

TEMA 9: Conducción en vías fuera y dentro de poblado

9.1 Características de la conducción fuera de poblado

Debido a la estrechez de la motocicleta, es posible que otros usuarios puedan no vernos a la hora de conducir en vías fuera de poblado o curvas.

También puede suceder que calculemos mal la velocidad del resto de conductores o juzguemos mal el trazado de la calzada.

Para conducir con seguridad en vías fuera de poblado debemos ser conscientes de nuestras responsabilidades, ajustar la velocidad y respetar las normas de circulación y las señales de tráfico. También es importante evaluar la trayectoria de la vía con antelación, así como el estado de la calzada.

9.1.1 Anticipación

Los conductores de motocicleta deben atender a las reacciones del resto de usuarios y saber anticiparse, para prever los movimientos de los demás conductores.

Nuestra capacidad de anticipación ante posibles fallos del resto de usuarios, es imprescindible para el conductor de motocicleta debido a su vulnerabilidad. Debemos practicar una conducción defensiva, y siempre con previsión de giros, paradas o irrupciones en la calzada.

9.1.2 Posición en la vía

Las motocicletas deberán circular por la derecha como regla general, especialmente en curvas y cambios de rasante. Aunque la motocicleta ocupe menos que un turismo dentro del carril, circularémos siempre por la parte central de éste, excepto cuando por algún motivo de seguridad debamos arrimarnos a la derecha del carril.

Como norma general debemos dejar un espacio suficiente con el vehículo que nos precede, para poder detener nuestra motocicleta sin colisionar con él, en caso de parada brusca. Esta distancia de seguridad aumentará en función de las condiciones de frenado y adherencia de la vía, de la velocidad y de la visibilidad.

9.1.3 Utilización de carriles fuera de poblado

En las vías que cuenten con más de un carril para cada sentido, los conductores de motocicleta deberán circular por el carril situado más a la derecha, pudiendo utilizar el resto para adelantar, o cuando las circunstancias del tráfico lo exijan.

No es correcto circular por el carril central en vías de tres carriles sin motivo, y debemos mantener la distancia de seguridad para evitar choques o caídas. Cuando circulemos detrás de otro vehículo sin señalizar la intención de adelantar, debemos dejar una distancia suficiente, que permita a los que nos siguen adelantarnos con seguridad.

La distancia de seguridad se puede calcular mediante el intervalo de seguridad, que toma como referencia el tiempo que transcurre desde que el vehículo que nos precede pasa frente a un punto hasta que pasamos nosotros. Dicho intervalo, para una conducción segura, debe ser de al menos dos segundos.

También se debe guardar una distancia de seguridad lateral cuando nos crucemos con otros vehículos, y al adelantar a otros usuarios de la vía fuera de poblado. Dicha separación al adelantar debe ser de al menos 1,5 metros como mínimo.

9.1.4 La velocidad

La velocidad adecuada es aquella, en que sin rebasar los límites autorizados, se adapta a las circunstancias del momento.

Las motocicletas circularán a una velocidad moderada, y si fuera necesario se detendrá el vehículo cuando las circunstancias lo exijan, o en los siguientes casos:

- Cuando crucen peatones o animales, en especial niños y ancianos.
- Al aproximarse a ciclos circulando, o cuando nos acerquemos a intersecciones y pasos de peatones.
- En vías fuera de poblado al aproximarnos a vehículos inmovilizados en la calzada, o cuando se circule por un pavimento deslizante con agua o gravilla, por ejemplo.
- Al aproximarse a pasos a nivel, glorietas o curvas de visibilidad reducida. Si dicha visibilidad es casi nula, nuestra velocidad no deberá superar los 50 km/hora.

- En el cruce con otro vehículo, en caso de deslumbramiento, o ante condiciones meteorológicas adversas, como la niebla densa o la lluvia intensa.

9.1.5 Impresión de circular rápidos o lentos

Si mantenemos una velocidad alta con nuestra motocicleta durante una gran distancia, nos habituaremos al paisaje de tal manera que llegará un momento en que no tendremos ya la sensación de circular rápido.

La sensación de velocidad también puede ser la incorrecta debido a las aceleraciones y deceleraciones. Dicha diferencia de sensación se da de forma muy clara al entrar a poblado, tras llevar un largo rato en autopista, o al dejar una autopista o autovía para introducirnos en una carretera convencional.

La única forma de saber a qué velocidad real circulamos es mirar frecuentemente el velocímetro, sobre todo cuando hemos tenido que reducir la velocidad bruscamente.

Cuando se trata de conocer la velocidad de los vehículos que se nos acercan de frente, los únicos puntos de referencia que tendremos son la rapidez con la que se aproxima y el aumento de tamaño del vehículo que se nos acerca.

Es importante que el conductor de motocicleta calcule con precisión la velocidad del vehículo que se acerca a una intersección que vamos a cruzar, y la velocidad del vehículo que se aproxima cuando vamos a incorporarnos a una vía, por ejemplo.

9.1.6 Reducción de la velocidad

Cuando nos dispongamos a reducir considerablemente la velocidad de nuestra motocicleta, deberemos asegurarnos de que podemos hacerlo sin peligro.

Posteriormente advertiremos de nuestra intención con las luces de frenado, o moviendo el brazo con la palma hacia abajo y en movimiento de arriba a abajo. Finalmente realizaremos dicha reducción de manera suave para evitar la colisión con el vehículo que nos sigue.

9.1.7 Tiempo de reacción

Los conceptos de tiempo de reacción, distancia de frenado y distancia de parada, están muy relacionados con la velocidad. El tiempo de reacción es el tiempo que transcurre desde que vemos un obstáculo, hasta que respondemos a él.

Cuando surge un obstáculo en la vía, nuestros ojos lo captan, se envía al cerebro y éste dan las órdenes que son ejecutadas por nuestros miembros. Todo este proceso transcurre entre medio y un segundo y será el tiempo de reacción.

Durante ese segundo se habrán recorrido unos 25 metros circulando a 90 km/hora, pero dicho tiempo de reacción se puede aumentar si estamos fatigados, o circulamos bajo los efectos de alcohol o medicamentos.

9.1.8 Distancia de frenado

La distancia de frenado es la distancia que la motocicleta recorre desde que se acciona el freno, hasta que el vehículo se detiene totalmente. Esta distancia depende directamente de la velocidad, ya que cuanto más rápido circulemos, más distancia de frenado necesitaremos.

Para calcular la distancia de frenado también se deberán tener en cuenta las condiciones de adherencia de la vía, y si el pavimento se encuentra húmedo ya que la distancia se duplicaría. En caso de hielo la distancia de frenado se puede llegar a multiplicar por diez.

Así pues la distancia de frenado dependerá también de la adherencia, del estado de los frenos, y de nuestra pericia al conducir.

9.1.9 Distancia de detención

La distancia de detención o de parada técnico, es el tramo que nuestra motocicleta recorre desde que percibimos un obstáculo hasta la detención total de la misma. Se obtiene sumando los metros recorridos durante el tiempo de reacción y frenado.

9.1.10 Importancia de ser vistos

El riesgo principal de la motocicleta, cualquiera que sea la vía por la que circulemos, es el de no ser vistos por el resto de usuarios de la vía. Para intentar que nos vean correctamente, deberemos llevar siempre encendida la luz de corto alcance, y utilizar colores claros y pegatinas reflectantes que nos hagan más visibles.

Señalizaremos nuestra presencia, si fuese necesario incluso con las señales luminosas y acústicas de la motocicleta. También nos aseguraremos de ser vistos, mirando en el retrovisor del conductor que nos precede si su mirada está reflejada.

9.1.11 Observación de la calzada

Para conducir con seguridad es imprescindible observar atentamente la calzada, para poder determinar con antelación si en la calzada hay humedad o desperfectos, por ejemplo. La calzada solo tendrá buena adherencia si el firme está seco y limpio.

Miraremos siempre hacia adelante, lo más lejos posible para así poder reaccionar a tiempo, y cuanto mayor sea nuestra velocidad, deberemos dirigir la vista hacia puntos más lejanos. Lo que suceda detrás nuestro lo sabremos mirando a través de los retrovisores, mediante una visión indirecta.

A pesar de los espejos retrovisores, siempre quedan zonas que escapan a la visión de éstos, denominadas ángulos muertos. Si la motocicleta cae en el ángulo muerto del vehículo que la precede, puede ser ignorada por éste y causar un accidente.

9.1.12 Pendientes descendientes prolongadas

En descensos prolongados con gran pendiente, el conductor de la motocicleta debe extremar la precaución para no rebasar el límite de velocidad, para ello reducirá la velocidad para que el motor actúe como freno para así evitar sobrecalentar los frenos al frenar constantemente.

TEST DEL TEMA ([HTTPS://PRACTICATEST.COM/TESTS/TEMA-AUTOESCUELA/A1A2/CONDUCCION-EN-VIAS-FUERA-Y-DENTRO-DE-POBLADO/82](https://practicatest.com/tests/tema-autoescuela/a1a2/conduccion-en-vias-fuera-y-dentro-de-poblado/82))