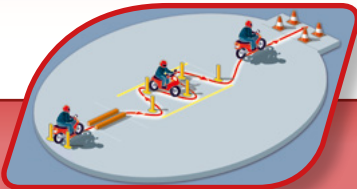




LOS CICLOMOTORES



MINISTERIO
DEL INTERIOR

DGT
Dirección General
de Tráfico



© MINISTERIO DEL INTERIOR

DIRECCIÓN GENERAL DE TRÁFICO

SUBDIRECCIÓN GENERAL DE INTERVENCIÓN Y POLÍTICAS VIALES

UNIDAD DE INTERVENCIÓN EDUCATIVA

C/ Josefa Varcárcel, 44

28071 Madrid

www.dgt.es

Coordinación DGT: Perfecto Sánchez Pérez

Diseño e ilustración: DRIMWAY STUDIOS

Asesora pedagógica: Nereida Iglesias Villar

NIPO: 128-14-040-2

Depósito Legal: M-27387-2014

Impresión:

Catálogo general de publicaciones oficiales: <http://publicacionesoficiales.boe.es>

LOS CICLOMOTORES



ÍNDICE



Introducción	7
Definición.	8
Permiso para conducirlos	9
Documentación necesaria para circular	10
Normas básicas para la conducción de ciclomotores	11
Inspección obligatoria de ciclomotores	13
Otras normas de circulación de ciclomotores	14
En relación con la progresión normal	14
En relación con la prioridad de paso	16
Equipamiento en un ciclomotor	20
Cascos.	20
Cómo actúa un casco	21
Consideraciones a tener en cuenta a la hora de comprarse un casco	22
Algunos consejos sobre la conducción de ciclomotores	26
La conducción nocturna	27
Mal tiempo y pavimentos en malas condiciones	27
Prueba para tener el permiso de conducción	28





INTRODUCCIÓN

Los ciclomotores, al igual que las bicicletas, son un medio de transporte cómodo y barato, pero sus características, en especial si se trata de ciclomotores de dos ruedas, les hacen que sean menos estables, más frágiles y menos visibles para el resto de los vehículos.

Por todo esto, debemos extremar las precauciones para su conducción. Por lo tanto debemos estar siempre pendientes para no perder el equilibrio, debemos esforzarnos para ser vistos por los demás usuarios y pensar que, ante una colisión o caída, siempre llevaremos la peor parte ya que, al no tener carrocería, nuestro cuerpo recibirá directamente el golpe.

DEFINICIÓN

Es preciso distinguir entre:

Ciclomotores de dos y tres ruedas:

Vehículos provistos de un motor de cilindrada no superior a 50 centímetros cúbicos y con una velocidad máxima por construcción no superior a 45 Km/h.



Cuadriciclos ligeros:

Vehículos de cuatro ruedas que, además de tener las características antes citadas para los ciclomotores de dos y tres ruedas, tendrá una masa en vacío inferior a 350 Kg. y, cuya potencia máxima neta, en caso de tener motor eléctrico, es inferior o igual a 4 Kw. En este libro nos referiremos exclusivamente a los ciclomotores de dos ruedas





PERMISO PARA CONDUCIRLOS

Para poder conducir un ciclomotor o cualquier otro vehículo, la Administración exige tener previamente un permiso o licencia que autorice a conducirlos a las personas que hayan demostrado que reúnen los requisitos y aptitudes necesarios para ello. Por lo tanto, para conducir ciclomotores, es preciso poseer previamente el permiso de conducción AM que es expedido por las Jefaturas Provinciales de tráfico.

Para poder obtenerlo, el interesado deberá cumplir los siguientes requisitos:

- Tener 15 años cumplidos como mínimo. No obstante, el permiso de la clase AM no autorizará a transportar pasajeros hasta que su titular tenga 18 años cumplidos.
- Superar unas pruebas de aptitud psicofísicas o test psicotécnico en un centro autorizado de reconocimiento médico.
- Superar un test propuesto por la Jefatura de Tráfico que constará como mínimo de 16 preguntas y un máximo de 30. En el momento actual el número de preguntas es de 20.
- Después de superar la prueba teórica, los aspirantes tendrán que superar una prueba práctica de destreza en circuito cerrado consistente en realizar dos maniobras:
 - A) Zigzag entre jalones a velocidad reducida (ver página 28).
 - B) Circular sobre una franja de anchura limitada.

Una vez realizadas las maniobras, el aspirante dejará el ciclomotor correctamente estacionado, apoyado sobre su soporte central o lateral y con el motor parado.

Previamente a la realización de dichas maniobras, los aspirantes deberán:

- Colocarse y ajustarse el casco y, en su caso, la indumentaria de protección, como guantes, botas y otras prendas.
- Efectuar verificaciones de forma aleatoria del estado de los neumáticos, de los frenos, del sistema de dirección, del interruptor de parada de emergencia (si existiera), de la cadena de tracción, del nivel de aceite, de los faros, de los catadióptricos, de los indicadores de dirección y de la señal acústica.
- Quitar el soporte del vehículo y desplazarlo sin ayuda del motor caminando a su lado y conservando el equilibrio.
- Poner en marcha el motor y prepararse para realizar las maniobras antes indicadas.

Una vez obtenido el permiso, debes llevarlo siempre que conduzcas, enseñárselo a los agentes del tráfico cuando lo soliciten y renovarlo periódicamente, para que no caduque.

No obstante, los ciclomotores también se podrán conducir con el permiso de la clase B.

DOCUMENTACIÓN NECESARIA PARA CIRCULAR

Para poder circular con un ciclomotor, debes antes matricularlo en la Jefatura de Tráfico de la provincia en que residas.

Una vez matriculado se expide el correspondiente permiso de circulación, que es el documento en el que figuran todos los datos del ciclomotor, además del nombre del titular. La casa comercial que nos ha vendido el



ciclomotor nos entregará la tarjeta ITV del mismo.

Además, para poder circular es necesario contratar el Seguro Obligatorio para cubrir los daños personales y materiales que puedan ocurrir.

Debemos llevar siempre el recibo que acredite estar al corriente en el pago.

NORMAS BÁSICAS PARA LA CONDUCCIÓN DE CICLOMOTORES

Además de las normas que afectan a todos los vehículos, los ciclomotores, por sus especiales características, han de cumplir unas normas básicas encaminadas, fundamentalmente, a garantizar su seguridad. Estudiaremos a continuación esas normas.

En relación con el vehículo:

- No deben entorpecer indebidamente la circulación, ni causar peligro, perjuicios o molestias innecesarias.
- Está prohibido conducir de forma negligente o temeraria.
- Los conductores deben controlar, en todo momento, los movimientos del ciclomotor.
- Se prohíbe conducir utilizando cascos o auriculares conectados a aparatos receptores o reproductores de sonido o utilizando el teléfono móvil durante la conducción, excepto cuando el desarrollo de la comunicación pueda realizarse sin emplear las manos ni usar cascos o auriculares.



- Está prohibido entrar en competiciones de velocidad en las vías públicas.
- Los conductores de los ciclomotores, deberán utilizar adecuadamente un casco homologado, tanto en vías urbanas como interurbanas, salvo cuando el ciclomotor cuente con estructura de protección y esté dotado de cinturón de seguridad, en cuyo caso, deberán utilizarlo, estando exento de utilizar el casco de protección.

En relación con el conductor:

- Está prohibido circular con el escape libre y emitir ruidos, gases u otros contaminantes.
- No podrán tener más luces y catadióptricos que los instalados por el fabricante
- En determinadas circunstancias, podrán arrastrar un remolque o semirremolque, siempre que no supere el 50% de la masa en vacío del vehículo tractor y se cumplan las siguientes condiciones:
 - Que la circulación sea de día y en condiciones que no disminuya la visibilidad.
 - Que la velocidad a que se circule quede reducida en un 10 por ciento de las velocidades genéricas para estos vehículos.
 - Que no se transporten personas en el remolque.
- En los ciclomotores, además del conductor puede viajar, siempre que así conste en el permiso de circulación, un pasajero que sea mayor de 12 años, utilice casco de protección, vaya a horcajadas y con los pies apoyados en los reposapiés laterales y utilice el asiento





correspondiente detrás del conductor. En ningún caso, el pasajero podrá situarse entre el conductor y el manillar de dirección.

- Excepcionalmente, los mayores de 7 años podrán viajar en ciclomotores conducidos por su padre, madre, tutor o personas mayores de edad autorizadas por ellos, siempre que usen casco protector y cumplan los requisitos enunciados en el apartado anterior.
- Los ciclomotores llevarán obligatoriamente un espejo retrovisor en el lado izquierdo. Opcionalmente, podrán llevar otro en el lado derecho. En el caso de los ciclomotores de tres ruedas y cuadriciclos ligeros contruidos con carrocería que cubra al conductor, llevarán además obligatoriamente otro espejo retrovisor interior.



INSPECCIÓN OBLIGATORIA DE CICLOMOTORES.



La obligación de someterse a la inspección técnica periódica para los ciclomotores comenzó en 2007. Para un ciclomotor de dos ruedas, la inspección debe realizarse a los tres años de antigüedad del ciclomotor y las siguientes cada dos años. El resultado de la inspección se hará constar en la tarjeta ITV del vehículo.

Si el resultado de la inspección no es favorable, se concede un plazo para que el titular del ciclomotor subsane los defectos observados quedando el vehículo inhabilitado para circular por las vías públicas, salvo para su traslado al taller. Subsanados estos defectos se presentará el vehículo a una nueva inspección en la misma estación ITV.

OTRAS NORMAS DE CIRCULACIÓN DE CICLOMOTORES

EN RELACIÓN CON LA PROGRESIÓN NORMAL

Circulación por la derecha

Todos los vehículos circularán por la derecha y lo más cerca posible del borde de la calzada, manteniendo la separación lateral suficiente para realizar con seguridad el cruce con los vehículos que se acercan por el sentido contrario o para rebasar a los vehículos que se encuentren parados, estacionados o que se estén adelantando

Utilización de los carriles

Los ciclomotores, circularán por el arcén de su derecha, si fuera transitable y suficiente, y, si no lo fuera, utilizarán la parte imprescindible de la calzada. Si existiera una vía o parte de la misma que les esté especialmente destinada a los ciclomotores, deberán utilizarla.

Como norma general, no podrán circular en posición paralela con otros vehículos que también circulen por el arcén, salvo los ciclomotores de dos ruedas que podrán circular en columna de a dos, por el arcén cuando sea transitable y suficiente, sin invadir en ningún caso la calzada.



En poblado, en calzadas de doble sentido de circulación con dos o más carriles para cada sentido de circulación, separados o no por marcas



viales, **circularán por el carril de su derecha**, siempre que no exista un carril especialmente destinado a su circulación.

Esta prohibido que los ciclomotores circulen por las autopistas, autovías y cualquier por otro tipo de vía que estén señalizadas con la señal de circulación prohibida a ciclomotores.



▮ Distancia de seguridad

El conductor de un ciclomotor que circule detrás de otro vehículo deberá dejar en entre ambos una distancia tal que le permita detener el ciclomotor sin colisionar con el vehículo que circula delante, en caso de un frenazo brusco. La distancia de seguridad a dejar será mayor o menor dependiendo de la velocidad a la que se circule, del estado de la calzada y del vehículo (ruedas y frenos), así como de las capacidades del conductor y de las condiciones de visibilidad.



▢ Velocidad

Los ciclomotores deben respetar las limitaciones de velocidad genéricas y específicas establecidas. No podrán circular a más de 45 Km. /h y adaptarán su velocidad a las características de la vía, del tráfico y de las condiciones climatológicas adversas, así como a la limitación específica de la vía.



Los conductores de vehículos deben circular a una velocidad que les permita ser dueños de los movimientos del vehículo, poder reducir la velocidad de manera suave y progresiva ante cualquier obstáculo o circunstancia de la circulación.

▢ Observación del tráfico

Los conductores de ciclomotores deben observar en todo momento las diversas circunstancias del tráfico, bien directamente o a través de los espejos retrovisores, no harán nada que impida tener un correcto campo de visión, como, por ejemplo, transportar algún objeto que impida observar correctamente el retrovisor

▢ EN RELACIÓN CON LA PRIORIDAD DE PASO

▢ En las intersecciones

Es la zona de la vía pública en la que se cruzan, a nivel, dos o más trayectorias de vehículos. Las intersecciones son lugares conflictivos lo que obliga al conductor a extremar las precauciones.



Debemos seguir las siguientes normas:

- Observar la posición de los demás usuarios y comprobar si la intersección está regulada por señales.



- Si es necesario, cambiarse al carril más adecuado
- Señalizar si se va a realizar un cambio de carril o de dirección
- Adecuar la velocidad para adaptarla a las necesidades del cruce.
- Realizar el cruce cuando estemos totalmene seguros



Si la prioridad de paso en las intersecciones está regulada por señal, *debemos obedecer la prioridad que la señal establece.*

Si no hay señal que regule la prioridad de paso en la interseccion o, la intersección está regulada con la señal de peligro “*intersección con prioridad de la derecha*”*debemos ceder el paso a los vehículos que se aproximen por la derecha*

En las glorietas, *tienen preferencia de paso los vehículos que se encuentren dentro de la glorieta sobre los que pretenden entrar a ella.*

▢ En los pasos a nivel y puentes levadizos.

Antes de llegar, encontraremos la señal de peligro correspondiente que nos informará de la existencia de un paso a nivel, con o sin barreras, o un puente levadizo. También encontraremos las letras P y N, pintadas sobre la calzada.



Siempre que nos acerquemos a ellos, debemos extremar la prudencia y reducir la velocidad por debajo de la máxima permitida. En ocasiones, los pasos a nivel o puentes levadizos están regulado por un semáforo con una o dos luces rojas alternativamente intermitentes, que prohíben temporalmente el paso de los vehículos.

En los pasos a nivel con barreras, cuando éstas estén cerradas o con la barrera o semibarrera en movimiento, los vehículos deben detenerse uno detrás de otro, hasta que la barrera esté totalmente levantada y, en su caso, el semáforo nos de paso libre.



En los pasos a nivel sin barrera, semibarrera o semáforos, los conductores no cruzarán hasta no haberse cerciorado de que no se acerca el tren.



▢ En los pasos para peatones

Estarán señalizados con la marca vial que aparece en el dibujo, que indica el lugar por donde los peatones deben pasar y donde los conductores de vehículos deben dejarles paso.



Los conductores deben comportarse de modo distinto según que el paso esté regulado o no por semáforo o agente de la circulación:

Regulados por semáforos o agentes de la circulación.

Los conductores seguirán las indicaciones del semáforo o del agente. Por lo tanto, se detendrán permitiendo el paso de los peatones cuando el semáforo o el agente prohíban pasar.

Si vamos a girar por otra vía o en el semáforo está encendida una o dos luces amarillas intermitentes, extremaremos la precaución, deteniéndonos si fuera necesario, para permitir el paso de los peatones.





Pasos no regulados por semáforos o agentes de la circulación.

Antes de llegar al paso, encontraremos la señal de peligro “Peatones” que nos advierte de la proximidad de un lugar frecuentado por peatones y, junto al paso, encontraremos la señal de indicación “Situación de un paso para peatones” que indica la situación exacta del paso.



Además, ante estos pasos, los conductores circularán a velocidad moderada y, si hay peatones cruzando o con intención de cruzar, se detendrán para dejarles pasar.

▢ En las obras y estrechamientos

Cuando por la estrechez de la vía sea imposible o muy difícil el cruce simultáneo de dos vehículos que circulan en sentido contrario, se regulan las siguientes reglas:



Si existe algún tipo de señalización, agente de la circulación o encargado de la obra para dirigir el tráfico, se obedecerán sus indicaciones.

Si no existiese señalización, tiene preferencia de paso el vehículo que haya llegado primero y, en caso de duda, el vehículo que tenga más complicado maniobrar al dar marcha atrás.



Las motocicletas, ciclomotores y bicicletas, deberán ceder el paso a todos los demás vehículos.

EQUIPAMIENTO EN UN CICLOMOTOR

En temporada de frío, lo más importante será proteger las partes más sensibles del cuerpo y cortar el viento. Al poder desarrollar una velocidad (máximo 45 km/h) debe cortarse el viento con una prenda aislante. Es recomendable utilizar guantes y botas de piel. El equipamiento más importante es el casco, que debe estar homologado y correctamente abrochado. Son más recomendables por su mayor seguridad los integrales, ya que además de la cabeza, protegen la cara, barbilla y ojos, su uso es obligatorio para el conductor y pasajero del ciclomotor en todo tipo de vías, es decir, dentro y fuera de la ciudad.



Además, circular sin casco constituye una infracción grave que será sancionada con una multa económica y retirada de puntos del carnet de conducir.

CASCOS

En el mundo de las dos ruedas el tema de la seguridad es de vital importancia pues como siempre se ha dicho, el cuerpo del conductor de estos vehículos es como la carrocería del coche. Es evidente que hay que protegerlo contra las inclemencias del tiempo, los golpes y posibles contusiones, en general, (ropa motorista), pero en particular la cabeza es la parte más vulnerable del cuerpo del conductor.

A principios del siglo XX se empezaron a utilizar los primeros cascos de protección, puesto que la cabeza era la parte del cuerpo más previsible de recibir un golpe y poco a poco fueron evolucionando hasta lo que hoy conocemos.



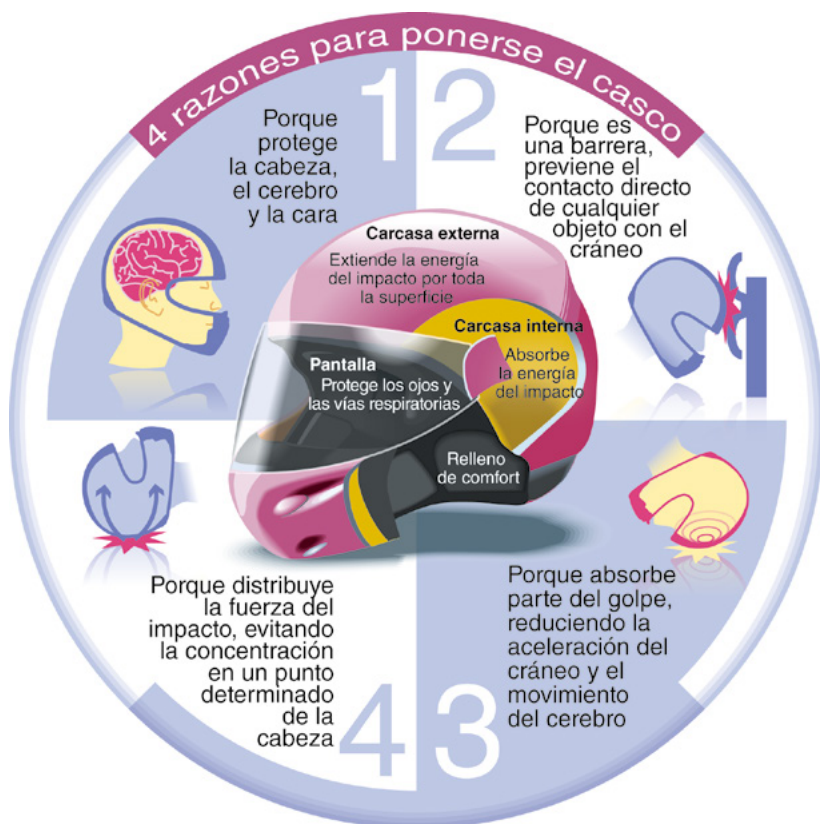
Hoy en día la seguridad prima junto con el diseño y potencia de estos vehículos y gracias a los constantes avances de las nuevas tecnologías los materiales son mucho más resistentes, ligeros y con una gran capacidad de absorción.



El casco, es el mejor seguro de vida, con su uso se consiguen un 36 % menos de muertes y un 65 % menos de lesiones cerebrales..

▢ ¿CÓMO ACTÚA UN CASCO?

Como ya hemos comentado, la función básica del casco es absorber una gran parte de la energía cuando se produce un fuerte golpe. De ello se encargan las carcasas interna y externa, no el acolchado.



La velocidad durante el impacto, la dureza de la superficie de impacto, el ajuste y diseño del casco y las características individuales determinarán el grado y severidad de lesión en el cerebro. Precisamente por ello, lo fundamental en el diseño del casco es: el uso del relleno para absorber la energía y la distribución de la fuerza del impacto.

Cuando te golpeas la cabeza, las fuerzas violentas de la aceleración se concentran sobre el cerebro y pueden dar lugar a deformaciones a través del tejido fino del cerebro, el principal objetivo del casco es minimizar esa distorsión. La brutalidad de algunos golpes es tal que incluso aunque no haya fractura de cráneo se puede producir una lesión funcional en el cerebro (por ejemplo, trastornos o déficits en la memoria).

☐ CONSIDERACIONES A TENER EN CUENTA A LA HORA DE COMPRARTE UN CASCO

Cuando tengas que comprarte un casco, valora bien tu elección y no menosprecies la calidad. Debes ser consciente de que este elemento de seguridad protegerá una parte fundamental y muy sensible de tu cuerpo como es la cabeza. La elección entre los diversos modelos de casco dependerá del tipo de trayecto que hagas habitualmente y de las circunstancias de la conducción. Un casco abierto es más cómodo y más fresco en verano, pero deja la cara expuesta a los golpes y algunos modelos no protegen adecuadamente la nuca. Además, la mayoría de los cascos abiertos no ofrecen protección para los ojos, algo también muy importante para un conductor.

Para circular por carretera es más recomendable el uso de un modelo integral de calidad, que protege la barbilla, la parte inferior de la cara y la mandíbula.

La elección del material en que esté fabricado el casco queda a criterio del comprador. Los hay de fibra de vidrio, preferibles a los de resina termoplástica o policarbonato, porque protegen mucho más en caso de impacto, aunque son ligeramente más pesados.



Es muy importante tener en cuenta que los cascos de policarbonato caducan a los dos años de su fabricación y, por tanto, pasado ese tiempo hay que cambiarlos porque pierden sus propiedades y dejan de ser seguros.

Es preferible un casco con colores claros o brillantes para que los demás usuarios de las vías puedan verte. Un casco debe ser visible tanto de día como de noche. No debes pintarlos después de comprarlo, ni poner adhesivos, pues los materiales del casco pueden perder sus propiedades.

▢ Tipos de cascos

A la hora de elegir un casco hay que pensar en una serie de requisitos más bien particulares de cada persona que irán unidos directamente al uso que se le da.

No obstante hay que tener siempre en cuenta un par de principios ineludibles:

- El casco debe de ser completamente aerodinámico para asegurar su posición sin tirar de la cabeza. No tiene que impedir los movimientos laterales de la cabeza y además ha de favorecer la visión frontal y lateral a través del visor antivaho.
- El casco debe de estar homologado y su seguridad debe de ofrecer una absorción completa de las ondas que produce un golpe en la cabeza para que no afecten directamente al cráneo y a la masa encefálica.

Cascos integrales o semiintegrales

Son los más seguros del mercado ofreciendo una protección total en la cabeza y en la cara.

Existen infinidad de modelos de cascos integrales para motos dependiendo de la calidad de sus materiales y la duración de los mismos.



Son los recomendados por todas las asociaciones de motoristas.

Cascos modulares, jet o semijet

Son parecidos a los cascos integrales pero en ellos se puede abrir la parte frontal del mentón convirtiéndose en cascos para la ciudad con unas gafas de sol y cerrados para la carretera.

Ofrecen mucha seguridad pero no tanta como los cascos integrales. Pueden resultar muy cómodos pero siempre hay que pensar primero en la seguridad



Cascos abiertos o casquetes

No todos están homologados para ciclomotores, recuerdan a aquellos de principio de siglo XX tipo coco. Con el tiempo serán retirados por escasa seguridad.





▢ ¿Cómo sé qué talla de casco es la adecuada?

A la hora de elegir la talla del casco es muy importante tener en cuenta, al menos, las siguientes indicaciones:

- Para conocer la talla más apropiada, rodea tu cabeza con una cinta métrica por encima de las cejas y del borde superior de las orejas. La medida, en centímetros, se corresponde con la talla de casco. Por ejemplo: 54 cm equivalen a una talla 54.
- Con el casco puesto, muévelo con las manos de un lado a otro. Debes sentir que tu piel se mueve con el casco. Si el casco “baila” al hacer este movimiento, significa que la talla es demasiado grande.
- En caso de duda entre dos tallas, elige la que te quede más ajustada, pues el almohadillado interior suele ceder un poco con el uso, el sudor o el paso del tiempo.



▢ ¿Cuándo debo cambiar mi casco por uno nuevo?

Si el casco recibe un golpe, tras un accidente o simplemente al caerse al suelo desde una altura superior a 1'50 metros, puede sufrir daños en su estructura sin que se noten externamente.

En ese caso, ya no te protegerá adecuadamente si tienes un accidente. Lo mejor entonces es cambiarlo. Si tuvieras dudas sobre el estado del casco, puedes ponerte en contacto con un experto o con el fabricante para que comprueben los daños. También es muy importante que no compres un casco de segunda mano, ya que no sabes si ha pasado por algún accidente o si tiene algún daño oculto que limite sus funciones.

Diversos estudios indican que las lesiones de cabeza son la principal causa de muerte entre los accidentados de dos ruedas y que el uso del casco reduce casi un 30 por ciento la posibilidad de sufrir lesiones mortales.

Además, con el uso del casco la probabilidad de salir ileso del accidente aumenta en un 20 por ciento.

ALGUNOS CONSEJOS SOBRE LA CONDUCCIÓN DE CICLOMOTORES

Las características de los ciclomotores de dos ruedas hacen que su conducción sea muy agradable y divertida, sobre todo con buen tiempo. Su conducción proporciona una gran libertad de movimientos y supone un transporte muy barato. No obstante, estas mismas características requieren que su conducción sea más prudente y se deba extremar al máximo la seguridad.

El ciclomotor es un vehículo inestable y, por lo tanto, tiene una mayor predisposición a derrapar, sobre todo en las frenadas o al realizar alguna maniobra. Sus reducidas dimensiones le hacen menos visible para los demás vehículos.

Asimismo al carecer de carrocería, sus conductores reciben directamente en su cuerpo los impactos en caso de accidente o caída sobre la calzada y están expuestos directamente al medio ambiente y a otros peligros de la vía que afectan especialmente a la seguridad del conductor de ciclomotores y que éstos deben tener muy en cuenta: pavimento mojado, manchas en la calzada de grasa u otros productos, etc.



LA CONDUCCIÓN NOCTURNA

Lo fundamental es ver y hacerse ver por todos los medios posibles.

Medios obligatorios: sistema de alumbrado en perfectas condiciones con luces delanteras y traseras potentes, bien regladas y limpias.

Medios aconsejados: Chalecos u otros elementos reflectantes, ropas de color claro, casco con elementos reflectantes.



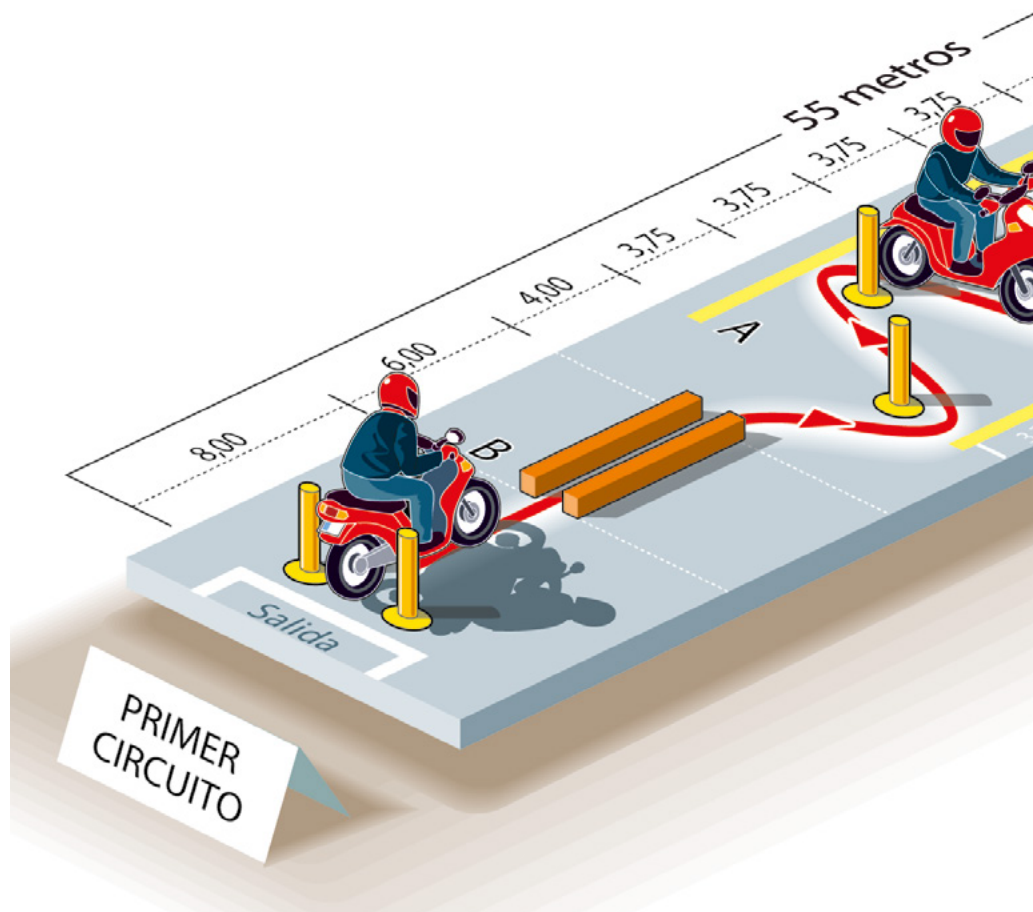
MAL TIEMPO Y PAVIMENTOS EN MALAS CONDICIONES

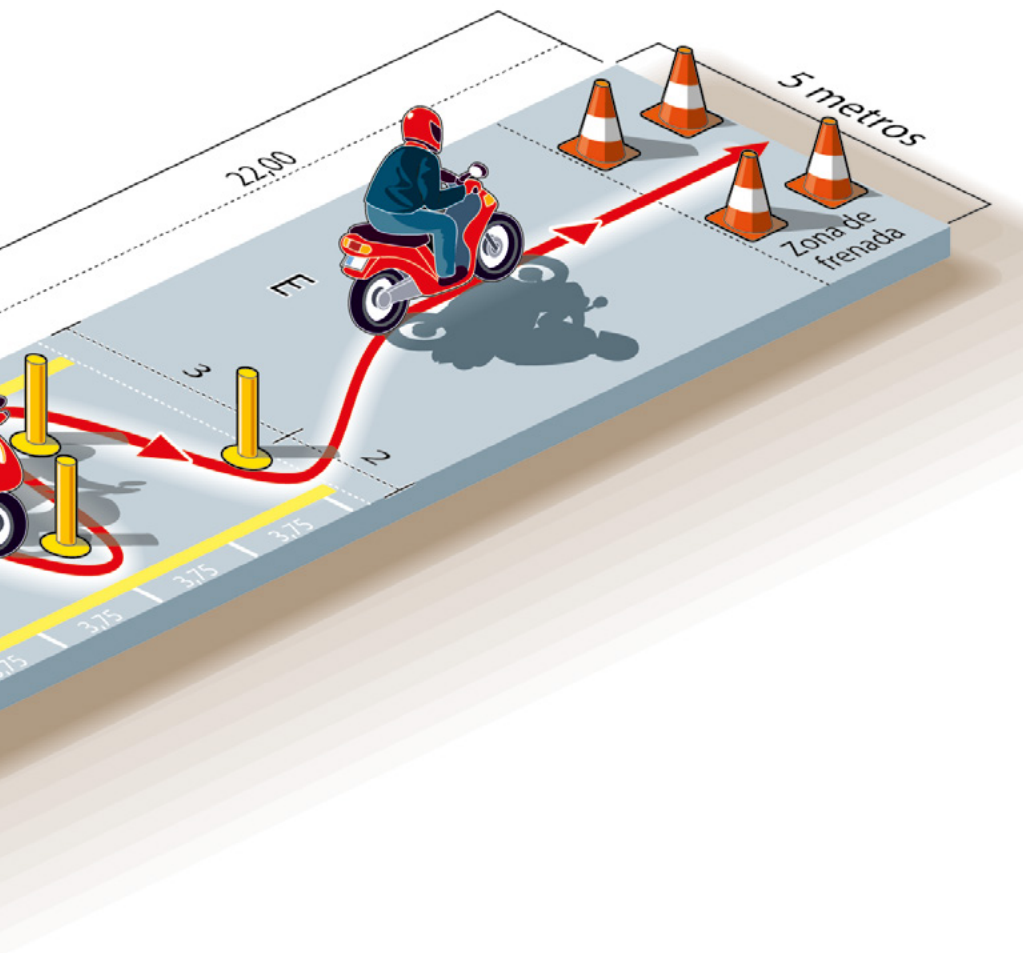
La conducción en malas condiciones atmosféricas: viento, lluvia, nieve o hielo, o con pavimentos mojados, con grasa etc, es muy comprometida para los ciclomotores por el riesgo de deslizamiento. Precauciones:

- Disminuir la velocidad.
- No cambiar bruscamente de dirección y utilizar los frenos con suavidad.
- Sujetar bien el manillar.
- Aumentar la distancia de seguridad respecto a los vehículos que circulan delante.
- Si se prevé la posibilidad de deslizamiento: mantener la dirección firme, no emplear los frenos y sobre todo, nunca el delantero sólo. Tener precaución al circular sobre las marcas viales, raíles de tranvías u otros elementos de la calzada.



Prueba de zigzag entre jalones a velocidad reducida para tener el permiso de conducción (consultar texto página 9)







MINISTERIO
DEL INTERIOR



C/ Josefa Varcárcel, 44 - 28071 Madrid

www.dgt.es