

CALIFORNIA MANUAL DEL MOTOCICLISTA



Este manual está disponible en
dmv.ca.gov.



Gavin Newsom, Gobernador
Estado de California

Toks Omishakin, Secretario
Agencia de Transporte del
Estado de California

Steve Gordon, Director
Departamento de Vehículos
Motorizados de California



Divia Express
Insurance Agency, Inc.



**¡NECESITAS UN SEGURO
QUE TE DÉ OPCIONES
Y UN BUEN PRECIO!**

LLÁMANOS AL 650 299 1111

ASEGURAMOS



AUTOS



**VEHICULOS
COMERCIALES**



MOTOS



BARCOS



CAMIONETAS



CASAS RODANTES



TE ASEGURAMOS

AL INSTANTE EN

TODO CALIFORNIA

**NUEVOS CONDUCTORES
MULTAS / ACCIDENTES / SR-22 OK**

**DIVIA EXPRESS INSURANCE
AGENCY, INC. LIC #0F37511**

**SEGUROS DE AUTO PARA
TODOS LOS CONDUCTORES**

El DMV no fomenta o aprueba los productos o servicios anunciados en esta publicación.

CONTENIDO

DERECHOS DE AUTOR.....	ii
AVISO LEGAL	ii
COMUNÍQUESE CON NOSOTROS.....	ii
SERVICIOS DEL DMV	iii
SERVICIOS POR INTERNET	iii
SERVICIOS EN QUIOSCOS DE AUTOSERVICIO	iii
SERVICIO TELEFÓNICO	iii
INTRODUCCIÓN.....	1
OPERACIÓN DE VEHÍCULOS DE DOS RUEDAS	1
Motocicletas.....	2
Ciclomotores.....	2
Bicicletas motorizadas o motonetas (mopeds).....	2
Bicicletas eléctricas	2
Patín motorizado (scooter)	3
REQUISITOS DE LA LICENCIA.....	3
Obtener la licencia	3
Tabla de los tipos de licencia para motociclistas	4
Requisitos para solicitar una licencia de motociclista clase M1 o clase M2	5
Curso de entrenamiento del programa de seguridad para motociclistas	6
No hacer trampa	6
Examen de maniobras de motocicleta.....	6
ALISTARSE PARA MANEJAR.....	8
Usar el equipo adecuado.....	8
Usar un casco	8
Elegir un casco	9
Protección para la cara, los ojos y los oídos.....	10
Vestimenta	10
Familiarizarse con la motocicleta	11
La motocicleta adecuada	11
Familiarizarse con los controles de la motocicleta	11
Inspeccionar la motocicleta.....	12
Estar consciente de sus responsabilidades.....	13
MANEJAR SEGÚN SU EXPERIENCIA.....	14
Control básico del vehículo.....	14
Posición del cuerpo.....	14
Cambiar de velocidad	14
Frenar	15
Dar vuelta.....	15
Vuelta en U	16
Mantener distancia	16
Ubicación en el carril.....	17
Carril de transporte colectivo (carpool) y Carril para vehículos con un mínimo de dos o tres pasajeros (HOV)	17
Autopistas de peaje y cruces que usen transpondedor o telepeaje	18
Seguir a otros vehículos	18
Si lo siguen	19
Rebasar y ser rebasado.....	19
Rebasar	19
Ser rebasado	19
Dividir o compartir el carril	20
Incorporación de vehículos	20
Vehículos que circulan a los costados	20
Vigilar, Evaluar y Responder (VER).....	21
Vigilar	21
Evaluar	21
Responder	22
Intersecciones.....	22
Intersecciones sin visibilidad.....	23
Rebasar vehículos estacionados	23
Estacionarse en la orilla de la carretera.....	24
Aumentar su visibilidad	24
Vestimenta	25
Luz delantera	25
Luces direccionales	25
Luz de freno	26
Mirar por los espejos	26
Girar la cabeza para fijarse en el tráfico	27
Claxon	27
Manejar de noche	28
Evitar choques	28
Paradas repentinas	28
Virajes o vueltas repentinas	29
Maniobrar en curvas	30
Circular sobre superficies peligrosas	31
Superficies irregulares y obstáculos	31
Superficies resbaladizas	32
Vías de tren o de trolebuses y uniones de pavimento	33
Alcantarillas y rejillas	33
Problemas mecánicos	33
Falla de las llantas	34
Acelerador atorado	34
Tambaleo	34
Problemas con la cadena	35
Motor descompuesto	35
Animales	35
Objetos que "salen volando"	35
Salirse de la carretera	36
Llevar pasajeros y carga	36
Equipo	36
Motocicletas con remolques	37
Instrucciones para el pasajero	37
Llevar pasajeros	37

<i>Pasajeros que sean niños.....</i>	38
<i>Transportar carga.....</i>	38
<i>Circular en caravana.....</i>	38
<i>Mantener la caravana pequeña</i>	39
<i>Mantener la caravana unida</i>	39
<i>Mantener distancia.....</i>	39
ESTAR EN CONDICIONES	
DE MANEJAR.....	41
Concentración de alcohol en la sangre.....	41
El alcohol y la ley	41
¡SI RECIBE UN DUI POR MANEJAR BAJO LOS EFECTOS DEL ALCOHOL Y/O DROGAS, PERDERÁ SU LICENCIA!	42
Minimizar los riesgos	43
Fatiga.....	43
DATOS SOBRE EL SEGURO PARA MOTOCICLETAS	43
EVADIR A UN OFICIAL DE POLICÍA.....	44
¡REDUZCA EL IMPACTO AMBIENTAL!.....	44

DERECHOS DE AUTOR

© Copyright, Department of Motor Vehicles 2024

Todos los derechos reservados.

Esta obra está protegida por la Ley de Derechos de Autor de Estados Unidos. El Departamento de Vehículos Motorizados (DMV) es propietario de los derechos de autor de esta obra. Esta ley prohíbe:

1. Hacer copias de cualquier parte de este manual.
2. Imprimir copias de este manual y dárselas a otra gente.
3. Escribir su propia versión de este manual.
4. Exhibir este manual públicamente.
5. Hacer presentaciones públicas (leer en voz alta) de este manual.

Si quiere saber si puede hacer copias de cualquier parte de este manual, envíe sus preguntas a:

Department of Motor Vehicles
Legal Office, MS C128
PO Box 932382
Sacramento, CA 94232-3820

AVISO LEGAL

Este manual es un resumen de las leyes y regulaciones del código de vehículos y está disponible en leginfo.legislature.ca.gov. El DMV, las autoridades policiales y las cortes se rigen por el lenguaje completo y exacto del código de vehículos.

COMUNÍQUESE CON NOSOTROS

Envíe sus comentarios o sugerencias sobre este manual del automovilista a dmv.ca.gov/customerservice.

SERVICIOS DEL DMV

Tenga a la mano su número de licencia de manejar o tarjeta de identidad, número de placas o número de serie del vehículo (VIN).

SERVICIOS POR INTERNET

Renovar la matrícula vehicular en **dmv.ca.gov/vrservices**.

Renovar la licencia de manejar en **dmv.ca.gov/dlservices**.

Hacer una cita en **dmv.ca.gov/make-an-appointment**.

Visite **dmv.ca.gov/online** para encontrar muchos otros servicios por Internet.

SERVICIOS EN QUIOSCOS DE AUTOSERVICIO

Visite **dmv.ca.gov/kiosks** para buscar servicios y ubicaciones.

SERVICIO TELEFÓNICO

Llame al 1-800-777-0133.

Durante el horario normal de oficina:

- Hable con un representante del DMV.

Servicio automatizado de 24 horas:

- Renueve la matrícula vehicular.
- Haga una cita para ir a una oficina del DMV.

Las personas sordas, con dificultad para oír o con discapacidades del habla, pueden llamar al 1-800-368-4327 para recibir ayuda.

INTRODUCCIÓN

Este manual complementa la información contenida en el “*Manual del automovilista de California*” que trata sobre las leyes de tránsito, reglas de seguridad vial y licencias de manejar; estúdielo junto con este manual.

He aquí información para conductores de vehículos de dos ruedas, tanto principiantes como expertos. Algunas secciones de este manual que tratan sobre cómo manejar con prudencia (más que tratar sobre las leyes de tránsito) fueron desarrolladas al principio por el instituto nacional de investigaciones de servicios públicos (*National Public Services Research Institute*) en colaboración con la fundación de seguridad de las motocicletas (*Motorcycle Safety Foundation*, MSF).

La fundación MSF, la Patrulla de Caminos (*California Highway Patrol*, CHP), el programa de seguridad para motociclistas (*California Motorcyclist Safety Program*, CMSP), varios grupos de motociclistas aficionados y el Departamento de Vehículos Motorizados (DMV) concuerdan en que una instrucción de calidad para aprender a manejar motocicletas sumada a un aumento en la concientización pública, tienen la capacidad de reducir el número y la gravedad de los choques de motocicletas.

Al leer este manual, tenga en cuenta que es solo un resumen de las leyes y reglamentos. El DMV, las autoridades policiales y las cortes

se rigen por el lenguaje completo y exacto del código de vehículos (*Vehicle Code*, VC).

OPERACIÓN DE VEHÍCULOS DE DOS RUEDAS

Las reglas básicas de la carretera establecidas en el código VC se refieren a todos los vehículos de dos ruedas que incluye, pero no se limita a motocicletas, ciclomotores, motonetas (*mopeds*) o bicicletas motorizadas. Las minimotos, minimotos tipo *tote goat*, motocicletas todo terreno y vehículos similares pueden clasificarse según la definición de motocicleta, ciclomotor o bicicleta motorizada. Si opera cualquiera de dichos vehículos en la carretera, deberá cumplir con los requisitos correspondientes de equipo, matrícula, responsabilidad financiera, licencia y requisitos de operación, si corresponde.

Es contra la ley circular a bordo de un ciclomotor, motoneta (*moped*), bicicleta motorizada o bicicleta eléctrica en autopistas o autovías si hay carteles que lo prohíban. Además, no se puede conducir una motoneta, bicicleta motorizada o bicicleta eléctrica Tipo 3 en ciclopistas o senderos, senderos ecuestres (para caballos), brechas, o senderos de excursión, a menos que estén en la carretera o en su cercanía, o si las autoridades locales conceden permiso para usarlos.

MOTOCICLETAS

Una motocicleta es un vehículo motorizado con un asiento o sillín para el conductor y que está diseñado para transitar con un máximo de tres ruedas.

CICLOMOTORES

Un ciclomotor es aquel que tiene un motor de cilindrada **menor a 150 cc.**

NOTA: No puede manejar un ciclomotor en una autopista o autovía si hay carteles que lo prohíban.

BICICLETAS MOTORIZADAS

O MOTONETAS (MOPEDS)

Una bicicleta motorizada o motoneta (*moped*) tiene dos o tres ruedas, es capaz de alcanzar una velocidad máxima de 30 millas por hora (mph) en terreno nivelado y cumple con lo siguiente:

- Pedales que funcionen completamente a propulsión humana.
- Un motor con una potencia menor a cuatro caballos de fuerza bruta de frenado y transmisión automática.
- Que no tenga pedales si solo funciona con energía eléctrica (§406(a) del código VC).
- Pueden circular en una ciclovía **si** lo autorizan las autoridades locales o un decreto.

BICICLETAS ELÉCTRICAS

Una bicicleta eléctrica es una equipada con pedales completamente operables y con un motor eléctrico de menos de 750 vatios. Se han establecido tres tipos de bicicleta eléctrica:

- **Tipo 1:** Una bicicleta eléctrica de baja velocidad con pedales y que está equipada con un motor para avanzar solo cuando el operador pedalea y deja de hacerlo al alcanzar una velocidad de 20 mph.
- **Tipo 2:** Una bicicleta eléctrica de baja velocidad con acelerador y está equipada con un motor usado exclusivamente para avanzar y **DEJA** de hacerlo al alcanzar una velocidad de 20 mph.
- **Tipo 3:** Una bicicleta eléctrica de baja velocidad con pedales y está equipada con un velocímetro y un motor que asiste solo cuando el operador pedalea y deja de hacerlo al alcanzar una velocidad de 28 mph.

El operador de una bicicleta eléctrica **Tipo 3:**

- **Debe** tener 16 años o más.
- **Debe** usar un casco de seguridad para bicicleta.
- **No debe** llevar pasajeros.
- **Puede** manejar una bicicleta eléctrica en una ciclovía **si** lo autorizan las autoridades locales o un decreto.

Todos los tipos de bicicletas eléctricas quedan exentos de cumplir con los requisitos de responsabilidad financiera de vehículos motorizados, licencia de manejar y de placas (§24016 del código VC).

PATÍN MOTORIZADO (SCOOTER)

Un patín motorizado (*scooter*) se define como cualquier “aparato” de dos ruedas y:

- Con motor, manubrio y una plataforma para ir de pie.
- Con la opción de tener:
 - Un asiento para el conductor que no interfiera con la capacidad de manejar de pie.
 - La capacidad de operarse a propulsión humana.

NOTA: Puede manejar un patín motorizado con cualquier clase de licencia, pero no lo puede usar para tomar el examen de maniobras.

El sistema de escape del patín motorizado no debe estar modificado o alterado.

REQUISITOS DE LA LICENCIA

California emite las siguientes clases de licencias para vehículos de dos ruedas:

- Clase M1: Puede operar cualquier motocicleta de dos ruedas, ciclomotor, patín motorizado y todos los vehículos enumerados en la Clase M2.

NOTA: Los requisitos para solicitar el permiso de instrucción y la licencia de manejar aquí mencionados corresponden a vehículos de dos ruedas según la §12804.9 del código VC.

- Clase M2: Puede operar cualquier bicicleta motorizada, motoneta (*moped*) o patín motorizado.

NOTA: Las personas que tengan una licencia Clase C pueden operar una motocicleta con un asiento lateral (*sidecar*), una motocicleta de tres ruedas o un patín motorizado.

OBTENER LA LICENCIA

Manejar de manera segura requiere tener conocimiento y técnica. La mejor forma de evaluar si los conductores de vehículos de dos ruedas saben las técnicas necesarias para manejar de manera segura en tráfico es por medio de un examen, ya que muchas veces las personas sobreestiman sus propias capacidades. Los exámenes del DMV para obtener licencias están diseñados para calificarse de manera objetiva.

Puede solicitar una licencia de motociclista Clase M1 o Clase M2 en cualquiera de las oficinas del DMV que ofrezcan dichos servicios. Para obtener la licencia consulte la sección “Requisitos para solicitar una licencia de motociclista Clase M1 o Clase M2” (vea la página 5). Tendrá que aprobar el examen teórico para automovilistas, el examen teórico para motociclistas, los exámenes teóricos sobre cualquier otra clase que se solicite y además aprobar el examen de maniobras u obtener el certificado de entrenamiento para manejar motocicletas (*Certificate of Completion of Motorcycle Training, DL 389*) según se define en la sección del curso de entrenamiento (*California Motorcyclist Safety Program Training Course*) (consulte la página 6).

TABLA DE LOS TIPOS DE LICENCIA PARA MOTOCICLISTAS

TIPO DE VEHÍCULO	SECCIONES (§§) DEL CÓDIGO DE VEHÍCULOS	CLASE DE LICENCIA	DESCRIPCIÓN DEL VEHÍCULO
Motocicleta	400, 12804.9(b)(4)	M1	Una motocicleta es un vehículo motorizado con un asiento para el conductor y diseñado para andar con un máximo de tres ruedas.
Ciclomotor	405, 12804.9(b)(4)	M1*	Un ciclomotor es una motocicleta con un motor de cilindrada menor de 150 cc. Las bicicletas motorizadas no se incluyen en esta categoría.
Bicicleta motorizada o motonetas (<i>moped</i>) (No puede ir a más de 30 mph)	406(a), 12804.9(b)(5) (A)(i)	Cualquier clase de licencia**	Un aparato de dos o tres ruedas, capaz de alcanzar una velocidad máxima de 30 mph en terreno nivelado y equipado con pedales completamente operables a propulsión humana o sin pedales, si solo funciona a base de energía eléctrica, un motor con potencia menor a cuatro caballos de fuerza bruta de frenado y transmisión automática.
Bicicletas eléctricas	312.5(a), 12804.9(b)(5)(A)(i)	No se requiere	Una bicicleta equipada con pedales completamente funcionales y un motor eléctrico de menos de 750 vatios. Hay tres tipos de bicicleta eléctrica: Tipo 1 y 2 alcanzan una velocidad máxima de 20 mph. El Tipo 3 alcanza una velocidad máxima de 28 mph.
Patin motorizado (<i>scooter</i>) NOTA: No se permite usar para tomar el examen de maniobras.	407.5, 12804.9(b)	Cualquier clase de licencia**	Un patín motorizado (<i>scooter</i>) es un aparato de dos ruedas con motor eléctrico, manubrio, una plataforma para manejar de pie, y con la opción de tener un asiento para el conductor que no interfiera con la capacidad de ponerse de pie y/o de operarse a propulsión humana.

*Los vehículos motorizados con un motor de cilindrada menor a 150 cc no tienen la capacidad motriz para operarse de manera segura en una autopista o autopista.

** Una persona que tenga una licencia de manejar de California de cualquier clase puede operar una bicicleta motorizada de alquiler por un corto período (48 horas o menos) sin tener que tomar un examen especial para operarla y sin tener un endoso de Clase M2 en su licencia de manejar.

*** Una persona que tenga una licencia de manejar vigente de cualquier clase puede operar un patín motorizado (*scooter*).

REQUISITOS PARA SOLICITAR UNA LICENCIA DE MOTOCICLISTA CLASE M1 O CLASE M2

SOLICITAR UNA LICENCIA DE MOTOCICLISTA CLASE M1 O CLASE M2			
REQUISITOS	MENORES DE 15 ½ A 17 AÑOS (VEA LA NOTA 1)	ADULTOS DE 18 A 20 AÑOS (VEA LA NOTA 2)	ADULTOS DE 21 AÑOS Y MAYORES (VEA LA NOTA 3)
Certificado de entrenamiento de educación vial y de maniobras	✓	N/A	N/A
Certificado del curso de entrenamiento para manejar motocicletas (DL 389)	✓	✓	N/A
Completar la solicitud de licencia de manejar o tarjeta de identidad (DL 44 o DL 44C)	✓	✓	✓
Firma de los padres o tutores (si se trata de un menor)	✓	N/A	N/A
Pasar un examen de la vista	✓	✓	✓
Proveer sus huellas dactilares	✓	✓	✓
Pagar la tarifa correspondiente	✓	✓	✓
Tomarse una fotografía	✓	✓	✓
*Aprobar el examen teórico y el de maniobras	✓	✓	✓
Tener el permiso de instrucción por un mínimo de 6 meses	✓	✓	N/A
Restricciones del permiso de instrucción	(Vea la NOTA 4)	(Vea la NOTA 4)	(Vea la NOTA 4)

*Los exámenes a tomar incluyen por lo menos el examen teórico para automovilistas, el examen teórico para motociclistas y el examen de maniobras de motocicleta. Es necesario hacerle un examen de observación de su desempeño al circular en tráfico, a los solicitantes que nunca han tenido una licencia de manejar de ninguna clase de vehículo motorizado y solamente soliciten la licencia de motociclista.

NOTA 1: Menores de edad de 15½ años y/o mayores, pero menores de 17½ deben entregar el certificado DL 389, llevar comprobante de haber completado el curso de educación vial y el de entrenamiento de manejo o tener una licencia Clase C y aprobar tanto el examen teórico para automovilistas como el examen teórico para motociclistas.

NOTA 2: Los solicitantes de 18 años o mayores, pero menores de 21 años, deben completar el curso de entrenamiento CMSP y aprobar tanto el examen teórico para automovilistas como el examen teórico para motociclistas.

NOTA 3: Aunque no es requisito, se les recomienda a los solicitantes de una licencia de motociclista de 21 años o mayores que se inscriban en el curso de entrenamiento CMSP.

NOTA 4: El permiso de instrucción para la licencia Clase M1 o M2 tiene las siguientes restricciones:

- No debe transportar pasajeros.
- No debe manejar en autopistas.
- No debe manejar de noche.

NOTA: El certificado DL 389 es válido por 12 meses a partir de la fecha de emisión. Para localizar una oficina del DMV que administre el examen de maniobras de motocicleta y/o para hacer una cita, visite el sitio de Internet en dmv.ca.gov o llame al 1-800-777-0133.

Las preguntas del examen teórico se basan en la información de este manual y en el “Manual del automovilista de California”. El examen de maniobras de motocicleta se lleva a cabo ya sea en un ambiente en pleno tráfico o en una zona controlada fuera del tráfico.

CURSO DE ENTRENAMIENTO DEL PROGRAMA DE SEGURIDAD PARA MOTOCICLISTAS

Los solicitantes de una licencia de motociclista menores de 21 años **deben** completar el curso de entrenamiento de seguridad para motociclistas (*California Motorcyclist Safety Program, CMSP*) **antes** de recibir el permiso de instrucción.

Se les **recomienda** a los solicitantes de 21 años o mayores que se inscriban en el curso de entrenamiento CMSP. Este curso provee entrenamiento y práctica de conocimientos y técnicas para principiantes y expertos. Es probable que el DMV no le aplique el examen de maniobras de motocicleta si completa el curso de entrenamiento CMSP y entrega el certificado de entrenamiento para manejar motocicletas (*Certificate of Completion of Motorcycle Training, DL 389*). El DMV no le exentará de tomar el examen de maniobras de motocicleta, si el programa de entrenamiento que completó es de otro estado o si presenta una tarjeta de haber completado el entrenamiento del estado o de otro estado por cuestiones de seguro. Para obtener más información comuníquese con el programa CMSP al 1-877-RIDE-

411 o consulte el sitio de Internet californiamotorcyclist.com.

NOTA: El certificado DL 389 es válido por 12 meses a partir de la fecha de emisión.

NO HACER TRAMPA

El uso de material de ayuda está estrictamente prohibido. Esto incluye, pero no se limita al uso del “Manual del automovilista de California”, “Manual del motociclista de California”, acordeones o uso de dispositivos de comunicación electrónica como teléfonos celulares, computadoras portátiles, tabletas, etc. Si se utiliza alguno de estos materiales durante el examen teórico, se calificará como “reprobado”. Además, el DMV podría tomar acción en contra de su privilegio de manejar o el de cualquier persona que le ayude a hacer trampa durante el examen.

EXAMEN DE MANIOBRAS DE MOTOCICLETA

Las técnicas de control básico del vehículo se incluyen en el examen de maniobras de motocicleta con el fin de determinar su capacidad de maniobrar en situaciones normales de tráfico. Este examen se puede exentar si presenta el certificado de entrenamiento para manejar motocicletas (DL 389); no obstante, quizá tenga que tomar un examen de observación de su desempeño en tráfico si solicita solo la licencia de motociclista (Clase M1/M2).

El examen de maniobras le permite al motociclista demostrar su capacidad de controlar la motocicleta por medio del uso de varias

maniobras. Los solicitantes que tomen este examen deben tomar en cuenta el tamaño de la motocicleta que van a usar en el examen, el cual se calificará como aprobado o reprobado.

El examen de maniobras consta de lo siguiente:

Inspección previa al viaje – Se le pedirá que identifique los siguientes elementos:

- Arranque
- Botón de arranque
- Embrague/*clutch*, (si tiene)
- Acelerador
- Palanca de cambio de velocidad
- Control de la intensidad de las luces delanteras
- Frenos
- Luces direccionales
- Claxon

Se le pedirá que demuestre las siguientes maniobras:

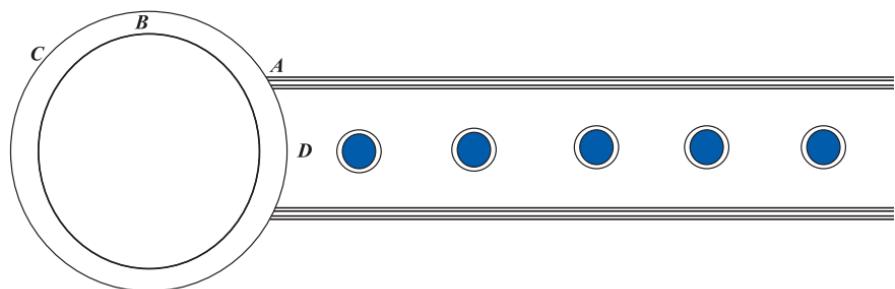
- **Circular por una vía delineada** (zona dentro de un carril que incluye las líneas delimitantes).
- **Recorrido en serpentina** – Empezando a la derecha del primer cono deberá recorrer en forma de “S” una hilera de cinco conos de tráfico. Al final de la hilera debe dar un recorrido en círculo.

• **Recorrido en círculo** – Deberá recorrer un círculo dos veces en el sentido de las manecillas del reloj manteniendo la rueda delantera dentro de la zona de recorrido y zigzaguear de regreso una vez más hacia el punto de partida entre la hilera de cinco conos.

• **Recorrido lento** – Deberá recorrer lentamente entre dos líneas paralelas manteniendo la rueda delantera en la zona del recorrido. Al final del recorrido, debe recorrer en círculo dos veces en sentido contrario a las manecillas del reloj.

• **Recorrido con cambio de velocidad** – Deberá recorrer en línea recta, cambiar de velocidad a alta y luego a baja, completar una vuelta en U y regresar, cambiar de velocidad a alta y luego a baja y terminar deteniéndose lentamente al llegar al punto de partida. Esta maniobra solo se hará en motocicletas equipadas con embrague/*clutch* y cambios de velocidad.

- A. La anchura del carril paralelo es de un pie.
- B. La anchura del carril dentro del círculo es de dos pies.
- C. El diámetro del círculo externo es de veinticuatro pies.
- D. La distancia entre los conos es de doce pies. La anchura del área de los conos es de ocho pies.



Examen de observación (si solicita solo una licencia de motociclista)— Deberán tomar este examen aquellos solicitantes que nunca han tenido ninguna clase de licencia para un vehículo motorizado y que soliciten solamente una licencia de motociclista. El examinador observará cómo maneja la motocicleta desde un mirador pre-seleccionado generalmente en una esquina cercana a la oficina del DMV. Se le indicará que siga una ruta que lo mantendrá a la vista el mayor tiempo posible.

ALISTARSE PARA MANEJAR

USAR EL EQUIPO ADECUADO

Al manejar, tiene una mejor probabilidad de evitar lesiones graves, si usa equipo protector y la vestimenta apropiada.

Según la ley debe usar:

- Un casco de seguridad para motociclista que cumpla con las normas del Departamento de Transporte de Estados Unidos (*Department of Transportation U.S. DOT*).

Se recomienda mucho que use:

- Protección para la cara y/o los ojos.
- Vestimenta protectora, como una chaqueta de cuero o de manga larga con material reflectante, pantalones largos y gruesos, botas cerradas que cubran los tobillos y guantes de cuero que cubran completamente los dedos.

Encontrará más información sobre el equipo adecuado y vestimenta protectora en las páginas que siguen.

Usar casco

De acuerdo a la §27803 del código VC todos los conductores y pasajeros deben usar un casco de seguridad que cumpla con las normas del Departamento de Transporte (U.S. DOT) al andar en motocicleta, ciclomotor o bicicleta motorizada. El casco de seguridad debe estar certificado por el fabricante declarando que cumple con la norma federal de seguridad 218 para vehículos motorizados (*Federal Motor Vehicle Safety Standard, FMVSS*) del Departamento de Transporte. Las lesiones craneales constituyen la mayoría de las lesiones graves y mortales que sufren los motociclistas y salvo en pocas excepciones, este tipo de lesiones se reducen al usar apropiadamente un casco de seguridad para motociclista. Tome en cuenta lo siguiente:

- La mayoría de los choques ocurren en tramos cortos (menos de cinco millas).
- La mayoría de los motociclistas van a menos de 30 millas por hora cuando ocurre un choque. A esta velocidad, un casco de seguridad que cumple con las normas del departamento U.S. DOT puede reducir a 50 por ciento tanto el número, como la gravedad de las lesiones craneales.
- Un casco de seguridad para motociclista que **no** cumple con las normas del departamento U.S. DOT, por lo general tiene un forro y relleno demasiado delgados. Este tipo de casco no tiene la dureza, tamaño ni capacidad de proteger al conductor en un choque.

- Los cascos que **no** cumplen con las normas del departamento U.S. DOT pueden parecerse a los que sí están en cumplimiento y hasta podrían venderse en el mismo lugar. Por lo tanto, asegúrese que el casco que quiere comprar tenga la certificación del departamento U.S. DOT. Otros nombres de los cascos que **no** están en cumplimiento son *novelty helmets* (sin certificación U.S. DOT), *rain bonnets* (tipo bonete), *lids* (medio casco), *loophole lids* (quitamultas o cáscara de nuez), *beanies* (tipo gorro) o *brain buckets* (tipo jet).

El dueño de un casco que tenga la certificación U.S. DOT puede decorarlo con accesorios adhesivos como etiquetas, *mohawks*, cuernos de vikingo, etcétera y no afectan las características de seguridad del casco. En un choque, sin importar la velocidad a la que vaya, si lleva puesto un casco de seguridad que tenga la certificación U.S. DOT, la probabilidad de sobrevivir una lesión craneal es tres veces mayor que si no lo usa.

Elegir un casco



Hay cuatro tipos de cascos a considerar: de media careta, de tres cuartos de careta, modular o de careta completa (integral). Un casco de careta completa (integral) con una traba en la visera es el que ofrece la mejor cobertura y protección a los lados y a la parte posterior de la cabeza.

Sea cual sea el estilo que escoja y para obtener la mayor protección asegúrese que el casco:

- Cumpla con las normas de seguridad del Departamento de Transporte (U.S. DOT) y que tenga las letras DOT colocadas por el fabricante en la parte trasera del casco.

NOTA: Las letras DOT no pueden estar impresas en una etiqueta adhesiva o ser fáciles de remover.

- Le quede bien ajustado a la cabeza.
- No tenga defectos visibles tales como grietas, forro suelto o correas desgastadas.
- Esté bien abrochado a su cabeza cuando maneja. De lo contrario, si choca, podría zafarse sin cumplir con la función de protegerlo.

Protección para la cara, los ojos y los oídos

Una careta de plástico a prueba de impactos le puede ayudar a proteger toda la cara en un choque. Las caretas le protegen del viento, polvo, tierra, lluvia, insectos, y otros escombros cuando están cerradas y aseguradas.

A diferencia de los visores que solo protegen los ojos, una careta protege la cara cuando está cerrada y asegurada. Un parabrisas no sustituye el uso de la careta o los visores. La mayoría de los parabrisas, lentes de aumento o lentes de sol no protegen a los ojos del viento. Usar de lentes no previene el lagrimeo de los ojos, además se pueden zafar al girar la cabeza.

Para que sea eficaz, la careta de protección facial y de los ojos:

- No debe tener rayaduras.
- Debe ser de un material resistente a perforaciones.
- Debe permitirle una visión amplia a los lados.
- Debe estar bien abrochada de modo que el viento no se la lleve o la suba.
- Debe permitir que circule el aire para que no se empañe.
- Debe permitir suficiente espacio como para usar lentes de aumento o lentes de sol, si es necesario.

NOTA: No se debe usar protección polarizada para los ojos ni caretas polarizadas durante la noche ni cuando haya poca luz.

Se recomienda usar protección para los oídos para protegerse contra los elementos naturales como el viento (el cual puede causar pérdida au-

ditiva). La §27400 del código VC establece que una persona no debe usar audífonos de diadema, audífonos de tapón o tapones en los dos oídos a menos que estén específicamente diseñados para reducir los niveles dañinos (perjudiciales) de ruido; tampoco deben impedirle al usuario poder oír una sirena o el claxon de un vehículo de emergencia o de otro vehículo motorizado.

Vestimenta

La ropa adecuada es un elemento esencial de la vestimenta protectora que le ayudará a estar protegido si choca. También le brinda comodidad y protección contra el calor, frío y escombros al igual que de las partes de la motocicleta que se calientan y se mueven.

La vestimenta protectora que se recomienda usar es la siguiente:

- Una chaqueta que le cubra los brazos y le quede lo suficientemente ajustada para que no se sacuda con el viento, pero al mismo tiempo le permita moverse con facilidad. La ropa de cuero o de tela sintética gruesa con protección corporal integrada ofrece la mayor protección. Debería usar una chaqueta de color llamativo o reflectante ya que le ayudará a que otros conductores lo puedan ver.
- Pantalones largos, ya que lo protegen más que los pantalones cortos (*shorts*). Los pantalones de mezclilla le brindan la mayor protección. Las chaparreras (cubrepies de cuero) que se usan sobre los pantalones ofrecen una capa protectora extra para sus piernas.

- Botas que cubran los tobillos o zapatos cerrados, deben ser lo suficientemente altos o gruesos para cubrir y darle soporte a sus tobillos. Las suelas deben estar hechas de un material duro, duradero y antideslizante. Los tacones deben ser bajos para que no se atasquen en las superficies ásperas. Meta las agujetas en los zapatos para que no se enreden en partes de la motocicleta. No se recomienda el uso de huaraches o sandalias como parte de la vestimenta protectora.
- Guantes que le permitan un mejor agarre y le ayuden a proteger sus manos; deben ser de cuero o material duradero similar y que ofrezcan la mayor protección para las manos y los dedos.
- Vestir una chaqueta, pantalones, zapatos o botas duraderas y guantes (incluso cuando hace calor) pueden prevenir deshidratación y quemaduras a causa del sol o del viento. Muchos de estos artículos han sido diseñados para protegerlo sin sofocarlo aun en días de verano.

Manejar por largo tiempo cuando hace frío puede causar escalofríos intensos, deshidratación y fatiga. El entumecimiento puede interferir con el control de la motocicleta. Cuando haga frío o llueva póngase varias capas de ropa para abrigarse y mantenerse seco, así como para evitar lesionarse. Una chaqueta de invierno debe resistir el viento y quedarle ajustada al cuello, a las muñecas y a la cintura. Los trajes impermeables de buena calidad diseñados para andar en motocicleta resisten desgarros y no se inflan cuando va a alta velocidad.

FAMILIARIZARSE CON LA MOTOCICLETA

Muchas cosas en la carretera pueden causarle problemas y su motocicleta no debería ser una de ellas. Para asegurarse que no le falle:

- Adquiera una motocicleta que sea adecuada para usted.
- Primero lea el manual del propietario.
- Familiarícese con los controles.
- Revísela antes de cada viaje.
- Manténgala en buen estado de funcionamiento.
- Evite añadir accesorios y hacer modificaciones que la hagan más difícil de manejar.

La motocicleta adecuada

Primero, asegúrese que la motocicleta le “quede bien”. Sus pies deben llegar cómodamente al suelo al sentarse en la motocicleta. Para poder manejarla legalmente en la calle debe tener por lo menos:

- Llantas con suficiente banda de rodadura y suficiente aire para operarla de manera segura.
- Luces delanteras, luz trasera, luz de freno y luces direccionales en buen funcionamiento.
- Frenos delanteros y traseros.
- Un claxon y espejos.

Familiarizarse con los controles de la motocicleta

Familiarícese con cualquier motocicleta que no haya manejado antes, de preferencia en un área controlada (sin importar cuánta experiencia tenga, maneje con mayor cuidado cuando vaya en

cualquier motocicleta nueva o que no le sea familiar). Recuerde que más de la mitad de todos los choques ocurren porque los motociclistas tienen menos de seis meses de experiencia.

- Haga las mismas revisiones de seguridad y mantenimiento que haría con su propia motocicleta.
- Sepa dónde se encuentra todo, en particular las luces direccionales, el claxon, el regulador de la intensidad de la luz delantera, la válvula de suministro del combustible y el interruptor del motor. Asegúrese de poder encontrarlos y activarlos sin tener que buscarlos.
- Sepa cómo funciona el sistema de cambios. Haga funcionar el acelerador, el embrague/*clutch* y los frenos varias veces antes de ponerse en marcha, ya que todos los controles funcionan un poco diferente.
- Maneje con cuidado y esté alerta de lo que pasa a su alrededor. Acelere ligeramente, dé vuelta lentamente y mantenga una mayor distancia para poder detenerse.

Inspeccionar la motocicleta

Una motocicleta necesita mantenimiento con más frecuencia que un automóvil. Si algo no funciona bien, será mejor que lo sepa antes de salir al tráfico u operar la motocicleta a velocidades de autopista. Antes de cada viaje en motocicleta, revise lo siguiente:

- **Llantas.** Revise la presión del aire, el desgaste en general y la banda de rodadura.
- **Líquidos.** Revise el nivel del aceite y de otros líquidos. Revise

los líquidos hidráulicos y el refrigerante por lo menos una vez a la semana y también revise debajo de la motocicleta para ver si hay indicios de fugas.

- **Luz delantera y luz trasera.** Revise ambas luces para asegurarse que funcionen debidamente y que no estén fundidas.
- **Luces direccionales.** Encienda la luz direccional derecha y la izquierda. Asegúrese que funcionen adecuadamente tanto la luz delantera como la trasera.
- **Batería.** Revise el estado de la batería y el nivel de electrolitos. Asegúrese que las terminales estén limpias y ajustadas y que la batería esté sujetada adecuadamente.
- **Luz de freno.** Pruebe ambos controles de frenos y asegúrese de que cada uno encienda la luz de freno.
- **Cadena o correa de transmisión.** Revise la tensión, lubricación y piñones.
- **Pata de descanso.** Revise la pata de descanso por si tiene grietas, resortes doblados y si tiene suficiente tensión para sostener la motocicleta.

Una vez que se suba a la motocicleta, haga las siguientes revisiones antes de arrancar:

- **Embrague/*clutch* y acelerador.** Asegúrese que funcionen bien. El acelerador debe cerrarse de golpe cuando se suelta; el embrague/*clutch* debe sentirse firme y fácil de operar.
- **Espejos.** Limpie y ajuste los espejos antes de arrancar; ajuste los espejos de modo que pueda ver el tráfico detrás de usted y lo más posible del carril a su costado. Si el

espejo está debidamente ajustado, podrá ver parte de su brazo o de su hombro, pero lo más importante es ver la vía detrás y a los lados.

- **Frenos.** Accione la palanca del freno delantero y la del freno trasero, una a la vez; asegúrese de que cada palanca se sienta firme y detenga la motocicleta cuando se accione completamente el freno.

- **Claxon.** Asegúrese que funcione. Además de las revisiones que debe hacer antes de cada viaje, revise lo siguiente por lo menos una vez a la semana: ruedas, cables, tornillos y el nivel del líquido. Siga las recomendaciones del fabricante.

Los choques de motociclistas principiantes son muy comunes. Andar en una motocicleta con la que no se está familiarizado agrava el problema. Familiarícese con cualquier motocicleta a la que se suba por primera vez, de preferencia en una zona controlada. (Sin importar cuánta experiencia tenga, maneje con mucho más cuidado en una motocicleta nueva o en una que no le sea familiar). Recuerde que los motociclistas con menos de seis meses de experiencia tienden a ser responsables de más de la mitad de todos los choques.

ESTAR CONSCIENTE DE SUS RESPONSABILIDADES

La palabra “accidente” implica un evento imprevisto que ocurre sin culpa o negligencia de nadie. En tráfico, la mayoría de las veces, éste no es el caso. De hecho, la mayoría de las personas involucradas en un choque normalmente tienen algo de responsabilidad por lo sucedido.

Cuando alguien resulta lesionado en un choque, la culpabilidad no es importante. Es rara la vez que hay una sola causa de un choque. La capacidad de permanecer alerta, tomar decisiones cruciales y llevarlas a cabo distingue a los conductores responsables de todos los demás. No convertirse en el causante o no involucrarse en ningún choque depende de usted.

Como motociclista, no puede tener la certeza que los otros lo verán o le cederán el paso. Para reducir las probabilidades de que ocurra un choque necesita:

- **Hacerse visible.** Vista ropa de color llamativo o reflectante, encienda la luz delantera y las luces de día, si tiene, y maneje en la mejor ubicación en el carril para poder ver y ser visto.

- **Manifestar sus intenciones.** Haga uso debido de las señales y la luz de freno y ubíquese apropiadamente en el carril.

- **Mantener suficiente distancia de seguridad.** Deje suficiente distancia al seguir a otros vehículos, al ser seguido por otros conductores, al compartir el carril, al rebasar a otros vehículos y al ser rebasado.

- **Estar atento.** Vigile el tráfico de vehículos que vaya adelante, al igual que el tráfico que se aproxima por detrás al tiempo que mantiene en mente una vía de escape.

- **Observar la vía que recorre.** Mire hacia adelante a una distancia donde usted crea que estará en 10 a 15 segundos.

- **Identificar y diferenciar distintos peligros.**
- **Estar listo para actuar.** Manténgase alerta. Debe saber cómo realizar las maniobras apropiadas para evadir choques.

MANEJAR SEGÚN SU EXPERIENCIA

Este manual no le puede enseñar a controlar la dirección, la velocidad o el equilibrio. Esto se aprende por medio de cursos profesionales para motociclistas, practicando, conociendo sus propias capacidades y manejando de acuerdo a su experiencia.

CONTROL BÁSICO DEL VEHÍCULO

Posición del cuerpo

Para controlar la motocicleta:

- **Postura.** Siéntese de manera que pueda usar los brazos para controlar la motocicleta y no para mantenerse erguido.
- **Sentarse.** Siéntese lo suficientemente hacia delante para alcanzar las manijas con los brazos un poco flexionados. Esta acción le permitirá ejercer presión en el manubrio sin tener que estirarse, lo que ayudará a reducir el cansancio de los brazos.
- **Manos.** Sujete las manijas firmemente. Empiece con la muñeca derecha en posición plana para evitar acelerar demasiado por equivocación, también ajuste la altura del manubrio de modo que las manos estén a la misma altura o por debajo de los codos; esto le permitirá usar los músculos

apropiados para dirigir el manubrio con precisión.

- **Rodillas.** Apriete las rodillas contra el tanque de gasolina para mantener el equilibrio cuando tenga que dar vuelta.
- **Pies.** Deje los pies firmes sobre los reposapiés para mantener el equilibrio. No arrastre los pies sobre el suelo, ya que podría perder el control de la motocicleta. Mantenga los pies cerca de los controles. No apunte los dedos de los pies hacia abajo porque podrían atracarse entre la carretera y los reposapiés.

Cambiar de velocidad

Cambiar de velocidad es mucho más complicado que simplemente lograr que la motocicleta acelere gradualmente. Para manejar la motocicleta de manera segura, es importante aprender a usar los cambios para reducir la velocidad, dar vuelta o arrancar estando en una cuesta.

Cambie a una velocidad más baja accionando el embrague/*clutch* a medida que reduce la velocidad o se detiene. Deje puesto el cambio en primera velocidad mientras esté parado para que pueda arrancar rápidamente, si fuese necesario.

Maneje lo suficientemente despacio al cambiar a una velocidad más baja porque la motocicleta podría tambalearse y la rueda trasera podría derrapar. Al ir cuesta abajo o al cambiar a primera velocidad, quizás tenga que reducir la velocidad para cambiar a una velocidad baja de manera segura. Suelte el embrague/*clutch* leve y uniformemente sobre todo al cambiar a una velocidad baja.

Se recomienda hacer el cambio de velocidad antes de empezar a dar vuelta. Sin embargo, a veces es necesario hacerlo mientras da vuelta. Recuerde cambiar de velocidad gradualmente, ya que un cambio repentino de potencia a la rueda trasera podría causar un derrape.

Frenar

Las motocicletas tienen dos frenos: uno para la rueda delantera y otro para la trasera. Cuando haga una parada normal que no sea de emergencia, use ambos frenos al mismo tiempo y baje de cambio. El freno delantero tiene mayor potencia de frenado y brinda tres cuartos de la potencia total de parada. Es seguro usar el freno delantero cuando se hace debidamente.

RECUERDE:

- Use ambos frenos cada vez que reduzca la velocidad o pare. El usar ambos frenos en paradas “normales” le ayuda a desarrollar el buen hábito y la destreza necesaria para usar ambos frenos correctamente, lo cual puede necesitarse en una emergencia. Apriete el freno delantero y presione hacia abajo el freno trasero. Llevar agarrado el freno delantero o presionar bruscamente el freno trasero puede causar que se bloquee en ocasiónando que pierda el control.
- Si conoce la técnica, puede usar ambos frenos cuando dé vuelta, aunque se debe hacer con mucho cuidado. Al inclinar la motocicleta, parte de la tracción se usa para tomar la curva y queda menos tracción disponible para detenerse.

Si frena demasiado fuerte, puede ocurrir un derrape. También el uso incorrecto del freno delantero en carreteras resbaladizas puede ser peligroso. Tenga precaución y apriete ligeramente la palanca de frenos, nunca la “lleve agarrada”.

- Algunas motocicletas tienen un sistema de freno integrado que conecta al freno delantero con el freno trasero cuando se usa el pedal del freno trasero, (consulte el manual del propietario).

Dar vuelta

Con frecuencia, los motociclistas toman las curvas o dan vuelta demasiado rápido. Cuando no pueden dar bien la vuelta, terminan invadiendo otro carril de tráfico o saliéndose de la carretera. En algunos casos, los conductores exageran y frenan demasiado fuerte causando un derrape y pérdida de control. Tome las vueltas y las curvas con precaución.

Siga estos cuatro pasos para lograr un mejor control:

1. **Reducir la velocidad.** Gire el acelerador a la mínima potencia para reducir la velocidad antes de dar la vuelta, y use ambos frenos si es necesario.
2. **Mirar.** A medida que da vuelta, mire hacia donde quiere dirigirse. Solamente volteé la cabeza, pero no los hombros y mantenga la vista al nivel del horizonte.
3. **Inclinarse.** Para dar vuelta, debe inclinar la motocicleta y para hacerlo, presione el manubrio en la dirección en que quiere dar vuelta. Si quiere dirigirse a la izquierda, inclínese a la izquierda y presione

el manubrio hacia la izquierda. Si quiere dirigirse a la derecha, inclínese a la derecha, presione el manubrio hacia la derecha. Al ir a altas velocidades y/o dar vueltas pronunciadas tendrá que inclinar la motocicleta aún más.

4. Acelerar. Mientras dé vuelta, gire la manija del acelerador para estabilizar la suspensión. Mantenga una velocidad constante o acelere gradualmente al dar vuelta, esto ayudará a mantener la estabilidad de la motocicleta.

En vueltas normales, el conductor y la motocicleta deben inclinarse al mismo tiempo y al mismo ángulo.

En vueltas lentes y cerradas, el conductor debe mantener el cuerpo erguido e inclinar solamente la motocicleta.

Vuelta en U

Para dar vuelta en U en motocicleta es necesario que mantenga control y buen equilibrio para maniobrar en una vuelta en U pronunciada. Estos son algunos consejos para completar una vuelta en U con éxito:

- **Mirar.** Conforme da vuelta, fíjese hacia donde quiere ir. Gire solo la cabeza, no gire los hombros, y mantenga la vista al nivel del horizonte.
- **Punto de fricción.** El punto de fricción es el área donde el embrague/clutch ni está completamente engranado, ni está completamente suelto. Manejar en el punto de fricción le dará más control conforme da vuelta.

- **Arrastre del freno trasero.** El arrastre del freno trasero es la práctica de usar el freno trasero para controlar la velocidad de la motocicleta y mantenerla estable, como se hace al dar vuelta en U. No se debe usar el freno delantero, ya que puede causar que la motocicleta vuelque.

- **Peso bien distribuido.** Será más fácil maniobrar una motocicleta si el peso se mantiene lo más cerca posible a la motocicleta. Mantenga los pies sobre los reposapiés y, si es necesario, ponga más peso sobre el extremo del reposapiés para compensar el equilibrio.

- **Practicar.** Practique dar vuelta en U en un estacionamiento vacío y abierto. Empiece dando vueltas en U amplias y gradualmente disminuya el radio de las vueltas. También practique dando vuelta en U en ambas direcciones al conducir en patrones en forma de 8, hasta que se sienta cómodo dando vueltas en U a la derecha y a la izquierda.

MANTENER DISTANCIA

La mejor protección disponible es un “espacio de seguridad” alrededor de la motocicleta. Si otra persona comete un error, la distancia le da:

- tiempo para reaccionar,
- espacio para maniobrar.

Ubicación en el carril

De cierto modo, el tamaño de su motocicleta puede ser una ventaja. En cada carril hay tres ubicaciones por donde la motocicleta puede circular como se muestra en la imagen.



Su ubicación en el carril debe:

- Aumentar la capacidad de ver y que lo vean mejor.
- Evitar pasar por los puntos ciegos de otros vehículos.
- Proteger su carril de los otros conductores.
- Manifestar sus intenciones.
- Ayudar a evitar las ráfagas de viento causadas por los otros vehículos.
- Proveer una vía de escape.

Elija la ubicación apropiada en el carril para maximizar el espacio de seguridad y para que otros conductores lo vean.

En general, no hay una “ubicación ideal en el carril” donde los motociclistas puedan ser vistos y donde puedan mantener un espacio de seguridad alrededor de la motocicleta. Ubíquese en el carril que le dé la mayor visibilidad y espacio a su alrededor. Cambie de ubicación en el carril conforme cambien las

condiciones de tráfico. Maneje en la ubicación 2 o 3 si los vehículos y otros posibles peligros están de su lado izquierdo. Si hay vehículos en ambos lados, el centro del carril (ubicación 2) suele ser la mejor opción. Circular más cerca del centro del carril le ayuda a evitar que otros conductores compartan el carril con usted.

La franja del centro del carril donde se acumula el aceite de los vehículos, normalmente no mide más de dos pies de ancho. Puede circular justo a la izquierda o derecha de la franja y estar aún en el centro del carril. Evite circular sobre acumulaciones de aceite y grasa.

Carril de transporte colectivo (carpool) y carril para vehículos con un mínimo de dos o tres pasajeros (HOV)

Un carril de transporte colectivo (*carpool*) es un carril especial en la autopista usado solamente por transporte colectivo, autobuses, motocicletas o vehículos con etiquetas de bajas emisiones contaminantes. El pavimento en este carril está marcado con un rombo (◊) y las palabras *Carpool Lane*. Este carril también se conoce como carril para vehículos con un mínimo de dos o tres pasajeros (HOV). No cruce las rayas dobles paralelas para entrar o salir de cualquier carril de transporte colectivo, excepto en una entrada o salida designada. A los motociclistas se les permite usar este carril, a menos que un cartel lo prohíba.

Autopistas de peaje y cruces: uso de transpondedor o telepeaje

En California, los carriles de peaje para vehículos con múltiples pasajeros (HOT) y las autopistas de peaje son carreteras que requieren un pago en zonas muy transitadas para reducir el congestionamiento de tráfico.

Las personas que circulan diariamente en autopistas de peaje o usan los carriles para vehículos con múltiples pasajeros (HOT), pueden comprar un transpondedor que registra la frecuencia con que sus vehículos transitan por estas carreteras, además de permitirles pagar sus peajes por medio de facturas electrónicas.

A los motociclistas que usen un transpondedor u otro dispositivo de pago electrónico se les permite llevar el dispositivo de pago electrónico en cinco lugares (ya sea en la motocicleta o llevado por el conductor) siempre y cuando el medidor del peaje pueda detectarlo.

El dispositivo se puede llevar en:

- El bolsillo del motociclista.
- Una malla diseñada para motocicletas que vaya sobre el tanque de gasolina.
- El detector del número de la placa, si el operador de la caseta de cobro lo provee.
- El compartimiento de almacenaje de la motocicleta.
- El parabrisas de la motocicleta.

Seguir a otros vehículos

El “seguir demasiado cerca” (*tailgating*) podría ser un factor determinante en choques que involucran

a motociclistas. Al circular, las motocicletas necesitan la misma distancia para detenerse que los demás vehículos. Por lo general, se debe mantener una distancia de seguimiento de dos segundos.

Para calcular la distancia de seguimiento:

- Elija un punto de referencia que esté delante de usted, como por ejemplo una marca en el pavimento o un poste de luz.
- Cuando la defensa trasera del vehículo que va delante de usted pase el punto de referencia, cuente los segundos: “mil ciento uno, mil ciento dos”; si llega al punto de referencia antes de contar “mil ciento dos” es un indicio de que va siguiendo demasiado cerca.
- Una distancia de seguimiento de dos segundos le da el espacio suficiente que se necesita para detenerse o desviarse si el conductor de adelante para repentinamente. También le permite ver mejor los baches y otros peligros en la carretera.
- Aumente la distancia de seguimiento cuando una motocicleta lleve un remolque, ya que se requiere una distancia de parada aún mayor.
- Se necesita un espacio de seguridad más grande si la motocicleta tarda más tiempo de lo normal para detenerse. Deje un espacio de seguridad de tres segundos o más si el pavimento está resbaladizo, si no puede ver el vehículo que va adelante o si hay mucho tráfico.
- Si se ha detenido, manténgase alejado del vehículo de adelante. Esto le dará una vía de escape en

caso que un conductor que vaya detrás de usted circula demasiado rápido o si el vehículo de adelante empieza a retroceder.

- Cuando vaya detrás de un vehículo, circule en un espacio donde el conductor lo pueda ver por el espejo retrovisor.

Si maneja en la parte izquierda o derecha del carril, es **posible** que el conductor lo vea por el espejo retrovisor lateral. Si las condiciones de tráfico lo permiten, maneje por el centro del carril, ya que es el mejor lugar para que el conductor lo pueda ver por el espejo retrovisor y para evitar que otros conductores comparten el carril con usted.

Si lo siguen

Cuando aumenta la velocidad para distanciarse de un conductor que lo sigue demasiado cerca, solamente conseguirá que lo siga a una velocidad aún más alta.

Una mejor manera de lidiar con alguien que lo sigue demasiado cerca es permitirle que lo rebase. Si no puede hacerlo, reduzca la velocidad y mantenga más distancia delante de usted. Esto le dará más espacio para detenerse tanto a usted como a quien lo sigue. Además, incitará a quien lo sigue demasiado cerca a rebasarlo. Si quien lo sigue no lo rebasa, por lo menos habrá garantizado más tiempo y espacio para los dos para poder reaccionar en caso de surgir una emergencia.

Rebasar y ser rebasado

No hay una gran diferencia entre rebasar y ser rebasado por un vehículo grande o uno pequeño.

Sin embargo, la visibilidad es más crucial. Asegúrese que los otros conductores lo vean y que usted pueda ver posibles peligros.

Rebasar

1. Circule en la parte izquierda del carril a una distancia de seguimiento que sea prudente para poder ver mejor y hacerse más visible. Señalice y fíjese en el tráfico que vaya en sentido contrario. Fíjese por los espejos y gire la cabeza para revisar el tráfico que vaya detrás de usted.
2. Cuando sea seguro cámbiese al carril izquierdo y acelere. Elija una ubicación en el carril en la que no “arrincone” al vehículo que va a rebasar y que le dé espacio para evitar peligros en su carril.
3. Pase la zona del punto ciego del conductor lo más pronto posible.
4. Ponga nuevamente la luz direccional, mire por los espejos y gire la cabeza antes de volver al carril por donde iba. Luego, apague la luz direccional.

Recuerde, deberá rebasar respetando los límites de velocidad señalados y únicamente donde sea permitido.

Ser rebasado

Cuando un vehículo lo rebasa por detrás o su vehículo es rebasado por otro que viene en sentido contrario, quédese en la parte central del carril. Circular demasiado cerca de otros vehículos podría ponerlo en peligro.

Evite ser golpeado por:

- **Otro vehículo.** El más mínimo error de su parte o por parte del conductor que lo rebasa podría causar un golpe de lateral.
- **Espejos que sobresalen.** Algunos conductores olvidan que sus espejos sobresalen más que las defensas.
- **Objetos arrojados por las ventanillas.**
- **Ráfagas de viento causadas por vehículos más grandes.** Las ráfagas de viento causadas por un vehículo más grande o por un camión pueden afectar el control de la motocicleta. Si estas ráfagas lo alcanzan, tendrá más espacio para corregir errores si va por la parte central del carril, que si va en la parte derecha o izquierda.

No se cambie a la parte del carril más lejana al vehículo que lo esté rebasando. Esto podría incitar al otro conductor a volver a entrar a su carril antes de lo debido.

Dividir o compartir el carril

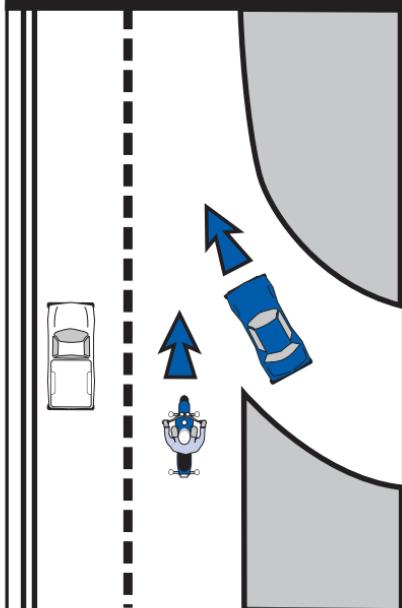
El término “dividir el carril” conocido algunas veces como “compartir el carril”, “filtrarse en el carril” o “circular por la raya blanca” se refiere a la circulación de un motociclista entre los carriles, mientras el tráfico está parado o va lento o cuando un motociclista circula entre carriles para llegar al frente del tráfico que está detenido por la luz de un semáforo. Los vehículos y las motocicletas necesitan todo un carril para poder operar con seguridad. Usted puede correr peligro si maneja entre hileras de vehículos que están parados o en circulación.

Un vehículo podría dar vuelta o cambiar de carril repentinamente, alguien podría abrir una puerta o sacar una mano por la ventana.

Incorporación de vehículos

Es posible que los conductores en una rampa de entrada no lo vean en la carretera; hágales suficiente espacio. Cámbiese a otro carril si hay uno libre. Si no hay espacio para cambiar de carril, ajuste la velocidad para darle espacio al conductor que se incorpora al tráfico y quédate cerca del centro del carril.

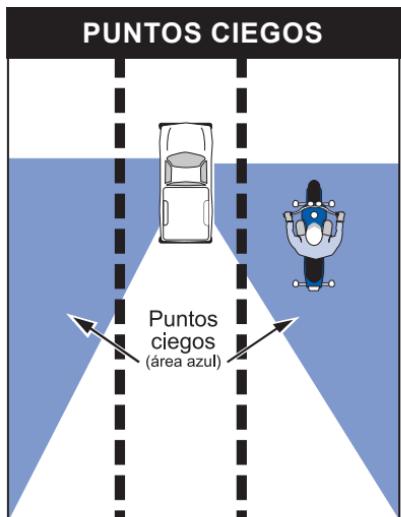
INCORPORARSE AL CARRIL



Vehículos que circulan a los costados

No circule al costado de automóviles o camiones que estén en otros carriles *si no es necesario* porque podría situarse en el punto ciego del conductor, quien a su vez podría cambiar de carril sin darle aviso.

Además, los vehículos en el carril de al lado podrían obstaculizar su vía de escape si corre peligro en su propio carril. Aumente o reduzca la velocidad hasta encontrar un sitio que esté libre en ambos lados.



VIGILAR, EVALUAR Y RESPONDER (VER)

Los motociclistas expertos siempre están alertas de lo que sucede a su alrededor y mejoran su estrategia de manejo usando el proceso de tres pasos (VER) para tomar decisiones adecuadas y aplicarlas correctamente en diversas situaciones de tráfico. VER se refiere a Vigilar, Evaluar y Responder.

Vigilar

Fíjese muy bien qué hay adelante, a los costados y atrás de usted para ayudarse a evitar posibles peligros. Se puede reducir o evitar daños dependiendo de cómo vigile, y del tiempo y distancia que tenga disponible. Enfóquese aun más en

encontrar posibles vías de escape en las intersecciones o en sus cercanías, centros comerciales, zonas escolares o zonas de obras.

Fíjese en los siguientes factores:

- Tráfico en sentido contrario que podría dar vuelta a la izquierda delante de usted.
- Tráfico que se aproxime por la izquierda, por la derecha o por detrás.
- Peatones que salgan entre vehículos estacionados.
- Condiciones peligrosas en la carretera.

Evaluar

Para predecir la manera en que un peligro le puede afectar, es importante saber la velocidad, la distancia y la dirección en que se dirige el peligro. Piense en cómo los peligros pueden representar un riesgo para usted. Antípese posibles problemas y tenga en mente un plan para reducir los riesgos.

- Las características de las carreteras y superficies como baches, barreras de seguridad, puentes, postes telefónicos y árboles, no se cruzarán en su camino, pero pueden afectar su plan de manejo y sus vías de escape.
- Los dispositivos de control de tráfico como semáforos, carteles reglamentarios y de advertencia y señalizaciones en el pavimento le ayudarán a evaluar las circunstancias con anticipación.
- Los vehículos y cualquier otro tipo de tráfico se pueden cruzar en su camino y aumentar las posibilidades de chocar.

Calcule el tiempo y la distancia que necesita para mantener un margen de seguridad; debe darse tiempo para reaccionar si surge una emergencia.

Responder

Lleve a cabo su decisión. Para crear más espacio y minimizar los daños que resulten de cualquier peligro:

- Haga notar su presencia con las luces y/o claxon.
- Acelere, pare o reduzca la velocidad según se necesite.
- Cambie su ubicación en el carril y/o la dirección de su trayectoria.

Recuerde el viejo refrán que dice “paso a paso” para poder lidiar con dos o más peligros. Ajuste la velocidad para lidiar con cada peligro por separado; luego ocúpese de cada uno a la vez. Es más difícil tomar una decisión cuando hay tres peligros o más. Mida las consecuencias de cada uno y mantenga la misma distancia con cada peligro.

En áreas de alto riesgo como en intersecciones, zonas comerciales, zonas escolares o zonas de obras, reduzca la velocidad, esté listo para usar el embrague/clutch y ambos frenos para reducir su tiempo de reacción.

INTERSECCIONES

Las intersecciones son los lugares de mayor conflicto y donde hay más probabilidad de un choque entre usted y el resto del tráfico. Una intersección es cualquier lugar donde el tráfico cruza su camino. Puede ser en medio de un área urbana o en una entrada particular

de una calle residencial. Más de la mitad de los choques entre motocicletas y automóviles son causados por conductores que se atraviesan cuando los motociclistas tienen la preferencia de paso. Los vehículos que representan mayor peligro son los que dan vuelta a la izquierda delante de usted, incluso los que lo hacen ilegalmente desde el carril equivocado y los vehículos que se meten a su carril desde las calles laterales. Es de suma importancia que ponga en práctica la técnica “VER” cuando llegue a las intersecciones (vea la página 21).

Nada garantiza que los demás lo podrán ver. Nunca asuma que al “hacer contacto visual” el conductor le cederá el paso. Es común que un conductor vea directamente a un motociclista y aun así no “verlo”. Los únicos ojos con los que puede contar son los suyos. Si un vehículo puede meterse en su camino, dé por hecho que lo hará. Los motociclistas prudentes siempre están “buscando problemas”, no para meterse en problemas, sino para evitarlos.



Aumente las probabilidades de ser visto en las intersecciones. Maneje en la ubicación del carril que le brinde la mejor vista del tráfico que circule en sentido contrario y con la luz delantera encendida. Mantenga suficiente espacio alrededor de su motocicleta para evadir peligros.

Conforme se aproxime a una intersección, elija la ubicación en el carril que lo haga más visible a otros conductores. Esté listo para usar el embrague/*clutch* y ambos frenos para reducir el tiempo de reacción.

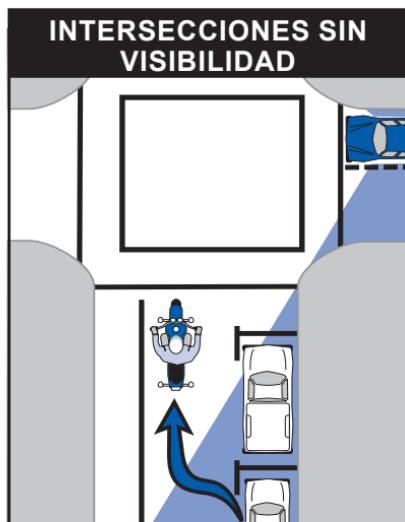
Reduzca la velocidad al aproximarse a una intersección. Después de entrar en la intersección, alejese de los vehículos que estén a punto de dar vuelta. No cambie de velocidad o de posición drásticamente. El conductor podría pensar que usted se está preparando para dar vuelta.

Intersecciones sin visibilidad

Al aproximarse a una intersección sin visibilidad, circule por la posición en el carril que lo ubique en el campo visual de otro conductor lo más pronto posible. En la imagen, el motociclista se ha desplazado al lado izquierdo del carril, alejándose del vehículo estacionado, para que el conductor que está en la calle que cruza lo pueda ver con prontitud.

Si hay un cartel o una raya de alto, pare ahí primero. Luego avance lentamente y vuelva a parar, justo

antes de llegar al punto donde su carril se cruza con el del tránsito transversal. Desde ese punto, incline su cuerpo hacia adelante y mire alrededor de edificios, vehículos estacionados o arbustos por si algo se aproxima. Asegúrese que la rueda delantera no entre al carril de tránsito transversal mientras se fija en el tráfico.



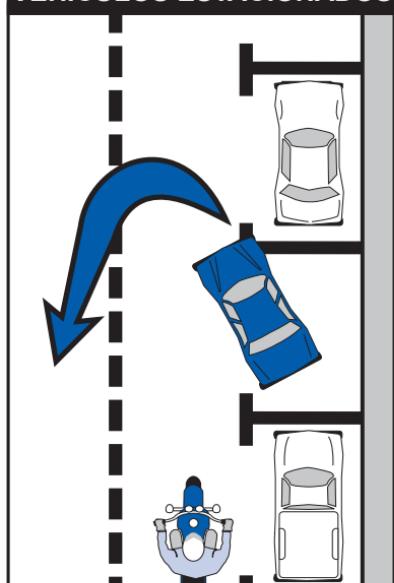
Rebasar vehículos estacionados

Al rebasar vehículos estacionados quédese del lado izquierdo del carril. De esta manera, se pueden evitar problemas causados por puertas que se abran, conductores bajándose de sus vehículos o gente caminando entre los vehículos. Si se aproxima tráfico en sentido contrario, lo mejor es quedarse en la parte central del carril para aumentar el espacio a su alrededor.

Puede ocurrir un problema mayor si un conductor se incorpora al tráfico desde un borde de acera sin fijarse en el tráfico que viene por detrás. Aunque el conductor se fije, es posible que no lo vea.

En cualquier caso, el conductor podría interponerse en su camino. Reduzca la velocidad o cambie de carril para hacer espacio para que alguien más se incorpore al tráfico.

VEHÍCULOS ESTACIONADOS

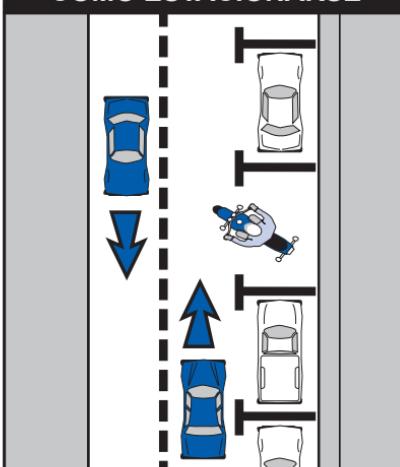


Los vehículos que dan vuelta en U repentinamente son los más peligrosos; pueden cortarle el paso por completo obstruyendo toda la carretera y dejándolo sin un lugar a dónde ir. Ya que usted no puede predecir lo que harán otros conductores, reduzca la velocidad para llamar su atención. Toque el claxon y siga manejando con precaución.

Estacionarse en la orilla de la carretera

Estacionese en un ángulo de 45° a 90° del borde de acera de tal manera que la rueda trasera o la defensa toque la orilla del borde de acera.

CÓMO ESTACIONARSE



AUMENTAR SU VISIBILIDAD

A menudo, en choques donde hay motociclistas involucrados, los otros conductores declaran no haberlos visto. La silueta de una motocicleta vista por delante o por detrás, es mucho más pequeña que la de un automóvil. También es difícil ver algo inesperado y la mayoría de los conductores no esperan encontrarse con motociclistas. Lo más probable es que miren por encima o más allá de la silueta delgada de dos ruedas en busca de otros vehículos que consideran que sí pueden representar un problema. Aunque un conductor vea que se aproxima, usted no está necesariamente a salvo. Los vehículos más pequeños parecen estar más lejos e

ir más lento de lo que en realidad lo hacen. Es muy común que otros conductores se metan delante de los motociclistas pensando que tienen suficiente tiempo para hacerlo. A menudo, están equivocados.

Sin embargo, puede hacer varias cosas para facilitar que los demás lo noten tanto a usted como a su motocicleta.

Vestimenta

La mayoría de los choques ocurren a plena luz del día. Use ropa de colores llamativos o reflectantes para aumentar sus probabilidades de ser visto.

Las chaquetas y chalecos anaranjados, rojos, amarillos o verdes son los más visibles. Los cascos de colores llamativos también sirven para que los demás los vean. El material reflectante usado en el chaleco o a los lados del casco facilita que otros conductores lo vean de costado y además, es de gran ayuda para que los conductores que se aproximan por delante o por detrás lo vean. Recuerde, su cuerpo es la mitad del conjunto visible que forman el conductor y la motocicleta.

Luz delantera

La mejor manera para ayudar a que los demás vean su motocicleta, es mantener siempre encendida la luz delantera y luces de día, si tiene. Una motocicleta con la luz delantera encendida tiene el doble de probabilidad de ser vista. Encender la luz alta durante el día y la noche aumenta la probabilidad de que los conductores que vayan

en sentido contrario lo vean. Encienda la luz alta si es legal y seguro hacerlo. Encienda la luz baja cuando haya niebla.

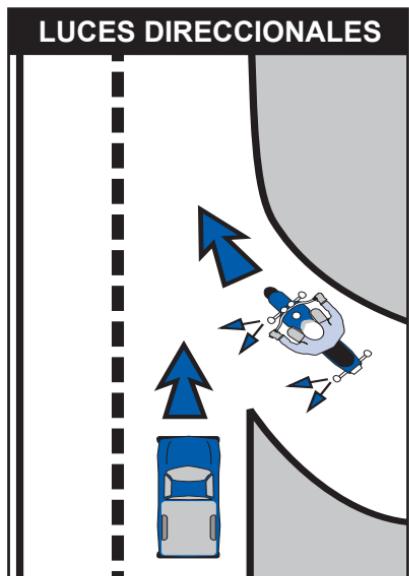
Luces direccionales

Las luces direccionales en una motocicleta son similares a las de un vehículo e indican a los demás lo que planea hacer.



Sin embargo, debido a la mayor vulnerabilidad del motociclista, las luces direccionales son aún más importantes; enciéndalas siempre que planee cambiar de carril o dar vuelta. Ponga la luz direccional para dar vuelta a la izquierda o a la derecha en los últimos 100 pies antes de llegar al punto donde va a dar vuelta. A velocidades de carretera, es mejor poner la luz direccional por lo menos cinco segundos antes de cambiar de carril. Encienda las luces direccionales aun cuando crea que no hay nadie alrededor. Las luces direccionales también lo hacen más visible. Use las manos para señalizar si el resplandor del sol causa que sus luces direccionales sean difíciles de ver.

Cuando se incorpore a una autopista, es probable que los conductores que se aproximan por detrás vean la luz direccional intermitente y le hagan espacio.



Si enciende las luces direccionales antes de cada vuelta, habrá menos confusión y frustración de los conductores a su alrededor. Una vez que termine de dar vuelta, asegúrese de apagar las luces direccionales, ya que algún conductor se podría meter en su camino creyendo que usted planea dar vuelta de nuevo.

Luz de freno

Generalmente la luz de freno de su motocicleta no es tan visible como la de un vehículo, especialmente cuando la luz trasera está encendida. Si la situación lo permite, ayude a que otros conductores se percaten de su presencia al encender y apagar la luz de freno o antes de

reducir la velocidad. Es sumamente importante encender y apagar la luz de freno antes de reducir la velocidad:

- Al dar una vuelta cerrada y rápida al salir de una carretera a alta velocidad.
- Donde otros conductores no lo anticipen (a la mitad de la cuadra o en un callejón).

Si lo siguen demasiado cerca, es buena idea encender y apagar la luz de freno antes de reducir la velocidad.

Mirar por los espejos

Aunque es muy importante saber lo que pasa adelante, no se puede ignorar lo que sucede detrás de usted. Las condiciones de tráfico cambian de repente. Para tomar decisiones prudentes al lidiar con posibles problemas más adelante, debe saber lo que sucede a su alrededor.

Debe revisar los espejos con frecuencia como parte de su rutina. Es de vital importancia mirar por los espejos:

- **Cuando ha parado en una intersección.** Observe los vehículos que se aproximan por detrás; si el conductor no está poniendo atención, podría acercársele repentinamente antes de poder verlo a usted.
- **Antes de cambiar de carril.** Asegúrese de que nadie esté a punto de rebasarlo. Mire por los espejos y gire la cabeza para mirar sobre su hombro hacia el lado del carril al que se quiera cambiar.

- **Antes de reducir la velocidad.**

Es posible que el conductor que vaya detrás de usted no cuente con que reducirá la velocidad, o quizás no esté seguro dónde lo hará. Por ejemplo, si indica que va a dar vuelta, el conductor puede pensar que usted planea hacerlo en una intersección más distante, en lugar de hacerlo en una entrada particular más cercana.

Algunas motocicletas tienen espejos redondeados (convexos) que ofrecen una vista más amplia de la vía recorrida que los espejos planos. También hacen que los vehículos parezcan estar más alejados de lo que realmente están. Si no está acostumbrado a usar espejos convexos, puede familiarizarse haciendo lo siguiente:

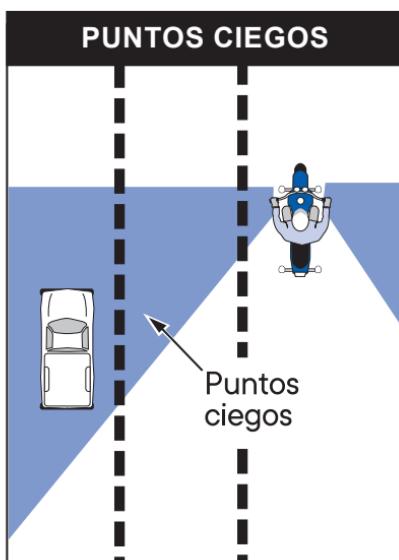
- Elija un vehículo que esté estacionado y que pueda ver por el espejo (mientras esté detenido).
- Trate de calcular la distancia a la que se encuentra.
- Luego, gire la cabeza para ver si calculó acertadamente.
- Practique mirar por los espejos hasta poder calcular bien las distancias.
- Deje una distancia adicional antes de cambiar de carril.

Girar la cabeza para fijarse en el tráfico

Mirar por los espejos no es suficiente. Al igual que otros vehículos, las motocicletas tienen “puntos ciegos”. Antes de cambiar de carril, gire la cabeza y revise el carril para ver si hay otros vehículos.

En una carretera de varios carriles fíjese en el carril más lejano y en el que esté a su lado. Un conductor en un carril distante podría dirigirse al mismo espacio libre que usted quiere ir.

Debe girar la cabeza con frecuencia como parte de su rutina de observación. La mejor manera para lidiar con una situación es siempre estar alerta a lo que sucede a su alrededor.



Claxon

Esté listo para tocar el claxon y llamar la atención de alguien inmediatamente.

En una emergencia, toque el claxon con decisión y por largo tiempo. Esté listo para detenerse o esquivar el peligro.

Recuerde que el claxon de una motocicleta no es tan fuerte como el de otros vehículos, así es que úselo, pero no se confie de él.

Manejar de noche

Por la noche es más difícil ver y ser visto. Use ropa reflectante cuando maneje de noche. No es fácil para otros conductores diferenciar la luz delantera o trasera de su motocicleta de otras luces. Para resolver esta situación, usted debe:

- **Reducir la velocidad.** Maneje aún más despacio de lo que lo haría de día, principalmente en carreteras con las que no esté familiarizado porque esto aumenta las probabilidades de evadir un peligro.
- **Aumentar la distancia de seguimiento.** Las distancias son más difíciles de calcular durante la noche que durante el día. Sus ojos dependen de las sombras y los contrastes de luz para determinar qué tan lejos se encuentra un objeto, y con qué rapidez se aproxima. Estos contrastes de luz se pierden o se deforman durante la noche. Deje una distancia de seguimiento de tres segundos o más. Deje más distancia cuando vaya a rebasar o para permitir que lo rebasen.
- **Aprovechar al vehículo que va adelante.** Las luces delanteras del vehículo que va adelante, pueden ofrecerle una mejor visibilidad de la carretera que su luz alta. Cuando parece que las luces de los vehículos rebotan puede alertarlo sobre la existencia de baches o pavimento irregular.
- **Encender la luz alta.** Aproveche toda la luz que pueda. Encienda la luz alta siempre y cuando no siga o se aproxime a otro vehículo. Hágase notar; use ropa de material reflectante cuando maneje de noche.

- **Ser flexible** sobre su ubicación en el carril. Cámbiese a la ubicación que le ayude a ver, a ser visto y a mantener un espacio de seguridad adecuado.

EVITAR CHOQUES

No importa cuán cuidadoso sea, habrá ocasiones en que se encontrará en una situación difícil. Las probabilidades de salir ilesos dependen de su capacidad para reaccionar rápida y apropiadamente. A menudo, un choque ocurre porque el motociclista no está preparado o no conoce las maniobras necesarias para evadir choques.

Dos maniobras cruciales para evadir un choque son: saber cuándo y cómo parar o virar. No siempre se puede parar a tiempo para evadir un obstáculo, también debe poder esquivarlo.

La mayoría de los choques involucran a motociclistas que:

- No frenan lo suficiente con la rueda delantera y frenan demasiado con la trasera.
- No distinguen el frenado del viraje, o deciden no virar aun cuando es lo apropiado.

Paradas repentinias

Para detenerse repentinamente aplique ambos frenos a la vez. No se prive de usar el freno delantero pero tampoco lo “agarre” bruscamente. Apriete la palanca del freno con firmeza y con presión continua. Si la rueda delantera se bloquea, suelte el freno delantero de inmediato y vuelva a aplicarlo firmemente; al mismo tiempo, presione hacia abajo el freno trasero.

Si por error bloquea el freno trasero en una superficie con buena tracción, puede mantenerlo bloqueado hasta que haya parado por completo.

NOTA: Aun si la rueda trasera está bloqueada, puede controlar la motocicleta en una vía recta si la motocicleta va erguida y se dirige en línea recta.

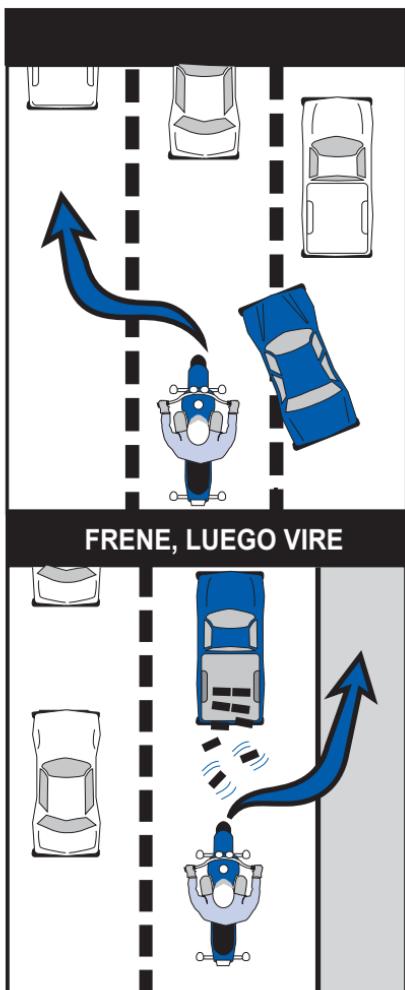
Siempre use ambos frenos al mismo tiempo para detenerse. El freno delantero puede proveer tres cuartos de la potencia de parada.

Si tiene que parar de repente mientras da vuelta o va en una curva, la mejor técnica es enderezar la motocicleta primero y luego frenar. Sin embargo, no siempre es posible hacerlo. Si debe frenar mientras se inclina, frene ligeramente y reduzca la velocidad. Al bajar la velocidad, reduzca el ángulo de inclinación y aplique más presión en los frenos hasta enderezar la motocicleta y obtener la máxima presión posible en los frenos. Luego, en los últimos pies antes de parar, deberá “enderezar” el manubrio. A este punto, la motocicleta deberá estar enderezada y en equilibrio.

Virajes o vueltas repentinas

Es posible que a veces no tenga suficiente espacio para parar, aun si usa ambos frenos apropiadamente. Un objeto puede cruzar su camino de repente o el vehículo que va adelante puede parar bruscamente. La única manera de evadir un choque es girar el volante rápidamente o virar para esquivar el objeto.

Un viraje es un cambio repentino de dirección. Puede hacerse con dos giros rápidos o desviándose hacia un lado. Para virar presione levemente la mano sobre la manija del lado hacia donde quiere virar. Esto hace que la motocicleta se incline rápidamente. Mientras más pronunciada sea una vuelta más se tiene que inclinar la motocicleta.



Mantenga su cuerpo erguido y deje que la motocicleta se incline hacia la dirección de la vuelta. Mantenga sus rodillas presionadas contra el tanque y los pies firmes en los reposapiés. Deje que la motocicleta se mueva debajo de su cuerpo. Tenga su vía de escape como objetivo. Incline ligeramente la manija opuesta una vez que haya pasado el obstáculo y esté listo para regresar por donde iba.

Para virar a la izquierda, incline la manija izquierda, luego la manija derecha para reponerse del desvío. Para virar a la derecha, incline la manija derecha y luego la manija

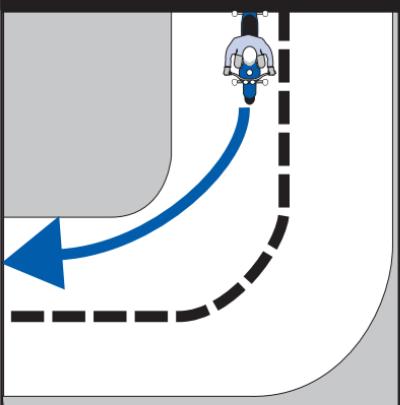
izquierda. Luego incline la manija izquierda o derecha para reponerse del desvío.

Si necesita frenar, no lo haga mientras vira. Frene antes o después, pero nunca frene al virar, especialmente no use el freno delantero, ya que puede causar que la motocicleta se caiga.

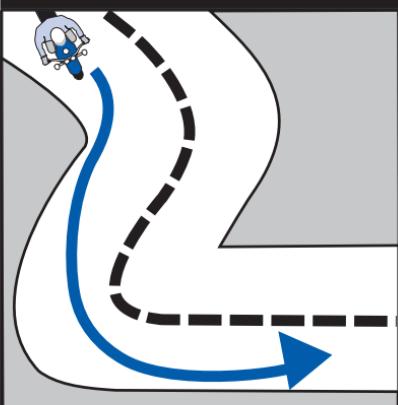
Maniobrar en curvas

La causa principal de choques con solo un vehículo involucrado ocurre cuando los motociclistas se abren demasiado para tomar una curva causando que el motociclista

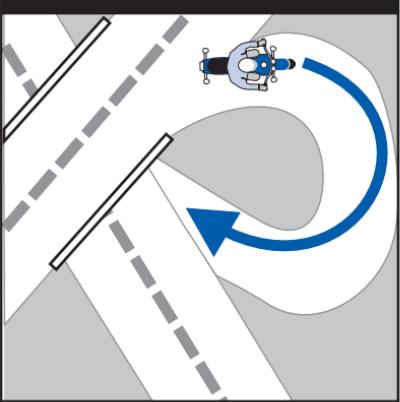
CURVAS UNIFORMES



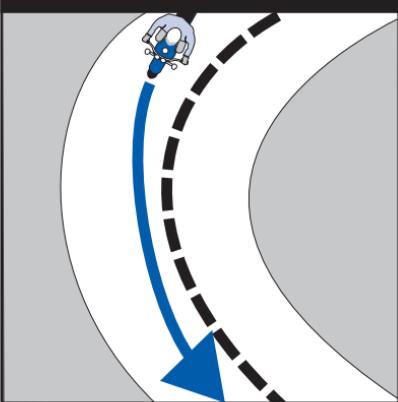
CURVAS MÚLTIPLES



CURVAS CERRADAS



CURVAS ABIERTAS



se salga de la carretera y choque contra un objeto fijo.

Cada curva es diferente. Esté alerta por si la curva es uniforme, se ensancha gradualmente, se hace angosta o tiene curvas múltiples. Las curvas con sombra evitan que el hielo se derrita y que la humedad se evapore; también tenga cuidado si hay hojas.

Maneje de acuerdo a su experiencia y a los límites de velocidad señalados. La mejor trayectoria no siempre sigue la curvatura de la carretera.

Cambie su ubicación en el carril dependiendo del tráfico, de las condiciones de la carretera y de las curvas. Si no hay tráfico, comience en la parte exterior de la curva para aumentar su visión y mantener el radio necesario al girar. Mientras da vuelta, desplácese hacia el interior de la curva, y mientras pasa el centro, desplácese hacia el exterior para salir.

Otra opción es desplazarse hacia el centro de su carril antes de entrar a una curva y circular allí hasta salir. Esto le permite ver de inmediato al tráfico que se aproxima. También puede ajustar la velocidad por si hay tráfico circulando muy cerca de la línea central o escombros bloqueando parte de su carril.

CIRCULAR SOBRE SUPERFICIES PELIGROSAS

Las probabilidades de caerse o de involucrarse en un choque aumentan siempre que maneje por:

- Superficies irregulares u obstáculos.

- Superficies resbaladizas tales como áreas sombreadas y con hielo, hojas, agujas de pino y agua estancada. Tenga cuidado con el agua estancada y los charcos, ya que se desconoce la profundidad.
- Vías de tren o uniones de pavimento.
- Ranuras y rejillas.

Superficies irregulares y obstáculos

Fíjese si hay superficies irregulares en la calle tales como topes, pavimento agrietado, baches, repavimentación de la carretera que deje un carril un poco más alto que el otro, basura en la carretera o en la orilla.

Para evitar obstáculos, reduzca la velocidad o esquivelos, pero si no puede, primero determine si es posible. Acérquese al obstáculo a un ángulo lo más cercano posible a 90 grados. Para controlar su trayectoria, mire hacia la dirección a dónde quiere ir. Si tiene que pasar sobre el obstáculo, debe:

- Reducir la velocidad lo más que pueda antes de llegar al obstáculo.
- Asegurarse que la motocicleta esté erguida.
- Levantarse un poco del asiento poniendo su peso en los reposapiés para poder absorber el impacto con sus rodillas y codos y evitar ser arrojado de la motocicleta.
- Aumentar un poco la velocidad (aumentar la potencia del motor) para aligerar la parte delantera de la motocicleta justo antes de pasar sobre el obstáculo.

Si pasa sobre un objeto, sálgase de la vía y revise las llantas y los rines/uros antes de seguir manejando para ver si se han dañado. Asegúrese que no haya nada atorado en la cadena o la correa de transmisión.

Superficies resbaladizas

Mantener control total puede ser todo un desafío para los motociclistas cuando circulan en superficies con poca tracción, tales como:

- **Pavimento mojado** particularmente cuando empieza a llover y antes que el aceite en la superficie se haya escurrido hacia el lado de la carretera.
- **Vías con grava** o donde haya arena y grava acumulada.
- **Lodo, hojas, nieve y hielo.**
- **Demarcaciones en el carril** (flechas pintadas en la carretera y cruces peatonales), placas de acero, cruces peatonales adoquinados y tapas de alcantarilla, especialmente cuando estén mojadas.

Para circular con seguridad en superficies resbaladizas:

- **Reduzca la velocidad** antes de llegar a una superficie resbaladiza para reducir la probabilidad de derrapar. Cuando **la carretera esté resbaladiza, su motocicleta necesitará más distancia para detenerse; es crucial reducir la velocidad** antes de entrar a una curva si la superficie está mojada.
- **Evite movimientos repentinos** porque cualquier cambio repentino de velocidad o de dirección puede causar un derrape. Al aumentar la velocidad, hágalo gradualmente, así como al hacer cambios, dar vuelta o frenar.
- **Use ambos frenos.** El freno delantero es eficaz, aun en superficies

resbaladizas. Presione la palanca de freno gradualmente para evitar que la rueda delantera se bloquee y recuerde aplicar gradualmente el freno trasero.

- **Recuerde que el centro de un carril puede ser peligroso cuando está mojado.** Cuando empieza a llover maneje sobre las marcas que dejan las llantas de otros vehículos. Dependiendo del tráfico y de otras condiciones de la carretera, las marcas del lado izquierdo son la mejor ubicación para situarse en un carril.
- **Fíjese si hay manchas de aceite.** El centro del carril es donde se acumula la mayoría del aceite, anticongelante y otros fluidos del vehículo. Posíóngase en cualquiera de los lados de la franja del centro y tenga cuidado al poner el pie en el suelo para detenerse o estacionarse porque podría resbalar y caerse.
- **Tenga cuidado al ir por la orilla de la vía.** El polvo y la grava se acumulan en las orillas de la carretera, especialmente en curvas y rampas de entrada y salida de las carreteras.
- **Recuerde que la lluvia se seca y la nieve se derrite más rápidamente en algunas partes de la carretera que en otras.** Parches de hielo suelen formarse en áreas bajas o sombreadas, puentes y pasos a desnivel. Las hojas mojadas pueden ser tan resbaladizas como las superficies mojadas de la carretera; maneje en la parte menos resbaladiza del carril y reduzca la velocidad.

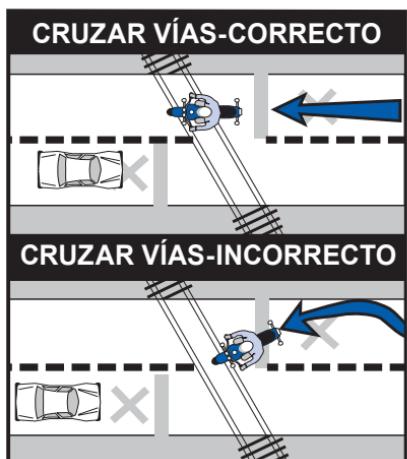
Los motociclistas prudentes no manejan en carreteras cubiertas de hielo o nieve. Si no puede evitar pasar por una superficie cubierta con hielo o nieve, mantenga su motocicleta recta y vaya lo más despacio posible. Si se topa con

una superficie amplia y tan resbaladiza que tiene que atravesarla en punto muerto o lentamente, arrastre los pies por la superficie, de esta manera si la motocicleta empieza a tambalear, podrá mantener el equilibrio; asegúrese de no frenar mientras lo hace. Si es posible, apriete el embrague/*clutch* y circule en punto muerto. Puede ser peligroso tratar de hacer esta maniobra a una velocidad que no sea la más lenta.

Vías de tren o de trolebuses y uniones de pavimento

Por lo general, es más seguro cruzar las vías del tren de manera recta permaneciendo en su carril. Cruzar las vías en diagonal (en un ángulo de 90°) puede ser más peligroso porque su trayectoria puede llevarlo hacia otro carril.

En vías y uniones de pavimento en dirección paralela, aléjese lo suficiente de las vías, surcos o uniones de pavimento para cruzarlas en un ángulo de por lo menos 45°. Luego, dé una vuelta rápida y pronunciada. Sus llantas se pueden atascar y puede perder el equilibrio si atraviesa por la orilla.



Alcantarillas y rejillas

Pasar sobre alcantarillas de desagüe o rejillas de puentes puede causar que su motocicleta se ladee. Esta sensación por lo regular no es peligrosa. Relájese y mantenga una velocidad constante y maneje cruzando en línea recta. Cruzar en ángulo obliga a los motociclistas a zigzaguear para poder quedarse en el mismo carril. Zigzaguear es mucho más peligroso que la sensación de "ladeo".



PROBLEMAS MECÁNICOS

Puede verse en una emergencia si algo no funciona en su motocicleta. Al tratar de solucionar un problema mecánico, tome en cuenta las condiciones de la carretera y el tráfico. Las siguientes recomendaciones le ayudarán a lidiar con problemas mecánicos de una manera segura.

Falla de las llantas

Raramente escuchará cuando una llanta se desinfla. Si la motocicleta empieza a “sentirse” diferente, puede ser por una falla de las llantas y deberá poder determinarlo por la manera en que circula la motocicleta. Si una de las llantas de repente pierde aire, reaccione de inmediato para mantener el equilibrio. Deje de manejar y reviselas lo más pronto posible.

Si la llanta delantera se desinfla, el manubrio se sentirá “pesado”. Una llanta delantera desinflada es particularmente peligrosa porque afectará la manera en que dirige el manubrio y deberá dirigirlo muy bien para mantener el equilibrio.

Si la llanta trasera se desinfla, la parte trasera de la motocicleta se puede tambalear o ladear.

Si cualquiera de las llantas se desinfla mientras maneja:

- Sujete firmemente las manijas, suelte el acelerador y siga recto.
- Si necesita frenar, presione suavemente el freno de la llanta que no esté desinflada, si está seguro cuál es.
- Cuando haya reducido la velocidad de la motocicleta, oríllese, apriete el embrague/clutch y pare.

Acelerador atorado

Gire el acelerador hacia adelante y hacia atrás varias veces. Si el cable del acelerador está atorado, esto puede zafarlo. Si continúa atorado, active de inmediato el interruptor del motor y el embrague/clutch al mismo tiempo. Esto le quitará potencia a la rueda trasera, aunque

el ruido del motor podría no cesar inmediatamente. Una vez que la motocicleta esté “bajo control”, sálgase de la carretera y pare.

Después de haber parado, revise el cable del acelerador cuidadosamente para ver cuál es el problema.

Asegúrese que el acelerador funcione bien antes de continuar.

Tambaleo

Un “tambaleo” ocurre cuando la rueda delantera y el manubrio empiezan a sacudirse de lado a lado a cualquier velocidad. La mayoría de los tambaleos se pueden atribuir a una carga mal distribuida, accesorios inadecuados o presión inadecuada de aire en las llantas. Si lleva una carga pesada, trate de aligerarla. Si no puede hacerlo, cámbiela de lugar. Centre el peso más hacia abajo y más hacia adelante en la motocicleta. Asegúrese que la presión de aire de las llantas, la precarga del muelle amortiguador, y los estabilizadores (*dampers*) estén ajustados al nivel recomendado para el peso de la carga. Asegúrese que el parabrisas y los carenados estén instalados correctamente.

Fíjese si el manubrio está desajustado, si hay partes desgastadas, si la rueda delantera está torcida, desalineada o fuera de balance o si los baleros, los radios y las horquillas del brazo oscilante están flojos. Si nada de esto es la causa, llévela a un profesional calificado para que la revise detalladamente.

Tratar de “acelerar para salirse de un tambaleo” solo causará mayor inestabilidad. En vez de eso, haga lo siguiente:

- Sujétese firmemente del manubrio pero no forcejee para contrarrestar el tambaleo.
- Suelte el acelerador (para reducir la potencia del motor) poco a poco y para reducir la velocidad. No frene porque podría empeorar el tambaleo.
- Mueva su peso todo lo posible hacia adelante y hacia abajo.
- Ságase de la carretera tan pronto como pueda para arreglar el problema.

Problemas con la cadena

Una cadena o una correa de transmisión que se zafe o se rompa mientras maneja podría trabar la rueda trasera y causar que su motocicleta derrape. Se puede evitar que la correa de transmisión o la cadena se zafe o se rompa dándole un mantenimiento adecuado.

- **Zafadura.** Si la cadena o la correa de transmisión se zafa cuando trata de aumentar la velocidad o cuando va cuesta arriba, ságase de la carretera. Revise la correa/ cadena y los piñones. Apretar la cadena o la correa de transmisión le puede ser de gran ayuda. Reemplácela o reemplace los piñones o ambos, antes de volver a manejar, si es necesario.
- **Rotura.** Notará una pérdida instantánea de potencia de la rueda trasera. Deje de acelerar y frene hasta parar.

Motor descompuesto

Cuando el motor se “traba” o se “paraliza”, generalmente es porque le falta aceite. Si las partes del motor no pueden funcionar li-

bremente unas contra las otras, el motor se sobrecalienta. El primer indicio puede ser una pérdida en la potencia o un cambio de sonido del motor. Apriete la palanca de embrague/*clutch* para desengranar la acción del motor en la rueda trasera. Ságase de la carretera, pare y revise el aceite. Si es necesario, agregue aceite lo más pronto posible, o de otro modo, el motor dejará de funcionar. Cuando esto ocurre, el efecto es igual al de una rueda trasera bloqueada. Deje que el motor se enfrie antes de volver a encenderlo.

ANIMALES

Haga todo lo posible para no atropellar a un animal, pero si usted se encuentra en medio del tráfico, quédese en su carril.

OBJETOS QUE “SALEN VOLANDO”

A veces objetos que “salen volando” impactan a los motociclistas tales como insectos, colillas de cigarrillos desde otros vehículos o piedras arrojadas por las llantas de los vehículos que van adelante. Si lleva puesta una careta para protegerse la cara, es posible que se raye o se rompa, dificultando su visibilidad. Evite seguir demasiado cerca a camiones de volteo, camiones de basura, transportadores de ganado, vehículos agrícolas, vehículos de construcción o cualquier vehículo que remolque o transporte objetos. Escombros como heno, basura, ramas de árboles, y otras cosas que se transporten sueltas, pueden caerse de un vehículo poniéndolo en una situación peligrosa e inevitable. Si

lleva puesta una careta, es posible que se raye o se rompa dificultando la visibilidad. Si no se protege la cara, un objeto podría golpearlo en los ojos, cara o boca. Pase lo que pase, mantenga la vista en la carretera y las manos en el manubrio. Cuando sea seguro, sálgase de la carretera y repare el daño.

SALIRSE DE LA CARRETERA

Si necesita salirse de la carretera para revisar la motocicleta (o para descansar un rato) asegúrese de:

- **Revisar la orilla.** Asegúrese que sea lo suficientemente firme como para poder circular; si está compuesta de pasto, hojas, arena suelta o si no está seguro, reduzca la velocidad antes de circular por la orilla.
- **Señalar.** Puede ser que los conductores detrás de usted no anticipen que reduzca la velocidad. Señalice claramente que va a reducir la velocidad y cambiar de dirección; mire por los espejos y gire la cabeza antes de realizar cualquier acción.
- **Salirse de la vía.** Aléjese lo más que pueda de la vía; puede ser muy difícil ver a una motocicleta que esté en la orilla de la vía. Es preciso evitar que otra persona que también deba salirse de la vía se dirija al mismo sitio en que usted se encuentra.
- **Estacionarse con cuidado.** Las orillas de la carretera que no están firmes o están inclinadas, así como suelo blando, hacen que sea difícil acomodar la pata de descanso lateral o central de la motocicleta.

LLEVAR PASAJEROS Y

CARGA

Solamente los conductores con experiencia deben llevar pasajeros o carga pesada. El peso extra afecta la forma de maniobrar y equilibrar la motocicleta, así como la manera de aumentar y reducir la velocidad. Practique fuera del tráfico antes de llevar pasajeros o carga pesada.

Equipo

- Equipe y ajuste su motocicleta para transportar un pasajero.
- Un asiento adecuado lo suficientemente grande para que quepan tanto usted como su pasajero, sin ir apretados. No debe sentarse hacia adelante más de lo normal.
- Reposapiés para el pasajero; un soporte firme previene que su pasajero se caiga provocando que usted también se caiga.
- El equipo protector y vestimenta del pasajero deben ser iguales a los recomendados para el conductor.

Ajuste la suspensión para que aguante el peso adicional. Si va a llevar un pasajero, quizá tenga que agregar unas libras de presión de aire a las llantas (revise el manual del propietario para hacer los ajustes adecuados). Mientras usted y su pasajero estén sentados, ajuste los espejos y la luz delantera de acuerdo al cambio de ángulo de la motocicleta.

Motocicletas con remolques

Las motocicletas con remolques:

- **No deben** exceder 55 mph.
- **Deben** permanecer en el carril derecho a menos que vayan en una autopista de cuatro carriles; de ser así, se deben usar los dos carriles de la derecha, excepto al rebasar.
- **No** se permiten en los carriles de transporte colectivo.

Para más información, consulte las §§630 y 22406 del código VC o el “Manual para casas rodantes y remolques recreacionales” (DL 648) en el sitio de Internet **dmv.ca.gov** u obtenga una copia en una oficina del DMV.

Instrucciones para el pasajero

Aun si su pasajero también es motociclista, dé instrucciones precisas antes de comenzar. Dígale a su pasajero que:

- Se suba a la motocicleta después de encender el motor.
- Se siente hacia adelante lo más posible, pero sin incomodarlo.
- Se sujeté bien a su cintura, cadera o cinturón.
- Mantenga ambos pies en los reposapiés, aun cuando se detengan.
- Mantenga las piernas alejadas del tubo de escape, correas, cadenas o partes móviles.
- Se quede directamente detrás de usted, inclinándose a medida que usted lo haga y que mire sobre su hombro en la dirección de la vuelta.
- Evite cualquier movimiento o conversación innecesaria. La motocicleta se moverá si el pasajero se mueve.

También dígale a su pasajero que se sujeté con más fuerza cuando:

- Se acerque a superficies irregulares.
- Esté a punto de salir después de haber parado.
- Le avise que hará un movimiento repentino.

Llevar pasajeros

Su motocicleta funcionará más lentamente cuando lleve un pasajero. Cuanto más pese el pasajero, más tiempo le tomará para reducir o aumentar la velocidad y parar, especialmente en una motocicleta de carga ligera. La distancia de frenado aumentará debido al peso extra.

- Maneje más despacio, especialmente en curvas, esquinas o al pasar sobre topes.
- Reduzca la velocidad con mayor anticipación al aproximarse a una parada.
- Mantenga más distancia hacia adelante y a los lados.
- Espere hasta que haya espacios más amplios al cruzar, entrar o incorporarse al tráfico.

Dígale a su pasajero lo especiales que son las siguientes situaciones: arrancar, parar rápidamente, dar vueltas pronunciadas o circular sobre topes. Gire la cabeza ligeramente para darse a entender, pero mantenga la vista en la carretera delante de usted.

Pasajeros que sean niños

Solo debe llevar niños cuando se tomen las debidas precauciones. La motocicleta debe estar equipada con reposapiés y los pies del niño **deben** alcanzarlos bien.

Los niños deben usar un casco de seguridad de motocicleta de careta completa que cumpla con las normas del Departamento de Transporte (U.S. DOT), y que le quede bien; debe quedarle bien ajustado, para que no se le caiga en caso de accidente.

Los niños deben usar vestimenta apropiada, como pantalones largos, zapatos cerrados, una chaqueta de material duradero y guantes protectores que ayuden a proteger al niño en un accidente o caída. Además los zapatos deben ser duraderos y estar bien abrochados para que no se le salgan en caso de caerse.

Hay sistemas de sujeción disponibles que sujetan a un niño al conductor por medio de un cinturón o arnés. En caso de sufrir una caída, el niño permanecerá sujetado al conductor en lugar de ser arrojado.

Transportar carga

La mayoría de las motocicletas no están diseñadas para transportar mucha carga. Algunos paquetes pequeños se pueden llevar de manera segura si están bien colocados y sujetados.

- **Mantener la carga a un nivel bajo.** Sujete la carga firmemente o llévela en alforjas. Cuando se amontona la carga contra la barra o armazón en la parte posterior

del asiento hace que el centro de gravedad cambie y se altere el equilibrio.

- **Mantener la carga hacia adelante.** Ponga la carga encima o delante del eje trasero. Las bolsas sobredepósito mantienen la carga hacia adelante, pero tenga cuidado al cargar objetos duros o punzocortantes. Asegúrese que la bolsa sobredepósito no interfiera con el manubrio o los controles. Cuando se amontona la carga detrás del eje posterior, puede afectar la manera en que la motocicleta frena o da vuelta. También puede causar que tambalee.
- **Distribuir la carga uniformemente.** Llene las alforjas con el mismo peso. Una carga desigual puede causar que la motocicleta se incline hacia un lado.
- **Sujetar la carga.** Sujete bien la carga con cuerdas elásticas (cuerda de resorte o redes). Las cuerdas elásticas con más de un gancho a cada lado son más confiables. Una carga bien ajustada no se enroscará en la rueda o cadena evitando así un bloqueo o derrape. Las sogas tienden a estirarse y los nudos se pueden aflojar haciendo que la carga se mueva o se caiga.
- **Revisar la carga.** Pare y fíjese a menudo para asegurarse que la carga no se haya soltado o movido.

CIRCULAR EN CARAVANA

Si circula con otros motociclistas, hágalo de manera segura y que no interfiera con la circulación del tráfico. Asigne a alguien que vaya enfrente y otro que vaya atrás.

Ambos conductores deben tener experiencia y estar familiarizados con viajes en caravana. La §21461 del código VC requiere que todo vehículo respete los dispositivos oficiales de control de tráfico antes de entrar o cruzar la carretera. Por lo tanto, los motociclistas que viajen en caravana y se aproximen a una intersección que tenga una señal de alto o semáforo, también deben obedecerlos.

Mantener la caravana pequeña

Las caravanas pequeñas facilitan y hacen más seguro que otros conductores las rebasen. Una caravana reducida no se separa tan fácilmente por el tráfico o por semáforos en rojo. Algunos motociclistas no siempre se apresuran para alcanzar a los demás. Si su caravana está formada por más de cuatro o cinco motociclistas, divídala en dos o más grupos pequeños.

Mantener la caravana unida

- **Informar.** Revisen brevemente la ruta que van a seguir, las señales de mano para formarse en una sola fila y qué hacer si se topan con un peligro.
- **Planificar.** El líder de la caravana debe estar alerta de los cambios y señalizar con anticipación para que todos tengan tiempo de seguirlo. Empiece a cambiar de carril lo antes posible para permitir que todos puedan hacer lo mismo de manera segura.
- **Colocar a los principiantes al frente.** Coloque a los inexpertos

detrás del líder para que los motociclistas con más experiencia puedan vigilarlos.

- **Supervisar a los que van atrás.** Deje que el último motociclista establezca la velocidad. Mire por los espejos para mantener a la vista al motociclista que vaya atrás. Si un motociclista se atrasa, todos deben reducir la velocidad un poco para que la caravana se mantenga unida.
- **Saber la ruta.** Asegúrese que todos sepan la ruta. Planee hacer paradas frecuentes en viajes largos.

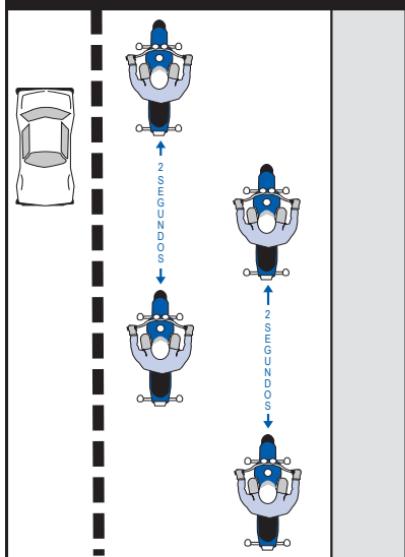
Mantener distancia

Mantenga filas cerradas, pero al mismo tiempo mantenga una distancia segura para que cada motociclista de la caravana tenga espacio y tiempo suficiente para reaccionar ante cualquier peligro. Una caravana en filas cerradas toma menos espacio en la carretera, es más fácil de ver y es menos probable que se separe. Sin embargo, esta formación debe hacerse apropiadamente.

- **No circular en parejas.** Nunca maneje directamente junto a otro motociclista. Al hacerlo, no quedaría espacio para esquivar a un vehículo o algún peligro en la carretera. Espere hasta que ambos hayan parado para hablar.
- **Formación escalonada.** Esta es la mejor manera de mantener filas cerradas y un espacio de seguridad adecuado. El líder se coloca en la parte izquierda del carril mientras que el segundo motociclista se mantiene un segundo detrás del lado derecho del carril. Un tercer

motociclista se ubica a la izquierda a una distancia de dos segundos detrás del primer motociclista. El cuarto motociclista mantiene una distancia de dos segundos detrás del segundo motociclista. Esta formación mantiene a la caravana unida y a cada motociclista a una distancia prudente de los que van adelante, detrás y a los lados.

FORMACIÓN ESCALONADA



manera segura, el segundo debe desplazarse a la parte izquierda del carril y esperar el momento oportuno para rebasar con seguridad. Después de hacerlo, este motociclista debe regresar a la parte derecha del carril y hacerle espacio al siguiente motociclista.

– Algunas personas sugieren que el líder debe desplazarse hacia la parte derecha del carril después de haber rebasado a un vehículo, pero esta no es una buena idea, ya que incita al segundo motociclista a rebasar y volver al carril antes de haber espacio suficiente delante del vehículo que se rebasó. Es más simple y seguro esperar hasta que haya suficiente espacio delante del vehículo, y así permitir que cada motociclista regrese a la misma ubicación que tenía antes de rebasar.

- **Formación en una sola fila.** Fórmese en una sola fila en las curvas, al dar vuelta y al entrar o salir de una carretera.

- **Rebasar en formación.** Los motociclistas en formación escalonada deben rebasar a los otros uno a la vez.

– Primero, el líder debe arrancar y rebasar cuando sea prudente hacerlo. Después de rebasar, el líder vuelve a la parte izquierda del carril y continúa manejando a una “velocidad para rebasar” para hacerle espacio al siguiente motociclista.

– Después que el primer motociclista haya rebasado de

ESTAR EN CONDICIONES DE MANEJAR

Andar en motocicleta es una tarea compleja y exigente. Los conductores competentes prestan atención a su entorno, identifican posibles peligros, toman buenas decisiones y las ejecutan rápida y hábilmente mientras andan en motocicleta. Su capacidad de reaccionar y manejar de acuerdo a las cambiantes condiciones del tráfico y de la carretera se ve influenciada por su condición física y lo alerta que esté. El alcohol y otras drogas o medicamentos, más que cualquier otro factor, afectan su capacidad para pensar con claridad y manejar de forma segura. Tan solo una bebida puede afectar drásticamente la forma en que maneja.

CONCENTRACIÓN DE ALCOHOL EN LA SANGRE

La concentración de alcohol en la sangre (BAC) es la cantidad de alcohol en proporción a la cantidad de sangre en el cuerpo. Por lo general, el alcohol tarda aproximadamente una hora por bebida para ser eliminado del cuerpo. Sin embargo, una variedad de factores también pueden influenciar el nivel de alcohol retenido. Cuanto más alcohol haya en la sangre, más afectada se verá su capacidad para manejar.

Los factores importantes que juegan un papel crucial para determinar la concentración de alcohol en la sangre son:

- La cantidad de alcohol que ingirió.
- La rapidez con que ingirió.
- Su peso.

“Una bebida” es un trago de 1½ onza de licor con una graduación alcohólica de 80 (aunque esté mezclado con bebidas no alcohólicas), una copa de 5 onzas de vino con una grado de 12% o un vaso de 12 onzas de cerveza con una grado de 5%. Estas cantidades equivalentes a “una bebida” varían si bebe cerveza espesa y amarga, licores de malta, vinos fortificados o si bebe teniendo el estómago vacío, si está cansado, enfermo, molesto o si ha tomado medicamentos o consumido drogas.

Cuanto más rápido ingiera bebidas, más se acumulará el alcohol en su cuerpo. Si ingiere dos bebidas en una hora, al final de esa hora, por lo menos una de las bebidas permanecerá en su sangre.

EL ALCOHOL Y LA LEY

En California, es contra la ley que una persona menor de 21 años maneje con una concentración de alcohol en la sangre (BAC) de 0.01% o mayor; hay tolerancia CERO en cuanto al consumo de alcohol en personas menores de 21 años. Es contra la ley que una persona de 21 años o mayor maneje con una concentración de alcohol en la sangre de 0.08% o mayor. No importa qué tan sobria se vea o actúe una persona, el análisis de aliento o el de sangre determinará si maneja dentro del límite legal o no.

¡Si recibe un DUI por manejar bajo los efectos del alcohol y/o drogas, perderá su licencia!

Es contra la ley manejar con una concentración de alcohol en la sangre (BAC) de 0.08% o más (0.04% para los conductores con licencia comercial y 0.01% para conductores menores de 21 años). Otros factores como fatiga, medicamentos o alimentos pueden afectar su capacidad para operar legalmente un vehículo. La tabla a continuación presenta una estimación de los niveles de alcohol en la sangre basada en la cantidad de bebidas consumidas, el sexo y el peso. **RECUERDE:** ¡Hasta una sola bebida puede afectar su capacidad para manejar de manera segura!

		CONCENTRACIÓN DE ALCOHOL EN LA SANGRE (BAC)							
		Tabla de valores - Masculino (M) Femenino (F)							
Cantidad de bebidas		Peso en libras						Condiciones de manejo	
		100	120	140	160	180	200	220	240
0	M	.00	.00	.00	.00	.00	.00	.00	.00
	F	.00	.00	.00	.00	.00	.00	.00	.00
1	M	.06	.05	.04	.04	.03	.03	.03	.02
	F	.07	.06	.05	.04	.04	.03	.03	.03
2	M	.12	.10	.09	.07	.07	.06	.05	.05
	F	.13	.11	.09	.08	.07	.07	.06	.06
3	M	.18	.15	.13	.11	.10	.09	.08	.07
	F	.20	.17	.14	.12	.11	.10	.09	.08
4	M	.24	.20	.17	.15	.13	.12	.11	.10
	F	.26	.22	.19	.17	.15	.13	.12	.11
5	M	.30	.25	.21	.19	.17	.15	.14	.12
	F	.33	.28	.24	.21	.18	.17	.15	.14

Sustraer 0.01% por cada 40 minutos de consumir alcohol.

1 bebida = 1.5 onzas de licor con 80 de graduación alcohólica, 12 onzas de cerveza con 5% de alcohol o bien, 5 onzas de vino con 12% de alcohol.
Menos de 5 personas de un total de 100 excederán estos valores.

NOTA: El “Manual del automovilista de California” contiene más información relacionada al tema de manejar bajo los efectos del alcohol y/o drogas (DUI). En respuesta a las muertes y lesiones innecesarias causadas por automovilistas y motociclistas que manejan bajo dichos efectos, la ley se está aplicando rigurosamente en toda la nación.

MINIMIZAR LOS RIESGOS

Siga los siguientes pasos para minimizar los riesgos de tomar y manejar:

- **No tome.** Una vez que comienza a tomar, su resistencia se debilita.
- **No maneje.** Si está o ha estado tomando, **no** maneje su motocicleta.

FATIGA

Manejar una motocicleta cansa mucho más que manejar un vehículo, especialmente en viajes largos. Evite manejar cuando se sienta cansado. La fatiga puede afectar la conducción de la motocicleta.

- **Limitar las horas de viaje.** Los conductores expertos rara vez viajan más de seis horas diarias.
- **Tomar descansos con frecuencia.** Haga paradas y bájese de la motocicleta por lo menos cada dos horas.
- **No tomar alcohol ni consumir medicamentos o drogas.** Los estimulantes artificiales a menudo resultan en fatiga extrema o depresión una vez que se termina el efecto, y no podrá concentrarse en lo que esté haciendo.

DATOS SOBRE EL SEGURO PARA MOTOCICLETAS

Las secciones sobre responsabilidad financiera del código de vehículos (*California Vehicle Code*, VC) corresponden a todos los propietarios y conductores de motocicletas.

Si como motociclista, choca y causa más de \$1,000 dólares en daños a la propiedad de una persona, incluyéndose a usted mismo, o alguien más resulte lesionado, sin importar lo leve que sea, usted (o su agente de seguros, intermediario de seguros o representante legal) deberá reportar el choque al DMV o se puede suspender su licencia de manejar. Ni la patrulla CHP ni la policía harán este reporte.

Usted tendrá 10 días para reportar un choque usando el formulario “Reporte de accidente de tráfico ocurrido en California” (SR1). El formulario SR1 también está disponible en el sitio de Internet del DMV en dmv.ca.gov y en cualquier oficina del DMV o de la patrulla CHP. Consulte el “Manual del automovilista de California” para obtener más información.

Antes de comprar o manejar una motocicleta, pregúntele a su compañía de seguros sobre el tipo de cobertura que tiene.

EVADIR A UN OFICIAL DE POLICÍA

Cualquier persona que intencionalmente huya o intente evadir a un policía que esté cumpliendo con sus deberes es culpable de un delito menor que se castiga con encarcelamiento en una cárcel de condado por un máximo de un año. (§2800.1 del código VC).

Si una persona es condenada por causar lesiones corporales graves durante una persecución policial (§2800.3(a) del código VC), dicha persona está sujeta a:

- Ser encarcelado en una prisión estatal por tres, cinco o siete años, o bien, en una cárcel de condado por un máximo de un año.
- Recibir una multa de entre \$2,000 y \$10,000.
- Recibir ambos, multa y encarcelamiento.

Si una persona es condenada por causar la muerte de alguien durante una persecución policial (§2800.3(b) del código VC), dicha persona estará sujeta a encarcelamiento en una prisión estatal por cuatro, seis o diez años.

¡REDUZCA EL IMPACTO AMBIENTAL!

- El servicio forestal de Estados Unidos (*U.S. Forest Service*, USFS), la secretaría de recursos naturales (*Bureau of Land Management*, BLM) y el departamento de parques públicos y recreación (*California Department of Parks and Recreation*) le piden que ¡REDUZCA EL IMPACTO AMBIENTAL! **Obtenga un mapa** en la oficina local del servicio USFS o de la oficina BLM o consiga los reglamentos ofrecidos por otras agencias públicas de administración de los recursos naturales. Aprenda los reglamentos y obedézcalos.
- **Evite rodar sobre árboles jóvenes**, arbustos y praderas porque esto puede dañarlos o destruirlos.
- **No maneje sobre caminos y senderos de terracería mojados** porque los vehículos los estropean fácilmente.
- **Maneje alejado de los prados**, colinas empinadas, orillas de arroyos y lagos porque las ruedas de los vehículos los estropean fácilmente.
- **Resista la tentación de abrir** un nuevo camino o sendero o de tomar un atajo.
- **Aléjese de animales salvajes** con crías o que estén hambrientos. El estrés agota sus reservas limitadas de energía.
- **Respete los portones cerrados** y señalización reglamentaria.

- **Aléjese de áreas designadas como zona virgen.** Sepa cuáles son los límites. Reparar los daños de vandalismo le cuesta dinero a los contribuyentes.
- **Obtenga permiso para entrar en terrenos privados.** Respete los derechos de propiedad de los demás.

Para obtener más información, comuníquese con la división de vehículos de uso fuera de la carretera (*Off-Highway Vehicle Division*) del departamento de parques públicos y recreación (*California Department of Parks and Recreation*) en el sitio de Internet ohv.parks.ca.gov.

ENTRENAMIENTO PARA LA LICENCIA DE MANEJAR DE MOTOCICLISTA



**Opciones para conductores principiantes
y expertos de la licencia M1**

Opciones de aprendizaje:
Aprendizaje virtual autoguiado
Salón de clase virtual por Zoom
Salón de clase presencial



Programa de Seguridad para Motociclistas de California
www.MotorcycleSafetyCA.com
(877) RIDE-411

***** El curso se requiere a los conductores menores de 21 años**

Prepárese en **REALID.dmv.ca.gov**

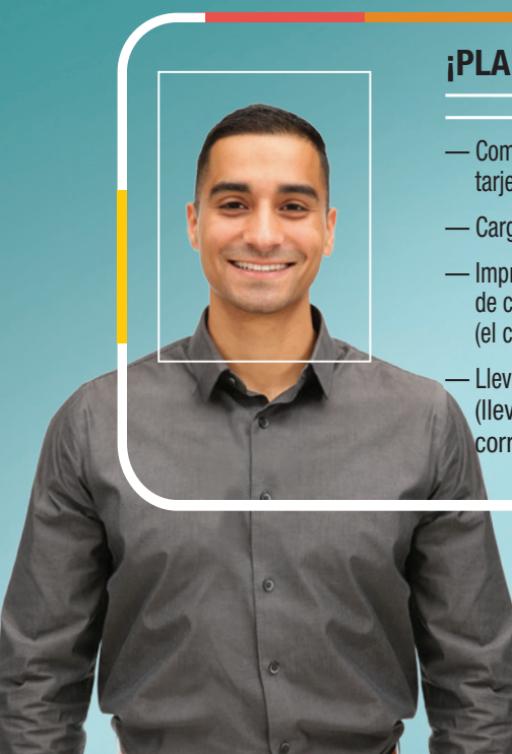


Solicite una tarjeta REAL ID

Lleve la siguiente documentación a la oficina:

- 1 Documento de identidad/nacimiento**
(p. ej.: acta de nacimiento original o copia certificada, pasaporte de EE. UU.)
- 2 Domicilio de California– 2 documentos diferentes**
(p. ej.: recibo de servicios públicos o teléfono celular, estado de cuenta bancaria, contrato de alquiler)
- 3 Número de Seguro Social**
(aplican excepciones)

Se requieren documentos de cambio de nombre si el nombre en su documento de identidad es diferente a su nombre legal actual.



¡PLANEE CON TIEMPO!



- Complete la solicitud de licencia de manejar/tarjeta de identidad por Internet
- Cargue sus documentos
- Imprima o tome una fotografía de su código de confirmación
(el código sirve como su reservación)
- Lleve a su cita la confirmación y sus documentos
(lleva dinero para pagar las tarifas correspondientes)

