces es difícil de aceptar esto pero como atenuante podemos decir que la gran mayoría de los automovilistas no son motociclistas y por lo tanto no comprenden bien las reacciones de una moto y esto los lleva a hacer movimientos que nos perjudican y además por nuestra poca superficie física muchas veces no nos ven sino hasta último momento, siendo esta una de las principales causas de accidentes entre automóviles y motocicletas, por esto es muy importante llevar las luces encendidas durante el día, usar adecuadamente las direccionales para avisar de nuestras maniobras a los otros vehículos y mantener en perfecto estado nuestra luz de freno.

En la ciudad también hay otros aspectos críticos que debemos tomar en cuenta:

Espejos retrovisores: hay cosas que son para mí muy difíciles de comprender y una de ellas es porque algunos motociclistas de nuestro medio lo primero que hacen es quitar los espejos sabiendo que es un elemento fundamental para aplicar lo que dijimos anteriormente, saber lo que pasa a nuestro alrededor y prevenir potenciales peligros. Si no los tenemos estamos parcialmente ciegos y las sorpresas pueden venir sin que nos demos cuenta.

Intersecciones: Gran parte de los accidentes ocurren en las intersecciones por lo cual debemos tener presente siempre respetar los peajes y aunque llevemos la vía no hacer el cruce hasta no estar seguros de que otros vehículos no van a cruzar en nuestra trayectoria, aunque esto implique parar por completo.



Transitar entre los vehículos: Siendo ortodoxos esto no se debería hacer pero es una situación tolerada y practicada ampliamente y constituye una de las principales ventajas de andar en moto para sortear el

tráfico de la ciudad. Debemos tener presente no hacerlo cuando transitamos a una velocidad alta sino únicamente cuando nos enfrentamos a un embotellamiento, donde los carros circulan muy despacio, o para alcanzar la primera fila de un semáforo, pero esto debe hacerse a muy baja velocidad y con absoluto cuidado, por que al dejar nuestro carril siempre tendremos todas las de perder en caso de que algo suceda.

La Velocidad: En avenidas o vías rápidas, a nadie le gusta encontrar un vehículo transitando a paso de tortuga por el carril izquierdo y si este vehículo es una moto, seguramente no faltara quien decida correrlo a la fuerza, por eso es importante tener presente que tan rápido nos permite rodar nuestra moto, para no entorpecer el tráfico y exponernos a potenciales peligros.

Los peatones: Son un peligro potencial cuando cruzan las calles de manera irresponsable o circulan por ellas en vez de hacerlo por las aceras, muchos de ellos mueren atropellados en estas circunstancias cada año, con el agravante de que si nos viéramos enfrentados a esta situación con nuestra motocicleta es casi seguro que nos caeríamos haciéndonos daño nosotros también, por esto todas las precauciones que se tomen con ellos son pocas.

Conducir estresados: Conducir en algún estado de estrés como por ejemplo estar apurados porque nos cogió la tarde, con rabia por algún problema que se tuvo o con agresividad por un problema con otro conductor hace que pensemos menos nuestras acciones y por lo tanto estaremos propensos a cometer un error más fácilmente. Si logramos manejar tranquilos y con el cuerpo y la mente relajados nuestras reacciones serán más efectivas y adecuadas y podemos circular con más seguridad entre el tráfico de la ciudad.

Por último se deben tener en cuenta que la ciudad es un entorno cambiante y aunque hayas transitado mil veces por las mismas rutas no puedes dar nada por sentado porque de un momento a otro te puedes encontrar con un hueco nuevo, un arreglo mal señalizado o cualquier otra sorpresa desagradable, por eso de debe estar siempre alerta y no bajar nunca la guardia.

Técnicas de Manejo (X parte)

Conducción en Carretera



Conducir por carretera es una de las mejores sensaciones que se puede tener sobre una moto, para ayudarte a que disfrutes más de esta experiencia aquí te damos algunos consejos que te ayudaran a sacarle todo el provecho a tus viajes.

Viajar por carretera, en mi opinión, es el mayor de los placeres que se puede tener sobre una moto; la sensación de libertad al sentir el viento sobre ti en una carretera abierta, el suave ondular de tu moto al vaivén de las curvas, los paisajes que se descubren ante tu mirada, los kilómetros de asfalto que pasan bajo tus llantas y todos los pensamientos que se te cruzan por la cabeza... en fin, son sensaciones que son muy difíciles de explicar y que más bien hay que vivirlas. Para ayudarte a que disfrutes más de esta experiencia, eso si con responsabilidad y buen juicio, te damos algunos consejos que te ayudarán a sacarle más provecho a tus viajes por carretera.

Antes de empezar te recomendamos que leas nuevamente el artículo que trató sobre las curvas, que publicamos en la edición # 36 y que también pueden ver en nuestra página web www.demotos.com.co. Las técnicas allí descritas para frenar y afrontar las curvas son muy útiles en la conducción por carretera y de hecho es el mejor lugar para que las practiques. Ahora si entremos en materia.

La experiencia:

Es a mi juicio el factor más importante cuando viajamos por carretera, no tanto para conducir correctamente porque con cuidado y aplicando las técnicas adecuadas, cualquiera lo puede hacer perfectamente, sino para disfrutar la carretera y los viajes; entre mayor sea tu experiencia más los disfrutaras. Por ejemplo, ahora soy capaz de hacer muchos kilómetros en una sola etapa y aunque llego cansado disfruto como un enano, pero cuando hice mi primer viaje largo las horas pasaban lentamente, todo el cuerpo me dolía y tenía una ansiedad tremenda por llegar, sin embargo a medida que iba acumulando kilómetros mi cuerpo se hizo más resistente, la ansiedad por llegar se convirtió en un disfrute de la carretera, las curvas, la moto y del viaje en si con todo lo que conlleva. Si no has hecho viajes largos en tu motocicleta es aconsejable que primero te entrenes haciendo salidas cortas y poco a poco vayas aumentando las distancias para que cuando menos lo pienses estés haciendo viajes de gran envergadura. Todo lo anterior también es aplicable a tu acompañante. Si vas con alguien que nunca ha montado en moto por carretera y haces un viaje largo será una tortura para esa persona. Lo mejor es ganar experiencia juntos así aprenderán a compenetrarse durante las horas que se pasan sobre la moto.



Cuestión de ritmo:

El secreto de viajar por carretera está en el ritmo que lleves y con el cual tanto tú como tu máquina se sientan a gusto. Acelerar, frenar, tomar las curvas, adelantar otros carros, son acciones que deben discurren a través de los kilómetros con cierta cadencia, suavidad, fluidez y a la velocidad que te permita sentirte seguro y confortable. Si vas muy despacio no te sentirás a gusto y si vas muy rápido estarás siempre tenso y forzando tu máquina más de lo necesario. Entonces la pregunta es ¿Cuál es el ritmo apropiado? Depende de muchas variables; la moto que tengas, la carretera por la que circules, el tráfico, tu experiencia y pericia, el clima, si vas solo o acompañado, etc., lo importante es que pruebes diferentes ritmos y escojas el que te haga sentir más confortable y que también sientas que tienes suficiente margen de seguridad ante cualquier eventualidad; esto es más importante que la velocidad o el tiempo que te demores en llegar a tu destino. Si tienes una moto potente, bastante experiencia, una carretera abierta y en buenas condiciones podrás rodar muy rápido (¡ojo! Sin exagerar) pero si tienes una moto pequeña, poca experiencia o una carretera difícil tu velocidad no será muy alta, pero insisto, más que la velocidad lo importante es que disfrutes el viaje en cualquier condición o con cualquier moto que lo hagas.

Tu cuerpo:

Viajar varias horas sobre la moto significa un esfuerzo grande para tu cuerpo y con el paso de los kilómetros este esfuerzo pasa factura y puedes empezar a sentir dolores o molestias en las nalgas, brazos, espalda, hombros y por supuesto el cansancio normal. Como había dicho antes con la experiencia te vuelves más resistente pero dependiendo de esa misma resistencia debes saber programar tus viajes. Si sabes que te cansas con facilidad y quieres recorrer muchos kilómetros programa tu viaje para que tengas suficiente tiempo de hacer varias paradas para estirar el cuerpo y descansar o puedes considerar la posibilidad de hacerlo en varias etapas. Si te dejas coger ventaja del cansancio disfrutarás menos, te estresarás más y perderás concentración en la carretera con el peligro que esto conlleva. También es importante que viajes con la vestimenta y el equipo adecuado (casco – ojalá integral –, calzado que te proteja bien, chaqueta y guantes). Si vas a hacer un viaje largo en mangas de camisa y sin casco, el sol sobre tu piel, el viento y los mosquitos te harán cansar más rápido además del peligro que corres con esta falta de protección en caso de una caída.



Para terminar mencionemos otros aspectos que son importantes:

- Es recomendable que revises bien tu moto antes de hacer un viaje, una falla mecánica puede dañar todos tus planes.
- En lo posible planea tus viajes – Distancia que recorrerás, tiempo estimado incluyendo descansos y comidas para que te alcance el día, en la noche es mejor no viajar.
- Aprende a “leer” la carretera. Tierra en el piso, animales al lado de la vía, atravesar caseríos, manchas de aceite, etc., son señales de peligros potenciales que te indican que debes reducir la velocidad y extremar las precauciones.
- Ten mucho cuidado y toma las medidas necesarias si vas a rodar por climas fríos, aguantar frío sobre una moto es una de las cosas más duras que hay.
- Asegura muy bien tu equipaje para que no dejes cosas tiradas en el camino. Lo ideal es que no te tengas que preocupar de él hasta que llegues a tu destino. Armar un buen equipaje, llevando solo lo necesario y acomodarlo y sujetarlo correctamente en el limitado espacio de una moto es cuestión de experiencia.
- Siempre lleva un duplicado de las llaves de tu moto en un lugar separado del llavero principal (algunas personas lo cuelgan con una cuerda en el cuello) extraviar las llaves a cientos o miles de kilómetros de tu casa puede ser un lío mayúsculo.
- Por las mismas razones que el punto anterior destina un lugar especial para tus documentos y los de la moto donde siempre los tengas contigo y estés consciente de que ahí están.
- Esconde parte de tu dinero en algún lugar de tu vestimenta, estas reservas pueden ser muy útiles en caso de alguna eventualidad.
- Ten paciencia cuando te paren las autoridades, los procedimientos y los controles pueden ser distintos a los de tu región o te pueden revisar más exhaustivamente simplemente por venir de lejos.
- También ármate de paciencia cuando entres a una ciudad desconocida para ti, orientarse o solicitar indicaciones puede ser confuso y desesperante.

Técnicas de Manejo (XI parte)

Conducción en Grupo



Salir en moto a disfrutar con los amigos es uno de los mejores programas que se pueden hacer entre motociclistas. Siguiendo algunos consejos que aquí te damos, podrás disfrutar más de esta experiencia.

Salir a rodar en grupo (dos o más motocicletas) es uno de los mejores programas que se pueden hacer entre motociclistas; disfrutar de compañía en la carretera y en los momentos de descanso y de paradas es un gran placer y una buena oportunidad para compartir con los amigos con los cuales tenemos la misma afición. A continuación te damos algunos consejos para que disfrutes más de esta experiencia y tomes algunas precauciones que son necesarias.

¿Cómo te sientes rodando en grupo? Esta es una pregunta importante que te debes hacer porque hay quienes prefieren ir solos para marchar a su propio ritmo y parar donde quieran sin tener que regirse por la opinión de otros. Mi experiencia personal es que disfruto mucho viajando solo pero también en grupo, aunque en este último caso me cambio el “chip” en la cabeza para concienciarme que las pequeñas y grandes decisiones del viaje (ritmo, paradas, descansos, hoteles, etc.) no las tomo yo solo sino en grupo y por consenso.

¿Precauciones al rodar en grupo? Si salen de viaje varios carros le decimos “viajar en caravana” pues los carros van en fila, uno detrás de otro porque cada carro ocupa casi todo el carril. En cambio las motos al ocupar menos espacio en el respectivo carril se presta para que vayan más juntas, unas al lado de las otras, nos acerquemos a los compañeros a decirles algo o nos adelantemos con más facilidad, por esto le decimos viajar en grupo porque es una actividad más de equipo, lo que además nos obliga a tomar precauciones extras para que no interfiramos en la conducción de nuestros compañeros y en caso de algún percance no caigamos todos juntos como palos de bolos.

- Lo ideal es que cada moto pueda disponer de todo el espacio del carril conservando una distancia adecuada entre las motos para tener el suficiente margen de seguridad que nos permita reaccionar en caso de que el de adelante tenga algún problema. Ten en cuenta que a medida que aumente la velocidad también debe aumentar la distancia.
- Si queremos decirle algo a un compañero es mejor que esperemos una zona de baja velocidad donde las motos se agrupan y podemos acercarnos más fácilmente y sin correr riesgos.
- Si vamos a sobrepasar a algún compañero lo debemos hacer por la izquierda y no realizar el adelantamiento hasta estar seguros de que nos ha visto por el espejo retrovisor o que estemos seguros que no haya ningún obstáculo adelante que lo induzca a realizar un cambio de trayectoria repentino.
- Hay quienes les gusta adelantar a los compañeros en curva (las dos motos van en el mismo carril) pero esto no es recomendable porque puede ser una situación azarosa para el que esta siendo adelantado puesto que su concentración se tiene que repartir entre trazar bien la curva y estar pendiente de la moto que se le puso al lado y esto puede ser intimidante.
- Debes estar pendiente constantemente de tus compañeros de adelante y de atrás (el uso del espejo retrovisor es más intensivo) pero también debes estar concentrado en tu propio manejo para que no repitas los errores de conducción de tus compañeros, algo que sucede con mucha frecuencia y por lo regular a quienes acostumbran ir muy cerca a sus compañeros. De ahí la importancia de mantener una adecuada distancia entre las motos.



¿Con quien vas a salir? En el punto anterior mencionábamos que viajar en grupo es una actividad de equipo y es por esto mismo que todos los integrantes del grupo deben tener la capacidad de trabajar en equipo que no es más que anteponer el bien común al individual; marchar al ritmo del grupo, conservar la distancia adecuada, no hacer maniobras repentinas sin aviso, no separarse demasiado los unos de los otros, lograr consensos para determinar la ruta de viaje, las paradas y descansos. Todo esto son aspectos que si no se desarrollan de manera adecuada y fluida acarrear conflictos que pueden amargar el viaje y eliminar toda la diversión.

¿Quién va a abrir el camino? : El puesto más importante del grupo es el de la persona que va adelante “abriendo el camino”. Esta persona asume una gran responsabilidad porque es la que primero se topará con los obstáculos y sorpresas del camino y la manera como los enfrente o supere determina en gran medida el comportamiento de todo el grupo. Además es la persona que marca el ritmo del viaje (velocidad, aceleración, frenadas) y también los sitios en que se va a parar para observar alguna atracción turística, echar gasolina o comer. Una sana costumbre es que el líder cuando observe un obstáculo avise con señales a sus compañeros para que reduzcan la velocidad y actúen con cautela. La señal convencional es levantar la mano izquierda con el puño cerrado pero cada grupo puede tener sus propios códigos de señales. Lo más recomendable es que entre todos se pongan de acuerdo quien va a ser esta persona o si se la van turnando periódicamente. Otro puesto importante es el que va cerrando el grupo quien debe estar pendiente de asistir a los compañeros en caso de que tengan que parar por alguna novedad y estar pendiente que nadie se quede retrasado.

Aquí te damos algunas recomendaciones adicionales para que disfrutes más tus salidas en grupo:

- Siempre se deben usar las direccionales al momento de adelantar otros vehículos, al tomar un desvío o en el caso de cambiar de carril, esto permite rodar de forma organizada.
- Cuando se llega a un vehículo lento, algo que sucede mucho en los tramos de montaña, se debe ir adelantando ordenadamente respetando siempre la posición de los compañeros en el grupo y tratando de mantener las distancias para evitar sorpresas desagradables. A nadie le gusta que otra moto le pase rozando a toda velocidad justo cuando comienza el sobrepaso.
- Es muy importante llevar siempre las luces encendidas, por una parte esto es obligatorio para las motos, pero sobretodo por que nos permite ver más fácilmente a nuestros compañeros por el retrovisor y también nos hace más visibles para los demás vehículos.
- Al transitar dentro de la ciudad se debe reducir el ritmo, evitando al máximo que el grupo se separe en los semáforos, cruces o intersecciones, en caso de que esto suceda lo más recomendable es que quienes vayan adelante paren a esperar los compañeros retrasados.
- Al rodar en grupo es bueno que todos tengan muy clara la ruta que van a seguir y algunos puntos de parada establecidos, de esta forma si alguno o algunos miembros del grupo se retrasan por cualquier circunstancia, pueden mantener un ritmo razonable y reagruparse más adelante.
- Cuando ruedan motos de diferente tipo y cilindrada, se debe acordar un ritmo que las motos más pequeñas puedan mantener sin dificultad y planificar las paradas por gasolina teniendo en cuenta las máquinas de menor autonomía.

Por último lo mejor de viajar en grupo es cuando paras y comentas con tus compañeros todas las incidencias y anécdotas del viaje y sabes que estas compartiendo momentos muy especiales aunque sea una salida de domingo o un viaje de varios días.

Técnicas de Manejo (XII parte)

¿Qué hacer en caso de caída?



Nadie desea sufrir una caída, pero esta es una realidad a la que no podemos escapar por muy buenos motociclistas que seamos y por eso debemos estar preparados lo mejor posible para afrontarla.

El tema de las caídas hay que enfocarlo desde dos puntos de vista diferentes: Si el que se cae eres tú, o si se trata de otra persona, en cuyo caso tendrás la enorme responsabilidad de auxiliara de la mejor forma posible, porque de eso puede depender una vida.

Durante una caída todo sucede demasiado rápido y el tiempo para pensar y reaccionar es de fracciones de segundo, lo que hagas en esos momentos puede representar la diferencia entre la vida y la muerte. Una manera de prepararse para este tipo de situaciones es visualizando en tu mente lo que harías en estos casos, de esta manera tu subconsciente estará mejor preparado y tus instintos trabajarán mejor, este artículo seguramente te ayudará en ese proceso de visualización, pero debemos aceptar que siempre hay muchos factores que están fuera de nuestras manos y lo que a continuación te recomendamos, es apenas una pauta que te puede ser de ayuda, pero finalmente nadie sabe con absoluta certeza lo que va a suceder en el momento en que perdemos el control de la moto y mucho menos como vamos a reaccionar.

Si es posible, en los momentos previos a la caída, busca con la mirada el lugar más despejado que haya y trata de ir hacia allá. Un axioma de la conducción dice que la motocicleta se dirigirá hacia donde estemos mirando, por ejemplo si tu peligro potencial es un carro que viene de frente lo peor que puedes hacer es quedarte mirándolo porque hacia allá te vas a dirigir. Claro que también hay situaciones donde en un momento estas encima de la moto y al siguiente en el suelo sin saber que paso, como por ejemplo cuando pisamos una mancha de aceite y nos caemos sin siquiera darnos cuenta. Cuando lo inevitable sucede lo primero que debes hacer es "soltar" la moto para no quedarte enredado con ella, luego estarás en el aire y debes procurar caer de la mejor manera posible, como cuando en el colegio hacíamos "vuelta canelas" en educación física y caíamos "rodando" formando un rollo con nuestro cuerpo para evitar un impacto directo. Una vez en el suelo lo ideal es que nos deslicemos sin chocar con nada hasta detenernos, simplemente deja que pase el tiempo hasta que te detengas por completo y solo intenta algún movimiento para cambiar la trayectoria si estas en peligro de chocar contra un obstáculo fijo y la situación te lo permite. Una vez detenido por completo no intentes pararte inmediatamente, tomate tu tiempo para hacerte un autodiagnóstico y verificar que no tengas lesiones, en cuyo caso es mejor que te quedes tendido hasta que te auxilien. Si estas seguro que no tienes lesiones importantes levántate despacio y con cuidado tomándote el tiempo de asimilar lo que pasó.



Lo primero que hay que hacer cuando la caída es inevitable, es soltar la moto para no quedarnos enredados en ella.

Si es otro motociclista el que se cae o tiene un accidente procura ante todo conservar la calma y pensar con cabeza fría. Primero cierra la llave de la moto y corta el suministro de gasolina para prevenir un incendio. Pídele a dos personas que te ayuden a parar el tráfico, para evitar que la situación se complique aún más, después indaga si hay algún médico a quien cederle el control de la situación, si no lo hay trata de poner orden y hacer que la gente que no este ayudando, no entorpezca la labor, ni hagan acciones precipitadas como intentar mover al herido sin un diagnóstico preliminar.

Si está consciente es importante hablarle con calma y mirándolo fijamente a los ojos para darle confianza y que no entre en pánico. En primer lugar, recuerda que debes tranquilizar al herido, para esto la serenidad que tengas ante la situación será clave. Si es capaz de contestar, pregúntale directamente donde le duele, y que él mismo haga un “reconocimiento” de cómo se encuentra, intentando mover lentamente las extremidades y el cuello, y si se siente capaz de levantarse que lo haga sin ninguna prisa. Por último, pero sólo si lo ves necesario, procede con ayuda de alguien más a retirarlo de la carretera para esperar la llegada de la atención médica o incluso, si las lesiones lo permiten, trasladarlo a un hospital en un automóvil particular.

Si no está consciente, haz una rápida evaluación de su estado, y sobre todo, ¡que nadie le quite el casco! Procura mantenerlo caliente con chaquetas o mantas y no moverlo hasta que llegue la atención médica porque puede haber lesiones vertebrales y/o cervicales y moverlo mal puede ocasionar daños irreversibles que produzcan un estado de invalidez.



Los pilotos están mejor preparados en caso de caída y su técnica consiste prepararse visualizando lo que deben hacer y esto les ayuda a reaccionar de la mejor forma en fracciones de segundo.

Si estas en un sitio donde es imposible que llegue una ambulancia (algo común en nuestras carreteras) la mejor manera de trasladar al herido, es en una tabla resistente que haga las veces de camilla y donde se pueda movilizar en la misma posición en la que quedo después del accidente, y de esta manera llevarlo al

hospital más cercano sin causarle mayores daños. Hay que tener en cuenta que para poner el herido sobre la tabla no se debe levantar sino que se debe girar suavemente entre varias personas sobre su mismo eje mientras se desliza la tabla por debajo, además se debe procurar inmovilizar el cuello usando cartones o cojines para que no se mueva durante el traslado y como precaución adicional sujetar con alguna tira o prenda la cabeza a la tabla. En caso de fracturas se debe inmovilizar la extremidad lesionada evitando al máximo que se mueva con el fin de reducir el dolor y si hay hemorragias la prioridad es tratar de movilizar al herido a una clínica lo más rápido posible y sólo se debe aplicar un torniquete si hay alguien con suficiente experiencia para hacerlo sin agravar las lesiones, en caso contrario lo mejor es sujetar una gasa sobre la herida, aplicando un poco de presión para ayudar a contener la hemorragia. Por último es importante que alguien acompañe al herido durante el traslado y le hable en todo momento para mantenerlo tranquilo y consciente.

Esperamos que no te veas enfrentado a este tipo de situaciones pero si te pasa ten presente que lo más importante es conservar la calma y no actuar precipitadamente. Recuerda que el equipamiento que lleves puesto (casco, chaqueta, guantes, botas, etc.), será la clave para reducir la gravedad de las lesiones, pero lo más importante es tratar de prevenirlas, conduciendo siempre con prudencia y a la defensiva.

Técnicas de Manejo (XIII parte)

Conducción en destapado



Cuando el pavimento se termina no hay por que preocuparse. Con la técnica adecuada y las precauciones necesarias se puede seguir disfrutando de la moto en todo tipo de terrenos.

En muchas oportunidades cuando queremos ir a un determinado pueblo, finca o sitio turístico nos vemos obligados a recorrer caminos de múltiples condiciones fuera del pavimento. Si no estamos acostumbrados puede ser una experiencia desagradable y difícil, pero con la técnica adecuada puedes llegar a disfrutarlo tanto o más que el pavimento

La primera y más obvia recomendación es reducir la velocidad hasta el punto en que te sientas seguro, pero a medida que te acostumbres y aprendas las peculiaridades del manejo en este tipo de terreno podrás ir aumentando el ritmo aunque sin llegar a exagerar porque definitivamente debes conservar un margen mayor de maniobra.

Frenar

La técnica de frenado cambia totalmente porque si en pavimento el freno delantero es el que detiene la moto, en destapado se debe usar con mucha suavidad, ya que de lo contrario se corre el riesgo de bloquear la rueda delantera y esto significa, la mayoría de las veces, una caída segura. En cambio te debes apoyar más en el freno trasero, inclusive en caso de emergencia es mejor actuar con más fuerza sobre éste que sobre el delantero porque es preferible que se bloquee la llanta trasera aunque esto ocasione que la cola de la moto se mueva para todos lados, lo cual es menos difícil de controlar que un bloqueo de la rueda delantera. También debes tener en cuenta que la distancia de frenado aumenta a medida que disminuye la adherencia, exigiendo más anticipación en la maniobra y tratando al máximo que la moto se encuentre derecha.

Curvas

Se deben tomar todas las precauciones porque generalmente no se sabe que hay después de una curva y cualquier eventualidad u obstáculo es más difícil de sortear que en pavimento. Lo más importante es mantener siempre la tracción de las llantas, para evitar que se deslicen, para esto un buen truco es hacer presión sobre el reposapiés del lado opuesto al sentido de la curva. En otras palabras, si tomas una curva hacia la derecha debes hacer presión sobre el reposapiés izquierdo y viceversa, con esto se aumenta la presión sobre las llantas y por lo tanto la adherencia. Una precaución adicional es tener lista la pierna del lado interior de la curva para que en caso de algún deslizamiento o derrape se pueda dar un golpe en el piso que permita recuperar la moto y evitar la caída. No es tan difícil de hacer y funciona de verdad. La clave de la conducción en destapado es acelerar en las rectas y tomar las curvas despacio para volver a acelerar cuando tengas completa visibilidad y preferiblemente cuando la moto este derecha otra vez, si lo haces con la moto inclinada es muy posible que la llanta trasera derrape, lo cual con algo de experiencia se puede hacer de manera controlada pero al principio es mejor no arriesgarse.

Caminos accidentados

Cuando el camino se pone malo de verdad, - zanjas, huecos, piedras grandes, etc. - es importante que agarres el manubrio con firmeza, pero al mismo tiempo debes mantener los brazos relajados para que puedas mover la dirección libremente. En estas condiciones la moto se debe maniobrar usando todo el cuerpo para tener reacciones más rápidas y poder esquivar los obstáculos del camino. Lo ideal es buscar siempre la línea menos complicada, teniendo en cuenta que a medida que la rueda delantera aborda los obstáculos la moto puede salirse de la trayectoria, no trates de pelear todo el tiempo contra esto que puede ser peor, más bien en cuanto puedas corrige el rumbo para volver a la línea deseada. Una técnica que puede ser de mucha ayuda en estos casos es manejar de pie porque así no tienes que sentir todas las irregularidades del camino en tu cuerpo sino que las piernas actúan como amortiguadores. Al principio la posición te puede parecer antinatural pero cuando te acostumbras descubrirás que de esta manera se tiene mejor control. Pero esto solo es recomendable si tienes una moto doble propósito (XL, XLR, DT, XT, TS, DR, KMX, etc.) y lógicamente si no llevas pasajero.

Lodo y pantano

En estas condiciones la falta de adherencia será la constante y la clave para sortear esto es con un manejo suave del acelerador que te permita corregir la moto cuando tienda a resbalar. Si el pantano es demasiado no quedará más remedio que bajar el ritmo y en los peores casos con ambos pies en el suelo haciendo de tercer apoyo. Si vas con parrillero es mejor que éste mantenga los pies en la moto y tú te encargues de la situación de esta manera tendrás mayor control. A la hora de frenar lo importante es hacerlo con una suavidad extrema, siempre evitando al máximo bloquear las ruedas.

Ríos

Cuando aparece un río "de verdad" en tu camino y piensas cruzarlo, lo más recomendable es hacer un reconocimiento a pie para elegir la mejor trayectoria y de paso estudiar la corriente, y si la sientes aunque sea medianamente fuerte mejor no te arriesgues, porque puede tumbarte más fácil de lo que te imaginas. También evalúa el lecho del río y si es muy pedregoso será más difícil atravesarlo. Lo más importante es que cuando estés en el agua no dejes de acelerar bajo ninguna circunstancia porque de esta manera los gases que salen por el mofle evitarán que el agua ingrese inundando el motor. Si la moto llegara a caerse sácala lo más rápido que puedas y cuando estés en "tierra firme" pide ayuda para levantarla sobre la rueda trasera, así saldrá por gravedad el agua que este en el mofle. Conviene accionar varias veces el crank para mover el pistón y de esta manera desalojar el agua que haya podido entrar al cilindro. Por último se debe extraer la bujía, para secarla y limpiarla bien o cambiarla si hay una de repuesto, después de esto la moto debe prender a no ser que haya un problema mayor. Luego lo más recomendable es cambiar el aceite tan pronto como sea posible.

TÉCNICAS DE CONDUCCIÓN DE MOTOCICLETA

1. REACCIONES DE PÁNICO

Como regla general, todo lo que se ha de hacer para conducir una moto es contraintuitivo. Es decir, no debes actuar según tu primera intuición, y para no hacerlo, en primer lugar has de conocer las reacciones correctas y después practicarlas para convertirlas en hábitos. El placer de la conducción deportiva y tu seguridad dependen de ello.

1.1. Tus instintos naturales te sirven en situaciones ordinarias de la vida, pero las leyes físicas que implican la conducción de motocicletas, son cualquier cosa menos ordinarias.

1. Tu instinto natural, casi siempre es erróneo.

- a) Si haces lo que se te ocurre por naturaleza o intuición, probablemente empeorarás la situación. (¿Suena mal, no?).

1.2. Cuando se sufre una reacción de pánico, aunque sea sólo un poco, automáticamente se reacciona por instinto, sin pensar.

2. Por ejemplo, trazando una curva sientes un bache inesperado o una pequeña deslizada de la rueda, y automáticamente cortas gas y te pones tenso, rigidizando tu cuerpo. Ha ocurrido en una fracción de segundo, pero lo que has hecho es sólo empeorar la situación.

1.3. Por lo tanto, lo mejor que puedes hacer para impedir que reacciones mal instintivamente es no llegar a una situación de pánico.

3. Como prevenir el pánico?. Es una reacción debida a lo no previsto, no?

a) De hecho, NO.

b) El pánico es lo ocurre cuando tu mente esta completamente ocupada, y no puede dedicar una atención extra a otra nueva situación.

i Si conduces cerca (o por encima) de tus habilidades, entonces tu capacidad de atención está completamente utilizada.



CUALQUIER COSA nueva te hará padecer, aunque sea sólo un poco, de pánico.

ii Si conduces más rápido de lo que puedes ver (p.ej. tu velocidad es tal que no puedes reaccionar a tiempo a condiciones no esperadas de la carretera cuando las ves), entonces tu atención está completamente usada para cosas que ocurren más rápido de lo que puedes reaccionar sobre ellas.



CUALQUIER COSA te hará sufrir pánico entonces.

4. La solución es no conducir nunca por encima del 75% de tu habilidad.

a) Cuanto menos capacidad utilices mejor.

b) De esta manera, cuando te ves sorprendido, tienes el suficiente nivel de atención sobrante para la nueva situación, y reaccionarás adecuadamente y al instante.

c) Cuando las condiciones de repente requieren una habilidad extra – como cuando un coche corta una curva y se mete en tu carril, o cuando una curva se cierra de súbitamente – tendrás disponible esa habilidad extra, y no sufrirás una reacción de pánico.

5. Cuando conduzcas con más gente, tampoco excedas tus límites.

a) Conducir más rápido de lo que eres capaz de hacer confortablemente es excitante, ¿verdad?, pero también es estúpido. Abandonas y superas tus límites de seguridad para conducir cerca o por encima de tus límites.

i Se puede aprender mucho siguiendo a otro conductor o piloto, pero asegúrate de que estás siguiendo a alguien del que puedes aprender algo.

ii No intentes seguir a alguien si no lo puedes hacer confortablemente. Déjalo, ya lo cogerás después.

iii Del mismo modo, vigila a los conductores menos experimentados que van fuera de límites para seguirte.

b) Probablemente no quieras perder prestigio, probablemente no quieras perderte, pero hay una gran tentación en seguir a los que van más rápido de lo que tu puedes ir confortablemente. No cedas ante la tentación.

1.4. Ahora que ya eres capaz de superar tus instintos naturales, necesitas saber cuales son las actuaciones correctas...

Ufffff.....

2. LA VISIÓN

Cuando sufres una reacción de pánico, también cometes fallos con la vista.

2.1. El pánico, te provoca una visión tipo túnel, y no puedes prestar atención a las periferias.

6. Como resultado no tienes tiempo suficiente para tomar decisiones cuando las dificultades aparecen de repente en tu campo de visión. Y esto provoca que aún sufras más pánico.

2.2. El pánico también provoca que te fijes en una sola cosa, en lugar de explorar todo tu entorno con la vista

7. Eso acapara toda tu atención, y provoca visión tipo túnel que a su vez conlleva más pánico entrando en un círculo vicioso del que es difícil salir.

8. Además, existe una máxima en la conducción de motocicletas: "la moto siempre irá a donde tu mires". Y si te estás fijando en algo, probablemente será en la dificultad u obstáculo que te está provocando el pánico, por tanto acabarás directo contra aquello.

a) Como regla general, mira hacia donde quieres ir, NUNCA al obstáculo que quieres evitar.

2.3. Sólo puedes reaccionar a aquello que eres capaz de ver

9. Más concretamente, sólo puedes reaccionar ante algo si lo ves a tiempo.

10. Esto es por lo que se supone que no debes "conducir más rápido de lo que puedes mirar", que significa "tan rápido que cuando puedes ver la dificultad, no hay tiempo suficiente para reaccionar antes de llegar sobre ella".

11. "Más rápido de lo que puedes mirar" depende no sólo de cuán claro es el día, sino de cuanto trozo de carretera puedes ver, según sea la carretera, curva, etc...

12. Si estás en una curva cerrada con árboles a los lados, no puedes ver demasiado lejos aunque lo quieras, por tanto lo mejor es que no vayas muy deprisa.

13. Si te aproximas a un cambio de rasante y un puedes ver más allá de él, no puedes ver demasiado lejos, por lo tanto no vayas deprisa.

14. Conduce proporcionalmente tan rápido a lo que seas capaz de ver.

15. Los errores de visión provocados por el pánico, reducen lo que puedes ver, así como el tiempo y espacio que tienes para reaccionar.

2.4. Debes mantener tu campo de visión bien abierto

16. Esto requiere práctica, no ocurre por sí sólo.

17. Con un amplio campo de visión, puedes cambiar rápidamente tu foco de atención, sin ni siquiera mover los ojos.

a) Esto previene que no te fijes en una sola cosa y que entres en visión tipo túnel.

2.5. Procúrate espacio visual a ti mismo

18. Debes divisar las dificultades con tiempo para reaccionar.

a) Si no lo haces, sufrirás una reacción de pánico.

19. Debes saber que hacer antes de tener que hacerlo.

a) Si no lo sabes, sufrirás una reacción de pánico.

Por ejemplo, identifica donde vas a empezar a girar bastante antes de llegar a ese punto, y mira hacia dónde quieres dirigirte antes de empezar a girar.

3. LA DIRECCIÓN EN LAS MOTOS

3.1. Si no haces nada más, giras con tu vista.

20. Si miras allí, allí irás.

21. Recuerda el árbol come-niños. Cuando mi padre nos ensañaba a montar en bici en el patio trasero, todos nosotros nos chocamos alguna vez con un árbol que había allí. La causa de chocarnos contra aquel árbol que no era muy grueso, y que apenas restaba espacio al patio era porque lo estábamos mirando en lugar de mirar a donde realmente queríamos ir.

22. Automáticamente girarás hacia donde estés mirando. Esto es igualmente válido tanto para alguien que nunca se ha sentado sobre una moto con anterioridad como para quien ha estado montando en moto toda su vida (tal y como ilustra el árbol come-niños).

23. No mires al obstáculo. Mira hacia donde quieras ir. E irás allí.

3.2. Contramanillar.

Si conduces motos, ya lo estás haciendo, porque no hay otra forma de hacer girar una moto que circule a más de 5 Km/h. Sin embargo es mejor hacerlo a propósito que sin desearlo.

24. Para girar a la izquierda, empuja (empujar, NO TIRAR) el manillar izquierdo. Para girar a la derecha, empuja (empujar, NO TIRAR) el manillar derecho.

a) Este comportamiento se debe a una combinación de fuerzas de la física.

i Fuerza Giroscópica

◆ Cuando se aplica una fuerza lateral a un giroscopio (la rueda es un giroscopio), el giroscopio se inclina hacia el interior por el que se aplica la fuerza.

◆ Empujar en el manillar izquierdo intenta que la rueda gire a la derecha. En efecto, hay una fuerza empujando la rueda delantera desde el lado izquierdo.

◆ Si la rueda delantera esta girando, es un giroscopio, y por tanto se inclinará hacia la izquierda como resultado.

◆ Cuanto más fuerte empujes en el manillar, más se inclinará.

ii Geometría de la Dirección

◆ Cuando giras los manillares, la horquilla delantera gira alrededor de un eje. Este eje esta a un ángulo del suelo, no esta perpendicular (es el "ángulo de dirección").

◆ La huella del neumático delantero esta directamente debajo del centro de la rueda. Le horquilla delantera termina en el centro de la rueda, pero si se extiende su eje hasta el suelo, tocará al suelo a una distancia de la huella del neumático delantero, debido al "ángulo de dirección".

◆ La distancia entre este centro de la huella del neumático delantero y la extensión imaginaria del eje de la horquilla se llama "avance".

◆ Cuando aplicas presión en el manillar izquierdo, de hecho la rueda gira hacia la derecha. Pero debido a su "avance", la rueda quiere caer hacia la izquierda.

◆ Cuanto más empujas el manillar izquierdo, más quiere la rueda caer hacia la izquierda.

◆ Girar la rueda hacia la izquierda, por ejemplo, saca el punto de contacto del neumático de justo debajo del centro de gravedad de la moto. El neumático se inclinará hacia la derecha (y como esta conectado a la horquilla, se llevará el resto de la moto con él).

iii Una vez estás inclinado, el tren delantero sólo estabiliza la moto. El giro se hace con el tren trasero.

◆ Como resultado, el tren delantero sólo carga 1/3 de la carga de la curva. De hecho sobre una superficie en buen estado y lisa (es decir sin nada que estorbe al neumático), se puede trazar una curva y soltar el manillar de las dos manos sin peligro alguno.

◆ Esta carga debida a la curva, todavía es importante. Tú quieres el peso en el tren delantero, para poder inclinar y cambiar el ángulo de inclinación.

25. Una reacción común de pánico es cuando quieres esquivar un obstáculo, o girar súbitamente, y NO TE ACUERDAS DE CONTRAMANILLEAR.

a) Imagínate la situación: Tú querías ir hacia la derecha, así, que giras la rueda hacia la derecha.

b) La moto empezará a ir hacia la izquierda. Eso no es lo que tú querías, así que intentas girar hacia la derecha todavía más fuerte.

c) Lo que pasas es que caes "por abajo".

i La moto cae contigo deslizándote detrás de ella.

ii Cuando oyes a alguien decir "Aquel camión apareció delante de mí, y tuve que tirar la moto", lo que están diciendo es que no hicieron la maniobra de contramanillar e hicieron caer la moto "por abajo". Nadie tira la moto a propósito.

26. No gires empujando la moto hacia abajo.

a) Si, puedes hacer girar la moto sólo usando tu cuerpo. Pero es muy ineficiente.

i Esencialmente, girar la moto con el cuerpo quiere decir que estás empujando en el chasis. Este esfuerzo se transmite a las horquillas y se traduce en un input de giro.

◆ Es imposible hacer girar la moto con el cuerpo, o cualquier tipo de giro, si los manillares están fijados.

ii Intentar girar la moto con el cuerpo tarda bastante más en tener efecto.

Por tanto NO es una buena idea cuando quieres maniobrar YA.

iii Requiere mucho más esfuerzo que empujar en los manillares.



No importa cuanta fuerza apliques al chasis de la moto, no importa con que intensidad intentes inclinar la moto con tu cuerpo, la más ligera presión en los manillares de la otra manera y te hará girar.

iv No es fácil de controlar.

v Cuando la moto empieza a girar, acabas usando más ángulo de inclinación del necesario.

vi Te hace luchar contra la moto.



No luches nunca contra la moto. **INCLINA CON ELLA.**

b) Para ayudarte a estar con la moto, pon más peso en la estribera exterior cuando estás inclinando la moto

i Esto mantiene el centro de gravedad de tu cuerpo más cerca del de la moto.

ii Es lo mismo que cambiar el peso de tu cuerpo hacia el exterior de una curva lenta y estrecha. Esto permite que la moto pivote más rápido, con menos esfuerzo.

27. No gires empujando hacia abajo, empuja hacia delante.

a) Los manillares no se mueven arriba y abajo. Rotan hacia adelante y hacia atrás.

i Toda fuerza que apliques hacia abajo es esfuerzo desaprovechado.

ii Empujar recto hacia abajo, no sirve para nada. Empujar hacia abajo a un cierto ángulo aplica alguna fuerza hacia adelante, que es usada, y alguna fuerza hacia abajo que es desaprovechada. Empujar hacia delante consigue todo sin esfuerzo malgastado.

b) Para máxima facilidad y eficiencia, mantén tus codos hacia abajo, y tus antebrazos horizontales.

i Esto pone toda tu energía en el giro, por lo que apenas necesitas utilizar ningún músculo en absoluto.

ii Empujar hacia abajo los semimanillares daña tus muñecas.

iii Empujar hacia abajo los semimanillares hace que rigidices la moto con tus brazos. Nunca rigidices tus brazos, debes estar relajado (ver Control del Cuerpo).

3.3. Una técnica eficaz, pero no recomendable para conducción en carretera

Una manera de trazar una curva sin inclinar demasiado es descolgarse de la moto.

28. Es cuando los corredores tocan con la rodilla en el suelo.

a) Lo que haces es que cambias el peso del cuerpo hacia el interior de la curva. Este cambio en el centro de gravedad hace que la moto gire más rápido con menos ángulo de inclinación.

i Bajas el centro de gravedad sin inclinar tanto.

b) De esta manera, mantienes más tracción, mayor estabilidad vertical, y más ángulo de inclinación en reserva por si lo necesitas.

c) En una moto deportiva, también coloca el centro de gravedad fuera del ancho de la huella de los neumáticos.

d) Probablemente nunca necesites hacerlo en carretera. Sólo en circuito. Aún así puede ser una habilidad útil para tener.

29. Nunca gires la moto mientras tu culo este fuera del asiento.

a) Si lo haces, lo que pasa es que tus manillares se convierten en el principal punto de pivotamiento de la moto, en lugar de tu centro de gravedad.

b) Como resultado, tu moto empezará a tambalearse descontroladamente. Esto nunca es bueno, pero especialmente cuando esta inclinada a tope.

30. La técnica para trazar curvas al estilo "racing" es bastante simple en concepto, aunque a la hora de llevarla a la práctica cueste un poco más.

a) Mientras todavía circulas en línea recta antes de llegar a la curva, apóyate en las estriberas (Todavía no disminuyas la velocidad).

i Por supuesto, apoyarte en las estriberas quiere decir que debes estar sobre tus dedos de los pies. Sólo debes conducir sobre las puntas de los pies, nunca sobre el empeine (y mucho menos sobre el talón, ¡para eso están las custom!).

ii Esto te da más control, hace la conducción más segura, y molesta menos a la suspensión.

b) Estando sobre las estriberas, cambia tu peso hacia el interior de la curva. (Todavía no disminuyas la velocidad).

c) Pon una nalga (la exterior a la curva) sobre el asiento, sacando la otra nalga del asiento. (Todavía no disminuyas la velocidad).

i No muevas la rueda delantera mientras lo haces!. Tiene que ser un movimiento decidido pero suave, que no altere el comportamiento de la motocicleta.

d) De acuerdo, AHORA puedes quitar gas y empezar a frenar en línea recta y con una nalga fuera del asiento.

e) Ponte cómodo, ya que durante la curva no quieres ni debes moverte.

f) Coge el depósito con tu pierna exterior y tu cuerpo.

g) Inclina la moto hacia el interior.

h) Para cambiar más peso todavía, abre tus rodillas hacia fuera (no hacia abajo).

i) En esta postura, la pierna del exterior de la curva, se coge al depósito (por eso tienen esa forma), y el brazo exterior de la curva descansa apoyado sobre el depósito, de manera que te asegures que esta relajado y no hace ninguna fuerza. Esta posición es de completo equilibrio, y de hecho te podrías soltar de manos sin ningún peligro. Si te descuelgas demasiado, te pasará como en la siguiente foto. No podrás abrir la rodilla, ya que retorcerás la columna y la rodilla apuntará hacia el interior de la moto. Estilo Doohan. Recuerda que Doohan lleva slicks, moto de GP y es ...Doohan. No lo hagas.

j) Primero prueba la postura en el parking, con la moto sobre la pata de cabra (Ducatis abstenerse o besareis el suelo). Cuando estés en la postura correcta, prueba a soltarte de manos. Te debes aguantar sin mucho esfuerzo con la pierna exterior y la rodilla de la pierna interior debe abrirse casi por su propio peso y sin esfuerzo, si no es así, estás haciendo algo mal. Recuerda que la pierna exterior debe encajar en el resalte que hay en todos los depósitos de motos deportivas).

31. Si no te encuentras cómodo moviéndote encima de la moto, puedes probar a sacar la rodilla mientras permaneces sentado en el centro del asiento. Cambiarás ligeramente tu centro de masas, pero además el freno aerodinámico de tu rodilla en el interior de la curva hará que la moto gire un poco más fácil.

3.4. Correcciones en medio de la curva

Las correcciones de trayectoria en medio de una curva son una de las reacciones de pánico más comunes

32. Ocurre cuando piensas o sientes que estás yendo demasiado deprisa, o demasiado por fuera, o cualquier otra cosa. Por tanto, cambias un poco tu dirección mientras estas en medio de la curva.

a) Nota: Pequeños ajustes son normales, y son por supuesto necesarios. Pero si la corrección que haces es lo suficientemente grande como para notarse, es errónea.

i A no ser que el radio de la curva este cambiando. Entonces si que necesitas hacer mayores ajustes a lo largo de la curva.

3.5. Las correcciones en medio de la curva pueden hacer comenzar una reacción en cadena que provoque más errores y que te caigas.

i Normalmente, lo que haces es inclinar más mientras le das una sacudida (corte o acelerón) al gas (lo que hace las cosas todavía peores).

ii Esto te hace inestable.

iii Por lo que levantas la moto para ganar estabilidad.

iv Entonces empiezas a abrirte.

v Por lo que inclinas mucho más para intentar permanecer en la carretera.

vi Te caes.

34. Necesitas tener la confianza de que la moto hará la curva.

35. La mayoría de las veces, no necesitas hacer correcciones a media curva.

a) A no ser que hagas un cambio significativo (como en una curva de radio decreciente), tus correcciones no harán mucha cosa de todas las maneras. Vas a acabar saliendo de la curva por el mismo sitio, a pesar de tu corrección.

b) Por tanto, porque arriesgarte a crear más problemas si no te hace falta?. Intenta mantenerte en el concepto de un solo movimiento por curva.

36. Haz este movimiento rápido, y girarás mejor.

a) Si tardas más en llegar a tu ángulo de inclinación, necesitas empezar a girar demasiado pronto.

b) La moto sigue una trayectoria más exterior, cuanto más gradualmente te inclines. Puedes salirte de tu carril.

c) Estarás forzado a hacer correcciones, cuando te empieces a abrir y después forzarte a hacer la curva más cerrada. Y tú solo quieres un movimiento por curva.

d) Inclinar más rápido te permite hacer un solo movimiento, puedes acelerar más pronto y más fuerte, y conseguirás por tanto girar más rápido.

37. Un sólo movimiento por curva.

a) Si quieres conseguir realzar las curvas con un solo movimiento, tienes que conseguir el ángulo de inclinación adecuado al principio de la curva.

b) Además quieres que este ángulo de inclinación sea el mínimo posible – lo justo par hacer la curva.

i Nunca te inclines al máximo. Quizás necesites un extra de ángulo de inclinación si la curva se cierra. Si esto ocurre y ya estas inclinado al máximo (arrastrando los avisadores de las estriberas), no puedes hacer

otra cosa que abrirte y salirte de la curva.

ii Cuanto menos ángulo de inclinación, más estabilidad.

iii Cuanto menos ángulo de inclinación, más tracción.

iv Más ángulo de inclinación hace que cada bache, ondulación o mancha deslizante cause una deslizada o derrapada.

v Cuanto más ángulo de inclinación, mayor control del gas has de tener.

vi Más ángulo de inclinación significa que no puedes ir tan rápido como si fueses más recto.

c) ¿Como conseguir por tanto, mantener el ángulo de inclinación al mínimo?

i En curvas extremas, como en los circuitos, puedes sacar culo y tocar con la rodilla. Pero nunca deberías necesitar hacer esto en la carretera. Ten en cuenta además, que una moto muy inclinada y con el piloto descolgado es casi tan ancha como un coche, con los consiguientes problemas que esto te pueda acarrear.

◆

Descolgarse te permite girar más rápido, si colocas tu cuerpo en posición y permaneces estable antes de la curva. Pero recuerda que nunca debes maniobrar en medio de la curva mientras estás descolgado. Esto hará que la moto se te mueva.

ii Para mantener un ángulo de inclinación pequeño, Gira Más Rápido.

◆

Coloca tu moto en su ángulo de inclinación más rápido.

◆

Esto hace girar a tu moto más rápido a la misma velocidad, con menos ángulo de inclinación.

◆

Te permite hacer tu giro antes.

◆

Puedes levantar la moto antes.

◆

Tienes más ángulo de inclinación disponible en caso de que lo necesites.

◆

La moto será más estable.

◆

Puedes ir más rápido.

◆

Tu tracción es mejor.

38. No temas inclinar más si lo necesitas.

a) Es muy difícil caerse simplemente por inclinar demasiado. El truco es mantener el gas a medida que la huella de contacto del neumático con el suelo se hace más pequeña.

b) Imagínate que vas realmente demasiado deprisa, o la curva se estrecha inesperadamente, o un camión cruza la línea central. Cualquiera causa que te haga cerrar el viraje. ¡Hazlo!. Es por esto por lo que sólo conduces al 75%, por lo que tienes reservas cuando ocurren situaciones como esta. En caso de que fueses al 100% de tus posibilidades, cualquiera de estas situaciones tan habituales en las carreteras, hubiese provocado tu caída.

c) La moto puede inclinar mucho más de lo que puedas pensar, por lo que hazlo si lo necesitas.

d) En ángulos de inclinación extremos, corres el riesgo de sobrecargar los neumáticos. Si sobrecargas los neumáticos te irás al suelo. Hay cuatro formas de evitarlo.

i Aguanta donde estas, no inclines más.

ii Levanta la moto — peligroso porque te abrirás y saldrás de la curva. Cosas como edificios, árboles o tráfico en sentido contrario suelen provocar “desajustes graves” en nuestro esqueleto.

iii Simplemente deja a la moto perder velocidad — pero para perder velocidad, NO quites gas o te caerás. Mantén el gas tal y como esta, los neumáticos en su movimiento de rodadura ya restarán velocidad por su propia fricción y coeficiente de resistencia a la rodadura.

iv Dirección mediante la rueda trasera (también conocido por sobreviraje) — Cuando estas al límite de tus neumáticos, añadir gas sobrecargará el neumático trasero. Deslizará. Deslizará hacia el exterior de la curva (siempre lo hace un poco en todas las curvas de todas la maneras, pero en este caso se agrava por el deslizamiento). Esto hace que la moto pivote, cerrando la trayectoria, y que la rueda delantera se enderece un poco (lo que es positivo porque no quieres perderla).

3.6. Girar demasiado pronto es un gran error de dirección.

39. Si empiezas a girar demasiado pronto, tu giro empezará mal. Y necesitarás girar otra vez (o quizás un par de veces más) para hacer la curva.

- a) Esto empieza una cadena de más errores de dirección, de gas, de visión, de posición del cuerpo, etc.
- b) Acabarás estando inclinado más tiempo del necesario. Tu tracción y estabilidad están siendo sacrificadas todo el tiempo.
- c) Y es simplemente trabajo extra.

40. Si giras más tarde, más cerca del ápice de la curva, probablemente sólo tengas que girar una vez. Esta técnica es conocida como “**late apexing**” o “apéndice retardado”, ya que consiste en acercar el punto de entrada a la curva al punto de contacto con el interior de la curva, es decir retrasar al máximo la entrada. *A continuación se muestra en rojo una trayectoria retrasando la entrada. La línea amarilla representa la línea central de la carretera.*

3.7. Hacer la curva de forma indecisa puede ser un problema.

41. Dudas de tu habilidad para hacer la curva. ¿Por que?

- a) No conoces esa curva.
- b) Crees que vas a abrirte demasiado.
- c) Crees que vas a necesitar inclinar demasiado.
- d) Estas preocupado por el trafico en dirección contraria.
- e) Temes perder tracción.

42. Esto causa tres errores.

- a) Sigues frenando en medio de la curva.

i No frenes mientras estás inclinado.



Perderás el efecto giroscópico y caerás.



Bloquearás la rueda trasera y saldrás por arriba.

- b) Giras más pronto de lo que debes.
- c) Giras más despacio de lo que debes.

i Esto te hace que gires demasiado pronto.

ii Si no has girado demasiado pronto, entonces te abrirás.

iii De todas maneras, tendrás que esperar demasiado para abrir gas otra vez.

iv De todas maneras, vas a tener que hacer correcciones a media curva.

v Probablemente acabes usando demasiado ángulo de inclinación.

vi Y por supuesto, todas las otras reacciones de pánico vendrán después. Rigidizarás los brazos, visión túnel, etc...

43. No seas indeciso. Cree en ti mismo. Cree en tu moto.

a) Si crees que estas entrando en una curva demasiado deprisa, pregúntate si es demasiado deprisa para tu moto, o para ti. Tu moto seguramente lo puede superar. Si tu lo puedes hacer, no dudes que seguramente tu moto también. El punto flaco del conjunto piloto-moto es el piloto en el 99% de las ocasiones.

3.8. Escoge tu punto de entrada.

44. Haz de esto una decisión consciente.

45. Es una buena manera de vencer al pánico en la entrada de la curva.

46. Te da una idea de donde estas, a donde vas y donde quieres estar.

47. Esto libera tu atención, y puedes pensar en lo que tienes delante.

3.9. Siempre ajusta tu velocidad ANTES de empezar a inclinar.

48. No quieres tener que perder velocidad durante la curva.

49. No quieres desacelerar o frenar durante el proceso de inclinación. Hacer esto es la receta exacta para el desastre.

50. Haz todo el proceso de desaceleración antes de empezar a inclinar.

Si conocéis más cosas, añadirlas, perdón por el ladrillazo