

CONSEJOS RÁPIDOS: T-CLOCS (Lista de Inspección Previa a Manejar)



ARTÍCULO	QUE DEBE REVISAR	QUE DEBE OBSERVAR	COMPROBACIÓN	
T-LLANTAS Y RUEDAS				
Llantas	Condiciones	Profundidad del dibujo, desgaste, que asiente parejo, protuberancias, objetos incrustados.	Frontal	Trasera
	Presión de Aire	Revise en frío, ajuste según la carga.	Frontal	Trasera
Ruedas	Rayos	Doblados, rotos, que falten, tensión, revise en la parte de arriba del rin "anillo" = esta bien - "sonido hueco" = rayo flojo.	Frontal	Trasera
	Cubo	Que no tenga grietas o partes dobladas.	Frontal	Trasera
	Rines	Que no esté redondo / verdadero = 5 mm. De vuelta al Rin, calibrar con apuntador estacionario como referencia.	Frontal	Trasera
	Cojinetes / Baleros	Tome la parte superior e inferior de la llanta y flexione: No debe haber juego (hacer clic) entre el cubo y el eje; no debe tronar cuando da vuelta.	Frontal	Trasera
	Sellos	Grietas, cortaduras, exceso de grasa en la parte de afuera, un color rojo-café alrededor de la parte exterior.	Frontal	Trasera
Frenos	Función	Cada uno de los frenos , no permite por sí mismo que se mueva la motocicleta.	Frontal	Trasera
	Condición	Revisar desgaste de las pastillas y los discos.	Frontal	Trasera
C-CONTROLES				
Palanca y Pedales	Condición	Rotos, doblados, agrietados, que estén montados muy apretados, puntas de bolas en palancas del manubrio, ajuste adecuado.		
	Pivotes	Lubricados.		
Cables	Condición	Quemados, torcidos, lubricación; puntas e interior del cable.		
	Colocación	Sin interferir o sin jalar en el cabezal de dirección, suspensión, sin ángulos filosos, soportes de alambre en su lugar.		
Mangueras	Condición	Cortadas, grietas, fugas, protuberancias, peladas, deterioro.		
	Colocación	Sin interferir o sin jalar en cabezal de dirección, suspensión, sin ángulos filosos, soportes de manguera en su lugar.		
Acelerador	Operación	Movimiento libre, suena cuando está cerrado, no se reactiva cuando da vuelta el manubrio.		
L-LUCES Y ESPEJOS				
Batería	Condición	Terminales; limpias y bien apretadas, nivel de electrolito, sujeta correctamente.		
	Tubo de ventilación	Que no esté torcido, bien colocado, que no esté tapado.		
Faro	Condición	Grietas, reflector, montaje y sistema de ajuste.		
	Dirección	Altura y derecha/izquierda.		
	Operación	Funcionamiento de luz alta/luz baja.		
Luces traseras/ del freno	Condición	Ver que no tengan grietas, estén limpias y bien apretadas.		
	Operación	Se encienden al aplicar el freno delantero/trasero.		
Luces direccionales	Operación	Parpadean correctamente.	Delantera Izquierda	Delantera Derecha
Espejos	Condición	Grietas, limpieza, monturas bien sujetadas y puntos de giro.		
	Dirección	Ajuste cuando esté sentado en la motocicleta.		
Lentes y Reflectores	Condición	Estrellados, rotos, sujetados correctamente, condensación excesiva.		
Alambrado	Condición	Puntas se deshacen, alambres pelados, aislante.		
	Colocación	Pelizados, sin interferencia ó sin jalarsse en el cabezal de dirección o en la suspensión, trenzado de alambres bien sujetados y en su sitio, conectores apretados y limpios.		
O-ACEITE Y OTROS FLUIDOS				
Niveles	Aceite de motor	Revisar caliente sobre soporte central en superficie plana, vara de aceite, mirilla.		
	Aceite de engranaje flecha de mando	Transmisión, propulsión trasera, flecha.		
	Fluido hidráulico	Frenos, clutch (embrague), depósito o mirilla.		
	Refrigerante	Depósito, y/o tanque de recuperación de refrigerante - revisar sólo cuando está frío.		
	Combustible	Tanque o medidor.		

ARTÍCULO	QUE DEBE REVISAR	QUE DEBE OBSERVAR	COMPROBACIÓN	
Fugas	Aceite de motor	Empaques, cárter, sellos.		
	Aceite de engranaje flecha de mando	Empaques, sellos, respiradores.		
	Fluido hidráulico	Mangueras, cilindros maestros, abrazaderas (calipers).		
	Refrigerante	Radiador, mangueras, tanques, acopladores, tuberías.		
	Combustible	Líneas, válvula de combustible, carburador.		
C-CHASIS				
Armazón (Frame)	Condición	Grietas en uniones, montaje de accesorios, pintura pelada.		
	Cojinetes del Cabezal de Dirección	Desplazamiento completo sin sentirse apretado o detenerse, levantar rueda delantera, revisar si tiene juego jalando/empujando las horquillas.		
	Bujes/cojinetes del brazo de balance	Levantar rueda trasera, revisar el juego, empujando/ jalando el brazo de balance (swing arm).		
Suspensión	Horquillas Delanteras	Desplazamiento parejo, presión equilibrada de aire /amortiguación ajustes para no clavarse.	Izq.	Der.
	Amortiguador (es) trasero (s)	Desplazamiento parejo, ajuste sin-carga/ presión de aire/amortiguación; las varillas de conexión se mueven libremente y están lubricadas.	Izq.	Der.
Cadena ó Banda (Belt)	Tensión	Revisar en el punto más ajustado.		
	Lubricación	Placas laterales al calentarse. Aviso: no lubricar las bandas.		
	Engranajes	Dientes sin enganchar, montados seguramente.		
Tornillos de sujeción	Con rosca	Apretados, tuercas, tornillos faltantes.		
	Abrazaderas & Pasadores	Rotas, faltantes.		
S-SOPORTES DE PARO				
Soporte Central	Condición	Grietas, doblado.		
	Función	Resortes en lugar correcto, tensión lo mantiene en posición.		
Soporte Lateral	Condición	Rajado, doblado (interruptor de seguridad ó cojin si los tiene).		
	Función	Resortes en el lugar correcto, tensión lo mantiene en posición.		

INFORMACIÓN DE EMERGENCIA

Nombre del Motociclista _____ Tipo de Sangre _____

Alergias/Condiciones Médicas _____

Nombre/Teléfono de su Doctor _____

Nombre/Teléfono de la Aseguradora de la Moto _____

Si el conductor esta herido llame a esta persona

Nombre _____ Teléfono de casa _____

Teléfono del trabajo _____ Teléfono celular _____

CONSEJOS RÁPIDOS: Manejando Motos en Grupo



El motociclismo es fundamentalmente una actividad personal sin embargo, para muchas personas manejar en grupo ya sea un domingo por la mañana ó bien en un rally es la máxima experiencia del motociclismo. Aquí le damos algunos consejos para ayudar a que tenga un manejo en grupo seguro y divertido:

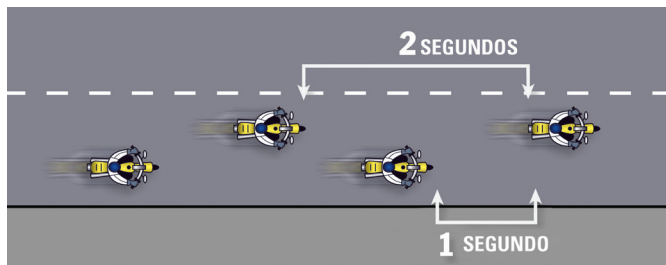
Llegue Preparado. Llegue a tiempo y con el tanque de combustible lleno.

Reúnanse para tener una junta de conductores. Discutan los por menores del día: la ruta a tomar, los descansos, las paradas para cargar combustible y las señales de mano (vea el diagrama a la derecha). Asignen los conductores que irán a la cabeza y al final del grupo. Ambos deben de ser conductores experimentados bien familiarizados con los procedimientos de manejo en grupo. El líder delantero deberá evaluar la destreza de todos los conductores y el estilo de manejo del grupo.

Mantengan el grupo de un tamaño manejable. Lo ideal es de cinco a siete conductores. Si se necesita, dividan el grupo en equipos más pequeños, cada uno con un conductor líder a la cabeza y al final de cada subgrupo.

Maneje preparado. Por lo menos un conductor en cada grupo deberá llevar un teléfono celular, un equipo de primeros auxilios y un juego de herramientas para estar preparados en caso que se presente algún problema.

Formación de Manejo. Una formación alternada 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 formación en fila es preferible en caminos con curvas, bajo condiciones de poca visibilidad, caminos en malas condiciones y al entrar y salir de las autopistas ó bien en otras situaciones cuando se necesita aumentar el espacio de colchón o el espacio para maniobrar.



Evite formaciones en paralelo, uno al lado del otro; este tipo de formaciones reducen el espacio de colchón. Si usted de repente necesitara esquivar algo para evadir un peligro, no tendría espacio para hacerlo. Lo último que necesita es que el manubrio se le enrede.

Observe periódicamente en sus espejos a los motociclistas que lo van siguiendo. Si ve que un conductor se va quedando atrás, baje la velocidad para que él o la motociclista puedan reponerse. Si todos los conductores del grupo utilizan esta técnica, el grupo completo podrá mantener una velocidad bastante constante, sin la presión de tener que manejar muy rápido para alcanzar a los demás.

Si se separa del grupo, no se exalte. Su grupo debe tener un plan previamente discutido para volver a agruparse. No viole las leyes o trate de manejar más allá de sus límites para alcanzar a los demás.

En caso de problemas mecánicos o médicos, use el teléfono celular para pedir ayuda según lo requiera la situación.

Señales de Mano para Manejar en Grupo

<p>Paro - brazo extendido hacia fuera y la palma apuntando hacia atrás</p>	<p>Formación en una fila - brazo y dedo índice extendidos hacia arriba</p>	<p>Señal para dar vuelta - abra y cierre la mano con los dedos y el pulgar extendidos</p>
<p>Bajar la velocidad - brazo extendido hacia fuera, palma viendo hacia abajo, oscile el brazo bajando hacia su costado</p>	<p>Doble Fila - brazo extendido hacia arriba con el dedo índice y medio apuntando arriba también</p>	<p>Combustible - brazo hacia fuera del costado, con el dedo extendido apuntando hacia el tanque</p>
<p>Aumentar la velocidad - brazo extendido hacia fuera, la palma viendo hacia arriba, oscile hacia arriba</p>	<p>Peligro en el camino - en el lado izquierdo, apunte con la mano izquierda, en el lado derecho, apunte con el pie derecho</p>	<p>Parada para un refrigerio - dedos cerrados y el pulgar hacia la boca</p>
<p>Tu diriges/pasa - brazo extendido hacia fuera, palma hacia delante apuntando con el dedo índice, oscilando en arco de atrás hacia adelante</p>	<p>Faro alto - toque la parte superior del casco con la palma abierta apuntando hacia abajo</p>	<p>Parada de descanso - antebrazo extendido, puño cerrado con movimientos pequeños hacia arriba y hacia abajo</p>
<p>Sígueme - el brazo extendido hacia arriba por encima del hombro, palma hacia adelante</p>	<p>Orillarse - brazo posicionado como cuando se da vuelta a la derecha, oscilando el antebrazo hacia el hombro</p>	<p>msf-usa.org</p>