



CURSO DE SEGURIDAD VIAL

Texto de Módulo Moto

San Nicolás
de los Arroyos

Contenido

Módulo 00 - Introducción	6
Introducción	6
Módulo 01 – Educación ética y ciudadana	8
Educación vial	8
El tránsito como construcción social e histórica	9
El tránsito desde diferentes perspectivas	10
Módulo 02 - Licencia Nacional de Conducir	11
Definición	11
Clases de licencias	11
Clase A:	11
Clase B:	12
Clase C:	12
Clase D:	12
Clase E:	12
Clase F:	12
Clase G:	12
Requisitos para obtener la LNC	13
Edades mínimas	13
Requisitos previos	13
Exámenes	13
Requisitos para circular en la Argentina	14
Requisitos para circular en el Mercosur y en el exterior	14
CENAT	15
Módulo 03 – La Motocicleta Componente y seguridad	19
Componentes de la Motocicleta	19
Chasis: Soporte, horquillas delantera y trasera	19
Motor	19
Ruedas	20
Caja de cambios	20
Transmisión	21
Sistema de frenos	21

Sistema eléctrico y luces.....	22
Mantenimiento de la motocicleta	22
Equipamiento de protección.....	24
Casco.....	24
Gafas o antiparras	25
Visores	25
Guantes	25
Botas	25
Ropa.....	25
Módulo 04 – Reglas para una conducción adecuada	26
Subida a la moto	26
Conducción defensiva y responsable	26
La postura.....	27
La frenada.....	27
La frenada.....	27
Técnica de frenado	28
Frenar sobre piso mojado.....	28
Frenada de emergencia	28
Las curvas	30
Acelerador, embrague y cambios	31
Conducción con pasajero y con carga	31
Conducción con pasajero	31
Conducción con carga.....	32
Unidad 05 – La Conducción Principios Generales.....	34
Tránsito y comportamiento humano.....	34
La motocicleta.....	34
Prioridades de paso y circulación	35
Prioridades de paso	35
Circulación por el carril derecho	37
Circulación en caravana.....	37
Campo visual	38
Puntos ciegos	38
La distancia de seguridad	39

Las maniobras: de giro y anticipación.....	40
Maniobras de giro y anticipación	40
Maniobras de giro	40
Conducción racional y anticipación	42
Adelantamiento: maniobras de sobrepaso	42
Eventos durante la conducción.....	44
Cruces	44
Rotondas.....	44
Incorporaciones a las carreteras	44
Salida de la carretera	44
Paso a nivel ferroviario	44
Contextos de conducción	45
Conducción en ciudad	45
Conducción en vías rápidas	46
Conducción en otros caminos	47
Conducción nocturna.....	48
Conducción con lluvia y sobre superficies mojadas	49
Uso de luces	49
Peatones y bicicletas	50
Los peatones	50
Las bicicletas.....	52
Unidad 06 – Velocidades permitidas	56
Reglas de velocidades: Límites máximos y mínimos de velocidad (zona urbana, zona rural)	56
Unidad 07 – Señales viales	58
Introducción	58
Demarcación horizontal	58
Demarcación horizontal	58
Señales de demarcación horizontal	59
Marcas de estacionamiento.....	60
Señalización luminosa	60
Señalización vertical	61
Señales reglamentarias.....	61
Señales preventivas:	61

Señales informativas:.....	62
Señales transitorias:.....	62
Señales reglamentarias o prescriptivas	63
Señales de prohibición.....	63
Señales de restricción:.....	63
Señales de prioridad	63
Señales de fin de la prescripción	64
Señales preventivas	64
Advertencias de máximo peligro:.....	64
Características de la Vía.....	65
Posibilidad de Riesgo Eventual.....	65
Anticipo de otros dispositivos de Control de Tránsito.....	65
Fin de la Prevención.....	66
Señales Informativas.....	66
Nomenclatura vial urbana. Destinos y Distancias	66
Características de la vía:	66
Información Turística y de Servicios	67
Señalamiento horizontal	67
Marcas longitudinales.....	67
Marcas horizontales.....	68
Marcas especiales	68
Señalamiento transitorio.....	69
Señales de prevención	69
Señales de información	69
Unidad 08 - Condiciones psicofísicas del conductor	70
Introducción.....	70
La vista.....	70
Vista hacia los lados	70
Estimar las distancias y velocidades.....	70
La vista durante la noche.....	70
El oído.....	71
Los factores que afectan las condiciones físicas	71
El cansancio	71

Bebidas alcohólicas	72
Uso del teléfono celular.....	73
Medicamentos y la conducción.....	73
Drogas y su relación con los accidentes de tránsito	74
Unidad 09 - Responsabilidades y deberes del conductor	75
Responsabilidades	75
Responsabilidad civil.....	75
Responsabilidad penal	75
Responsabilidad contravencional	75
Obligaciones ante un siniestro.....	77
Reglas de Velocidades	77
Primeros auxilios.....	79
Unidad 10 - Prohibiciones y régimen de sanciones.....	81
Prohibiciones.....	81
Sanciones	82
Sanciones.....	82
Arresto	82
Inhabilitación.....	83
Multa	83
Concurrencia a cursos especiales de educación y capacitación para el correcto uso de la vía pública.....	83
Decomiso.....	83
Características del obrar.....	83
Imprudencia	83
Impericia.....	83
Negligencia	84
Estados de intoxicación. Medidas cautelares. Sanciones.....	84

Contenido extraído de: *curso.seguridadvial.gob.ar*

Módulo 00 - Introducción

Introducción

Históricamente, en la Argentina se ha basado en que la sola mejora de las condiciones materiales (mejores vehículos, más multas, más y mejores rutas y asfalto) solucionaría la problemática de la seguridad vial. Sin embargo, para hacer efectiva una mejora en la conducta vial de los ciudadanos se debe poner en marcha un verdadero proceso democrático de transformación cultural.

En efecto, la mayoría de los siniestros viales en nuestro país se producen por fallas o defectos en la conducción, lo que nos obliga a revisar de manera permanente la forma en que se otorgan las licencias de conducir.

La Agencia Nacional de Seguridad Vial del Ministerio de Transporte de la Nación - creada por la Ley 26.363 en el año 2008- tiene como principal objetivo reducir la tasa de siniestralidad vial en la Argentina. Desde su creación, dicho organismo ha desempeñado un rol clave en la interiorización de las normas viales, los límites y los castigos a su infracción, así como en el impulso e implementación de políticas públicas orientadas a generar la transformación de las conductas viales de los argentinos.

Asimismo, es de valiosa importancia el rol que desempeña el consejo Federal de Seguridad Vial. Con sede en la Agencia Nacional de Seguridad vial e integrado por un representante de cada provincia, un representante de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y un representante del Poder Ejecutivo Nacional, constituye un ámbito de intercambio, concentración y acuerdo respecto de las Políticas de Seguridad Vial para la República Argentina.

La implementación, en 2010, de la Licencia Nacional de Conducir (LNC), que unificó los criterios y requerimientos para la obtención del permiso para conducir, fue una iniciativa de la ANSV que forma parte de una política de estado integral orientada a lograr la homogeneización de las normas que ordenan la práctica vial de todos los ciudadanos bajo los principios de universalidad, igualdad, seguridad y responsabilidad.

Hasta la creación de la LNC, se advertía la existencia de muchas licencias descentralizadas en autonomías municipales, con heterogeneidad de criterios y situaciones que permitían un alto grado de disparidad en cuanto a los otorgamientos, costos, requisitos, vigencia y categorías. Y lo más importante, permitía que personas que habían sido inhabilitadas para conducir en una jurisdicción pudieran sacar una licencia en otra.

La nueva Licencia se asienta sobre tres pilares fundamentales: conformar una base de datos completa, confiable y accesible que permita chequear en línea si el solicitante tiene una licencia en otra jurisdicción del país; unificar criterios y requisitos para su tramitación y, por último, desarrollar un formato y diseño únicos que permitan la tarea de las autoridades de control, eviten la falsificación y brinden más seguridad al ciudadano. Hasta

marzo de 2015 se llevaban emitidas en todo el país 8.485.434 millones de licencias, en 446 Centros de Emisión, alcanzando al 75% de los habitantes.

En definitiva, la implementación de la LNC generó no sólo una mayor eficiencia en la habilitación para conducir, sino que fundamentalmente nos permitió tener conductores más responsables, con aptitud y conocimiento. Y, por otra parte, facilitó la tarea de las autoridades de control, contribuyendo a reducir la tasa de siniestralidad vial en nuestro país.

La creación del Curso Nacional de Educación Vial responde a este mismo propósito y su objetivo central es que aquellos argentinos y argentinas que cumplan con los requisitos básicos para obtener la Licencia Nacional de Conducir, adquieran los conocimientos necesarios para poder llevar a cabo la conducción de manera segura y responsable.

El curso es de carácter obligatorio y gratuito, y se divide en diez (10) módulos que fueron desarrollados en una plataforma de aprendizaje a través de internet. El Módulo 1 plantea los principales lineamientos para una educación vial responsable; el Módulo 2 define la Licencia Nacional de Conducir, los tipos de licencia y requisitos para su obtención; el Módulo 3 abarca el tema de la seguridad del vehículo; el Módulo 4 tiene como objetivo transmitir las reglas más importantes para desarrollar una conducción eficiente; en el Módulo 5 se explicitan los principios generales de la conducción; en el Módulo 6 se definen las velocidades permitidas; el Módulo 7 se dedica a explicar las señales viales; en el Módulo 8 se plantean las condiciones psicofísicas que todos los conductores deben respetar para conducir de manera segura; por último, en los módulos 9 y 10 se explican las prohibiciones, responsabilidades y deberes de los conductores y el régimen de sanciones por incumplimiento, respectivamente.

Una vez finalizado dicho curso y comprendidos sus contenidos, todas aquellas personas interesadas en obtener y/o renovar su Licencia Nacional de Conducir deberán solicitar un turno en el Centro de Emisión de Licencias o dependencia municipal más próxima a su domicilio para poder rendir el examen teórico en el que se evaluarán los contenidos presentes en los diez (10) módulos descritos anteriormente. Asimismo, deberán aprobar el examen práctico y el estudio de aptitud psicofísica correspondiente que completan la evaluación y habilitan el otorgamiento del permiso de conducir.

Módulo 01 – Educación ética y ciudadana

Educación vial

En este primer módulo se busca poner énfasis en los usuarios de la red vial, es decir, aquellas personas que la transitan, cualquiera sea el medio o la forma que utilicen para desplazarse. Desde esta perspectiva, se puede afirmar que todos (seamos peatones, pasajeros o conductores) somos transeúntes.

Como ciudadanos que transitamos el espacio público tomamos decisiones que impactan en la vida individual y social, dado que nos comportamos con prudencia o sin ella, preservamos o ponemos en riesgo la vida propia y la de los demás. Al mismo tiempo, somos actores capaces de participar en la construcción de normas, en la regulación del tránsito y en nuestra sociedad.

El respeto a la normativa vial y la responsabilidad en el tránsito se resignifican en este marco, ya que se los entiende como parte de un ejercicio cívico consciente, activo, constructivo. Y la educación vial, como parte de la propuesta de capacitación de quien desea obtener la Licencia Nacional de Conducir, se integra, de esta manera, en un horizonte de sentido mayor: la formación del ciudadano.

La inclusión de contenidos de Formación Ética y Ciudadana busca generar que los ciudadanos respeten las normas de tránsito por convicción y no por mera obediencia a la autoridad. Es por ello que el aprendizaje de las normas de tránsito resulta significativo en la medida en que instala la reconstrucción de su sentido, contexto de origen y aplicación y presenta las regulaciones como producto de un consenso social para la convivencia (y no como algo arbitrario que debe ser aprendido de memoria).

Es un objetivo lograr que cada persona tome conciencia de que puede ser agente de salud y agente de riesgo. Esto implica el aprendizaje de actitudes y comportamientos seguros para la prevención de accidentes, para el cuidado y la preservación del bienestar psicofísico propio y de los demás en situaciones de tránsito.

Teniendo en cuenta la importancia de los conceptos de convivencia y ciudadanía es importante promover el sentido crítico y el comportamiento solidario para el desarrollo de acciones y transformaciones del medio en que se habita. La educación del transeúnte procura generar actitudes y compromisos responsables y respetuosos en el uso de las vías del tránsito, en tanto espacio público de convivencia e interdependencia.

La educación vial es, es por tanto, de vital importancia para el transeúnte, ya que le permite:

Circular por la vía pública con conciencia de los derechos y obligaciones que le corresponden al ciudadano.

Participar de los debates que se originen acerca de las modalidades y las regulaciones de circulación.

Asumir una actitud de participación crítica y creativa en la resolución de los conflictos que conciernen al espacio público.

En este sentido, es fundamental la preparación del ciudadano para desempeñar diferentes roles: la formación del peatón, la formación del usuario de transporte público de pasajeros y la formación del conductor de vehículos.

Asimismo, hay que considerar la existencia de una amplia diversidad de situaciones de tránsito en las distintas regiones geográficas de nuestro país: no es lo mismo habitar en grandes centros urbanos intercomunicados por autopistas y atravesados por redes de transporte colectivo y ferrocarril, que en ámbitos rurales, surcados por caminos de tierra, en los que circulan autos junto a caballos o carruajes, con escasa presencia de medios de transporte público.

Por otro lado, en un mismo centro poblacional, la circulación varía según el barrio, la hora, la época del año: los vecinos transitan hacia adentro, hacia fuera o a través de su localidad en distintos momentos del día; se desplazan de una ciudad a otra y de las zonas suburbanas o rurales a diario o en épocas de vacaciones.

Todas estas circunstancias requieren de una profunda preparación de los ciudadanos para que comprendan las posibilidades, regulaciones y riesgos de las diferentes situaciones de circulación en las que participan o pueden participar en el futuro.

El tránsito como construcción social e histórica

¿Siempre hubo semáforos? ¿Cuándo se instalaron? ¿Por qué? ¿Siempre hubo accidentes de tránsito? ¿Ocurren en todas partes del mundo? ¿Qué accidentes ocurren con más frecuencia en zonas rurales? ¿Y en la ciudad? ¿Cómo era la organización del tránsito en el pasado?



El tránsito no fue siempre lo que es hoy: vías, automóviles y normas de circulación fueron cambiando, conforme a los avances tecnológicos y a la búsqueda de soluciones para los problemas que se iban suscitando. Los transeúntes también fueron cambiando a lo largo del tiempo. Hoy coexisten muchas maneras de circular y transitar, manifiestas en las costumbres de distintos lugares de nuestro país y del mundo.

Es importante tener en cuenta todo esto y preguntarnos por los cambios, ya que la posibilidad de problematizar situaciones de circulación en la vía pública y de orientar las

actitudes de los transeúntes hacia una mayor protección de la vida depende en buena medida de que podamos concebir otras modalidades posibles.

Por ello, es de gran importancia la reflexionar sobre la situación vial a partir de comparar las redes y flujos del entorno cercano con las existentes en otros contextos; de conocer experiencias de otras localidades argentinas o extranjeras, actuales o pasadas y de analizar críticamente propuestas elaboradas desde diferentes organizaciones para disminuir los accidentes.

El tránsito desde diferentes perspectivas

Un recurso importante para comprender los problemas y desnaturalización las conductas habituales es la posibilidad de adoptar de vista frente a una determinada realidad. En este caso, los conflictos de tránsito se aprecian de diferente modo desde la óptica de los peatones, de quienes conducen vehículos livianos o de los automovilistas.

Suele ocurrir que los transeúntes perciben la eficacia y pertinencia de las redes viales de una manera distinta que los funcionarios del gobierno o quienes están en posición de definirlas. El transporte de pasajeros se evalúa de distinto modo por parte de los usuarios, los empresarios o los trabajadores; el recorrido de una línea de transporte de cargas puede ser indiferente para los habitantes de las ciudades que están en el inicio y el final del viaje y clave para los habitantes de zonas rurales o pequeñas localidades que se ven afectados por su paso.

Geógrafos, urbanistas, abogados e ingenieros analizarán los problemas del tránsito y la circulación desde conceptos y perspectivas disímiles, poniendo en foco diferentes aspectos de una misma realidad. Esto enriquece la comprensión del tránsito, ya que sin esta variedad de perspectivas difícilmente se podrían visualizar alternativas, comprender el sentido de las normas y adherirse a ellas.



Módulo 02 - Licencia Nacional de Conducir

Definición

La Licencia Nacional de Conducir es un documento único que la autoridad competente de cada jurisdicción provincial, municipal y de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires otorga a un ciudadano con el objeto de habilitarlo legalmente a conducir un vehículo, sea con carácter particular o profesional, previo cumplimiento de los requisitos establecidos por la Ley Nacional de Tránsito 24.449.



Clases de licencias

Clase A:

A.1: Ciclomotores hasta 50 cc.

A.2: Para motocicletas, ciclomotores y triciclos comprendidas entre cincuenta y ciento cincuenta centímetros cúbicos (50 y 150 cc.) (Incluidos, ciclomotores y triciclos).

A.2.1: Motocicletas (incluidos ciclomotores y triciclos) de hasta ciento cincuenta centímetros cúbicos (150 cc.) de cilindrada. Para los menores de 21 años, previamente se debe haber tenido habilitación por dos (2) años para ciclomotor.

A.2.2: Motocicletas (incluidos ciclomotores y triciclos) de más de ciento cincuenta centímetros cúbicos (150 cc.) y hasta trescientos centímetros cúbicos (300 cc.) de cilindrada. Para los menores de 21 años, previamente se debe haber tenido habilitación por dos (2) años para una clase A.2.1

A.3: Motocicletas (incluidos ciclomotores y triciclos) de más de trescientos centímetros cúbicos (300 cc.) de cilindrada.

A.4: Motocicletas (incluidos ciclomotores y triciclos) de cualquier cilindrada, que incluyendo ciclomotores, triciclos, contemplados en los puntos precedentes de la presente clase, que sean utilizados para el transporte en cualquier actividad comercial e industrial.

Clase B:

B.1: Automóviles, utilitarios, camionetas y casas rodantes motorizadas hasta TRES MIL QUINIENTOS KILOGRAMOS (3.500 kg.) de peso total.

B.2: Automóviles y camionetas hasta TRES MIL QUINIENTOS KILOGRAMOS (3.500 kg.) de peso con un acoplado de hasta SETECIENTOS CINCUENTA KILOGRAMOS (750 kg.) o casa rodante no motorizada.

Clase C:

Camiones sin acoplado ni semiacoplado y casas rodantes motorizadas de más de TRES MIL QUINIENTOS KILOGRAMOS (3.500 kg.) de peso y los automotores comprendidos en la clase B1.

Clase D:

D.1: transporte de pasajeros de más de OCHO (8) plazas y los comprendidos en las clases B.1.

D.2: Vehículos del servicio de transporte de más de OCHO (8) pasajeros y los comprendidos en las clases B, C y D.1.

D.3: Servicios de urgencia, emergencia y similares.

Clase E:

E.1: Camiones articulados y/o con acoplado y los vehículos comprendidos en las clases B y C.

E.2: Maquinaria especial no agrícola.

E.3: Vehículos afectados al transporte de cargas peligrosas.

Clase F:

Automotores incluidos en las clases B y profesionales, según el caso, con la descripción de la adaptación que corresponda a la discapacidad de su titular. Los conductores que aspiren a obtener esta licencia deberán concurrir con el vehículo que posea las adaptaciones y/o equipamiento especial necesario y compatible con su discapacidad.

Clase G:

G.1: Tractores agrícolas.

G.2: Maquinaria especial agrícola.

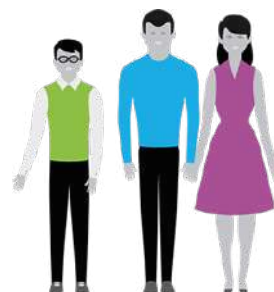


Requisitos para obtener la LNC

Edades mínimas

La Ley 24.449 establece edades mínimas para la obtención de la primera licencia de conducir:

Veintiún (21) años para las clases de licencias C, D y E. Con experiencia previa de un año para la clase B.
Diecisiete (17) años para las restantes clases.
Dieciséis (16) años para conducir ciclomotores, en tanto no lleven pasajero.



Es necesario aclarar que las personas menores de 18 años que deseen obtener la LNC deberán poseer la autorización del representante legal.

Requisitos previos

El aspirante a obtener una Licencia Nacional de Conducir o su renovación, deberá presentarse a los exámenes con:

Su Documento de Identidad.
Una Constancia de Grupo y Factor sanguíneo expedida por profesional médico.
El Formulario Único de Seguimiento del Trámite, en el que deberá constar la asistencia al Curso Teórico-Práctico de Educación para la Seguridad Vial.
La Declaración Jurada sobre el padecimiento de afecciones tendrá que estar llena y firmada por el solicitante.

Es necesario tener en cuenta que algunos municipios requieren, según propias ordenanzas, otra documentación ampliatoria, por lo tanto, se requiere solicitar esta información en la jurisdicción a la/el aspirante a la licencia pertenece.



Exámenes

Psicofísico: el fin de esta evaluación es el de determinar la capacidad física y mental de una persona para la conducción de un vehículo. Y constatar que la misma no se encuentre afectada por enfermedad o deficiencia alguna, que pueda determinar su incapacidad para conducir.

Teórico: este examen de carácter obligatorio y eliminatorio tiene como objetivo verificar los conocimientos teóricos que posee el aspirante a obtener la Licencia Nacional de Conducir, sobre Educación Ética y Ciudadana, Conducción, Señalamiento y Legislación.

Práctico: el examen práctico tiene como finalidad comprobar la idoneidad, capacidad y conocimientos básicos y necesarios para conducir aquel tipo de vehículo, para el cual se solicite la licencia habilitante.



Requisitos para circular en la Argentina

El conductor debe portar:

Licencia que lo habilita para conducir esa clase de vehículo.

Cédula de identificación del vehículo.

Comprobante de póliza de seguro vigente.

Placa patente correctamente colocada.

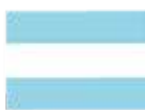
Certificado de la Revisión Técnica Obligatoria.



Requisitos para circular en el Mercosur y en el exterior

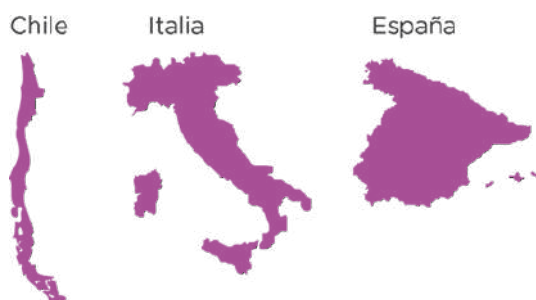
Mercosur: En el ámbito del Mercosur (Argentina, Brasil, Paraguay y Uruguay) se encuentra vigente la Resolución Nº 35/2002 del Grupo del Mercado Común, aprobada en nuestro país mediante la Resolución AFIP 1419/2003, que establece que los vehículos comunitarios del MERCOSUR, de propiedad de las personas físicas residentes o de personas jurídicas con sede social en un Estado Parte, cuando sean utilizados en viajes de turismo, podrán circular libremente en cualquiera de los demás Estados Partes, debiendo contar el conductor con la siguiente documentación:

- Documento de Identidad válido para circular en el MERCOSUR.
- Licencia para conducir.
- Título u otro documento oficial que acredite la propiedad del vehículo.
- Comprobante de seguro vigente.



}

Chile, Italia y España: Argentina tiene firmados con Chile, Italia y España convenios bilaterales para que sus Licencias sean válidas recíprocamente en cada país.



Resto del mundo: en la actualidad se encuentra vigente la CONVENCIÓN SOBRE CIRCULACIÓN POR CARRETERA, suscripta en Ginebra el 19 de Septiembre de 1949. Nuestro país adhirió mediante Ley 14.814 del año 1959, entrando en vigencia el 25 de Diciembre de 1960. Así, una persona a la cual se le haya expedido una licencia en nuestro país será autorizada a conducir vehículos automotores de la misma clase para la cual haya sido emitida la licencia sobre las carreteras de otro estado contratante sin rendir nuevo examen.



CENAT

El Certificado Nacional de Antecedentes de Tránsito (CENAT) es aquel creado por Disposición ANSV 188/10, que en forma previa a todo trámite relacionado con la Licencia Nacional de Conducir se deberá consultar, a los efectos de verificar si el solicitante posee algún impedimento para conducir, en cuyo caso no podrá obtenerla, de acuerdo a lo que establece la Ley 24.449 en su artículo 14, último párrafo.

La información que se obtiene a través de este certificado es la existente en los Registros Nacionales pertinentes, relativa a:

Las INHABILITACIONES PENALES relacionados con el Tránsito, que brinda el Registro Nacional de Reincidencia Criminal (DNREC) dependiente del Ministerio de Justicia, Seguridad y Derechos Humanos de la Nación,

Las INHABILITACIONES PENALES Y ADMINISTRATIVAS CONTRAVENCIONALES para conducir, que brinda el Sistema Nacional de Antecedentes de Tránsito (SINAT).

Las INFRACCIONES DE TRÁNSITO, que suministra el Sistema Nacional de Administración de Infracciones (SINAI). Este Certificado es independiente de aquel que debe solicitarse a los efectos de obtener una Licencia Nacional de Conducir para las clases profesionales.

SAFIT-CENAT Agencia Nacional de Seguridad Vial Ministerio del Interior Subcomisión de Normas y Control Federal de Infraestructuras de Tránsito Certificado Nacional de Antecedentes e Infracciones de Tránsito	 21677201	N° 21677200 Aptitud y Nombre: DIVERDI ALFREDO ROBERTO D.N.I.: 12.114.892 Nacimiento: 21-01-1952 Género: MASCULINO																		
1. Inhabilitaciones Penales y Administrativas (SINAT) <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th>Provincia</th> <th>Localidad</th> <th>Autoridad Intermediaria</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Buenos Aires</td> <td>No disponible</td> <td>JUZGADO DE EJECUCIÓN PENAL Nº 1 DEL DTJ JUDICIAL DE MAR DEL PLATA - GENERAL PUERTRECABON</td> </tr> </tbody> </table>	Provincia	Localidad	Autoridad Intermediaria	Buenos Aires	No disponible	JUZGADO DE EJECUCIÓN PENAL Nº 1 DEL DTJ JUDICIAL DE MAR DEL PLATA - GENERAL PUERTRECABON	1. Inhabilitaciones Penales y Administrativas (SINAT) <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th>Provincia</th> <th>Localidad</th> <th>Autoridad Intermediaria</th> <th>Vencimiento</th> <th>Causa</th> <th>Fecha Novedad</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Buenos Aires</td> <td>No disponible</td> <td>JUZGADO DE EJECUCIÓN PENAL Nº 1 DEL DTJ JUDICIAL DE MAR DEL PLATA - GENERAL PUERTRECABON</td> <td>2020-06-21</td> <td>11178</td> <td>1951-12-18</td> </tr> </tbody> </table>		Provincia	Localidad	Autoridad Intermediaria	Vencimiento	Causa	Fecha Novedad	Buenos Aires	No disponible	JUZGADO DE EJECUCIÓN PENAL Nº 1 DEL DTJ JUDICIAL DE MAR DEL PLATA - GENERAL PUERTRECABON	2020-06-21	11178	1951-12-18
Provincia	Localidad	Autoridad Intermediaria																		
Buenos Aires	No disponible	JUZGADO DE EJECUCIÓN PENAL Nº 1 DEL DTJ JUDICIAL DE MAR DEL PLATA - GENERAL PUERTRECABON																		
Provincia	Localidad	Autoridad Intermediaria	Vencimiento	Causa	Fecha Novedad															
Buenos Aires	No disponible	JUZGADO DE EJECUCIÓN PENAL Nº 1 DEL DTJ JUDICIAL DE MAR DEL PLATA - GENERAL PUERTRECABON	2020-06-21	11178	1951-12-18															
2. Inhabilitaciones Penales (CMRETC) No posee inhabilitaciones para conducir vehículos motorizados.																				
3. Infracciones de Tránsito (SAFIT-SINAM) No se encuentran infracciones de tránsito.																				
4. Antecedentes de tránsito No posee otros antecedentes de tránsito.																				
5. Cursos de seguridad vial (RENATEDU) No posee cursos informados en el Registro Nacional de Antecedentes en Educación y Capacitación Vial.																				
Fecha de Emisión: 09/09/2014 12:11:00																				

16

[illegible]

17

FORMULARIO CENAT CON “LICENCIA RETENIDA”

Apellido y Nombre: CASPINO PABLO SABRIL **Nacimiento:** 20-04-1987 **Sexo:** Masculino

1. Inscripciones Previstas y Administrativas (DINAT)
No posee inscripciones para conducir vehículos motorizados.

2. Inscripciones Previstas (DINAT)
No posee inscripciones para conducir vehículos motorizados.

3. Inscripciones de Tránsito (DINAT)
No se encuentran inscripciones de tránsito.

4. Antecedentes de Tránsito

Jurisdicción	Causa	Fecha	Descripción
RIO NEGRO (SAN CARLOS DE BARILECHE)	98856-2015	2015-01-25	La persona posee una Licencia de Conducir retenida desde 2015-01-25. Juzgado: JUZGADO DE FALTAS MUNICIPAL.

5. Cursos de Seguridad Vial (DINAT)
No posee cursos realizados en el Registro Nacional de Tránsito y Seguridad Vial.

6. Antecedentes de Tránsito

Jurisdicción	Causa	Fecha	Descripción
RIO NEGRO (SAN CARLOS DE BARILECHE)	98856-2015	2015-01-25	La persona posee una Licencia de Conducir retenida desde 2015-01-25. Juzgado: JUZGADO DE FALTAS MUNICIPAL.

7. Datos de Emisión: 27-04-2015 12:34:26

8. Declaración de Veracidad: SE DECLARA VERDADERA LA INFORMACIÓN PRESENTADA EN EL PRESENTE CERTIFICADO ES LA ENTESA POR LAS DECLARACIONES Y FIRMAS DE LOS AUTORES DE LOS DATOS Y FIRMAS DE LOS AUTORES DE LOS DATOS.

9. Firma del Emisor: FIRMADO POR: [Firma]

En este supuesto existe una “Licencia Retenida” por la autoridad de constatación. Esto no bloqueará el trámite, pero el Centro de Emisión de Licencias deberá obligar al solicitante a regularizar su situación previo a continuar con cualquier tipo de trámite.

Módulo 03 – La Motocicleta |

Componente y seguridad

Componentes de la Motocicleta

Chasis: Soporte, horquillas delantera y trasera.

Cuadro: espina dorsal de la motocicleta, 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: recipiente que aloja el combustible.

Horquillón o 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 rulemanes que permiten girar la dirección.

Sistema eléctrico: basado principalmente en la batería de la motocicleta.



Motor

Los motores más comunes en las motocicletas son los 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 (especial para estos motores) se mezcla con el combustible.

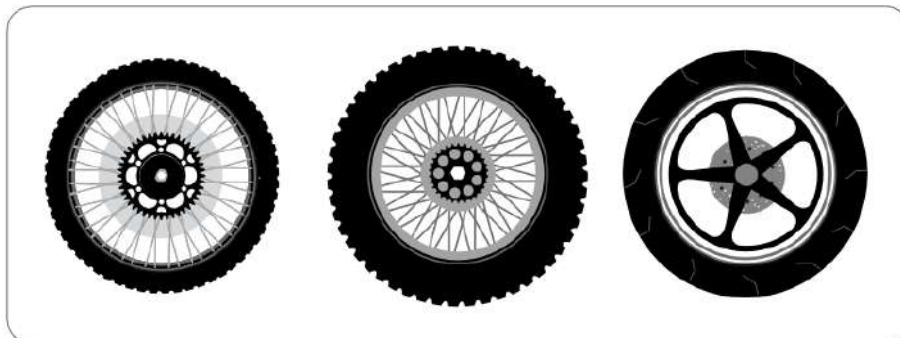
El sistema de combustible en las motocicletas está compuesto por el tanque de combustible, llaves, conductos, filtros, el carburador y el filtro de aire. La mezcla de combustible y aire se produce en el carburador, aunque en modelos más modernos es a través de un sistema por inyección directa. El escape de los gases de la combustión se realiza por el caño de escape y el silenciador disminuye los niveles de ruido.

El sistema de refrigeración tiene por misión mantener el motor de la motocicleta a una temperatura razonable a fin de que no se afecte la estructura de sus partes. Existen dos tipos de refrigeración: por aire y mediante fluido (puede ser aceite o agua).



Ruedas

Los neumáticos de los ciclomotores o motocicletas están fabricados con caucho dual o multicompuesto, para ayudar a balancear el agarre y el desgaste: se utilizan compuestos más blandos 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.



Caja de cambios

La mayoría de las motocicletas utiliza una caja de cambios de velocidad secuencial. La palanca de cambios se mueve 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.

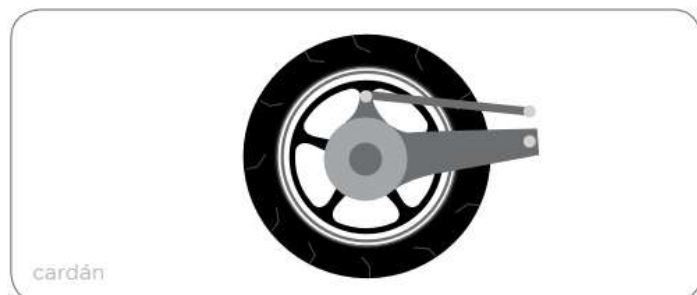
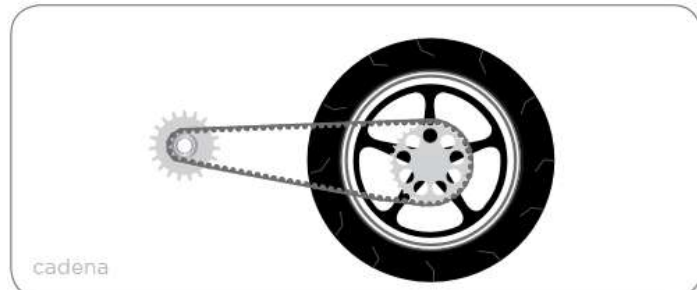
El embrague es una palanca en el manubrio izquierdo. La mano derecha y el pie derecho operan los frenos delanteros y traseros, respectivamente.



Transmisión

Según el modelo de motocicleta, la transmisión puede ser por cadena o por cardán o árbol articulado. El primero consiste en una cadena simple y un sistema de piñón liviano y confiable, que requiere de ajustes (procurar que la cadena se encuentre tensa) y lubricaciones regulares.

El cardán o árbol articulado funciona igual que la transmisión de un automóvil. Muchas motos ruterías modernas utilizan este sistema 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), y sus ventajas son el bajo mantenimiento y el aumento de la fiabilidad.



Sistema de frenos

La motocicleta posee un freno para la rueda trasera y otro independiente para la rueda delantera. Estos pueden ser mecánicos (la energía es transmitida mediante varillas al tambor de frenos en la rueda) o hidráulicos (la energía es transmitida por medio de un fluido al caliper, que a través de un embolo acciona las pastillas de frenos). Pueden combinarse: sistema mecánico para la rueda trasera e hidráulico para la rueda delantera. Los modelos más recientes tienen frenos abs, antibloqueo, que permiten un frenado más controlado y seguro.

Al momento del frenar, el estado de las ruedas y neumáticos es importante: las ruedas deben tener todos los rayos en buenas condiciones y estar alineadas (la rueda trasera debe marchar en la misma línea de la delantera) y los neumáticos deben tener el surco profundo (mínimo 1 mm.)



Sistema eléctrico y luces

El sistema eléctrico de las motocicletas consta de una batería que provee la energía, los cables de conexión al motor y luces, los fusibles, cuya misión es impedir el recalentamiento de los cables y un posible incendio, y las luces. Por ley, las motocicletas deben poseer en la parte delantera un foco de luz blanca o amarilla que proyecte las luces bajas y alta y en la parte trasera una luz roja fija, una luz de freno y dos luces destellantes de viraje.



Mantenimiento de la motocicleta

La revisión regular del vehículo no sólo contribuye con el mantenimiento del mismo – lo que beneficia su valor– sino que también posibilita la detección de fallas, roturas o deterioros que podrían derivar en accidentes. La mayor parte de estas revisiones pueden ser llevadas a cabo por el dueño de la moto sin necesidad de gastos, pero no sustituyen a las inspecciones efectuadas por personal calificado.

Es importante familiarizarse con los controles preventivos que deben hacerse habitualmente a la motocicleta de acuerdo a las recomendaciones hechas por los fabricantes.

Recomendaciones generales:

Revisar niveles de aceite y fluidos de lubricación en cada sistema de la motocicleta.

En el sistema de refrigeración, si es por aire, revisar que las aspas no estén rotas o falten ya que puede perjudicar al motor por sobrecalentamiento, si la refrigeración del motor se realiza mediante un fluido, revise su nivel.

Revisar que el tubo de escape no tenga fugas (no saque del sistema de escape el silenciador para aumentar su ruido).

Si la transmisión es a través de una cadena, revise que esté bien lubricada y tensa. Si los dientes del piñón están poniéndose puntiagudos, es tiempo de cambiar el sistema completo. En cambio, si la transmisión es por cardan, controle el nivel de aceite.

Revisar el embrague, el acelerador y la caja de cambios.

En el sistema de frenos revise tanto las pastillas de frenos como el nivel de fluido en el receptáculo.

Revisar frecuentemente la presión de los neumáticos en frío.

Los neumáticos no deben de estar desgastados porque en caso de frenado la adherencia al pavimento se verá reducida considerablemente, y esto puede provocar que la motocicleta se resbale.

Las ruedas deben de estar alineadas: la rueda trasera debe seguir la huella de la delantera.

Verificar que los rayos de las ruedas no estén cortados o sueltos ya que esto produce una desalineación de las ruedas y hace riesgosa la conducción.

Conducir una motocicleta y/o ciclomotor con los neumáticos desgastados e irregulares, con ruedas desalineadas y/o desbalanceadas, o con rayos sueltos o cortados se puede tornar peligroso. Como indicador de desgaste, la profundidad mínima del surco de los neumáticos debe ser de 1 (mm) milímetro.

Revisar el funcionamiento de la batería.

Verificar el buen funcionamiento de las luces. Mantenerlas en buenas condiciones 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 cualquier maniobra.

Revisar la fijación de cojinetes en el cabezal de la dirección y en el basculante.

Ajustar de ser necesario la suspensión trasera.

Verificar el estado de los amortiguadores.

Revisar la posición de los espejos retrovisores.

Verificar el estado de pedales y de las gomas de los mismos.

Llevar un juego de herramientas, un chaleco reflectante y el manual de su motocicleta, que será de ayuda para poder solucionar problemas en forma inmediata.

Equipamiento de protección

Casco

Debe reunir los estándares requeridos por las entidades que reglamentan sus características (homologados). No debe presentar defectos a simple vista: fisuras, elementos sueltos, las correas gastadas o dañadas y/o que sus partes no estén debidamente ajustadas unas con otras.

Debe ajustarse con comodidad y exactitud a la cabeza. Recordar que la debe proteger y que al circular, el movimiento no lo debe desajustar. El ajuste del casco es importante por dos razones:

Para que no cause incomodidad con presiones en ciertos lugares.

Para que no se salga en caso de siniestro o golpes.

En caso de usuarios que necesiten usar anteojos recetados o de sol, deben asegurarse de 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.

Tipos de casco:

Integral



Rebatible



Abierto



Gafas o antiparras

Envolventes, a prueba de golpes, antirrayas, y sin tonalizar para uso nocturno.



Visores

Se utilizan en cascos de tipo integral y también en cascos abiertos. Mantener el visor siempre limpio y sin rayas. Evite dejarlos al sol. Si el casco no posee visera, el conductor deberá usar anteojos.



Guantes

Protegen del frío, sol y las piedras. Evitan heridas en caso de caídas y mejoran el tacto de los comandos.



Botas

Deben alcanzar a proteger los tobillos. Con suela de goma y tacos bajos. Preferentemente sin cordones, o en su defecto bien atados.



Ropa

Los pantalones de cuero son los más seguros. Es recomendable usar campera con puños, brazos y cintura ajustada. Los colores claros dan mejor visibilidad.



Módulo 04 – Reglas para una conducción adecuada

Subida a la moto

Al subir a la motocicleta se debe tener puesto el pie lateral para evitar que en el momento de subir que se ladee y caiga al piso. Es importante que usted sea capaz de dominar la motocicleta con el motor apagado para luego comenzar a conducir.



Conducción defensiva y responsable

El conductor de una motocicleta debe soportar no sólo la dificultad del manejo en distintas circunstancias (tránsito, estado de las vías de tránsito, etc.) sino también las diversas condiciones atmosféricas. Por eso, para una conducción segura se requiere adquirir y entrenar diversas técnicas. El conductor necesita tener un buen conocimiento técnico sobre el funcionamiento de la motocicleta y nociones de mecánica para solucionar posibles emergencias debidas a fallas.

Es fundamental ser produdente al conducir y realizar los mantenimientos preventivos que el fabricante indique para el mejor funcionamiento de la motocicleta, ya que así disminuirán las chances de tener fallas inesperadas.

a. Conducción defensiva:

Es el conjunto de técnicas que tienen por objetivo anticiparse a situaciones de peligro y obtener así el tiempo suficiente para reaccionar ante cualquier eventualidad en la vía pública.

Este conjunto de técnicas permiten al conductor depender en mayor medida de su propio comportamiento para eviar el peligro, independientemente de las acciones de los demás, de las condiciones climáticas o del estado de la carretera y el tránsito.

b. 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.

Posar los pies en los estribos.

Descender de la motocicleta una vez que esté sin movimiento y con el motor apagado.

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.

En el caso del pasajero:

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.

Inclinarse con el movimiento del conductor para evitar que el aire que roza el cuerpo desequilibre la aerodinámica del rodado.

La postura

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 de esta posición, los brazos se subirán y extenderán hasta alcanzar el manubrio con las manos. Los pies deben colocarse sobre los estribos, apoyados en la zona media de la planta, para poder accionar la palanca de cambio y el freno trasero sin necesidad de levantarlos ni desplazarlos. Es importante mantener la presión suficiente sobre los puños del manubrio y tomar con firmeza la dirección para sortear cualquier desnivel, piedra u otro obstáculo que haga perder el equilibrio de la motocicleta, dejando los brazos y las manos relajadas. Esta posición retrasa el cansancio y posibilita una conducción más cómoda y efectiva.



La frenada

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 la mano sobre la palanca de frenos del manubrio 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 reducir la velocidad. Disminuye el esfuerzo que realizan los frenos y permite la reducción gradual de la velocidad al llegar a un semáforo, intersección o cuando se toma una curva.

Técnica de frenado

El freno delantero posee una mayor adherencia y provee el 70% de la fuerza de frenado; por tal motivo es aconsejable frenar levemente con el freno delantero, instantes antes de accionar el freno trasero. Durante una frenada, el peso se transfiere hacia la parte delantera, la moto se hunde en su horquilla y el reparto del peso se da en un orden de 70/30.

Por eso, hay que frenar con firmeza, pero dosificando el esfuerzo, de forma que la transferencia de masa se lleve a cabo adecuadamente.

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 que se bloqueen las ruedas y pierdan su adherencia de las mismas al suelo.

Frenada de emergencia

En aquellas ocasiones en las que sea necesario realizar un frenado en forma inmediata:

Se debe accionar ambos frenos con fuerza hasta llegar cerca del punto de bloqueo.

Si la rueda delantera empieza a chillar, se debe liberar un poco el freno por una fracción de segundo y luego aplicarlo sin llegar a bloqueo.

Se debe mantener la motocicleta en forma derecha y en línea recta.

Se debe mirar hacia donde está yendo.

En caso de que se deba frenar dentro de una curva, se debe aplicar la fuerza en ambos frenos gradualmente, teniendo en cuenta que se está inclinado, luego tratar de enderezar el vehículo y frenar fuerte.

Un caso especial es si la rueda trasera se bloquea y empieza a patinar. En este caso, lo más importante es frenar; para eso no hay que liberar el freno y se debe mantener el manubrio en forma recta hasta detenerse.

Las curvas

Los principales riesgos de accidentes en la conducción de motocicletas se deben fundamentalmente a las características propias del vehículo: tamaño, forma, potencia, etc. Para evitarlos, es necesario que el conductor tenga en cuenta algunas leyes físicas para no transgredirlas:

Fuerza de gravedad: al tomar una bajada, por ejemplo, la moto toma velocidad a medida que avanza su descenso, pero a diferencia de los autos, sufre la desventaja de que, debido a su reducida superficie de rodado, su efecto de tracción sobre la superficie se ve disminuido.

Fuerza centrífuga: al tomar una curva a alta velocidad, el efecto de la fuerza centrífuga “empuja” el vehículo hacia el exterior de la misma. Por tal razón, el conductor debe contrarrestar esta fuerza con la inclinación de su cuerpo hacia el interior de la curva.

La estabilidad: es mucho menor a un vehículo de cuatro ruedas, especialmente a bajas velocidades y sobre superficies onduladas.

La fricción: este efecto permite que la motocicleta sea impulsada hacia adelante y la mantiene adherida al suelo. Su pérdida a causa de las vías de tránsito o el estado de los neumáticos, hará perder el dominio y puede provocar siniestros. Al aproximarse a una curva, el conductor de una motocicleta deberá aproximarse a una curva deberá aplicar cierta técnica que podríamos dividir en tres pasos fundamentales: frenado, inclinación, paso por la curva y salida.

Inclinación: 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 ruta, pero tampoco sin 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. Antes de inclinar la motocicleta, se debe frenar hasta el punto adecuado para afrontar la curva; es importante hacerlo antes, porque si se inclina la motocicleta; porque si se inclina con los frenos todavía accionados, se experimentará una resistencia, y se tenderá 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 rutas.

Paso por la curva y salida: cortar las curvas buscando la mejor trayectoria de recorrido que permita el carril por el que se circula. Esto se realiza transitando desde el lado exterior, describiendo la curva con la mirada hacia adelante, conduciendo gradualmente hacia el interior de la misma, hasta donde lo permita el propio carril. De esta manera se logra 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.



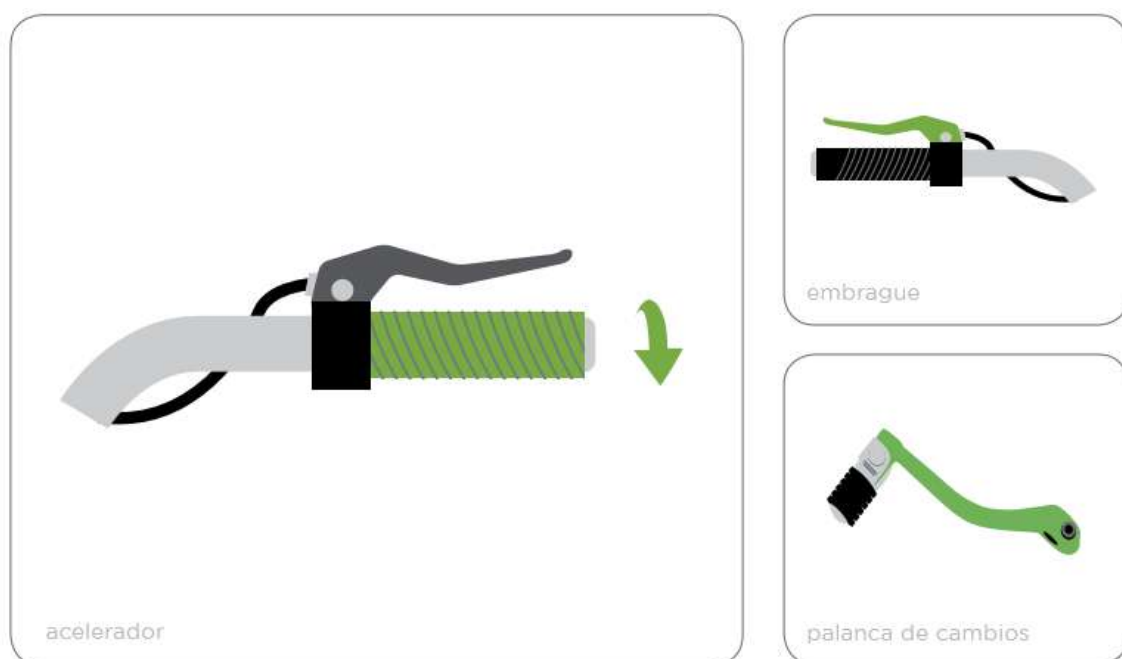
- Reduzca la velocidad cuando inicie el giro y mire hacia adelante tanto como le sea posible durante el giro.
- Mantenga sus pies en los pedales y apriete el tanque de combustible con sus rodillas.
- Inclínese con la motocicleta.
- Mantenga el acelerador a una velocidad constante en el giro.

Acelerador, embrague y cambios

Estos componentes deben ser utilizados de manera suave y progresiva. El acelerador se debe utilizar a medida que el motor vaya respondiendo y el embrague debe realizar todo el recorrido antes de accionar la palanca de cambio.

Esto requiere una coordinación entre los 3 componentes, ya que si no se realiza en forma correcta se puede perder el control de la motocicleta.

Si circula en zona urbana y debe detenerse en un semáforo en rojo, deje su motocicleta en primera velocidad puesta con el embrague apretado como forma de precaución por si debe salir de ese lugar en forma inmediata.



Conducción con pasajero y con carga

Conducción con pasajero

El comportamiento de la motocicleta 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. Tenga en cuenta que cuanto mayor peso cargue, más tardará en detener su vehículo.

Los pasajeros deben tener la misma protección que el conductor (casco, vestimenta y calzado adecuados) y estar siempre bien afirmados en los pedales que tiene la moto para estos casos.

Es importante que el pasajero sepa donde están las partes calientes de la motocicleta a fin de no sufrir ninguna herida y/o quemadura.

El pasajero debe ir asido del conductor por sus caderas o en los soportes que la motocicleta tiene para este fin. El pasajero deberá acompañar al conductor en las forma de postura del cuerpo tanto sea en el arranque como en el frenado, sin bajar nunca los pies de los estribos tanto en el frenado como en las curvas. Al tomar una curva el pasajero deberá acompañar con su cuerpo la inclinación del conductor.

El pasajero debe:

- Usar siempre el casco correctamente sujetado.
- Subir a la motocicleta luego de que el motor esté en marcha.
- Tener siempre los pies sobre los estribos.
- Evitar distraer al conductor y realizar maniobras que afecten la estabilidad del rodado.
- Viajar siempre por detrás del conductor.
- Inclinarse 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.

Al conducir en grupo es importante:

- Tener unas cuantas señas preestablecidas como forma de comunicación interna.
- Conducir en forma escalonada con una distancia de al menos 2 segundos del vehículo delante.
- De acuerdo a la cantidad de motociclistas que haya en el grupo, será conveniente ver la posibilidad de subdividirlos con el fin de que no se torne un tránsito confuso en medio del tráfico.
- En los semáforos, espere de a pares.
- Cuando deba pasar a otros vehículos, hacerlo en forma individual, no en pares.

Conducción con carga

Tenga en cuenta que todas las cargas deben estar siempre bien amarradas, con redes elásticas o cuerdas de amarre. No deje ninguna bolsa balanceandose.

Los compartimientos llamados "bolso de tanque" son de mucha ayuda, ya que permiten

contener la carga segura y su peso está cerca del centro de gravedad de la motocicleta.

Nunca lleve nada sobre el tanque de nafta o cerca del carenado, ya que esto dificultaría el manejo, al entorpecer el giro de la dirección.

Al usar alforjas, tenga cuidado al cargarlas para que no queden desequilibradas, ya que esto dificultará su manejo y la moto tenderá a caerse del lado con más peso. Al usar portaequipaje, tenga cuidado con la cantidad de peso que le coloca ya que al estar situados atrás del eje trasero y no tener ningún sustento, es el lugar más peligroso para

ATENCIÓN: NO EXCEDER EL MÁXIMO LÍMITE DE CARGA.

40 kg. para ciclomotor y 100 kg. motocicletas

Unidad 05 – La Conducción Principios Generales

Tránsito y comportamiento humano

El comportamiento humano es un factor clave en la construcción de hábitos seguros que posibilitan una mejora social del tránsito. El tránsito debe ser entendido como un sistema complejo, dinámico y cambiante del que surgen demandas o exigencias continuas para sus protagonistas, que deben satisfacer y superar con su desempeño (forma en la que conducen) para mantener cierto margen de seguridad.

Se considera que una persona sabe conducir cuando:

Demuestra que conoce los procedimientos y técnicas que le permiten dominar el vehículo y conducirlo (modalidad sujeto-vehículo).

Demuestra que tiene conciencia del de cuidado, es decir, es consciente de que su conducta aumenta o disminuye el riesgo para la comunidad y, por lo tanto, cuando maneja, lo hace con el debido cuidado (modalidad sujeto-comunidad).

La motocicleta

Sin lugar a dudas, las motocicletas han llegado para quedarse; su masiva inclusión en la vida del ciudadano ha generado la modificación del parque automotor y por consiguiente la seguridad de todos. En las calles se instala una suerte de rivalidad y los automovilistas suelen no respetar a las motos, pensando, erróneamente, que ellas deben circular por el costado y no pueden ocupar un lugar en el carril (mientras se acepta que otro automóvil esté adelante ocupando ese mismo espacio).

En realidad, las motos necesitan ser vistas y ocupar un lugar como si fueran un automóvil. Es decir, tienen los mismos derechos y responsabilidades que los automóviles. En este sentido pueden ocupar el mismo espacio que un auto

Los automovilistas tienen que recordar que arriba de las motos van personas que son más vulnerables a heridas graves por no poseer una estructura de seguridad que las contenga, más que los elementos de seguridad como el casco. Es importante conducir de manera defensiva ante las motocicletas ya que, si sus conductores tienen un inconveniente, ya sea esquivar un charco de agua o un pozo, el vehículo podrá prever movimientos bruscos y evitar producir un siniestro vial.



Prioridades de paso y circulación

Prioridades de paso

En las encrucijadas, el conductor debe ceder siempre el paso al que cruza desde su derecha. Esta prioridad sólo se pierde en caso de:

1. Señalización específica que indique lo contrario.
2. Los vehículos ferroviarios.
3. Los vehículos del servicio público de urgencia, en cumplimiento de su misión.
4. Los vehículos que circulan por una semiautopista. Antes de ingresar o cruzarla se debe siempre detener la marcha.
5. Los peatones que cruzan lícitamente la calzada por la senda peatonal o en zona peligrosa señalizada como tal; el conductor debe detener el vehículo si pone en peligro al peatón.
6. Las reglas especiales para rotondas.
7. Cualquier circunstancia cuando:
 - Se desemboque desde una vía de tierra a una pavimentada.
 - Se circule al costado de vías férreas, respecto del que sale del paso a nivel.

- Se haya detenido la marcha o se vaya a girar para ingresar a otra vía.
- Se conduzcan animales o vehículos de tracción a sangre.

Si se dan juntas varias excepciones, la prioridad es según este orden. Para cualquier otra maniobra, tiene prioridad quien conserva su derecha. En las cuestas estrechas debe retroceder el que desciende, salvo que este lleve acoplado y el que asciende no.



Circulación por el carril derecho

Se recomienda evitar los carriles rápidos en las vías y circular por el carril de la mano derecha a la velocidad correspondiente. Al circular por la derecha, es necesario tener en cuenta:



La estructura del camino (observar si está dividido en varios carriles de distintas direcciones y/o si dispone de carriles para bicicletas y peatones).



Determinar qué tipo de camino es: autopista o calle común.



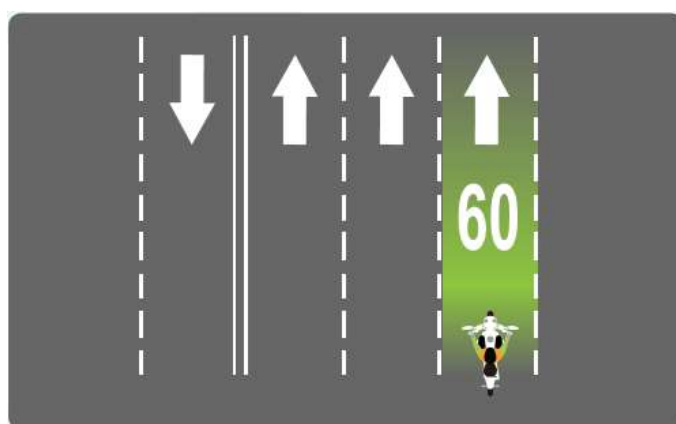
Observar si el camino se encuentra dentro o fuera de una zona habitada.



Prestar atención a la señalización existente.



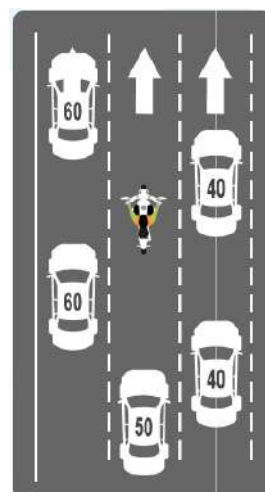
Circunstancias contextuales (congestión de tránsito, condiciones climáticas, visibilidad, etc).



Circulación en caravana

Se debe evitar la constante aceleración y detención. Si se circula con fluidez, sin realizar continuas aceleraciones y frenadas, se evitarán desgastes innecesarios del automóvil y se ahorrará combustible.

Además, de esta manera se contribuye a la circulación fluida del tránsito. La opción de desacelerar representa una forma de frenar más segura, con aprovechamiento de la inercia y con nulo consumo de combustible.



Campo visual

El campo visual es la zona abarcada por la vista del conductor y de donde proviene el 80% de la información que este recibe. La zona de visión más amplia es de aproximadamente 170 grados; Sin embargo, existen varios factores que pueden limitarla. La luz diurna facilita un amplio campo visual, por la posibilidad de utilizar los espejos o el giro de la vista.

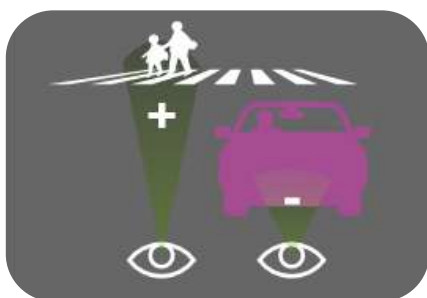
Recomendaciones para tener un adecuado campo visual:



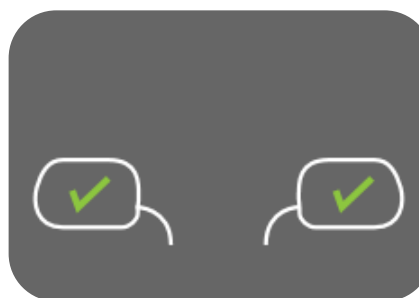
Mirar hacia adelante a suficiente distancia, unos 200mts.



Utilizar los espejos retrovisores



Mirar con atención alternativamente a mayor o menor lejanía.



Mantener una posición adecuada de los espejos.

Puntos ciegos

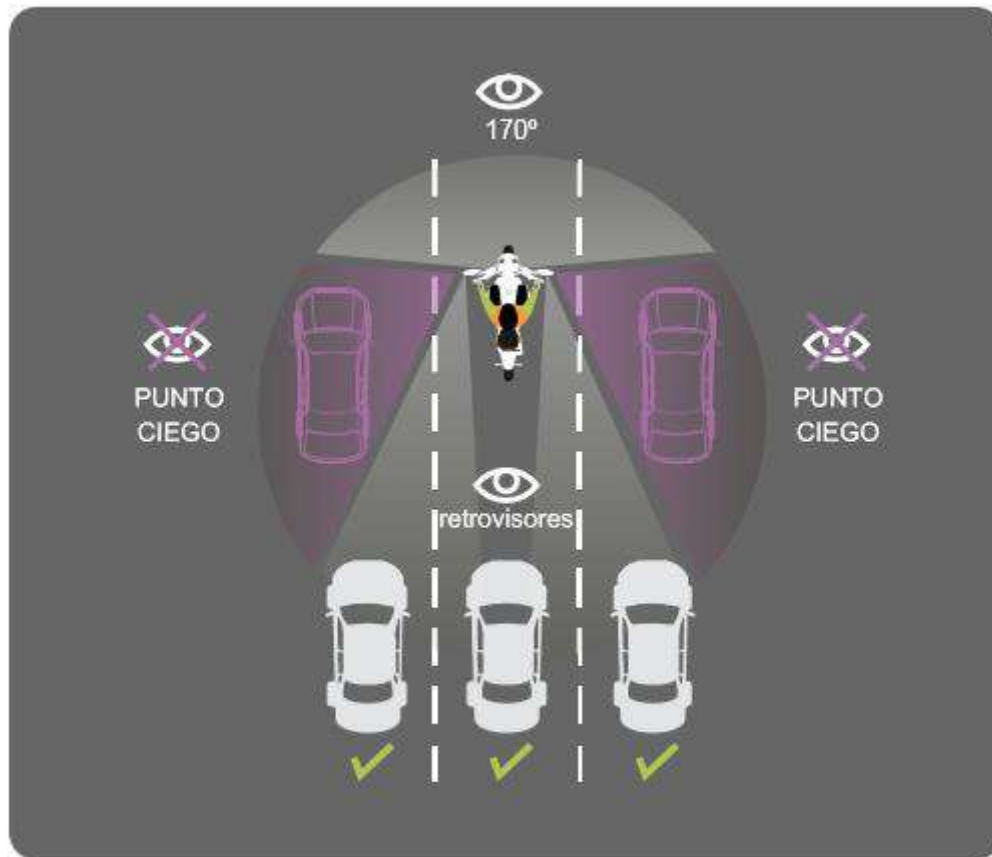
Es la zona que el conductor no visualiza por no estar cubierta por los tres espejos retrovisores.

Los espejos laterales se deben ajustar para reducir los puntos ciegos, es decir, las zonas que el conductor no puede observar a través de los espejos retrovisores. Es importante la verificación mediante el giro de la cabeza hacia la derecha e izquierda o bien incorporando el torso al mirar por los espejos externos, sobre todo al ingresar a la autopista.

Desde el punto de vista del conductor del automóvil.

El conductor de la motocicleta debe girar la cabeza para mirar sobre sus hombros.

Además, debe estar atento al punto ciego delantero de autos y camiones.

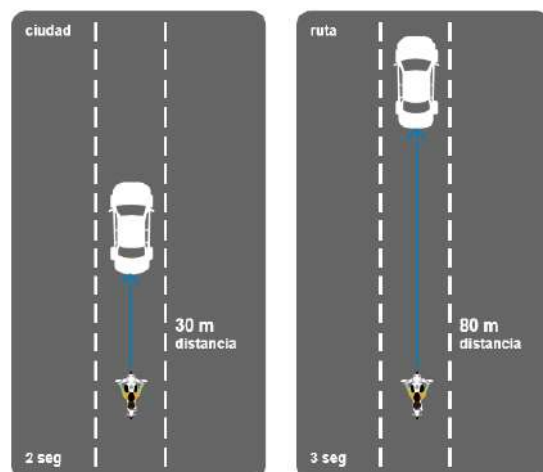


La distancia de seguridad

Es el espacio que se deja de margen entre el vehículo precedente y el propio.

En ciudad, a 50km/h, debe ser de 30 metros y superior a los 2 segundos.

En la autopista o ruta, a 100km/h, debe ser de 80 metros y superior a los 3 segundos.



Estas distancias pueden modificarse en función de variables que alteren la visibilidad del camino (clima, estado del asfalto, ripio, obras, etc).

Una distancia adecuada reduce siniestros ya que otorga más tiempo de reacción a los conductores.

Las maniobras: de giro y anticipación

Maniobras de giro y anticipación

Maniobrar en el tránsito implica una alteración en el desplazamiento o circulación del vehículo: cambio de velocidad, sobrepaso, estacionamiento, cambio de dirección o de sentido de desplazamiento, etc.

Maniobras de giro

Al momento de realizar un giro, se debe tener presente que la preferencia de paso la tienen los demás, ya sean los peatones que cruzan la calle o los vehículos que circulan en sentido transversal o en sentido contrario por la calle que se transita.

La maniobra de giro debe ser indicada con anticipación y no debe realizarse de manera imprevista. Para ello será necesario advertir la maniobra con suficiente antelación, mediante la señal luminosa correspondiente, que se mantendrá hasta la salida de la encrucijada.

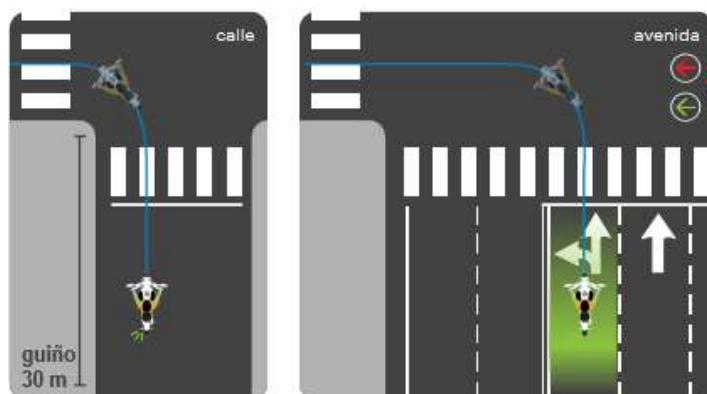
Además, habrá que circular desde 30 metros antes por el costado más próximo al giro a efectuar, y cerciorarse, a través de los espejos retrovisores, de que los vehículos que circulan detrás han percibido y entendido la señal de giro.

También se recomienda disminuir la velocidad a niveles razonables para poder girar con comodidad y mantenerse cerca del sitio hacia el cual se pretende girar.

Reforzar con la señal manual cuando el giro se realice para ingresar en una vía de poca importancia o en una entrada.

Giro a la izquierda

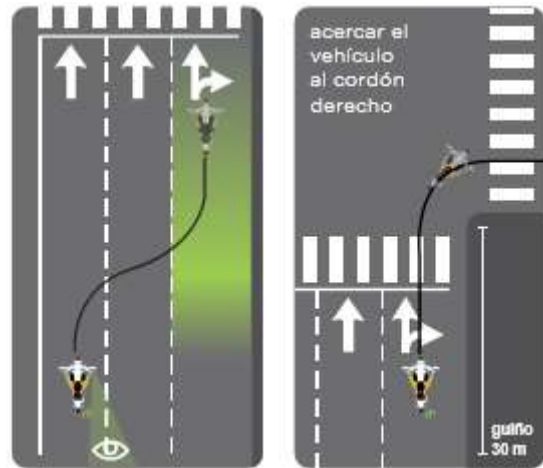
En caso de circular por calles de sentido único es necesario acercarse al cordón de la misma mano, con las precauciones mencionadas anteriormente, para realizar el giro. En caso de circular por calles de doble sentido se debe acercar la motocicleta al centro de la misma, sin intentar aventajar al tránsito que viene de frente, cediendo el paso al que viene por la derecha (ambos tienen derecho de paso). Hay que recordar que en estas circunstancias, si se encuentra la rueda en posición de



giro, doblada, y un automóvil embiste desde atrás, la moto se impulsará contra el tráfico que viene de frente.

Giro a la derecha

Cuando se gira hacia la derecha se debe acercar la motocicleta al cordón de esa mano para evitar que otros intenten el traspaso por la misma, guardando los cuidados ya mencionados. Al acercarse a una intersección, siempre hay que situarse en la senda correcta y mirar por los espejos retrovisores para asegurarse de que el conductor que viene detrás ha comprendido las intenciones de girar, ya que podría intentar un traspaso justo en el momento en que uno ha comenzado a doblar.



No se debe girar sin haber disminuido convenientemente la velocidad ni se debe efectuar un radio de giro muy amplio dado que posibilita el riesgo de colisionar con otros vehículos. Este riesgo aumenta en caso de calles de doble circulación.

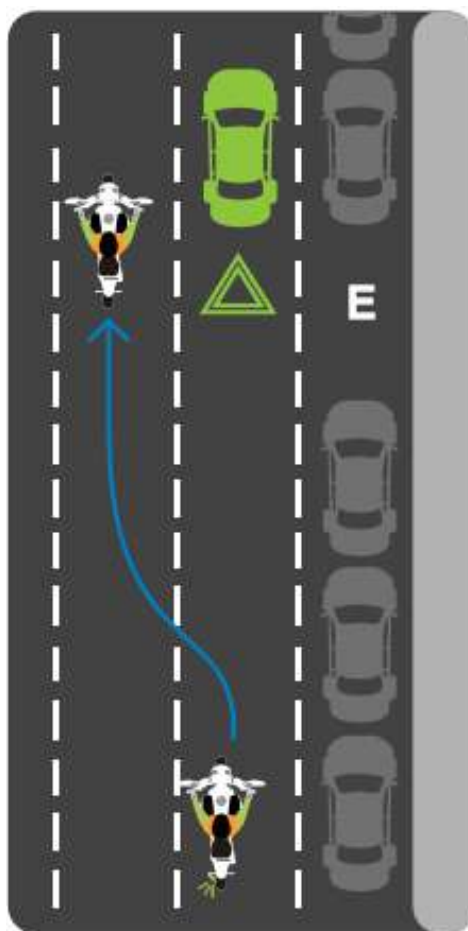
Si el vehículo que circula delante va a girar y se trata de un vehículo de gran porte como camiones con acoplado, micros, ómnibus, es importante recordar que debido a su tamaño necesitan un radio de giro más amplio.

Conducción racional y anticipación

Mediante la anticipación, junto con una adecuada distancia de seguridad, es posible reconocer las características del tránsito y sus potenciales situaciones, lo que permite contar con más tiempo de reacción ante posibles imprevistos derivados del entorno. Advertir a tiempo las situaciones peligrosas y adoptar oportunamente medidas convenientes evita tener que enfrentar situaciones inminentes.

Además, esta actitud anticipativa supone un descanso para el conductor, habitualmente sometido al estrés generado por las ciudades con mucho tránsito y complejidad, así como por la agresividad que pueden mostrar los conductores circundantes.

La anticipación se pone en práctica cuando se circula con un amplio campo de visión del camino y de las circunstancias de la circulación. Un campo de visión adecuado es el que permite ver 2 o 3 vehículos delante del propio.



Adelantamiento: maniobras de sobrepaso

El adelantamiento debe tener siempre una utilidad. Si el conductor, al adelantarse, sólo consigue avanzar un par de lugares en la fila de automóviles, la ganancia de tiempo es nula mientras que el gasto de combustible es alto y la seguridad vial se compromete.

Para realizar la maniobra de adelantamiento es imprescindible que haya espacio y tiempo suficientes. También en este caso es de gran importancia la distancia de seguridad y el análisis de las condiciones contextuales. Si el conductor tiene la garantía de que existe margen para adelantarse con seguridad, no es necesario realizar una aceleración intensa y, en la mayoría de los casos, puede adelantar sin peligro con un incremento de velocidad de 10 a 20 km/hora (teniendo en cuenta las velocidades máximas).

El adelantamiento a otro vehículo debe hacerse por la izquierda conforme a las siguientes reglas:



El que sobrepasa debe constatar que la vía de su izquierda esté libre en una distancia suficiente como para evitar todo riesgo, y que ningún conductor que lo siga, esté a su vez sobrepasando.



Debe tener visibilidad suficiente y no iniciar la maniobra si se aproxima una curva, una encrucijada, un puente, la cima de una vía o un lugar peligroso.



Debe advertir al sobrepasado su intención de sobrepasar por medio de destellos con las luces frontales bajas y altas o la bocina en zona rural.



Debe efectuar el sobrepaso rápidamente de forma de retomar su lugar a la derecha, sin interferir en la marcha del vehículo sobrepasado. Esta acción debe realizarse con el indicador de giro en funcionamiento.



El vehículo sobrepasado debe reducir su velocidad.

Choque frontal por adelantamiento

La maniobra de adelantamiento es muy peligrosa y es la principal causante de siniestros en zonas suburbanas.

El peligro de la colisión frontal aumenta cuando el conductor que efectúa la maniobra se desplaza por una vía de doble sentido de circulación (dos carriles)

lo que implica efectuar un trayecto por el carril de mano contraria. Los choques frontales son particularmente graves, porque la velocidad del impacto es la suma de la velocidad de ambos vehículos.



Eventos durante la conducción

Cruces

Es imprescindible tener una correcta visibilidad de la situación y del panorama del tránsito para poder adoptar una velocidad responsable.



Rotondas

Al acercarse a una rotonda, al igual que cuando se trata de una curva, es importante que se adopte una velocidad adecuada al trazado de la misma ya que economiza combustible e incrementa la seguridad en la maniobra.

En la entrada a la misma se debe reconocer:

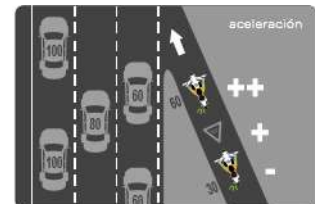
- La amplitud de la calzada.
- Las características de sus curvas.
- La existencia de un carril para bicicletas o peatones.
- La presencia de otros vehículos en circulación o espera.

La circulación dentro de la rotonda será ininterrumpida y sin detenciones y dejando la zona central, no transitable, a la izquierda. El que circula por ella tiene prioridad de paso sobre el que intenta ingresar y debe cederla al que sale o la abandona, salvo señalización que indique lo contrario.



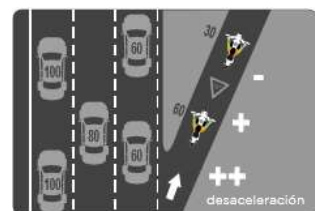
Incorporaciones a las carreteras

Para la incorporación adecuada a caminos y autopistas, es necesario que se alcance la velocidad que el tránsito tiene o debe tener en la vía a la cual se pretende ingresar.



Salida de la carretera

Debe realizarse sin estorbar a los vehículos que circulan detrás, lo que significa salir de la calzada principal sin reducir la velocidad hasta entrar en el recorrido de desviación de la circulación.



Paso a nivel ferroviario

Por cuestiones de seguridad, estos pasos a nivel están señalizados con uno o varios dispositivos de advertencia: marcas en el pavimento (cruces), luces intermitentes y barreras.



En caso de observar luces intermitentes, señales de bandera o escuchar campanas hay que detenerse a una distancia mayor a 5 metros.

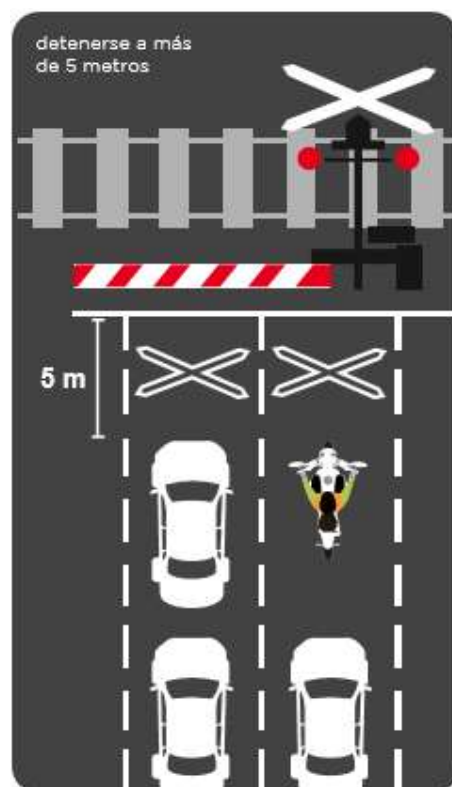
Una barrera baja o que está bajando, significa que la motocicleta debe detenerse inmediatamente. Nunca se debe cruzar la vía ferroviaria hasta que vuelva a subir la barrera y las luces intermitentes se hayan apagado.

La máxima velocidad para cruzar es de 20 km/h.

Nunca se debe detener el vehículo si el cruce se ha comenzado a realizar. Si por alguna razón el vehículo no puede finalizar el cruce, se lo debe abandonar y alejarse de la vía.

Cuando circula por una calle ubicada en paralelo a una vía de ferrocarril, tiene la obligación de dar paso a los vehículos que salen del paso a nivel.

Cuando el paso a nivel no está señalizado, tener en cuenta que puede pasar un tren en cualquier momento. Es necesario detenerse a mirar, escuchar y luego proseguir el camino.



Contextos de conducción

Conducción en ciudad

La principal estrategia es conducir de manera defensiva, estar siempre alerta y alejarse de todo lo posible del peligro. Internacionalmente se recomienda utilizar el Sistema BEE.

Buscar alrededor algún peligro potencial.

Evaluar posibles peligros.

Ejecutar la acción apropiada con el fin de evitar el peligro.

Respetar al máximo las señales de tránsito, el máximo de velocidad permitida y anticipar los movimientos de los vehículos y peatones que circulen alrededor para reaccionar antes de que suceda un imprevisto. Tener en cuenta que la motocicleta es un vehículo sin carrocería que ofrezca protección a su conductor. La poca superficie física de la motocicleta dificulta ser observado por los conductores de automóviles. Esta es 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, para avisar con anticipación las maniobras a los otros vehículos, mantener en perfecto estado la luz de freno y usar ropa brillante o con material reflectivo.

Posicionar la motocicleta en un lugar donde pueda ser visto, no ponerse detrás de camiones ni conducir en el punto ciego de un auto cercano.

Tratar de conducir en línea recta por el centro de la vía sin realizar zig-zags que puedan producir colisiones con vehículos cercanos.

Al acercarse a un cruce de vías, estar alerta a que ningún vehículo de delante vaya a doblar en forma repentina; la mayoría de los accidentes se producen allí.

Mantenerse alerta a las condiciones de la calzada (pozos, tapas, alcantarillas).

Tener permanente visión de frente, en los espejos y sobre los costados; no fijar la vista en un solo punto: estar en constante movimiento visual; estar siempre atento a situaciones inesperadas, manteniendo una distancia mínima de 2 segundos con el vehículo predecesor.

Reducir la velocidad al conducir cerca de escuelas, hospitales y zonas donde se encuentren niños que pueden bajar inesperadamente a la calzada.



Conducción en vías rápidas

La conducción en vía rápida 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 una velocidad que permita sentirse seguro y confortable. Esto depende de muchas variables: la motocicleta, la vía por la que se circula (autopista, ruta nacional, ruta provincial, etc.), 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, que puede empezar a sentir dolores o molestias en las nalgas, brazos, espalda y hombros. Cuando esto suceda, es conveniente detener la motocicleta y descansar hasta sentirse recuperado para seguir el viaje.

Siempre circular por el centro de su vía, estimar el radio de cada curva con anticipación manteniendo siempre las dos manos sobre el manubrio

y conducir en línea recta sin hacer zig-zags que confundan a los conductores de otros vehículos.

Al acercarse a animales, sobre todo si son domésticos como los perros, que tienen el impulso por perseguir motocicletas, reducir la velocidad y evitar distracciones que puedan ocasionar una caída.

Nunca protegerse del viento ocultándose detrás de camiones o vehículos pesados.

Tener cuidado cuando las condiciones climáticas muestren baja visibilidad.

Evitar circular en superficies resbaladizas.

Mantenerse pendiente de la calzada.

Si se circula en grupo, hacerlo de dos en fondo.

Mantener distancia con el vehículo que va por delante, como mínimo, tres (3) segundos, para evitar así los puntos ciegos.



Al pasar a vehículos pesados a alta velocidad, se crean fuerzas aerodinámicas que impulsan lateralmente a vehículos más livianos y los desvían de su trayectoria. Por eso, en primer lugar hay que asegurarse de tener espacio libre para maniobrar, indicar la maniobra con las luces de giro y siempre mirar por sobre el hombro. Al moverse al carril contiguo izquierdo no hay que acercarse al vehículo que se está pasando, sino ir por el centro de carril, acelerar y una vez que ha pasado indicar nuevamente con las luces el cambio al carril original.

Conducción en otros caminos

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:

Utilizar neumáticos de acuerdo al terreno en el que se conducirá.

Utilizar las huellas de peatones o animales.

En caso de recorrer caminos desconocidos tratar en lo posible de hacerlo en compañía de otro/s motociclistas. En pendientes transiar siempre en 1ra. relación o 2da. relación de marcha; no cambie la velocidad durante el descenso.

Si se atraviesan cursos de agua, verificar su profundidad y transitar en 1ra. relación de marcha, parado en los estribos. 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 lo que la mayoría de las veces significa una caída segura.

En curvas se deben tomar todas las precauciones, porque generalmente, no se sabe qué hay después, 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, con 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 motocicleta se debe maniobrar usando todo el cuerpo para tener reacciones más rápidas y poder esquivar los obstáculos del camino. En terrenos pedregosos se recomienda sentarse más atrás de lo normal.

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; si es necesario, apoyar ambos pies en el suelo para que hagan de tercer apoyo.

Si por razones del terreno se sufre una caída, hay que intentar no caer debajo de la moto, no tensar el cuerpo y pegar el mentón al pecho para evitar golpes en la cabeza.



Conducción nocturna

La conducción nocturna, en ciudad o en ruta, está acotada 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. Es por eso que se aconseja evitar la conducción nocturna.

Otro momento crítico para la conducción es el crepúsculo, porque los ojos tienen que tratar de ajustarse a la falta de luminosidad o al encandilamiento por la puesta del sol.



Se recomienda disminuir la velocidad de marcha, mantener el faro delantero en perfecto estado y añadir elementos reflectivos en la motocicleta, casco y ropa del conductor, para facilitar ser visto por los demás vehículos.

Cuando se conduce en estos contextos, es necesario tener especial cuidado en la distancia con los vehículos que le preceden. Hay que estar atento a lo inesperado, principalmente a los conductores que pueden hacer cosas extrañas.



Conducción con lluvia y sobre superficies mojadas

Uno de los contextos más complejos para conducir son las superficies mojadas, porque se modifica todos los parámetros. Debido a la menor adherencia que ofrecen los neumáticos en estas condiciones, todos los movimientos deben hacerse con mucha suavidad, evitando maniobras 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 deben planearse 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.

Al conducir con lluvia, se debe utilizar vestimenta impermeable y asegurarse de que tanto los guantes como las botas calcen bien. Es importante tener en cuenta la comodidad para maniobrar. Al iniciarse una lluvia el agua llena las hendiduras del camino y también empiezan a flotar residuos de aceite, por lo que esta superficie se torna muy resbalosa. Lo más prudente sería detenerse hasta tanto deje de llover ya que con la lluvia el aceite se habrá limpiado de la calzada y se evitarán accidentes.

Es importante no conducir sobre las líneas pintadas en la ruta, ya que estas superficies son más resbaladizas. Recordar: a mayor velocidad se pierde más adherencia.

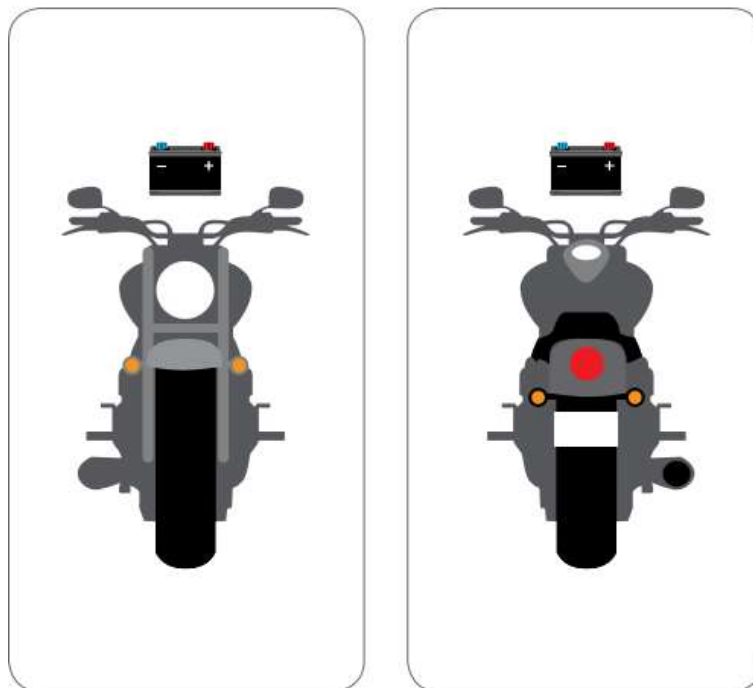


Uso de luces

En la vía pública, las motocicletas deben encender:

- a) Luces bajas: mientras transite por rutas nacionales, tanto de día como de noche, independientemente del grado de luz natural o de las condiciones de visibilidad que se registren, excepto cuando corresponda la luz alta y en cruces ferroviarios.

- b) Luz alta: su uso es obligatorio sólo en zona rural y en autopistas cuando la luz natural sea insuficiente o las condiciones de visibilidad o del tránsito lo reclamen.
- c) Luces de posición y de chapa patente: siempre.
- d) Destello entre luz alta y luz baja: debe usarse en los cruces de vías y para advertir los sobrepasos.
- e) Luces intermitentes de emergencias: deben usarse para indicar la detención en estaciones de peaje, zonas peligrosas o en la ejecución de maniobras riesgosas.
- f) Luces rompenieblas, de freno, de giro y adicionales: sólo para cada uno de sus fines.
- g) Luces de freno, giro, retroceso o intermitentes de emergencia: deben encenderse conforme a sus fines propios, aunque la luz natural sea suficiente.



Peatones y bicicletas

Los peatones

El espacio público es un espacio complejo y desplazarse en él tiene sus reglas. El peatón debe ser el protagonista, y por ello el principal beneficiario de la circulación en la ciudad. Pero esta actividad en la que todos estamos involucrados tiene dos aspectos fundamentales.

En primer término, es de vital importancia el respeto que los vehículos deben observar para con el peatón, ya que es la parte más vulnerable en caso de producirse un siniestro vial.

En segundo lugar, es el propio peatón quien debe cumplir con las leyes de tránsito y seguir los consejos de seguridad vial, ya que es su propia vida la que está en riesgo.

Los peatones transitarán en:

En zona urbana: por la vereda siempre que sea posible u otros espacios habilitados a ese fin. En las intersecciones, por la senda peatonal. Excepcionalmente, rodeando el vehículo. Para el ascenso y descenso del vehículo, los ocupantes rodearán el mismo. Las mismas disposiciones se aplican para sillas de ruedas, coches de bebés y demás vehículos que no ocupen más espacio que el necesario para los peatones ni superen la velocidad que establece la reglamentación.

En zona rural: Por sendas o lugares, los más alejados posible de la ruta. Cuando los mismos no existan, transitarán por la banquina en sentido contrario al tránsito de los automóviles. Durante la noche portarán brazaletes u otros elementos retrorreflectivos para facilitar su detección. El cruce de la calzada se hará en forma perpendicular a la misma, respetando la prioridad de los vehículos.

En zonas urbanas y rurales: Si existen cruces a distinto nivel con sendas para peatones, su uso es obligatorio para atravesar la calzada.

Consejos para el peatón:

Antes de atravesar una calle o camino, se recomienda parar la marcha, mirar hacia ambos lados, escuchar y luego cruzar. Hacerlo por las zonas permitidas, esto es, por el paso para peatones y las esquinas.

En caso de caminar por lugares donde no hay veredas, se debe hacer lo más alejado posible de la calle o camino donde circulan los vehículos y en sentido contrario a estos.

No cruzar entre vehículos que estén detenidos o estacionados.

Respetar los semáforos.

Al caminar de noche, usar ropa de colores vistosos.

Con niños, tomarlos firmemente de la mano para cruzar la calzada.

No subir ni bajar mientras el micro, colectivo o taxi se encuentra en segunda fila o en movimiento; al descender debe mirar hacia atrás.

No cruzar en diagonal las calles y avenidas

Consejos para el conductor:

El peatón tiene prioridad sobre todos los conductores de la vía pública.

Como conductores se debe tener una actitud de consideración hacia los peatones, se transite por una avenida de la ciudad, por una carretera o por un camino rural.

Conducir con cuidado y bajar la velocidad cuando haya peatones cerca, especialmente en las calles concurridas, con parada de autobuses, colegios, o al atravesar pequeños poblados.

No olvidar que alguien puede aparecer de manera imprevista, por detrás o delante de vehículos estacionados.

Los ancianos y los discapacitados necesitan más tiempo para cruzar la calle: esperar hasta que completen el recorrido.

Ser especialmente prudente en la conducción cuando haya niños en las cercanías.

Las bicicletas

Es un medio de transporte con gran capacidad para interactuar con el entorno, adaptarse tanto a los ritmos de la ciudad como al de las zonas rurales, de fácil conducción y escaso mantenimiento, pero que comparte las mismas desventajas que los peatones, los ciclomotores y las motocicletas a la hora de protagonizar un siniestro vial.

El conductor permanece expuesto y sin defensa ante una caída, lo que aumenta las posibilidades de sufrir lesiones severas, incapacidades permanentes o incluso perder la vida. Por lo tanto, el compromiso y respeto de las normas de tránsito es un compromiso con la vida.



Características:

La bicicleta es un vehículo de dos ruedas propulsado por el esfuerzo de quien lo utiliza. Existen varios modelos y pueden llegar a tener hasta cuatro ruedas alineadas. Teniendo en cuenta la relación entre la energía utilizada y la distancia recorrida, la bicicleta es el medio de transporte más económico. Al ser impulsada por el propio conductor, la emisión de contaminantes atmosféricos es nulo, al igual que la contaminación sonora.

En ciudades con mucho tránsito puede ser el vehículo más rápido para distancias inferiores a 5 km. También tiene la ventaja de que para el propietario de una bicicleta es 35 veces inferior al de un automóvil y no consume combustible.

Las bicicletas son aptas para las calles, avenidas, senderos o a campo traviesa, aunque también existen en las ciudades lugares exclusivos de circulación para ellas, como las ciclovías o bisisendas, los cuales se presentan físicamente separados de los carriles de

circulación normal de automóviles, delimitados por líneas pintadas sobre las calles. La edad mínima para conducir una bicicleta en la vía pública es de doce años.

Consejos para ciclistas:

Requisitos para circular:

Para una conducción segura, la bicicleta debe contar con:

- Guardabarros sobre ambas ruedas.
- Faro que ofrezca buena visibilidad.
- Espejos retrovisores en ambos lados.
- Un timbre o bocina que pueda ser escuchado a una distancia suficiente para ser detectado y evitar un siniestro.
- Frenos en condiciones adecuadas de funcionamiento. Se recomienda en horas nocturnas usar ropa clara, luces, señalización y marcas retrorreflectivas.
- Los ciclistas no deben sostenerse o ser desplazados por otros vehículos.
- No deben llevar a otra persona en la bicicleta, a excepción de un niño ubicado en un portaequipaje o asiento especial, cuyo peso no ponga en riesgo la maniobrabilidad y estabilidad del vehículo. Lo mismo vale para el transporte de una carga.
- Se debe mirar con atención en las interacciones antes de entrar o dar vuelta en ellas y ceder paso a las bicicletas cuando sea necesario. Cuando los motoristas cambien de carril, giren o retroceden deben verificar cuidadosamente la presencia de ciclistas más allá de su campo visual normal.

Conducción en la ciudad:

Las calles y avenidas son lugares de circulación natural para las bicicletas, pero de todas maneras, se debe conducir con precaución para evitar una caída o un siniestro vial. Por ello es necesario circular por la derecha, ceder el paso a peatones y ser cuidadosos, cruces, entradas para garaje y en bocacalles. Asimismo, disminuir siempre la velocidad y asegurarse de haber sido vistos por los automovilistas.

Conducción preventiva:

- Evitar las calles concurridas.
- Conservar una distancia prudente con los demás vehículos.
- Cumplir con las señales de tránsito.
- Circular en el mismo sentido de los otros vehículos.
- Obedecer las indicaciones de los semáforos.
- Tener la cadena de la bicicleta en buen estado.
- Comprobar que la cadena, frenos y pedales se encuentren ajustados y aceitados.
- Verificar la presión en las ruedas.
- Usar ropa suelta que sea preferentemente de colores claros y calzado que se afirmen con seguridad en los pedales.
- Circular en forma predecible y defensiva.
- Evitar conducir en zigzag y fuera del carril de estacionamiento.

Dejar aproximadamente tres pies entre la bicicleta y los autos estacionados de modo que una puerta abierta no obstruya el paso.

Verificar los peligros del camino. Tener cuidado con las superficies húmedas o congeladas, con las áreas con escasa iluminación, alcantarillas ranuradas para tormentas, baches y vías de ferrocarril. Transitar a velocidad apropiada según las condiciones.

Ceder siempre el paso a peatones y verificar la circulación de vehículos antes de entrar o cruzar por un camino.

Nunca circular contra el tránsito ya que los motoristas no ven o no esperan ciclistas circulando en el lado equivocado del camino.

Tener cuidado con los perros porque son atraídos por el giro de las llantas y los pies.

Alcantarillas

Al pasar sobre una alcantarilla se debe tener cuidado con el espacio existente entre las rejillas ya que el rodado puede quedar trabado entre ellas y producir una caída.



Vías de ferrocarril

Las vías deben cruzarse con precaución, siempre por el paso a nivel y mirando hacia ambos lados.

Observar que las vías no sobresalgan del suelo. Cruzar de manera perpendicular para evitar el derrape de las ruedas.

Ceder el paso a peatones

Las aceras son para que la gente camine por ellas y no para los ciclistas; cuando se pase a un peatón disminuir la velocidad.

Conducción a campo traviesa

Tener en cuenta las depresiones naturales y los descensos bruscos por pendientes.

Nunca pasar por encima de un pozo.

En caso de no poder evitar pasar por un arroyo, pedalear solo en cuarto de vuelta, para que los pies queden alejados del agua.

Usar anteojos para evitar el contacto de la cara con proyectiles y ramas.

Cascos para bicicleta

El casco constituye un elemento de protección imprescindible, ya que puede salvar la vida del conductor en caso de accidente y porque reduce en un 70% el riesgo de sufrir lesiones en la cabeza.

Se debe utilizar siempre el casco colocado y sujetado de forma correcta.

Características del casco

Debe ser cómodo, ventilado y liviano.

Debe contar con un sistema de correas ajustables a cada persona.

Debe cumplir con los estándares impuestos por la ley.

Se debe inspeccionar el casco en caso de caída.



Prestar atención en estas circunstancias:

Las luces de los vehículos que vienen en sentido contrario.

En horas de amanecer u ocaso el reflejo del sol en el parabrisas de los vehículos reduce la visibilidad.

Mientras se circula por intersecciones que tengan escasa visibilidad por edificios o árboles.

Circulación en marcha atrás en la vía pública o entradas y salidas en reversa en espacios de estacionamiento.

Unidad 06 – Velocidades permitidas

Reglas de velocidades: Límites máximos y mínimos de velocidad (zona urbana, zona rural)

De los tres elementos que necesariamente componen la circulación, las vías, el automóvil y el conductor, este último es el que más se ve involucrado con las causas que le dan origen a los siniestros de tránsito, más precisamente en el 85% y al 90% de los casos.

La alta velocidad en combinación con un déficit del estado psicofísico del conductor es una de las más importantes causas de los siniestros viales. El conductor, para no entorpecer el tránsito ni ser un riesgo para sí ni para terceros, debe guiar su vehículo a una velocidad tal que le permita mantener el dominio sobre el mismo, teniendo en cuenta los distintos factores que inciden en forma directa sobre el dominio que el conductor tiene sobre su máquina.

Aplicar una velocidad superior o inferior a la establecida, es desarrollar una velocidad peligrosa, ya que esta aumenta el riesgo de siniestros, tanto para el conductor como para terceras personas.

Aclaración:

1) Zonas urbanas

En calles, todos los vehículos deben respetar una velocidad máxima de 40km/h y una mínima de 20km/h.

En avenidas 60km/h de máxima, 30km/h de mínima.

En vías semaforizadas, la velocidad máxima se establece por la coordinación semafórica y la mínima por la mitad del máximo.

En Intersecciones, 30km/h de máxima, 15km/h de mínima.

En rutas en zona urbana, una máxima de 60km/h y una mínima de 30km/h

2) Zonas rurales

En ruta, para automóviles y motos la máxima permitida es de 110 km/h y la mínima de 40 km/h.

Para camionetas, micros, buses y casas autopropulsadas, la máxima es de 90km/h y la mínima es de 40 km/h, salvo maquinaria especial.

Para camiones y autos con casa rodante, la máxima es de 80 km/h y la mínima es de 40 km/h salvo maquinaria especial.

3) Semiautopistas

La velocidad máxima permitida para autos y motos es de 120 km/h y la mínima es de 40 km/h, salvo maquinaria especial.

Para camionetas, la máxima es de 110 km/h y la mínima es de 40 km/h, salvo maquinaria especial.

Para micros, buses y casas autopropulsadas, la máxima es 90 km/h y la mínima es de 40 km/h, salvo maquinaria especial.

Para camiones y autos con casa rodante, la máxima es 80 km/h y la mínima es 40 Km/h, salvo maquinaria especial.

4) En autopistas (zona urbana y rural)

La velocidad permitida para autos y motos es de 130 km/h y la mínima es de 65 km/h.

Para ómnibus y casas autopropulsadas de 100 km/h la máxima, y 65 km/h la mínima.

Para camionetas, la velocidad máxima es de 110 km/h y la mínima, de 65 km/h.

Para camiones y autos con casa rodante la velocidad máxima es 80 km/h y la mínima 65 km/h.

5) En los pasos a nivel sin barrera, todos los vehículos deben respetar una velocidad máxima de 20 km/h y una mínima de 10 km/h.

Unidad 07 – Señales viales

Introducción

La vía pública se encuentra señalizada y demarcada conforme a un sistema de reglas de circulación, las cuales se expresan a través de las señales, símbolos y marcas de señalamiento vial. Estas señales son los medios que indican a los usuarios la forma adecuada y segura de circular, y es por ello que deben ser respetadas. Se eligen para las señales los colores más fácilmente identificables y reconocibles rápidamente, tales como el rojo, el amarillo, el verde, el azul, el negro y el blanco.

Demarcación horizontal

Demarcación horizontal

Este tipo de demarcación se encuentra aplicada sobre el pavimento a fin de regular, advertir, informar y encauzar la circulación y permite obtener resultados que no son posibles de tomar con otro tipo de dispositivos. Los conductores deben tener en cuenta que no se debe circular sobre ellas. Los colores usados para la demarcación de las señales horizontales son el blanco, el amarillo y el rojo.

Señales de demarcación horizontal

Longitudinales a lo largo de la vía: tienen por función ubicar al conductor dentro de la calzada. Se denominan líneas divisorias de carril o de manos (centrales) y de borde de calzada.

Longitudinales blancas: separan las corrientes de tránsito de una misma dirección.

Longitudinales amarillas: separan las corrientes de tránsito en dirección opuesta.

Blancas de trazo intermitente: Delimitan los carriles de circulación. Tienen carácter permisivo para cambiar de carril.

Continuas blancas o amarillas: son de carácter restrictivo, no pueden ser cruzadas y no habilitan el cambio de carril.

Cuando se presentan como líneas dobles (perpendiculares contiguas) indican un máximo riesgo y restricción.

Doble línea adyacente con una línea continua y otra discontinua: indican la permisión de traspasar por el lado de la línea discontinua y prohíbe el traspaso en sentido contrario. Se encuentran en caminos al comienzo y finalización de zonas con adelantamiento prohibido: cruces, curvas horizontales o verticales.

Líneas y marcas transversales: se utilizan en intersecciones o aproximaciones a las mismas: línea de pare y senda peatonal.

Las flechas sobre los carriles pueden ser rectas o curvas e indican las direcciones posibles a tomar: seguir en la misma dirección, girar o unitaria (solo para seguir o solo para doblar).

Otras marcas horizontales: cruce ferroviario a nivel, velocidad del carril, líneas vibrantes o sonoras que al ser pisadas por neumáticos producen sonidos audibles. También se completa la marcación con tachas metálicas, cerámicas o retrorreflectivas.

LÍNEAS DE SEPARACIÓN
DE LOS SENTIDOS
DE CIRCULACIÓN



LÍNEA
DE CARRIL



LÍNEA DE
CALZADA



LÍNEA DE
DETENCIÓN



SENDA
PEATONAL



SENDA PARA
CICLISTAS



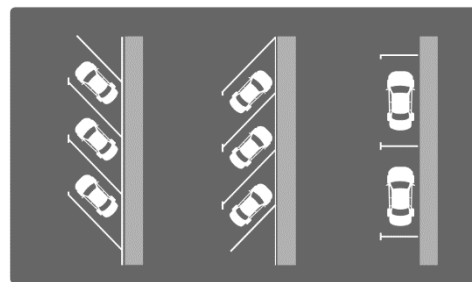
LÍNEAS AUXILIARES
PARA REDUCCIÓN
DE VELOCIDAD





Marcas de estacionamiento

Este tipo de señales son de color blanco e indican la forma correcta en la que se debe estacionar el vehículo: paralelo al cordón, en ángulo o en lugares permitidos.



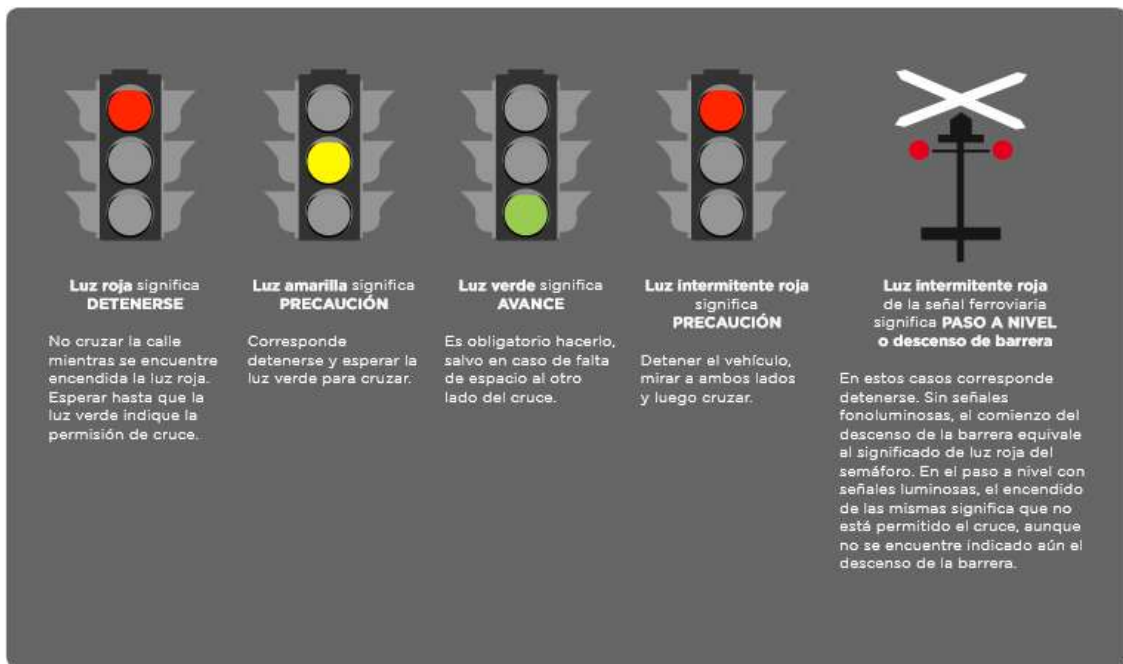
Señalización luminosa

Los semáforos regulan la circulación de vehículos y personas en las intersecciones separando en un punto las distintas corrientes de tránsito que pasan por el mismo sitio. Si bien el sentido común establece que para reducir el número de víctimas se deben instalar más semáforos, sucede que las estadísticas muestran que un alto porcentaje de víctimas fatales se producen en intersecciones con señalización luminosa. Son los conductores y los peatones quienes posibilitan la efectividad de los semáforos.

El ciclo de un semáforo es el tiempo total que transcurre hasta que vuelve a aparecer la misma luz con la que se inició el ciclo. Se utilizan ciclos que varían entre 40 y 130 segundos. Los ciclos cortos minimizan las demoras, pero tienen poca capacidad de cruce. Para volúmenes altos de tránsito se utilizan ciclos largos.

En una intersección de dos arterias se reparte el tiempo total del ciclo, dando luz verde, en forma directamente proporcional al volumen de tránsito y en forma inversamente proporcional al ancho del acceso.

En intersecciones sucesivas se coordinan las luces verdes que se encienden en forma progresiva dando una onda verde. La velocidad de la onda verde se reduce a medida que el volumen de tránsito es mayor.



Señalización vertical

Las señales se dividen en 4 categorías:

Señales reglamentarias

Las señales reglamentarias indican lo que se puede hacer o lo que está prohibido hacer durante la circulación. Generalmente, estas señales son de forma circular de color blanco con borde rojo y símbolo en color negro, con excepción de las señales PARE, CEDA EL PASO y CONTRAMANO. Las señales con fondo azul y borde rojo son de permisión con restricción.



Señales preventivas:

Este tipo de señales cumplen la función de avisar sobre el peligro presente al circular por las calles. Se caracterizan por tener forma cuadrada y fondo amarillo con diagonal vertical, borde y símbolo negro.



Señales informativas:

Sirven para indicar a los conductores cuestiones relacionadas a la ruta, el destino o los servicios. Las señales de ruta o destino son rectangulares con fondo verde, símbolo y texto en color blanco. Las señales de servicio poseen fondo de color azul, símbolo negro con texto y cuadrado interior en color blanco.



Señales transitorias:

Las señales transitorias son de color anaranjado. Las mismas indican cambios ocasionales en la vía o la presencia de trabajadores o maquinarias sobre la misma.



Señales reglamentarias o prescriptivas

Señales de prohibición



Señales de restricción:



Señales de prioridad



Señales de fin de la prescripción



Señales preventivas

Este tipo de señales cumplen la función de avisar sobre el peligro presente al circular por las calles. Se caracterizan por tener forma cuadrada y fondo amarillo con diagonal vertical, borde y símbolo negro.

Advertencias de máximo peligro:



Características de la Vía



Posibilidad de Riesgo Eventual



Anticipo de otros dispositivos de Control de Tránsito



Fin de la Prevención



Señales Informativas

Nomenclatura vial urbana. Destinos y Distancias



Características de la vía:

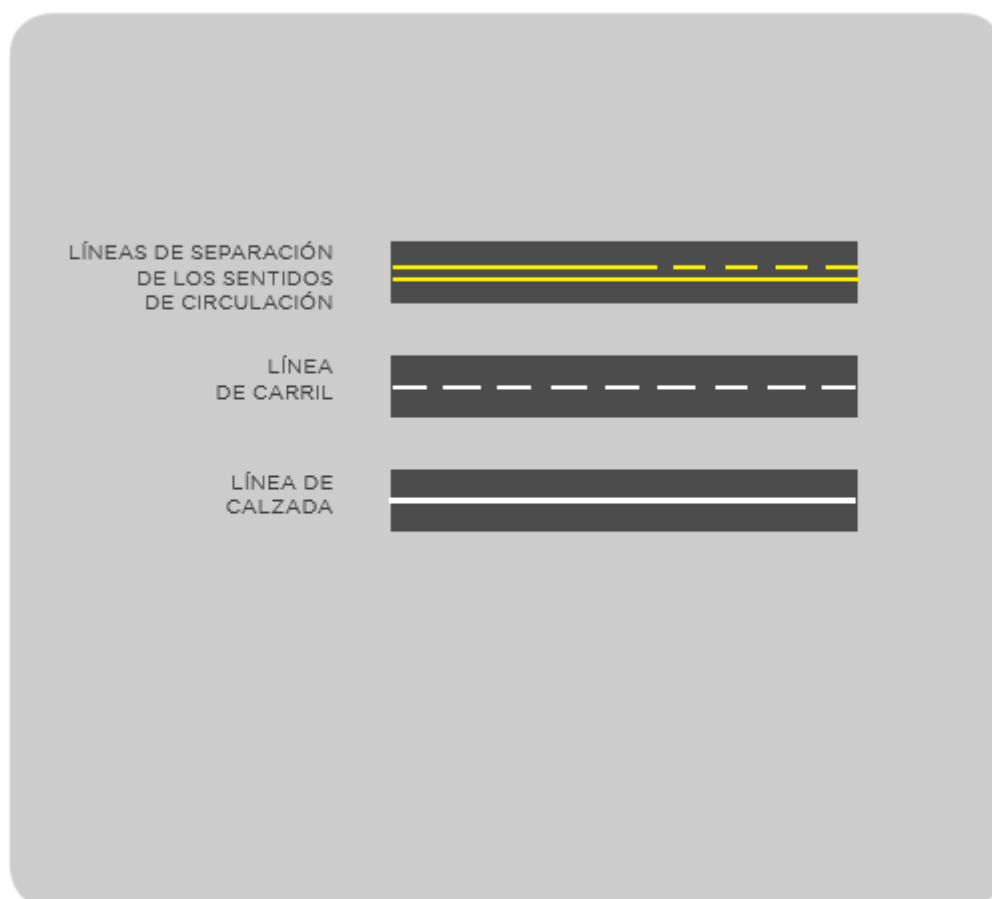


Información Turística y de Servicios

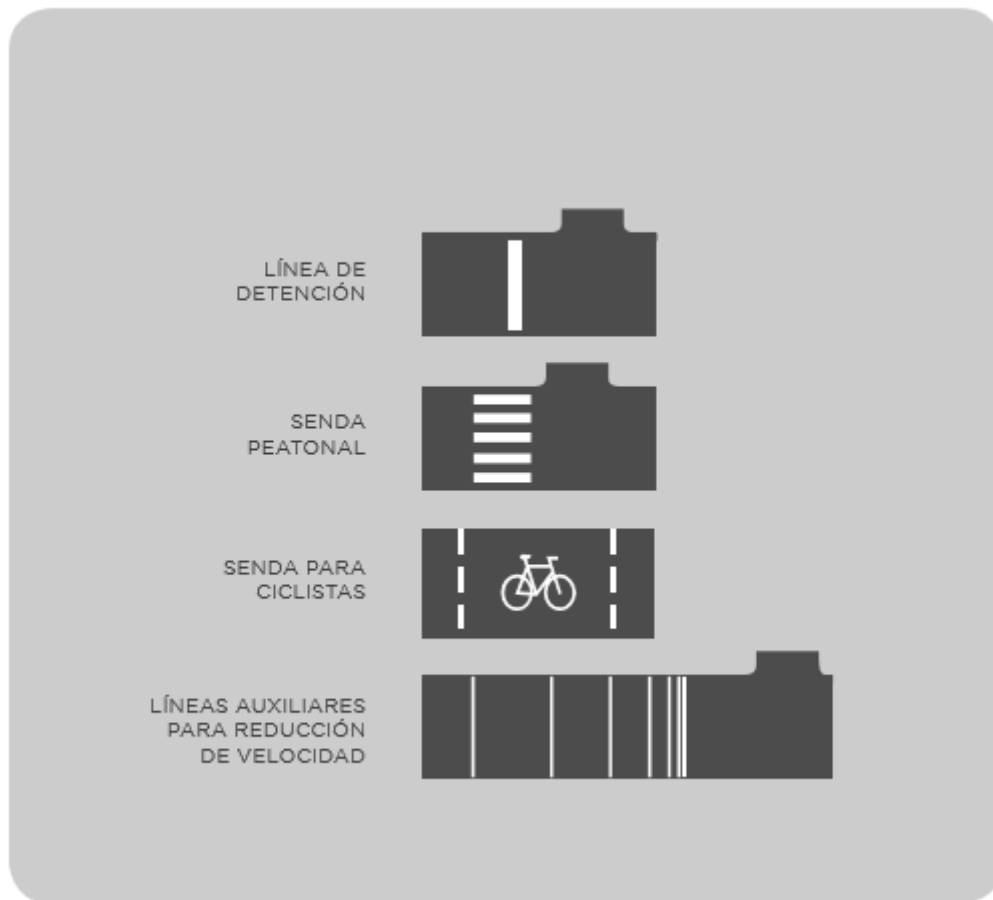


Señalamiento horizontal

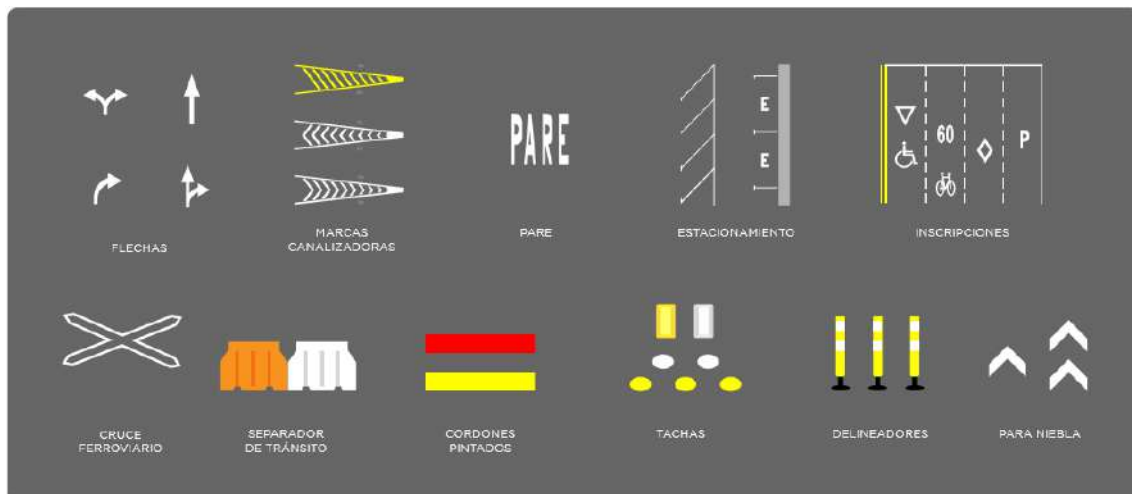
Marcas longitudinales



Marcas horizontales



Marcas especiales



Señalamiento transitorio

Señales de prevención



Señales de información



Unidad 08 - Condiciones psicofísicas del conductor

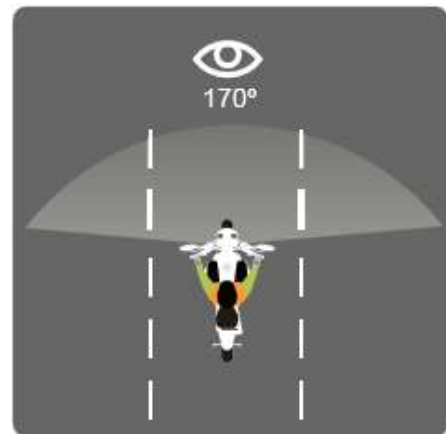
Introducción

El factor humano es una de las principales causas de siniestros viales. Por eso, es parte de la conducción responsable evaluar si el estado físico y mental del conductor es adecuado a la hora de conducir el vehículo. La vista es uno de los sentidos más importantes para el desarrollo de una conducción segura.

La vista

Vista hacia los lados

Es importante que el conductor logre ver “con el rabillo de los ojos” para obtener la llamada visión periférica, que permite la observación lateral sin la pérdida de visión frontal. Este tipo de visión permite ver los vehículos y detectar problemas a los lados del automóvil mientras se conduce y se mira hacia el frente. Si es necesario ver a los lados con mayor profundidad, se deben utilizar los distintos espejos (retrovisor frontal y laterales).



Estimar las distancias y velocidades

Aunque se alcance a ver claramente, muchas personas tienen problemas para calcular y apreciar distancias y velocidades. Es importante que el conductor sepa a qué distancia se encuentra de otros vehículos y evaluar espacios seguros en situaciones de acercamiento o sobrepaso a terceros en caminos de dos carriles. También es significativa la determinación de la velocidad de un tren antes de cruzar un paso a nivel.

La vista durante la noche

Algunos conductores tienen problemas con el brillo e intensidad de las luces cuando se conduce durante la noche, particularmente con las luces delanteras de vehículos que se presentan de frente.

En caso de padecer dificultades de visión durante la noche, no se debe conducir más de lo necesario y se deben tomar las debidas precauciones al hacerlo. Si el conductor debe usar lentes aéreos o de contacto durante el manejo vehicular, no puede prescindir de los mismos nunca. A su vez, no se deben utilizar lentes oscuros ni de contacto de color durante la noche, ya que no ayudarán a mejorar la visión en ningún caso.

El oído

Poseer una buena audición es tan necesario como una buena visión, ya que se pueden prevenir siniestros de tránsito a través de bocinas, campanillas de paso a nivel y chirridos de neumáticos entre otros sonidos. Por estas razones, además del examen psicofísico, se recomienda no escuchar música a volúmenes altos y ni hablar por celular mientras se conduce.



Los factores que afectan las condiciones físicas

El cansancio

Para conducir con seguridad y precaución la persona debe estar descansada. El cansancio provoca falta de visión y disminuye la capacidad de reacción para tomar decisiones en las diversas maniobras que se pueden presentar. Un conductor cansado no toma buenas decisiones y pone en peligro su vida y la de los demás.



Consejos para evitar el cansancio en viajes de larga distancia:

- Antes de salir de viaje, dormir adecuadamente la noche anterior.
- No salir de viaje cansado.
- No tomar medicamentos que provoquen somnolencia.
- No comer demasiado o no comer alimentos de difícil digestión debido que a algunas personas les provoca sueño.
- Tomar pausas para descansar. Parar cada hora, aproximadamente, o tomar un descanso en caso de considerarlo necesario. Un descanso de pocos minutos puede salvar la vida. Tomarse el tiempo suficiente para completar el viaje con seguridad.
- En caso de tener sueño, no seguir conduciendo.
- Alternar la conducción con otras personas para descansar.

Bebidas alcohólicas

Peligros por consumos de bebidas alcohólicas:

Un alto índice de muertes asociadas a siniestros viales se debe al consumo de bebidas alcohólicas. Las personas que conducen en estas circunstancias ponen en peligro la vida de terceros y la propia. Corren el riesgo de ser sancionadas con multas graves, de que se les secuestre el automóvil e incluso de ser arrestadas.

Efectos de las bebidas alcohólicas:

Las bebidas alcohólicas reducen todas las capacidades elementales necesarias para conducir sin peligro. Una vez ingerido, el alcohol circula por medio de la sangre desde el estómago hacia todo el cuerpo y entre veinte y cuarenta minutos después llega el cerebro, donde afecta principalmente las funciones que controlan la capacidad de la persona. Por este motivo, se corren serios peligros durante la conducción.

La ingesta de bebidas alcohólicas afecta los reflejos y retarda el tiempo que el conductor necesita para reaccionar, reduciendo la capacidad de ver claramente. Por consiguiente, se pierde el “alerta” imprescindible que se requiere para una conducción segura.

Bajo los efectos de bebidas alcohólicas, se dificulta la estimación de distancias, velocidades y movimientos de otros vehículos lo que implica perder la capacidad para controlar totalmente el vehículo.

Alcoholemia:

El porcentaje de alcohol contenido en la sangre se denomina alcoholemia y puede medirse por la cantidad de gramos de alcohol contenido en un litro de sangre o por la cantidad de miligramos de alcohol contenidos en el aire exhalado. El porcentaje de absorción de alcohol en la sangre no es igual en todas las personas, ya que dependerá entre otros factores, del peso y la contextura del individuo, del sexo y del momento en que se consume (por ejemplo, se absorbe más alcohol estando en ayunas que después del almuerzo o cena).

Se entiende que una persona se encuentra en estado de intoxicación alcohólica cuando la medición de alcoholemia supera las cinco décimas de gramo por litro (0,5 gr/l) de sangre. Se considera alcoholemia riesgosa entre las cinco décimas (0,5 gr/l) y el gramo (1 gr/l) por litro de sangre; y alcoholemia peligrosa superado el gramo por litro de sangre.

Con una intoxicación alcohólica de entre 0,5 gr/l y 1 gr/l en sangre se procederá al secuestro del vehículo y se impone una multa.

Con más de un 1 gr/l en sangre se incurre en una falta grave y se procede al secuestro del vehículo, por lo que la autoridad interviniente retendrá la licencia del conductor, e incluso se lo podrá arrestar.



Para los conductores profesionales no hay tolerancia alguna, deben registrar siempre 0,0gr/l de alcohol en sangre, es decir, nunca deben ingerir bebidas alcohólicas antes de conducir.

Para conductores de automóviles, el límite de tolerancia es de 0,5gr/l de alcohol en sangre. La negativa a realizar el control se considerará como falta.



Uso del teléfono celular

El uso del teléfono celular afecta la conducción ya que quita la atención del conductor durante el manejo. Se desatiende el obrar propio y el alerta preventivo con respecto al comportamiento de otros conductores y/o de peatones.

Por otra parte, cualquier comunicación inesperada que se reciba puede alterar la paciencia y la tensión del conductor, generando ansiedad, obsesión y/o diversos trastornos que afectan la conducción segura. Por ello, para realizar llamadas o atender el teléfono celular es necesario detenerse al costado de la vía o en donde sea oportuno.



Medicamentos y la conducción

Existe una gran variedad de medicamentos que pueden afectar gravemente la conducción. Es importante realizar una consulta médica para saber los efectos, consecuencias y/o contraindicaciones que puede ocasionar un determinado fármaco en el organismo y leer el prospecto correspondiente para saber si afectan o no la capacidad conductiva.

Teniendo presente lo descrito anteriormente, se consideran alterados los parámetros normales para una conducción segura, cuando existe somnolencia, fatiga o alteración de la coordinación motora, la atención, la percepción sensorial o el juicio crítico, variando el pensamiento y el razonamiento.

Medicinas contra la depresión, trastornos de ansiedad, tensión nerviosa, tratamiento de alergias, virus en general, etc., pueden ocasionar los afectos antes descritos, dependiendo siempre de cada caso en particular.



Drogas y su relación con los accidentes de tránsito

Al igual que el alcohol y algunos fármacos, las drogas pueden alterar gravemente la capacidad de conducción.

Entre las más comunes podemos enumerar las siguientes: el cannabis, la cocaína, el éxtasis, los alucinógenos y las anfetaminas. Es importante tener presente los peligros concretos y reales que derivan de la conducción bajo los efectos de estas sustancias recordando siempre el riesgo que producen a la salud en su integridad.

Efectos de las drogas:

Alteran la percepción del entorno del tránsito, por ejemplo, la visión de los colores.

Alteran la percepción del tiempo y del espacio, provocando un mal cálculo de las distancias.

Dificultan la concentración produciendo y aumentan la probabilidad de sufrir distracción al volante.

Aumentan el tiempo de reacción, por lo que se recorren más metros antes de poder detener el vehículo ante una emergencia.

Causan somnolencia.

Provocan comportamiento más competitivo o agresivo con los demás conductores.

Causan conductas impulsivas que potencian los errores al volante.

Provocan la sobrevaloración de las propias capacidades al volante y aumentan la tolerancia frente al riesgo.

Hacen que se cometan más infracciones y toman.



Unidad 09 - Responsabilidades y deberes del conductor

Responsabilidades

La responsabilidad jurídica se presenta cuando una persona incumple un deber de conducta que ha sido señalado previamente por una norma jurídica. Cuando un conductor trasgrede una norma de tránsito debe responder por las consecuencias que ello genera y que están determinadas por las normas vigentes. Así surgirán responsabilidades penales, civiles y contravencionales.

Responsabilidad civil

El conductor está sujeto a una serie de deberes, cuya violación implica un incumplimiento, una transgresión a la normativa vigente. Entre ellos se pueden mencionar los siguientes:

- Conservar el dominio efectivo del vehículo.
- Conservar apropiadamente del vehículo.
- Someterse a las reglas de tránsito.

El incumplimiento de alguno de estos deberes generará responsabilidad por el accidente que se produzca. Será obligación del conductor y/o del asegurador reparar el daño que se haya causado.

El plazo para reclamar por parte de quien ha sufrido un daño proveniente de un accidente vehicular es de 2 años contados desde la fecha en que se produce el mismo.

En el supuesto de un accidente ocasionado por menores de 21 años, la responsabilidad administrativa y/o civil es transferible a los padres, y/o a su tutor.

Responsabilidad penal

Se configuran cuando se comete un delito de los enumerados en el Código Penal. Los delitos más comunes relacionados con la conducción son: lesiones leves, lesiones graves, lesiones gravísimas, abandono de personas, homicidios dolosos, culposos y/o con dolo eventual.

La responsabilidad penal es personal e intransferible.

Responsabilidad contravencional

En este caso actúa la justicia de faltas de cada jurisdicción. Resultan responsables los mayores de 14 años.

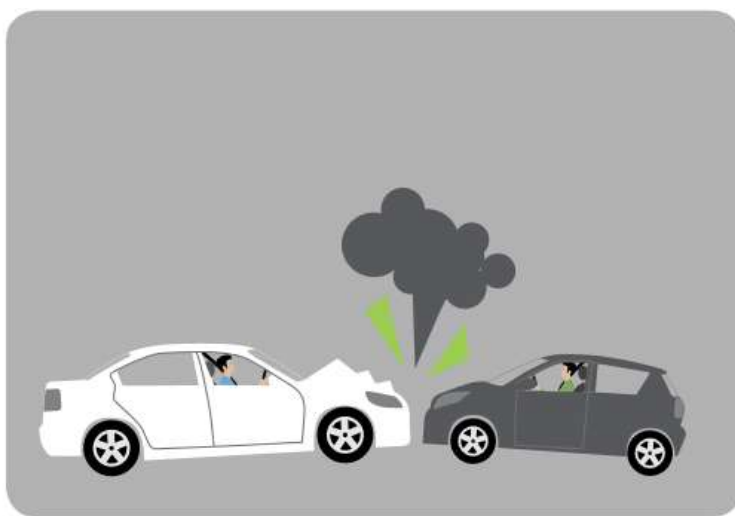
Obligaciones ante un siniestro

Detenerse inmediatamente.

Suministrar los datos de su licencia y del seguro obligatorio. Hay un plazo de 72hs, para hacer la denuncia ante las aseguradoras de los vehículos siniestrados, caso contrario se corre el riesgo de quedar sin cobertura.

Si hay heridos, se debe dar intervención a la policía para que inicie la causa. Ante lesiones leves, dependerá del damnificado instar la acción penal.

Comparecer y declarar ante la autoridad de juzgamiento y/o de investigación administrativa cuando se sea citado. Es conveniente tomar los datos de posibles testigos para que puedan declarar en caso de necesidad ante un juicio civil, penal o de otra índole.



Reglas de Velocidades

Velocidades y siniestros viales

La alta velocidad en combinación con un déficit del estado psicofísico del conductor es una de las más importantes causas de los siniestros viales.

El conductor, para no entorpecer el tránsito ni ser un riesgo para sí ni para terceros, debe guiar su vehículo a una velocidad tal que le permita mantener el dominio sobre él, teniendo en cuenta los distintos factores que inciden directamente:

- el estado en el que se encuentra el vehículo,
- la carga que transporta,
- el grado de visibilidad,
- las condiciones de la calzada,
- las condiciones atmosféricas,
- la necesidad del tránsito
- su estado psicofísico.

Esta velocidad es la que se conoce como “velocidad precautoria”, concepto no muy conocido entre los conductores.

La velocidad debe ajustarse a los topes permitidos, considerándose excesiva la que no permite detener el vehículo en tiempo oportuno.

Aplicar una velocidad superior o inferior a la establecida, es desarrollar una velocidad peligrosa, ya que esta aumenta el riesgo de siniestros viales, del que el mismo conductor y/o terceras personas.

Siniestros

Se denomina siniestro de tránsito a todo hecho que produzca daño en personas o cosas como consecuencia de la circulación. Refiere a un hecho socialmente construido que perjudica a un transeúnte ocasionándole daños materiales y/o no materiales, como consecuencia de un conjunto de actitudes y aptitudes humanas articuladas producto de múltiples causas que perturban la circulación.

Es importante destacar que la mayor parte de los siniestros de tránsito son producto de la violación de la normativa vigente por parte de un conductor y/o de un peatón. La trasgresión a la ley, ya sea con intención o sin ella, es lo que genera la condición necesaria que da lugar a los siniestros.

Causas

Los hechos de tránsito no son consecuencia de la mera casualidad, por el contrario existe relación de causalidad entre éstos y los diversos factores que los producen.

Podemos hablar de causas diversas (biológicas, psicológicas o sociales), como también de factores externos, (las condiciones del medio ambiente o del vehículo conducido).

Recaudos a tener en cuenta ante un siniestro vial:

Lo primero es quitar la llave de contacto, para evitar posibles explosiones provocadas por una fuga de combustible.

En la medida de lo posible, hay que colocar el vehículo en un lugar seguro, apartado del camino, si es posible con las luces de emergencia, destellos de balizas, activadas.

Es muy importante señalizarlo lo antes posible, colocando los triángulos de emergencia a unos 50 metros del vehículo, en ambos sentidos.

También habrá que señalizar los posibles derrames de combustible y/o aceite, y ante el menor riesgo de incendio desconectar la batería.

Llamar rápidamente desde el lugar del siniestro a los servicios de emergencia e indicar: el teléfono desde donde se llama, el lugar exacto del siniestro y la cantidad de vehículos implicados, así como el número y el estado de las personas heridas y si hay riesgo de incendio y/o explosión, entre otros.

Una vez que lleguen los equipos asistenciales, informarles de todo lo sucedido para que puedan comenzar su trabajo debidamente, con conocimiento previo de los hechos.

Las principales causas que ocasionan siniestros son:

- a. Conducir a una velocidad que supere las máximas permitidas.
- b. No usar casco.
- c. Conducir bajo los efectos del alcohol, de estupefacientes o de alguna sustancia que disminuya las condiciones psicofísicas normales.
- d. La somnolencia.
- e. Causas que generan falta de atención al manejar (Usar teléfono celular, comer o ingerir bebidas).

Primeros auxilios

Se trata de medidas o acciones de emergencia que pueden efectuarse sobre el lesionado en espera de personal especializado. El objetivo es reducir los efectos del daño y dar estabilidad al herido, de lo cual va a depender su estado general posterior. Para aplicarlos, se requiere contar con una preparación especial.

Resguardar a la víctima de cualquier peligro, tratando siempre de no movilizar al herido grave, primordialmente la columna y el cuello. En caso extremadamente necesario, para protegerlo y evitar el agravamiento de cualquier herida, se puede improvisar una camilla, en especial de algún material firme que garantice no perjudicar aún más la situación de la víctima.

Es imprescindible examinar al accidentado para conocer su estado: saber si está consciente, revisar su pulso y respiración, si está sangrando o presenta fracturas. Así se procederá a aplicar las medidas auxiliares correspondientes.

Si se trata de una persona en moto, quitar el casco solo en caso de que dificulte su respiración y hacerlo con sumo cuidado, sujetándole el cuello y el tórax de manera que no se flexionen.

En caso de que una persona esté en estado de shock, posiblemente se observará que su presión sanguínea ha cambiado, se pondrá pálida y sudorosa y se sentirá confusa. Para evitar que su situación empeore se debe tranquilizar a la persona, aflojar cualquier ropa ajustada, acostarla de espalda con las piernas levantadas y mantenerla abrigada.

Siempre que fuese necesario, se debe aplicar respiración artificial y masaje cardíaco, para restablecer la respiración y sacarlo de un posible estado inconsciente. Se puede realizar el método de respiración boca a boca (en personas mayores) o boca nariz (en niños). Consiste en introducir en los pulmones de la víctima el aire contenido en nuestra boca, faringe, laringe, tráquea y bronquios antes de que quede viciado por nuestra propia respiración, es decir, el aire que aún no ha sufrido el total intercambio gaseoso en nuestros pulmones.

Si el accidentado tiene heridas o hemorragias, se lo debe acostar con las piernas elevadas y aplicar presión con un pañuelo limpio o una gasa durante diez minutos,

por lo menos. La zona de la herida debe mantenerse limpia; sin embargo, si el objeto que causó el daño continúa insertado profundamente en la piel, no debe ser extraído. Cuando la herida cesa de sangrar, se debe colocar un vendaje bien sujeto y no quitarlo hasta que sea atendido, ya que este podría volver a abrirse. Cuando existe traumatismo, se debe sujetar la fractura, en lo posible utilizando varillas para mantener firme la zona afectada.



Unidad 10 - Prohibiciones y régimen de sanciones

Prohibiciones

En la vía pública está prohibido:

Conducir con impedimentos físicos o psíquicos, sin la licencia especial correspondiente.

Conducir luego de haber consumido estupefacientes o medicamentos que disminuyan la aptitud para conducir.

Para quienes conduzcan motocicletas o ciclomotores queda prohibido conducir con una alcoholemia superior a 200 miligramos por litro de sangre.

Ceder o permitir la conducción a personas sin habilitación para ello.

Circular a contramano, sobre los separadores de tránsito o fuera de la calzada, salvo sobre la banquina en caso de emergencia.

Disminuir arbitraria y bruscamente la velocidad, realizar movimientos zigzagueantes y/o maniobras caprichosas e intempestivas.

Para los menores de 18 años, que tengan LNC, conducir ciclomotores de menos de 50 cc en zonas céntricas, o de gran concentración de vehículos o vías rápidas.

Obstruir el paso de peatones u otros vehículos en una bocacalle, si del otro lado de la encrucijada no hay espacio suficiente que permita su avance.

Conducir a una distancia del vehículo que lo precede menor de la prudente, de acuerdo a la velocidad de marcha.

Circular marcha atrás, excepto para estacionar, egresar de un garage o de una calle sin salida.

La detención irregular sobre la calzada, el estacionamiento sobre la banquina y la detención en ella a menos, que sea una emergencia.

Cambiar de carril o fila, adelantarse, no respetar la velocidad precautoria y detenerse en curvas, encrucijadas y otras zonas peligrosas.

Cruzar un paso a nivel si se percibiera la proximidad de un vehículo ferroviario, o si desde el cruce se estuvieran haciendo señales de advertencia o si las barreras estuviesen bajas o en movimiento, o la salida no estuviere expedita. También está prohibido detenerse sobre los rieles o a menos de cinco metros de ellos cuando no hubiere barreras, o quedarse en una posición que pudiere obstaculizar el libre movimiento de las barreras.

Circular con cubiertas con fallas o sin la profundidad legal de los canales en su banda de rodamiento.

Para los conductores de bicicletas, de ciclomotores y motocicletas, circular atados a otros vehículos o enfilados inmediatamente tras otros automotores.

Para los ómnibus y camiones, transitar en los caminos manteniendo entre sí una distancia menor a cien metros, salvo cuando tengan más de dos carriles por mano o para realizar una maniobra de adelantamiento.

Remolcar automotores, salvo para los vehículos destinados a tal fin. Los demás vehículos podrán hacerlo en caso de fuerza mayor utilizando elementos rígidos de acople y con la debida precaución.

Circular con un tren de vehículos integrado con más de un acoplado, salvo lo dispuesto para la maquinaria especial y agrícola.

Transportar residuos, escombros, tierra, arena, grava, aserrín u otra carga a granel, polvoriento, que difunda olor desagradable, emanaciones nocivas o sea insalubre, en vehículos o continentes no destinados a ese fin.

Transportar cualquier carga o elemento que perturbe la visibilidad, afecte peligrosamente las condiciones aerodinámicas del vehículo, oculte luces o indicadores o sobresalga de los límites permitidos.

Efectuar reparaciones en zonas urbanas, salvo arreglos de circunstancia, en cualquier tipo de vehículo.

Dejar animales sueltos y arrear hacienda, salvo en este último caso, por caminos de tierra y fuera de la calzada.

Estorbar u obstaculizar de cualquier forma la calzada o la banquina y hacer construcciones, instalarse o realizar venta de productos en zona alguna del camino.

Circular en vehículos con bandas de rodamiento metálicas o con grapas, tetones, cadenas, uñas u otro elemento que dañe la calzada salvo sobre el barro, nieve o hielo y también los de tracción animal en caminos de tierra.

Usar la bocina o señales acústicas, salvo en caso de peligro o en zona rural, y tener el vehículo sirena o bocina no autorizadas.

Circular con vehículos que emitan gases, humos, ruidos, radiaciones u otras emanaciones contaminantes del ambiente, que excedan los límites reglamentarios.

Conducir utilizando auriculares y sistemas de comunicación de operación manual continua.

Circular con vehículos que posean defensas delanteras y/o traseras, enganches sobresalientes o cualquier otro elemento que exceda los límites de los paragolpes o laterales de la carrocería y sea potencialmente peligroso para el resto de los usuarios de la vía pública.

Sanciones

Sanciones

Las sanciones por infracciones a la ley son de cumplimiento efectivo, es decir, no pueden ser aplicadas con carácter condicional, ni en suspenso y consisten en:

Arresto

La sanción en cuestión sólo procede cuando, existe un alto riesgo, falta de responsabilidad como así también falta de conciencia por parte de quien incurre en una infracción.

El arresto procede:

- Por conducir en estado de intoxicación alcohólica o por estupefacientes.
- Por conducir automotor sin habilitación.
- Por hacerlo estando inhabilitado o con la habilitación suspendida.
- Por realizar en la vía pública destrezas no autorizadas (participar en picadas).
- Por ingresar a una encrucijada con semáforo en rojo, a partir de la tercera residencia.
- Por cruzar las vías del tren sin tener espacio expedito.
- Por pretender fugarse en caso de haber participado de un accidente.

Inhabilitación

Es la pérdida del privilegio de conducir sobre cualquier vehículo o solo una clase de ellos, ya sea por sentencia de la justicia ordinaria o por la de faltas, por un determinado lapso o en forma definitiva.

Multa

Sanción económica que se impone a los responsables de infracciones.

Concurrencia a cursos especiales de educación y capacitación para el correcto uso de la vía pública

Este tipo de sanción tiene por objeto potenciar la educación vial e incidir culturalmente en la disminución de transgresiones a la normativa vigente. El Estado de esta manera, busca concientizar a los ciudadanos, involucrándolos en un papel activo y un compromiso social con la comunidad.

Decomiso

Es una sanción accesoria a otra principal que importa la pérdida de los instrumentos o elementos expresamente prohibidos por la ley (reflectores, sirenas, escapes libres).

Características del obrar

Imprudencia

Es el actuar con peligro, es decir, realizar un acto que las reglas de la prudencia indican no hacer.

Impericia

Es no actuar en forma adecuada ante una situación determinada, por desconocimiento y falta de práctica en la conducción del vehículo.

Negligencia

Es la ausencia de precaución, omisión, descuido voluntario y consciente en la conducción del vehículo, realizando un acto contrario al que exige la normativa vigente. Ej: quien circula con el vehículo en mal estado.

Estados de intoxicación. Medidas cautelares. Sanciones

La autoridad de comprobación y/o aplicación correspondiente, dando inmediato conocimiento a la autoridad de juzgamiento, puede retener preventivamente al conductor si este es sorprendido in fraganti en estado de intoxicación alcohólica, de estupefacientes u otra sustancia que disminuya las condiciones psicofísicas normales o, en su defecto, ante la presunción de alguno de los estados antes mencionados. Al tiempo de la retención, a través de un comprobante médico o de un dispositivo aprobado, se acreditará el estado del conductor y el tiempo necesario para recuperar el estado normal.

No obstante lo previamente mencionado, también se podrá retener la licencia. La conducción bajo estos estados psicofísicos es considerada falta grave, por lo que se le impondrá al responsable la sanción de multa e incluso el arresto.

En los controles preventivos masivos para la determinación de intoxicación alcohólica o por el uso de estupefacientes, psicotrópicos, estimulantes y/o cualquier sustancia análoga, se requerirá a los conductores el sometimiento voluntario a las pruebas que se establezcan.

La negativa del conductor a someterse a las pruebas que se le indiquen constituirá falta y presunción en su contra; es decir, se presumirá que conduce en estado de intoxicación alcohólica, de estupefacientes o medicamentos que disminuyen su aptitud para conducir.

Si la intoxicación alcohólica resultara manifiesta y evidente, la autoridad correspondiente podrá retener preventivamente al conductor. Si el resultado diera positivo, se aplicará la sanción por falta grave, el arresto, secuestro y/o retención preventiva del vehículo, y se requerirá la intervención de la autoridad sanitaria correspondiente del lugar para la debida atención médica.

A petición del interesado se podrán repetir las pruebas consistentes en análisis de sangre y/u orina u otros análogos conforme lo determine la Agencia Nacional de Seguridad Vial.