

AGUILAS LIBRES CUSTOM CLUB



MANUAL DE CONDUCCION EN GRUPO



ÍNDICE

1.	PROLOGO.....	3
2.	INTRODUCCIÓN	4
3.	RODAR CON AGUILAS LIBRES – COMPORTAMIENTO DEL GRUPO.....	5
4.	ORGANIZACIÓN PREVIA.....	6
4.1	Primer lider (1º Lider)	7
4.2	Segundo lider (2º Lider)	7
5.	SALIDA EN GRUPO	10
5.1	Primer etapa – Preparacion previa	11
5.2	Segunda etapa - Rodada	12
5.3	Tercer etapa – Evaluacion final	14
5.4	Resumen	15
6.	SEÑALES DE COMUNICACION.....	16
6.1	Posiciones en el carril de conduccion	20
6.2	Consideraciones de las señales de comunicacion	20
7.	FORMACION Y ADELANTAMIENTO	22
7.1	Adelanto de vehiculo de porte menor en via de doble sentido de circulacion.....	24
7.2	Adelanto de vehiculo de porte mayor en via de doble sentido de circulacion	25
7.3	Adelanto de motociclista o ciclista en via de doble sentido de circulacion.....	25
7.4	Adelanto entre dos grupos.....	26
8.	PRIMEROS AUXILIOS Y EMERGENCIAS.....	26
8.1	Botiquin de ruta	26
8.2	Tarjeta de emergencias	27
9.	RESUMEN Y ULTIMOS CONSEJOS.....	27
9.1	Efecto goma y distancia minima	29
9.2	Equipamiento personal y Seguridad	30
9.3	Respeto de las normas.....	30
9.4	Precaucion, tramo en obras	30
10.	GUIA PRACTICA PARA RODAR.....	31
10.1	Como revisar la moto	31
10.2	Navegacion	32
10.3	Palamenta.....	32
11.	EPILOGO	33
12.	AGRADECIMIENTOS.....	35
13.	NOTAS	36



1. PROLOGO

Uno de los aspectos que destaca a ALCC es su forma de rodar en grupo, su apego a las normas y la seguridad.

Aquí dejamos para todos aquellos que deseen rodar con nosotros el "Manual Previo de Rodar en Grupo". El mismo es el fruto del trabajo, entre otros, del Águila Enrike, (uno de los socios fundadores), sobre la base de la experiencia propia, recopilada a lo largo de muchos kilómetros, de la experiencia de otros que aportaron sus consejos, y de la experiencia de expertos volcada en distintos medios.

Su lectura se hace imprescindible para todos aquellos que se acercan a nosotros por primera vez, a fin que conozcan nuestra forma de rodar y las reglas a seguir. También para aquellos que llevamos más tiempo en ALCC y que a veces, fruto de la costumbre o la rutina, podríamos llegar a olvidar alguna de estas prácticas normas.

En síntesis su lectura es imprescindible para todos, el seguimiento de sus normas es obligatorio para cada vez que rodemos en grupo en el marco de ALCC.

Rodar en grupo con amigos es divertido, pero lo es más aún si se lo hace de forma segura.

Gracias a todos, esperamos que les sea de utilidad.



LOBO
Socio





2. INTRODUCCIÓN



Desde los inicios de AGUILAS LIBRES CUSTOM CLUB, esta tarea, la de crear nuestros propios consejos y sugerencias para rodar en grupo (para 2 o más motos) de una forma lo más segura posible, fue una de nuestras mayores preocupaciones, dado que esta era (y será por siempre), una de nuestra más obvias actividades habituales.

También sabíamos que aun cuando en los inicios éramos pocos, todos nos conocíamos y sabíamos cómo actuar marchando en ruta, con el tiempo al grupo se le irían incorporando nueva gente y a ellos habría que instruirlos con los mismos criterios, si es que pretendíamos seguir haciéndolo en la misma forma segura y ordenada.

Desde entonces esta CAPACITACION previa es un tema obligatorio a darle a cada uno de los miembros del club, cada vez que este fuera a integrar algún grupo en alguna salida, pero siempre es y fue hecha en forma VERBAL, gran parte, si no todo, lo que a continuación leerán en este manual, son los consejos más habituales que se les recuerdan a todos los integrantes de ALCC, tanto a Participantes, Aspirantes como Socios, SIEMPRE antes de cada salida en Grupo.

Cabe destacar que Aguilas Libres no es una agrupacion cerrada al cambio, ni a escuchar sugerencias o propuestas, este manual fue realizado con el esfuerzo y decicacion de todos, y bien, pueden surgir nuevas necesidades de adaptacion a las rodadas en grupo que podemos conversarlas y de creerlas convenientes seran agregadas a este manual.

Agradecemos a todos por la dedicacion de esos minutos valiosos para su lectura y conformidad del mismo en las rodadas de la agrupacion.



3. RODAR CON AGUILAS LIBRES – COMPORTAMIENTO DEL GRUPO



“No importa cuanto tiempo o kilometros tengas recorridos sobre tu moto, el hacerlo en compañía de dos o mas motos, tanto sea en una ruta, autopista o en ciudad, implica toda un nueva experiencia conductiva y de conocimientos.”



AGUILAS LIBRES CUSTOM CLUB tiene como una de sus filosofías principales, el intentar lograr que la Conducción en Grupos de Motos, sea lo mas segura posible y busca con este texto orientativo, no solo que sus Socios, Aspirantes y participantes tengan y cuenten con un completo resumen de consulta, si no que tambien, al exponerlo publicamente en nuestra Pagina Oficial en Internet (www.aguilaslibres.com.ar), tambien dejar nuestro humilde aporte para todo aquel motociclista, Agrupaciones o Moto Clubes.

Muchas cosas de lo que aquí leeras, son producto de la experiencia y de recopilaciones de aquello que consideramos valido, extraido la mas de las veces de varios textos encontrados en Internet, publicado por otros Motoclubes o Agrupaciones de distintos paises, y ademas le hemos incorporado y adaptado algunos otros conceptos y/o temas, probados, adoptados y adaptados, segun nuestra propia experiencia y criterio aquí en Argentina.

Obviamente que para lograr la correcta aplicación de varias de las sugerencias y consejos que aca se dan, dependera fundamentalmente de ir logrando, mediante la constante capacitacion, una similar capacidad conductiva grupal.

4. ORGANIZACIÓN PREVIA

Para lograr que una salida programada a cierto lugar y con varias motos participantes, este medianamente organizada y sea lo mas segura y divertida posible, se deberan respetar minimamente algunas normas basicas y mantener cierta disciplina, para ello se debera primeramente designar a los responsables de la rodada, que seran quienes esten al frente en la organización del viaje. Como es logico, dichos responsables deberan ser los mas expertos en lo que a Conduccion en Grupo se refiere, dado que es muy distinto a rodar completamente solo.

Entre los responsables deberan consensuar previamente y con cierto tiempo antes de comenzar la salida, todo lo referente a la misma (evaluar rutas, forma de rodar, señas, etc.). Para ello sera necesario no solo conocer todo lo referente a donde uno desea llegar (y obviamente volver), sino tambien el tratar de conocer previamente la cantidad de participantes y sus acompañantes, y tener asi una idea de la habilidad conductiva y del tipo y cilindrada de cada moto, para poder esbozar previamente como sera la ubicacion (posicion) de cada integrante al circular, dentro del grupo.



4.1 Primer lider (1º Lider)

Es el que estara ubicado en la primer posicion al rodar y sera el responsable de dirigir al resto del grupo, es tambien quien iniciara las señas y maniobras a realizar.

Al momento de rodar, el 1º LIDER tiene varias responsabilidades, a saber:

- El evitar que en la formacion se produzca el "efecto goma". Se denomina asi al efecto de distanciamiento exagerado de una parte (o de todo el grupo). Esto generalmente ocurre al producirse alguna aceleracion brusca, por ejemplo al inicio de la rodada. Para evitar esto el 1º LIDER debera tener en cuenta 2 cosas, la primera al acelerar, hacerlo en forma suave para disminuir dicho efecto, y ademas hacer previamente la seña correspondiente, para poner en sobreaviso al resto del grupo.
- El mantenerse siempre alerta a cualquier posible cambio y/o peligro y "dar el aviso" (seña) con el suficiente tiempo, para que todo el resto pueda enterarse y estar prevenido para obrar en consecuencia.
- Es el que debe decidir cuando y donde se efectuara alguna maniobra (sobrepaso, detenerse, etc.).
- Es quien, conjuntamente con el 2º LIDER, organizara cada grupo y designara la ubicacion de cada integrante, ubicando por lo general a los principiantes y/o menos expertos, inmediatamente detras del 1º LIDER, luego aquellos con las motos menos veloces o con algun inconveniente menor mecanico o aquellas motos con dos pasajeros, y recien detras a los más experimentados, quienes se encargaran de vigilar y controlar a los que circulen por delante, para que, en caso de estimarlo necesario, en la siguiente detencion, indicarles algun error u omision cometido, a los efectos de que lo sepan y corrijan.
- También debe acordar cual es la velocidad de cruce que van a llevar en el grupo. Esto es sumamente importante dado que al grupo lo pueden integrar motos de diferentes características, performances, estado, etc para asegurarse que puedan llevar un ritmo.

4.2 Segundo lider (2º Lider)

Es el que se ubicara en la ultima posicion del Grupo y actuara de apoyo y control con el 1º LIDER.

Por ejemplo, en el caso especifico de seña del 1º LIDER, de querer efectuar el SOBREPASO a algun vehiculo en Formacion de Grupo (en otro capitulo se explicara las diferentes formas de que el grupo puede llegar a adelantar a un vehiculo) .



Le cabe también a este 2º LIDER, dado su privilegiada posición (ultimo), el de velar y controlar el accionar de cada uno de los integrantes del grupo, por cualquier problema o eventualidad que pudiera surgir.

Este 2º LIDER debería, en lo posible, de tener una moto algo mas rápida que el resto, para que en el caso excepcional y de ser necesario, por ejemplo algun percance en alguna moto, pueda alcanzar facilmente al 1º LIDER y poder ponerlo al tanto de la situacion.

Dada su posición es el responsable durante la rodada que no se produzca el efecto goma. Para ello se adelantará lo necesario como para que el numeral que lo precede se de cuenta que se esta quedando.

En caravanas o salidas largas, cuando las motos van cargadas con equipaje (Bidones, maletas, bolsos, colchones inflables, etc) es el responsable de controlar durante la rodada que vaya todo debidamente acondicionado, que no vayan redes sueltas, sogas colgando, etc. Ante la detección de una novedad de este tipo, deberá adelantarse y solicitar al lider detenga la marcha para solucionar el problema. La no observación de esto genera en el mejor de los casos una pérdida de cosas y en el peor un incidente/accidente.

El 2º Lider es el UNICO, que cuando se esta Circulando en Grupo, puede rebasar a compañeros

Si en el viaje a proyectar, se fuera a recorrer una importante cantidad de kilometros, sobre rutas y/o autopistas, los lideres deberan contar con la mas exacta y correcta informacion previa de dicho trayecto, esto es el estado del pavimento en las rutas a circular, del posible clima, y tratar de obtener, de ser posible, planos impresos como para cada integrante, aun cuando uno o mas integrantes tuvieran GPS (Global Posicion Satelital). Todo esto hoy, con las facilidades que brinda Internet, no es tan dificil de lograr.

Dependiendo de la cantidad de participantes y sus tipos de motos, distancias a recorrer, o de todo aquello que estimen pertinente, se evaluara y estimara la cantidad de Grupos a formar, de quienes y en que posicion integraran cada grupo, de la velocidad de circulacion, de todos o de cada grupo en particular.

Los integrantes de CADA GRUPO, deberan acatar SOLO las ordenes/señas de sus correspondientes lideres.



Se tratara siempre de formar pequeños grupos, de no mas de 4 o 5 motos. Los grupos pequeños permiten circular y realizar maniobras de manera mucho más rapidas y seguras, ademas cualquier conductor que pretenda sobrepasar al grupo, ya sea en ruta o autopista, podra hacerlo de forma mucho mas rapida y segura para todos. Un grupo pequeño y compacto es mucho mas dificil de ser separado por los semaforos en las ciudades, o ser “intercalado” por algun otro vehiculo (auto, moto o camion).

Se estipulara y dara a conocer a TODOS los integrantes de cada uno de los grupos, las distancias MINIMAS y MAXIMAS SUGERIDAS a mantener con el integrante que nos anteceda, y que esta debera ser respetada mientras se este rodando. El mantener y respetar SIEMPRE esta distancia prudencial y segura entre integrantes, es lo que le permitara a cada integrante del grupo, el suficiente tiempo y espacio, para poder reaccionar ante obstáculos o maniobras inesperadas, ademas de poder mantener al grupo juntos y evitar de esa manera que algun vehiculo se interponga entre los integrantes, con el riesgo que ello implicaria. El circular en forma claramente ordenada, y de ser posible todos portando un visible distintivo que nos identifique como integrantes de una agrupacion, no solo da un buen aspecto, si no que es signo inequivoco de orden y disciplina, logrando increíblemente tambien un mayor respeto por parte del resto de otros vehiculos.

Los responsables de la rodada seran los encargados de que se cumplan todo lo previamente establecido, como asi tambien lo inherente a las siguientes 3 Etapas Basicas de la organizacion de una salida, como asi tambien de las evaluaciones posteriores, tanto de la salida como de cada uno de los que la integraron.



5. SALIDA EN GRUPO



“Es aconsejable que en toda Salida en Grupo, se traten de respetar la mayor cantidad posible de sugerencias enumeradas en este capítulo, el cual, dividiremos en 3 etapas. Preparacion previa, Rodada y Evaluacion final”.



5.1 Primer etapa – Preparacion previa

En esta etapa, quienes hayan sido ya designados previamente como LIDERES PRINCIPALES, seran los que deberan realizar una serie de tareas de analisis y estudios previos. Las primeras seran en todo lo referente al origen y el destino, y ademas saber exactamente la cantidad de participantes, de sus tipos de motos y cilindrada, experiencia conductiva, etc. una vez que se tenga esa informacion se debera realizar lo siguiente:

1. Se debera tratar de llevar uno o mas mapas impresos, lo mas actualizado posible, con distancias entre puntos, detalle del tipo (Provincial, Nacional, etc.) y numero de ruta, lo cruces, las estaciones de servicios, posibles desvios alternativos de emergencia. Es aconsejable contar con GPS.
2. Con las herramientas mencionadas anteriormente, recien se podra estudiar cual seria el mejor trayecto, tratando de averiguar el estado actual de toda su extension (para el caso de que ninguno de los participantes lo conociera) y el posible clima que tocara, según la fecha estimada de viaje.
3. Para el exclusivo caso de que la rodada no fuera a terminar en el mismo dia, por tener que recorrer una cantidad importante de kilometros o lo que fuere, se debera evaluar la cantidad diaria POSIBLE de kilometros a poder recorrer (etapas), dependiendo esto de varios factores (Km totales a recorrer, dias disponibles, clima, trafico, disparidad en los grupos, los distintos tipos de pisos por los que se transitara (pavimentos, ripio, arena, etc.)). Es muy importante tambien el tratar de resolver PREVIAMENTE A LA SALIDA, el tema de alojamiento y comida, tanto en destino como en las etapas intermedias, si las hubiere.
4. Establecer las distancias en kilometros lo mas precisas posible entre cada estacion de combustible, y cada vez que haya una detencion, corroborar que TODOS llenen sus tanques de combustible. Si fuera posible, tambien tratar de obtener en cada etapa, contactos de auxilios Mecanicos, destacamentos policiales y Centros Asistenciales Medicos mas cercanos, en la ruta a recorrer.
5. Tener un listado con los numeros de celular de cada integrante, corroborar que cada integrante lleve consigo su tarjeta de emergencias. Esta deberá llevarse siempre en el portadocumento.



6. Establecer el día, horario y el lugar de salida, y comunicárselo fehacientemente a todos los integrantes de la salida.

7. Puntualidad con los horarios y motos en óptimas condiciones.

Todos los integrantes deberán presentarse en la salida, ya con el tanque de combustible COMPLETO y puntualmente en el horario establecido.

Es responsabilidad de cada conductor en los días previos a la salida, efectuar un completo y minucioso control general del estado de su moto (luces, frenos, aceite, cadena, lubricación, etc). Como así también la documentación pertinente: DNI, Licencia de Conducir vigente, Cédula verde, seguro vigente y VTV.

Una moto en malas condiciones perjudica al grupo y puede poner en riesgo al conductor de la misma, otro integrante o un tercero.

8. Evaluar, de acuerdo a las características particulares de la rodada, que tipo y cantidad de repuestos y herramientas mínimas deberá llevar cada integrante en su moto, como así también algún botiquín médico básico, y dos o más personas con conocimientos de primeros auxilios.

9. Evaluación Meteorológica: Se debe evaluar las condiciones meteorológicas por lo menos entre 24 y 48 hs previas a la salida a fin de poder determinar si en el momento de iniciar la partida habrá tormenta, lluvia, niebla etc a los fines de decidir si se sale, se demora o se cancela la salida. También se deberá evaluar las condiciones meteorológicas de toda la ruta para saber a qué nos vamos a enfrentar y poder decidir en consecuencia, particularmente en salidas largas.

5.2 Segunda etapa - Rodada

RODAR EN GRUPO - 2ª Etapa (La rodada propiamente dicha)

Cumplido todos los pasos previos a la *PRIMERA ETAPA*, nos encontramos listos para la mejor parte, que será la rodada misma.

Esta etapa abarca todo lo concerniente a la realización misma del viaje.



Comienza obviamente en el día, hora y lugar de la salida pre-establecido, y es de primordial importancia que TODOS los participantes de la misma tomen todos los mayores recaudos para estar en horario, a la hora pactada los líderes tienen la tarea de antes de iniciar la rodada, agruparse con todos los integrantes y dar una charla que llamaremos **charla de pre-rodada**

La misma tiene como finalidad repasar los temas más críticos de rodar en grupo.

* Primeramente, se les dará a conocer la ruta a recorrer, con el mayor detalle y explicaciones posibles, lo óptimo, de ser un viaje de varios días y/o kilómetros, sería entregar un plano impreso a cada integrante, de cada etapa/día.

En dicho plano deberían estar remarcados claramente el/los punto/s de SALIDA y LLEGADA de cada etapa/día, cruces importantes (rutas, ciudades, rotondas, etc.), algún probable camino alternativo (si lo hubiera) para el caso de alguna impedimento de circular por la ruta elegida, probables lugares y horarios de detención, y toda aquella información que los líderes creyeran conveniente informar al resto.

Esto cobrará particular importancia, para el caso de que alguien tuviere algún desperfecto mecánico y/o de salud y debiera separarse provisoriamente del grupo, siempre con la compañía de algún otro integrante, para poder combinar luego (vía telefónica) donde reencontrarse con el resto del grupo, evitando retrasar al resto

* Se hará un recordatorio general de cómo actuar al rodar en grupo y sobre las diferentes y posible situaciones a sortear, formas de circular (fila o Z), que hacer en el caso de que algún vehículo se intercale en la formación, detención parcial del grupo por un semáforo, etc.

* Se recordará (y practicará) sobre las señas principales de comunicación y de cómo realizarlas correctamente, conjuntamente con los diferentes posibles tipos de maniobras de sobrepaso a utilizar, con sus correspondientes señalizaciones de aviso previo

* Se dará a conocer la Velocidad Crucero a la que se circulará en cada tramo/trayecto/situación, como las distancias Mínimas y Máximas SUGERIDAS a respetar entre motos, también como proceder en el caso de que algún miembro así no lo hiciera, etc.

Es muy importante que si algún integrante tuviera alguna duda o problema, lo aclare al momento de esta charla y antes de comenzar a rodar.

Una vez cumplimentado todo lo anterior explicado, se procederá a ir formando cada grupo, en algún lugar conveniente y seguro

En cada grupo, cada integrante deberá ubicarse con su moto, con el motor detenido, y en el lugar previamente asignado de circulación dada en su grupo, ya listo (sentado sobre su moto) como para poder comenzar el viaje.



Con todos los integrantes de cada grupo ya ubicados, es muy recomendable, antes de la partida, que el 2º LIDER de cada grupo solicite el hacer una ultima verificacion de

- *Luces de posicion*
- *Luces de freno*
- *Luces de las balizas*
- *Luces de giro*

(Esto es para evitar algun inconveniente o confusion por algun foco quemado o bien para evitar contratiempos en los controles de policia en ruta).

Luego, solo restara el comenzar a disfrutar del viaje e ir implemtando y respetando cada paso, en cada etapa, hasta completar el regreso, esa sera LA META FINAL

5.3 Tercer etapa – Evaluacion final

Esta ultima etapa, aun cuando en principio parezca de poca importancia, no es asi, dado que de la experiencia recogida de cada salida, se sacara siempre alguna (o varias) conclusiones de todo aquello realizado correctamente y aquello que no, y seguramente se evaluara que se deberia corregir a futuro, para que las proximas salidas, puedan ser cada vez mas seguras para todos y cada uno de los integrantes de la misma.

TERCERA ETAPA

Es la concerniente, luego de concluida la rodada, a la evaluacion que deberan hacer los dos lideres principales, no solo de la rodada, sino del comportamiento de todos y cada uno de los integrantes, de haber algo fuera de lo normal, esto debera luego ser comunicado al responsable del area de salidas y a la comision de seguridad de la agrupacion, para que se analice y se tomen las medidas correspondientes, a fin de lograr la mejoría en la seguridad de futuras rodadas en grupo.

Una vez concluida la Salida, y en cada etapa (si las hubo), los LIDERES PRINCIPALES, conjuntamente con los sub - lideres (si es que los hubo), deberan realizar una **charla de Post-Rodada**, adonde deberian realizar cada uno, una breve evaluacion, y ver y dejar constancia escrita, de que y cuanto de lo planificado se cumplio correctamente, y manifestar a su criterio que se podria corregir, cambiar, o mejorar, como tambien el solicitar felicitar el accionar de algun/os integrante/s, etc., por alguna situacion en particular.



Todo ello se hara a los efectos de poder luego evaluarlo a posteriori y tranquilamente, y darlo a conocer y debatirlo entre todos los integrantes, con el solo fin de poder seguir sumando experiencia valedera, para que cada proxima salida, sea cada vez mas seguras y disfrutables para todos.

5.4 Resumen

Entonces repasemos, una vez decidido el lugar de destino de la rodada, y conociendo todos los integrantes que participaran de la Salida, lo primero y primordial es designar quienes seran los lideres principales, que seran tanto los responsables de la seguridad del grupo, como de la organizacion general, y del cumplimiento de lo citado. Dicha eleccion de los lideres obviamente sera hecha por el encargado del area de salidas de la agrupacion (si amerita), si no, se hara por el responsable o promotor de la salida.

Sin importar cual sea el caso anterior, se deberia tener fundamentalmente en cuenta, obviamente primero a aquellos con probada experiencia conductiva en grupo, y si hubiera sido como lider, mejor aun.

Cada rodada deberia de ser una importante experiencia para el resto de los integrantes del grupo, dado que cada uno de ellos, pasado cierto tiempo de experiencia, deberia de poder estar en condiciones de obrar como Lider, primeramente en salidas cortas o de poco riesgo, para luego si poder serlos de salidas de mayor importancia. Esta es otra de las tareas que deberan tener en cuenta los lideres, para el caso de que quizas a futuro se cuente con grupos de muchos asistentes o en algun caso de extrema necesidad.



6. SEÑALES DE COMUNICACION

Obviamente al viajar en grupo, el tema de estar "comunicados de alguna forma", si ello fuera posible, cobra una fundamental importancia.



A continuación, se indicaran y se explicaran las señas mas habituales utilizadas.

 <p>DETENER LA MARCHA</p>	 <p>FORMACION EN HILERA</p>	 <p>FORMACION EN Z</p>	 <p>AVISO DE PARADA URGENTE</p>
 <p>REDUCIR VELOCIDAD</p>	 <p>AUMENTAR VELOCIDAD (ACELERAR)</p>	 <p>ACERCARSE</p>	 <p>HACIA LA IZQUIERDA</p>
 <p>HACIA LA DERECHA</p>	 <p>PELIGRO A LA IZQUIERDA</p>	 <p>PELIGRO EN AMBAS DIRECCIONES</p>	 <p>PELIGRO A LA DERECHA</p>



Por razones obvias, no puede hacerse en forma VERBAL, y como por lo general y por razones economicas, generalmente no se puede contar con algun sistema de comunicacion electronico para TODOS los integrantes del grupo, es por ello que se ha estipulado casi internacionalmente, un conjunto de señas visuales, con alguna de las manos y/o pies, para la mayoria de las maniobras y/o situaciones mas habituales que puedan llegar a suceder, cuando se esta circulando.

DETENER LA MARCHA

Señal con el brazo izquierdo arriba y puño cerrado, que la impulsaran solamente los lideres de la formacion indicando que todos deben frenar sus motocicletas. Normalmente la señal la utilizara el primer lider, pero en caso de que el segundo lider observe algo en la formacion o reciba informacion de otro integrante de la formacion que amerite detener la marcha del grupo, este se arrebassara a la formacion y dara la señal al primer lider de detener la marcha.

FORMACION EN HILERA O FILA

Señal realizada con el brazo y dedo índice extendidos hacia arriba, esta indica que toda la formacion puede ir libre

FORMACION EN Z O ZIG ZAG

Señal realizada con el brazo extendido hacia arriba con el dedo índice y medio apuntando arriba tambien.

El lider puede invertir la formacion ubicandose en el tercio derecho del carril, en este caso el resto del grupo debera tomar el tercio contrario del carril por donde venia circulando, haciendo un efecto espejo de la formacion. Este movimiento no se indica por señas, solo es relizado por el primer lider para no hacer tan monotono el viaje.

AVISO DE DETENCION URGENTE

Señal realizada con el brazo izquierdo tocandose varias veces el casco, por cualquiera de los motociclistas que integren el grupo, esta señal sera observada por el 1º lider, si este no logra visualizarla en lo inmediato el 2º lider sera quien arrebassara la formacion informandole al 1º lider con la seña de detener la marcha que algo sucede en la formacion. Una vez la formacion a resguardo se determinara que sucede con el motociclista que solicito la detencion de la formacion, pudiendo ser cuestiones mecanicas, o de salud.



REDUCIR LA VELOCIDAD

Señal realizada con el brazo extendido hacia afuera y la palma viendo hacia abajo oscilando el brazo bajando hacia su costado. Generalmente cuando el grupo viene rodando a velocidad constante el 1º lider observa algun embotellamiento, señal informativa de reducir la velocidad, se esta ingresando a un puesto de cobro de peaje, o existe un banderillero avisando tareas en ruta, accidente o cualquier otro motivo que genere un riesgo continuar a la velocidad que venian circulando, informara al grupo mediante esta seña, aminorar la marcha.

AUMENTAR LA VELOCIDAD

Esta señal es efectuada con el brazo extendido hacia afuera y la palma viendo hacia arriba oscilando el brazo hacia arriba. Denota la necesidad de apresurar la marcha del grupo para volver a la velocidad optima para la rodada.

ACERCARSE

Realizada con el brazo extendido hacia afuera y la palma hacia adelante oscilando el brazo en arco hacia adelante, Indicacion que dara el Lider directamente a un miembro de la formacion que este tomando mayor distancia a la sugerida para la rodada en grupo, cuando la formacion viaja de manera compacta y respetando las distancias de seguridad, la seguridad aumenta.

HACIA LA IZQUIERDA / HACIA LA DERECHA

Señales realizadas con el dedo indice apuntando hacia la izquierda o derecha. Son de referencia o para completar algun dialogo con el grupo.

PELIGRO A LA DERECHA

Señal realizada extendiendo el pie derecho, indica que hay un obstaculo en la calzada a la derecha del lider (pozo, animal muerto, objeto sobre la calzada).

PELIGRO A AMBOS LADOS

Señal realizada extendiendo ambos pies, indica que hay un obstaculo en toda la calzada (loma de burro, cruce ferroviario, baden, etc)

PELIGRO A LA IZQUIERDA

Señal realizada extendiendo el pie izquierdo, indica que hay un obstaculo en la calzada a la izquierda del lider (pozo, animal muerto, objeto sobre la calzada)



6.1 Posiciones en el carril de conduccion

Para poder comprender las explicaciones en cuanto a posiciones en un carril, es necesario observar el proximo grafico, adonde se indican las mismas.



Posiciones en el caril.

Como se ve en la ilustración, cada carril le otorga a la motocicleta tres posiciones posibles. Al circular en una formación bien marcada, tomando en cuenta las posiciones dentro del carril, cada motociclista contará con los siguientes beneficios:

- Mejorar su capacidad de ver y ser visto.
- Evitar los puntos ciegos de los demás.
- Evitar peligros de las superficies.
- Proteger su carril de los demás conductores.
- Comunicar sus intenciones.
- Evitar ráfagas de viento producidas por otros vehículos.
- Proporcionar una ruta de escape.

6.2 Consideraciones de las señales de comunicacion

Cuando el primer líder, realiza una señal, toda la formación debe replicarla para que todos estén al corriente de lo que va a acontecer, esto no significa que las señales deban ser del mismo modo que las ejecuta el líder, cada integrante del grupo debe analizar estas y traducirlas según su posición en la formación.



Por ejemplo, cuando el lider indica que hay peligro a su izquierda, (si esta transitando por el 1 tercio del carril) el conductor inmediato detras de el (circulando por el 3er tercio del carril) no debe replicarla, por que estaria indicando al grupo que a su izquierda se encuentra el obstaculo o peligro, que seria en el tercio central del carril. Esto puede generar confusion en el resto de los conductores.



Y en el caso que el primer lider indique peligro a su derecha, (tomando mismo ejemplo de carril que el anterior), el conductor inmediato detras de el debera analizar el peligro y si esta en el tercio central debera indicar el mismo con su pierna izquierda, si el obstaculo esta a su derecha debera repetir la señal del lider.





7. FORMACION Y ADELANTAMIENTO

Los tipos de formacion empleados en rodadas son dos, en Z o zigzag y en fila o hilera.



El termino Hilera no indica que debemos ir uno atras del otro, cada integrante de la formacion podra tomar cierta posicion en el carril que le permita tener amplio campo visual y debera respetar las distancias de seguridad entre el conductor de adelante que debera ser de aproximadamente 2 segundos o bien la distancia imaginaria de una moto.

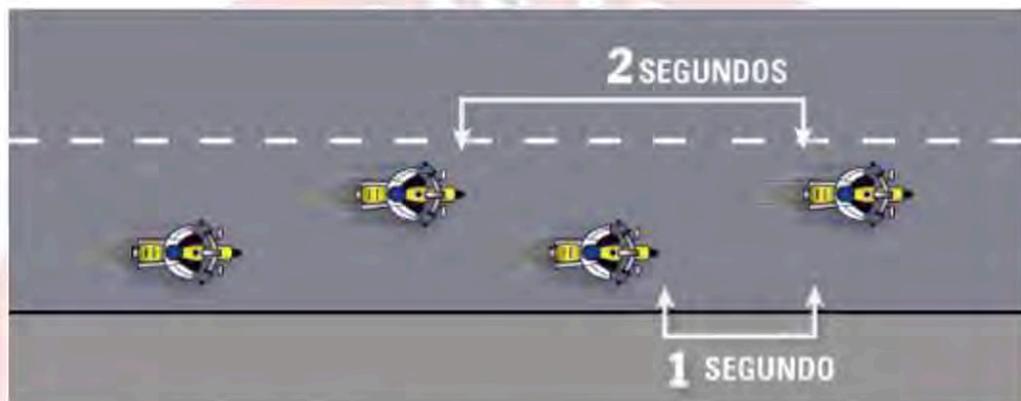
Generalmente el lider indicara a la formacion viajar en hilera, cuando tengamos un camino con demasiadas curvas, algun obstaculo como un auto detenido en banquina, un peaton por la banquina, un ciclista u otra motocicleta a la cual debemos arrebasar sin necesidad de cambiar de carril, cuando ingresamos a un puesto de cobro de peaje, cuando se transita por caminos irregulares como el ripio o tierra, rotonda, o al tomar una rampa de ingreso o egreso en autovias, en ingresos a rotondas, etc.

Tambien es valido tomar la decision de circular en hilera en tramos de los caminos con demasiada congestion vehicular.

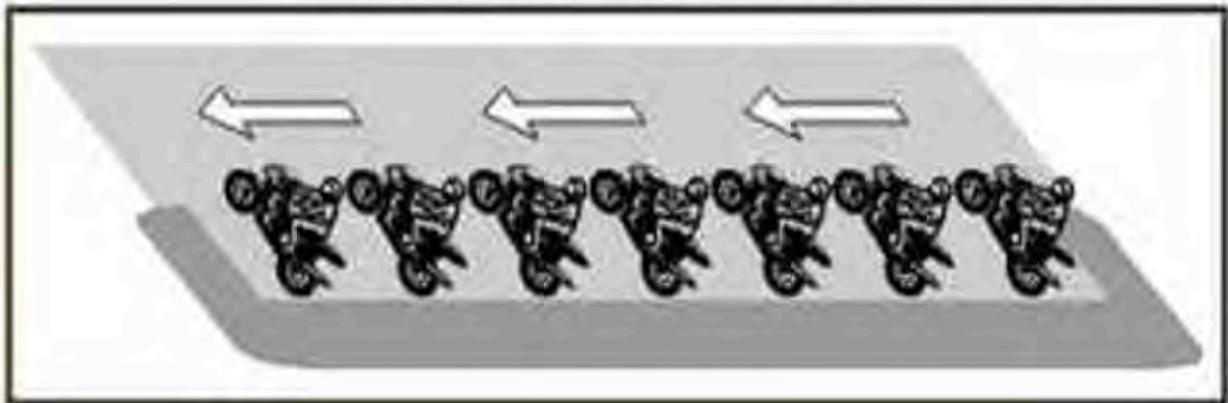


Una formación en zig zag permite tener un espacio de colchón adecuado entre las motocicletas, para que cada conductor tenga suficiente tiempo y espacio de maniobrar y reaccionar ante un peligro. El líder maneja en el tercio izquierdo del carril, el siguiente conductor debe ir por lo menos un segundo detrás de él en el tercio derecho del carril; el resto del grupo sigue el mismo patrón.

La distancia de seguridad sera la misma que en la formacion en hilera entre los conductores impares y los conductores pares iran un segundo mas retrasados que estos, es importante que el conductor que ocupa el tercio derecho de la formacion, sea capaz de visualizar ambas luces de giro del conductor que tiene adelante en el tercio izquierdo, para poder tener presente las maniobras a realizar.



ALINEACIÓN PARA EL PARQUEO



Cuando se circule por autopistas, avenidas o rutas con mas de un carril, el adelanto en formacion se realizara por el carril proximo izquierdo.

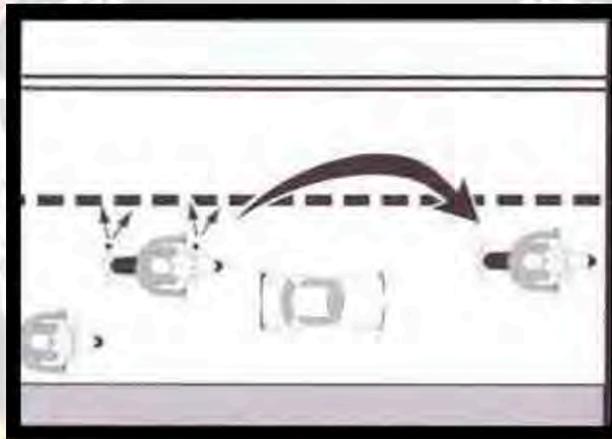


ROL del 1º y 2º Lider

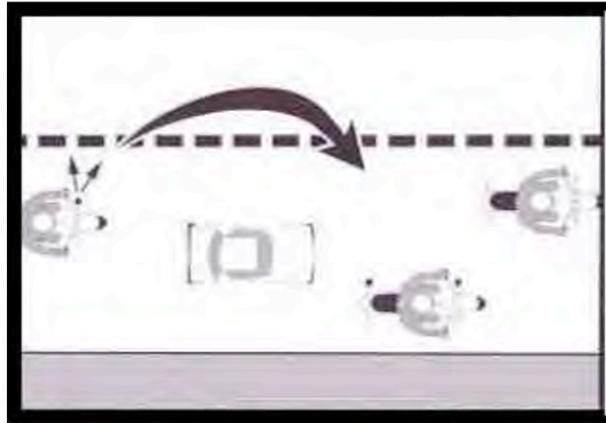
Cuando el 1º Lider decida o prevea realizar un sobrepaso, o sea, que todos en conjunto haran el sobrepaso, anticipara su maniobra con la luz de giro, el 2º LIDER en este caso, sera el que debera evaluar, de acuerdo al transito, cuando el, debera ocupar primeramente el carril inmediato izquierdo, bloqueando asi la posible circulacion de algun otro vehiculo por detras, pudiendo recien entonces el 1º Lider comenzar la maniobra de sobrepaso conjuntamente con el resto del grupo, cambiando de carril en forma totalmente segura.

7.1 Adelanto de vehiculo de porte menor en via de doble sentido de circulacion

Los motociclistas en una formaci3n en Z o zig zag se deben adelantar uno a la vez. Primero, el l3der debe apartarse del grupo y pasar cuando sea seguro. Despu3s de pasar, el l3der debe regresar a la posici3n de la izquierda y continuar su marcha a la misma velocidad que conduc3a antes de pasar a fin de abrir espacio para el pr3ximo motociclista.



Despu3s que el primer motociclista pase con seguridad, el segundo motociclista debe avanzar hacia la izquierda y esperar el momento adecuado para pasar. Despu3s de pasar, este motociclista debe regresar a la posici3n de la derecha en el carril y abrir espacio para el pr3ximo motociclista. Hay quienes sugieren que el l3der debe moverse hacia el lado derecho despu3s de pasar un veh3culo. Esto no es una buena idea. Eso impulsa al segundo conductor a pasar e incorporarse al carril antes de que exista suficiente espacio libre frente al veh3culo que ha adelantado. Es m3s seguro y sencillo esperar hasta que haya suficiente espacio delante del veh3culo que ha adelantado para permitir que cada conductor se mueva hacia la misma posici3n que ocupaban antes de pasar.



7.2 Adelanto de vehiculo de porte mayor en via de doble sentido de circulacion

En el caso que la formacion deba adelantarse a un vehiculo de gran porte, camion, micro, maquina agraria etc, el sobrepaso sera tambien de a uno por vez, pero la formacion estara en fila en lugar de Z.

Antes de realizar la maniobra de sobrepaso, el líder indicara que la formacion cambia a hilera, de esta manera todos los integrantes del grupo tienen una mejor visión del tránsito que viene de frente. El líder inicia el sobrepaso y espera al resto de la formacion mas adelante, una vez que todos hayan concluido el sobrepaso se volvera a dar la indicacion de continuar en formacion de Z.

7.3 Adelanto de motociclista o ciclista en via de doble sentido de circulacion

En el caso que la formacion deba adelantarse a un conductor de motocicleta, o ciclista, y debido al tránsito en ambos sentidos, sea difícil someter el grupo a un sobrepaso, tal como se lo indica en el punto 6.1 "Adelanto de vehiculo de porte menor en via de doble sentido de circulacion" el sobrepaso sera en formacion, pero la formacion estara en fila en lugar de Z.

Para realizar el sobrepaso, el primer líder del Grupo dará la indicacion de formacion en fila e indicara con su pie derecho el obstaculo adelante, que sera el ciclista o motociclista que circula por el 3er tercio del carril

Una vez concluido el sobrepaso, y con una distancia prudencial entre el obstaculo, el primer líder indicara nuevamente formacion en zig zag en su grupo, continuando normalmente.



7.4 Adelanto entre dos grupos

Cuando la rodada amerite mas de un grupo, estos deberan circular con una distancia entre si de por lo menos 1000 metros.

Por diferentes circunstancias puede ocurrir que el grupo que viene detras (Grupo 2), supere en velocidad e intente pasar al primer grupo (Grupo 1). La forma correcta de realizar el sobrepaso sera la siguiente:

El primer lider del Grupo 1, debera anunciar a su grupo que se circulara en formacion en fila, poniendo la luz de giro indicando la derecha, guiando a su grupo a conducir en el tercio del carril del lado derecho, una vez que el grupo en su totalidad en dicho tercio del carril, el primer lider le indicara con su mano izquierda que el grupo que viene detras puede rebasarlo sin quitar la luz de giro. esto le dara la informacion al primer lider del Grupo 2 que tiene derecho a paso, utilizando el mismo carril, pero por el primer tercio del mismo.

Para realizar el sobrepaso, el primer lider del Grupo 2 dara la indicacion de formacion en fila e indicara con su pie derecho el obstaculo adelante, que sera la primer formacion que circula por el 3er tercio del carril.

Una vez concluido el sobrepaso, y con una distancia prudencial entre ambos grupos, los primeros lideres indicaran nuevamente formacion en zig zag en cada uno de sus grupos, continuando normalmente.

8. PRIMEROS AUXILIOS Y EMERGENCIAS

Como se indico anteriormente, es imprescindible en viajes en ruta, contar con un botiquin de primeros auxilios e informacion personal de cada integrante de la rodada.

A continuacion se indican segun nuestra experiencia lo minimo e indispensable ante alguna lesion o imprevisto en el viaje.

8.1 Botiquin de ruta

Kit Desinfección :

Gasas estériles , vendas , hisopos , tijeras , pinza de depilar , Guantes descartables , Tintura de Iodo , Agua oxigenada , Cinta adhesiva , rectángulo de nylon para freezer, toallita femenina (sirve como aposito), preservativo (este sirve para proteger una herida de las manos sucias por ejemplo)

Medicación :

Reliveran, Ranitidina 150 mg, Buscapina o Sertal Compuesto, Ibuprofeno 600, Diclofenac potásico 75mg, Aspirina/Novalgina, pastillas de carbón, Loratadina, pastilla para potabilizar agua.

Gotas y Pomadas:

Colirio esteril, Platsul o Fisioderm.



8.2 Tarjeta de emergencias

Cada concurrente debera llevar consigo una tarjeta de emergencias con todos los datos necesarios ante un accidente.

La misma se encuentra disponible en formato editable en nuestro foro oficial.

	NOMBRE: _____	SEGURO Y TEL: _____
	EMERGENCIAS: _____	PATENTE: _____
	OBRA SOCIAL: _____	NOMBRE Y TELEFONO DE FAMILIARES:
	Nº AFILIADO: _____	1. _____
	GRUPO FACTOR: _____	2. _____
	ENFERMEDADES: _____	3. _____
	ALERGICO: _____	4. _____
	MEDICACION: _____	
 A.L.C.C. AGUILAS LIBRES CUSTOM CLUB 	 A.L.C.C. AGUILAS LIBRES CUSTOM CLUB 	

9. RESUMEN Y ULTIMOS CONSEJOS

Rodada es todo desplazamiento que se realiza utilizando como medio de transporte la motocicleta, independientemente de que se integren vehículos de más de dos ruedas a dicho movimiento.

Normalmente todos los miembros deberán salir juntos y regresar juntos, como un equipo, a no ser que por algún motivo no puedan y así lo expresen al iniciar la salida. Asimismo, por norma, la rodada en grupo se hará en formación, adoptando la que más convenga, según el tipo de ruta elegida, la distancia, el tránsito o lo que las circunstancias del momento aconsejen. En general, la más aconsejable, por seguridad, será la formación en Zig Zag o también llamada en Z. Esta formación, básicamente proporcionará protección contra otros vehículos, impidiendo que estos se mezclen con la formación (debido a que se ocupa todo el ancho del carril) y a su vez mayor seguridad en caso de una caída, impidiendo que se vean involucradas varias motos, dado tiempo y espacio para maniobrar. Por contrapartida, será una formación más rígida y lenta. Especialmente apta para circular en autopistas de varios carriles. Conlleva además una técnica de sobrepasaje en grupo particular.

La responsabilidad de la coordinación de cada rodada deberá estar a cargo de diferentes integrantes, los que serán acordados con varios días de antelación.

Es obligación de cada integrante prever sus necesidades de combustible para la rodada de que se trate, de acuerdo con la información que oportunamente se le proporcionará respecto a la distancia



a recorrer. (debe llegarse con el tanque lleno de combustible al lugar de encuentro o con la suficiente antelación para llenarlo).

El responsable de la rodada deberá nombrar a una integrante como 1er Líder y uno más como 2do Líder, debiendo establecer la velocidad máxima a la que se debe transitar, tomando en cuenta para el efecto, la capacidad de las motocicletas más lentas de las que formen parte de la caravana.

Por otro lado, cuando la rodada incluya muchas motocicletas, será también conveniente formar varios grupos pequeños, de no más de 4 o 5 motos cada uno, a su vez cada uno de ellos deberá contar con su correspondiente 1er y 2do Líder. Entre grupo y grupo se coordinará una distancia. Este aspecto busca por un lado facilitar el control del 1er Líder del grupo durante la rodada y por otra parte no entorpecer el tránsito normal de otros vehículos, dificultando los sobrepasos por ser una formación demasiado larga. (para tomar dimensiones de espacios, seis motos en formación de zig zag, equivalen aproximadamente al largo de un camión con acoplado).

Cuando se considere pertinente y con objeto de evitar el sobrecalentamiento de las motocicletas de mayor potencia debido a velocidades muy bajas, el coordinador someterá a consenso la posible organización de dos o más grupos de marcha, en cuyo caso se establecerá una coordinación detallada para que se reúnan ambas células en puntos intermedios determinados.

Es obligación del coordinador de la rodada tomar las providencias necesarias para que la caravana cuente con un botiquín de primeros auxilios como mínimo, herramienta básica, gasolina de reserva y equipo de comunicación para casos de emergencia, todo lo anterior previa consideración de las características de la rodada y las circunstancias externas e internas que prevalezcan.

Se rodará siempre con las luces encendidas.

El responsable, antes de la rodada, deberá informarse de manera inequívoca, acerca de las rutas y distancias a recorrer, los puntos de detención y todos aquellos datos que considere necesarios para que la caravana se desplace sin problemas y debidamente informado. Así mismo deberá de informar oportunamente con antelación a las participantes de dicha rodada.

Durante una rodada, se deberá adoptar una de las formaciones designadas por el 1er líder de la caravana, ningún integrante estará autorizado a rebasar por motivo alguno, salvo el 2do líder. Cada uno de los integrantes deberá conocer y practicar antes de las rodadas y emplear durante las mismas, las señales convencionales para la expresión de diferentes aspectos útiles durante los desplazamientos.



9.1 Efecto goma y distancia minima

Algunos de las cosas por corregir, que se ven mas habitualmente cuando se circula en grupo, son....

A. El efecto "goma".

Generalmente se suele producir cada vez que se inicia (o reinicia) la marcha, esto es que suele "estirarse" la formacion mas de lo que deberia, por producirse una distancia entre miembros mayor a la pactada (por lo general 2 segundos). Mucho puede ayudar en solucionar esto el lider, dado que es el encargado de marcar la velocidad de marcha, si ve que se produce dicho efecto, es porque a uno o mas miembros les esta costando igualar su velocidad de aceleracion, por lo que con solo disminuir el lider la velocidad marcha, muy prontamente cada integrante tomara la distancia correcta. El lider siempre deberá acelerar en forma progresiva y pausada para evitar se produzca este efecto, produciendo en los ultimos tener que acelerar mas bruscamente que el resto para alcanzar al grupo, y al producirse eso, seguramente frenar para no rebasarlos.

B. La distancia minima de seguridad entre miembros

Deberia ser siempre DOS SEGUNDOS, cualquiera sea la velocidad en la que se este circulando, siempre y cuando la visibilidad, condiciones climaticas y de piso fueran las optimas, caso contrario lo recomendable un minimo de 3 o 4 segundos, segun el caso. Para poder calcular esta distancia de 2 SEGUNDOS, se procedera de la siguiente forma, se toma algun punto fijo e inequivoco (por ejemplo un arbol, mojon, etc.) por donde vaya a pasar el compañero que nos antecede hacia adelante, no el del costado, y en cuanto nuestro compañero pase junto a dicho punto fijo, deberiamos poder contar mentalmente por ejemplo "MIL UNO Y MIL DOS" y recién cuando hayamos terminado de decir esto, deberiamos de comenzar nosotros a pasar junto a dicho punto fijo.

Esta particular regla es para que de acuerdo segun sea la velocidad de marcha, la distancia ira variando consecuentemen de acuerdo a si circulamos mas rapido o mas despacio.

Para tener una idea de la distancia en metros aproximada, segun a la velocidad de circulacion, les dire que por cada 10 Km/h de velocidad, uno deberia separarse unos 2,78 metros por cada segundo, este calculo sale de la siguiente cuenta = 10.000 metros (10 Km.) dividido 3600 segundos (una hora). O sea que si el grupo circulara a 10 Km por hora, la distancia de seguridad prudencial correcta con el compañero que nos antecede, debiera ser de aproximadamente unos 6 metros, circulando a 50 Km/h debiera ser de unos 27 metros y a unos 80 Km/h serian unos 45 metros aproximadamente de distancia con quien nos antecede.

Generalmente esta distancia, "en la practica" suele ser mucho menor, en la confianza de que quizas ya hayan circulado anteriormente juntos y de que cuanto mas unido este el grupo al circular, mas protegido estara, quizas esto ultimo obedezca respecto a los otros vehiculos, pero no sera asi en el caso de tener que frenar sorpresivamente y en forma bastante brusca.

Hay que recordar que por lo general no todos los integrantes de un grupo suelen tener las mismas habilidades y pericias conductivas sobre una dos ruedas, indistintamente de la moto que tengan, es por ello que siempre es aconsejable que quien obre de lider, conozca a cada participante, y coloque a los que considere con menos experiencia en los primeros lugares, lo aconsejable es que el integrante con menos experiencia viaje en la posicion inmediata al primer lider.



Por ultimo cabe señalar que esta distancia minima de seguridad respecto del vehiculo que nos antecede, es obligatoria segun nuestra legislacion (**DOS SEGUNDOS**), la cual obviamente, como pasa con muchas otras mas, en la practica muy pocos la respetan, es una de las principales razones por la que se producen muchos "incidentes", de tomarse esta simple "precaucion", se podrian evitar muchisimos de los "accidentes" que vemos ocurrir a diario.

9.2 Equipamiento personal y Seguridad

Además del casco, que es obligatorio en motocicletas y ciclomotores, se recomienda encarecidamente la utilización de chaqueta y pantalón o mono, guantes y botas. En caso de caída, se reducirá la gravedad en una gran medida. Si además utilizamos espalderas y otros accesorios de seguridad, mucho mejor

Revisión de la moto: No hace falta ir a un taller. Sólo tardarás unos minutos en revisar el nivel de aceite, el estado de los neumáticos, líquido de frenos... Encontrar un fallo a tiempo nos puede salvar de algún susto. Si llevas maletas en la moto, recuerda revisar los anclajes y los sistemas de agarre del contenido.

Descansa antes del viaje: Sal de viaje habiendo dormido lo suficiente, es decir, más de 7 u 8 horas. Evita la somnolencia en moto

Hidratación: En verano el calor es muy fuerte por lo que se exige un mayor grado de hidratación. Por tanto, bebe agua o refrescos en cada parada, prohibida bebidas alcohólicas

Paradas de descanso: Se suele hacer en las rodadas una parada obligada cada hora y media o cada 150-200 kilómetros para descansar, hidratarse y reponer combustible. En cualquier caso, ante cualquier síntoma de fatiga o cansancio, se debe avisar a la formacion y parar de inmediato, no esperar a llegar a la parada pactada.

9.3 Respeto de las normas

Siempre se deben respetar las normas de circulación y las señales, incluidos los límites de velocidad.

En momentos de alta densidad de circulación cobran aún más importancia.

9.4 Precaucion, tramo en obras

El verano suele ser una época en la que las administraciones públicas aprovechan para realizar obras debido a las condiciones climatológicas y la poca circulación en ciertos puntos. Es recomendable seguir con especial atención las indicaciones provisionales (límites de velocidad,



carriles reversibles...). La velocidad en esos tramos debe ser muy baja debido a la posibilidad de que haya operarios trabajando. Además, la adherencia de la zona no suele ser la mejor por un asfalto provisional, en malas condiciones o la existencia de la arenilla provocada por las obras

10. GUIA PRACTICA PARA RODAR

Los aspectos a tener en cuenta antes de salir a rodar, solo o en grupo son los siguientes, en primer lugar ver como se presenta la meteorología hacia donde me dirijo, de ser posible (averiguar para toda la semana).

Las rodadas se pueden dividir en tres categorías:

- De corta distancia, (ida y vuelta en el día)
- De media distancia, con pernocte
- De larga distancia con varios días de viaje.

Para los tres casos debemos contar con toda la documentación personal y de la moto.

En todos los casos se debe llevar dinero extra, para posibles imprevistos Ej: Compra de repuestos, averías o mal tiempo, que me obligue a pernoctar mas días de lo previsto. La moto, es fundamental que se encuentre en perfectas condiciones, para evitar demoras en ruta Ej: Cambiar antes el aceite y filtro, limpiar, engrasar y regular cadena, revisar filtro de nafta, etc.

10.1 Como revisar la moto

Podemos comenzar por la parte izquierda, de como no sentamos, primero miramos el tablero, que enciendan las luces indicatoras, giro, de posición, alta y baja, velocímetro, rpm, llave de encendido (llevar una oculta para Ega). Luego continuamos mirando de arriba hacia abajo, sigue el tanque de combustible, indicador, tapa, salida del grifo filtro, estado de las mangueras, carburador por perdidas y bajo hacia la palanca de cambios, reviso el juego de varillas por ajuste, toco los apoya pies y sigo hacia el manillar, apreto el embrague por juego, espejo izquierdo, luces de giro y faro central, bajo hacia los amortiguadores delanteros y reviso detenidamente la cubierta por desgaste (3mm mínimo) o cortaduras, clavos, tornillos, vidrios metidos y luego controlo la presión de las dos cubiertas. También revisamos el freno, los discos, las tuberías el **(nivel de líquido)** y probamos el juego libre del mismo.

Seguimos con el parabrisas por el anclaje, manillar derecho, espejo, acelerador, que haga su recorrido completo. Continuamos con el tanque de combustible y bajamos la vista, los cables de bujía bien puesto, apoya pies, freno, aquí revisamos el pedal por ajuste del varillaje. Seguimos con amortiguadores, guarda fango, luz de posición y stop, cubierta (idem anterior), corona, cadena, avanzando miramos el baúl y asientos que estén sujetos. Revisamos la parte inferior por pérdidas de líquido. Por último chequeamos nivel de aceite y combustible.



10.2 Navegacion

Se recomienda, mapa, Gps, celular, libreta de registro de rutas, marcando etapas previstas y alternativas; costo y consumo de combustible, tipo de estaciones de servicio. Téngase en cuenta que en ruta no todas tienen nafta.

10.3 Palamenta

La ropa para viajar es fundamental, hay que saber como dije al comienzo las temperaturas que vamos a tener, Ej: Frío, nieve, calor o lluvia. Podemos pasar por todos los climas en un solo día. **(Llevar equipo de agua)**, ropa térmica, rollo de cocina, bolsa cama, repelente, linterna, encendedor, cuchillo, botella con agua potable, botiquín de primeros auxilios.

Herramientas y aceite, conjunto de transmisión completo, infla-sella, bujía, bidón de combustible y manguera, cinta aisladora, alambre, cable y lámparas.

Cuando paramos a cargar nafta; podemos aprovechar y hacer un chequeo rápido de cubiertas, aceite, luces, cadena y revisar que el equipaje siga bien atado. No se olviden de anotar la carga, costo y km, para poder llevar el consumo; recuerden que el viento hace variar nuestra autonomía en ruta.

Muy Importante: Evitar las paradas en ruta o lugares desolados.



EDUARDO51
Socio





11. EPILOGO

Todo el proceso de la conducción, mientras el conductor atiende selectivamente a la situación del tránsito, la manera en que la percibe, el modo en que interpreta y juzga los hechos, hasta cuando decide cómo actuar y actúa, se encuentran influidos por su personalidad, el estado emocional, la autoconfianza, las preocupaciones, sus actitudes frente al riesgo, etc. Por ello es importante reconocer en uno mismo, aquellas situaciones vitales, o circunstancias, que pueden, por razones emocionales, perjudicar un desempeño seguro del grupo en el tránsito.

La posibilidad de sufrir accidentes depende, especialmente, de las condiciones emocionales y las actitudes al conducir

Un conductor seguro no es aquel que simplemente sabe manejar, en tanto domina su vehículo y sabe maniobrar con él. Un conductor seguro es aquel que conduce su vehículo de tal modo que no sufre ni causa accidentes. Para ello, cuida su estado psicofísico para conducir, mantiene en buenas condiciones a su vehículo, y atiende constantemente lo que sucede a su alrededor en el tránsito para anticiparse a las situaciones que pueden ser peligrosas y actuar en consecuencia para evitar un accidente; respeta las normas, es responsable, tiene buen juicio, consideración y respeto hacia los demás.

La conducción de motocicletas requiere también el respeto absoluto a todas las normas y señales de tránsito. Con demasiada frecuencia, los conductores de motos olvidan que su estabilidad depende de los puntos de fricción de sus dos ruedas y de su cuerpo en equilibrio. Reducir la velocidad aumenta la fricción, y por ende la adherencia de los neumáticos y favorece la maniobrabilidad. Resulta de importancia tener en cuenta la convivencia con los demás vehículos en el tránsito, respetando las distancias entre vehículos, delante, atrás y a los costados, la circulación sin zigzagueos, evitando circular en paralelo dentro de los puntos ciegos de los otros vehículos, y los sobrepasos por la derecha. Estos comportamientos son causas de muchos choques y caídas de motos, en especial en zonas urbanas. Por otra parte, es importante hacerse ver, circulando con las luces encendidas durante todo el día. En cuanto a la vestimenta del motociclista, es recomendable el uso de ropas protectoras para mayor aislación térmica y protección en caso de roces.

Un conductor seguro debe cumplir las siguientes reglas:

CONOCER Y RESPETAR LAS NORMAS Y SEÑALES DE TRÁNSITO

Las normas y las señales de tránsito equivalen a las reglas de un juego. Así como no se puede jugar un partido de fútbol sin conocer y respetar las reglas, tampoco se puede conducir en el tránsito sin conocer y respetar sus reglas. Ellas ordenan el sistema y nos permiten interactuar con los demás



usuarios de la vía en forma segura y llegar a destino, entendiéndonos con los demás “compañeros” de la vía pública sin tener incidentes ni sufrir accidentes.

ESTAR SIEMPRE ATENTO Y ALERTA ACERCA DE LO QUE HACEN LOS DEMÁS USUARIOS DE LA VÍA PÚBLICA

Usualmente, cuando salimos a la calle pensamos en que tenemos que llegar a un lugar determinado en un tiempo determinado o aproximado. Rara vez tomamos conciencia de que para cumplir nuestro objetivo dependemos de lo que los otros hacen en el espacio que compartimos de la vía pública. Pero así es, para llegar a destino debemos estar atentos al comportamiento de los demás usuarios de la vía, tanto conductores como peatones, anticipar sus posibles acciones correctas e incorrectas, para actuar en consecuencia. Mantener la atención en el entorno del sistema del tránsito, todo el tiempo, es indispensable.





12. AGRADECIMIENTOS

Cuando decidi actualizar el manual de conduccion en grupo, no sabia realmente si lo iba a poder terminar o poder darle el formato acorde a la agrupacion y que su lectura sea interesante, por suerte en el camino he recibido ayuda de muchos socios de la agrupacion, dandome sus consejos opiniones, contandome sus experiencias y opiniones en cada punto.

Gracias a todos por dedicarle tiempo a la lectura de este manual, gratifica el tiempo invertido en el mismo el saber que llega a cada uno de ustedes y refresca o genera nuevos conocimientos para la conduccion en grupo.

La seguridad la hacemos entre todos. Eso es lo que nos hace grandes, eso es lo que nos diferencia.



CACHAFAZ
Aspirante



AGUILAS LIBRES CUSTOM CLUB

