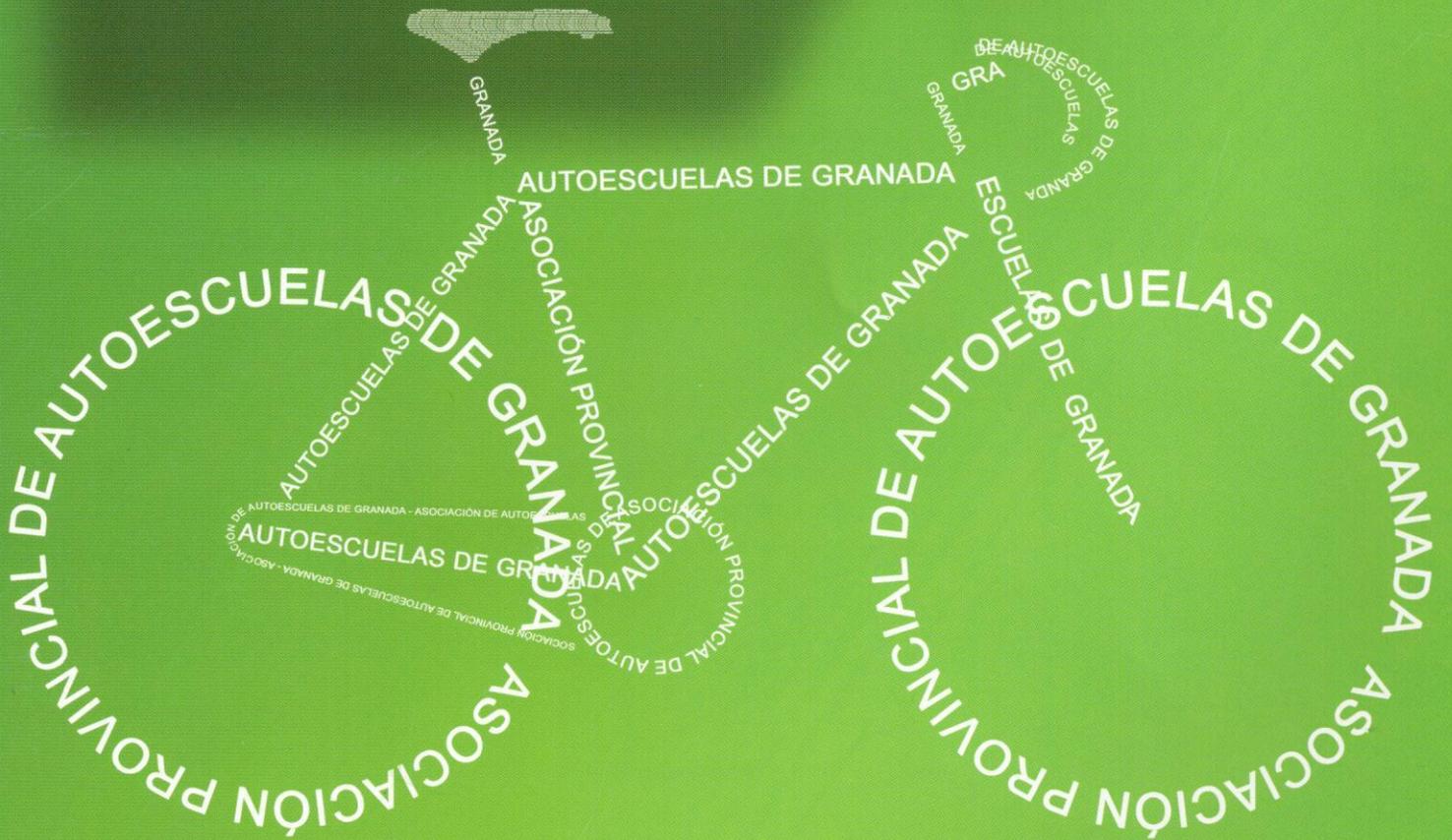


# MANUAL DE FORMACIÓN PARA CICLISTAS

[www.autoescuelasdegranada.com](http://www.autoescuelasdegranada.com)



## PRÓLOGO

Es increíble ver cómo cada año y por la misma fecha nos invade una sintonía que llega, incluso, a convertirse en canción del verano. Me refiero a la sintonía de la vuelta ciclista a España, o del Giro de Italia o del Tour de Francia que, aunque a algunos les sirva para echar una buena siesta, para otros se convierte en una incitación a la aventura. Y es que tanto Perico Delgado como Miguel Indurain, Alberto Contador, Alejandro Valverde y tantos otros se han convertido en modelos a seguir para nuestros hijos, familiares y amigos, y es entonces cuando se hace el milagro y cada verano empiezan a salir bicicletas por todas partes, como si de una invasión de hormigas se tratara, todas en fila bailando al mismo son.

Aunque la bicicleta nació como un simple juego, y sus orígenes se remontan a las antiguas civilizaciones de Egipto, China e India, con el tiempo se ha convertido en un medio de transporte sano, ecológico, sostenible y económico, válido para trasladarse tanto por la ciudad como por las zonas rurales.

El riesgo inherente de ir en bicicleta es muy bajo. La seguridad en la bicicleta implica diversos aspectos. El tipo de bicicleta que tengamos determina en buena medida el uso específico que vayamos a darle y, por lo tanto, la seguridad puede sufrir variaciones. Otro factor determinante es el terreno por el que conduzcamos: las normas de seguridad en una ciudad son diferentes a las que existen en el descenso de un puerto de montaña.

Con este manual lo que se pretende es recordar cuáles son las pautas a seguir en cuanto al buen uso de este medio de transporte, porque aunque para algunos ir en bici siga siendo un juego, en verdad no lo es tanto, ya que nuestra seguridad depende del buen uso que hagamos de ella.

En la actualidad hay más de 800 millones de bicicletas en el mundo, el doble que coches. ¿Te animas?

*"Las personas que desean controlar sus propias vidas y vivir más allá de su existencia como clientes y consumidores, andan en bicicleta."*

(Wolfgang Sachs)

Asociación Provincial de Autoescuelas de Granada.

*Para mis amigos de la Asociación  
Provincial de Autoescuelas de  
Granada por su labor en favor del  
uso de la bicicleta.*



Pedro Delgado



# MÓDULO PARA BICICLETAS

<b>Índice</b>	<b>Página</b>
<b>1</b> La bicicleta como modo de desplazamiento urbano: beneficios .....	<b>3</b>
<b>2</b> Tipos de espacios por donde circular con la bicicleta .....	<b>5</b>
<b>3</b> Normativa y señalización del ciclista .....	<b>7</b>
<b>4</b> Importancia del cumplimiento de la normativa y actitudes de respeto para la seguridad y la buena imagen del ciclista.  Ordenanza Municipal del Ayuntamiento de Granada .....	<b>10</b>
<b>5</b> Riesgos generales y medidas preventivas .....	<b>12</b>
<b>6</b> Revisión de la seguridad activa y pasiva del ciclista.....	<b>15</b>

© Autor: Asociación provincial de autoescuelas de Granada.

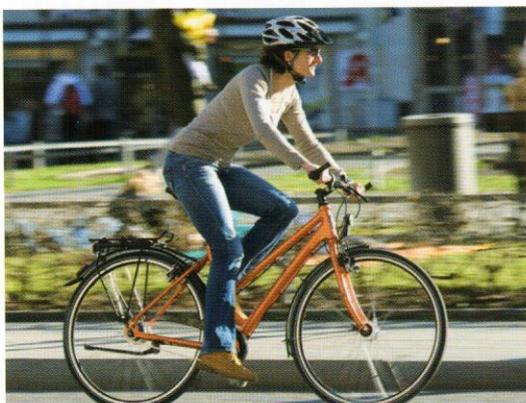
ISBN: 978-84-16123-52-0  
Depósito legal: M-10765-2015

Editor: AUCO  
Autoescuelas Confederadas S.R.L.u.  
Avda. Juan Pablo II, 54  
28223 Pozuelo de Alarcón (Madrid)  
Tel. 91 799 30 39  
www.editorial.cnae.com  
editorial@cnae.com

  
La nuestra, la de las autoescuelas.

# 1

## LA BICICLETA COMO MODO DE DESPLAZAMIENTO URBANO: BENEFICIOS



El uso de la bicicleta además de beneficiar a la salud, (es recomendable para mantener una actividad física y para tonificar el sistema cardiovascular), es también un medio de transporte. Por supuesto que no va tan deprisa como una moto o un automóvil, pero sí tiene otras ventajas que han hecho que su uso sea importante y que siga vigente a través de las generaciones.

**La bicicleta es efectiva como medio de transporte para distancias no muy extensas, y es de mucha utilidad para usarla en ciudades y pueblos.**

El uso de la bicicleta está extendido en casi todo el continente europeo. En países como Holanda, Suiza, Alemania, algunas zonas de Polonia y en los países nórdicos, se ha convertido en uno de los primordiales medios de transporte en el Viejo Continente. Pasando a Asia, fundamentalmente en China y la India, es la primera forma de transporte.

Actualmente, en el mundo, existen cerca de 800 millones de bicicletas, siendo China el país poseedor de la mayor cantidad de estos vehículos.



**Las ventajas individuales y colectivas de realizar los desplazamientos cotidianos en bicicleta son enormes desde muchos puntos de vista.**

**🚲 Ecológico.** La bicicleta contribuye claramente a un medio ambiente urbano más humano, tranquilo, sano y habitable. Es silenciosa, sólo consume energía humana y no contamina.

Además, el medio ambiente a nivel global también se ve beneficiado, porque dejamos de generar una gran cantidad de gases contaminantes y contribuimos, con nuestro esfuerzo y compromiso diarios, a frenar el cambio climático.



🚲 **Eficiencia energética.** Para desplazarnos en bicicleta consumimos 50 veces menos energía que si lo hiciéramos en coche. Por otro lado, con la energía que se emplea en fabricar un coche se pueden hacer de 70 a 100 bicicletas.

🚲 **Económico.** Una bicicleta está al alcance de cualquiera. Incluso, teniendo la posibilidad de alquiler o préstamo, en muchas ocasiones su uso es aún más sencillo y barato. Los costes de adquisición y mantenimiento de un automóvil son 30-40 veces superiores a los de una bicicleta. La vida útil de una bicicleta (con un mínimo mantenimiento) es varias veces superior a la de un coche.

🚲 **Salud.** Moverse en bicicleta es un ejercicio de carácter aeróbico (cuando es pausado) que recomiendan médicos y cardiólogos. Si convertimos este ejercicio en un hábito, nuestra salud mejorará notablemente. La bicicleta, además, no contamina y es silenciosa, con lo cual contribuye a una mejor salud individual y colectiva al mismo tiempo.



🚲 **Autonomía.** La bicicleta es una buena solución cuando las distancias resultan muy largas para hacerlas a pie. Es barata, accesible, fácil de manejar a todas las edades y muy recomendable para los niños (mejora su autoestima y autonomía) y los mayores (les da más independencia y salud).

🚲 **Seguridad.** La bicicleta en la ciudad no es un medio de transporte peligroso en sí mismo, ya que no provoca en general grandes daños y contribuye a mejorar la seguridad vial calmando el tráfico. Está demostrado que donde crece el uso de la bicicleta se reduce el número total y la gravedad de los accidentes.

🚲 **Rapidez.** En distintas comparativas entre medios de transporte realizadas en varias ciudades de nuestro país, se ha comprobado que la bicicleta es, junto a la moto, la que menos tarda en los desplazamientos “puerta a puerta” no superiores a 5 kilómetros; más del 50% de los desplazamientos urbanos no llegan a estos 5 kilómetros.

🚲 **Ocupación de espacio.** Las bicicletas, tanto en circulación como aparcadas, ocupan un espacio muy inferior al que requieren los coches. La capacidad de una vía ciclista multiplica por 10 la de esa misma vía utilizada por los automóviles. En una plaza de aparcamiento para un coche podemos estacionar entre 7 y 10 bicicletas.



**🚲 Integración social.** La bicicleta integra, porque utiliza un ritmo pausado que acerca a las personas, invita al saludo y a la conversación. El coche, al contrario, separa por su velocidad, la contaminación generada (atmosférica y acústica) y el riesgo que entraña para los viandantes y ciclistas urbanos.

**🚲 Versatilidad e intermodalidad.** La bicicleta es fácilmente transportable (se puede subir con ella a un piso, caminar con ella por un parque, etc.) y permite la intermodalidad, es decir, combinar varios medios de transporte: autobús, tren, ... Estas dos cualidades se han visto mejoradas enormemente con la aparición de las bicicletas plegables y/o fácilmente desmontables.

**El uso de la bicicleta es, sin duda, una estupenda opción que contribuye al ahorro, combate la contaminación, aclara el tráfico y es recomendable como ejercicio. Por eso es importante habituarse a utilizarla. Si mucha gente lo hiciera, las ciudades cambiarían de forma sorprendente y para bien.**

## **2 TIPOS DE ESPACIOS POR DONDE CIRCULAR CON LA BICICLETA**

Las bicicletas, como cualquier vehículo, deben cumplir con el Reglamento General de Circulación y circular por donde están autorizadas. Como norma general, y como cualquier vehículo, irán por la calzada o arcén, siempre y cuando no exista una vía específica para ellos como las que se detallan a continuación:

### **🚲 Carriles Bicis urbanos**

- **Carril bici:** vía ciclista que discurre a cota de calzada, en un solo sentido o en doble sentido, pudiendo estar segregado o no:
- **Sugerido:** se suele señalar con una línea discontinua en el pavimento, que indica que puede ser cruzada por parte de los vehículos motorizados en circunstancias excepcionales y siempre que no haya ciclistas en su proximidad.
- **Formalizado:** se señala, al menos, con una línea continua en el pavimento, que indica que no puede ser atravesada por los vehículos más que en situaciones de emergencia.





➤ **Protegido o segregado:** incorpora algún tipo de protección física frente a la invasión por parte del resto de vehículos.



🚲 **Carriles Bicis interurbanos:** aquellos que discurren fuera de poblado

🚲 **Calles de coexistencia:** se caracterizan por la convivencia en el mismo espacio de peatones, ciclistas y vehículos a motor.

El Reglamento General de Circulación reserva para estas calles la señal "S-28" (calle residencial) que indica las zonas de circulación especialmente acondicionadas que están destinadas en primer lugar a los peatones y en las que se aplican las normas especiales de circulación siguientes:



- la velocidad máxima de los vehículos está fijada en 20 kilómetros por hora.
- los conductores deben conceder prioridad a los peatones.
- los vehículos no pueden estacionarse más que en los lugares designados por señales o por marcas.
- los peatones pueden utilizar toda la zona de circulación.
- los juegos y los deportes están autorizados en ella.
- los peatones no deben estorbar inútilmente a los conductores de vehículos.



🚲 **Senda ciclable:** indica la existencia de una vía para peatones y ciclos, segregada del tráfico motorizado, y que discurre por espacios abiertos, parques, jardines o bosques.



# 3 **NORMATIVA Y SEÑALIZACIÓN DEL CICLISTA**

Conocer las normas de tráfico que los ciclistas deben cumplir no debe suponer un gran problema, ya que no difieren en gran medida de las normas de tráfico de cualquier otro medio de transporte, si bien existen algunas normas específicas para ciclistas urbanos.

**Circulación.** El lugar por el que deben circular las bicicletas es la calzada o el carril-bici, si lo hubiera. A excepción del carril bici, una bicicleta debe circular por los mismos sitios y en las mismas condiciones que otros medios de transporte mecanizados, respetando el sentido del carril y todo tipo de señalización, incluyendo los semáforos.



**El artículo 54 del Reglamento General de Circulación autoriza la circulación en grupo de los ciclistas, pero ir en grupo no significa ir en pelotón.**

Dicho precepto establece que los ciclistas circularán por el arcén de su derecha, si fuera transitable y suficiente para cada uno de éstos y, si no lo fuera, utilizarán la parte imprescindible de la calzada.

En los descensos prolongados con curvas sucesivas, cuando razones de seguridad lo permitan, los conductores de bicicletas podrán abandonar el arcén y circular por la parte derecha de la calzada que necesiten.

Las bicicletas, excepcionalmente, pueden circular en posición paralela, en columna de a dos, orillándose todo lo posible al extremo derecho de la vía y colocándose en hilera en tramos sin visibilidad, y cuando se formen aglomeraciones de tráfico.



**Los ciclistas podrán circular en paralelo siempre y cuando lo hagan de a dos y no obstaculicen la marcha normal de otros vehículos o haya tráfico complicado o condiciones de visibilidad reducida.**



Por otra parte, cabe decir que los ciclistas, al adelantar, deberán guardar una distancia de un metro y medio con el vehículo que están rebasando.

Esta distancia es la misma que tienen que mantener los coches y motocicletas con respecto a los ciclistas cuando les adelanten.

En las autovías sólo podrán circular por el arcén, siempre que sean mayores de 14 años y no esté prohibido por la señal correspondiente, y sin invadir la calzada en ningún caso.

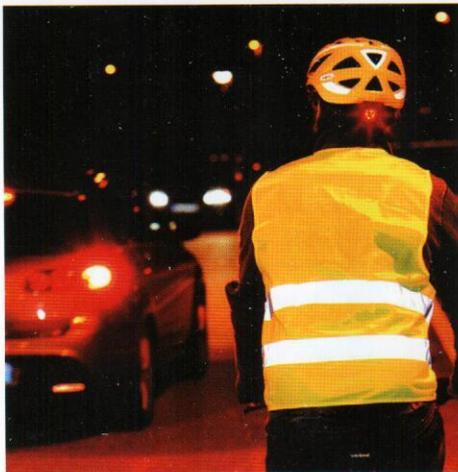


**El incumplimiento de esta última norma conllevará una multa de 200 euros.**

**También cabe aclarar que si el ciclista circula por una vía transitada por peatones en la que no puede guardar una distancia mínima de un metro con respecto a los mismos, deberá bajarse de su bicicleta y continuar a pie.**

**Velocidad.** La velocidad máxima a la que una bicicleta puede circular es de **45 km/h**, debiendo respetar siempre la velocidad máxima permitida para el carril por el que circula. Se les permite circular por debajo del límite de velocidad establecido.

En descensos prolongados y con curvas sucesivas, se podrá circular por la mitad derecha de la calzada, pudiendo en estos casos exceder la velocidad de 45 km/h, siempre que las circunstancias lo permitan.



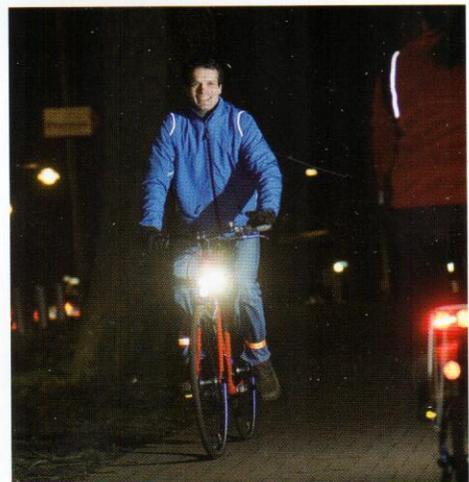
**Visibilidad.** En lo referido al alumbrado, la norma para los ciclistas es la misma que para el resto de conductores: deberán llevar sus bicicletas correctamente iluminadas si circulan por la noche, durante el ocaso y la salida del sol, en vías urbanas e interurbanas insuficientemente iluminadas o por pasos inferiores o túneles. En estas circunstancias también es obligatorio que el ciclista lleve puesta una prenda de vestir reflectante debidamente homologada. El objetivo es que tanto él como su bicicleta sean identificables a una distancia de **150 metros**.



**En contra de lo que mucha gente piensa, las luces a la hora de circular deben ser fijas y no intermitentes.**

Las luces y elementos reflectantes con los que deberá contar una bicicleta para poder circular por la noche, o por cualquier otro tramo de vía en el que sea obligatorio el uso del alumbrado son:

- una luz de posición blanca en la parte delantera y una roja en la parte trasera.
- un catadióptrico rojo en la parte trasera que no sea triangular.
- catadióptricos amarillos en los radios de las ruedas y en los pedales (opcionales).





**No circular con las luces correspondientes es una falta que puede acarrear el pago de una multa de 80 euros, y hacerlo sin utilizar prendas de vestir reflectantes puede ser penado con una sanción de 200 euros.**

**Seguridad. Casco.** En tramos urbanos no es obligatorio el uso del casco, pero es aconsejable. La nueva normativa exige que los ciclistas menores de 16 años deban utilizar siempre el casco de protección, independientemente de la vía por la que circulen.

En tramos interurbanos es obligatorio con algunas excepciones, como en rampas ascendentes prolongadas, o por razones médicas, o en condiciones extremas de calor.



**Incumplir esta exigencia supone una falta que se puede sancionar con 200 euros.**



**Alcohol y drogas.** Los ciclistas deben someterse al mismo régimen que cualquier otro conductor.

La tasa máxima de alcohol en sangre que se les permite a los ciclistas es de 0,5 gramos por litro de sangre o de 0,25 miligramos por litro de aire espirado.

Los ciclistas están obligados a detenerse y someterse a la **prueba de alcoholemia**, si son requeridos a ello por los cuerpos y fuerzas de seguridad del Estado. **Negarse a ello conllevaría el pago de una multa de 500 euros.**

**Se sanciona**, por infracción muy grave, con multa de:

- > **500 euros**, el circular superando las tasas máximas de alcoholemia.
- > **1.000 euros** si se circula con una tasa que supere el doble de la permitida o en caso de reincidencia en un año.

**Conducir bajo los efectos de sustancias psicotrópicas (drogas) será multado con 1.000 euros.**



**Auriculares y telefonía móvil.** Está totalmente prohibido su uso.



**El incumplimiento de esta norma conlleva el pago de una multa de 200 euros.**

**Señalización de las maniobras.** Al circular, el ciclista está obligado a señalar todas sus maniobras para así hacerlas constar con suficiente antelación al resto de ocupantes de la vía.

Si lo que va a hacer es girar a la derecha deberá indicarlo, extendiendo su brazo derecho dejando la palma de la mano mirando hacia abajo. También puede señalar este giro levantando el brazo izquierdo y doblándolo en ángulo recto hacia arriba. En el caso de que el ciclista vaya a efectuar un giro hacia la izquierda, deberá indicarlo utilizando los brazos a la inversa.



Por otra parte, si lo que se va a señalar es una parada brusca, habrá que hacerlo levantando y bajando rápidamente cualquiera de los dos brazos.

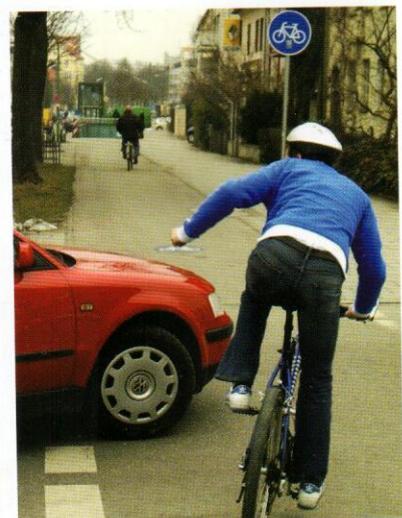
En los **giros a la izquierda** hay que tener en cuenta una serie de consideraciones. Si el giro a la izquierda se va a efectuar en una vía de doble sentido en la que está permitido este tipo de maniobras, el ciclista deberá efectuarlo pegándose lo máximo posible al eje central de la calzada. Si por el contrario, el giro se va a efectuar en una vía interurbana en la que no existe un carril habilitado para ello, deberá abandonar la calzada colocándose a la derecha de la misma para empezar el giro desde ahí.

**Por muchas infracciones que cometa una persona mientras circula en bicicleta, nunca se le podrán restar puntos de su carné de conducir en el caso de que lo tenga. Esto es así, porque la ley establece que sólo se podrán quitar puntos a aquellas personas que circulen conduciendo un vehículo para el que sea necesario contar con una licencia o un permiso de conducción, caso de los coches o de las motos, pero no de las bicicletas.**

## **4** IMPORTANCIA DEL CUMPLIMIENTO DE LA NORMATIVA Y ACTITUDES DE RESPETO PARA LA SEGURIDAD Y BUENA IMAGEN DEL CICLISTA

El uso de la vía pública es compartido y todos tenemos ciertos derechos y obligaciones a la hora de circular, razón por la que todos los usuarios de la vía, en general, y los ciclistas, en particular, deben respetar las normas de circulación y actuar con los demás como queremos que actúen con nosotros.

**En España muere un ciclista cada cuatro días aproximadamente,** lo que denota una clara falta de conciencia y sensibilización sobre la importancia de la correcta utilización de la vía por parte del ciclista, y del especial cuidado y atención que el resto de conductores deben prestar a este colectivo.



**El Ayuntamiento de Granada aprobó en 2010 una ordenanza municipal** con el objetivo de regular el vacío legal que existía frente al uso urbano de la bicicleta, otros vehículos y otros aspectos como la circulación peatonal.



**Esta ordenanza, lo que hace es añadir derechos y deberes con casos en los que un incumplimiento podría suponer una sanción.**

Aunque a continuación sintetizamos los aspectos más importantes, recomendamos ver al detalle el documento completo: <http://www.granada.org/inet/wordenanz.nsf/64b4abb46abc97bfc1257592003a236d/cedeb1a4977fd29fc12577610029d6f4!OpenDocument>

- 🚲 Los ciclistas **circularán por la calzada, aunque la ordenanza recomienda el uso de la vía ciclista**, si la hubiera, por seguridad.
- 🚲 Sobre circulación por carriles bici recomienda **precaución en aceras-bicis** (carriles bicis a nivel de acera), así como una velocidad moderada por las posibles incursiones de peatones en la vía. Asimismo, en carriles bici en calzada del tipo bus-bici: *"las bicicletas favorecerán el adelantamiento siempre que éste sea posible en condiciones de seguridad"*
- 🚲 Sobre circulación en calzada se dice que los ciclistas circularán preferentemente por el **carril derecho** (si bien ya se sabe que muchas veces se hace necesario el uso de otro carril: por cumplimiento de normas de tráfico y para adelantamientos).
- 🚲 Sobre circulación en zonas de prioridad peatonal, con carácter general, **no se permite la circulación por paseos centrales** (por ejemplo, Avenida Constitución) ni Zonas 10, excepto zonas debidamente señalizadas y "siempre que se respete la prioridad del peatón, se adecue la velocidad a la de los viandantes, sin sobrepasar nunca los 10 km/h, y no se realicen maniobras negligentes o temerarias."
- 🚲 En cuanto a las **aceras**, por lo general está **prohibido circular**, excepto en el caso específico que se cumplan las siguientes condiciones: donde haya cierta intensidad de tráfico en la calzada, una acera sin aglomeración de viandantes, con 4 metros de ancho y al menos 3 metros de ancho sin obstáculos (árboles, señales, etc.). En cualquier caso, estas aceras estarían señalizadas.
- 🚲 **En los dos casos anteriores hay que cumplir unos requisitos adicionales:**
  - mantener un metro de separación con las fachadas de edificios y con cualquier peatón.
  - respetar la prioridad del peatón.
  - adecuar la velocidad a la de los viandantes, no sobrepasando nunca los 10 km/h.
  - no realizar maniobras negligentes o temerarias.
- 🚲 La ordenanza también recalca el **respeto a la normativa de circulación** y tráfico (por ejemplo, no llevar cascos, ni hacer uso del móvil, ni circular con alcohol en sangre, etc.).

**🚲 Aparcamientos.** Los aparcamientos marcados como de bicicletas son de uso exclusivo de estas. En caso de no existir aparcamientos disponibles, se puede amarrar la bicicleta a "elementos del mobiliario urbano" siempre que con ello "no se realice ningún daño a dicho elemento, no se vea alterada su función, ni se entorpezca el tránsito peatonal (es obligatorio dejar un espacio mínimo de 1,5 metros como zona de tránsito) ni la circulación de vehículos".



**🚲 Seguridad.** "En condiciones de baja visibilidad deberán disponer de luces y/o reflectantes." Es obligatorio el uso de un timbre y se recomienda el uso del casco.

**🚲 Registro de bicicletas.** Con el fin de evitar oleadas de robos (tal y como ha pasado y está pasando en otras ciudades en las que se ha popularizado el uso de la bicicleta), el Ayuntamiento creará un registro de bicicletas de inscripción voluntaria (de esta forma la policía podría identificar el titular de una bicicleta robada o extraviada).

**🚲 Sanciones.** Son infracciones a la Ordenanza municipal las siguientes conductas:

- a) circular con patines sin motor o aparatos similares con carácter deportivo fuera de las zonas señalizadas en tal sentido.
- b) ocupar los aparcamientos para bicicletas con ciclomotores o motocicletas.
- c) amarrar las bicicletas a árboles entorpeciendo el tránsito de vehículos o peatones.
- d) amarrar las bicicletas a elementos del mobiliario urbano entorpeciendo el tránsito de vehículos o peatones.
- e) amarrar las bicicletas a señales de tráfico impidiendo su perfecta visibilidad o entorpeciendo el tránsito de vehículos o peatones.
- f) No respetar al estacionar las bicicletas un espacio mínimo de 1,5 metros como zona de tránsito.



**La sanción para estos supuestos va de 40€ a 80 €, multas de tráfico aparte.**

# 5 RIESGOS GENERALES Y MEDIDAS PREVENTIVAS

Es de vital importancia conocer los principales riesgos a los que están expuestos los ciclistas para saber cómo prevenirlos.

## Riesgos generales

- 🚲 Falta de hábito o costumbre de circular por carretera en bicicleta.
- 🚲 Desconocimiento de las normas de circulación en muchos casos.
- 🚲 Vías de circulación en mal estado (guardarraíles, pintura deslizante, señalización vertical, manchas de grasa, baches y estado de la vía pública).
- 🚲 Salidas de la vía de circulación.
- 🚲 Falta de atención (estado de ánimo físico).
- 🚲 Colisión con vehículos o colisiones múltiples.
- 🚲 Falta de conciencia sobre la gravedad de las consecuencias que un accidente puede tener para el ciclista.
- 🚲 Exceso de confianza de los ciclistas al circular por falta de precaución y respeto de las normas de circulación.
- 🚲 Fallos mecánicos (frenos, ruedas, etc.), como consecuencia de la escasa importancia que se da a las posibles consecuencias de un mal mantenimiento de la bicicleta.
- 🚲 Condiciones meteorológicas adversas.
- 🚲 Edad del conductor. (El porcentaje de lesionados con edad inferior a 35 años se sitúa entre el 80 y el 90% del total de los accidentados con motocicletas).
- 🚲 El consumo de alcohol, que incluso ingerido en pequeñas cantidades, influye negativamente en la conducción, debido al estado de euforia en el que se encuentra el conductor.





## Medidas preventivas

- 🚲 Respete en todo momento las señales de circulación, igual que si fuera un vehículo motorizado, aun conociendo la carretera o calle por la que circule.
- 🚲 Antes de incorporarse a la circulación e iniciar la marcha, hay que comprobar, mirando hacia atrás, que no se acercan otros vehículos o bien que están suficientemente lejos.

🚲 Aunque **los ciclistas tienen prioridad en las siguientes situaciones:**

- cuando circulen por un carril bici, por un paso para ciclistas o por un arcén debidamente señalizado.
- cuando el vehículo de motor vaya a girar, a la derecha o a la izquierda, para entrar en otra vía y el ciclista esté próximo.
- cuando circulando en grupo, el primero haya iniciado el cruce o haya entrado en una glorieta.

**Es recomendable que se asegure de que los vehículos que se aproximan efectivamente van a cederle el paso y se lo demuestran.**

🚲 Los ciclistas deberán ceder el paso en un paso para peatones debidamente señalizado o cuando vayan a girar para entrar en otra vía y haya peatones cruzándola, aunque no haya paso para estos.

🚲 Extreme las precauciones cuando se encuentre:

- un cruce de carreteras.
- cambios de rasante.
- curvas con escasa visibilidad.
- pasos a nivel.

🚲 Cuando el viento sople con fuerza, agarre el manillar de forma firme y evite movimientos bruscos.



🚲 En caso de lluvia, circule despacio y emplee los frenos lo menos posible. Si la lluvia es muy fuerte y no dispone de buena visibilidad, deténgase en un lugar seguro y espere hasta que amaine la lluvia.

🚲 Si debe circular sobre hielo, utilice el freno de forma suave y mantenga la dirección firme.

- 🚲 Evite circular por vías que tengan un tráfico intenso y que no dispongan de arcén.
- 🚲 No transite en pelotón o en columna de a dos cuando no exista buena visibilidad o cuando se formen aglomeraciones de tráfico.
- 🚲 Facilite la maniobra a aquellos vehículos que quieran adelantarlo, circulando lo más cerca posible del borde derecho de la calzada.
- 🚲 Antes de adelantar a otro vehículo o de sortear algún obstáculo, compruebe que no viene ningún vehículo, girando levemente la cabeza hacia atrás y señalice la maniobra a continuación.
- 🚲 Respete las preferencias de paso y no apure la fase de luz verde de los semáforos al cruzar intersecciones, ni al incorporarse a otras vías o glorietas.
- 🚲 No zigzaguee entre los vehículos en atascos o situaciones con circulación lenta.
- 🚲 No dé por sentado que el resto de conductores vayan a respetar su preferencia de paso.
- 🚲 Antes de cruzar por pasos para peatones, deténgase y compruebe que puede pasar sin peligro.
- 🚲 Evite las distracciones.
- 🚲 Señalice siempre los cambios de dirección.
- 🚲 En cruces e intersecciones disminuya la velocidad y asegúrese de que el resto de vehículos respeta la preferencia de paso.
- 🚲 Nunca lleve objetos o bultos que impidan maniobrar con normalidad.
- 🚲 Es importante que el tamaño de la bicicleta sea el adecuado para la altura del ciclista, y que la posición sea la correcta: el ciclista, situado sobre el cuadro, podrá apoyar los pies en el suelo. El sillín y el manillar deben estar a la misma altura.



**Además de estas medidas preventivas, es importante lo mencionado en el siguiente punto.**

## **8 REVISIÓN DE LA SEGURIDAD ACTIVA Y PASIVA DEL CICLISTA**

La bicicleta se está convirtiendo cada día más en un medio de transporte alternativo para el desplazamiento diario entre la vivienda y el lugar de trabajo, así como para realizar actividades de ocio y deporte.

**Por ello es preciso prestar especial atención a aquellos sistemas que pueden evitar un accidente y/o reducir sus consecuencias.**



**Cuide en todo momento el estado de su bicicleta, prestando atención a los sistemas de seguridad activa y pasiva.**

### Sistemas de seguridad activa

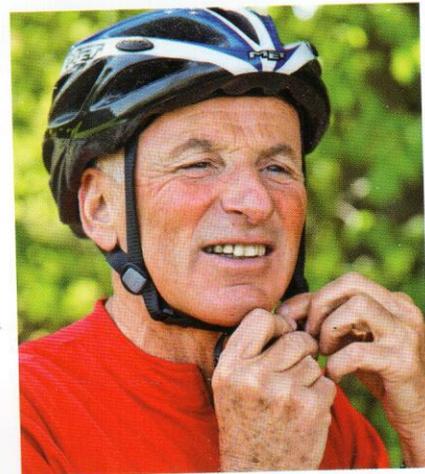
- 👍 El estado de los neumáticos (deformaciones, desgaste y presión).
- 👍 Las posibles anomalías de la suspensión (en caso de que se tenga).
- 👍 La efectividad de los frenos.
- 👍 Instale elementos reflectantes y luminosos en la bicicleta que permitan al resto de conductores advertir su presencia a una distancia mínima de 150 metros.
- 👍 El correcto funcionamiento del timbre, faros y espejos.
- 👍 Compruebe, antes de salir, que las ruedas están bien ajustadas y apretadas, sobre todo la delantera para evitar que en una sucesión de baches pueda salirse del anclaje.



### Sistemas de seguridad pasiva

#### 👍 Casco

- Debe ajustarse a la cabeza y ser cómodo, sin moverse al circular.
- El borde frontal del casco debe tener dos dedos de ancho por encima de las cejas.
- Las correas frontales y traseras formarán una V justo debajo de la oreja.
- La correa del mentón debe estar apretada cuando el usuario abra la boca.



**En España es obligatorio el uso de casco homologado o certificado, cuando se circula por vías interurbanas y también en vías urbanas para menores de 16 años.**

### Protecciones

- 👍 Circule siempre con casco homologado, guantes y calzado adecuado.
- 👍 Las manos tienen que estar protegidas con guantes de cuero preferiblemente.
- 👍 Usar rodilleras y coderas en el caso de ciclistas de BTT, BMX o Biketrial.
- 👍 Use siempre prendas de colores llamativos y dispositivos reflectantes, sobre todo de noche o en condiciones de escasa visibilidad, de tal forma que el resto de conductores detecte su presencia a una distancia mínima de 150 metros.
- 👍 En caso de utilizar pantalón largo, utilice algún dispositivo que impida que éste pueda engancharse con la cadena.



Diputación  
de Granada

*Granada es Provincia*



AUTOESCUELAS  
Granada



C/ Santiago Lozano, 15 Bajo 22.  
18011, Granada.

