



Soporte para presentación curso teórico Manejo seguro de MOTOS

1. Posición de conducción: VIDEO

2. Equipamiento de protección: VIDEO

Tipos de Cascos:

Los tipos de cascos más comunes y permitidos por ley son los tres que pueden observarse.

- Rebatible
- Integral
- Abierto

El **casco abierto** es, probablemente, muy usado en zonas donde las temperaturas suelen ser altas, protege la parte superior de la cabeza, sin embargo, deja al descubierto la zona de la barbilla.

El **casco integral** es el mejor de los tres. Como su nombre lo indica protege de forma integral todo el cráneo y el frente del rostro.

El **casco rebatible** está pensado para usarlo la mayor parte del tiempo cerrado y abrirlo en el momento en que el motociclista tiene que hablar con otra persona. Por ejemplo, si un inspector de tránsito debe hablar con un infractor o un mensajero hace lo propio con un cliente.

Es un tipo de casco muy elegido por mensajeros o deliveries dado que les permite mostrar su rostro a sus interlocutores.

Zonas en que se golpean

Un Estudio realizado en Alemania pudo estimar cuales son los puntos de los cascos o, en su defecto, del rostro donde se golpean los motociclistas producto de una caída o siniestro de tránsito.

El **45% de los golpes** ocurre en zonas donde un casco abierto no protege (zona de barbilla, boca, nariz y ojos). Esta es la razón por la cual siempre conviene recomendar el uso de un casco integral.



FILMINA 7 -Diferencias

Las primera dos imágenes muestran de forma algo graciosa como el uso de un casco integral protege de los bichos que, se pegan en el visor, y no en el rostro. Pero la comparación deja de ser graciosa cuando, en la tercera imagen (de izquierda a derecha), se puede ver el rostro golpeado y cortado de una mujer, por llevar un casco abierto.

FILMINA 9- EN MOTO, TODO EL MUNDO DEBE USAR CASCO (como simpáticamente lo muestra el perro).

No hay que confiarse. Como se puede ver en la primera imagen del margen superior izquierdo, donde se observa un hombre conduciendo su moto sin casco, con una sola mano y con un niño en brazos, y sin espejos. Mientras que a su lado también hay una mujer llevando una niña sentada delante suyo y un tercer pasajero, todos sin casco (también la moto sin espejos).

Lo importante de resaltar aquí es que no importa sólo lo bien que uno maneje sino que también necesario tener en cuenta, y estar atentos, a cómo manejan los demás. En la imagen debajo de la anterior puede verse una ruta cerrada al tránsito por una maratón de ciclistas y un borracho, sin observar ese detalle, chocó al pelotón, causando un desastre, en el cuál volaron personas, bicicletas, y hasta cascos que no estaban bien atados.

FILMINA 10- Otros elementos de protección

El casco es, actualmente, el único elemento de protección de uso obligatorio según la ley, pero hay otros elementos de protección importantes que es bueno que los motociclistas conozcan.

- **Anteojos o antiparras y visores.**

La ley, erróneamente, menciona visera cuando debería decir visor. Es la parte de un casco integral, rebatible o abierto que protege la parte de los ojos y evita que los bichos o la tierra se peguen al rostro y los ojos.

Los cascos que no cuentan con visor se pueden complementar con anteojos o antiparras que cumplen una función similar que el visor. Es bueno que estos sean envolventes y a prueba de golpes (un cristal podría romperse con el golpe de un bicho y lastimar los ojos) y no tiene que ser tonalizado para uso nocturno.

Por otra parte, al visor es recomendable no dejarlo al sol y mantenerlo limpio y sin rayas. Cuando se viaja, por ejemplo, y se para a cargar nafta, la forma de limpiarlo es humedecer el visor apoyándole un trapo húmedo y una vez flojos los bichos pegados, limpiarlo.



- **Guantes.**

Hay guantes de buena y de mala calidad. Los guantes con protecciones en los nudillos y las falanges son muy buenos. Además, protegen del frío, de la lluvia, del sol, de las piedras. Incluso mejoran el tacto con el freno y el embrague. Hay que recordar que esto no es obligatorio. Si alguien pregunta al respecto es bueno hacer notar las ventajas de su uso.

- **Calzado**

Las botas protegen la zona de los tobillos ya sea en una caída o si la moto se inclinase mucho y uno debe apoyar los pies de forma repentina. Hay que tener en cuenta que pueden ser caras. Y que pueden causar calor.

En su defecto usar calzado de goma que proteja los tobillos y preferentemente sin cordones.

No se deben usar zapatos de taco alto ni ojotas.

- **Ropa protectora**

La imagen muestra cómo los raspones pueden llegar a lastimar la piel incluso hasta el hueso.

Los pantalones de cuero son los más seguros para andar en moto. También hay pantalones de jeans con protecciones de kevlar (material que se utiliza en los chalecos antibalas)

Remeras y camisas de mangas largas son mejores que conducir con mangas cortas.

Los colores claros reflejan el sol y mejoran la visibilidad

Y la ropa de lluvia ayuda a una conducción más confortable, a no mojarse y a no enfriarse.

3. Descubrir los peligros: VIDEO

4. Ver y ser visto: VIDEO

- **Ropa y elementos reflectivos**

Recomiende vestirse y usar casco de colores vivos y, además, el uso de reflectivos ayuda a ser visible para otros conductores.

5. Técnicas de frenado: VIDEO

Esta es una de las partes más importantes de cualquier curso que se le dé al motociclista.

Lo más difícil de manejar una moto es aprender la técnica de frenado.



Al hablar de frenado no hay que olvidar la presión de los neumáticos o cubiertas, como solemos llamarle. Cuando la presión es la correcta, el traslado es más seguro, se consume menos combustible y se desgastan menos los neumáticos.

Mientras que cuando la presión es muy alta, la superficie de contacto con el asfalto es mucho menor, se gasta mucho más el centro de la rueda. Esto produce que la aceleración sea más difícil y también la frenada dado el menor contacto con el suelo.

Por último, cuando la presión es baja, se genera un espacio entre la cubierta y el asfalto lo que genera menos contacto y menos adherencia. Tornando riesgosas las maniobras de giro.

Por esto hay que recomendar que la presión de las cubiertas sea revisada en forma rutinaria, por lo menos una vez a la semana.

6. Pasajero y carga

FILMINA 19- El equipamiento del acompañante, debe ser el mismo que en el caso del conductor, en la imagen puede verse a una acompañante con el calzado y ropa adecuada y casco.

Se debe enseñar al pasajero que se sostenga del conductor y al mismo tiempo aprete las rodillas contra él, a fin de que acompañe los movimientos realizados por quien conduce la moto.

Debe mantener los pies en los pedalines o reposa pies, todo el tiempo.

FILMINA 20- También el conductor debe seguir ciertas reglas al momento de trasladar a un pasajero.

Debe saber que el peso adicional va a alterar su forma de conducir la moto, debe mantener el freno delantero accionado cuando el pasajero se monte a la moto y ajustar las suspensiones y presión de los neumáticos (suele estar en una etiqueta en el cubre cadena la información referida a esto).

No hay que intentar impresionar al pasajero.

FILMINA 21- Carga

La capacidad de carga esta especificada en el manual de usuario como “peso admitido” incluyendo habitualmente el peso del conductor. Si la capacidad de carga fuese de 150 kilogramos y el conductor pesase 90, 60 kg seria la capacidad de carga remanente.

El peso debe estar igualmente distribuido a cada lado. Si uno lleva alforjas se debe repartir el peso equilibradamente.



Concentrar el peso en un lugar bajo cerca del centro de la moto.

En la foto de la izquierda se muestra un soporte para carga. Destacar que está por detrás del eje trasero y esto hace que ejerza fuerza como una palanca, apoyada sobre la rueda trasera y levantando la delantera. Por esta razón, en esas “parrillas” se debe colocar poco peso, porque reduce la adherencia de la rueda delantera.

FILMINA 22- Fijación de la carga

Tiene que estar bien fijada y/o atada y no tiene que bloquear las luces o piezas móviles de la suspensión. En caso de utilizar alforjas, estas tienen que haber sido diseñadas para el modelo de moto en el cual se instalan.

7. Como tomar las curvas: VIDEO

8. Mantenimiento: VIDEO

9. Alcohol y drogas: sus efectos en la conducción: VIDEO

FILMINA 28- En nuestro país entre el 40 y 45% de los muertos en siniestros de motos tenían un alto nivel de alcohol.

Hay que recordar que en algunas jurisdicciones, los controles de alcohol en la conducción de motos se aplican también al pasajero, ya que este puede condicionar en gran medida la estabilidad.

En relación a los medicamentos, es bueno explicar que algunos, incluso de venta libre, tienen efectos colaterales como la somnolencia y pueden afectar los reflejos al conducir.