

TÉCNICAS DE CONDUCCIÓN DE MOTOCICLETA

1. REACCIONES DE PÁNICO

Como regla general, todo lo que se ha de hacer para conducir una moto es contra-intuitivo. Es decir, no debes actuar según tu primera intuición, y para no hacerlo, en primer lugar has de conocer las reacciones correctas y después practicarlas para convertirlas en hábitos. El placer de la conducción deportiva y tu seguridad dependen de ello.

1.1. Tus instintos naturales te sirven en situaciones ordinarias de la vida, pero las leyes físicas que implican la conducción de motocicletas, son cualquier cosa menos ordinarias.

1. Tu instinto natural, casi siempre es erróneo.
 - a. Si haces lo que se te ocurre por naturaleza o intuición, probablemente empeorarás la situación. (*¿Suena mal, no?*).

1.2. Cuando se sufre una reacción de pánico, aunque sea sólo un poco, automáticamente se reacciona por instinto, sin pensar.

2. Por ejemplo, trazando una curva sientes un bache inesperado o una pequeña deslizada de la rueda, y automáticamente cortas gas y te pones tenso, rigidizando tu cuerpo. Ha ocurrido en una fracción de segundo, pero lo que has hecho es sólo empeorar la situación.

1.3. Por lo tanto, lo mejor que puedes hacer para impedir que reacciones mal instintivamente es no llegar a una situación de pánico.

3. Como prevenir el pánico?. Es una reacción debida a lo no previsto, no?
 - a. De hecho, NO.
 - b. El pánico es lo ocurre cuando tu mente esta completamente ocupada, y no puede dedicar una atención extra a otra nueva situación.
 - i Si conduces cerca (o por encima) de tus habilidades, entonces tu capacidad de atención está completamente utilizada.
 - ◆ CUALQUIER COSA nueva te hará padecer, aunque sea sólo un poco, de pánico.
 - ii Si conduces más rápido de lo que puedes ver (p.ej. tu velocidad es tal que no puedes reaccionar a tiempo a condiciones no esperadas de la carretera cuando las ves), entonces tu atención está completamente usada para cosas que ocurren más rápido de lo que puedes reaccionar sobre ellas.
 - ◆ CUALQUIER COSA te hará sufrir pánico entonces.

4. La solución es no conducir nunca por encima del 75% de tu habilidad.
 - a. Cuanto menos capacidad utilices mejor.
 - b. De esta manera, cuando te ves sorprendido, tienes el suficiente nivel de atención sobrante para la nueva situación, y reaccionarás adecuadamente y al instante.
 - c. Cuando las condiciones de repente requieren una habilidad extra – como cuando un coche corta una curva y se mete en tu carril, o cuando una curva se cierra de súbitamente – tendrás disponible esa habilidad extra, y no sufrirás una reacción de pánico.



5. Cuando conduzcas con más gente, tampoco excedas tus límites.
 - a. Conducir más rápido de lo que eres capaz de hacer confortablemente es excitante, ¿verdad?, pero también es estúpido. Abandonas y superas tus límites de seguridad para conducir cerca o por encima de tus límites.
 - i Se puede aprender mucho siguiendo a otro conductor o piloto, pero asegúrate de que estás siguiendo a alguien del que puedes aprender algo.
 - ii No intentes seguir a alguien si no lo puedes hacer confortablemente. Déjalo, ya lo cogerás después.
 - iii Del mismo modo, vigila a los conductores menos experimentados que van fuera de límites para seguirte.
 - b. Probablemente no quieras perder prestigio, probablemente no quieras perderte, pero hay una gran tentación en seguir a los que van más rápido de lo que tu puedes ir confortablemente. No cedas ante la tentación.

1.4. Ahora que ya eres capaz de superar tus instintos naturales, necesitas saber cuales son las actuaciones correctas...

2. LA VISIÓN

Cuando sufres una reacción de pánico, también cometes fallos con la vista.

2.1. El pánico, te provoca una visión tipo túnel, y no puedes prestar atención a las periferias.

6. Como resultado no tienes tiempo suficiente para tomar decisiones cuando las dificultades aparecen de repente en tu campo de visión. Y esto provoca que aún sufras más pánico.

2.2. El pánico también provoca que te fijes en una sola cosa, en lugar de explorar todo tu entorno con la vista

7. Eso acapara toda tu atención, y provoca visión tipo túnel que a su vez conlleva más pánico entrando en un círculo vicioso del que es difícil salir.
8. Además, existe una máxima en la conducción de motocicletas: "la moto siempre irá a donde tu mires". Y si te estás fijando en algo, probablemente será en la dificultad u obstáculo que te está provocando el pánico, por tanto acabarás directo contra aquello.



- a. Como regla general, mira hacia donde quieres ir, NUNCA al obstáculo que quieres evitar.

2.3. Sólo puedes reaccionar a aquello que eres capaz de ver

9. Más concretamente, sólo puedes reaccionar ante algo si lo ves a tiempo.
10. Esto es por lo que se supone que no debes “conducir más rápido de lo que puedes mirar”, que significa “tan rápido que cuando puedes ver la dificultad, no hay tiempo suficiente para reaccionar antes de llegar sobre ella”.
11. “Más rápido de lo que puedes mirar” depende no sólo de cuan claro es el día, sino de cuanto trozo de carretera puedes ver, según sea la carretera, curva, etc...
12. Si estás en un curva cerrada con arboles a los lados, no puedes ver demasiado lejos aunque lo quieras, por tanto lo mejor es que no vayas muy deprisa.
13. Si te aproximas a un cambio de rasante y un puedes ver más allá de él, no puedes ver demasiado lejos, por lo tanto no vayas deprisa.
14. Conduce proporcionalmente tan rápido a lo que seas capaz de ver.
15. Los errores de visión provocados por el pánico, reducen lo que puedes ver, así como el tiempo y espacio que tienes para reaccionar.

2.4. Debes mantener tu campo de visión bien abierto

16. Esto requiere práctica, no ocurre por si sólo.
17. Con un amplio campo de visión, puedes cambiar rápidamente tu foco de atención, sin ni siquiera mover los ojos.
 - a. Esto previene que no te fijas en una sola cosa y que entres en visión tipo túnel.

2.5. Procúrate espacio visual a ti mismo

18. Debes divisar las dificultades con tiempo para reaccionar.
 - a. Si no lo haces, sufrirás una reacción de pánico.
19. Debes saber que hacer antes de tener que hacerlo.
 - a. Si no lo sabes, sufrirás una reacción de pánico.

Por ejemplo, identifica donde vas a empezar a girar bastante antes de llegar a ese punto, y mira hacia dónde quieres dirigirte antes de empezar a girar.

3. LA DIRECCIÓN EN LAS MOTOS

3.1. Si no haces nada mas, giras con tu vista.

20. Si miras allí, allí irás.
21. Recuerda el árbol come-niños. Cuando mi padre nos ensañaba a montar en bici en el patio trasero, todos nosotros nos chocamos alguna vez con un árbol que había allí. La causa de chocarnos contra aquel árbol que no era muy grueso, y que apenas restaba espacio al patio era porque lo estábamos mirando en lugar de mirar a donde realmente queríamos ir.
22. Automáticamente girarás hacia donde estés mirando. Esto es igualmente válido tanto para alguien que nunca se ha sentado sobre una moto con anterioridad como para quien ha estado montando en moto toda su vida (tal y como ilustra el árbol come-niños).
23. No mires al obstáculo. Mira hacia donde quieras ir. E irás allí.

3.2. Contramanillar.

Si conduces motos, ya lo estas haciendo, porque no hay otra forma de hacer girar una moto que circule a más de 5 Km/h. Sin embargo es mejor hacerlo a propósito que sin desearlo.

24. Para girar a la izquierda, empuja (empujar, NO TIRAR) el manillar izquierdo. Para girar a la derecha, empuja (empujar, NO TIRAR) el manillar derecho.
 - a. Este comportamiento se debe a una combinación de fuerzas de la física.
 - i. Fuerza Giroscópica
 - ◆ Cuando se aplica una fuerza lateral a un giroscopio (la rueda es un giroscopio), el giroscopio se inclina hacia el interior por el que se aplica la fuerza.
 - ◆ Empujar en el manillar izquierdo intenta que la rueda gire a la derecha. En efecto, hay una fuerza empujando la rueda delantera desde el lado izquierdo.
 - Si la rueda delantera esta girando, es un giroscopio, y por tanto se inclinará hacia la izquierda como resultado.
 - ◆ Cuanto más fuerte empujes en el manillar, más se inclinará.
 - ii. Geometría de la Dirección
 - ◆ Cuando giras los manillares, la horquilla delantera gira alrededor de un eje. Este eje esta a un ángulo del suelo, no esta perpendicular (es el "ángulo de dirección").
 - ◆ La huella del neumático delantero esta directamente debajo del centro de la rueda. Le horquilla delantera termina en el centro de la rueda, pero

si se extiende su eje hasta el suelo, tocará al suelo a una distancia de la huella del neumático delantero, debido al "ángulo de dirección".

- ◆ La distancia entre este centro de la huella del neumático delantero y la extensión imaginaria del eje de la horquilla se llama "avance".
 - ◆ Cuando aplicas presión en el manillar izquierdo, de hecho la rueda gira hacia la derecha. Pero debido a su "avance", la rueda quiere caer hacia la izquierda.
 - ◆ Cuanto más empujas el manillar izquierdo, más quiere la rueda caer hacia la izquierda.
 - ◆ Girar la rueda hacia la izquierda, por ejemplo, saca el punto de contacto del neumático de justo debajo del centro de gravedad de la moto. El neumático se inclinará hacia la derecha (y como esta conectado a la horquilla, se llevará el resto de la moto con él).
- iii Una vez estás inclinado, el tren delantero sólo estabiliza la moto. El giro se hace con el tren trasero.
- ◆ Como resultado, el tren delantero sólo carga 1/3 de la carga de la curva. De hecho sobre una superficie en buen estado y lisa (es decir sin nada que estorbe al neumático), se puede trazar una curva y soltar el manillar de las dos manos sin peligro alguno.
 - Esta carga debida a la curva, todavía es importante. Tú quieres el peso en el tren delantero, para poder inclinar y cambiar el ángulo de inclinación.

25. Una reacción común de pánico es cuando quieres esquivar un obstáculo, o girar súbitamente, y NO TE ACUERDAS DE CONTRAMANILLEAR.

- a. Imagínate la situación: Tu querías ir hacia la derecha, así, que giras la rueda hacia la derecha.
- b. La moto empezará a ir hacia la izquierda. Eso no es lo que tu querías, así que intentas girar hacia la derecha todavía más fuerte.
- c. Lo que pasas es que caes "por abajo".
 - i La moto cae contigo deslizándote detrás de ella.
 - ii Cuando oyes a alguien decir "Aquel camión apareció delante de mí, y tuve que tirar la moto", lo que están diciendo es que no hicieron la maniobra de contramanillar e hicieron caer la moto "por abajo". Nadie tira la moto a propósito.

26. No gires empujando la moto hacia abajo.

- a. Si, puedes hacer girar la moto sólo usando tu cuerpo. Pero es muy ineficiente.
 - i Esencialmente, girar la moto con el cuerpo quiere decir que estás empujando en el chasis. Este esfuerzo se transmite a las horquillas y se traduce en un input de giro.
 - ◆ Es imposible hacer girar la moto con el cuerpo, o cualquier tipo de giro, si los manillares están fijados.
 - ii Intentar girar la moto con el cuerpo tarda bastante más en tener efecto. Por tanto NO es una buena idea cuando quieres maniobrar YA.
 - iii Requiere mucho más esfuerzo que empujar en los manillares.

- ◆ No importa cuanta fuerza apliques al chasis de la moto, no importa con que intensidad intentes inclinar la moto con tu cuerpo, la más ligera presión en los manillares de la otra manera y te hará girar.
 - iv No es fácil de controlar.
 - v Cuando la moto empieza a girar, acabas usando más ángulo de inclinación del necesario.
 - vi Te hace luchar contra la moto.
 - ◆ No luches nunca contra la moto. **INCLINA CON ELLA.**
 - b. Para ayudarte a estar con la moto, pon más peso en la estribera exterior cuando estás inclinando la moto.
 - i Esto mantiene el centro de gravedad de tu cuerpo más cerca de el de la moto.
 - ii Es lo mismo que cambiar el peso de tu cuerpo hacia el exterior de una curva lenta y estrecha. Esto permite que la moto pivote más rápido, con menos esfuerzo.
27. No gires empujando hacia abajo, empuja hacia delante.
- a. Los manillares no se mueven arriba y abajo. Rotan hacia adelante y hacia atrás.
 - i Toda fuerza que apliques hacia abajo es esfuerzo desaprovechado.
 - ii Empujar recto hacia abajo, no sirve para nada. Empujar hacia abajo a un cierto ángulo aplica alguna fuerza hacia adelante, que es usada, y alguna fuerza hacia abajo que es desaprovechada. Empujar hacia delante consigue todo sin esfuerzo malgastado.
 - b. Para máxima facilidad y eficiencia, mantén tus codos hacia abajo, y tu antebrazos horizontales.
 - i Esto pone toda tu energía en el giro, por lo que apenas necesitas utilizar ningún músculo en absoluto.
 - ii Empujar hacia abajo los semimanillares daña tus muñecas.
 - iii Empujar hacia abajo los semimanillares hace que rigidices la moto con tus brazos. Nunca rigidices tus brazos, debes estar relajado (ver Control del Cuerpo).

3.3. Una técnica eficaz, pero no recomendable para conducción en carretera

Una manera de trazar una curva sin inclinar demasiado es descolgarse de la moto.

28. Es cuando los corredores tocan con la rodilla en el suelo.
- a. Lo que haces es que cambias el peso del cuerpo hacia el interior de la curva. Este cambio en el centro de gravedad hace que la moto gire más rápido con menos ángulo de inclinación.
 - i Bajas el centro de gravedad sin inclinar tanto.

- b. De esta manera, mantienes más tracción, mayor estabilidad vertical, y más ángulo de inclinación en reserva por si lo necesitas.
- c. En una moto deportiva, también coloca el centro de gravedad fuera del ancho de la huella de los neumáticos.
- d. Probablemente nunca necesites hacerlo en carretera. Sólo en circuito. Aún así puede ser una habilidad útil para tener.



Esta es la postura correcta

29. Nunca gires la moto mientras tu culo este fuera del asiento.
- a. Si lo haces, lo que pasa es que tus manillares se convierten en el principal punto de pivotamiento de la moto, en lugar de tu centro de gravedad.
 - b. Como resultado, tu moto empezará a tambalearse descontroladamente. Esto nunca es bueno, pero especialmente cuando esta inclinada a tope.
30. La técnica para trazar curvas al estilo "racing" es bastante simple en concepto, aunque a la hora de llevarla a la practica cueste un poco más.
- a. Mientras todavía circulas en línea recta antes de llegar a la curva, apóyate en las estriberas (Todavía no disminuyas la velocidad).
 - i. Por supuesto, apoyarte en las estriberas quiere decir que debes estar sobre tus dedos de los pies. Sólo debes conducir sobre las puntas de los pies, nunca sobre el empeine (y mucho menos sobre el talón, ¡para eso están las custom!).
 - ii. Esto te da más control, hace la conducción más segura, y molesta menos a la suspensión.
 - b. Estando sobre las estriberas, cambia tu peso hacia el interior de la curva. (Todavía no disminuyas la velocidad).
 - c. Pon una nalga (la exterior a la curva) sobre el asiento, sacando la otra nalga del asiento. (Todavía no disminuyas la velocidad).
 - i. No muevas la rueda delantera mientras lo haces!. Tiene que ser un movimiento decidido pero suave, que no altere el comportamiento de la motocicleta.
 - d. De acuerdo, AHORA puedes quitar gas y empezar a frenar en línea recta y con una nalga fuera del asiento.
 - e. Ponte cómodo, ya que durante la curva no quieres ni debes moverte.
 - f. Coge el depósito con tu pierna exterior y tu cuerpo.

- g. Inclina la moto hacia el interior.
- h. Para cambiar más peso todavía, abre tus rodillas hacia fuera (no hacia abajo).
- i. En esta postura, la pierna del exterior de la curva, se coge al depósito (por eso tienen esa forma), y el brazo exterior de la curva descansa apoyado sobre el depósito, de manera que te asegures que esta relajado y no hace ninguna fuerza. Esta posición es de completo equilibrio, y de hecho te podrías soltar de manos sin ningún peligro. Si te descuelgas demasiado, te pasará como en la siguiente foto. No podrás abrir la rodilla, ya que retorcerás la columna y la rodilla apuntará hacia el interior de la moto. Estilo Doohan. Recuerda que Doohan lleva slicks, moto de GP y es ...Doohan. No lo hagas.



- j. Primero prueba la postura en el parking, con la moto sobre la pata de cabra (Ducatis abstenerse o besareis el suelo). Cuando estés en la postura correcta, prueba a soltarte de manos. Te debes aguantar sin mucho esfuerzo con la pierna exterior y la rodilla de la pierna interior debe abrirse casi por su propio peso y sin esfuerzo, si no es así, estás haciendo algo mal. Recuerda que la pierna exterior debe encajar en el resalte que hay en todos los depósitos de motos deportivas).

- 31. Si no te encuentras cómodo moviéndote encima de la moto, puedes probar a sacar la rodilla mientras permaneces sentado en el centro del asiento. Cambiarás ligeramente tu centro de masas, pero además el freno aerodinámico de tu rodilla en el interior de la curva hará que la moto gire un poco más fácil.

3.4. Correcciones en medio de la curva

Las correcciones de trayectoria en medio de una curva son una de las reacciones de pánico más comunes.

- 32. Ocurre cuando piensas o sientes que estás yendo demasiado deprisa, o demasiado por fuera, o cualquier otra cosa. Por tanto, cambias un poco tu dirección mientras estas en medio de la curva.

a: Nota: Pequeños ajustes son normales, y son por supuesto necesarios. Pero si la corrección que haces es lo suficientemente grande como para notarse, es errónea.

i A no ser que el radio de la curva este cambiando. Entonces si que necesitas hacer mayores ajustes a lo largo de la curva.

3.5. Las correcciones en medio de la curva pueden hacer comenzar una reacción en cadena que provoque más errores y que te caigas.

- i Normalmente, lo que haces es inclinar más mientras le das una sacudida (corte o acelerón) al gas (lo que hace las cosas todavía peores).
- ii Esto te hace inestable.
- iii Por lo que levantas la moto para ganar estabilidad.
- iv Entonces empiezas a abrirte.
- v Por lo que inclinas mucho más para intentar permanecer en la carretera.
- vi Te caes.

34. Necesitas tener la confianza de que la moto hará la curva.

35. La mayoría de las veces, no necesitas hacer correcciones a media curva.

- a. A no ser que hagas un cambio significativo (como en una curva de radio decreciente), tus correcciones no harán mucha cosa de todas las maneras. Vas a acabar saliendo de la curva por el mismo sitio, a pesar de tu corrección.
- b. Por tanto, porque arriesgarte a crear más problemas si no te hace falta?. Intenta mantenerte en el concepto de un solo movimiento por curva.

36. Haz este movimiento rápido, y girarás mejor.

- a. Si tardas más en llegar a tu ángulo de inclinación, necesitas empezar a girar demasiado pronto.
- b. La moto sigue una trayectoria más exterior, cuanto más gradualmente te inclines. Puedes salirte de tu carril.
- c. Estarás forzado a hacer correcciones, cuando te empieces a abrir y después forzarte a hacer la curva más cerrada. Y tú solo quieres un movimiento por curva.
- d. Inclinar más rápido te permite hacer un solo movimiento, puedes acelerar más pronto y más fuerte, y conseguirás por tanto girar más rápido.

37. Un sólo movimiento por curva.

- a. Si quieres conseguir realzar las curvas con un solo movimiento, tienes que conseguir el ángulo de inclinación adecuado al principio de la curva.
- b. Además quieres que este ángulo de inclinación sea el mínimo posible – lo justo par hacer la curva.
 - i Nunca te inclines al máximo. Quizás necesites un extra de ángulo de inclinación si la curva se cierra. Si esto ocurre y ya estas inclinado al

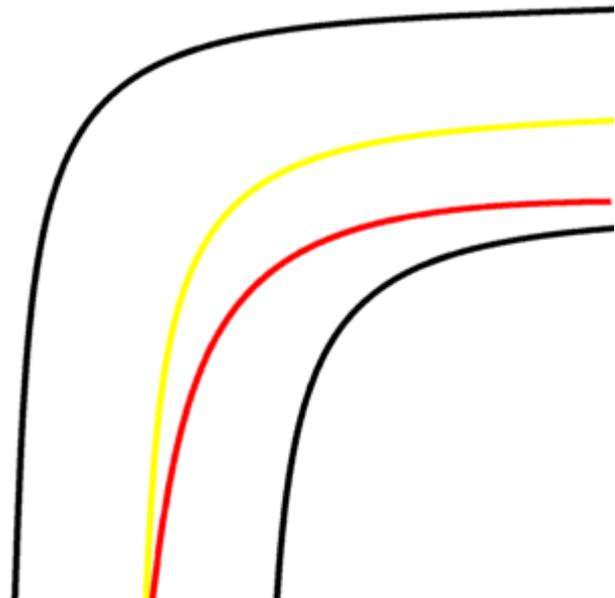
- máximo (arrastrando los avisadores de las estriberas), no puedes hacer otra cosa que abrirte y salirte de la curva.
- ii Cuanto menos ángulo de inclinación, más estabilidad.
 - iii Cuanto menos ángulo de inclinación, más tracción.
 - iv Más ángulo de inclinación hace que cada bache, ondulación o mancha deslizante cause una deslizada o derrapada.
 - v Cuanto más ángulo de inclinación, mayor control del gas has de tener.
 - vi Más ángulo de inclinación significa que no puedes ir tan rápido como si fueses más recto.
- c. ¿Como conseguir por tanto, mantener el ángulo de inclinación al mínimo?
- i En curvas extremas, como en los circuitos, puedes sacar culo y tocar con la rodilla. Pero nunca deberías necesitar hacer esto en la carretera. Ten en cuenta además, que una moto muy inclinada y con el piloto descolgado es casi tan ancha como un coche, con los consiguientes problemas que esto te pueda acarrear.
 - ◆ Descolgarse te permite girar más rápido, si colocas tu cuerpo en posición y permaneces estable antes de la curva. Pero recuerda que nunca debes maniobrar en medio de la curva mientras estás descolgado. Esto hará que la moto se te mueva.
 - ii Para mantener un ángulo de inclinación pequeño, Gira Más Rápido.
 - ◆ Coloca tu moto en su ángulo de inclinación más rápido.
 - ◆ Esto hace girar a tu moto más rápido a la misma velocidad, con menos ángulo de inclinación.
 - Te permite hacer tu giro antes.
 - Puedes levantar la moto antes.
 - Tienes más ángulo de inclinación disponible en caso de que lo necesites.
 - La moto será más estable.
 - Puedes ir más rápido.
 - Tu tracción es mejor.
38. No temas inclinar más si lo necesitas.
- a. Es muy difícil caerse simplemente por inclinar demasiado. El truco es mantener el gas a medida que la huella de contacto del neumático con el suelo se hace más pequeña.
 - b. Imagínate que vas realmente demasiado deprisa, o la curva se estrecha inesperadamente, o un camión cruza la línea central. Cualquier causa que te haga cerrar el viraje. ¡Hazlo!. Es por esto por lo que sólo conduces al 75%, por lo que tienes reservas cuando ocurren situaciones como esta. En caso de que fueses al 100% de tus posibilidades, cualquiera de estas situaciones tan habituales en las carreteras, hubiese provocado tu caída.
 - c. La moto puede inclinar mucho más de lo que puedas pensar, por lo que hazlo si lo necesitas.
 - d. En ángulos de inclinación extremos, corres el riesgo de sobrecargar los neumáticos. Si sobrecargas los neumáticos te irás al suelo. Hay cuatro formas de evitarlo.
 - i Aguanta donde estas, no inclines más.

- ii Levanta la moto — peligroso porque te abrirás y saldrás de la curva. Cosas como edificios, árboles o tráfico en sentido contrario suelen provocar “desajustes graves” en nuestro esqueleto.
- iii Simplemente deja a la moto perder velocidad — pero para perder velocidad, NO quites gas o te caerás. Mantén el gas tal y como esta, los neumáticos en su movimiento de rodadura ya restarán velocidad por su propia fricción y coeficiente de resistencia a la rodadura.
- iv Dirección mediante la rueda trasera (también conocido por sobreviraje) — Cuando estas al límite de tus neumáticos, añadir gas sobrecargará el neumático trasero. Deslizará. Deslizará hacia el exterior de la curva (siempre lo hace un poco en todas las curvas de todas la maneras, pero en este caso se agrava por el deslizamiento). Esto hace que la moto pivote, cerrando la trayectoria, y que la rueda delantera se enderece un poco (lo que es positivo porque no quieres perderla).

3.6. Girar demasiado pronto es un gran error de dirección.

- 39. Si empiezas a girar demasiado pronto, tu giro empezará mal. Y necesitarás girar otra vez (o quizás un par de veces más) para hacer la curva.
 - a. Esto empieza una cadena de más errores de dirección, de gas, de visión, de posición del cuerpo, etc...
 - b. Acabarás estando inclinado más tiempo del necesario. Tu tracción y estabilidad están siendo sacrificadas todo el tiempo.
 - c. Y es simplemente trabajo extra.

- 40. Si giras más tarde, más cerca del ápice de la curva, probablemente sólo tengas que girar una vez. Esta técnica es conocida como “**late apexing**” o “apéndice retardado”, ya que consiste en acercar el punto de entrada a la curva al punto de contacto con el interior de la curva, es decir retrasar al máximo la entrada. *A continuación se muestra en rojo una trayectoria retrasando la entrada. La línea amarilla representa la línea central de la carretera.*



3.7. Hacer la curva de forma indecisa puede ser un problema.

- 41. Dudas de tu habilidad para hacer la curva. ¿Por que?
 - a. No conoces esa curva.

- b. Crees que vas a abrirte demasiado.
- c. Crees que vas a necesitar inclinar demasiado.
- d. Estas preocupado por el tráfico en dirección contraria.
- e. Temes perder tracción.

42. Esto causa tres errores.

- a. Sigues frenando en medio de la curva.
 - i No frenes mientras estás inclinado.
 - ◆ Perderás el efecto giroscópico y caerás.
 - ◆ Bloquearás la rueda trasera y saldrás por arriba.
- b. Giras más pronto de lo que debes.
- c. Giras más despacio de lo que debes.
 - i Esto te hace que gires demasiado pronto.
 - ii Si no has girado demasiado pronto, entonces te abrirás.
 - iii De todas maneras, tendrás que esperar demasiado para abrir gas otra vez.
 - iv De todas maneras, vas a tener que hacer correcciones a media curva.
 - v Probablemente acabes usando demasiado ángulo de inclinación.
 - vi Y por supuesto, todas las otras reacciones de pánico vendrán después. Rigidizarás los brazos, visión tunel, etc...

43. No seas indeciso. Cree en ti mismo. Cree en tu moto.

- a. Si crees que estas entrando en una curva demasiado deprisa, pregúntate si es demasiado deprisa para tu moto, o para ti. Tu moto seguramente lo puede superar. Si tu lo puedes hacer, no dudes que seguramente tu moto también. El punto flaco del conjunto piloto-moto es el piloto en el 99% de las ocasiones.

3.8. Escoge tu punto de entrada.

- 44. Haz de esto una decisión consciente.
- 45. Es una buena manera de vencer al pánico en la entrada de la curva.
- 46. Te da una idea de donde estas, a donde vas y donde quieres estar.
- 47. Esto libera tu atención, y puedes pensar en lo que tienes delante.

3.9. Siempre ajusta tu velocidad ANTES de empezar a inclinar.

- 48. No quieres tener que perder velocidad durante la curva.
- 49. No quieres desacelerar o frenar durante el proceso de inclinación. Hacer esto es la receta exacta para el desastre.

UN PRODUCTO
EXCLUSIVO DE



GASSATTACK.com

ARTICULOS TÉCNICOS
RIDE TEST
WORKSHOP

50. Haz todo el proceso de desaceleración antes de empezar a inclinar.