

SEGURIDAD Y SALUD

CONDUCCIÓN DE MOTOS



ÍNDICE

1.	INTRODUCCIÓN	3
2.	MEDIDAS A TENER EN CUENTA EN CONDUCCIÓN DE MOTOCICLETAS	5
3.	SEGURIDAD VIAL Y CONDUCCIÓN DE MOTOCICLETAS: EL VEHÍCULO	6
4.	EQUIPAMIENTO BÁSICO	8
5.	COLOCACIÓN DE CARGA	9
6.	CONDUCCIÓN CON PASAJERO	9
7.	ACELERACIÓN-DESACELERACIÓN	10
8.	EQUILIBRIO	11
9.	LA MIRADA	12
10.	AGILIDAD	13
11.	ABSORCIÓN	13
12.	LA FRENADA CORRECTA	14
13.	LA FRENADA DE EMERGENCIA	16
14.	FRENADA EN CURVA	17
15.	CIRCULACIÓN	18
16.	RECUERDA	19

1. INTRODUCCIÓN

El parque de motos y motocicletas en España y en el resto del mundo va en aumento, debido a que es una alternativa más barata al coche, que solventa los problemas de aparcamiento y las dificultades de fluidez para la circulación.

No obstante el conductor de moto es mucho más frágil.

Los estudios de siniestralidad en motos reflejan los siguientes datos:

- Un 8% de los conductores de moto se ven implicados al menos, en un accidente al año con otro vehículo, frente a más de un 19% en el caso de los turismos.
- En el 72% de los accidentes de moto producen heridos, mientras que en los coches ésta cifra es del 11,5%.
- El riesgo de sufrir un accidente mortal es 17 veces superior, al de un vehículo.
- Los conductores de moto son culpables solamente en el 25 % de los accidentes en los que se ven implicados con otros automóviles.
- Los jóvenes de hasta 30 años son los conductores de motos que registran mayores tasas de siniestralidad. Un 15% de los conductores de moto cuya edad está comprendida entre 25 y 30 años, se ven implicados en un accidente al año con otro vehículo.

Las motos y motocicletas tienen un riesgo especial y exigen de mayor atención y prudencia en su manejo.

El riesgo reside principalmente en la menor estabilidad del vehículo que se conduce y por la falta de protección del mismo.

Otro de los factores que influye en la siniestralidad de las motos son las diferentes causas de los accidentes:

- Velocidad inadecuada y falta de experiencia en el manejo de la motocicleta.
- Circulación en paralelo con otros vehículos, donde las motos no suelen ser vistas debido al llamado “ángulo muerto” del espejo retrovisor

- Alcances traseros a las motos por parte de otros vehículos y distracción de los conductores de otros automóviles.
- Cerca del 80% de los motoristas circulan con un equipamiento deficiente (ropa o calzado inadecuado), sobre todo en la conducción urbana.
- En los dos primeros años de conducción de las motocicletas, es donde se registran las mayores cifras de siniestralidad.
- Los meses con mayor tasa de accidentalidad son junio, julio, octubre y noviembre.

Una reciente encuesta sobre conductores que utilizan o han utilizado la motocicleta en España, refleja que el factor con más influencia en los accidentes es el **humano** (49%), seguido del **entorno** (infraestructuras y meteorología) con un 22%, y de las **infracciones** (de cualquiera de las partes implicadas) con un 18%. Sólo un 3% se atribuye **al vehículo**.

- Respecto al **factor humano**, la distracción y los errores de cálculo son las principales causas, seguidas por la actitud del conductor y su falta de experiencia.
- En cuanto a las causas principales que intervienen en el **factor entorno**, hay que destacar el estado del asfalto y la meteorología adversa.
- Las causas más importantes que motivan **las infracciones** son:
 - En el ámbito urbano, la relativas a giros indebidos o sin precaución (43%).
 - En vías rápidas, los cambios de carril sin señalizar que son la causa del 56% de los accidentes. Así como, colisiones y caídas, pero destacan los choques laterales (cambio de carril indebido) y por alcance con otros vehículos.
 - En carretera convencional, el 59 % de las infracciones vienen dadas por giros indebidos e invasiones del carril contrario.
 - En vía urbana destacan las colisiones con vehículos y concretamente las laterales o fronto-laterales.
 - En carretera destaca la gestión de las curvas, ya sea por caída sobre la calzada o por una salida de vía.
 - Sólo el 14% de los motoristas han hecho un curso de perfeccionamiento y éstos mayoritariamente apoyan este tipo de formación.

El siguiente manual pretende ser una guía práctica en materia de seguridad vial en cuanto al manejo y conducción de motos, para intentar reducir la incidencia de la siniestralidad en éste tipo de vehículos.

Por éste motivo, a continuación se reflejan, una serie de medidas generales a tener en cuenta, para posteriormente desarrollar técnicas de conducción segura que permitirán al motorista tener un mayor control de su vehículo, además de un mejor comportamiento en la conducción vial.

Ante todo no se olvide:

- Moderar la velocidad en carretera a 120 km/h. En un segundo recorreremos 33 metros y nuestro tiempo de reacción, se calcula entre 2 y 4 segundos.
- No conduzca sin descansar durante más de dos horas consecutivas. Aunque no sé lo parezca, la capacidad de atención es fundamental para garantizar su seguridad, que se verá especialmente afectada por el cansancio.

2. MEDIDAS A TENER EN CUENTA EN CONDUCCIÓN DE MOTOCICLETAS

- Para reducir el tiempo de respuesta ante las incidencias, mantenga siempre dos dedos sobre la maneta del embrague y otros dos sobre la del freno, con los pies en posición preventiva y espera lo inesperado.
- En una curva deberá entrar de manera adecuada, teniendo presente: aproximación, entrada, contacto y salida, alejándonos de las técnicas empleadas en los circuitos.
- En los adelantamientos debe garantizar que tiene el espacio suficiente para hacer la maniobra con seguridad, sin olvidar tres cosas:
 - Observe al conductor del vehículo que pretenda adelantar.
 - Conserve amplios márgenes de seguridad para poder solucionar posibles incidencias.
 - Intente siempre ver y ser visto.
- Recuerde que la iluminación de la motocicleta es más reducida. Permanezca atento a la conducción, controle la velocidad y recuerde:
 - La reducción del campo visual en el lado hacia el que se inclina la motocicleta durante las curvas.
 - Si la pantalla de su casco tiene rayas, se deformará la imagen.
 - Si la pantalla de su casco es oscura o tipo espejo, verá con más dificultad.
- En ocasiones la gravilla, el gasoil y otras sustancias nos puede llevar a un accidente indeseado. Para evitarlo, permanezca atento a la conducción y busque lo imprevisible.



- Circule a una velocidad que le permita detener la motocicleta dentro del campo de visión:
 - Con **lluvia**, aumente la distancia de seguridad, no se olvide del tacto y la progresividad en el sistema de frenado y en el “gas”. La suavidad debe ser la norma imperante.
 - La **niebla**, reduce el campo de visión, moja la visera del casco de protección y las zonas de los elementos de rodadura. Baje la velocidad, aumente la distancia de seguridad e incremente la suavidad en la conducción.
 - Con **viento**, intente localizar su dirección a través de indicadores de viento, anticipándose a las posibles reacciones adversas del tiempo.
 - El **frío**, hace que las manos, rodillas y pies se conviertan en las zonas más sensibles a las bajas temperaturas. Con el frío se pueden producir inmovilizaciones o falta de sensibilidad. Preferiblemente, utilice ropa interior térmica o calefactada.

3. SEGURIDAD VIAL Y CONDUCCIÓN DE MOTOCICLETAS: EL VEHÍCULO

Las motocicletas, como cualquier otra máquina, sufren desgaste a consecuencia de su utilización, pero en ocasiones pasa desapercibido. Puede ocurrir que un defecto o desgaste no se detecte a nivel visual como tampoco dinámicamente, por el simple hecho de estar habituados a conducir nuestra motocicleta con tal anomalía, como por ejemplo, las suspensiones demasiado blandas. Para evitar que este desgaste le perjudique durante la conducción y convierta su vehículo en menos seguro, deberá revisarlo con asiduidad e incluso diariamente.

- **Los neumáticos:** A través de ellos pasan todas las ordenes que se le dan al vehículo (frenar, inclinar, acelerar, etc.). Si los neumáticos están en malas condiciones o cuentan con una presión inadecuada, nuestras órdenes se transmitirán a la motocicleta de forma incorrecta e imprecisa. Por ello se deben revisar siempre antes de iniciar la marcha.



- **Los frenos:** Se trata de uno de los elementos clave, por lo que se deben revisar siempre antes de empezar la marcha. Si observa una pérdida de líquido; cierta humedad en el circuito hidráulico; la maneta del freno delantero toca el manillar cuando la presiona; o nota que la presión oscila, no inicie la marcha y consulte con un técnico.



- **Las luces:** Gracias a ellas verá y será visto. Con una breve inspección visual se podrá asegurar de que el sistema de alumbrado funciona perfectamente y que será visible sin ningún tipo de dificultad por el resto de conductores. No olvide los intermitentes, ni la luz de freno.



4. EQUIPAMIENTO BÁSICO

EL CASCO: Debe ir siempre abrochado y en óptimas condiciones. Es recomendable el uso de viseras claras, antirayadas y antivaho. Elegir la talla correcta, de manera que el casco quede siempre ajustado, pero sin que oprima. Al mover la cabeza el casco no se debe mover lo más mínimo. Si el mismo recibe un golpe fuerte, se debe sustituir.

LA CHAQUETA: Circular siempre con manga larga, con una chaqueta de protecciones en hombros, codos y espalda. Le servirá de protección ante caídas, además de protegerle del frío, viento, lluvia, insectos, etc. Lo ideal es una chaqueta impermeable y ventilada con forro térmico desmontable. Emplear bandas reflectantes para ser fácilmente identificables por los demás en condiciones de mala visibilidad.

LOS GUANTES: Le protegen de las inclemencias meteorológicas y ante posibles caídas. Utilizar guantes específicos para motocicletas, que dispongan de tacto, protección térmica y protección abrasiva.

EL CALZADO: El calzado debe ofrecer la máxima protección, preferiblemente hasta encima de los tobillos. La protección térmica e impermeabilidad también es importante. Se debe contar con calzado específico para cada época del año.

LOS PANTALONES: Debe equiparse con pantalones de material resistente a la fricción y con protecciones en rodillas y cadera.



5. COLOCACIÓN DE CARGA

La motocicleta no se comporta de la misma manera cuando circula solo que cuando coloca cierta carga o le acompaña un pasajero. Es muy importante saber cómo se comporta su vehículo en estos casos y qué debe hacer para que no afecte a su conducción.

Consejos para conducción en ésta situación:

- Ajustar las suspensiones en función de la carga a transportar.
- Fijar el equipaje siempre lo más cercano al asiento del conductor.
- Introducir los objetos más pesados siempre en el fondo de las maletas.
- No sobrepasar el límite de carga en la parrilla trasera, esto aligera la dirección y la convierte en imprecisa.
- No exceder la carga máxima indicada en el manual del fabricante.



6. CONDUCCIÓN CON PASAJERO

El pasajero debe tener en cuenta:

- No realizar movimientos bruscos y mantener los pies siempre sobre las estriberas, incluso al detener la motocicleta.
- Sujetarse siempre a las asideras de la motocicleta. Posicionarse siempre lo más cerca del conductor, seguir sus movimientos y los de la motocicleta.
- Mirar siempre por encima del hombro del conductor en las curvas. Sobre el hombro izquierdo en curvas a izquierdas, y sobre el derecho en curvas a derecha.

Al conducir con pasajero puede abusar más del freno trasero, ya que la rueda carga con más peso y no se bloquea tan fácilmente. Así evitará que el pasajero se mueva hacia adelante cuando frene con el delantero.

7. ACELERACIÓN-DESACELERACIÓN

La adecuada utilización del acelerador es parte fundamental en la conducción segura. Tener buen tacto de acelerador permitirá una conducción suave y precisa. Con el acelerador además de conseguir que la motocicleta avance, también podrá conseguir que el vehículo recupere verticalidad sobre el asfalto.



- Si acelera de manera brusca con una marcha corta, perderá el control de la motocicleta. Un exceso de potencia podría hacer perder adherencia al neumático trasero, al estar la motocicleta inclinada en plena curva.
- Antes de comenzar la maniobra de frenada es necesario cerciorarse de que el acelerador esté totalmente cerrado. Debe tener en cuenta que la acción de dar o quitar gas debe hacerse realizando un movimiento con la muñeca, nunca con el brazo.
- No actúe sobre el acelerador como si fuera un interruptor. Acelere progresivamente hasta llegar a la velocidad deseada.
- El puño del gas siempre debe presentar un pequeño juego libre para evitar que la reacción del motor sea brusca e imprecisa.
- Desacelere totalmente antes de empezar a frenar.
- La suavidad en el momento de abrir gas permitirá a otros conductores anticipar sus movimientos y maniobras entre el tráfico.

8. EQUILIBRIO

Las motocicletas por concepto, son vehículos poco estables. El hecho de tener solo dos ruedas provoca que no se aguanten por si solas, por lo que necesitan inercia y la pericia del conductor para mantener la verticalidad. Si quiere mejorar su equilibrio deberá ejercitarse a poca velocidad, ya que cuando el vehículo dispone de menos inercia es cuando el conductor tiene que esforzarse y trabajar más este concepto.

- Una posición rígida y poco relajada sobre la motocicleta provocará una fácil pérdida del equilibrio. Si se mantienen los hombros rígidos, las rodillas fuera de lugar o se centra la mirada tan sólo en lo que hay cerca, el equilibrio saldrá perjudicado.
- Mantenga los hombros relajados y las rodillas apretadas levemente contra el depósito de combustible, la cabeza alta paralela al suelo dirigiendo la mirada al punto más alejado de la trayectoria. Un buen consejo para ganar equilibrio a muy baja velocidad es actuar sobre el acelerador aplicando una ligera presión sobre el freno trasero a la vez que actuemos con el embrague, para evitar que el motor se cale.



Recuerde:

- Mantenga los hombros relajados y las rodillas en contacto contra el depósito de combustible y la cabeza paralela al suelo.
- Dirija la mirada al punto más alejado de la trayectoria.
- Ayúdese de los movimientos de cintura para mantener equilibrio.
- No aumente bruscamente la velocidad para compensar la falta de equilibrio.
- No intente adecuar el equilibrio con el freno delantero.
- Evite la carga excesiva que aligera la dirección y condiciona el equilibrio.

9. LA MIRADA

La anticipación es uno de los aspectos de mayor importancia para los conductores de motocicletas. De ella dependerá el poder esquivar objetos con suficiente antelación, así como dibujar la trazada correcta. Para anticipar, debe basarse en un aspecto fundamental como la adecuada aplicación de la mirada.



- Si dirige la mirada al frente y a pocos metros de su posición disminuirá el campo visual y perderá capacidad de anticipación y reacción ante la aparición de imprevistos. Si mantiene la mirada fija ante un obstáculo, irremediablemente se dirigirá hacia él sin capacidad para esquivarlo.
- La mirada debe mantenerla siempre en el punto más alejado de la trayectoria, de tal manera que dispondrá de mayor tiempo de anticipación para reaccionar frente a posibles obstáculos o situaciones de peligro. A la hora de trazar una curva, deberá dirigir la mirada hacia el punto más lejano, marcando así el punto de giro. Ésta técnica es igualmente aplicable para maniobrar a baja velocidad como para buscar la mejor trazada a la hora de trazar curvas.
- La ampliación del campo visual le proporcionará un escaneado anticipado del estado de la vía.
- Miré hacia donde te dirija, no justo por donde circule.

10. AGILIDAD

La motocicleta, por sus reducidas dimensiones y tecnología, se trata de un vehículo que nos permite maniobrar con gran rapidez y precisión, hasta el punto que sea la agilidad la característica por la que más destaca frente a otros vehículos. Lo ideal es combinar la agilidad física con la de la motocicleta para conseguir formar una sola “unidad”, facilitando así una conducción rítmica y suave. La agilidad en la conducción depende del peso del conjunto, de la carga, o del estado mecánico del vehículo. Son muchos los elementos que intervienen en la agilidad, un concepto que debe tener presente en todas las fases de la conducción.

- Hay que tener en cuenta varios elementos que pueden condicionar la agilidad, como el estado de los neumáticos, el mal funcionamiento mecánico de la motocicleta, e incluso una ropa excesivamente ajustada que le impida realizar con comodidad ciertos movimientos. Por otra parte, si se agarra el manillar con excesiva fuerza y no se mantiene una posición relajada sobre el vehículo, la agilidad también se verá perjudicada.
- Una correcta posición del cuerpo sobre la motocicleta facilita la maniobrabilidad y adaptación a las necesidades de cada momento. Un buen estado de forma, o una buena puesta a punto de la motocicleta permiten al conductor toda la agilidad de ésta.
- Mantenga una postura relajada sobre la motocicleta.
- Acelere y desacelere de manera suave y sin brusquedades.
- Controle el manillar con movimientos suaves.
- Consiga un conjunto uniforme (motocicleta-conductor).
- Un exceso de carga o una baja presión de los neumáticos influye negativamente en la agilidad de la motocicleta.

11. ABSORCIÓN

Los vehículos de dos ruedas son especialmente sensibles a las irregularidades del terreno. Es por ello que tanto las suspensiones como la postura de conducción cobran una especial importancia, ya que son las encargadas de absorber dichas irregularidades. Ante esta situación, debe aplicar ciertas técnicas para evitar el descontrol del vehículo.

- Si al pasar por un terreno irregular permanece sentado, las vibraciones producidas como consecuencia del terreno afectarán tanto a la motocicleta como a usted.
- Levantarse levemente del asiento y mantener piernas y brazos semiflexionados le ayudará a una mejor absorción de las irregularidades del terreno. De esta manera, el cuerpo asumirá

parte del papel de la amortiguación, consiguiendo un mejor control sobre el vehículo y una conducción más segura y descansada.



- Reduzca la velocidad al aproximarse a la superficie irregular y no acelere ni desacelere mientras la sobrepase. Mantenga una velocidad constante.
- Evite el balanceo de la cabeza.
- Su cuerpo debe ejercer la función de amortiguador.
- Una posición rígida provoca mayor descontrol del vehículo, más fatiga general y en consecuencia la posibilidad de perder capacidad de concentración.

12. LA FRENADA CORRECTA

La frenada es la acción más crítica y complicada que se produce sobre una motocicleta. A diferencia de los turismos, la motocicleta permite actuar indistintamente sobre el freno delantero o el trasero según la necesidad, pero sin duda, será el delantero el que aportará la mayor potencia, precisión y desaceleración. Para conseguir la máxima eficacia en la frenada debe aprender a combinar siempre ambos frenos.

- Si se ejerce demasiada presión en alguno de los dos frenos, la rueda se bloqueará y en el mejor de los casos, se alargará la distancia de frenada sin tener el control sobre el vehículo.
- Para una frenada correcta, primero deberá accionar el freno trasero y soltarlo, después, el delantero. De este modo se logrará que las dos ruedas mantengan el máximo contacto con el asfalto. La frenada más eficaz se consigue con la moto en su máxima verticalidad, por lo que siempre deberá procurar frenar antes de inclinar la motocicleta para trazar una curva.



- Actúe siempre sobre los dos frenos (primero el trasero, y luego, el delantero).
- No apure la frenada en ciudad antes de llegar a semáforos, stops, etc., ya que el asfalto en estas zonas suele estar más sucio (gotas de aceite de motor).
- El máximo poder de detención se concentra en el freno delantero. No abuse del trasero.
- Aproveche toda la distancia de frenada para actuar sobre los frenos.
- No frene bruscamente ni a golpes. Aplique los frenos de forma progresiva para obtener una frenada homogénea.
- Si al frenar bloquea alguna rueda, debe disminuir la presión y volver a frenar de forma suave y progresiva.
- Bloquear la rueda trasera sólo es sinónimo de una mayor distancia de frenada junto a una pérdida de control.



13. LA FRENADA DE EMERGENCIA

La dificultad de la frenada aumenta ante situaciones inesperadas, en las que es básico la anticipación e identificación del problema con la mayor antelación posible. De esta manera se podrá actuar con mayor tranquilidad ante situaciones de riesgo. Si a pesar de todo no ha conseguido evitar el problema mediante la prevención y anticipación, deberá entonces aplicar la frenada de emergencia.

- Ante una situación de emergencia, la reacción natural del cuerpo es aumentar su rigidez y a la hora de aplicar los frenos, hacerlo con una fuerza excesiva, de manera que se bloqueará la rueda y aumentará el riesgo de sufrir un accidente.
- Para conseguir una frenada de emergencia de garantías hay que aplicar los frenos con eficacia y de la siguiente manera: primero se debe accionar el freno trasero y soltarlo; y después, el delantero. La frenada de emergencia ideal se consigue al llegar al límite justo antes de bloquear la rueda. Además, durante la frenada de emergencia deberá continuar manteniendo la mirada lejos, ya que si finalmente no es capaz de frenar antes del obstáculo, deberá esquivarlo.
- Anticípese a las situaciones de riesgo.
- Frene con la máxima atención y potencia posibles.
- No se bloquee ni mental ni físicamente.
- Busque una escapatoria con la vista.
- Conduzca con la máxima atención.
- Tenga presente el estado del firme, la velocidad y la capacidad de frenada.



14. FRENADA EN CURVA

Hay que tener en cuenta que cuando la moto está inclinada, las ruedas pierden superficie de contacto y en consecuencia, pueden perder adherencia con mayor facilidad, especialmente durante la frenada. Cuando se encuentre trazando una curva y se vea obligado a frenar, no utilice el freno delantero y, en todo caso, accione muy suavemente el freno trasero. Se trata de una maniobra de alto riesgo, por lo que sólo la aplicaremos en situaciones muy críticas como última solución.

- Ante la necesidad de frenar en plena curva, lo que en ningún caso se debe hacer es tirar del freno delantero, ya que de esta manera la geometría de la motocicleta varía excesivamente, transfiriendo demasiado peso al tren delantero y provocando la posible pérdida de adherencia de éste.
- En caso de que sea necesario disminuir la velocidad durante la trazada de una curva, debe actuar ligeramente sobre el freno trasero manteniendo la motocicleta inclinada.
- Si necesita mayor poder de detención, levante la motocicleta a la máxima verticalidad y actúe sobre ambos frenos.



- No accione el freno delantero con la motocicleta inclinada.
- Analice posibles peligros potenciales y adapte la velocidad.
- Mantenga su visión en el punto más alejado de la curva, anticipando posibles situaciones de riesgo.
- Al frenar en plena curva, la tendencia natural de la motocicleta será buscar la verticalidad.

15. CIRCULACIÓN

La mejor manera de evitar un accidente es prevenirlo. Si no tiene en cuenta esta importante consideración, el factor de riesgo prevalece con independencia de su nivel de habilidad o de los diferentes dispositivos de seguridad que adapte su motocicleta. Para prevenir un accidente debe emplear la técnica de prevención EIPDA (escanear, identificar, prevenir, decidir, actuar) desde el primer instante que empiece a circular.

- **Escanear:** es la acción que deberá realizar en todo momento cubriendo la máxima superficie de campo visual. Se trata de “identificar” los posibles peligros con los que nos podremos encontrar durante la conducción.
- **Identificar:** durante la fase de “escaneado” del entorno, deberá “identificar” todos los elementos que le rodeen: desde otros vehículos y posibles obstáculos (señales de tráfico, vallas, árboles, etc.), hasta la velocidad a la que se encuentre circulando.
- **Prevenir:** con todos los elementos de su entorno “identificados”, tendrá que ser capaz de prevenir posibles peligros, como por ejemplo, la brusca detención de los vehículos que le preceden.
- **Decidir:** antes de “actuar”, y como medida de anticipación, deberá “decidir” cual será nuestra trayectoria y movimientos sobre la motocicleta para evitar una situación de riesgo. Así, comprobará, con la mirada y los retrovisores, que puede realizar la maniobra adecuada.
- **Actuar:** con todos los elementos anteriores, deberá ser capaz ya de “actuar”, es decir, iniciar la maniobra, acción en la que ya entrarán en juego sus habilidades y técnicas sobre la motocicleta.



16. RECUERDE

- No desprecie nunca la posibilidad de equiparse de pies a cabeza.
- Un neumático bajo de presión entorpece la acción de inclinar la motocicleta.
- Durante la conducción, amplíe su campo de visión y anticipe posibles situaciones de riesgo.
- No dude en girar la cabeza para dirigir su mirada al punto final de su trayectoria.
- El mejor motorista no es el que va más rápido, sino el que controla la motocicleta en cualquier circunstancia.
- Su actitud es fundamental. Respete el entorno, al resto de conductores y a los peatones.
- Evite las manchas o regueros en el asfalto, pueden ser sumamente resbaladizos.
- Conduzca siempre a su ritmo y no se deje influenciar por la actitud y velocidad de otros conductores.
- Cuando adelante a un vehículo pesado, aléjese lo máximo de él para evitar que le afecten las turbulencias del aire.
- Dirija la mirada al punto más alejado de la trayectoria, le ayudará a anticipar situaciones de riesgo.
- El motorista es menos visible por tamaño. Hágase ver y señale con antelación sus maniobras.
- Extreme sus precauciones con las primeras gotas de lluvia. El asfalto es especialmente resbaladizo.

*Póngase en contacto con nosotros a través del Técnico de
Prevención o de nuestro portal web.*

Realizado por Fernando Corres Suberviola

Departamento de Prevención de Accidentes de Trabajo y Enfermedades Profesionales. Marzo 2014

Para la reproducción total o parcial de esta publicación se precisará la autorización de Fraternidad-Muprespa.

LA MISIÓN de **Fraternidad-Muprespa**, nuestra misión es la de restablecer la salud a los trabajadores de nuestras empresas asociadas y proporcionar las prestaciones económicas con **calidad**; haciendo todo ello con **rapidez, confidencialidad, eficiencia, innovación y sostenibilidad**, y velando, al mismo tiempo, por la **mejor atención y servicio**.

LA VISIÓN de **Fraternidad-Muprespa**, nuestra visión es la de ser la Mutua de referencia por la vocación de servicio a nuestros Mutualistas y sus trabajadores, basándonos en el desarrollo integral de nuestros profesionales, en las más innovadoras tecnologías, y en la aplicación de las mejores prácticas, fomentando la proyección interMutual y en plena colaboración con la Seguridad Social, respetando los principios éticos y los valores que la sociedad demanda.

SU MUTUA, 275

Fraternidad-Muprespa

Plaza Cánovas del Castillo, nº 3, 28.014, de Madrid

Teléfono de Urgencias. 900 269 269

www.fraternidad.com



AENOR ha certificado nuestro sistema de gestión en base a las normas:

ISO 9001, ISO 14001, ISO 27001.

AUDELCO ha certificado nuestro sistema de gestión de seguridad y salud en el trabajo en base a la norma:

OHSAS 18001.

Consulte alcance y certificados

fraternidad.com/certificados