

# Carriles y carreteras

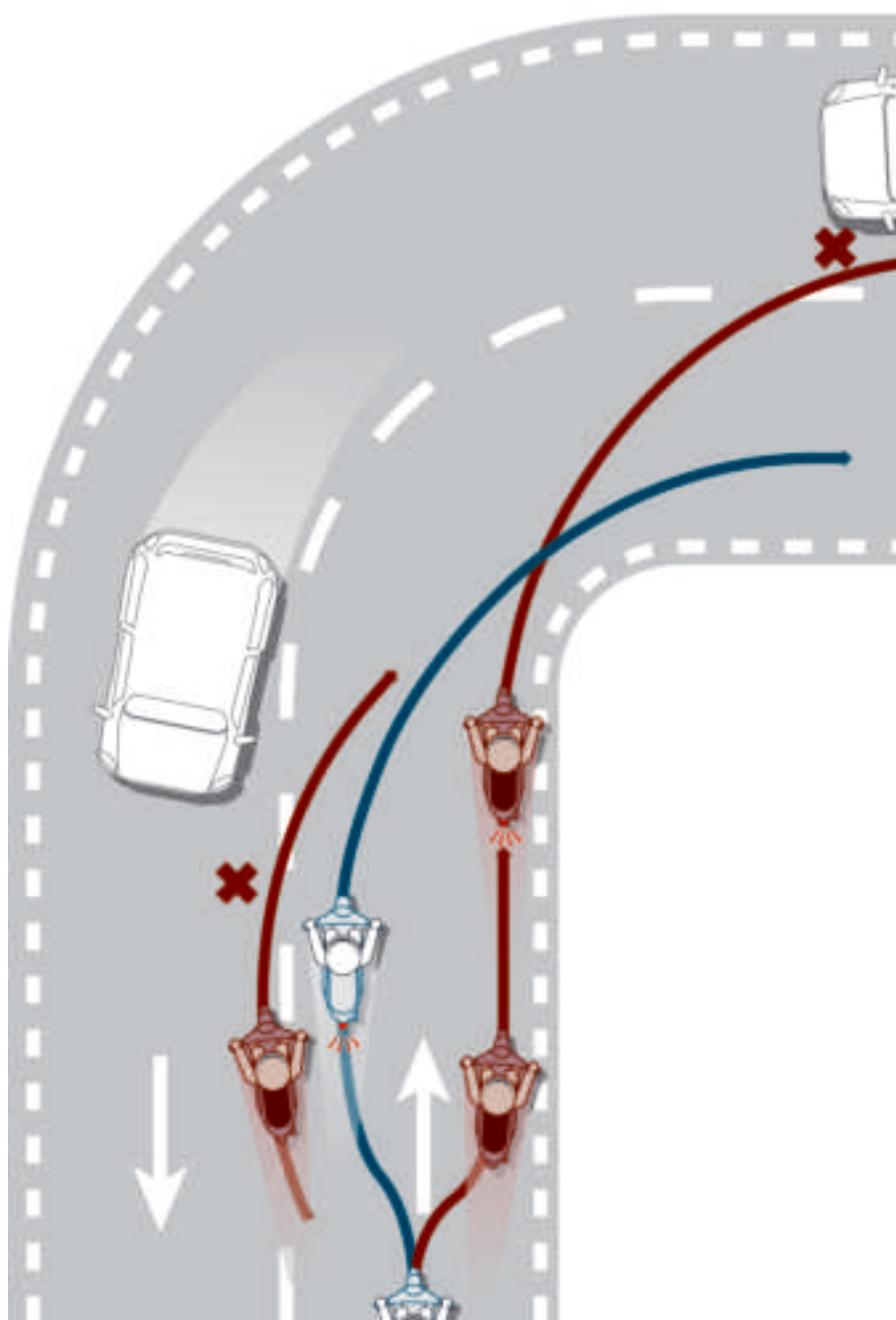
Circulando por ciudad o por carretera, en moto tenemos la ventaja que podemos usar la partes de nuestro «carril» que nos interesen y se adapten a cada situación.

JM<sup>PA</sup> | ILUSTRACIONES: IKI

**CIRCULAR** en moto por estos mundos tiene muchas ventajas, pero una de las más evidentes es que las calles y carreteras están hechas a medida de los coches y camiones, mucho más anchos, y eso nos deja amplísimos márgenes a la hora de decidir por dónde pasamos nosotros. El caso límite más evidente de esto es cuando podemos pasar entre coches parados ante un semáforo (lo que no es incorrecto, pues ellos están parados), o si ante una situación de riesgo por una mala apreciación nuestra o de otros tenemos que acabar pasando entre dos coches en marcha, lo que no es correcto ni seguro, pero puede convertir, lo que para otro vehículo sería un accidente, en una anécdota.

Este mes vamos a salir un poco del centro urbano para analizar una situación de lo más habitual, tanto como lo es circular por una carretera de doble sentido: nos encontraremos allí curvas más o menos cerradas, y hacia ambos lados (derecha e izquierda). En las curvas a derechas nosotros circularemos por la parte interior y los que vienen de frente lo harán por el exterior; en las curvas a izquierda se invierten los términos y seremos nosotros los que pasemos «por fuera» mientras el tráfico de frente lo hará por el interior. Esto, claro está, salvo que estemos en Gran Bretaña o una de sus ex colonias...

Veamos cómo debemos afrontar cada tipo de curva y qué errores comunes pueden llevarnos a situaciones de riesgo, para aprender a evitarlos.



## 1 Curva a la derecha (trayectoria abierta)

Llegas a una curva hacia la derecha: dirígete hacia el exterior del carril, hacia el centro de la calzada, para mejorar tu visión de lo que viene después de la curva y del posible tráfico de frente, y empieza a frenar bien antes de que la curva empiece. Si frenas tarde te acercaras mucho al carril contrario y quizás venga alguien de frente. Cuidado. Cuando la velocidad sea reducida y adecuada a esa curva y situación, empieza la trazada dirigiendo la moto hacia un punto interior imaginario situado entre tu posición actual y la siguiente recta. Deja que la moto haga sola el principio de esa trazada, siempre bajo tu control, y al pasar por ese punto interior o «ápice» empieza a acelerar de nuevo para redondear la trayectoria y salir a la siguiente recta. Ya está, una curva a derechas perfecta.

## 2 Curva a la derecha (trayectoria cerrada)

Estás circulando por la derecha de tu carril y llegas a una curva a derechas: si te mantienes ahí no podrás ver tan bien lo que viene a continuación. Mal. Llegando a la curva empiezas a frenar para reducir la velocidad, pero como no sabes si esa curva se cierra o qué viene a continuación (¿un atasco? ¿un perro?) puedes llevarte la sorpresa que debas prolongar la frenada, acercándote con riesgo al carril contrario. Mal. Una vez reducida la velocidad y ya trazando la curva, como estás por la derecha y el interior, si aceleras sólo te queda abrir progresivamente la trayectoria: según cuánto aceleres y sea la curva, te irás abriendo a la izquierda hasta llegar al carril contrario. Muy mal. Acabas de dejar atrás una curva a derechas trazada desastrosamente, menos mal que hoy no venía nadie de frente...

