



LA CONDUCCION DE VEHICULOS PRIORITARIOS POR LAS FUERZAS Y CUERPOS DE SEGURIDAD. PARTE 3.

2025



TRASLADO DE DETENIDOS

Por regla general el traslado de detenidos no suele presentar mayor complicación salvo que éste sea violento, no se tenga inmovilizado o no se haya hecho de forma reglamentaria (con las manos en la espalda). Por e o, a experiencia profesional nos aconseja seguir pautas para proporcionarnos mayor seguridad personal.

- En primer lugar, por muy pacífico que sea el detenido/a y siempre en este orden, serán inmovilizados con los grilletes reglamentarios, esto es, manos a la espalda, si es posible con las palmas hacia fuera y seguidamente cacheados antes de introducirlos en el vehículo policial.

- El cacheo a un detenido, debe hacerse tras ser inmovilizado pues, durante esa operación, somos muy vulnerables, aunque contemos con la vigilancia del compañero. Sobre todo, si los detenidos son dos y no hemos podido pedir ayuda.

- El detenido debe ir acompañado de un agente que se sentará de forma que, su arma reglamentaria quede al lado contrario del detenido. Colocando el tolete o defensa sobre las piernas sujetándolo por un extremo y por el centro, dirigiendo el extremo opuesto hacia el costado del detenido como medida de precaución. Con esta actuación evitaremos la rotura de lunas por parte del detenido. Además, **haciendo caso a la normativa vigente, debemos colocarle el cinturón de seguridad** del vehículo por su seguridad y en beneficio de la nuestra, al quedar limitados los movimientos del detenido. Si el detenido fuese muy agresivo, puede ser acompañado por dos Agentes para limitar sus movimientos.

- Cuando llegue el momento de bajarlo del vehículo, lo haremos por el lado contrario de donde se encuentre sentado y siempre hacia el acerado. Nunca hacia la calzada. De esta forma lo veremos venir poco a poco y evitaremos sorpresas. En caso que sea violento abriremos la puerta con mucha precaución, mirando nosotros hacia el vehículo. Suponiendo que la acera queda a la derecha del vehículo, uno se sitúa a la altura de la aleta trasera del vehículo y el otro a la altura de la puerta delantera quien abrirá la trasera con la mano izquierda, al tiempo que la sujeta con la derecha a la altura del marco superior. Una vez abierta la puerta totalmente, la seguirá sujetando y mantendrá contacto con ésta con una de las piernas. De esta forma evitaremos que pueda golpearlos con la puerta. Cuando esté a punto de salir, lo sujetaremos por un brazo para tenerlo controlado durante su descenso, así evitaremos posibles agresiones e intentos de fuga. Manteniéndonos siempre cubiertos con

el lateral del vehículo (aleta trasera) mientras el otro compañero se cubre tras la puerta totalmente abierta.

- De no haber sido correctamente engrilletado o no se haya procedido a su inmovilización, durante el traslado deberá colocar las manos contra la mampara de separación de forma que sean visibles para evitar que se pueda deshacer de pequeños objetos o efectuar alguna manipulación. Cuando vayamos a bajarlo del vehículo las pautas a seguir son las mismas, con la salvedad que mantendrá las manos apoyadas en la mampara de separación hasta que lo afiancemos por un brazo.

- Si el traslado se realiza en un vehículo carente de mampara de separación, conminaremos al individuo/a a que se sienta en la parte contraria y más alejada del conductor, colocando, en caso de no-inmovilización, sus manos sobre el reposacabezas del asiento delantero. Durante el traslado del mismo procuraremos hacerle preguntas constantemente para mantener su mente ocupada y mermar su capacidad de acción. En estos casos es imprescindible que el individuo sea acompañado en la parte posterior del vehículo por otro agente que se sentará detrás del conductor, protegiendo de esta forma a este último.

- Durante el traslado bajaremos al mínimo el volumen de la emisora para evitar que pueda escuchar datos que no son de su incumbencia. También tendremos la observancia de cuidar lo que hablamos con el compañero o por la emisora. Se puede subir el volumen de la radio musical, si disponemos de ésta, con el fin de mermar su capacidad auditiva.

- Siempre tendremos la picardía de observarle las manos al bajarse del vehículo, porque es posible que oculte algo de lo que desee deshacerse en esos momentos. Revisaremos el vehículo y la zona por donde se bajó tan pronto como se encuentre en dependencias Policiales.

- Por supuesto ni que decir tiene que todos los detenidos serán tratados correctamente, y que velaremos por su seguridad e integridad física a tenor de lo dispuesto en la Constitución Española y Tratados Internacionales sobre Derechos Humanos, Decálogos Policiales, etc.

- Por último, tener siempre presente que a nadie le es de su agrado ser detenido, por lo cual debemos estar en una permanente actitud defensiva con respecto a éstos, por mucha colaboración que presten, no debemos confiarnos.

APROXIMACIÓN A LOS LUGARES DE INTERVENCIÓN

Antes de llegar a los lugares de intervención, nos haremos una imagen mental de éste y de la intervención a realizar. Estos factores nos indicarán lo que debemos hacer o donde colocar el vehículo policial, pues es totalmente distinta la forma de proceder en un accidente de circulación, en el incendio de una vivienda, en un robo, etc. Debemos ir preparados para reaccionar ante la peor de las circunstancias, luego, si es de característica menor sabremos resolverlo con mayor claridad, celeridad y profesionalidad.

- En el lugar de los hechos no podemos dejar el vehículo policial de cualquier forma, pues si obstaculiza el tráfico, además de producir retenciones y molestias a otros usuarios no podremos recibir, en caso necesario, el apoyo de otras unidades, ya sean policiales, sanitarias o de extinción de incendios. Así pues, cuando lleguemos al lugar de intervención, al estacionar el vehículo tendremos en cuenta el tráfico de la zona, la llegada de otras dotaciones que tengan que intervenir, así como el riesgo que corre el vehículo en el lugar de los hechos según la intervención que tengamos que desarrollar, incendio, desplome de cornisas, accidente, robo, etc.

- Cuando lleguemos al lugar donde ha ocurrido un accidente, colocaremos nuestro vehículo de forma que protejamos la zona de los hechos. A una distancia tal (entre 5 y 10 metros), que en caso de colisión de un tercero contra el vehículo policial no cause más daños a los accidentados. Con lo que además de señalar el obstáculo en la calzada protegeremos a las víctimas, sobre todo si éstas se encuentran en los carriles de circulación. Al mismo tiempo lo colocaremos de forma que sirva para canalizar la circulación de otros usuarios por la vía. En última instancia, si fuese necesario, retiraremos nuestro vehículo del lugar.

- Cuando por el motivo que sea vayamos a detener un vehículo, debemos de hacerlo en zonas donde no existan calles laterales para evitar en lo posible una intención de fuga.

Con referencia al punto anterior decir que, ante un supuesto robo o atraco a mano armada en un local o a la hora de sacar a un detenido a la vía pública donde se puede esperar cualquier agresión, o cuando se protege a un VIP a la entrada y salida de un establecimiento se debe de proceder como sigue:

- A la llegada al lugar el vehículo se coloca cerca y de forma que desde el mismo se visualice la entrada al local. Sin parar el motor del vehículo se bajan ambos ocupantes, quedándose el conductor protegido por el vehículo y el acompañante se dirige al lugar de

los hechos sin tapar la visión a su compañero. Si al llegar al mismo no hay nada anormal avisará a su compañero que tras cerrar el coche se unirá a él. Si durante el trayecto del acompañante al lugar de los hechos aparece por la puerta del mismo una persona armada, tras el aviso correspondiente por parte de cualquiera de los dos, el agente que iba a pie puede optar por tirarse al suelo (aconsejable) o echarse a un lado, mientras el conductor repele la agresión.

- A la salida del lugar, el primero en salir es el conductor, que abrirá las puertas necesarias del vehículo, pondrá en marcha éste y vigilará desde el exterior del coche cubriéndose con éste. Si todo va bien dará el aviso a su compañero, pero en caso que durante el trayecto ocurra algo, si es con armas debe tirarse al suelo y el conductor repelerá la agresión. Si está muy cerca del lugar de donde ha salido debe volver al mismo y cubrirse desde ahí.
- Esta forma de actuar sorprende al agresor y nos da una gran ventaja sobre éste y por supuesto el agente que se ha tirado al suelo puede repeler la agresión desde esa posición.
- Este procedimiento lo realizan y llevan a la práctica de forma habitual la Policía y el ejército Israelita que están muy acostumbrados a intervenciones de este tipo. No obstante, es una de las mejores formas de actuación durante la protección de un VIP frente una agresión con armas de fuego y lo más usual es que en esos momentos escolta y VIP se tiren al suelo.
- Cuando estacionemos el patrullero, recordar no pegarlo al bordillo del acerado impide el giro de dirección, no dejar la dirección dada a ningún lado y posicionarlo con espacio delantero lo más amplio posible con vistas a una salida rápida del lugar.
- Por último debemos tener el detalle de retirar las llaves de contacto del vehículo cuando nos bajemos la emisora y sí es posible cerrarlo completamente. Con ello evitaremos una posible sustracción del vehículo o de objetos de su interior, así como la escucha de los comunicados a través de la emisora por parte de algunos curiosos. Siempre en todos los aspectos debemos extremar las precauciones.

CONDUCCIÓN DE MOTOCICLETAS

Ya hemos visto una parte muy teórica sobre la conducción de motocicletas, nos hemos limitado a conocer un poco estos vehículos y ahora vamos a ver cómo debe llevarse a cabo su conducción.

Las motocicletas son vehículos polivalentes que nos permiten llegar prácticamente a todos los lugares de forma rápida. No obstante, son los que requieren una mayor concentración para su conducción debido a su vulnerabilidad, ser poco visibles etc., pues nunca hay que olvidar que sólo tiene dos ruedas y que se mantiene sobre estas por el denominado efecto giroscópico que producen. A más velocidad mayor equilibrio.

! Nunca debemos olvidar, como en cualquier vehículo, verificar el estado de funcionamiento de todos sus componentes básicos, luces, frenos, embrague, presión de neumáticos, etc. así como de los distintos niveles antes de comenzar el servicio.

Durante su conducción tendremos presente que la rueda motriz es la trasera. Por lo que las reacciones ante los acelerones bruscos, desaceleraciones y otras maniobras, se asemejan bastante a las vistas anteriormente en los vehículos de propulsión, derrapajes traseros, llegando a controlarse de la misma manera, por lo que tendremos un tacto algo especial a la hora de reducir de velocidad para evitar posibles bloqueos de la rueda trasera, sobre todo en aquellas cuya transmisión no es por cadena si no por cardan, o lo que es lo mismo por barra de transmisión.

- La seguridad.

Antes de subirnos a una motocicleta debemos estar bien equipados, dentro de lo que la uniformidad nos permita. A día de hoy es obligatorio que nos faciliten casco integral, es el que más nos protege, su inconveniente es el calor que puede ocasionar en verano. El casco puede ser convertible, es decir, que se pueda abrir la parte frontal totalmente, lo que nos facilitará algunas actuaciones como por ejemplo la atención al ciudadano o dirigir el tráfico momentáneamente. No es aconsejable circular con el casco abierto, es menos seguro y a la larga puede causar lesiones cervicales por el sobre esfuerzo del cuello contra el viento por la resistencia que presenta el casco en esa situación. Imprescindibles son unos buenos guantes con protecciones, botas de caña alta que protejan las espinillas, protectores de hombros, codos, espalda y rodillas, prendas para el frío y la lluvia. Por último, unos buenos reflectantes para ser vistos.

Durante la conducción y debido a las características propias del vehículo, debemos mantener una distancia de seguridad bastante prudencial con respecto al compañero y a los demás usuarios de las vías. Evitaremos circular en paralelo con el compañero y con vehículos perseguidos a los que tampoco intentaremos adelantar, así mismo evitaremos

zigzaguear entre las filas de vehículos o adelantar por la derecha incluso en servicio urgente. En condiciones de poca visibilidad o de concurrencia de público si es necesario haremos uso de los sistemas luminosos y en sus casos de los acústicos para hacernos ver. No debemos olvidar que es obligatorio circular con la luz de cruce activa.

La misión de un motorista en persecución de otro vehículo se limita al seguimiento de este y a la transmisión vía radio del itinerario que sigue. Jamás intentará adelantarlo, ponerse en paralelo o acortar la distanciada de seguridad, pueden tirarlo de la motocicleta.

- La conducción.

La forma de conducir una motocicleta son las mismas que para cualquier otro vehículo policial, es decir, son de aplicación los mismos conceptos ya aprendidos anteriormente, conducción de patrulla, media y de urgencias o prioridad. También es de aplicación las salidas rápidas, con la salvedad que aquí según marcas y modelos debemos tener la precaución de controlar bien el embrague para evitar ponernos a una rueda, comúnmente hacer el caballito.

En lo referente a sentirnos parte del vehículo es exactamente igual, pues así notaremos todas las sensaciones que durante su conducción nos vaya transmitiendo.

Durante la conducción hay que observar siempre por delante de los vehículos que nos preceden para anticiparnos a las reacciones de los demás. Además tenemos que observar continuamente la calzada, sobre todo en zonas de giros pues cualquier líquido derramado en la vía es altamente peligroso para las dos ruedas, hay que esquivarlo.

- La frenada.

En las motocicletas las transferencias de pesos que se produce tanto en las aceleraciones como en las frenadas son de vital importancia a la hora de conducir, pues influyen mucho más en el comportamiento del vehículo que en un turismo. En parado la motocicleta tiene repartido el peso al 50% sobre cada rueda. Si aceleramos bruscamente el peso se transfiere rápidamente a la rueda trasera por lo que se levanta la delantera. En el caso de las frenadas el efecto que produce es contrario. Si se acciona el freno delantero de manera drástica, la velocidad de giro de esa rueda se reduce de forma también muy brusca, conteniendo la inercia, no solo de la moto, sino también la del piloto. El resultado es un traslado brutal de pesos, hacia el tren delantero. Los amortiguadores de esta rueda, se comprimen al máximo y el neumático se aplasta contra el asfalto. Esta carga aumenta mucho la adherencia de la rueda delantera a la carretera, lo que resulta beneficioso para evitar que derrape. Si existe desproporción entre lo que disminuyen las vueltas de la rueda y la inercia que lleva la moto, el neumático terminará perdiendo esa adherencia y derrapará. Desde luego, esto sucederá

siempre que la rueda deje de girar, antes de parar la máquina. Es lo que llamamos "bloqueo de rueda".

Por otro lado, cuando los amortiguadores están comprimidos al máximo, cualquier irregularidad del terreno hará que la rueda rebote y se separe del asfalto. En ese momento, la rueda queda libre de la fuerza que la hace girar -que es el roce con el asfalto- y, las pinzas del freno que están actuando en ese momento, la bloqueará, induciendo a que derrape en cuanto toque de nuevo el suelo. Cuando la rueda delantera derrapa, la frenada pierde efectividad y se convierte en un peligro. Si sucede durante la tumbada de la moto, la caída es brusca e inevitable.

Al accionar solamente el freno trasero de forma brusca, se transfieren los pesos a la delantera con lo que la rueda trasera pierde adherencia y se bloquea comenzando a derrapar hasta provocar la pérdida de control y la consiguiente caída.

Una vez iniciada la marcha la forma de frenar una motocicleta, sea de la índole que sea, debe ser progresiva y con ambos frenos a la vez. Lo ideal es frenar a un 60% la rueda delantera y a un 40% la trasera. Manualmente es difícil, por lo que accionaremos ambos frenos a la vez controlando la presión que ejercemos sobre los mismos. En la actualidad muchos modelos de motocicletas incorporan compensadores de frenada en ese sentido, por lo que al actuar sobre uno de ellos reparten la frenada entre las dos ruedas. Se debe ojear el manual del vehículo para averiguar cuál es el que realiza esa función o si la hacen indistintamente cualquiera de los dos.

Si circulamos a unos 60 km/h. y frenamos únicamente con el freno trasero recorreremos 35 metros. Si usamos solo el delantero recorreremos 24 metros. Si usamos ambos frenos la distancia se reduce hasta los 18 metros. Con esta comparación de frenadas creo que queda claro cómo debemos usar los frenos.

Hay que tener en cuenta el estado de la calzada, pues como es lógico influirá en la frenada. Ante una calzada deslizante por el motivo que sea, la frenada debe ser más suave y progresiva, si actuamos sobre los frenos como de costumbre las ruedas se bloquearán, principalmente la delantera al no darle tiempo a recibir la carga de la transferencia de pesos por lo que, como ya hemos dicho, su fricción con la calzada será mínima y al no tener esa resistencia se bloquea. En condiciones de lluvia y o niebla o humedad atmosférica ocurre exactamente lo mismo, por lo que la frenada debe ser suave y progresiva. En calzadas excesivamente deslizantes se aconseja la utilización muy suave y leve solo del freno trasero. El freno delantero es muy brusco y la derrapada de la rueda muy difícil de controlar.

En caso de tener que realizar una frenada de emergencia actuaremos con decisión sobre ambos frenos. Si hemos actuado correctamente la motocicleta frenará en línea recta. En caso de algún derrape en el tramo final de la frenada, muy usual en calzadas deslizantes, bastará con aliviar la presión de los frenos para controlar la motocicleta y volver a actuar

sobre ellos.

Durante la trazada de una curva nos podemos ver obligados a frenar, la forma de hacerlo es usar suavemente el freno delantero para que nos ayude a enderezar la motocicleta, seguidamente según el caso, frenamos, esquivamos o rectificaremos trazada.

Para esquivar un obstáculo sito en la calzada también es de aplicación lo visto para el resto de vehículos, tanto si la motocicleta cuenta con ABS o no. La forma de actuar es exactamente la misma, pero accionando ambos frenos.

- Las curvas.

La toma de curvas, o lo que es lo mismo el giro no es una maniobra, sino un conjunto de ellas: frenar, tumbarse y acelerar.

El secreto de las curvas está en su previsión. La curva hay que trazarla en nuestra mente antes de entrar en ella: Velocidad a la que se va a entrar, marcha y trazada, son los factores que hay que tener diseñados de antemano cuando lleguemos al inicio de la curva. La inclinación o tumbada es la consecuencia de las anteriores.

Hay que diseñar la trazada de manera que sea una continuidad a lo largo de todo el giro, haciéndola sencilla, homogénea y eficaz. Si necesitamos rectificar la tumbada y por tanto la trazada en mitad de una curva, es como si la tomáramos en dos tiempos, se convierte en dos curvas y significa que hemos equivocado el diseño del giro.

También debemos tener en cuenta el tipo de peralte que tiene la curva a la hora de realizar la trazada y adecuación de velocidad.

- Cada curva es diferente. Lo primero hay que percatarse en la distancia del grado de curvatura que tiene, peralte y visibilidad de salida. Por tanto, adaptar la velocidad al planteamiento que hayamos hecho de la curva, será nuestra prioridad.

La mayor parte de las curvas, en carretera, no se conocen bien. Por tanto, hay que adaptar la velocidad de ataque a lo que se ve, que suele ser la primera porción de la curva. Conducir según la salida que se intuye es muy peligroso y con frecuencia, lleva a un susto o a una caída.

- Frenada y curva.

La primera parte de la curva es la más importante. Las consecuencias de lo que hagamos en ella las recogeremos en el trazado de salida. Si se entra con la velocidad correcta y la trazada adecuada, se obtendrá la mejor aceleración en el final de curva. Si nos equivocamos en la velocidad de entrada nos veremos obligados, bien a frenar en plena tumbada, bien a modificar trazada, o lo que es peor, las dos cosas.

La frenada, por tanto, hay que realizarla en el tramo final de recta, como mejor entra la

moto en la curva es cuando los frenos están liberados, e inclinamos dejando ir la moto los primeros metros, sin gas (curvas cerradas), con un punto de gas (curvas más abiertas) o acelerando (curvas muy abiertas). Cuando en plena curva se quita gas y se frena, la moto tiende a enderezarse y a perder trayectoria.

Conviene reducir a una marcha en la que el motor no baje demasiado de revoluciones entrando en la curva, para que conserve una buena capacidad de retención al inicio del giro y una buena capacidad de aceleración en la salida. Una marcha excesivamente larga para la velocidad de paso por curva dejará la moto muy suelta, ya que ni la retiene ni la acelera con eficacia, lo que transmite al piloto una sensación de falta de control sobre ella y por tanto de inseguridad.

- La trazada.

En las trazadas es de aplicación lo ya visto para otros vehículos, pero aquí contamos con una movilidad más amplia dentro del carril de circulación, debido a la estrechez de las motocicletas, para realizar más cómodamente las trazadas.

La elección de la trazada representa uno de los elementos fundamentales para la seguridad y el rendimiento del paso por curva.

La dirección de la trayectoria es hacia el exterior de nuestro carril, al final de la recta llegado a la curva, el cambio de dirección y la tumbada es hacia el interior del punto medio de la curva, desde donde se dirige de nuevo la moto, hacia el exterior del carril en la salida del giro, pero teniendo la precaución de no invadir con nuestro cuerpo el carril contrario. En los cambios de sentido también hay que dirigir la vista hacia el punto donde queremos ir.

- La aceleración.

Viene condicionada por la forma de entrar en la curva, su amplitud y visibilidad de salida. Al acelerar, la moto tiende a levantarse de la tumbada y abrir trayectoria. La apertura del gas se realiza cuando se ve clara la trazada de salida de la curva. En giros muy cerrados, habrá que esperar al término de la máxima tumbada. En curvas muy abiertas, con buena visibilidad se pasa toda la curva acelerando, tanto más cuanto más abierta sea.

En el recorrido de salida, como ya se tiene engranada la marcha adecuada a la curva, el gas se va abriendo de manera progresiva, en sincronía con la disminución de la tumbada y la confianza en la trazada de salida del giro, subiendo de marchas conforme lo requiera la velocidad.

En caso que los parámetros de entrada a la curva hayan sido incorrectos, nos veremos obligados a rectificar, probablemente retrasando la apertura del gas. Tendremos la sensación de que flotamos y de que no controlamos totalmente la moto, es decir, sensación de inseguridad. Si se acciona el freno delantero en mitad de la trazada, la moto tenderá a

enderezarse, con lo que perderemos trayectoria y en el peor de los casos, nos haremos "un recto".

- La tumbada.

Es la que hace que la trayectoria cambie de dirección. Solo a velocidades muy reducidas, por debajo de 25 Km/h, se gira el manillar para girar.

Para tumbar la moto se utilizan diversas ayudas según estilo y circunstancias. Para una curva suave y con escasa velocidad basta con meter un poco el hombro hacia el interior de la curva y realizar un balanceo de la cadera hacia ese lado, trasladando el peso del cuerpo hacia el glúteo homólogo.

En curvas de radio medio, meter el hombro y separar la rodilla del depósito ayuda a cargar el peso sobre ese lado y permite recuperaciones rápidas en caso de necesidad.

Un detalle muy importante a tener en cuenta es el plano de la cabeza. Por más que tumbemos con la moto la cabeza tiene que mantenerse, más o menos, vertical respecto al plano del asfalto. Esto permite a nuestro cerebro controlar con más facilidad las coordenadas de nuestra tumbada y de la trayectoria de la máquina.

- Contramanillar.

Es la técnica por excelencia para la tumbada, a partir de los 25 Km/h. Con velocidades inferiores la moto gira hacia donde se tuerza el manillar. La explicación física de este aparentemente contradictorio comportamiento, se tuerce el manillar en sentido contrario al que se quiere girar, está en el efecto giroscópico de la rueda.

El contramanillar consiste en empujar hacia delante, no hacia abajo, el puño del manillar que cae hacia el interior de la curva, es decir, del lado hacia el que se quiere tumbar, o si se prefiere tirar hacia dentro de la maneta contraria. Es una presión suave, que no requiere ningún esfuerzo y que provoca una respuesta de la moto rápida y eficaz. En realidad, no se observa que el manillar se tuerza, pero la moto si lo nota enseguida.

El contramanillar se aplica en el momento en que se quiere iniciar la tumbada. Se deja de empujar el puño en cuanto la moto alcance la inclinación deseada para realizar el giro y se mantiene en ese punto durante todo el tiempo de paso por curva en que se necesite ese grado de tumbada. Si la curva se cierra más y precisamos más tumbada en mitad del giro, solo hay que empujar el puño de nuevo, aún más hacia delante para conseguirlo.

Cuando se ve la trayectoria de salida de la curva, basta con ir quitando el contramanillar que se ha puesto para que la moto se vaya levantando de la tumbada conforme se acelera para salir del giro. En realidad, no hay que hacer ningún esfuerzo en sentido inverso para quitar el contramanillar. Basta con aflojar la presión que se está manteniendo sobre el puño para que la moto se vaya recuperando de la tumbada.

Solo a velocidades muy altas cuesta algo más de esfuerzo el contramanillar. En esta circunstancia, se puede ayudar al empuje del puño tirando del contrario.

El contramanillar es una técnica para la que se requiere sensibilidad, ya que basta una leve presión sobre el puño para que la moto responda con rapidez. Por otro lado, cuanto más libre esté el tren anterior de cargas con más facilidad responde. Ambas cosas nos llevan a la clave para aplicarlo, hay que evitar el apoyo excesivo del peso corporal sobre el manillar a la hora de frenar antes de iniciar la tumbada. Será muy difícil tener tacto al aplicar el contramanillar si como consecuencia de una frenada enérgica estamos intentando contener el traslado de nuestra masa corporal apoyándonos con fuerza sobre los dos puños del manillar. El control de la masa corporal lo haremos apretando las piernas contra el depósito para evitar desplazar el peso hacia delante sobre el manillar.

Con el contramanillar la tumbada se inicia en el mismo momento en que se aplica, con independencia de cómo lleva el piloto la distribución de su peso sobre la moto y además, controla al milímetro de manera instantánea el grado de inclinación de la máquina, justo lo que necesita un buen diseño de trazada.

Aconsejo al lector, que practique constantemente el contramanillar en las curvas, hasta hacer de la maniobra algo tan habitual y rutinario como apretar el embrague o cambiar de marcha. Una vez aprendido e interiorizado, ya no hay que prestarle atención y el piloto se puede concentrar en la programación y diseño mental de las siguientes maniobras a realizar, que es clave en el pilotaje de una moto.

- Calzadas resbaladizas o deslizantes.

En cualquier circunstancia en la que los neumáticos tengan menos adherencia con la calzada, es imperativo dejar un margen de seguridad en nuestro pilotaje mucho mayor. Esto significa menos velocidad, menos tumbada y mucha más anticipación en la previsión, lo que nos llevará a distancias de seguridad amplias, así como a cambios de marcha y frenada mucho más suaves. Evitar maniobras bruscas es fundamental.

Si se rueda sobre una superficie extremadamente resbaladiza, la velocidad se debe de adaptar llevando una marcha larga. Esto permite que los cambios con el acelerador no se transmitan con brusquedad a la rueda trasera haciéndola patinar y ladearse hacia un lado, resultando una inclinación rápida de la moto que nos obligará a una corrección brusca, todo ello es propicio para la caída. Reducir al mínimo necesario la inclinación de la moto en la curva. Utilización muy suave y leve solo del freno trasero, el freno delantero es muy brusco y la derrapada de la rueda muy difícil de controlar.

- Lluvia.

La lluvia no solo disminuye la adherencia de los neumáticos, sino que puede añadir frío y

entorpecer la visión del piloto. A las tres cosas hay que prestarle atención.

En cuanto al problema de la adherencia, hay que tener especial cuidado en los primeros momentos de lluvia ya que el agua puede formar un barrillo peligroso con la suciedad del asfalto.

Con unos neumáticos en buenas condiciones o de lluvia disminuye el problema de la conducción sobre mojado, pero hay que tener en cuenta el desgaste: unas gomas al 50% pueden valer todavía sobre seco, pero serán peligrosas sobre agua.

Para evitar los cambios bruscos de inercia se tiene que empezar a frenar antes, procurando no cargar en exceso el freno delantero, por tanto, iniciar la frenada con el trasero y terminar de ajustar suavemente con la maneta, de forma que se llegue al inicio del giro con la velocidad adecuada para con ello asegurarnos de no tener que utilizar los frenos durante el paso por curva.

Abrir el gas de forma suave utilizando, si es necesario, la zona de fricción del embrague (mantener embrague) en los casos en los que intuimos que la fuerza del motor se va a transmitir de una manera demasiado brusca a la rueda trasera.

El problema de la visibilidad viene por tres hechos: la cortina de agua que cae por delante de la moto, la que se retiene sobre la pantalla del casco y por último la tendencia de esta a empañarse con la respiración del piloto.

Lo único que podemos hacer con la cortina de agua que dificulta la visión de la carretera es moderar la velocidad, cuanto menos visibilidad clara exista en la distancia menos velocidad llevaremos para que tengamos tiempo de reaccionar ante imprevistos.

El agua que retiene la pantalla del casco, disminuye su transparencia, más cuanto más sucia esté o más rayas o imperfecciones tenga. Por tanto, lo primero es llevar la pantalla como nueva y lo segundo que esté limpia, tanto por fuera como por dentro y esto sí que está en nuestra mano. Se puede quitar esa agua periódicamente barriéndola con el dorso del dedo pulgar izquierdo, pero si está sucia, lo único que haremos será agravar el problema. A veces, girar la cabeza un poco hacia ambos lados hace que el propio aire limpie algo de esa agua que está estorbando la visión a través del casco. Existen líquidos en los comercios que, aplicados sobre la pantalla, facilitan que las gotas de agua resbalen con rapidez y no se queden sobre ella.

Para evitar que la pantalla se empañe hay que utilizar cascos que tengan una buena aireación interior, aun cuando aquella esté cerrada. En su defecto, un truco efectivo es evitar que la pantalla se cierre por completo, dejando una pequeña apertura para que pueda pasar el aire. Esto se consigue poniendo alguna cinta adhesiva sobre la montonera.

Si el agua traspasa el traje del piloto, el frío le engarrotará y hará disminuir la concentración. Ambas cosas son muy peligrosas. Por tanto, hay que llevar prendas apropiadas para que esto no suceda.

- Niebla.

La niebla, aparte de la visibilidad que escamotea, suele acompañarse de tiempo frío y asfalto mojado, lo que provoca que la visera se empañe con facilidad, agravando la visión y que las ruedas no tengan toda su adherencia habitual. Por tanto, más que una técnica de conducción, es una relación de normas de prudencia:

- * Rayas blancas y señales de tráfico sobre el asfalto.

Son superficies sobre las que siempre hay que tener precaución. Si ha llovido y están mojadas se vuelven muy resbaladizas y hay que procurar evitarlas pasando entre ellas o, si no es posible, mantener la moto lo más vertical al pisarlas sin acelerar ni frenar la moto en ese momento

- Manchas de aceite, gasolina o gasoil.

Pueden hacer derrapar las ruedas a poco que la moto lleve algo de tumbada. La única defensa es detectarlas en la distancia y evitarlas. Se suelen encontrar en las curvas que hay en las inmediaciones de las gasolineras y por lo general, son debidas a las pérdidas de los depósitos mal cerrados de los camiones.

- Viento.

En caso de viento fuerte, en especial si este es lateral, la moto tenderá a inclinarse y desplazarse obligándonos a contrarrestar con un traslado de peso corporal en contra del viento hasta encontrar el equilibrio que nos mantenga en la dirección apropiada. Dado lo importante que es reducir la superficie de contacto con el aire, es aconsejable esconder el tronco detrás del parabrisas, inclinándolo sobre el depósito de gasolina. Una velocidad moderada se impone, pero manteniendo siempre una aceleración adecuada para mantener constante el empuje de la moto. En estas circunstancias adelantar a los camiones implica el cese instantáneo de la fuerza que nos está intentando desequilibrar. Si no estamos atentos al traslado de peso que llevamos la moto se desviará de forma brusca hacia el camión o invadirá el carril contrario al terminar de pasarlo. El problema se complica si el viento no es constante y viene bajo la forma de rachas bruscas, o incluso, en direcciones cambiantes, lo que pondrá a prueba nuestros reflejos. En caso de viento muy fuerte y no digamos si se acompaña de lluvia u otras condiciones adversas, lo mejor es parar y tomarnos el con-tratiempo con filosofía.

- Derrapadas.

Las derrapadas, salvo las de la rueda delantera en la que nos en conmemoraremos a la

suerte, se pueden controlar realizando un contramanillar hacia el lado en el que se produce el derrape, es decir, la rueda trasera derrapa a la izquierda entonces giraremos la rueda delantera hacia la izquierda al tiempo que aminoramos suavemente la velocidad. Una vez controlado podremos continuar la marcha normalmente.

Los derrapes también los podemos provocar igual que en un turismo, es decir, iniciamos el giro, preferiblemente hacia la izquierda para poder apoyar esa pierna en el suelo al tiempo que actuamos de forma brusca sobre el freno trasero con lo que se provocará el derrape. Ojo, no hacerlo a excesiva velocidad.

Los cambios de sentido desde parados, en situaciones de mucha necesidad, lo podemos hacer frenando la rueda delantera, engranando primera velocidad al tiempo que aceleramos sin soltar el freno delantero con la moto inclinada hacia la izquierda y aliviemos embrague. Al no descansar todo el peso de nuestro cuerpo en la motocicleta, la rueda trasera patinará y hará girar sobre la rueda delantera toda la motocicleta. Cuidado se quema mucha goma.

- Otras consideraciones.

En el hipotético caso que tuviéramos que circular por zonas muy arenosas como una playa, circularíamos en marchas cortas bastante aceleradas, y lo haremos realizando acelerones continuamente para evitar que la rueda delantera se clave en la arena. Si durante la conducción esto ocurre, picaremos embrague (presionaremos la palanca de embrague hasta la mitad y la soltaremos de golpe) para que con ese tirón la rueda se levante y deje de enterrarse. Frenaremos con el freno trasero ya que al accionarlo la rueda frenada se clavará en la arena y la delantera no, por lo que, si dejamos de frenar y aceleramos, continuaremos la marcha sin problemas. Si frenásemos con el delantero clavaríamos la rueda delantera y dependiendo de la velocidad, caeríamos o haríamos un invertido con probable caída.

Ante una inevitable colisión, si tenemos la suficiente sangre fría, debemos recordar que el permanecer sujetos a la motocicleta nos puede causar mayores lesiones, por lo que en el momento del impacto debemos soltarnos de esta e impulsar un mínimo el cuerpo hacia arriba. Las lesiones que se producen en un cuerpo en el aire son menores que en un cuerpo estático o apoyado.

Videos relacionados

<https://www.youtube.com/watch?v=Pf77zSLmPi0>

<https://www.youtube.com/watch?v=tjXgAr9jj6w>

<https://www.youtube.com/watch?v=AKFcYXoiFzI>

