



CAPÍTULO 8

MOTOVEHICULOS

MOTOVEHÍCULOS

1. INTRODUCCIÓN

La conducción de motocicletas merece ser tratada en un anexo diferenciado, ya que si bien comparte con el conductor de un automóvil el conocimiento de la totalidad de las normas de tránsito, ética ciudadana y seguridad vial, la conducción y gobernabilidad de una moto y los obstáculos con los cuales se enfrenta, distan mucho de los de un automóvil.

En el caso de motociclistas, es tan importante ver como ser visto, todo motociclista puede quedar envuelto en situaciones riesgosas con facilidad, si no adopta medidas de seguridad adecuadas a la conducción de su motocicleta. Los factores que influyen son el tamaño de la moto y la dificultad de los conductores de automóviles para detectarlas a través de los espejos retrovisores. Con frecuencia, algunos motociclistas para protegerse del viento se ocultan detrás de los colectivos, ómnibus, y/o camiones que van en movimiento dificultando aún más su detección. Además, los obstáculos que enfrenta un conductor en motocicleta son más perjudiciales para él, de los que serían para un conductor de automóvil. Debido a esto, los motociclistas deben enfrentar con mayor cuidado los diferentes obstáculos en la vía como lo son: los charcos de agua y/o barro, tapas de alcantarilla, aceite, arena, pedregullo, etc.

2. MOTOCICLETA Y CICLOMOTOR

La motocicleta: es todo vehículo de dos ruedas con motora tracción propia de más de 50 cc. de cilindrada, pudiendo desarrollar velocidades superiores a los 50 Km/h. La estructura principal del vehículo la constituyen las ruedas y el cuadro, en donde se ubica el conductor - Las motocicletas no pueden transportar más de un acompañante, el cual debe ubicarse siempre detrás del conductor; ni tampoco soportar carga superior a los cien kilogramos (100).

El ciclomotor: es una motocicleta de hasta 50 centímetros cúbicos de cilindrada, no pudiendo exceder los 50 Km/h de velocidad. Los ciclomotores no pueden llevar cargas ni pasajero superior a cuarenta kilogramos (40 kg), ni circular por autopistas.

Triciclos y Cuatriciclos: es todo vehículo de tres y cuatro ruedas con motor a tracción propia. Los triciclos, cuatriciclos, ATV 4x4 y los utilitarios mixtos son vehículos de una gran versatilidad, para circular por todo tipo de terreno, ya sea de carácter agrícola, recreacional o deportivo. En sus comienzos diseñados para uso militar comenzaron a comercializarse como una alternativa más ligera de material agrario.

Se denominan triciclos, quad o cuatriciclos, cuando su función se aproxima más al ocio o la competición. Son máquinas rápidas y livianas, con tracción simple.

El concepto ATV 4x4 es asociado a los vehículos de uso

rural. Son potentes, grandes y pesados. Poseen tracción en las cuatro ruedas para remolcar cargas.

Una tercera clasificación es la de los utilitarios mixtos, que comparten las características de los dos anteriores. Son ideales para excursiones familiares y actividades al aire libre.

Los vehículos todo terreno son aptos para circular en arena, montes e incluso, bajo el agua con neumáticos de dibujos en forma de tacos o palas.

FORMA DE CONDUCCIÓN

Comparten características con las motos en cuanto a la posición en la conducción; es sencilla, cómoda y no requiere de equilibrio como en las motocicletas. Estas características dificultan a los conductores de motocicletas y ciclomotores.

Particularidad que deriva de la forma de tomar la curva por estos últimos, acostumbrados a inclinar su cuerpo, mientras que para el usuario de triciclos y cuatriciclos conviene hacer fuertes movimientos de volante. Los triciclos y cuatriciclos no tienen puños de aceleración, sino un pulsador situado en el manillar.

Se recomienda mientras se conduce no poner los pies en el suelo nunca, ya que podrían quedar atrapados en el eje y las ruedas traseras.

RECOMENDACIONES GENERALES

No llevar acompañante, las parrillas de los ATV no habilitan el transporte de pasajeros.

- Respetar los límites de carga de transporte.
- Respetar el mínimo de edad requerido por el fabricante.
- Las cargas deben ser ubicadas sólo en las parrillas delantera y trasera, y de ningún modo obstaculizar la visión ni la dirección del vehículo.
- Verificar los límites de remolque.
- Para arrastrar una carga utilizar sólo elenganche de remolque.
- Mientras transporte una carga no circular por superficies inclinadas.

CONSEJOS ÚTILES ANTES DE EMPRENDER UNA EXCURSIÓN:

- Revisar el aceite
- Nivel de combustible
- Sistema de frenos
- Estado y presión de los neumáticos
- Estado de la dirección
- El sistema de aceleración

3. PARTES ELEMENTALES DE UNA MOTOCICLETA

a) Soporte, horquillas delantera y trasera

- **CUADRO:** espina dorsal de la motocicleta y a partir del cual se colocan todos los demás elementos que la componen.
- **HORQUILLA:** pieza a la cual se une el manillar y la

rueda delantera, actúa a su vez de suspensión delantera.

- **TANQUE DE COMBUSTIBLE:** es el recipiente que aloja la gasolina.
- **BASCULANTE:** pieza que unida al cuadro mediante un eje, sujeta la rueda trasera y uno de los extremos de la suspensión trasera.
- **FRENOS DELANTERO Y TRASERO:** son los encargados de detener la motocicleta, pueden ser de disco o de tambor.
- **PIPA DE DIRECCIÓN:** une la horquilla al cuadro, aloja en su interior unos rodamientos, que permiten girar la dirección.
- **EL SISTEMA ELÉCTRICO:** basado principalmente en la batería de la motocicleta.

b) El Motor

Los motores más comunes en las motocicletas son de dos tipos: motor de combustión de dos y cuatro tiempos.

En motores de cuatro tiempos el sistema de lubricación se encuentra separado. En motores de dos tiempos el aceite se mezcla con el combustible, el aceite que se debe utilizar es de características especiales para estos motores.

El sistema de combustible en las motocicletas esta compuesto por el tanque de combustible, llaves, conductos, filtros, carburador y un filtro de aire. La mezcla de combustible y aire se realiza en el

carburador, aunque en modelos más modernos, es a través de un sistema por inyección directa.

El escape de los gases de la combustión se realiza mediante las siguientes partes: tubo de escape y el silenciador (disminuye los niveles de ruido).

La refrigeración de la motocicleta se realiza mediante dos tipos de refrigeración uno de ellos es por aire y el otro es mediante fluido el que puede ser aceite o agua.

c) Las ruedas

Los neumáticos de las motos están fabricados con caucho dual o multicompuesto, para ayudar a balancear el agarre y el desgaste. Por ejemplo, se utilizan compuestos más blando en los bordes del neumático, para lograr mayor agarre en las curvas; y un compuesto más duro en el medio, para mejorar el uso en las rectas.

d) Caja de cambios

La mayoría de las motocicletas utiliza una caja de cambios de velocidad secuencial, se mueve la palanca de cambios hacia arriba y hacia abajo, a través de los engranajes. La palanca de cambios es operada con el pie izquierdo. Se empuja hacia abajo para la primera velocidad y luego se la levanta para cada una de las velocidades restantes. Se empuja hacia abajo de nuevo, para regresar a la primera, y se levanta suavemente para encontrar el punto muerto. El embrague es una palanca

en el manubrio izquierdo, mientras que la mano derecha y el pie derecho operan los frenos delanteros y traseros respectivamente.

d) La transmisión

La transmisión dependiendo del modelo puede ser por cadena, cardán o árbol articulado. El sistema consiste en una cadena simple y un sistema de piñón liviano y confiable, pero requiere de ajustes, (procurar que la cadena se encuentre tensa) y lubricación regulares. El árbol articulado o cardán funciona igual que la transmisión de un automóvil. Muchas motos ruterías modernas, utilizan un sistema de cardán, donde el montaje de un eje impulsor, gira la rueda trasera. La desventaja que presenta este sistema es el peso (razón por la que motos deportivas no lo utilizan), pero cuenta con ventajas, el bajo mantenimiento y el aumento de la fiabilidad.

4. LA CONDUCCIÓN

a) La postura de conducción

La manera correcta de conducir una motocicleta es con el cuerpo en una posición natural y relajada. El conductor se debe colocar en el asiento de manera cómoda, con los brazos caídos y relajados.

A partir esta posición se subirán y extenderán hasta alcanzar el manubrio con las manos. Los pies colocados sobre los estribos, apoyados en la zona media de la

planta, que permita accionar la palanca de cambio y el freno trasero sin necesidad de levantarlo ni desplazarlo.

Mantener la presión suficiente sobre los puños del manubrio, tomar con firmeza la dirección para sortear cualquier desnivel, piedra u otro obstáculo que nos haga perder el equilibrio de la motocicleta manteniendo los brazos y las manos relajados.

Esta posición retrasa el cansancio y posibilita una conducción más cómoda y efectiva.

b) La Frenada

Frenar correctamente es uno de los aspectos más importantes de la conducción porque puede ser la diferencia, entre un siniestro y un simple susto sin consecuencias.

MANO Y PIE SOBRE LOS FRENOS: Consiste en tener dos dedos de la mano sobre la maneta de frenos y el pie sobre el pedal de freno trasero, listos para entrar en acción cuando se requiera. Se utiliza en la práctica cuando nos acercamos a una zona de mucho tráfico, concurrida afluencia de peatones, intersecciones o cruces.

FRENAR CON EL MOTOR: Consiste en utilizar el motor, rebajando los cambios, para disminuir la velocidad. Disminuye el esfuerzo que realizan los

frenos, permitiendo la reducción gradual de la velocidad al llegar a un semáforo, intersección o cuando se toma una curva.

c) Técnica de frenado

Es aconsejable frenar levemente con el freno trasero, instantes antes de accionar el freno delantero (es este freno el que detiene la moto).

De este modo la parte trasera de la moto bajara ligeramente, evitando que el peso se desplace demasiado hacia el tren delantero ayudando a conseguir una frenada más equilibrada.

La acción de frenar debe hacerse con suavidad y de manera progresiva, esto no quiere decir que no se pueda frenar con contundencia en caso de una situación de peligro.

d) Frenar sobre piso mojado

En estas circunstancias la maniobra de frenado debe hacerse con mucha más suavidad. La técnica incrementa la utilización del freno trasero. Se debe tener presente que las distancias de frenado en piso mojado, aumentan, por lo que es imprescindible tener mayor tiempo de anticipación y frenar antes de lo que lo haríamos en piso seco, ya que en estas condiciones de conducción es mucho más fácil bloquear las ruedas y perder adherencia de las mismas al suelo.

f) Las curvas

Esta técnica se divide en tres etapas fundamentales, el frenado, inclinación, paso por la curva y salida. Hay que tener en cuenta que una moto se conduce con la mirada, ésta debe marcar el sitio por el que vamos a transitar.

Con la motocicleta en línea recta se debe colocar la moto en el lado exterior de la curva; si es a la izquierda cerca de la orilla, si es a la derecha cerca del centro de la carretera, pero tampoco aproximarse demasiado al carril de los vehículos que vienen en sentido contrario. De esta manera es más fácil seguir el radio de la curva a medida que se transita por ella. Frenar hasta el punto adecuado para afrontar la curva, debe hacerse antes de inclinar la moto; porque si se inclina con los frenos todavía accionados se experimentará una resistencia, tendiendo a seguir derecho, lo que puede desacomodar la estabilidad de la motocicleta. La inclinación será fuerte o suave, dependiendo de la velocidad que se lleve para afrontar la curva, las condiciones del asfalto, el estado de los neumáticos y de la experiencia en carreteras.

g) Paso por la curva y salida

Cortan las curvas buscando la mejor trayectoria de recorrido que permita el carril por el que circulamos. Esto se realiza transitando desde el lado exterior, describiendo la curva con la mirada hacia adelante conducimos gradualmente hacia el interior de la misma, hasta donde lo permita nuestro carril.

De esta manera logramos una trayectoria más limpia, una mayor velocidad de paso y una adecuada colocación de la moto para la salida. Por ninguna circunstancia se debe invadir el carril contrario.

h) Acelerador, embrague y cambios

Estos componentes deben ser utilizados de manera suave y progresiva. Utilizar el acelerador a medida que el motor vaya respondiendo, el embrague debe realizar todo el recorrido antes de accionar la palanca de cambio. Esto no quiere decir que los movimientos sean lentos, por el contrario, llegado el caso pueden ser rápidos y coordinados.

i) Conducción con Pasajero

El comportamiento de la moto con pasajero es completamente distinto a cuando se maneja de manera solitaria. Se deben extremar las precauciones y tomar medidas para compensar esta diferencia de reparto de pesos, que modifica el centro de gravedad y con ello la estabilidad de la motocicleta. Es aconsejable manejar con suavidad, reduciendo la velocidad en las curvas, acelerando y frenando sin brusquedades.

j) Conducción en Mojado

Uno de los aspectos que reviste mayor complejidad, es la conducción sobre una superficie mojada, porque implica el cambio en todos los parámetros, debido a la menor adherencia que ofrecen los neumáticos en estas condiciones.

Cuando el piso se encuentra mojado, todos los movimientos deben hacerse con mucha suavidad, evitando manobras bruscas.

Esto implica que los tiempos de reacción aumentan bastante por lo cual, acciones como tomar una curva, frenar, cambiar de carril o cruzar intersecciones necesitan más tiempo y las debemos planear con mayor anticipación.

La maniobra de frenado debe efectuarse actuando con un poco más de fuerza sobre el freno trasero, que sobre el delantero, ya que es más fácil bloquear las ruedas, perder adherencia y que se produzca una caída o un siniestro.

k) Conducción nocturna

La conducción nocturna, en ciudad o carretera, está restringida por la menor visibilidad que tenemos de otros vehículos, peatones y obstáculos en el camino. Lo que en el día puede ser un simple obstáculo, fácilmente esquivable o un motivo para reducir la velocidad, en la noche se puede convertir en verdadero percance.

Se recomienda mantener el faro delantero en perfecto estado. Es aconsejable evitar la conducción nocturna en carretera, y añadir elementos reflectivos en la motocicleta, casco y ropa del conductor, para facilitar el ser visto por los demás vehículos.

l) Conducción en ciudad

La principal estrategia es conducir de manera defensiva, estar siempre alerta y alejarse todo lo posible del peligro.

Respetar al máximo las señales de tránsito, y anticipar los movimientos de los vehículos y peatones que circulen alrededor para reaccionar antes de que suceda un imprevisto.

La poca superficie física de la motocicleta dificulta ser observado por los conductores de automóviles, siendo ésta una de las principales causas de siniestros, por esto es muy importante llevar las luces encendidas durante el día, usar adecuadamente las luces de giro con anticipación, para avisar las maniobras a los otros vehículos y mantener en perfecto estado la luz de freno.

m) Conducción en carretera

La conducción en carretera tiene dos factores importantes, el ritmo de viaje y el tiempo de descanso. Acelerar, frenar, tomar las curvas, adelantar otros automóviles, son acciones que discurren a través de los kilómetros con cierta cadencia, suavidad, fluidez y a la velocidad que te permita sentirte seguro y confortable.

Esto depende de muchas variables; la motocicleta, la carretera por la se circula, el tráfico, la experiencia y pericia del conductor, el clima, si se va solo o

acompañado. Viajar varias horas sobre la moto significa un esfuerzo grande para el cuerpo y con el paso de los kilómetros este esfuerzo termina agotando al conductor y puede empezar a sentir dolores o molestias en las nalgas, brazos, espalda y hombros. Cuando esto suceda detenga la motocicleta y descanse hasta sentirse recuperado para seguir el viaje.

n) Conducción en descampado o a campo traviesa

En muchas oportunidades el conductor se ve obligado a recorrer caminos fuera del pavimento, condición que dificulta el manejo y puede transformarlo en una experiencia agotadora.

Por lo tanto es aconsejable adquirir la técnica adecuada para este tipo de superficie.

Lo primero que debe hacer el conductor es reducir la velocidad. La técnica de frenado cambia totalmente, se debe usar con mucha suavidad, ya que de lo contrario se corre el riesgo de bloquear la rueda delantera y esto significa, la mayoría de las veces, una caída segura.

En curvas se deben tomar todas las precauciones, porque generalmente, no se sabe que hay después de ésta, y cualquier eventualidad u obstáculo es más difícil de sortear que en pavimento. Lo más importante es mantener siempre la tracción de las ruedas, para evitar que se deslicen. En campo traviesa el camino se torna dificultoso, pozos, piedras y terreno sinuoso. Es

importante sujetar el manubrio con firmeza, pero al mismo tiempo mantener los brazos relajados para mover la dirección libremente. En estas condiciones la moto se debe maniobrar usando todo el cuerpo para tener reacciones más rápidas y poder esquivar los obstáculos del camino.

Una técnica que puede ser de mucha ayuda en estos casos, es manejar de pie, porque así no se sienten todas las irregularidades del camino en el cuerpo, sino que las piernas actúan como amortiguadores. En lodo y pantano la falta de adherencia será la constante y la clave para sortear esto es con un manejo suave del acelerador que permita corregir la moto cuando tienda a resbalar, en el peor de los casos, apoyar ambos pies en el suelo, haciendo de tercer apoyo.

5. CONDUCCIÓN RESPONSABLE

- No exceder los límites de velocidad permitidos.
- Usar el casco correctamente sujeto (es obligatorio).
- No conducir bajo los efectos del alcohol o estupefacientes.
- No realizar maniobras bruscas que pongan en peligro la estabilidad de la motocicleta.
- Circular siempre con la luz encendida.
- Indicar con la debida anticipación los giros o cambios de carril, utilizar las luces correspondientes.
- Respetar las señales de tránsito.
- Respetar los semáforos.

- No frenar de manera brusca en condiciones normales de manejo.
- Guardar distancia de seguridad con el vehículo que lo precede.
- En escuelas y zonas concurridas, disminuir la velocidad.
- Ceder el paso a ambulancias, camiones de bomberos y patrullas policiales.

6. EN CASO DE VIAJAR COMO ACOMPAÑANTE

- Usar siempre el casco correctamente sujetado.
- Subir a la motocicleta luego de que el motor este en marcha.
- Los pies en los estribos.
- Sujetarse a la cintura del conductor
- No distraer al conductor ni realizar maniobras que afecten la estabilidad del rodado.
- Siempre viajar por detrás del conductor.
- Inclinarsse con el movimiento del conductor para evitar que el aire que roza el cuerpo desequilibre la aerodinámica del rodado.
- Descender de la motocicleta una vez que esté sin movimiento y con el motor apagado.



7. VELOCIDADES MÁXIMAS Y MÍNIMAS

LÍMITES MÁXIMOS Y MÍNIMOS DE VELOCIDAD			
LUGAR	MAXIMA	MINIMA	
ZONA URBANA	CALLES	40 Km/h	20 Km/h
	AVENIDAS	50 Km/h	30 Km/h
	VÍAS SEMAFORIZADAS	Coordinación semafórica	Mitad del máximo
	INTERSECCIONES	30 Km/h	15 Km/h
	RUTAS QUE CRUZAN	60 Km/h	30 Km/h
ZONA RURAL	CARRETERAS	110 Km/h	40 Km/h
	SEMIAUTOPISTAS o autovías	120 Km/h	Salvo maquinaria especial
ZONA URBANA Y RURAL	AUTOPISTAS	130 Km/h	

Límites máximos especiales:

- En las encrucijadas urbanas sin semáforo: la velocidad precautoria no debe superar nunca los 30 Km/h
- En pasos a nivel sin barreras ni semáforos: la velocidad precautoria no debe superar los 20 Km/h.
- En proximidad de establecimientos escolares, deportivos y de gran afluencia de personas: la velocidad precautoria no debe superar los 20 Km/h.



8. LICENCIAS DE CONDUCIR

Clases de Licencias para conducir motocicletas

Clase A.1

Ciclomotores para menores entre dieciséis (16 y dieciocho (18 Años).

Clase A.2

Para motos comprendidas entre cincuenta y ciento cincuenta centímetros cúbicos (50 y 150cc.)(Incluidos , ciclomotores, triciclos y cuatriciclos,) Se debe acreditar la habilitación previa de dos años para ciclomotor.

Clase A.2.1

Motocicletas de más de ciento cincuenta centímetros cúbicos (150 cc) y hasta trescientos centímetros cúbicos (300 cc) de cilindrada. Previamente se debe haber tenido habilitación por dos años para una motocicleta de menor potencia, que no sea ciclomotor

Clase A.3

Motocicleta de más de trescientos centímetros cúbicos (300cc) de cilindrada.

Clase A.4

Motocicletas de cualquier cilindrada incluyendo ciclomotores, triciclos, contemplados en los puntos precedentes de la presente clase, que sean utilizados para el transporte de toda actividad comercial e industrial.

9. REQUISITOS PARA CIRCULAR

- El conductor debe portar la licencia que lo habilita para conducir esa clase de motocicleta.
- Cédula de identificación de la motocicleta.
- Debe llevar el seguro correspondiente.
- Poseer la placa patente correctamente colocada.

10. ELEMENTOS DE SEGURIDAD

a) Luces

Mantener en buenas condiciones las luces dará seguridad tanto a quien está conduciendo una motocicleta como a los usuarios de la vía pública, dado que con ellas se podrá ver y ser visto, al realizar alguna maniobra. En toda motocicleta deberá tener en su parte delantera: luces altas, bajas, de posición y luces de giro; en su parte trasera, una luz roja fija, una luz de freno y dos luces destellantes de giro.

b) Ruedas y neumáticos

La conducción de una motocicleta con los neumáticos desgastados e irregulares, con ruedas desalineadas y/o desbalanceadas, o con rayos sueltos o cortados se puede tornar peligroso, por lo que se debe controlar estas variables al igual que conducir con los neumáticos gastados por el uso puede producir un accidente por pérdida de contacto con el suelo. El indicador de desgaste o la profundidad será de UN MILIMETRO (1 mm) y en ciclomotores de CINCO DÉCIMAS DE MILIMETRO (0,5 mm).

c) Cascos

Es obligatoria la utilización del casco reglamentario, correctamente colocado y sujetado, por parte de todos los ocupantes de la motocicleta.

El casco de seguridad para motocicletas es un elemento que cubre la cabeza, integralmente o en su parte superior, para protegerla de eventuales golpes. El casco evita lesiones, no sólo en ambientes suburbanos —donde generalmente se desarrollan mayores velocidades— sino también en ambientes urbanos, donde, según las estadísticas, ocurren la mayor cantidad de accidentes por el incremento de obstáculos que debe sortear el conductor.

El casco es la mejor protección para los motociclistas, **los golpes en la cabeza son la primera causa de muerte** en los accidentes de moto. El uso del casco reduce las lesiones en la cabeza en un 70%.

d) Funciones del casco

El casco sirve para reducir el riesgo de traumatismos craneoencefálicos graves, al aminorar el impacto de una fuerza o colisión en la cabeza.

Básicamente debemos discriminar tres funciones:

- Reduce la desaceleración del cráneo y por lo tanto, el movimiento del cerebro al absorber el impacto. El material mullido incorporado en el casco absorbe parte del impacto y, en consecuencia, la cabeza se detiene con más lentitud. Esto significa que el cerebro no choca contra el cráneo con tanta fuerza.

- Dispersa la fuerza del impacto sobre una superficie más grande, de tal modo que no se concentre en áreas particulares del cráneo.
- Previene el contacto directo entre el cráneo y el objeto que hace impacto, al actuar como una barrera mecánica entre la cabeza y el objeto.

DIFERENTES TIPOS DE CASCOS: CLASIFICACIONES

- **Casco integral:** casco entero, es el más seguro y completo. Cubre la zona de la nuca, las orejas, tiene una pantalla completa que impide que insectos u otros elementos impacten en la zona de la cara.
- **Casco modular:** es convertible, se cierra y abre sobre el mentón. Tiene la misma protección que el casco integral, mientras permanece cerrado. Ofrece menos protección cuando esta levantado el módulo delantero, porque no cubre la totalidad de la cara y expone el mentón.
- **Casco de motocross:** Casco para realizar pruebas deportivas, o conducir en terrenos de mucha exigencia, principalmente médanos, o a campo traviesa. Tiene la particularidad de tener en su diseño el mentón adelantado, lleva visera, pero no pantalla que es suplantada por anteojos de seguridad.
- **Casco abierto:** existen varios tipos de cascos abiertos:

1. Protege la nuca, las orejas y los ojos mediante una visera, es el más seguro de los cascos abiertos.
2. Cubre las orejas pero no protege la nuca, protege los



ojos con una visera, menos seguro que el anterior.

3. Es el menos seguro de los cascos abiertos, no protege la zona de la nuca ni las orejas, la visera es escasa o nula, no protege a los ojos de insectos y otros elementos que puedan impactar en la zona de la cara.



e) Cascos abiertos, cascos cerrados

Estas dos clases básicas de cascos brindan diferentes niveles de protección, pero más allá de la clase de elección se deben tener en cuenta los siguientes requisitos:

- Que reúna los estándares requeridos por las entidades que reglamentan sus características (homologados).
- Que no presente defectos a simple vista: fisuras, elementos sueltos, las correas gastadas o dañadas; que sus partes no estén debidamente ajustadas unas con otras.
- Que se ajuste con comodidad y exactitud a la cabeza. Recordar que la debe proteger y que al circular, el movimiento no lo debe desajustar. Es importante el ajuste por dos razones:
 1. Que no cause incomodidad con presiones en ciertos lugares.
 2. Que no se salga en caso de accidentes o golpes.
- En caso de usuarios que necesiten usar anteojos recetados, o de sol, deben asegurarse que el casco tenga suficiente espacio.

- El casco y su visera deben permitir el paso del aire para evitar que se empañe la visera, circunstancia muy peligrosa porque afecta la visión.

PROTECCIÓN DEL ROSTRO Y LOS OJOS

A diferencia de los anteojos, que no se ajustan con la firmeza de un casco, la visera del casco confeccionada con un material resistente a los golpes ofrece protección en varios aspectos:

- Protege el rostro de los golpes en un choque.
- La visera no debe estar rayada.
- Debe resistir golpes punzantes.
- Protege del viento, polvo, barro, agua e insectos y de elementos arrojados por vehículos que circulen adelante.
- Protege los ojos.
- Debe tener claridad y amplitud adecuada que permita una amplia visión al frente y a los costados.
- La visera debe estar firmemente ajustada al casco, para evitar que se salga en el caso de golpes y evitar, en caso de viseras móviles, que puedan girar con comodidad ya que evita distracciones que puede provocar un accidente.

f) Componentes del casco

- Cáscara exterior dura y lisa, con un relleno amortiguador de alta densidad, que lo cubra interiormente. Un acolchado flexible adherido al relleno, que ajuste el casco perfectamente al contorno de la cabeza, puede estar cubierto por una tela absorbente. No son aptos para la circulación los cascos de uso industrial u otros

no específicos para motocicletas.

- Deben contener un sistema de retención, de cintas y hebillas, que pasando por debajo del mentón sujeta correctamente el casco a la cabeza.
- Puede tener adicionalmente: visera, protector facial inferior integrado o desmontable y pantalla visora transparente.
- Exteriormente debe tener marcas retrorreflectivas ubicadas de manera tal que desde cualquier ángulo pueda ser vistas. Cuando ha soportado un fuerte golpe debe ser reemplazado (aún cuando el daño no resulte visible).

11. ANTEOJOS DE SEGURIDAD

Se entiende por tal el armazón sujeto a la cabeza que cubre el hueco de los ojos con elementos transparentes, que los proteja de la penetración de partículas o insecto

La transparencia no debe perturbar la visión ni distorsionarla, ni causar cansancio. Los correaes de seguridad que posean los vehículos determinarán el número de ocupantes que pueden ser transportados en el mismo, siendo obligatorio su uso para todos los ocupantes del vehículo.

12. LA VESTIMENTA ADECUADA

La ropa de un motociclista es su única protección, por esta razón es importante que para conducir una motocicleta se realice esta acción con una vestimenta

adecuada. Lo ideal es un traje de seguridad de cuero o material resistente, con protecciones en las rodillas, hombros y codos, lo que es recomendable para la protección especial de la espalda y sus vértebras cervicales

Además, se debe recordar que tanto el conductor de una motocicleta como su acompañante deben resguardar su seguridad utilizando también zapatos resistentes, siendo de vital importancia los guantes y el casco tanto para el acompañante como para el conductor, este último merece ser tratado en forma particularizada