

Talleres de conducción de motocicletas en el campus.

Asunto: El Instituto de Investigación e Ingeniería de Aragón de la Universidad de Zaragoza ha incorporado talleres de conducción de motocicletas en sus V Jornadas de búsqueda de soluciones al problema de los accidentes de tráfico.

Los días 19 y 20 de noviembre de 2009, organizadas por el Grupo VEHIVIAL del I3A, se han celebrado las **VI Jornadas sobre Búsqueda de Soluciones al Problema de los Accidentes de Tráfico** (más información en <http://gsv.unizar.es/content.php?seccion=6&elemento=37>)

Juan José Alba, director de las jornadas, ha preparado para esta quinta edición un formato atractivo y cercano al usuario final depositando la confianza en talleres formativos que abordan contenidos prioritarios para la seguridad.

Como se han realizado

Este año, las Jornadas han contado con cuatro módulos prácticos que se impartían en paralelo, en horarios de mañana y tarde. Todos los inscritos rotaban en grupos para participar en los cuatro módulos.

- **Módulo 1. Conducción de automóviles.** Antes de conducir: Posición al volante, ajustes del cinturón de seguridad y reposacabezas. Ejercicios de conducción: La frenada con ABS y la frenada con esquiava.
- **Módulo 2. Conducción de motocicletas.** Iniciación en la conducción de motocicletas (para personas que se planteen acceder a la conducción de motocicletas desde el permiso "B"). Perfeccionamiento en la conducción de motocicletas (para conductores habituales de motocicletas).
- **Módulo 3. Prevención desde la salud y primeros auxilios.** Mi salud y la conducción de vehículos. Intervenciones de primeros auxilios: ¿cómo podemos ayudar a los accidentados?
- **Módulo 4. Cosas que debe saber todo conductor.** Cambiar una rueda. Poner las cadenas. Verificar niveles. ¿Qué es la "documentación" del vehículo? ¿Qué papeles tengo que rellenar si nos dan un "golpe"? ¿Qué tengo que hacer si me veo involucrado en un accidente grave?

Las jornadas de mañana comenzaban a las 10:00 horas. y por la tarde lo hacían a las 16:00 horas.

El coste de inscripción se contenía adaptándose a las posibilidades de cada sector buscando una política de alcanzar a todo tipo de interesados.

En la imagen Juan José Alba, director de la jornadas disfrutando y comentando el taller de conducción de motocicletas desde una Kymco 125.



Los socios de la Asociación Mutua Motera podían acogerse a una tarifa reducida de 100,00 euros en la que quedaba incluida la participación en los cuatro módulos prácticos, documentación, desayunos y almuerzos.

Colaboración de la Asociación Mutua Motera.

Un año más la Asociación Mutua Motera colabora con la Universidad apoyando todas aquellas iniciativas relacionadas con la seguridad vial.

En estas jornadas la Escuela nacional de Conducción de Motocicletas de la AMM se ha desplazado para cubrir el módulo 2.

Conclusiones de un estudio de campo y algo más.

Aprovechando la oportunidad de análisis que nos daba la actividad y diversidad de participantes que atendían a diferentes perfiles, el equipo de formación desplazado por la asociación Mutua Motera a través de una metodología basada en la observación y la solicitud de sencillas cuestiones ha llegado a las siguientes conclusiones:

1. Todos los conductores que se sometieron a la dinámica del curso presentaban una falta inicial de confianza que influía negativamente en su capacidad de concentración y fluidez de la información, transmitiéndose directamente a los ejercicios prácticos.
2. Los conductores presentaban claras deficiencias formativas en materia técnica de estacionamiento de una motocicleta, especialmente en las acciones relacionadas con el sistema “caballete central” y el descenso del mismo.
3. Los conductores presentaban una clara tendencia a reducir los campos de visión panorámica utilizando criterios erróneos sobre las necesidades de anticipación y su relación con la velocidad.
4. Tras la práctica de ejercicios adecuados, la mayor parte de los conductores adquirían los conocimientos y mostraban las habilidades suficientes para el cálculo de distancias.
5. Como norma general, los conductores presentaban criterios erróneos sobre la toma de referencias ante ajustados cálculos de distancias en movimiento.
6. Los conductores del permiso de conducción de la clase B, legalmente autorizados a la conducción de motocicletas de 125 cc y 11 Kw de potencia manifestaron haber tenido

graves dificultades para el control de este tipo de motocicletas y el haber abordado altos riesgos en los kilómetros iniciales.

7. Los conductores del permiso de conducción de la clase B, legalmente autorizados a la conducción de motocicletas de 125 cc y 11 Kw de potencia reconocían el desconocimiento de las conductas dinámicas de la motocicleta y mostraban su sorpresa hacia aspectos básicos como la aplicación del efecto giroscópico en la conducción.

Otro experimento que dio un fantástico resultado fue demostrar como con la formación mínima necesaria la conducción de una motocicleta era atractiva y el riesgo percibido reducía considerablemente sus cotas al reducirse el riesgo objetivo derivado de ese incremento formativo.



Para ello se contó con la participación de dos voluntarios Juanjo y Gemma, con un perfil especial, con edades superiores a los 40 para el primero y próximas a los 30 para la segunda y que nunca antes se habían enfrentado a conducir un ciclomotor y mucho menos una motocicleta, siendo el vehículo más parecido que

había caído en sus manos una bicicleta, por lo que el equipo de formación tenía mucho terreno vencido en lo referido a la contaminación, vicios y manías.

Ambos participantes disponían de un monitor que centraba sus esfuerzos en determinar las disciplinas de conductas, depositando altas cotas de confianza en la gestión de los conductores que tan solo eran dirigidos por controlados consejos y nociones, garantizando la adecuada confianza en las habilidades propias.

Juanjo y Gemma se iniciaron con una Kymco de 49 cc de 3 CV, pasando a una Kymco de 125 cc de poco más de 10 CV, para llegar en la fase final del proceso experimental a enfrentarse a la conducción de una fácil Triumph Bonneville de 865 cc, más de 200 kilogramos de peso y casi 70 CV.

En menos de 40 minutos ambos participantes se sentaban sobre la Bonneville de 865 cc y 10 minutos después se enfrentaba a técnicas de frenado de emergencia, trayectorias curvas, etc.

Quedaba de esta forma garantizado, probado y demostrado que:

- Como norma general, con prácticas metodológicas formativas adecuadas de alto rendimiento, la formación no es un proceso lento ni peligroso.
- El acceso seguro a la motocicleta se encuentra al alcance de la gran mayoría de los usuarios, sean hombres o mujeres y no depende ni de la fuerza ni del tamaño del conductor.

- La motocicleta es un vehículo con un comportamiento noble y estable si sobre el conductor se encuentran los conocimientos adecuados.
- El mercado y los fabricantes nos ofrecen productos adaptados a nuestras necesidades y objetivos. Existen motocicletas ciudadanas de gran cilindrada, fáciles, seguras y cómodas para todos los usuarios.

Un año más.

Después de cinco años, las Jornadas de la Universidad de Zaragoza se han constituido como cita obligada de encuentro, para todos aquellos que entre sus objetivos tiene espacio el conocimiento de la seguridad vial desde la multidisciplina.

Este año, una versión innovadora, realista y de calle ha llenado el campus de ingeniería de la Universidad de Zaragoza y la Asociación Mutua Motera, gracias a la invitación, ha podido participar en la ejecución del proyecto.

De nuevo, como en años anteriores, nuestra más sincera felicitación al I3A por su ejemplo y empeño en la lucha contra los accidentes de tráfico.

Departamento de Investigación Desarrollo y Formación
Escuela Nacional de Conducción de Motocicletas
seguridadvial@mutuamotera.es

ANEXO I

Resumen fotográfico de las actividades

Fotografía 01. Talleres de conducción de coches los alumnos se enfrentaban a simular maniobras evasivas utilizando la tecnología del propio vehículo.



Fotografía 02. Ejercicios sobre conos a diferentes distancias.



Fotografía 03. Tiempo de reacción y espacio de detención.



Fotografía 04. Los alumnos comprobaban la aplicación de diferentes técnicas de frenado.



Fotografía 05. La toma de referencias presentaba escaso desarrollo en las habilidades selectivas de los conductores.



Fotografía 06. Ejecución de maniobras autónomas de frenado por un alumno.



Fotografía 07. Explicaciones sobre las técnicas de conducción con pasajero.



Fotografía 08. Primera toma de contacto con el ciclomotor.



Fotografía 09. Gemma pasó del ciclomotor a la motocicleta de 125 cc en 15 minutos. Siguiendo la velocidad de progresión de Juanjo.



Fotografía 10. Tomando contacto de Gemma con la Bonneville de 900 cc y 70 CV. Una experiencia que supuso la plena ratificación de la sencillez de conducir una motocicleta con independencia del peso, el tamaño y la potencia.



Fotografía 11. Maniobras de estacionamiento y disposición a la marcha.



Fotografía 12. El espacio cedido en el campus fue el suficiente para la práctica de las actividades.

