



CONSEJO FEDERAL
DE SEGURIDAD VIAL

SEGURIDAD
VIAL



Ministerio de Transporte
Argentina

Curso Nacional de
Educación Vial Digital

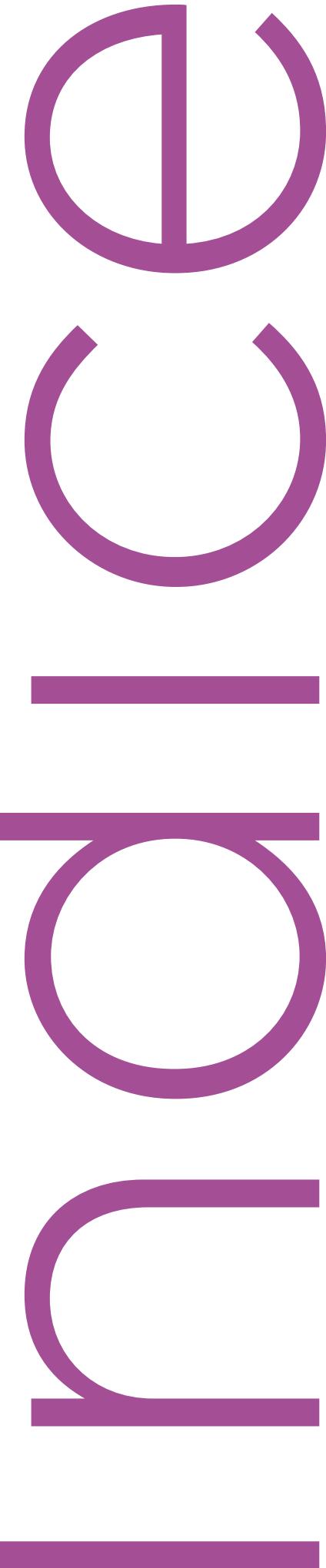


Curso Nacional de Educación Vial Digital

Programa
para Motocicletas



Pág.



INTRODUCCIÓN 5

MÓDULO 1
EDUCACIÓN Y ÉTICA CIUDADANA 6

1. Educación vial 7

2. El tránsito como construcción social e histórica 8

3. El tránsito desde diferentes perspectivas 9

MÓDULO 2
LICENCIA NACIONAL DE CONDUCIR 10

1. Definición 11

2. Clases de licencias 12

3. Requisitos para obtener la LNC 13

 a. Edades mínimas
 b. Requisitos previos
 c. Exámenes

4. Requisitos para circular en la Argentina 14

5. Requisitos para circular en el Mercosur y en el exterior 15

6. CENAT 16

MÓDULO 3

LA MOTOCICLETA
COMPONENTES Y SEGURIDAD

1. Componentes de una motocicleta 21

- a. Chasis
 - Cuadro
 - Horquilla
 - Tanque de combustible
 - Horquillón o basculante
 - Frenos delantero y trasero
 - Pipa de dirección
 - Sistema eléctrico
- b. Motor
- c. Ruedas
- d. Caja de cambios
- e. Transmisión
- f. Sistema de frenos
- g. Sistema eléctrico y luces

2. Mantenimiento de la motocicleta 28

3. Equipamiento de protección 29

- a. Casco
- b. Gafas
- c. Visores
- d. Guantes
- e. Botas
- f. Ropa

MÓDULO 4

REGLAS PARA UNA CONDUCCIÓN ADECUADA

1. Subida a la moto 31

2. Conducción defensiva y responsable 32

3. La postura 33

 4. La frenada

- a. Técnica de frenado
- b. Frenar sobre piso mojado
- c. Frenada de emergencia

5. Las curvas 35

- a. Fuerza de gravedad
- b. Fuerza centrífuga
- c. Estabilidad
- d. Fricción
- e. Inclinación
- f. Paso por la curva y salida

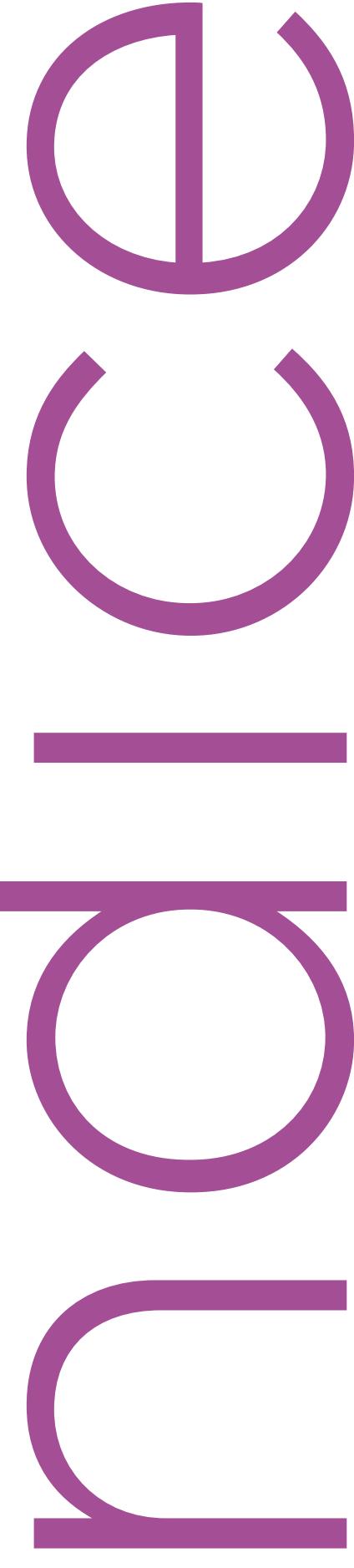
6. Acelerador, embrague y cambios 36

 7. Conducción con pasajero y con carga

- a. Conducción con pasajero
- b. Conducción con carga



Pág.


MÓDULO 5
LA CONDUCCIÓN

PRINCIPIOS GENERALES

1. Tránsito y comportamiento humano	38
2. La motocicleta	40
3. Prioridades de paso y circulación	41
a. Prioridades de paso	
b. Circulación por carril derecho	
c. Circulación en caravana	
4. Campo visual	44
5. Puntos ciegos	45
6. Distancias de seguridad	46
7. Las maniobras: giro y anticipación	47
a. Maniobras de giro	
b. Conducción racional y anticipación	
8. Adelantamiento: maniobras de sobreseño	49
9. Eventos durante la conducción	50
10. Contextos de conducción	52
a. Conducción en ciudad	
b. Conducción en vías rápidas	
c. Conducción en otros caminos	
d. Conducción nocturna	
e. Conducción con lluvia y sobresuperficies mojadas	
11. Uso de luces	57
12. Peatones y bicicletas	58
a. Los peatones	
b. Las bicicletas	

MÓDULO 6
VELOCIDADES PERMITIDAS

Reglas de velocidades: límites máximos y mínimos de velocidad (zona urbana, zona rural)	63
---	----

MÓDULO 7
SEÑALES VIALES

1. Demarcación horizontal	66
2. Marcas de estacionamiento	68
3. Señalización luminosa	69
4. Señalización vertical	70
a. Señales reglamentarias	
b. Señales preventivas	
c. Señales informativas	
d. Señales transitorias	
5. Señales reglamentarias o prescriptivas	71
a. Señales de prohibición	
b. Señales de restricción	
c. Señales de prioridad	
d. Señales de fin de la prescripción	
6. Señales preventivas	75
a. Advertencias de máximo peligro	
7. Características de la vía	76
8. Posibilidad de riesgo eventual	77
9. Anticipo de otros dispositivos de control de tránsito	78

10. Fin de la prevención

79

11. Señales informativas

80

- a. Nomenclatura vial urbana
- Destinos y distancias
- b. Características de la vía

12. Información turística y de servicios

82

13. Señalamiento horizontal

83

- a. Marcas longitudinales
- b. Marcas horizontales
- c. Marcas especiales

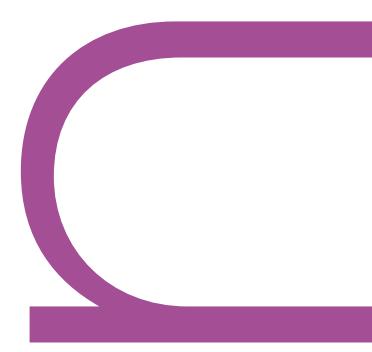
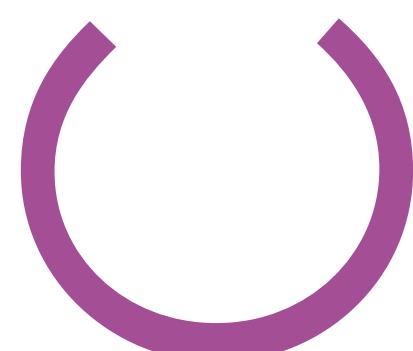
14. Señalamiento transitorio

85

- a. Señales de prevención
- b. Señales de información



Pág.



MÓDULO 8

CONDICIONES PSICOFÍSICAS DEL CONDUCTOR

- | | |
|--|----|
| 1. La vista | 89 |
| a. Vista hacia los lados | |
| b. Estimar las distancias y velocidades | |
| c. La vista durante la noche | |
| 2. El oído | 90 |
| 3. Los factores que afectan las condiciones físicas | 91 |
| a. El cansancio | |
| b. Bebidas alcohólicas | |
| c. Uso del teléfono celular | |
| d. Los medicamentos y la conducción | |
| e. Las drogas y su relación con los accidentes de tránsito | |

MÓDULO 9

RESPONSABILIDADES Y DEBERES DEL CONDUCTOR

- | | |
|------------------------------------|-----|
| 1. Responsabilidades | 97 |
| a. Responsabilidad civil | |
| b. Responsabilidad penal | |
| c. Responsabilidad contravencional | |
| 2. Obligaciones ante un siniestro | 98 |
| 3. Regla de velocidades | 99 |
| 4. Primeros auxilios | 100 |

MÓDULO 10

PROHIBICIONES Y RÉGIMEN DE SANCIONES

- | | |
|--|-----|
| 1. Prohibiciones | 102 |
| 2. Sanciones | 103 |
| a. Arresto | |
| b. Inhabilitación | |
| c. Multa | |
| d. Concurrencia a cursos especiales de educación y capacitación para el correcto uso de la vía pública | |
| e. Decomiso | |
| 3. Características del obrar | 104 |
| a. Imprudencia | |
| b. Impericia | |
| c. Negligencia | |
| 4. Estados de intoxicación general. Medidas cautelares. Sanciones | 105 |



INTRODUCCIÓN

Históricamente, en la Argentina se ha tendido a creer 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 del Interior y 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.



CONSEJO FEDERAL
DE SEGURIDAD VIAL

SEGURIDAD
VIAL



Ministerio de Transporte
Argentina

Curso Nacional de
Educación Vial Digital





MÓDULO 01

EDUCACIÓN Y ÉTICA CIUDADANA

Educación vial

El tránsito como construcción
social e histórica

El tránsito desde diferentes
perspectivas

Índice > Módulo 01: Educación y ética ciudadana > Educación vial

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 trasformaciones 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, 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 carreajes, 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 afuera 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.



MÓDULO 01

EDUCACIÓN Y ÉTICA CIUDADANA

Educación vial

El tránsito como construcción
social e histórica

El tránsito desde diferentes
perspectivas

Índice > Módulo 01: Educación y ética ciudadana > El tránsito como construcción social e histórica

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 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.





MÓDULO
01
EDUCACIÓN Y ÉTICA
CIUDADANA

Educación vial
El tránsito como construcción social e histórica
El tránsito desde diferentes perspectivas

Índice > Módulo 01: Educación y ética ciudadana > El tránsito desde diferentes perspectivas

El tránsito desde diferentes perspectivas

Un recurso importante para comprender los problemas y desnaturalizar las conductas habituales es la posibilidad de adoptar diferentes puntos 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



MÓDULO 02

LICENCIA NACIONAL DE CONDUCIR

[Definición](#)[Clases de licencias](#)[Requisitos para obtener la LNC](#)[Requisitos para circular
en la Argentina](#)[Requisitos para circular en
el Mercosur y en el exterior](#)[CENAT](#)[Índice](#) > [Módulo 02: Licencia Nacional de Conducir](#) > Definición

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.





MÓDULO 02 LICENCIA NACIONAL DE CONDUCIR

Definición

Clases de licencias

Requisitos para obtener la LNC

Requisitos para circular
 en la Argentina

Requisitos para circular en
 el Mercosur y en el exterior

CENAT

Índice > Módulo 02: Licencia Nacional de Conducir > Clases de licencias

Clases de licencias

Clase A

- **A1:** Ciclomotores y Motocicletas.
- **A1.1:** Ciclomotores hasta 50 cc de cilindrada o 4kw de potencia máxima continua nominal si se trata de motorización eléctrica.
- **A1.2:** Motocicletas hasta 150 cc de cilindrada u 11kw de potencia máxima continua nominal si se trata de motorización eléctrica. Incluye clase A 1.1
- **A1.3:** Motocicletas de más de 150 cc y hasta 300 c.c. de cilindrada o de más de 11 kw y hasta 20 kw de potencia máxima continua nominal si se trata de motorización eléctrica. A los efectos de obtener esta clase de licencia se debe acreditar una antigüedad previa de 2 años en la clase A 1.2, excepto los mayores de 21 años de edad. Incluye clase A 1.2.
- **A1.4:** Motocicletas de más de 300 c.c. o de más de 20 kw de potencia máxima continua nominal si se trata de motorización eléctrica. A los efectos de obtener esta clase de licencia se debe acreditar una antigüedad previa de 2 años en la clase A 1.3, excepto los mayores de 21 años de edad que deberán acreditar 1 año en motocicletas de cualquier cilindrada. Incluye clase A 1.3.
- **A2:** Triciclos y cuatriciclos sin cabina de cualquier cilindrada o kilowatts de potencia máxima continua.

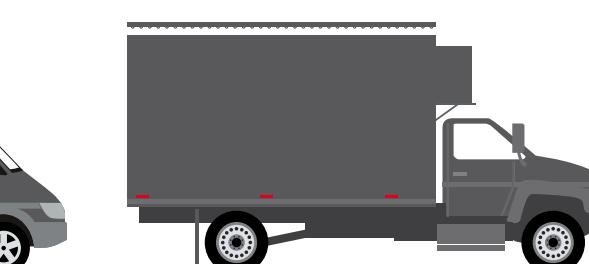
- **A2.1:** Triciclos y cuatriciclos sin cabina de hasta 300 c.c. o 20 kw de potencia máxima continua nominal si se trata de motorización eléctrica con manillar o manubrio direccional.

- **A2.2:** Triciclos y cuatriciclos sin cabina de más de 300 c.c. o 20 kw de potencia máxima continua nominal si se trata de motorización eléctrica con manillar o manubrio direccional. A los efectos de obtener esta clase de licencia se debe acreditar una antigüedad previa de dos años en la clase A 2.1, excepto los mayores de 21 años de edad que deberán acreditar un año en triciclos o cuatriciclos de cualquier cilindrada, según el caso. Incluye clase A 2.1.

- **A3:** Triciclos y cuatriciclos cabinados de cualquier cilindrada o kilowatts de potencia máxima continua con volante direccional.

Clase B

- **B1:** Automóviles, utilitarios, camionetas, vans de uso privado y casas rodantes motorizadas hasta 3.500 kg de peso total. Incluye clase A 3.
- **B2:** Automóviles, camionetas, vans de uso privado y casas rodantes motorizadas hasta 3.500 kg de peso con un acoplado de hasta 750kg o casa rodante no motorizada. Para la obtención de la misma se requerirá un año de antigüedad en la clase B 1. Incluye clase B 1.



Clase C

- **C1:** Camiones sin acoplado, ni semiacoplado, ni articulado y vehículos o casa rodante motorizada de más de 3.500 kg de peso y hasta 12.000 kg de peso. Incluye clase B 1.

- **C2:** Camiones sin acoplado, ni semiacoplado, ni articulado y vehículos o casa rodante motorizada de más de 12.000 kg de peso y hasta 24.000 kg. Incluye clase C 1.

- **C3:** Camiones sin acoplado, ni semiacoplado, ni articulado y vehículos o casa rodante motorizada de más de 24.000 kg de peso. Incluye clase C 2.

Clase D

- **D1:** Automotores para servicios de transporte de pasajeros hasta 8 plazas, excluido el conductor. Incluye clase B 1.

- **D2:** Automotores para servicios de transporte de pasajeros de más de 8 plazas y hasta 20 plazas, excluido el conductor.

- **D3:** Automotores para servicios de transporte de pasajeros de más de 20 plazas, excluido el conductor. Incluye clase D 2.

- **D4:** Vehículos para servicios de urgencia, emergencia y similares. Esta subclase D.4

deberá encontrarse acompañada de la correspondiente subclase A, B, C, D o E según corresponda.

Clase E

- **E1:** Vehículos automotores de clase C y/o D, según el caso, con uno o más remolques y/o articulaciones. Incluye clase B 2.
- **E2:** Maquinaria especial no agrícola.

Clase F

• **F:** Vehículo automotor especialmente adaptado a la condición física de su titular. La licencia deberá consignar la descripción de la adaptación que corresponda. Deberá encontrarse acompañada de la correspondiente subclase que corresponda al vehículo que conduzca.

Clase G

- **G1:** Tractores Agrícolas.
- **G2:** Maquinaria Especial Agrícola.
- **G3:** Tren Agrícola, deberá encontrarse acompañada de la subclase B1 o G1 según corresponda y se debe acreditar una antigüedad previa de un 1 año en la correspondiente subclase.



MÓDULO
02
 LICENCIA NACIONAL
 DE CONDUCIR

[Definición](#)
[Clases de licencias](#)
[Requisitos para obtener la LNC](#)
[Requisitos para circular en la Argentina](#)
[Requisitos para circular en el Mercosur y en el exterior](#)
[CENAT](#)
[Índice](#) > Módulo 02: Licencia Nacional de Conducir > Requisitos para obtener la LNC

Requisitos para obtener la LNC

Edades mínimas



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

- **Ventiún (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.



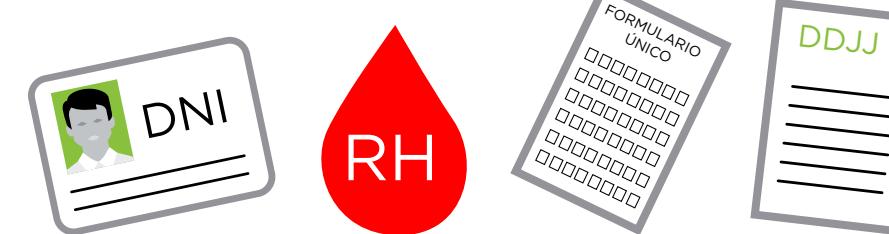
Requisitos previos



El aspirante a 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, llenada y firmada por el solicitante.

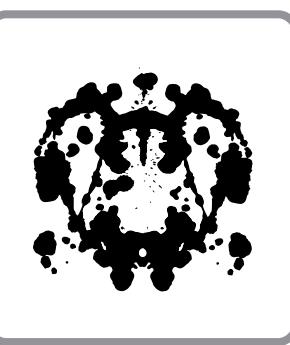
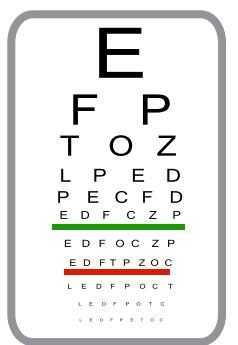
Es necesario tener en cuenta que algunos municipios requieren, según propias ordenanzas, otra documentación ampliatoria, por lo tanto, se requiere solicitar esta información en la jurisdicción a la que el aspirante a la licencia pertenece.



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.



MÓDULO
02
LICENCIA NACIONAL
DE CONDUCIR

- Definición
- Clases de licencias
- Requisitos para obtener la LNC

Requisitos para circular
en la Argentina

Requisitos para circular en
el Mercosur y en el exterior

CENAT

Índice > Módulo 02: Licencia Nacional de Conducir > Requisitos para circular en la Argentina

Requisitos para circular en la Argentina

El conductor debe portar:

- La 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.
- Comprobante / certificado de la Revisión Técnica Obligatoria.





MÓDULO
02
LICENCIA NACIONAL
DE CONDUCIR

- Definición
- Clases de licencias
- Requisitos para obtener la LNC
- Requisitos para circular en la Argentina
- Requisitos para circular en el Mercosur y en el exterior

CENAT

[Índice](#) > Módulo 02: Licencia Nacional de Conducir > Requisitos para circular en el Mercosur y en el exterior

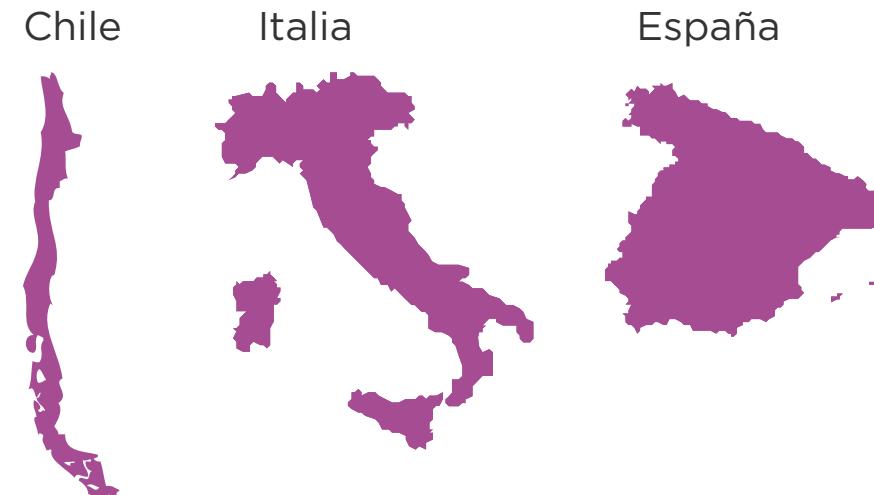
Requisitos para circular en el Mercosur y en el exterior

• **Mercosur:** En el ámbito del Mercosur (Argentina, Brasil, Paraguay, Uruguay, Venezuela y Bolivia) se encuentra vigente la Resolución N° 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:*

- a. Documento de Identidad válido para circular en el MERCOSUR.
- b. Licencia para conducir.
- c. Título u otro documento oficial que acredite la propiedad del vehículo.
- d. 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.





MÓDULO 02

LICENCIA NACIONAL DE CONDUCIR

[Definición](#)
[Clases de licencias](#)
[Requisitos para obtener la LNC](#)
[Requisitos para circular en la Argentina](#)
[Requisitos para circular en el Mercosur y en el exterior](#)
[CENAT](#)
[Índice](#) > [Módulo 02: Licencia Nacional de Conducir](#) > [CENAT](#)

CENAT

El Certificado Nacional de Antecedentes de Tránsito (CENAT) 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 (SINA). 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														
			Sistema de Administración Federal de Infracciones de Tránsito														
			Certificado Nacional de Antecedentes e Infracciones de Tránsito		Nº 21677208												
Apellido y Nombre: SIVIERO ALFREDO ROBERTO D.N.I.: 10.114.980 Nació: 01-01-1980 Sexo: Masculino																	
1. Inhabilitaciones Penales y Administrativas (SINAT) <table border="1"> <thead> <tr> <th>Provincia</th> <th>Llocalidad</th> <th>Autoridad Informante</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 OTRO JUDICIAL DE MAR DEL PLATA - GENERAL PUEYRREDON</td> <td>2020-08-21</td> <td></td> <td>11178 1901-10-18</td> </tr> </tbody> </table>						Provincia	Llocalidad	Autoridad Informante	Vencimiento	Causa	Fecha novedad	Buenos Aires	No disponible	JUZGADO DE EJECUCIÓN PENAL Nº 1 DEL OTRO JUDICIAL DE MAR DEL PLATA - GENERAL PUEYRREDON	2020-08-21		11178 1901-10-18
Provincia	Llocalidad	Autoridad Informante	Vencimiento	Causa	Fecha novedad												
Buenos Aires	No disponible	JUZGADO DE EJECUCIÓN PENAL Nº 1 DEL OTRO JUDICIAL DE MAR DEL PLATA - GENERAL PUEYRREDON	2020-08-21		11178 1901-10-18												
2. Inhabilitaciones Penales (DNREC) No posee inhabilitaciones para conducir vehículos motorizados.																	
3. Infacciones de Tránsito (SAFIT-SINA) No se encontraron infacciones 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 13:11:00																	
<small>Jurisdicciones consultadas por infacciones de Tránsito (Municipalidades / Gobiernos) Avellaneda - Belén - Buenos Aires - Campana - Chacabuco - Ciud. Evita - El Calafate - Escobar - Flores - G.C.B.A. - Gral. Rodríguez - Hurlingham - Junín - La Costa - La Matanza - La Plata - Luján - Lomas de Zamora - Luján - Malvinas Argentinas - Paseo de los Límites - Pilar - Pueyrredón - Saavedra - San Fernando - San Isidro - San Miguel de Tucumán - San Remón de La Nueva Orán - San Martín - Tandil - Tigre - Tres Lagos - Universo - Villa Gesell - Villa Luro - Zárate - Zárate</small>																	
<small>SE DEJA CONSTANCIA QUE LA INFORMACIÓN PROVISTA EN EL PRESENTE CERTIFICADO ES LA EMITIDA POR LAS DISTINTAS JURISDICCIÓNES QUE SE INTEGRAN A NUESTRA BASE DE DATOS Y POR LOS ORGANISMOS COMPETENTES.</small>																	
<small>VALOR DEL CERTIFICADO \$100 CONFORME DISPOSICIÓN 66/14 ART. 1 A.N.S.V.</small>																	

Formulario CENAT con inhabilitaciones administrativas (SINAT)

En este supuesto la persona se encuentra imposibilitada para continuar con el trámite, pues posee una inhabilitación administrativa o penal, registrada en el Sistema Nacional de Antecedentes de Tránsito (SINAT). Por consiguiente, se le informa lo detallado en el formulario y se le entrega el duplicado.

MÓDULO 02

LICENCIA NACIONAL DE CONDUCIR

- Definición
 - Clases de licencias
 - Requisitos para obtener la LNC
 - Requisitos para circular en la Argentina
 - Requisitos para circular en el Mercosur y en el exterior

CENAT

[Índice](#) > Módulo 02: Licencia Nacional de Conducir > CENAT

CENAT

Formulario CENAT con inhabilitaciones penales en ocasión de tránsito

<p>■■■ Apellido y Nombre: ROMERO MIGUEL CARLOS ■■■ D.N.I.: 7.327.154</p>	<p>■■■ Nacido: 22-10-1938 ■■■ Sexo: Masculino</p>	
<p>1. Inhabilitaciones Penales y Administrativas (SINAT)</p> <p>No posee inhabilitaciones para conducir vehículos motorizados.</p>		
<p>2. Inhabilitaciones Penales (DNREC)</p> <p>Pendiente de resolución. Debe volver a consultar.</p>		
<p>3. Infacciones de Tránsito (SAFIT-SINAI)</p> <p>No se encontraron infacciones de tránsito.</p>		
<p>4. Antecedentes de tránsito</p> <p>No posee otros antecedentes de tránsito.</p>		
<p>■■■ Fecha de Emisión: 06/09/2013 08:09:43</p>		
<p>Inhabilitaciones Consultadas por Infacciones de Tránsito (Municipalidades / Gobiernos) Avellaneda - Bahía Blanca - Belén - Campana - Chacabuco - Escobar - Gral. Rodríguez - Hurlingham - Ituzaingó - La Costa - La Matanza - La Plata - Luján - Lomas de Zamora - Loíza - Melchor Argandoña - Miramar - Moreno - San Fernando - San Isidro - San Miguel - San Miguel de Tucumán - San Pedro de La Riva Unión - Santiago del Estero - Tandil - Tigre - Tres Lomas - Vicente López - Zárate - Buenos Aires - G.C.B.A. -</p>		
<p>SE DEJA CONSTANCIA QUE LA INFORMACIÓN PROVISTA EN EL PRESENTE CERTIFICADO ES LA EMITIDA POR LAS DISTINTAS JURISDICCIONES QUE SE INTEGRAN A NUESTRA BASE DE DATOS Y POR LOS ORGANISMOS COMPETENTES.</p>		
<p>VALOR DEL CERTIFICADO \$60 CONFORME DISPOSICIÓN 188/10 ART. 6 A.N.S.V.</p>		

En este supuesto la persona se encuentra imposibilitada para continuar con el trámite, razón por la cual se le informa lo detallado en el formulario y se le entrega el duplicado.



MÓDULO 02

LICENCIA NACIONAL DE CONDUCIR

[Definición](#)
[Clases de licencias](#)
[Requisitos para obtener la LNC](#)
[Requisitos para circular
en la Argentina](#)
[Requisitos para circular en
el Mercosur y en el exterior](#)
[CENAT](#)
[Índice](#) > [Módulo 02: Licencia Nacional de Conducir](#) > [CENAT](#)

CENAT

Formulario CENAT con infracciones de tránsito

Agencia Nacional de Seguridad Vial Ministerio de Transporte Sistema de Apoyo a la Policia Provincial de Infraacciones de Tránsito Certificado Nacional de Antecedentes y sanciones de Tránsito N° 21677189																																																																					
<p>1. Agente y Remitente: SANTIZ ALVAREZ LEONARDO</p> <p>2. RUT: 10.200.000-0 - Telefono: 10-01-1007 - Dirección:</p> <p>3. Instalaciones Permanentes y Administraciones CENAT:</p> <p>4. INFRACCIONES PERMANENTES Y TRANSITARIAS:</p> <p>5. INFRACCIONES DE TRÁNSITO (SANTIT-SINA)</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Nº Acta</th> <th>Domicilio</th> <th>Código</th> <th>Fecha de int.</th> <th>Hora de int.</th> <th>Lugar</th> <th>Monto</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Q58271897</td> <td>6900</td> <td></td> <td>2014-08-17</td> <td>08:39:00</td> <td>GARCIA DEL RIO AV DEL 2300 AL 2900</td> <td>\$ 589,00</td> </tr> <tr> <td>Q07780241</td> <td>6900</td> <td></td> <td>2015-11-05</td> <td>08:57:00</td> <td>GARCIA DEL RIO AV DEL 2300 AL 2600</td> <td>\$ 589,00</td> </tr> <tr> <td>Q07545214</td> <td>6900</td> <td></td> <td>2015-10-21</td> <td>08:42:00</td> <td>GARCIA DEL RIO AV DEL 2300 AL 2600</td> <td>\$ 589,00</td> </tr> <tr> <td>Q07625297</td> <td>6900</td> <td></td> <td>2015-10-16</td> <td>12:36:00</td> <td>GARCIA DEL RIO AV DEL 2300 AL 2900</td> <td>\$ 589,00</td> </tr> <tr> <td>B15047628</td> <td>6490</td> <td></td> <td>2015-09-20</td> <td>16:15:00</td> <td>9 DE JULIO AV. Y SARMENTO</td> <td>\$ 589,00</td> </tr> <tr> <td>Q00291919</td> <td>6915</td> <td></td> <td>2010-06-02</td> <td>16:31:00</td> <td>GALVAN 3600</td> <td>\$ 0,00</td> </tr> <tr> <td>H20188784</td> <td>6900</td> <td></td> <td>2009-08-06</td> <td>18:21:00</td> <td>MAURE 1920</td> <td>\$ 897,00</td> </tr> <tr> <td>H20079902</td> <td>6910</td> <td></td> <td>2009-07-09</td> <td>00:24:00</td> <td>AV. CABILDO 3600</td> <td>\$ 795,00</td> </tr> </tbody> </table> <p>6. Normas infringidas:</p> <ul style="list-style-type: none"> 6000 - Exceso de velocidad / Remojo / Remolque / Implementaria 6000 - Conducir utilizando Celular / Auriculares / Reproductor de video 6010 - Exceso de velocidad de hasta 30kmh para el tipo de arteria 6010 - Exceso de velocidad (temporales o permanentes) generales <p>7. Clases de regulación vial (PRAESTRIS):</p> <p>8. Nota de acuerdo con el Seguro Federal de Antecedentes en Automóvil y Camioneta (SAAC):</p> <p>9. Hora de envío: 2015-11-10 10:20:00</p> <p>10. DECLARACIÓN: Se declara que la información contenida en el presente formulario es cierta y que se ha leído y comprendido la legislación vigente en materia de tránsito y que se compromete a cumplirla.</p> <p>11. AVISO: Recomiendo leer el documento de "Antecedentes y sanciones de tránsito" antes de proceder con el trámite.</p>							Nº Acta	Domicilio	Código	Fecha de int.	Hora de int.	Lugar	Monto	Q58271897	6900		2014-08-17	08:39:00	GARCIA DEL RIO AV DEL 2300 AL 2900	\$ 589,00	Q07780241	6900		2015-11-05	08:57:00	GARCIA DEL RIO AV DEL 2300 AL 2600	\$ 589,00	Q07545214	6900		2015-10-21	08:42:00	GARCIA DEL RIO AV DEL 2300 AL 2600	\$ 589,00	Q07625297	6900		2015-10-16	12:36:00	GARCIA DEL RIO AV DEL 2300 AL 2900	\$ 589,00	B15047628	6490		2015-09-20	16:15:00	9 DE JULIO AV. Y SARMENTO	\$ 589,00	Q00291919	6915		2010-06-02	16:31:00	GALVAN 3600	\$ 0,00	H20188784	6900		2009-08-06	18:21:00	MAURE 1920	\$ 897,00	H20079902	6910		2009-07-09	00:24:00	AV. CABILDO 3600	\$ 795,00
Nº Acta	Domicilio	Código	Fecha de int.	Hora de int.	Lugar	Monto																																																															
Q58271897	6900		2014-08-17	08:39:00	GARCIA DEL RIO AV DEL 2300 AL 2900	\$ 589,00																																																															
Q07780241	6900		2015-11-05	08:57:00	GARCIA DEL RIO AV DEL 2300 AL 2600	\$ 589,00																																																															
Q07545214	6900		2015-10-21	08:42:00	GARCIA DEL RIO AV DEL 2300 AL 2600	\$ 589,00																																																															
Q07625297	6900		2015-10-16	12:36:00	GARCIA DEL RIO AV DEL 2300 AL 2900	\$ 589,00																																																															
B15047628	6490		2015-09-20	16:15:00	9 DE JULIO AV. Y SARMENTO	\$ 589,00																																																															
Q00291919	6915		2010-06-02	16:31:00	GALVAN 3600	\$ 0,00																																																															
H20188784	6900		2009-08-06	18:21:00	MAURE 1920	\$ 897,00																																																															
H20079902	6910		2009-07-09	00:24:00	AV. CABILDO 3600	\$ 795,00																																																															

En este supuesto el solicitante deberá abonar las infracciones del municipio en el cual tramita la licencia para poder continuar el trámite.



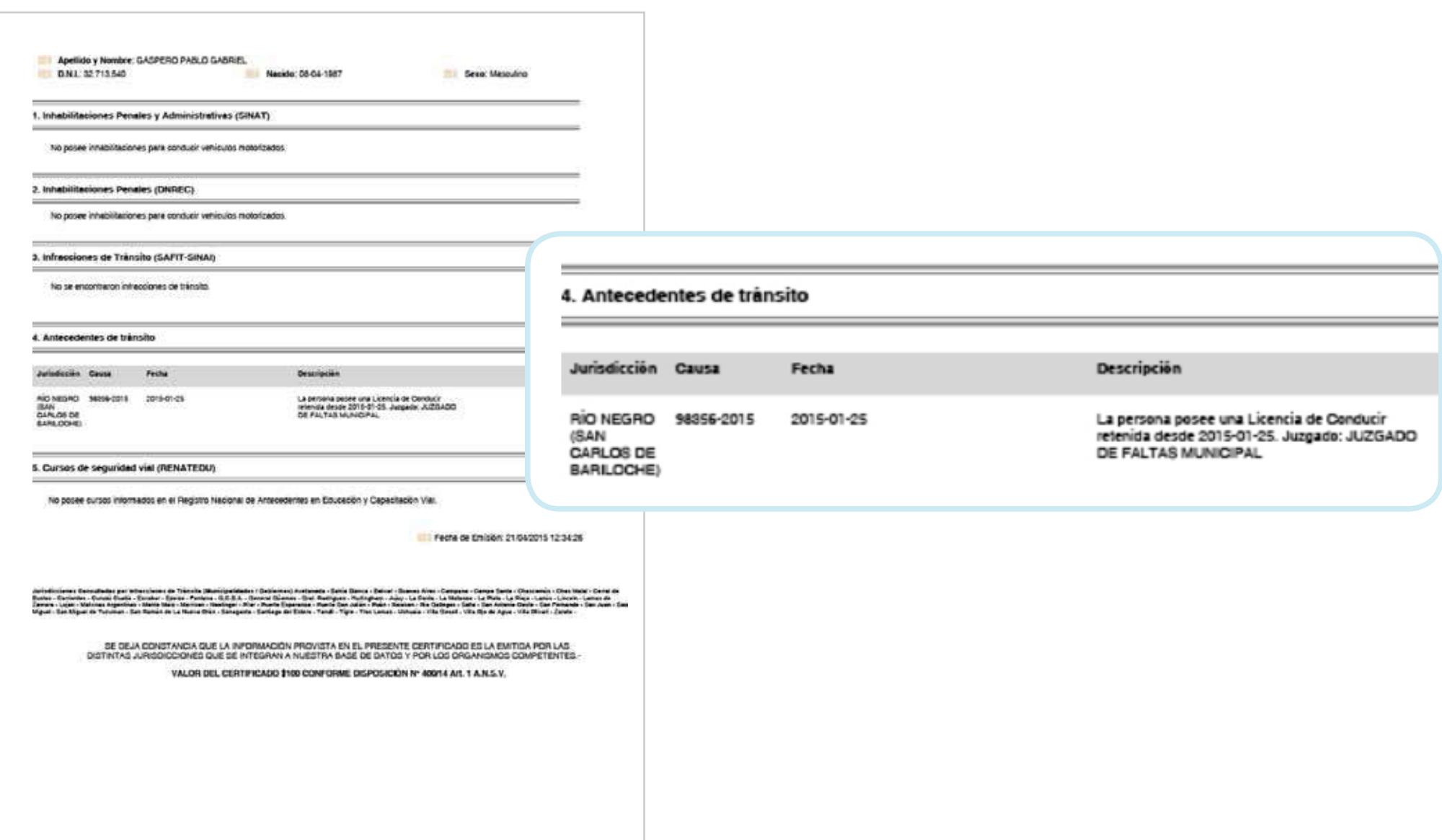
MÓDULO 02

LICENCIA NACIONAL DE CONDUCIR

[Definición](#)[Clases de licencias](#)[Requisitos para obtener la LNC](#)[Requisitos para circular
en la Argentina](#)[Requisitos para circular en
el Mercosur y en el exterior](#)[CENAT](#)[Índice](#) > [Módulo 02: Licencia Nacional de Conducir](#) > [CENAT](#)

CENAT

Formulario CENAT con “licencia retenida”



The screenshot shows a portion of the CENAT application form. At the top, it displays personal information: Apellido y Nombre: GASPERO PABLO GABRIEL, D.N.I.: 32.715.540, Nacido: 08-04-1987, Sexo: Masculino. Below this, there are sections for legal restrictions (Inhabilitaciones Penales y Administrativas (GINAT) and Inhabilitaciones Penales (DRREC)), traffic violations (Infracciones de Tránsito (GANT-SINA)), and driving history (Antecedentes de tránsito). A callout box highlights the '4. Antecedentes de tránsito' section, which shows a single record: Jurisdicción: RÍO NEGRO (SAN CARLOS DE BARILOCHE), Causa: 98856-2015, Fecha: 2015-01-25, Descripción: La persona posee una Licencia de Conducir retenida desde 2015-01-25. Juzgado: JUZGADO DE FALTAS MUNICIPAL. At the bottom of the form, a note states: "SE DEJA CONSTANCIA QUE LA INFORMACIÓN PROVISTA EN EL PRESENTE CERTIFICADO ES LA EMITIDA POR LAS DISTINTAS JURISDICCIÓNES QUE SE INTEGRAN A NUESTRA BASE DE DATOS Y POR LOS ORGANISMOS COMPETENTES. VALOR DEL CERTIFICADO \$100 CONFORME DISPOSICIÓN N° 40014 ART. 1 A.N.S.V."

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
Componentes
y Seguridad



MÓDULO
03
LA MOTOCICLETA
COMPONENTES Y SEGURIDAD

Componentes de una motocicleta

Mantenimiento de la motocicleta

Equipamiento de protección

Indice > Módulo 03: La motocicleta - Componentes y seguridad > Componentes de la motocicleta

Componentes de la motocicleta

Chasis

Motor

Ruedas

Caja de cambios

Transmisión

Sistema de frenos

Sistema eléctrico y luces

Chasis

Soporte, horquillas delantera y trasera.

1. Cuadro: espina dorsal de la motocicleta a partir del cual se colocan todos los demás elementos que la componen.

2. Horquilla: pieza a la cual se une el manillar y la rueda delantera; actúa a su vez de suspensión delantera.

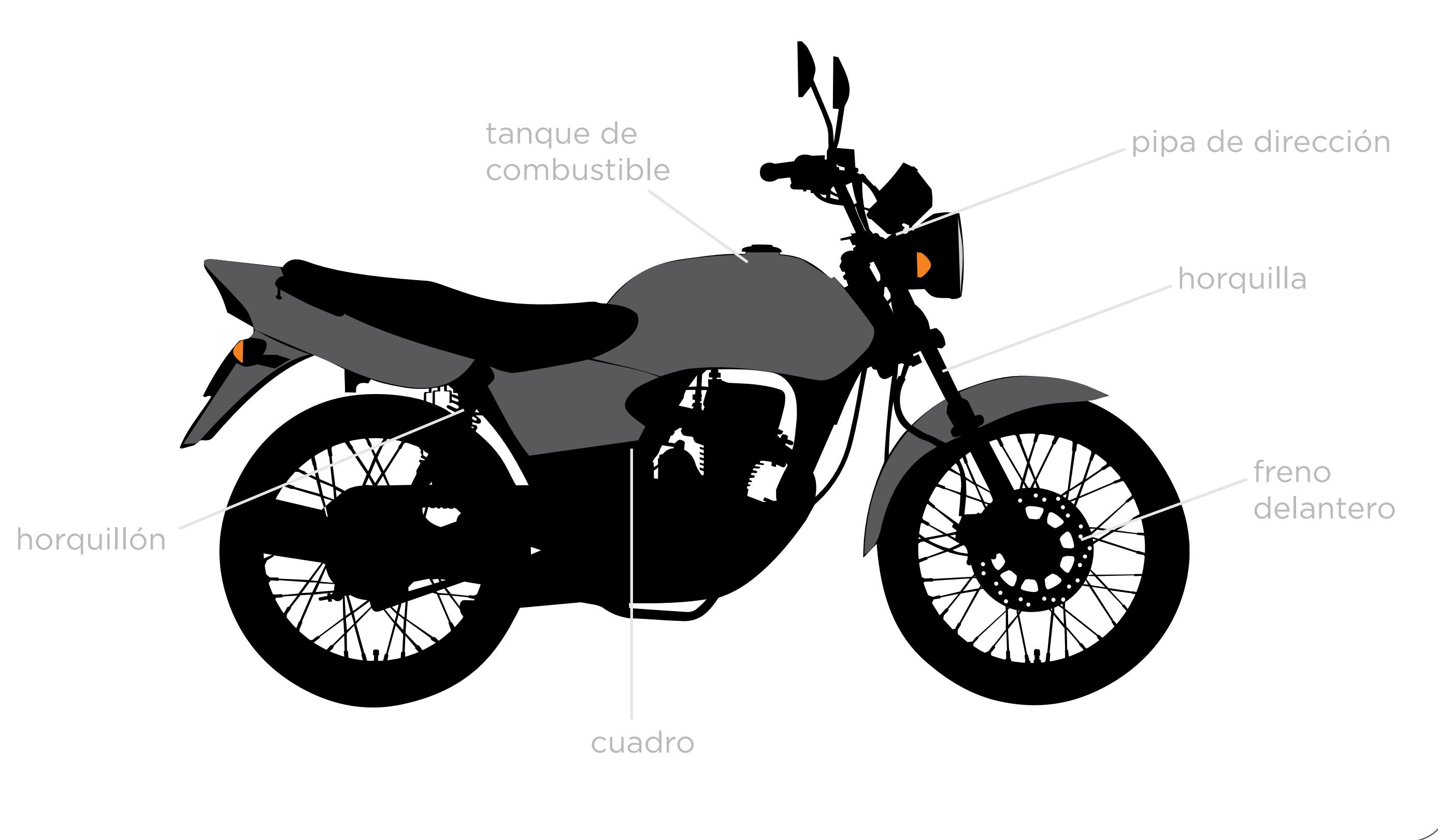
3. Tanque de combustible: recipiente que aloja el combustible.

4. Horquillón o basculante: pieza que unida al cuadro mediante un eje, sujetla la rueda trasera y uno de los extremos de la suspensión trasera.

5. Frenos delantero y trasero: son los encargados de detener la motocicleta, pueden ser de disco o de tambor.

6. Pipa de dirección: une la horquilla al cuadro, aloja en su interior unos rulemanes que permiten girar la dirección.

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





MÓDULO 03

LA MOTOCICLETA COMPONENTES Y SEGURIDAD

Componentes de una motocicleta

Mantenimiento de la motocicleta

Equipamiento de protección

Indice > Módulo 03: La motocicleta - Componentes y seguridad > Componentes de la motocicleta

Componentes de la motocicleta

Chasis

Motor

Ruedas

Caja de cambios

Transmisión

Sistema de frenos

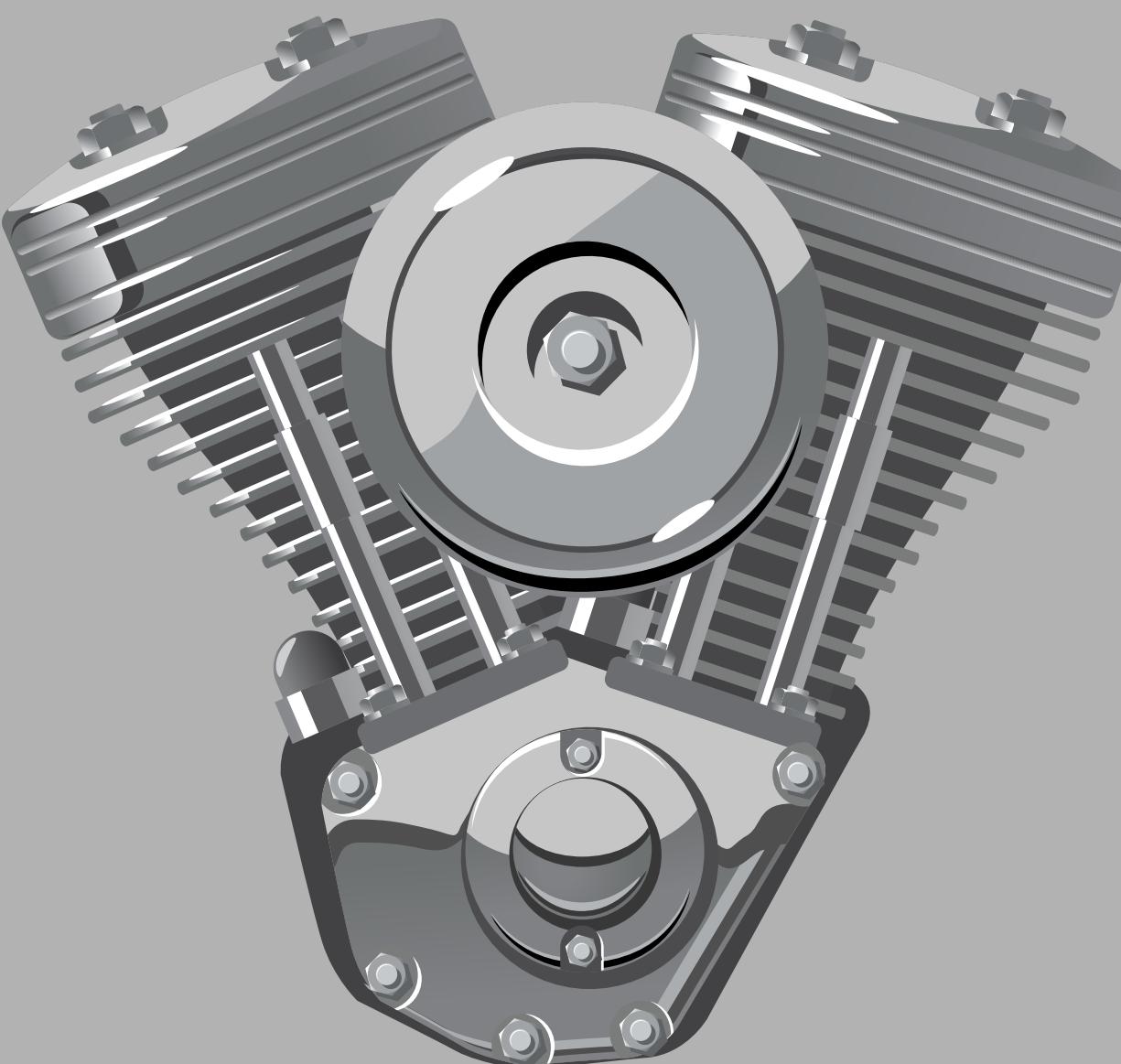
Sistema eléctrico y luces

Motor

Los motores más comunes en las motocicletas son los de combustión de dos y de cuatro tiempos. En los motores de cuatro tiempos, el sistema de lubricación se encuentra separado. En los 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).





MÓDULO 03 LA MOTOCICLETA COMPONENTES Y SEGURIDAD

Componentes de una motocicleta

Mantenimiento de la motocicleta

Equipamiento de protección

Indice > Módulo 03: La motocicleta - Componentes y seguridad > Componentes de la motocicleta

Componentes de la motocicleta

Chasis

Motor

Ruedas

Caja de cambios

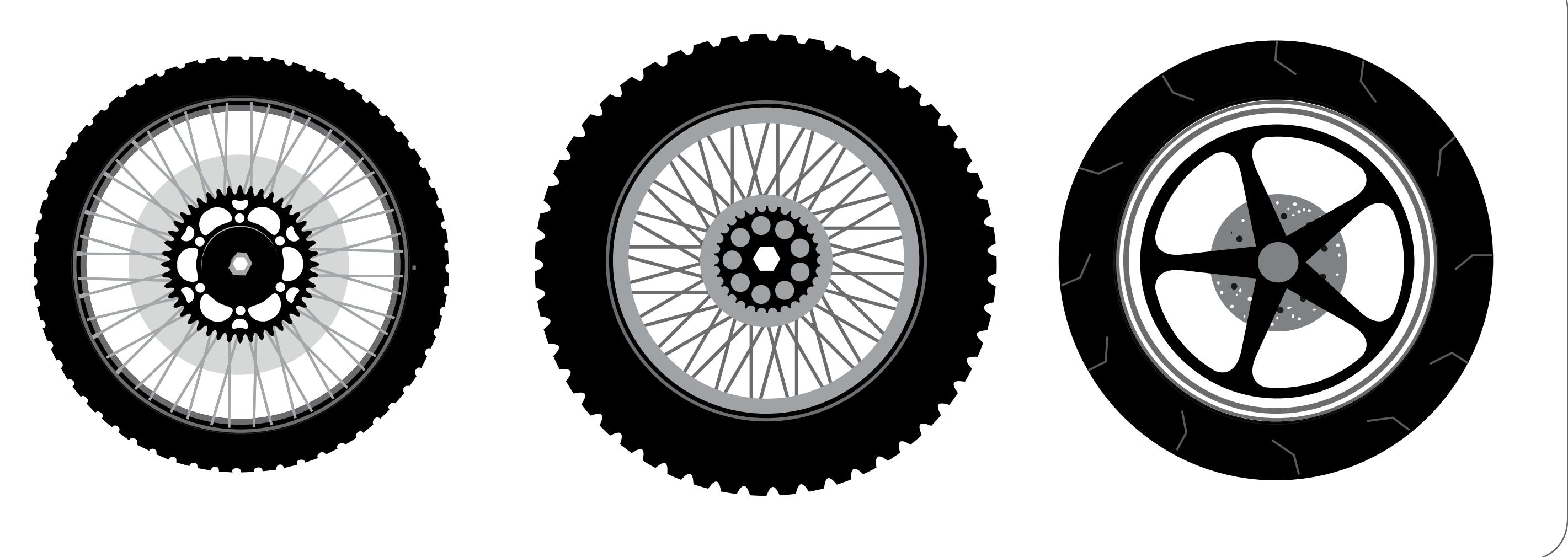
Transmisión

Sistema de frenos

Sistema eléctrico y luces

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.





Componentes de una motocicleta

Mantenimiento de la motocicleta

Equipamiento de protección

Indice > Módulo 03: La motocicleta - Componentes y seguridad > Componentes de la motocicleta

Componentes de la motocicleta

Chasis

Motor

Ruedas

Caja de cambios

Transmisión

Sistema de frenos

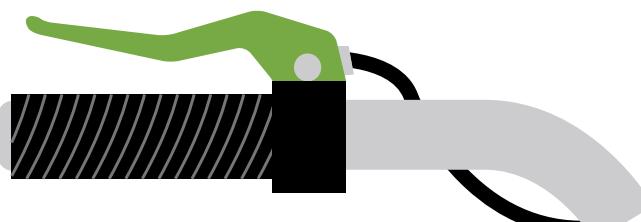
Sistema eléctrico y luces

Caja de cambios

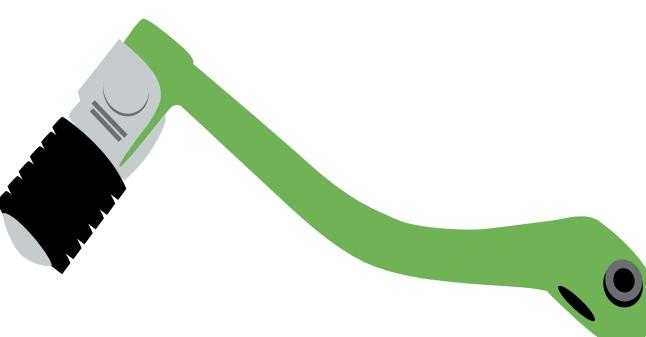
La mayoría de las motocicletas utilizan una caja de cambios de velocidad secuencial. La palanca de cambios se mueve hacia arriba y hacia abajo, a través de los engranajes.

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.



embrague



palanca de cambios



MÓDULO 03 LA MOTOCICLETA COMPONENTES Y SEGURIDAD

Componentes de una motocicleta

Mantenimiento de la motocicleta

Equipamiento de protección

Indice > Módulo 03: La motocicleta - Componentes y seguridad > Componentes de la motocicleta

Componentes de la motocicleta

Chasis

Motor

Ruedas

Caja de cambios

Transmisión

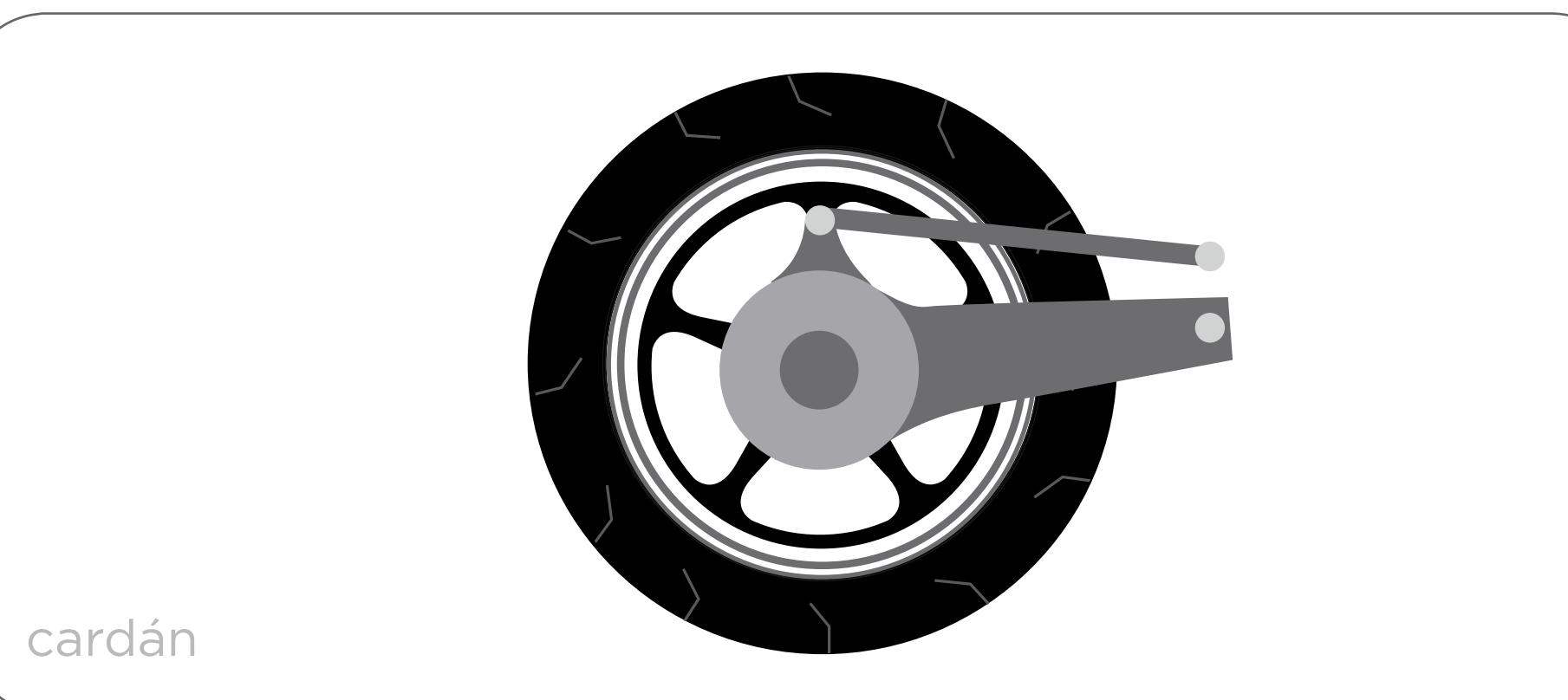
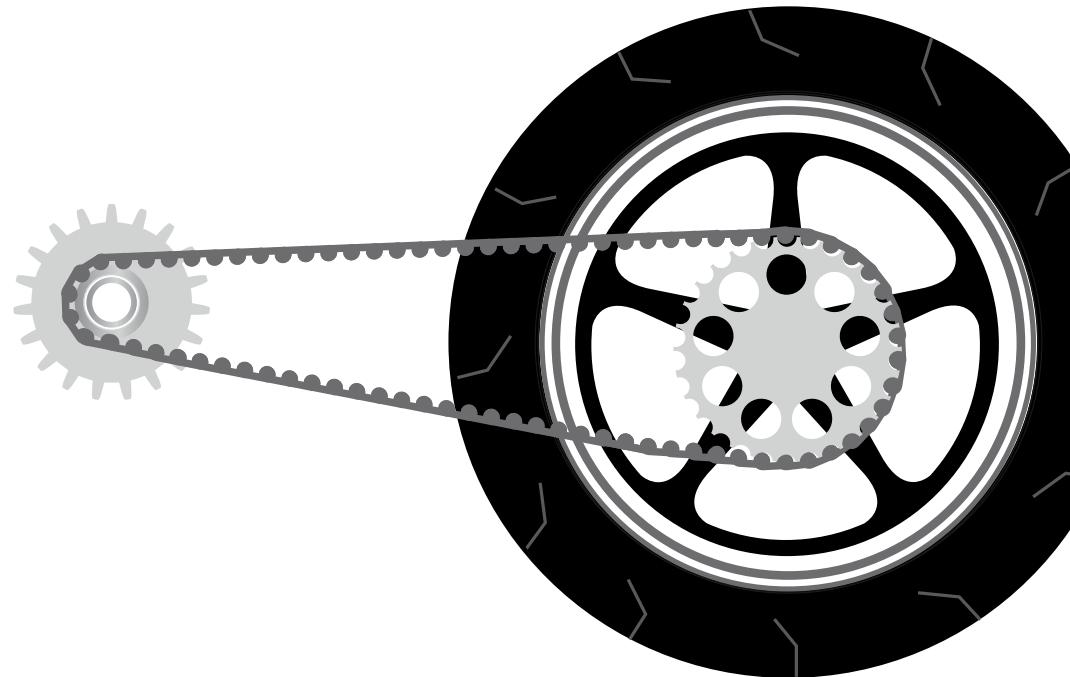
Sistema de frenos

Sistema eléctrico y luces

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 lubricación regulares.

El cardán o árbol articulado funciona igual que la transmisión de un automóvil. Muchas motos rurales 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.





Componentes de una motocicleta

Mantenimiento de la motocicleta

Equipamiento de protección

MÓDULO
03LA MOTOCICLETA
COMPONENTES Y SEGURIDADMÓDULO
03LA MOTOCICLETA
COMPONENTES Y SEGURIDAD[Índice](#) > Módulo 03: La motocicleta - Componentes y seguridad > Componentes de la motocicleta

Componentes de la motocicleta

Chasis

Motor

Ruedas

Caja de cambios

Transmisión

Sistema de frenos

Sistema eléctrico y luces

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 de 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.).



freno



freno a disco



Componentes de una motocicleta

Mantenimiento de la motocicleta

Equipamiento de protección

Indice > Módulo 03: La motocicleta - Componentes y seguridad > Componentes de la motocicleta

Componentes de la motocicleta

Chasis

Motor

Ruedas

Caja de cambios

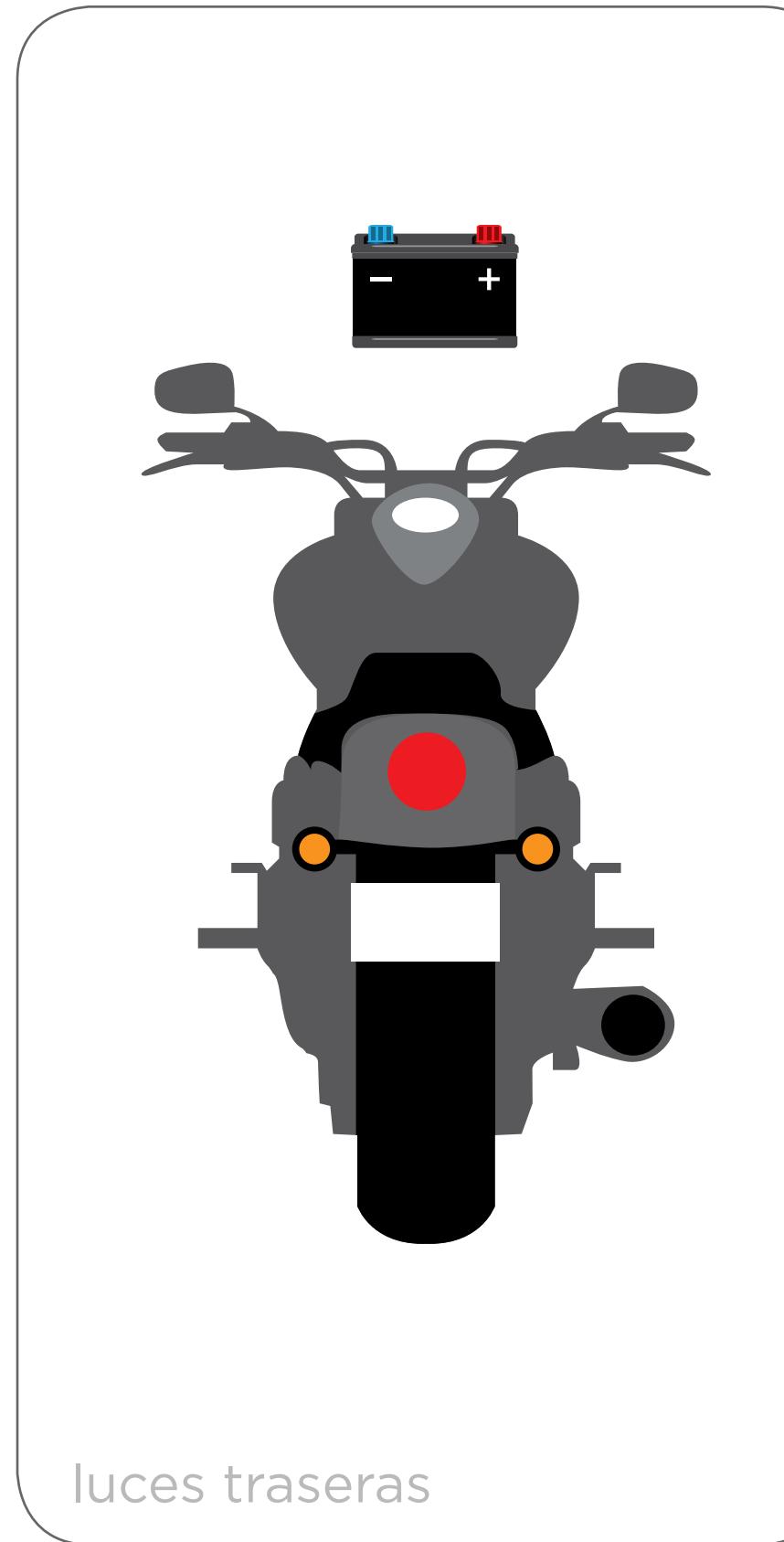
Transmisión

Sistema de frenos

Sistema eléctrico y luces

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.





MÓDULO 03 LA MOTOCICLETA COMPONENTES Y SEGURIDAD

Componentes de una motocicleta

Mantenimiento de la motocicleta

Equipamiento de protección

Indice > Módulo 03: La motocicleta - Componentes y seguridad > Mantenimiento de la motocicleta

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, revisar que esté bien lubricada y tensa. Si los dientes del piñón están poniéndose puntiagudos, es tiempo de cambiar el sistema completo. Si la transmisión es por cardán, controlar el nivel de aceite.
- Revisar el embrague, el acelerador y la caja de cambios.
- En el sistema de frenos revisar tanto las pastillas de frenos como el nivel de fluido en el receptor.
- Revisar frecuentemente la presión de los neumáticos en frío.
- Los neumáticos no deben 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 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 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 los pedales y de sus gomas.
- Llevar siempre un juego de herramientas, un chaleco reflectante y el manual de la motocicleta, que será de ayuda para poder solucionar problemas en forma inmediata.



MÓDULO 03 LA MOTOCICLETA COMPONENTES Y SEGURIDAD

[Componentes de una motocicleta](#)
[Mantenimiento de la motocicleta](#)
[Equipamiento de protección](#)
[Índice](#) > Módulo 03: La motocicleta - Componentes y seguridad > Equipamiento de protección

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:

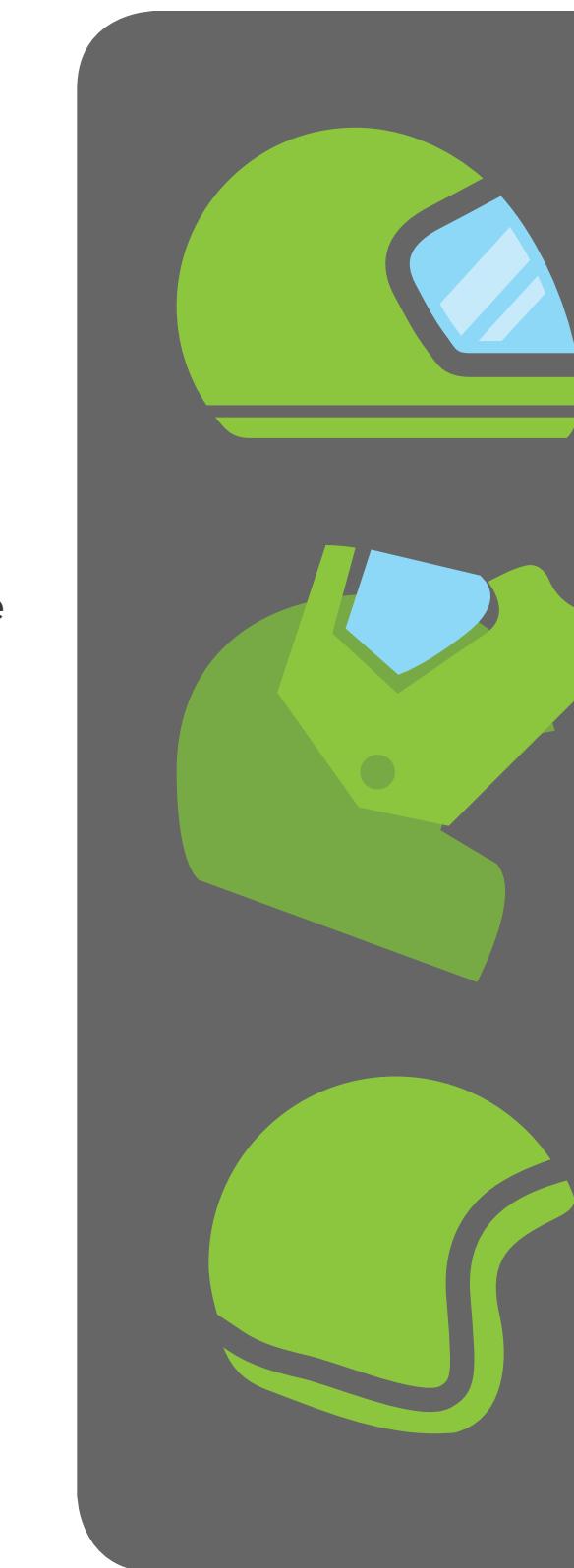
- Para que no cause incomodidad con presiones en ciertos lugares.
- Para que no se salga en caso de siniestro o golpes.

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.

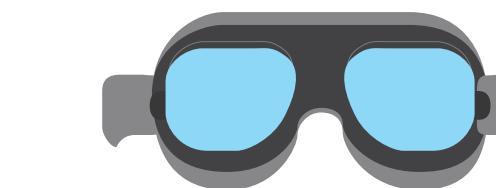
Tipos de casco:

- Integral
- Rebatible
- Abierto



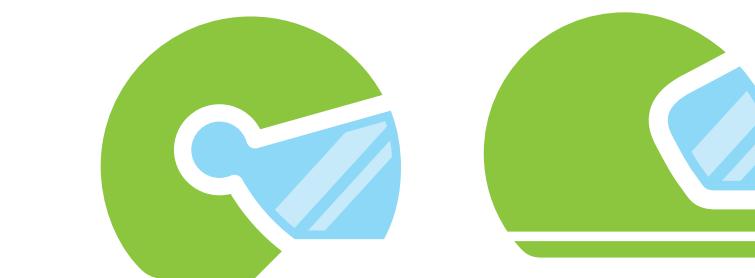
Gafas o antiparras

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



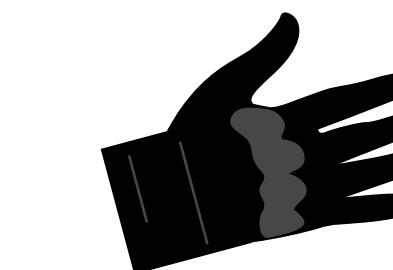
Visores

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 tiene visor el conductor deberá usar anteojos.



Guantes

Protegen del frío, el 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.





REGLAS PARA UNA CONDUCCIÓN ADECUADA

MÓDULO

4



MÓDULO 04

REGLAS PARA UNA CONDUCCIÓN ADECUADA

[Subida a la moto](#)

[Conducción defensiva
y responsable](#)

[La postura](#)

[La frenada](#)

[Las curvas](#)

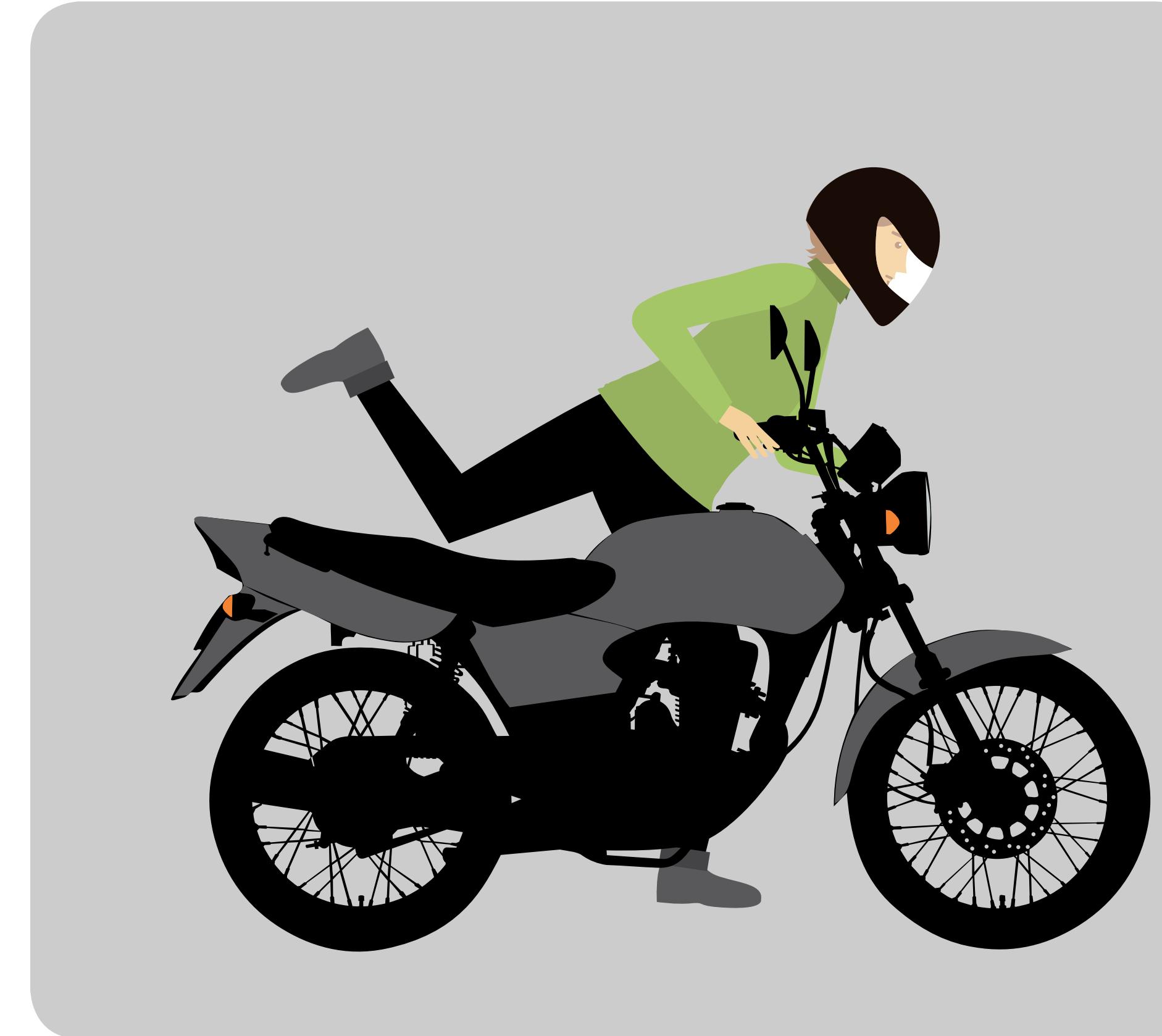
[Acelerador, embrague y cambios](#)

[Conducción con pasajero
y con carga](#)

[Índice](#) > Módulo 04: Reglas para una conducción adecuada > Subida a la moto

Subida a la moto

Al subir a la motocicleta se debe tener puesto el pie lateral para evitar 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.





MÓDULO 04

REGLAS PARA UNA CONDUCCIÓN ADECUADA

Subida a la moto

Conducción defensiva
y responsable

La postura

La frenada

Las curvas

Acelerador, embrague y cambios

Conducción con pasajero
y con carga

[Índice](#) > Módulo 04: Reglas para una conducción adecuada > Conducción defensiva y responsable

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 prudente 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.

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 evitar el peligro, independientemente de las acciones de los demás, de las condiciones climáticas o del estado de la carretera y el tránsito.

Conducción responsable:

- No exceder los límites de velocidad permitidos.
- Usar el casco correctamente sujetado (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 detrás del conductor.
- Inclinarse con el movimiento del conductor para evitar que el aire que roza el cuerpo desequilibre la aerodinámica del rodado.

MÓDULO 04

REGLAS PARA UNA CONDUCCIÓN ADECUADA

Subida a la moto

Conducción defensiva
y responsable

La postura

La frenada

Las curvas

Acelerador, embrague y cambios

Conducción con pasajero
y con carga

[Índice](#) > Módulo 04: Reglas para una conducción adecuada > La postura

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.





MÓDULO 04

REGLAS PARA UNA CONDUCCIÓN ADECUADA

Subida a la moto

Conducción defensiva
y responsable

La postura

La frenada

Las curvas

Acelerador, embrague y cambios

Conducción con pasajero
y con carga

Indice > Módulo 04: Reglas para una conducción adecuada > 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 FRENSOS: 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, concurrencia 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 al suelo.

Frenada de emergencia

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

- Se deben 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 al bloqueo.
- Se debe mantener la motocicleta en forma derecha y en línea recta.
- Se debe mirar hacia donde está yendo.
- En caso 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.



MÓDULO 04

REGLAS PARA UNA CONDUCCIÓN ADECUADA

- Subida a la moto
- Conducción defensiva y responsable
- La postura
- La frenada
- Las curvas**
- Acelerador, embrague y cambios
- Conducción con pasajero y con carga

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 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, 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 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, y 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.





MÓDULO 04

REGLAS PARA UNA CONDUCCIÓN ADECUADA

- Subida a la moto
- Conducción defensiva y responsable
- La postura
- La frenada
- Las curvas
- Acelerador, embrague y cambios

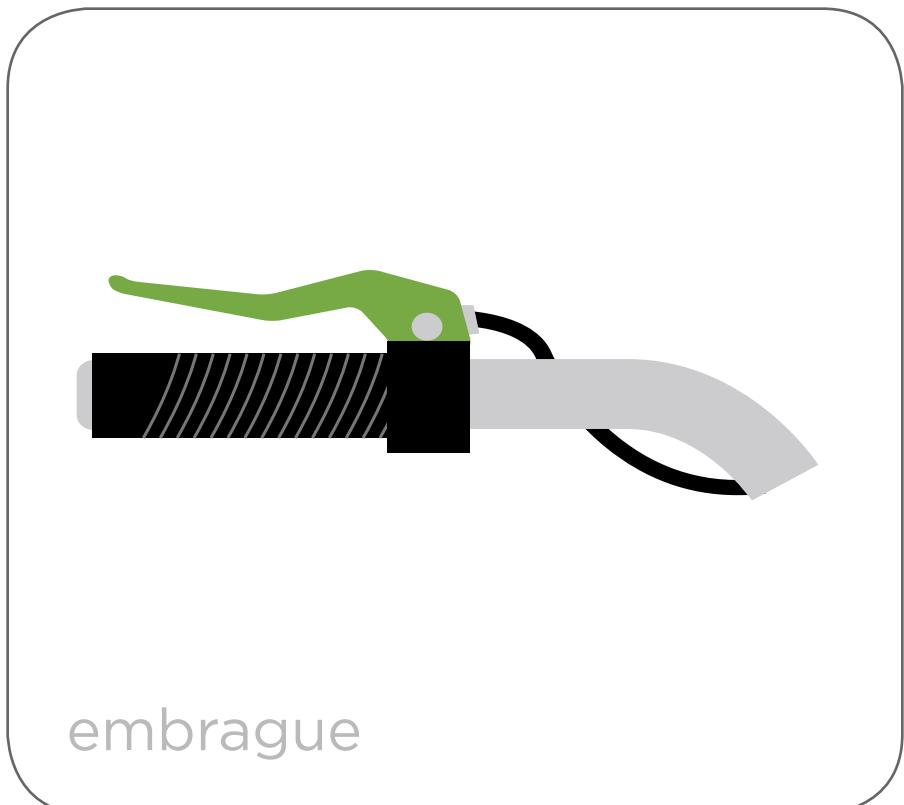
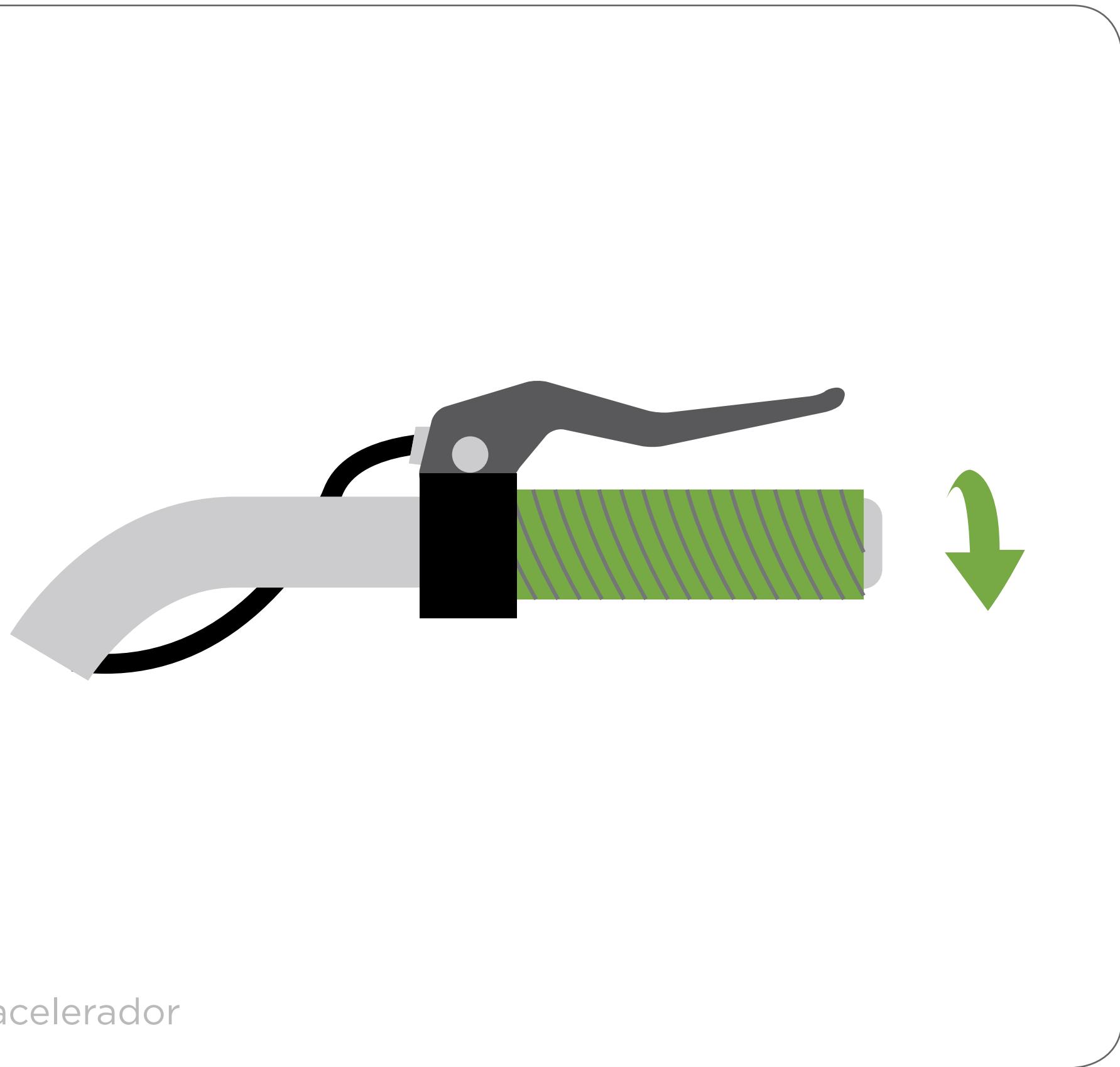
- Conducción con pasajero y con carga

[Índice](#) > Módulo 04: Reglas para una conducción adecuada > Acelerador, embrague y cambios

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.





MÓDULO 04

REGLAS PARA UNA CONDUCCIÓN ADECUADA

Subida a la moto

Conducción defensiva
y responsable

La postura

La frenada

Las curvas

Acelerador, embrague y cambios

Conducción con pasajero
y con carga

[Índice](#) > Módulo 04: Reglas para una conducción adecuada > Conducción con pasajero y con carga

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 que está 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, esperar de a pares.
- Cuando se 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 balanceándose.

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 dificultaría 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 colocar mucho peso.

**ATENCIÓN: NO EXCEDER
EL MÁXIMO LÍMITE DE CARGA.
40 kg. para ciclomotor
y 100 kg. para motocicletas.**



MÓDULO

05

LA CONDUCCIÓN
Principios Generales



MÓDULO 05

LA CONDUCCIÓN PRINCIPIOS GENERALES

Tránsito y comportamiento humano

La motocicleta

Prioridades de paso y circulación

Campo visual

Puntos ciegos

Distancias de seguridad

Las maniobras: giro y anticipación

Adelantamiento: maniobras
de sobre paso

Eventos durante la conducción

Contextos de conducción

Uso de luces

Peatones y bicicletas

Indice > Módulo 05: La conducción > Tránsito y comportamiento humano

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 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).



MÓDULO 05

LA CONDUCCIÓN

PRINCIPIOS GENERALES

Tránsito y comportamiento humano

La motocicleta

Prioridades de paso y circulación

Campo visual

Puntos ciegos

Distancias de seguridad

Las maniobras: giro y anticipación

Adelantamiento: maniobras
de sobrepaso

Eventos durante la conducción

Contextos de conducción

Uso de luces

Peatones y bicicletas

Indice > Módulo 05: La conducción > La motocicleta

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 sí 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.





MÓDULO 05

LA CONDUCCIÓN

PRINCIPIOS GENERALES

Tránsito y comportamiento humano

La motocicleta

Prioridades de paso y circulación

Campo visual

Puntos ciegos

Distancias de seguridad

Las maniobras: giro y anticipación

Adelantamiento: maniobras de sobrepaso

Eventos durante la conducción

Contextos de conducción

Uso de luces

Peatones y bicicletas

Índice > Módulo 05: La conducción > Prioridades de paso y circulación

Prioridades de paso y circulación

Prioridades de paso

Circulación por carril derecho

En caravana

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 rotundas.
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.
8. 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.





MÓDULO 05

LA CONDUCCIÓN PRINCIPIOS GENERALES

Tránsito y comportamiento humano

La motocicleta

Prioridades de paso y circulación

Campo visual

Puntos ciegos

Distancias de seguridad

Las maniobras: giro y anticipación

Adelantamiento: maniobras de sobre paso

Eventos durante la conducción

Contextos de conducción

Uso de luces

Peatones y bicicletas

Índice > Módulo 05: La conducción > Prioridades de paso y circulación

Prioridades de paso y circulación

Prioridades de paso

En caravana

Circulación por carril derecho

Circulación por 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.



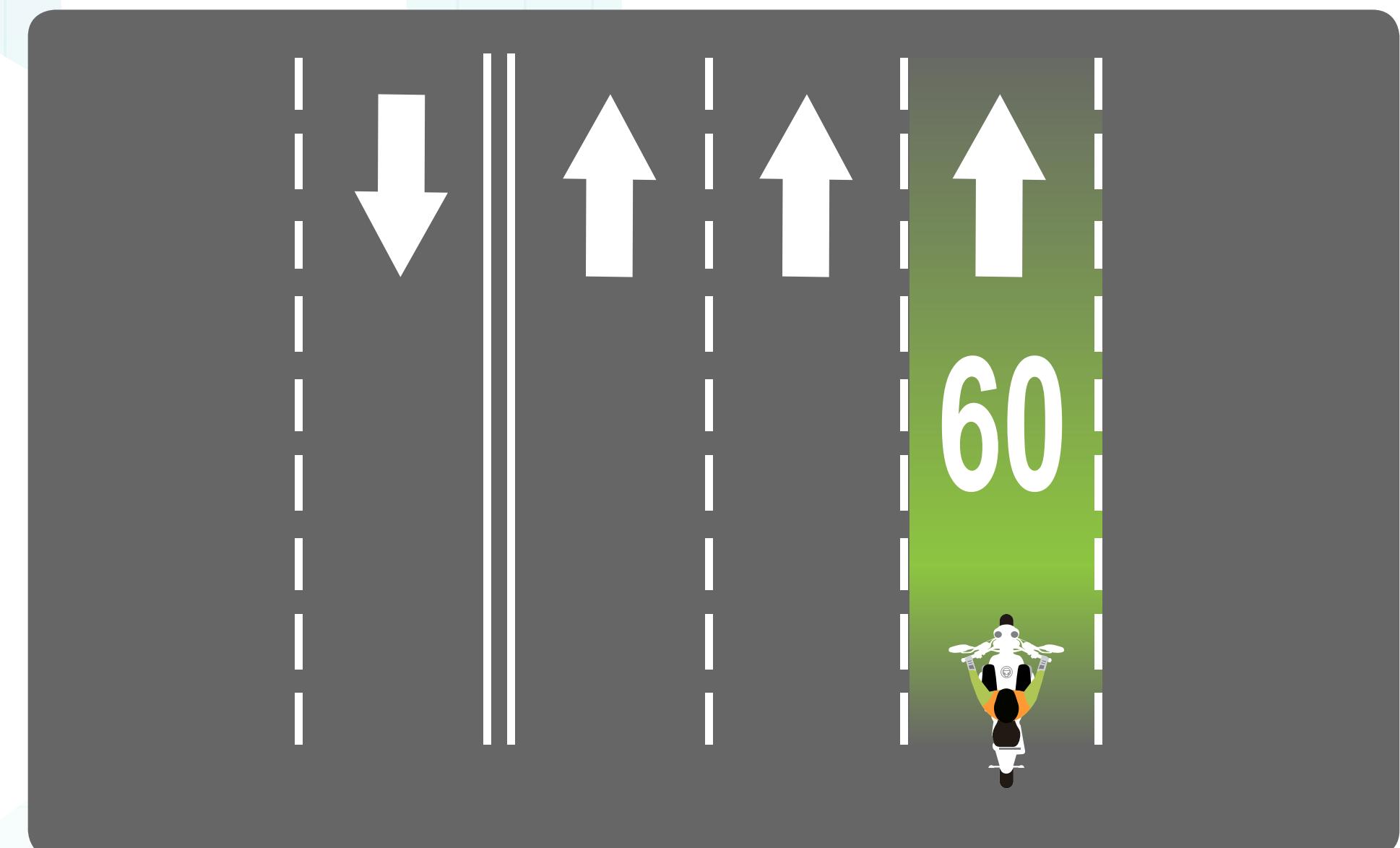
Observar si el camino se encuentra **dentro** o **fuera** de una **zona habitada**.



Prestar atención a la **señalización** existente.



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





MÓDULO 05

LA CONDUCCIÓN

PRINCIPIOS GENERALES

Tránsito y comportamiento humano

La motocicleta

Prioridades de paso y circulación

Campo visual

Puntos ciegos

Distancias de seguridad

Las maniobras: giro y anticipación

Adelantamiento: maniobras de sobre paso

Eventos durante la conducción

Contextos de conducción

Uso de luces

Peatones y bicicletas

Índice > Módulo 05: La conducción > Prioridades de paso y circulación

Prioridades de paso y circulación

Prioridades de paso

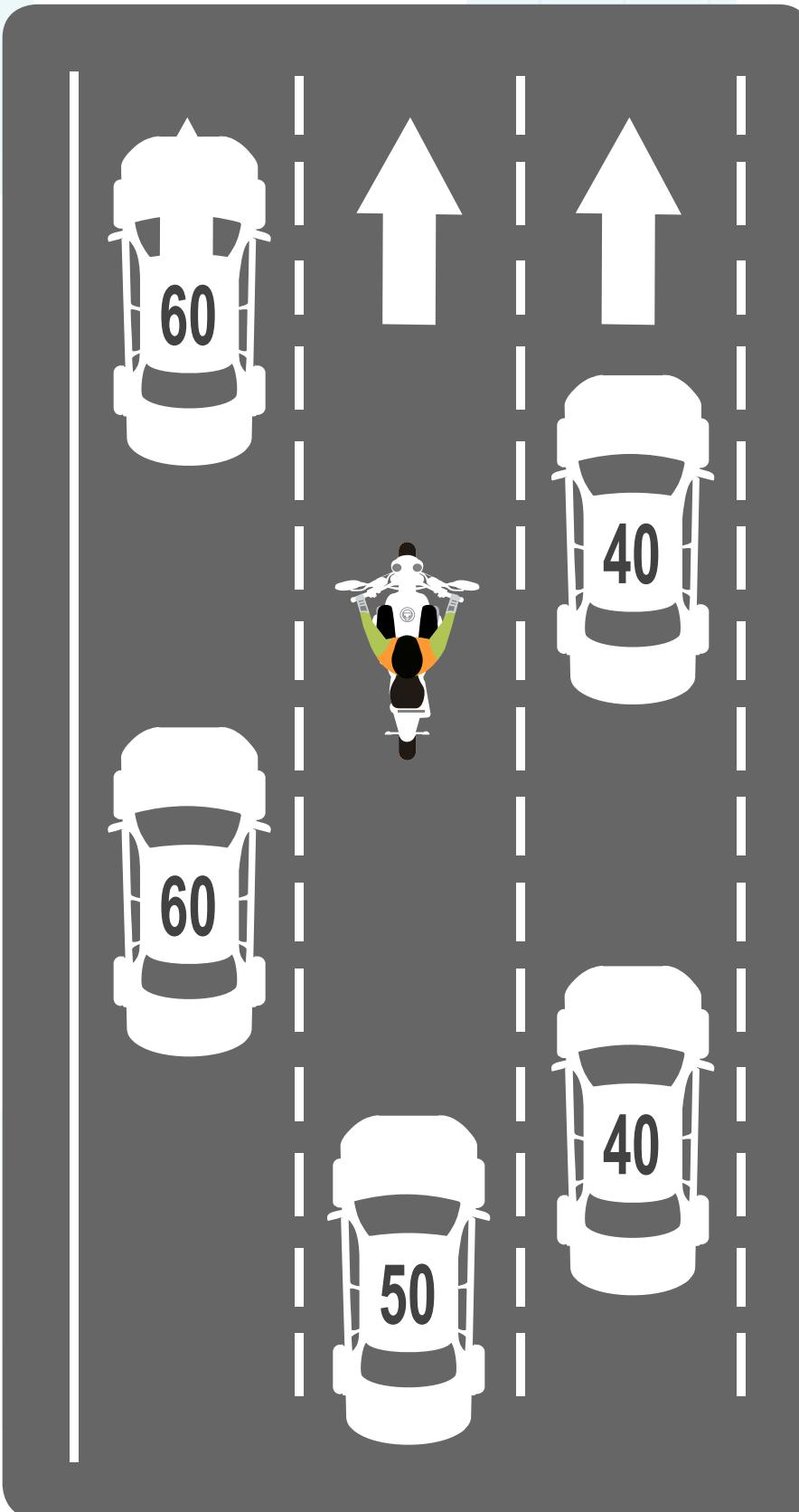
En caravana

Circulación por carril derecho

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 de la motocicleta 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.





MÓDULO 05

LA CONDUCCIÓN

PRINCIPIOS GENERALES

Tránsito y comportamiento humano

La motocicleta

Prioridades de paso y circulación

Campo visual

Puntos ciegos

Distancias de seguridad

Las maniobras: giro y anticipación

Adelantamiento: maniobras
de sobre paso

Eventos durante la conducción

Contextos de conducción

Uso de luces

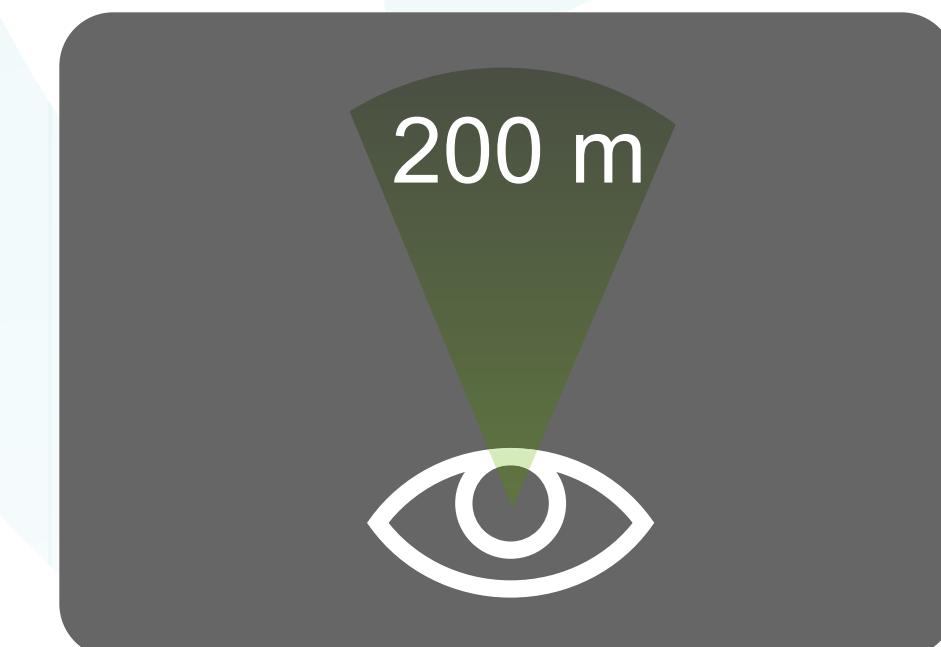
Peatones y bicicletas

Indice > Módulo 05: La conducción > Campo visual

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. La luz diurna facilita un amplio campo visual, por la posibilidad de utilizar los espejos y de girar la vista.

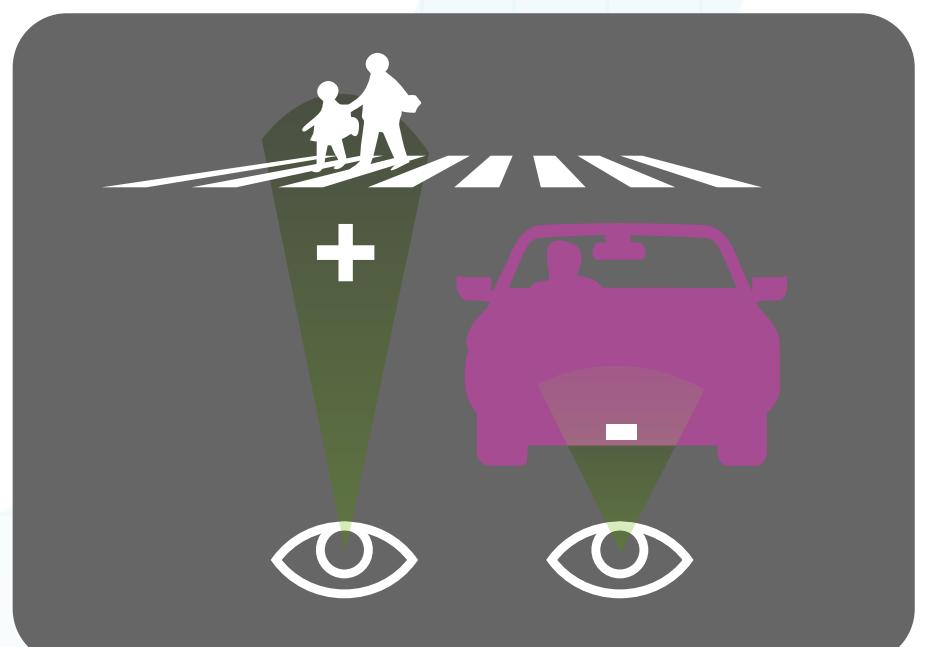
Recomendaciones para tener un adecuado campo visual:



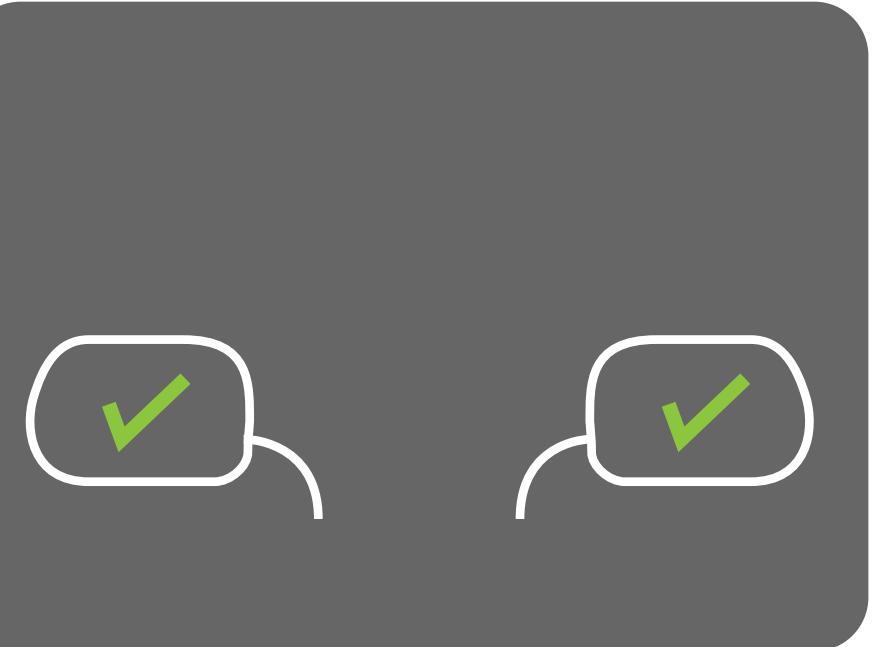
- Mirar hacia adelante a suficiente distancia, unos 200mts.



- Utilizar los espejos retrovisores.



- Mirar con atención alternativamente a mayor o menor lejanía.



- Mantener una posición adecuada de los espejos.



MÓDULO 05

LA CONDUCCIÓN PRINCIPIOS GENERALES

Tránsito y comportamiento humano

La motocicleta

Prioridades de paso y circulación

Campo visual

Puntos ciegos

Distancias de seguridad

Las maniobras: giro y anticipación

Adelantamiento: maniobras de sobre paso

Eventos durante la conducción

Contextos de conducción

Uso de luces

Peatones y bicicletas

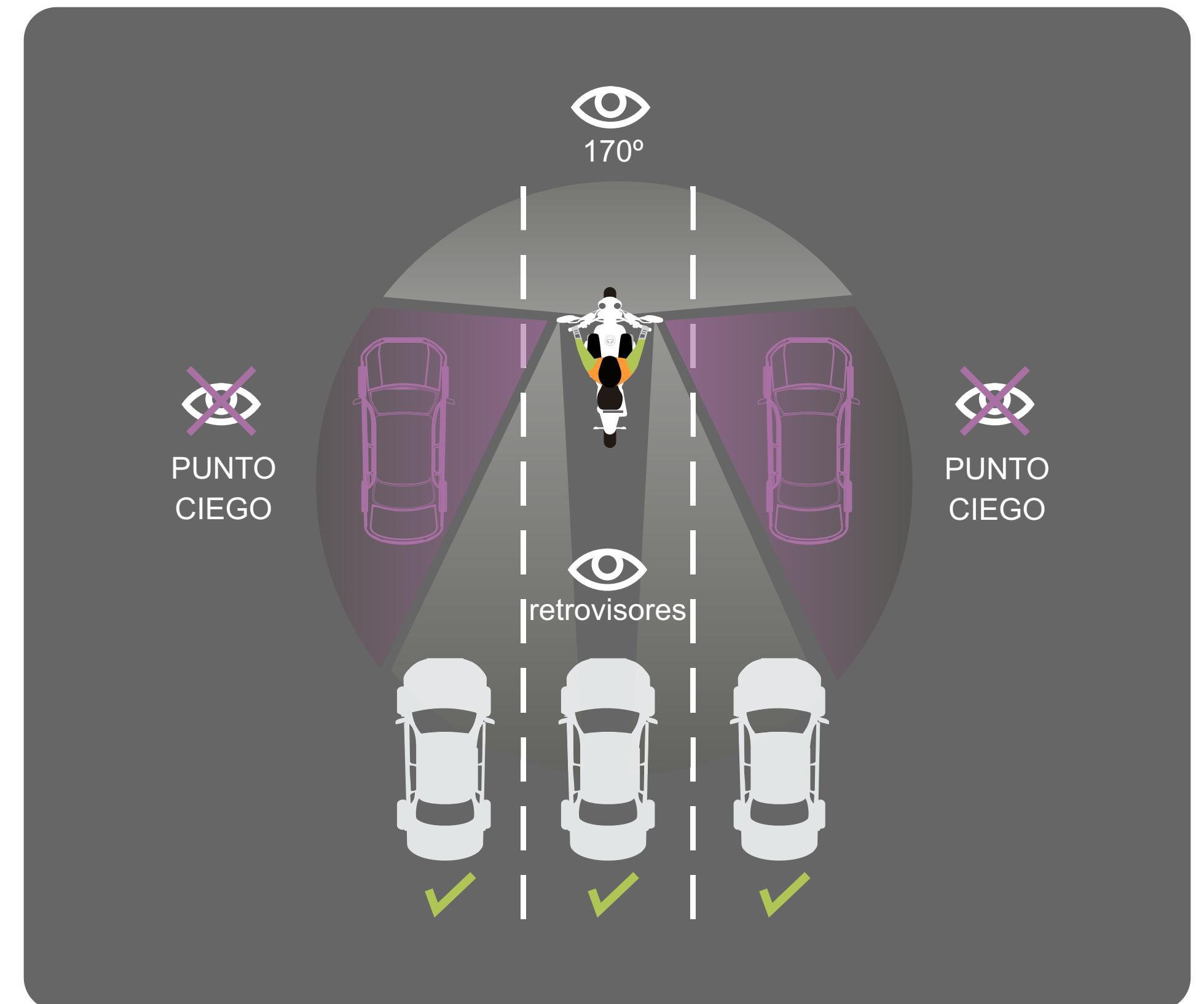
Indice > Módulo 05: La conducción > Puntos ciegos

Puntos ciegos

Es la **zona que el conductor no visualiza por no estar cubierta por los 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, sobre todo al ingresar a la autopista.

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.





MÓDULO 05

LA CONDUCCIÓN

PRINCIPIOS GENERALES

Tránsito y comportamiento humano

La motocicleta

Prioridades de paso y circulación

Campo visual

Puntos ciegos

Distancias de seguridad

Las maniobras: giro y anticipación

Adelantamiento: maniobras de sobreseño

Eventos durante la conducción

Contextos de conducción

Uso de luces

Peatones y bicicletas

Índice > Módulo 05: La conducción > La distancia de seguridad

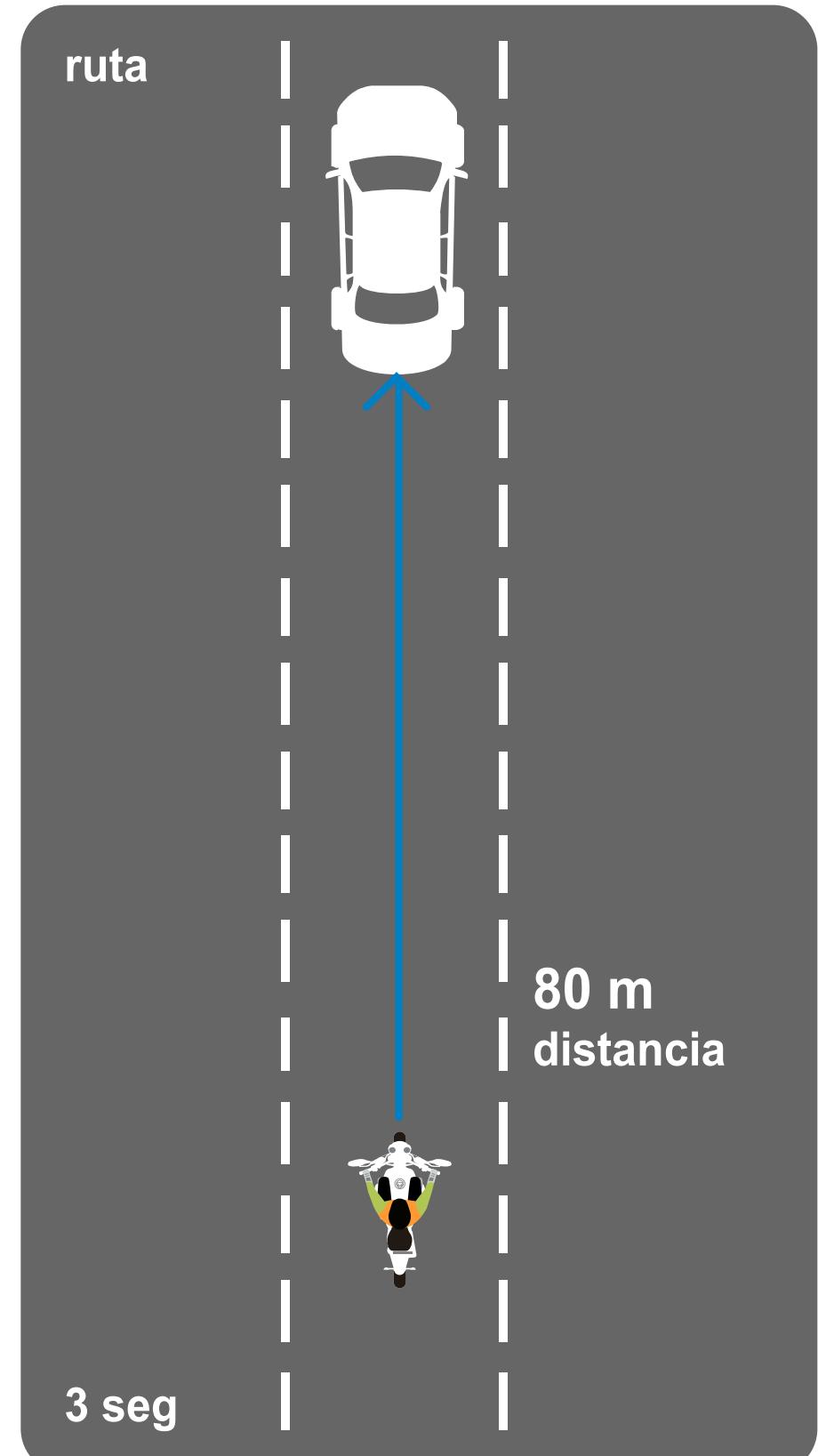
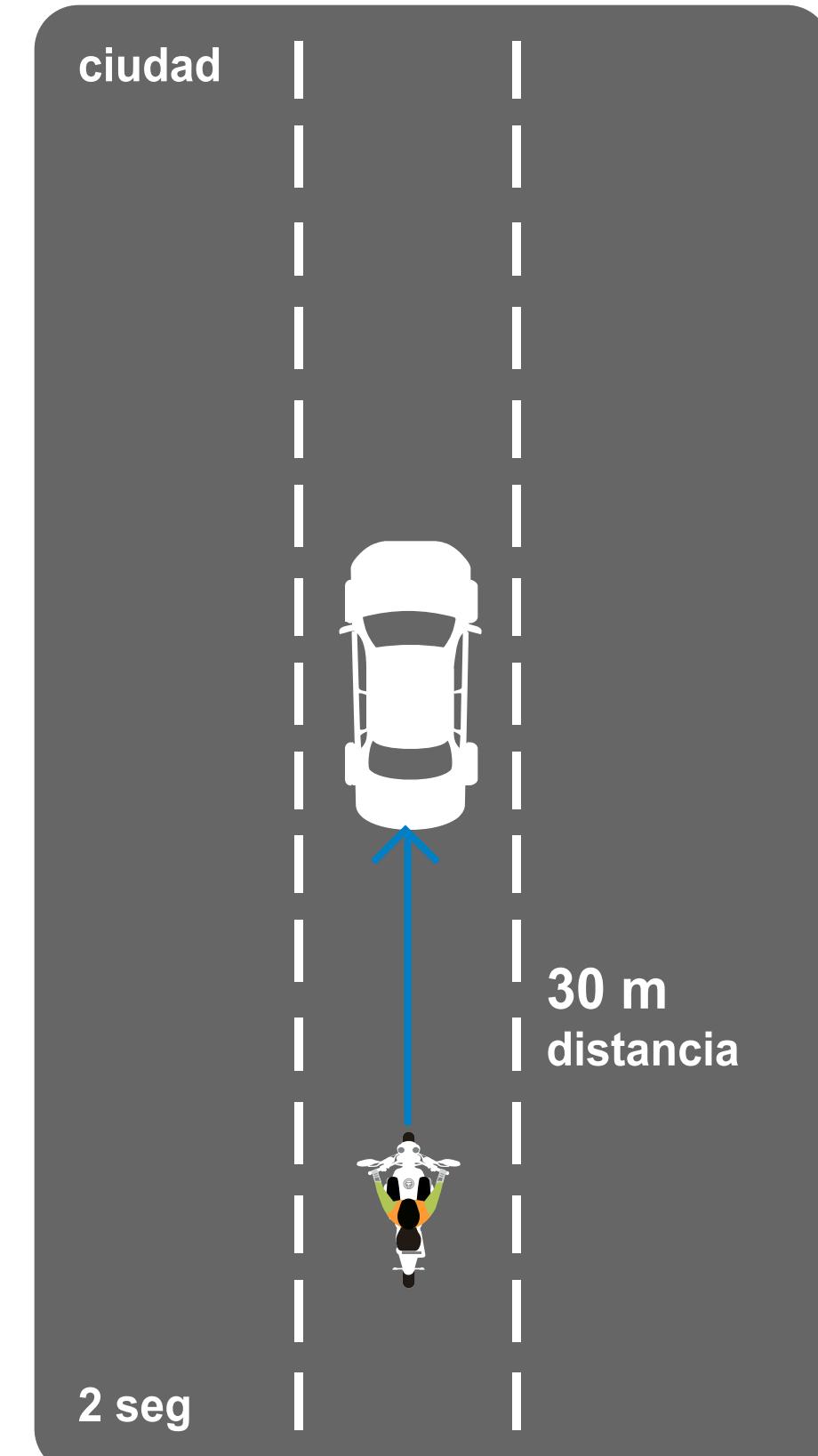
La distancia de seguridad

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.





MÓDULO 05 LA CONDUCCIÓN PRINCIPIOS GENERALES

Tránsito y comportamiento humano

La motocicleta

Prioridades de paso y circulación

Campo visual

Puntos ciegos

Distancias de seguridad

Las maniobras: giro y anticipación

Adelantamiento: maniobras de sobrepaso

Eventos durante la conducción

Contextos de conducción

Uso de luces

Peatones y bicicletas

Índice > Módulo 05: La conducción > Las maniobras: de giro y anticipación.

Las maniobras: de giro y anticipación

Maniobra de giro

Anticipación

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

Maniobra de giro

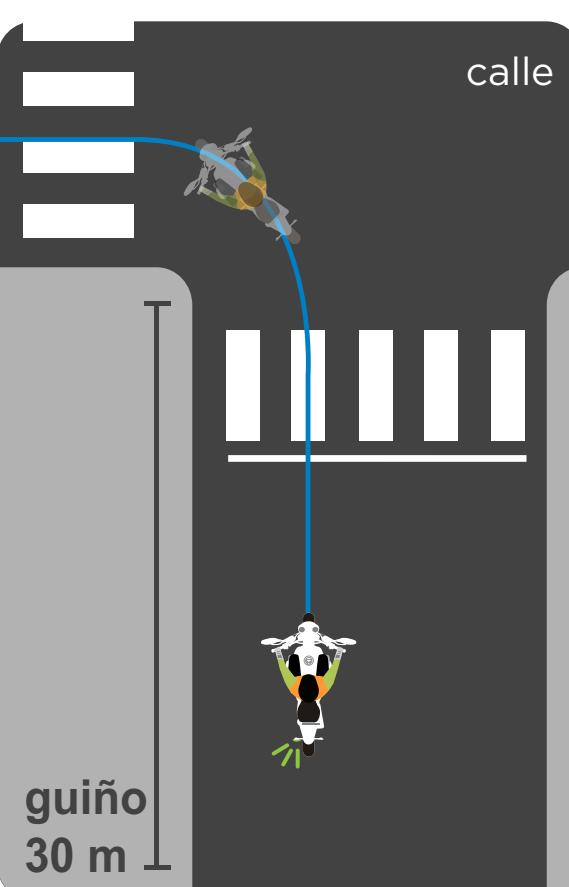
Al momento de realizar un giro, se debe tener presente que la preferencia de paso la tienen los demás, ya sean los peatones que cruzan la calle o los vehículos que circulan en sentido transversal o en sentido contrario por la calle que se transita.

La maniobra de giro debe ser indicada con anticipación y no debe realizarse de manera imprevista. Para ello será necesario 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.

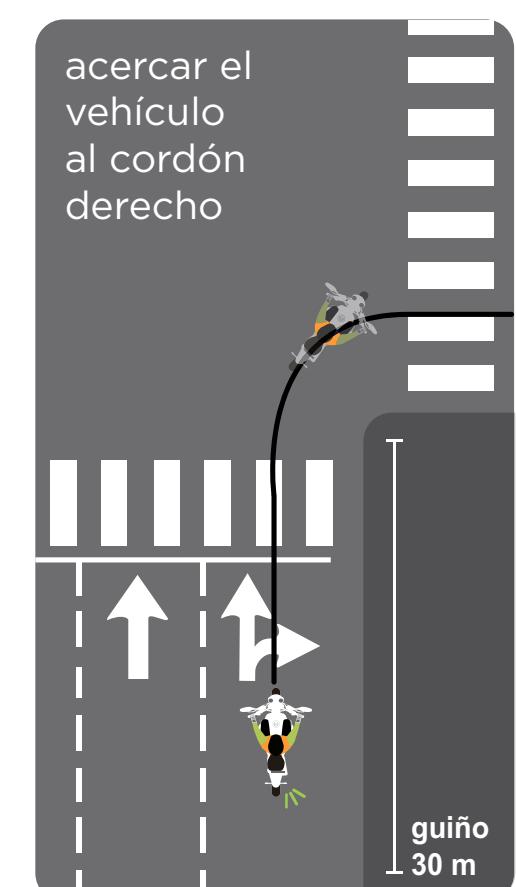
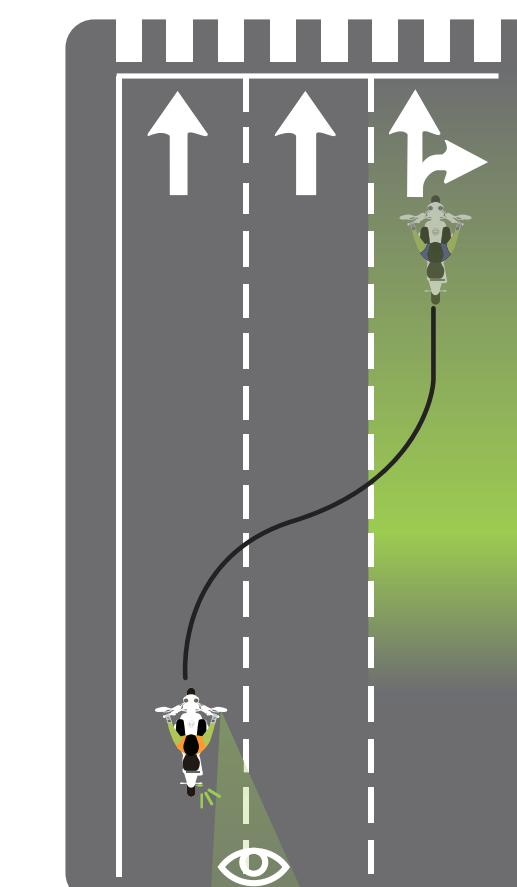
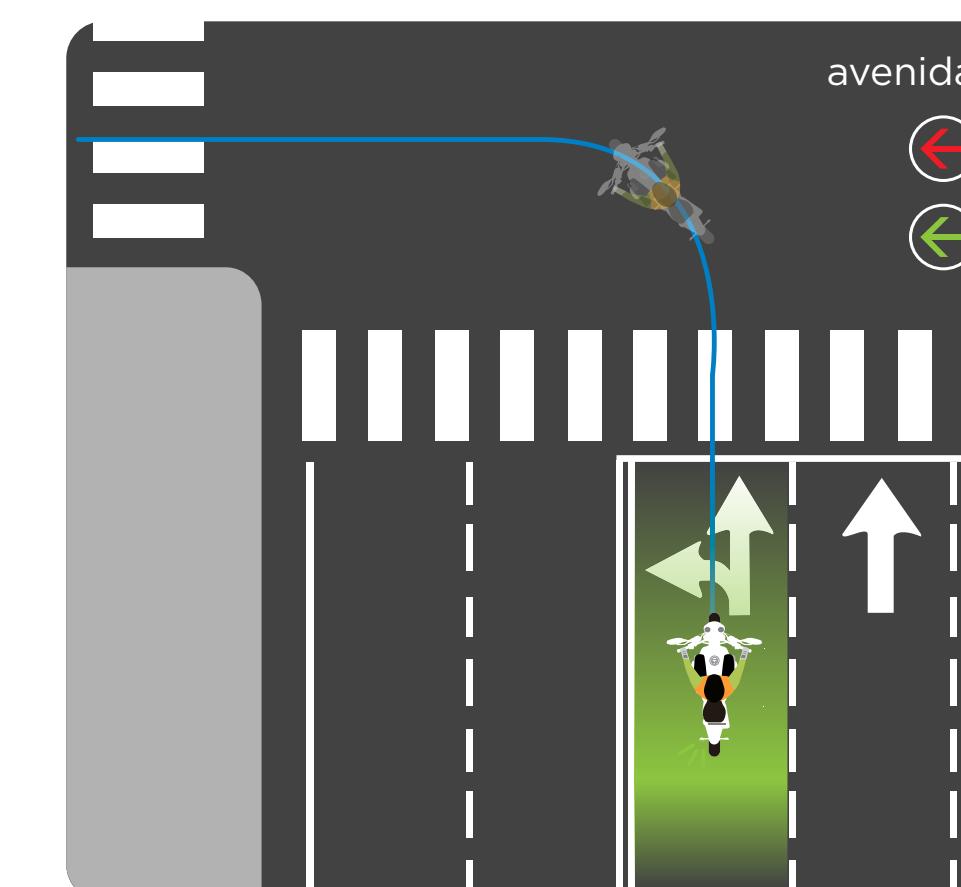
Giro a la izquierda

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 encuentran las ruedas en posición de giro, dobladas, y un automóvil embiste desde atrás, el mismo se impulsará contra el tráfico que viene de frente.



Giro a la derecha

Cuando se gira hacia la derecha se debe acercar el vehículo 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.





MÓDULO 05

LA CONDUCCIÓN PRINCIPIOS GENERALES

Tránsito y comportamiento humano

La motocicleta

Prioridades de paso y circulación

Campo visual

Puntos ciegos

Distancias de seguridad

Las maniobras: giro y anticipación

Adelantamiento: maniobras de sobreseño

Eventos durante la conducción

Contextos de conducción

Uso de luces

Peatones y bicicletas

Índice > Módulo 05: La conducción > Las maniobras: de giro y anticipación.

Las maniobras: de giro y anticipación.

Maniobra de giro

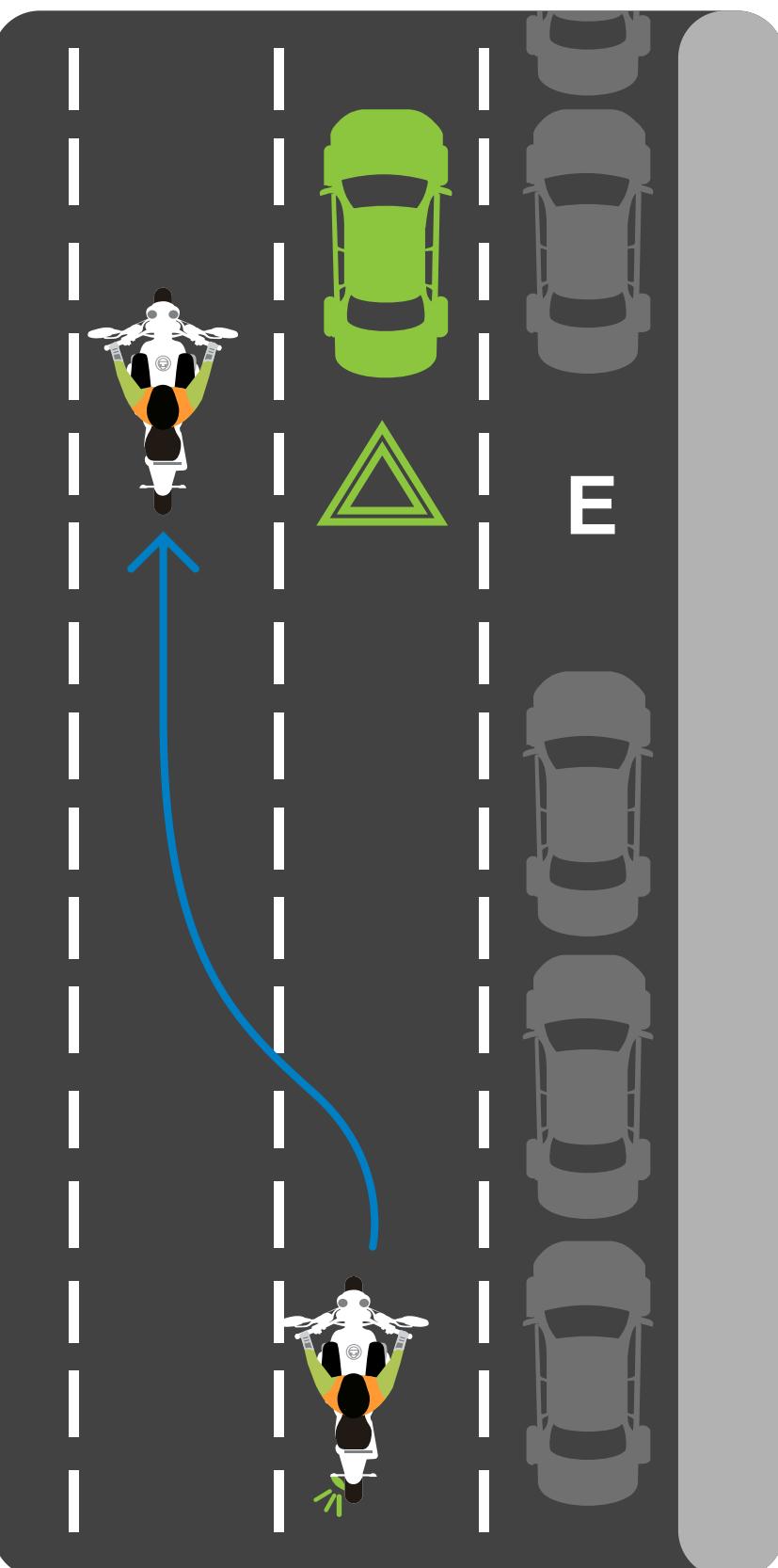
Anticipación

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.



MÓDULO
05LA CONDUCCIÓN
PRINCIPIOS GENERALES

Tránsito y comportamiento humano

La motocicleta

Prioridades de paso y circulación

Campo visual

Puntos ciegos

Distancias de seguridad

Las maniobras: giro y anticipación

Adelantamiento: maniobras de sobre

Eventos durante la conducción

Contextos de conducción

Uso de luces

Peatones y bicicletas

Índice > Módulo 05: La conducción > Adelantamiento: maniobras de sobre

Adelantamiento: maniobras de sobre

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).

Choque frontal por adelantamiento

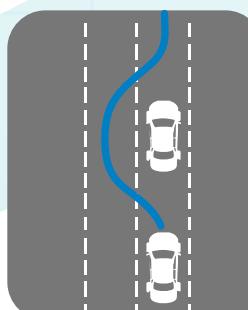
La maniobra de adelantamiento es muy peligrosa y es la principal causante de siniestros en zonas suburbanas.

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.

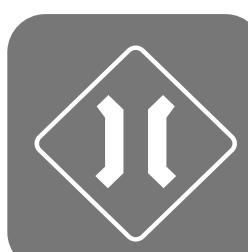


El adelantamiento a otro vehículo debe hacerse por la izquierda conforme a las siguientes reglas:

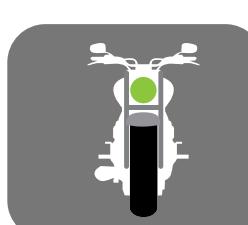
- El que sobre pasa debe constatar que la vía de su izquierda esté libre en una distancia suficiente como para evitar todo riesgo, y que ningún conductor que lo siga, esté a su vez sobre pasando.



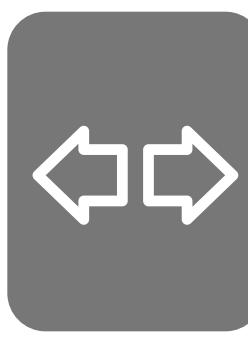
- Debe tener visibilidad suficiente y no iniciar la maniobra si se aproxima una curva, una encrucijada, un puente, la cima de una vía o un lugar peligroso.



- Debe advertir al sobre pasado su intención de sobre pasar por medio de destellos con las luces frontales bajas y altas o la bocina en zona rural.



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



- El vehículo sobre pasado debe reducir su velocidad.





MÓDULO 05 LA CONDUCCIÓN PRINCIPIOS GENERALES

Tránsito y comportamiento humano

La motocicleta

Prioridades de paso y circulación

Campo visual

Puntos ciegos

Distancias de seguridad

Las maniobras: giro y anticipación

Adelantamiento: maniobras de sobreseño

Eventos durante la conducción

Contextos de conducción

Uso de luces

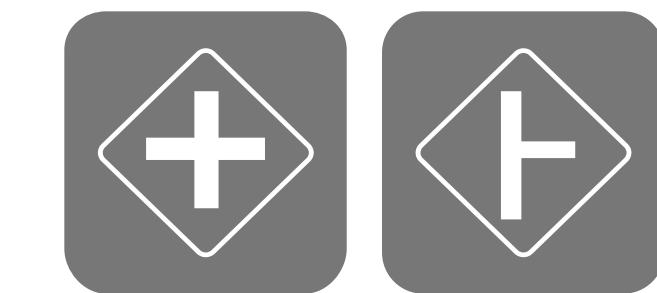
Peatones y bicicletas

Indice > Módulo 05: La conducción > Eventos durante la conducción

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.

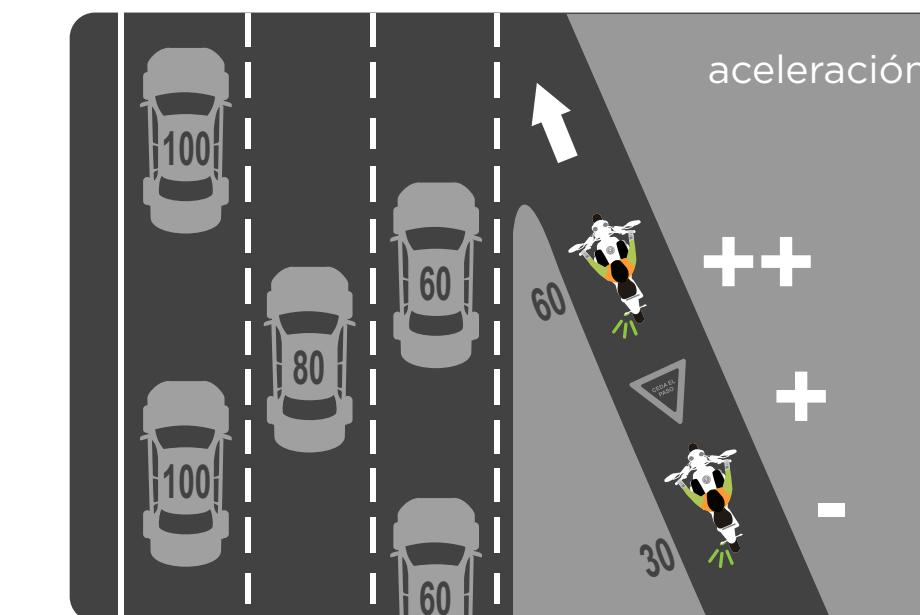
La circulación dentro de la rotonda será ininterrumpida y sin detenciones y dejando la zona central, no transitable, a la izquierda.

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.



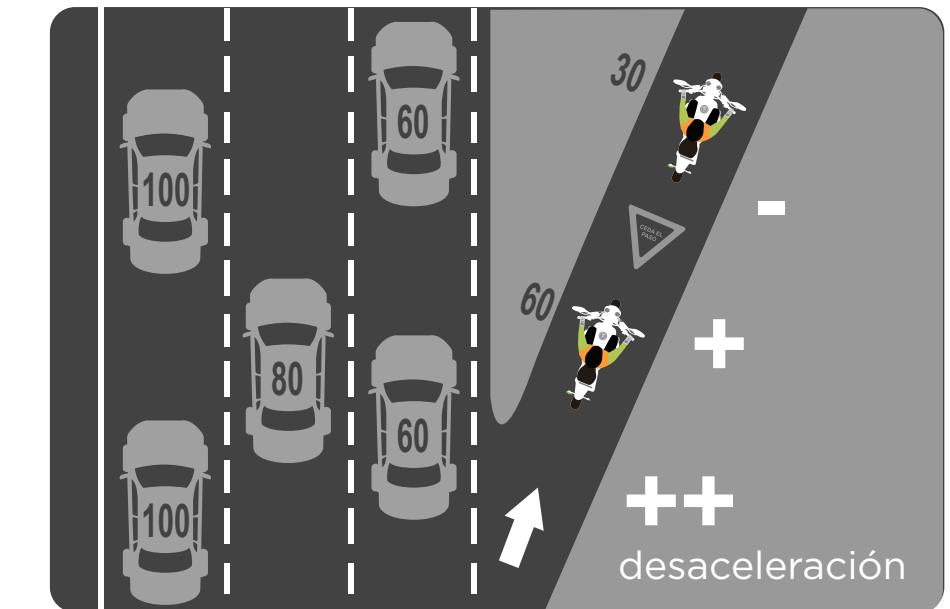
Incorporaciones a las carreteras

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.





MÓDULO 05 LA CONDUCCIÓN PRINCIPIOS GENERALES

Tránsito y comportamiento humano

La motocicleta

Prioridades de paso y circulación

Campo visual

Puntos ciegos

Distancias de seguridad

Las maniobras: giro y anticipación

Adelantamiento: maniobras
de sobre paso

Eventos durante la conducción

Contextos de conducción

Uso de luces

Peatones y bicicletas

Indice > Módulo 05: La conducción > Eventos durante la conducción

Eventos durante la conducción

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.

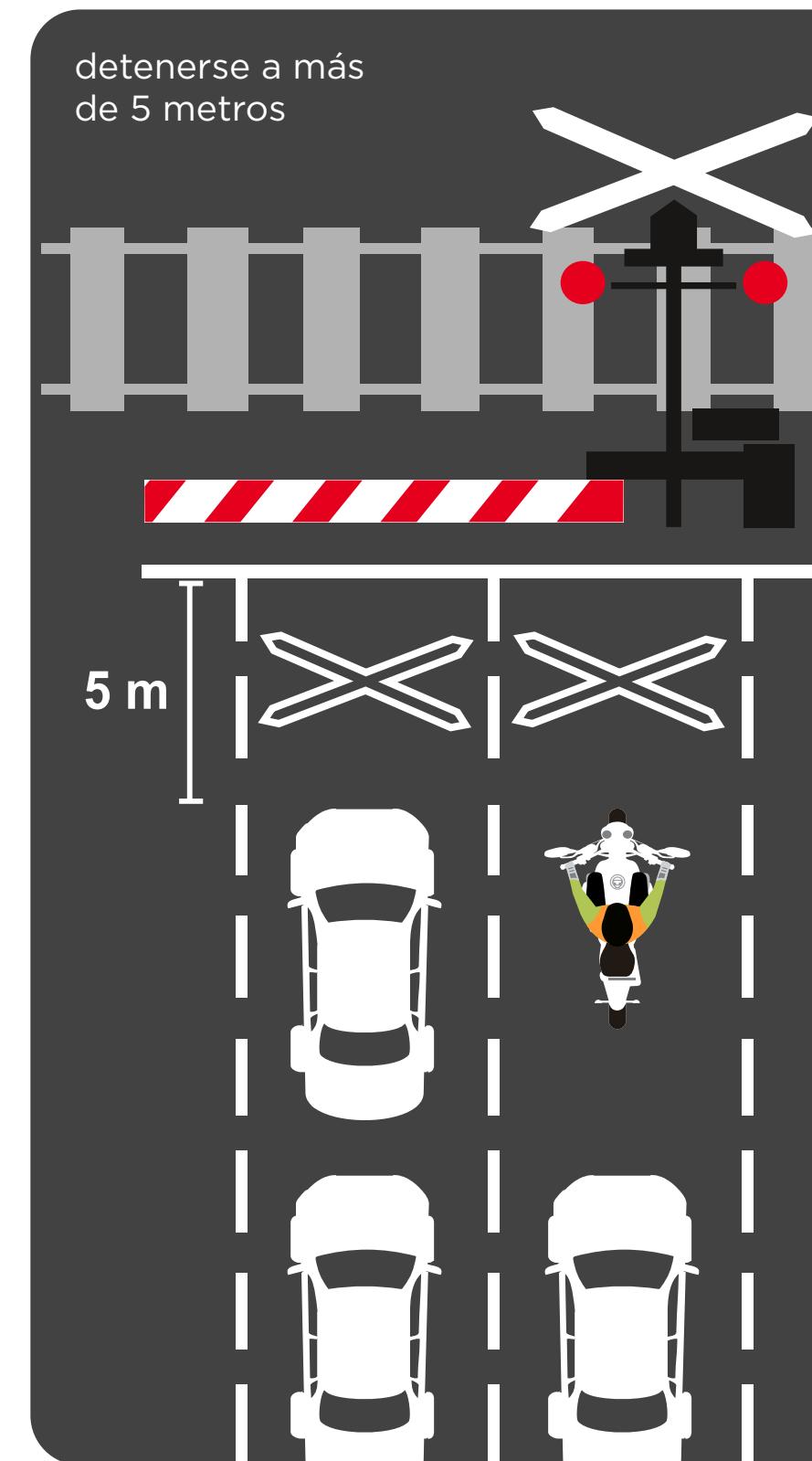
En caso de observar luces intermitentes, señales de bandera o escuchar campanas, hay que detenerse a una distancia mayor a 5 metros.

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 cruzarlo 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 un vehículo 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.





MÓDULO
05
 LA CONDUCCIÓN
 PRINCIPIOS GENERALES

Tránsito y comportamiento humano

La motocicleta

Prioridades de paso y circulación

Campo visual

Puntos ciegos

Distancias de seguridad

Las maniobras: giro y anticipación

Adelantamiento: maniobras de sobre paso

Eventos durante la conducción

Contextos de conducción

Uso de luces

Peatones y bicicletas

Indice > Módulo 05: La conducción > Contextos de conducción

Contextos de conducción

En la ciudad

En vías rápidas

En otros caminos

Conducción nocturna

Con lluvia

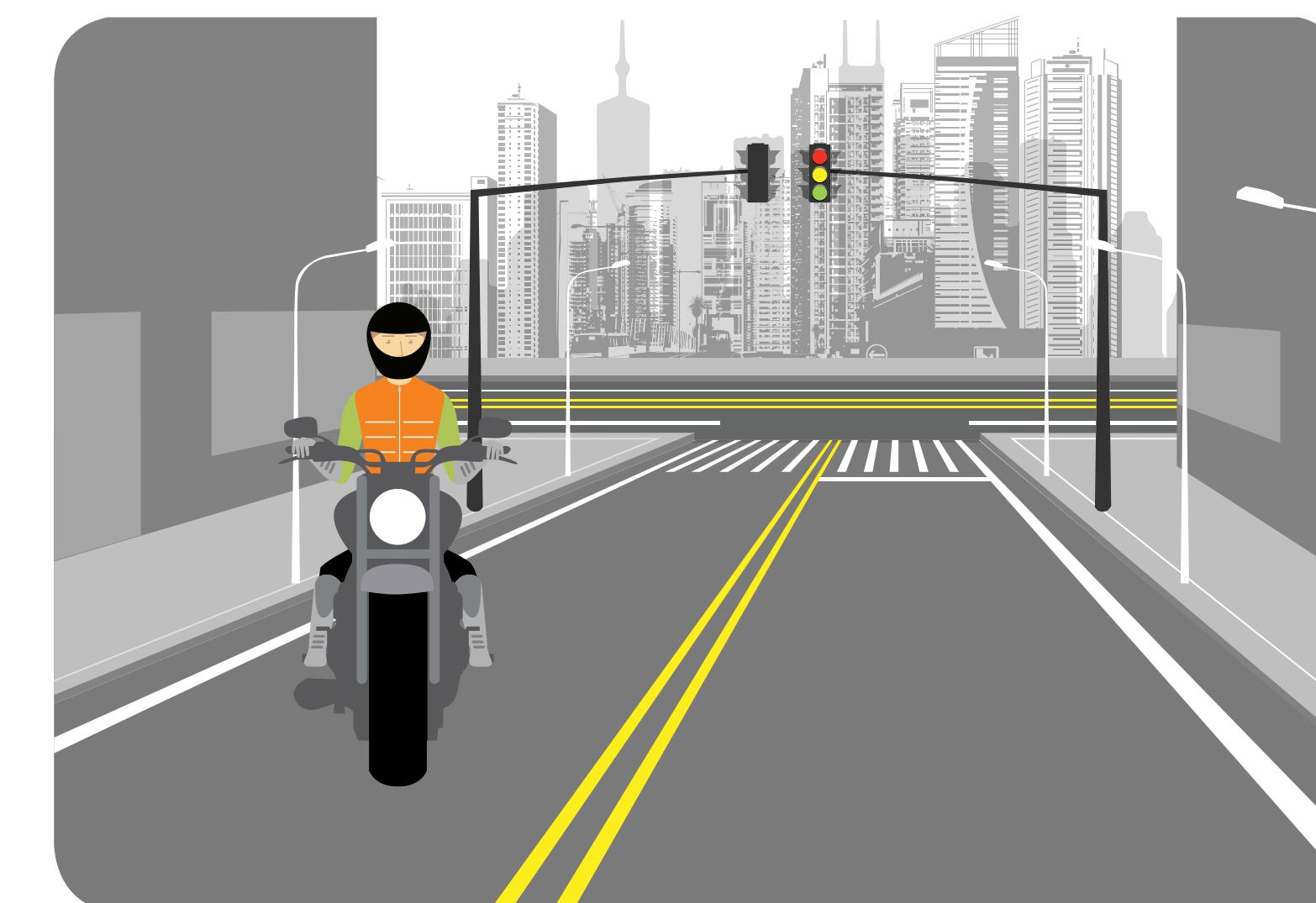
Conducción en la ciudad

La principal estrategia es conducir de manera defensiva, estar siempre alerta y alejarse 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 ofrece protección a su conductor.
- La poca superficie física de la motocicleta dificulta ser observado por los conductores de automóviles. Esta 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.

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





MÓDULO
05
 LA CONDUCCIÓN
 PRINCIPIOS GENERALES

Tránsito y comportamiento humano

La motocicleta

Prioridades de paso y circulación

Campo visual

Puntos ciegos

Distancias de seguridad

Las maniobras: giro y anticipación

Adelantamiento: maniobras de sobrepaso

Eventos durante la conducción

Contextos de conducción

Uso de luces

Peatones y bicicletas

Indice > Módulo 05: La conducción > Contextos de conducción

Contextos de conducción

En la ciudad

En vías rápidas

En otros caminos

Conducción nocturna

Con lluvia

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 permite 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 hay que circular por el centro de su vía, estimar el radio de cada curva con anticipación manteniendo 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 de 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 los 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 del carril, acelerar y una vez que se ha pasado, indicar nuevamente con las luces el cambio al carril original.





MÓDULO
05
 LA CONDUCCIÓN
 PRINCIPIOS GENERALES

- Tránsito y comportamiento humano
- La motocicleta
- Prioridades de paso y circulación
- Campo visual
- Puntos ciegos
- Distancias de seguridad
- Las maniobras: giro y anticipación
- Adelantamiento: maniobras de sobre paso
- Eventos durante la conducción
- Contextos de conducción
- Uso de luces
- Peatones y bicicletas

[Índice](#) > Módulo 05: La conducción > Contextos de conducción

Contextos de conducción

En la ciudad

En vías rápidas

En otros caminos

Conducción nocturna

Con lluvia

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 transitar 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.





MÓDULO 05 LA CONDUCCIÓN

PRINCIPIOS GENERALES

Tránsito y comportamiento humano

La motocicleta

Prioridades de paso y circulación

Campo visual

Puntos ciegos

Distancias de seguridad

Las maniobras: giro y anticipación

Adelantamiento: maniobras
de sobreseño

Eventos durante la conducción

Contextos de conducción

Uso de luces

Peatones y bicicletas

Índice > Módulo 05: La conducción > Contextos de conducción

Contextos de conducción

En la ciudad

En vías rápidas

En otros caminos

Conducción nocturna

Con lluvia

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 un 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 precedentes. Hay que estar atento a lo inesperado, principalmente a los conductores que pueden hacer cosas extrañas. Siempre es aconsejable evitar la conducción nocturna ya que la visibilidad es menor que de día.





MÓDULO 05 LA CONDUCCIÓN PRINCIPIOS GENERALES

Tránsito y comportamiento humano

La motocicleta

Prioridades de paso y circulación

Campo visual

Puntos ciegos

Distancias de seguridad

Las maniobras: giro y anticipación

Adelantamiento: maniobras
de sobrepaso

Eventos durante la conducción

Contextos de conducción

Uso de luces

Peatones y bicicletas

Indice > Módulo 05: La conducción > Contextos de conducción

Contextos de conducción

En la ciudad

En vías rápidas

En otros caminos

Conducción nocturna

Con lluvia

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 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.





MÓDULO 05

LA CONDUCCIÓN PRINCIPIOS GENERALES

Tránsito y comportamiento humano

La motocicleta

Prioridades de paso y circulación

Campo visual

Puntos ciegos

Distancias de seguridad

Las maniobras: giro y anticipación

Adelantamiento: maniobras
de sobre paso

Eventos durante la conducción

Contextos de conducción

Uso de luces

Peatones y bicicletas

Indice > Módulo 05: La conducción > Uso de luces

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 ferroviales.

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.

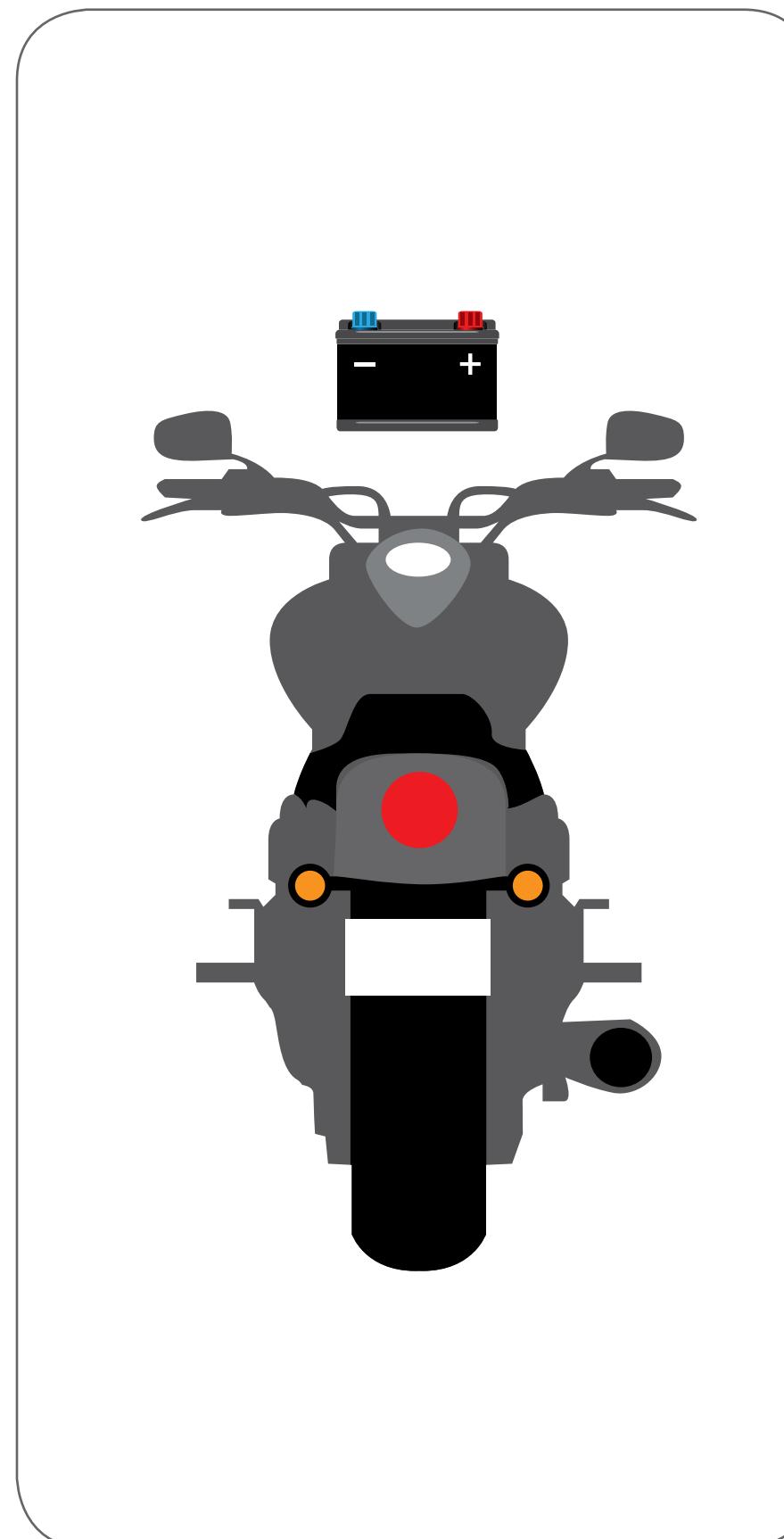
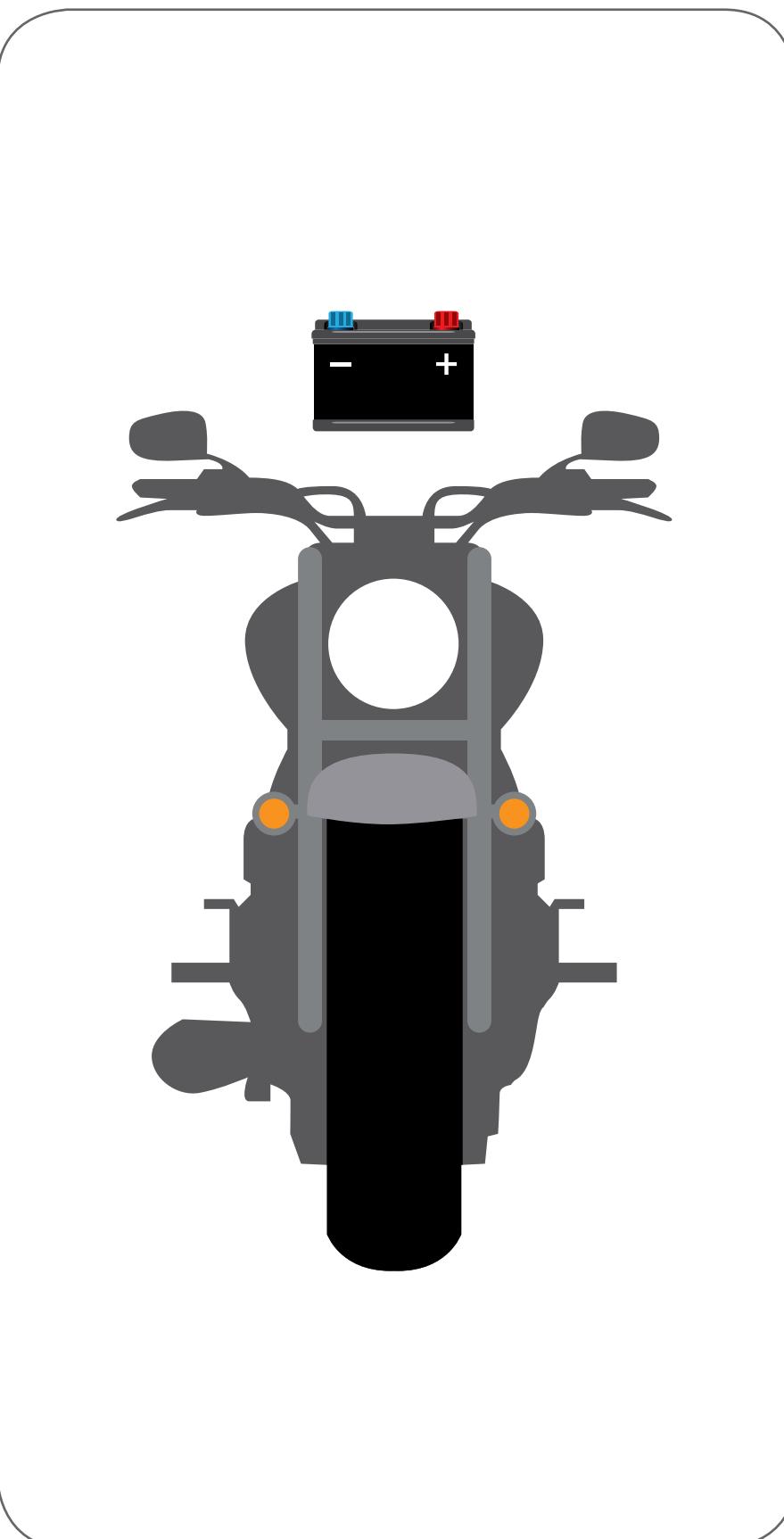
c. Luces de posición y de chapa patente: siempre.

d. Destello entre luz alta y luz baja: debe usarse en los cruces de vías y para advertir los sobre pasos.

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.





MÓDULO 05

LA CONDUCCIÓN PRINCIPIOS GENERALES

Tránsito y comportamiento humano

La motocicleta

Prioridades de paso y circulación

Campo visual

Puntos ciegos

Distancias de seguridad

Las maniobras: giro y anticipación

Adelantamiento: maniobras
de sobrepaso

Eventos durante la conducción

Contextos de conducción

Uso de luces

Peatones y bicicletas

Indice > Módulo 05: La conducción > Peatones y bicicletas

Peatones y bicicletas

Peatones

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 zona urbana: por la vereda siempre que sea posible o por otros espacios habilitados a ese fin. En las intersecciones, por la senda peatonal. Excepcionalmente, rodeando el vehículo. Para el ascenso o descenso del vehículo los ocupantes rodearán el mismo. Las mismas disposiciones se aplican para sillas de ruedas, coche 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 lo 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 retroreflectivos 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 paradas 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 prudentes en la conducción cuando haya niños en las cercanías.



MÓDULO 05

LA CONDUCCIÓN PRINCIPIOS GENERALES

Tránsito y comportamiento humano

La motocicleta

Prioridades de paso y circulación

Campo visual

Puntos ciegos

Distancias de seguridad

Las maniobras: giro y anticipación

Adelantamiento: maniobras
de sobrepaso

Eventos durante la conducción

Contextos de conducción

Uso de luces

Peatones y bicicletas

Índice > Módulo 05: La conducción > Peatones y bicicletas

Peatones y bicicletas

Peatones

Bicicletas

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 no consume combustible. Las bicicletas son aptas para las calles, avenidas, senderos o a campo traviesa. También existen en las ciudades lugares exclusivos de circulación para ellas, como las ciclovías o biciisendas, las cuales se presentan físicamente separadas de los carriles de circulación normal de automóviles, delimitadas por líneas pintadas sobre las calles. La edad mínima para conducir una bicicleta en la vía pública es de doce años.



MÓDULO 05

LA CONDUCCIÓN PRINCIPIOS GENERALES

Tránsito y comportamiento humano

La motocicleta

Prioridades de paso y circulación

Campo visual

Puntos ciegos

Distancias de seguridad

Las maniobras: giro y anticipación

Adelantamiento: maniobras
de sobre paso

Eventos durante la conducción

Contextos de conducción

Uso de luces

Peatones y bicicletas

Indice > Módulo 05: La conducción > Peatones y bicicletas

Peatones y bicicletas

Peatones

Bicicletas

Las bicicletas

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 retrorreflexivas.
- 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 intersecciones 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 retrocedan deben verificar cuidadosamente la presencia de ciclistas más allá de su campo visual normal.

Consejos para ciclistas

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 en cruces, entradas para garaje y en bocacalles. Asimismo, disminuir siempre la velocidad y asegurarse de haber sido vistos por los automovilistas.

Conducción preventiva:

- 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.
- 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 afirme con seguridad en los pedales.
- Circular en forma predecible y defensiva.
- 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.



MÓDULO 05

LA CONDUCCIÓN PRINCIPIOS GENERALES

Tránsito y comportamiento humano

La motocicleta

Prioridades de paso y circulación

Campo visual

Puntos ciegos

Distancias de seguridad

Las maniobras: giro y anticipación

Adelantamiento: maniobras
de sobrepaso

Eventos durante la conducción

Contextos de conducción

Uso de luces

Peatones y bicicletas

Indice > Módulo 05: La conducción > Peatones y bicicletas

Peatones y bicicletas

Peatones

Bicicletas

Las bicicletas

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:

- Cuando las luces de los vehículos vienen en sentido contrario.
- En horas de amanecer u ocaso, cuando 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.





MÓDULO
06
 VELOCIDADES
 PERMITIDAS

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

Índice > Módulo 06: Velocidades permitidas > Reglas de velocidades

Reglas de velocidades

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% 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 siniestro, tanto para el conductor como para tercera personas.

LÍMITES MÁXIMOS Y MÍNIMOS DE VELOCIDAD

	LUGAR	VEHÍCULO	MÁXIMA	MÍNIMA
ZONA URBANA	Calles	Todos	40 km/h	20 km/h
	Avenidas	Todos	60 km/h	30 km/h
	Vías semaforizadas	Todos	Coordinación semafórica	Mitad del máximo
	Intersecciones	Todos	30 km/h	15 km/h
	Rutas en zona urbana	Todos	60 km/h	30 km/h
ZONA RURAL	Ruta	Motos y autos	110 km/h	40 km/h
		Camionetas, micros, buses y casas autopropulsadas	90 km/h	40 km/h Salvo maquinaria especial
		Camiones y autos con casa rodante	80 km/h	40 km/h Salvo maq. especial
	Semiautopistas	Motos y autos	120 km/h	40 km/h Salvo maq. especial
		Camionetas	110 km/h	40 km/h Salvo maq. especial
		Micros, buses y casas autopropulsadas	90 km/h	40 km/h Salvo maq. especial
URBANA Y RURAL	Autopistas	Motos y autos	130 km/h	65 km/h
		Ómnibus y casas autopropulsadas	100 km/h	65 km/h
		Camionetas	110 km/h	65 km/h
		Camiones y autos con casa rodante	80 km/h	65 km/h
	Paso a nivel sin barrera	Todos	20 km/h	20 km/h



SEÑALES VIALES

MÓDULO
07



MÓDULO
07
SEÑALES VIALES

- Demarcación horizontal
- Marcas de estacionamiento
- Señalización luminosa
- Señalización vertical
- Señales reglamentarias o prescriptivas
- Señales preventivas
- Características de la vía
- Posibilidad de riesgo eventual
- Anticipo de otros dispositivos de control de tránsito
- Fin de la prevención
- Señales informativas
- Información turística y de servicios
- Señalamiento horizontal
- Señalamiento transitorio

[Índice](#) > Módulo 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.



MÓDULO
07
 SEÑALES VIALES

[Demarcación horizontal](#)
[Marcas de estacionamiento](#)
[Señalización luminosa](#)
[Señalización vertical](#)
[Señales reglamentarias o prescriptivas](#)
[Señales preventivas](#)
[Características de la vía](#)
[Posibilidad de riesgo eventual](#)
[Anticipo de otros dispositivos de control de tránsito](#)
[Fin de la prevención](#)
[Señales informativas](#)
[Información turística y de servicios](#)
[Señalamiento horizontal](#)
[Señalamiento transitorio](#)
[Índice](#) > Módulo 07: Señales viales > 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 lograr 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**.

- 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.

Longitudinales a lo largo de la vía: tienen

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




 MÓDULO

07

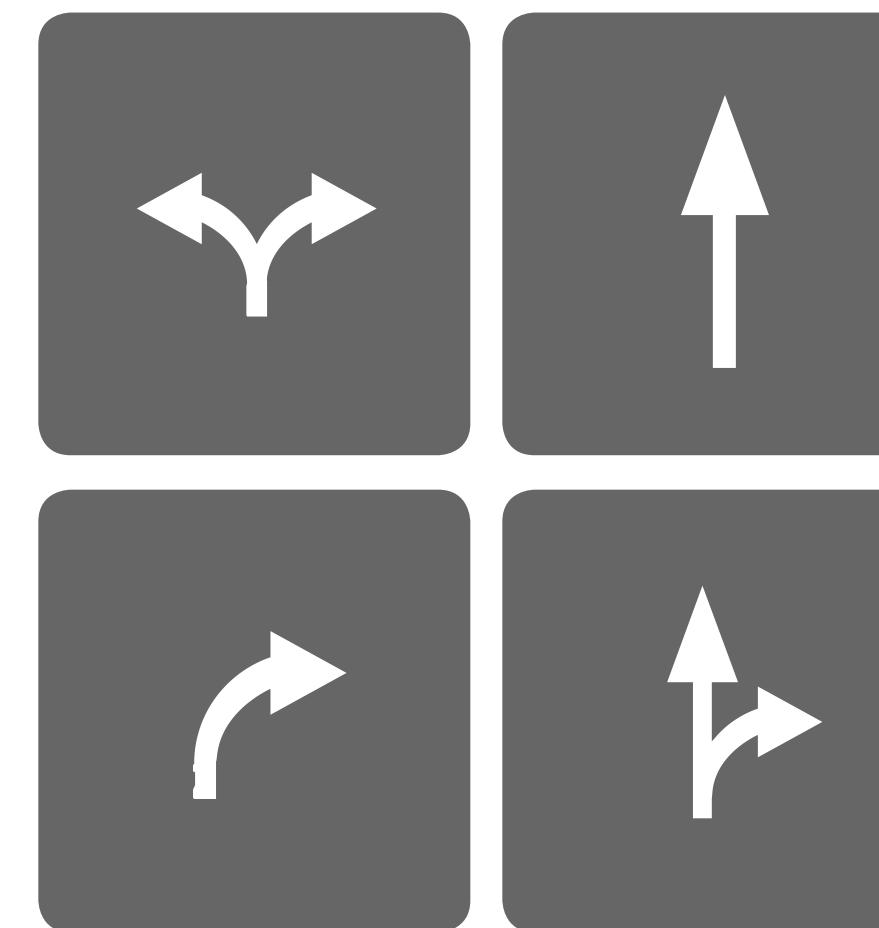
 SEÑALES VIALES

[Demarcación horizontal](#)
[Marcas de estacionamiento](#)
[Señalización luminosa](#)
[Señalización vertical](#)
[Señales reglamentarias o prescriptivas](#)
[Señales preventivas](#)
[Características de la vía](#)
[Posibilidad de riesgo eventual](#)
[Anticipo de otros dispositivos de control de tránsito](#)
[Fin de la prevención](#)
[Señales informativas](#)
[Información turística y de servicios](#)
[Señalamiento horizontal](#)
[Señalamiento transitorio](#)
[Índice](#) > [Módulo 07: Señales viales](#) > Demarcación horizontal

Demarcación horizontal

- Las flechas sobre los carriles pueden ser rectas o curvas e indican las direcciones posibles de 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 retroreflectivas.





MÓDULO
07
SEÑALES VIALES

Demarcación horizontal

Marcas de estacionamiento

Señalización luminosa

Señalización vertical

Señales reglamentarias o prescriptivas

Señales preventivas

Características de la vía

Posibilidad de riesgo eventual

Anticipo de otros dispositivos de control de tránsito

Fin de la prevención

Señales informativas

Información turística y de servicios

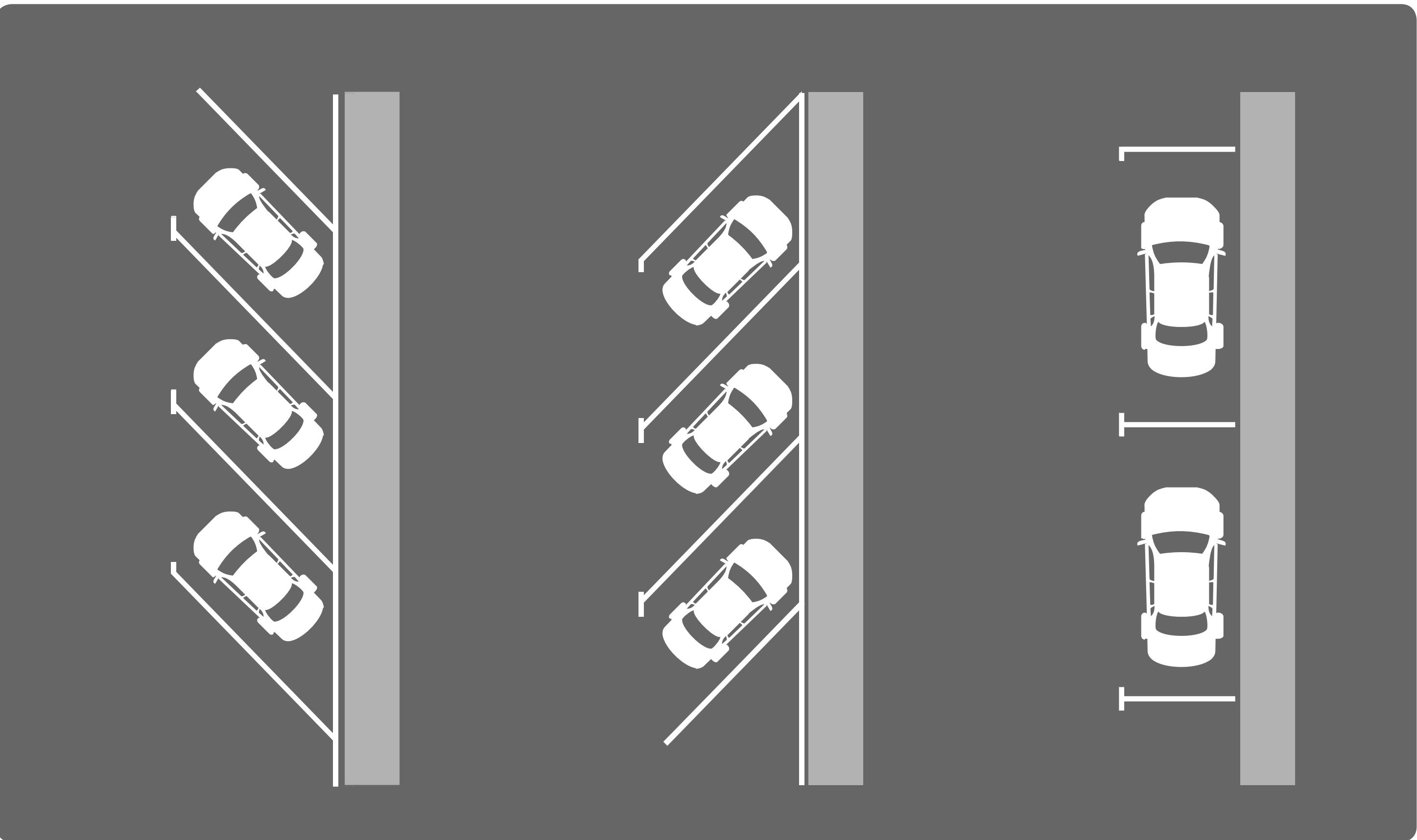
Señalamiento horizontal

Señalamiento transitorio

Índice > Módulo 07: Señales viales > Marcas de estacionamiento

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.





MÓDULO 07 SEÑALES VIALES

Demarcación horizontal

Marcas de estacionamiento

Señalización luminosa

Señalización vertical

Señales reglamentarias o prescriptivas

Señales preventivas

Características de la vía

Posibilidad de riesgo eventual

Anticipo de otros dispositivos de control de tránsito

Fin de la prevención

Señales informativas

Información turística y de servicios

Señalamiento horizontal

Señalamiento transitorio

Índice > Módulo 07: Señales viales > Señalización luminosa

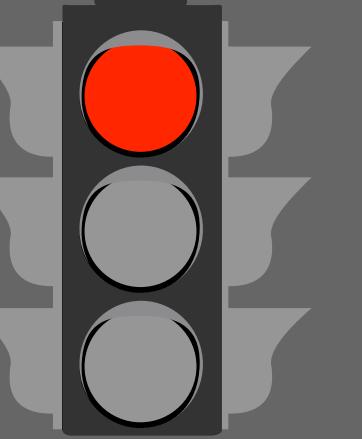
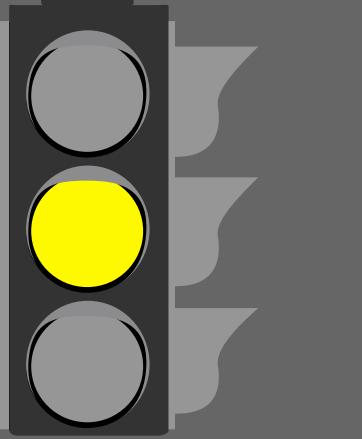
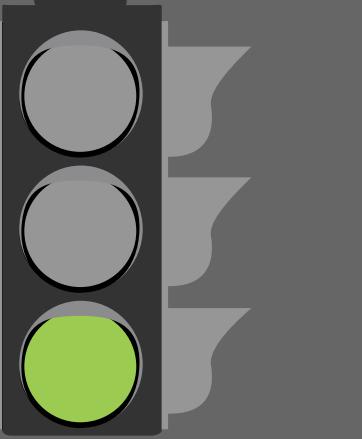
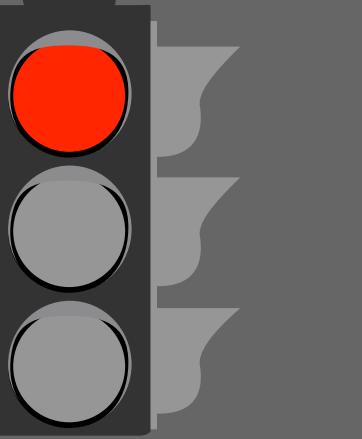
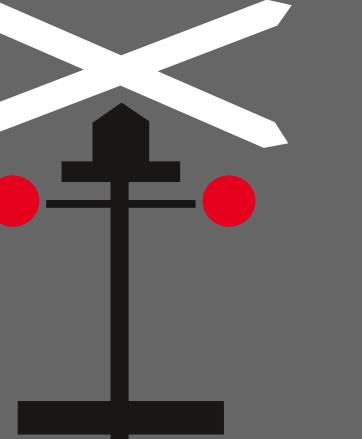
Señalización luminosa

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.

 Luz roja significa DETENERSE <p>No cruzar la calle mientras se encuentre encendida la luz roja. Esperar hasta que la luz verde indique la permisión de cruce.</p>	 Luz amarilla significa PRECAUCIÓN <p>Corresponde detenerse y esperar la luz verde para cruzar.</p>	 Luz verde significa AVANCE <p>Es obligatorio hacerlo, salvo en caso de falta de espacio al otro lado del cruce.</p>	 Luz intermitente roja significa PRECAUCIÓN <p>Detener el vehículo, mirar a ambos lados y luego cruzar.</p>	 Luz intermitente roja de la señal ferroviaria significa PASO A NIVEL o descenso de barrera <p>En estos casos corresponde detenerse. Sin señales fonoluminosas, el comienzo del descenso de la barrera equivale al significado de luz roja del semáforo. En el paso a nivel con señales luminosas, el encendido de las mismas significa que no está permitido el cruce, aunque no se encuentre indicado aún el descenso de la barrera.</p>
---	--	---	--	---



MÓDULO 07 SEÑALES VIALES

Demarcación horizontal

Marcas de estacionamiento

Señalización luminosa

Señalización vertical

Señales reglamentarias o prescriptivas

Señales preventivas

Características de la vía

Posibilidad de riesgo eventual

Anticipo de otros dispositivos de control de tránsito

Fin de la prevención

Señales informativas

Información turística y de servicios

Señalamiento horizontal

Señalamiento transitorio

Índice > Módulo 07: Señales viales > Señalización vertical

Señalización vertical

Las señales se dividen en 4 categorías:

a. 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.



b. 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.



c. Señales informativas:

Sirven para indicar a los conductores cuestiones relacionadas con 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.



d. 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.





MÓDULO
07
 SEÑALES VIALES

Demarcación horizontal
 Marcas de estacionamiento
 Señalización luminosa
 Señalización vertical

Señales reglamentarias o prescriptivas

Señales preventivas

Características de la vía
 Posibilidad de riesgo eventual
 Anticipo de otros dispositivos de control de tránsito

Fin de la prevención

Señales informativas

Información turística y de servicios

Señalamiento horizontal

Señalamiento transitorio

Índice > Módulo 07: Señales viales > Señales reglamentarias o prescriptivas

Señales reglamentarias o prescriptivas

Señales de prohibición

Señales de restricción

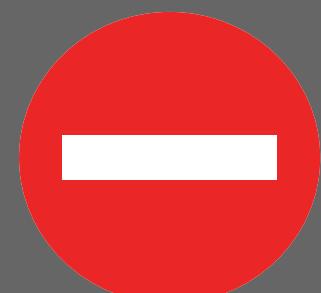
Señales de prioridad

Señales de fin de la prescripción

Señales de prohibición



NO AVANZAR



CONTRAMANO



PROHIBICIÓN DE CIRCULAR (AUTOS)



PROHIBICIÓN DE CIRCULAR (MOTOS)



PROHIBICIÓN DE CIRCULAR (BICICLETTAS)



PROHIBICIÓN DE CIRCULAR (CAMIONES)



PROHIBICIÓN DE CIRCULAR (ACOPLADOS)



PROHIBICIÓN DE CIRCULAR (PEATÓN)



PROHIBICIÓN DE CIRCULAR (CARRO TRACCIÓN ANIMAL)



PROHIBICIÓN DE CIRCULAR (ANIMALES)



PROHIBICIÓN DE CIRCULAR (CARRO MANO)



PROHIBICIÓN DE CIRCULAR (TRACTORES)



NO GIRAR A LA IZQUIERDA



NO GIRAR A LA DERECHA



NO GIRAR EN "U"



PROHIBIDO ADELANTAR



NO RUIDOS MOLESTOS



NO ESTACIONAR



NO ESTACIONAR NI DETENERSE



PROHIBICIÓN DE CAMBIAR DE CARRIL



MÓDULO
07
 SEÑALES VIALES

Demarcación horizontal

Marcas de estacionamiento

Señalización luminosa

Señalización vertical

Señales reglamentarias o prescriptivas

Señales preventivas

Características de la vía

Posibilidad de riesgo eventual

Anticipo de otros dispositivos de control de tránsito

Fin de la prevención

Señales informativas

Información turística y de servicios

Señalamiento horizontal

Señalamiento transitorio

[Índice](#) > Módulo 07: Señales viales > Señales reglamentarias o prescriptivas

Señales reglamentarias o prescriptivas

Señales de prohibición

Señales de restricción

Señales de prioridad

Señales de fin de la prescripción

Señales de restricción



LIMITACIÓN DE PESO



CIRCULACIÓN EXCLUSIVA (motos)



LIMITACIÓN DE PESO (por eje)



CIRCULACIÓN EXCLUSIVA (bicicletas)



LIMITACIÓN DE ALTURA



CIRCULACIÓN EXCLUSIVA (jineteros)



LIMITACIÓN DE ANCHO



CIRCULACIÓN EXCLUSIVA (peatones)



LÍMITE DE VELOCIDAD MÁXIMA (60)



USO DE CADENAS PARA NIEVE



LÍMITE DE VELOCIDAD MÍNIMA (35)



GIRO OBLIGATORIO (derecha)



ESTACIONAMIENTO EXCLUSIVO



GIRO OBLIGATORIO (izquierda)



CIRCULACIÓN EXCLUSIVA (transporte público)



SENTIDO DE LA CIRCULACIÓN (derecha)



SENTIDO DE LA CIRCULACIÓN (izquierda)



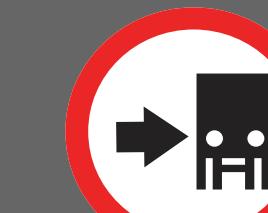
SENTIDO DE LA CIRCULACIÓN (comienzo de sentido único)



PASO OBLIGATORIO (derecha)



PASO OBLIGATORIO (izquierda)


 TRÁNSITO PESADO A LA DERECHA
 PEATÓN POR LA IZQUIERDA


PUESTO DE CONTROL



COMIENZO DE DOBLE MANO



MÓDULO
07
SEÑALES VIALES

Demarcación horizontal

Marcas de estacionamiento

Señalización luminosa

Señalización vertical

Señales reglamentarias o
prescriptivas

Señales preventivas

Características de la vía

Posibilidad de riesgo eventual

Anticipo de otros dispositivos
de control de tránsito

Fin de la prevención

Señales informativas

Información turística y de servicios

Señalamiento horizontal

Señalamiento transitorio

Índice > Módulo 07: Señales viales > Señales reglamentarias o prescriptivas

Señales reglamentarias o prescriptivas

Señales de prohibición

Señales de restricción

Señales de prioridad

Señales de fin de la prescripción

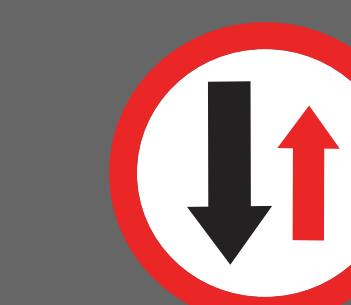
Señales de prioridad



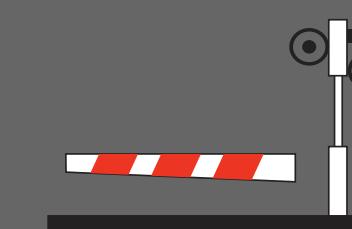
PARE



CEDA
EL PASO



PREFERENCIA
DE AVANCE



BARRERAS
FERROVIALES



MÓDULO
07
SEÑALES VIALES

Demarcación horizontal

Marcas de estacionamiento

Señalización luminosa

Señalización vertical

Señales reglamentarias o
prescriptivas

Señales preventivas

Características de la vía

Posibilidad de riesgo eventual

Anticipo de otros dispositivos
de control de tránsito

Fin de la prevención

Señales informativas

Información turística y de servicios

Señalamiento horizontal

Señalamiento transitorio

Índice > Módulo 07: Señales viales > Señales reglamentarias o prescriptivas

Señales reglamentarias o prescriptivas

Señales de prohibición

Señales de restricción

Señales de prioridad

Señales de fin de la prescripción

Señales de fin de la prescripción



PROHIBIDO
SOBREPASAR
FIN DE LA
PRESCRIPCIÓN



VELOCIDAD
MÍNIMA 35
FIN DE LA
PRESCRIPCIÓN



MÓDULO 07 SEÑALES VIALES

Demarcación horizontal

Marcas de estacionamiento

Señalización luminosa

Señalización vertical

Señales reglamentarias o
prescriptivas

Señales preventivas

Características de la vía

Posibilidad de riesgo eventual

Anticipo de otros dispositivos
de control de tránsito

Fin de la prevención

Señales informativas

Información turística y de servicios

Señalamiento horizontal.

Señalamiento transitorio

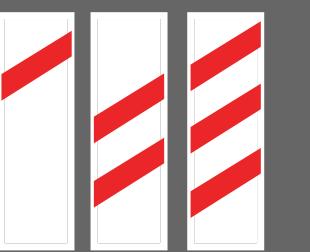
Índice > Módulo 07: Señales viales > Señales preventivas

Señales preventivas

Advertencias de máximo peligro



CRUCE
FERROVIARIO



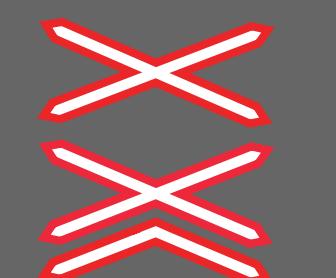
PANELES DE
PREVENCIÓN
(aprox.)



PANELES DE
PREVENCIÓN
(objeto rígido)



PANELES DE
PREVENCIÓN
(curva/ chavrón)



CRUZ DE
SAN ANDRÉS



CURVA CERRADA



CRUCE DE
PEATONES



ATENCIÓN



MÓDULO
07
 SEÑALES VIALES

Demarcación horizontal

Marcas de estacionamiento

Señalización luminosa

Señalización vertical

Señales reglamentarias o prescriptivas

Señales preventivas

Características de la vía

Posibilidad de riesgo eventual

Anticipo de otros dispositivos de control de tránsito

Fin de la prevención

Señales informativas

Información turística y de servicios

Señalamiento horizontal.

Señalamiento transitorio

[Índice](#) > Módulo 07: Señales viales > Características de la vía

Características de la vía





MÓDULO
07
SEÑALES VIALES

Demarcación horizontal

Marcas de estacionamiento

Señalización luminosa

Señalización vertical

Señales reglamentarias o
prescriptivas

Señales preventivas

Características de la vía

Posibilidad de riesgo eventual

Anticipo de otros dispositivos
de control de tránsito

Fin de la prevención

Señales informativas

Información turística y de servicios

Señalamiento horizontal

Señalamiento transitorio

Índice > Módulo 07: Señales viales > Posibilidad de riesgo eventual

Posibilidad de riesgo eventual





MÓDULO
07
SEÑALES VIALES

- Demarcación horizontal
- Marcas de estacionamiento
- Señalización luminosa
- Señalización vertical
- Señales reglamentarias o prescriptivas
- Señales preventivas
- Características de la vía
- Posibilidad de riesgo eventual
- Anticipo de otros dispositivos de control de tránsito**
- Fin de la prevención
- Señales informativas
- Información turística y de servicios
- Señalamiento horizontal
- Señalamiento transitorio

[Índice](#) > Módulo 07: Señales viales > Anticipo de otros dispositivos de control de tránsito

Anticipo de otros dispositivos de control de tránsito



FLECHA
DIRECCIONAL



PROXIMIDAD
DE SEMÁFORO



PROXIMIDAD
DE SEÑAL
RESTRICTIVA
(pare)



PROXIMIDAD
DE SEÑAL
RESTRICTIVA
(paso)



PROXIMIDAD
DE SEÑAL
RESTRICTIVA
(otras)



MÓDULO
07
SEÑALES VIALES

Demarcación horizontal

Marcas de estacionamiento

Señalización luminosa

Señalización vertical

Señales reglamentarias o
prescriptivas

Señales preventivas

Características de la vía

Posibilidad de riesgo eventual

Anticipo de otros dispositivos
de control de tránsito

[Fin de la prevención](#)

Señales informativas

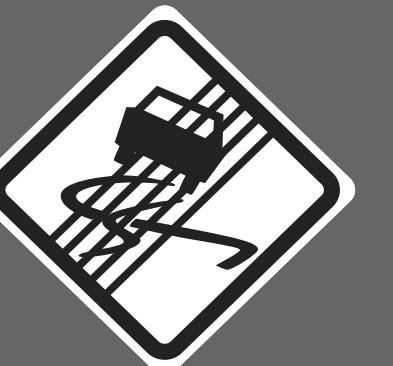
Información turística y de servicios

Señalamiento horizontal

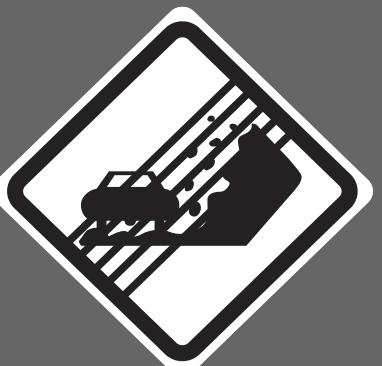
Señalamiento transitorio

[Índice](#) > Módulo 07: Señales viales > Fin de la prevención

Fin de la prevención



CALZADA RESBALADIZA
FIN DE LA
PREVENCIÓN



DERRUMBES
FIN DE LA
PREVENCIÓN



MÓDULO
07
 SEÑALES VIALES

- Demarcación horizontal
- Marcas de estacionamiento
- Señalización luminosa
- Señalización vertical
- Señales reglamentarias o prescriptivas
- Señales preventivas
- Características de la vía
- Posibilidad de riesgo eventual
- Anticipo de otros dispositivos de control de tránsito
- Fin de la prevención
- Señales informativas**
- Información turística y de servicios
- Señalamiento horizontal
- Señalamiento transitorio

[Índice](#) > Módulo 07: Señales viales > Señales informativas

Señales informativas

Nomenclatura vial urbana

Características de la vía

Nomenclatura vial urbana. Destinos y distancias



RUTA
PANAMERICANA



RUTA
NACIONAL (2)



RUTA
PROVINCIAL (4)



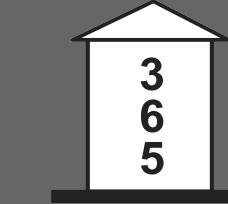
NOMENCLATURA
URBANA



NOMENCLATURA
URBANA



IDENTIFICACIÓN
DE REGIÓN
Y LOCALIDAD



MOJÓN
KILOMÉTRICO



NOMENCLATURA
DE AUTOPISTA



ORIENTACIÓN
(en caminos
primarios y
secundarios)



ORIENTACIÓN
(en caminos
secundarios)



BARILLOCHE



MISIONES

COMIENZO O FIN
DE ÁREA URBANA

IDENTIFICACIÓN
DE JURISDICCIÓN
O ACCIDENTE



MÓDULO
07
 SEÑALES VIALES

Demarcación horizontal

Marcas de estacionamiento

Señalización luminosa

Señalización vertical

Señales reglamentarias o prescriptivas

Señales preventivas

Características de la vía

Posibilidad de riesgo eventual

Anticipo de otros dispositivos de control de tránsito

Fin de la prevención

Señales informativas

Información turística y de servicios

Señalamiento horizontal

Señalamiento transitorio

[Índice](#) > Módulo 07: Señales viales > Señales informativas

Señales informativas

Nomenclatura vial urbana

Características de la vía

Características de la vía

COMIENZO DE AUTOPISTA	FIN DE LA AUTOPISTA	INDICADORA DE UTILIZACIÓN DE CARRILES	CAMINO O CALLE SIN SALIDA (a)	CAMINO O CALLE SIN SALIDA (b)	CAMINO O PASO TRANSITABLE	VELOCIDADES MÁXIMAS PERMITIDAS
ESQUEMA DE RECORRIDO	DESVÍO POR CAMBIO DE SENTIDO DE CIRCULACIÓN	ESTACIONAMIENTO	PERMITIDO GIRAR A LA DERECHA	PERMITIDO GIRAR A LA IZQUIERDA	DIRECCIONES PERMITIDAS (der)	DIRECCIONES PERMITIDAS (izq)
			DIRECCIONES PERMITIDAS (igual sentido - izq)	DIRECCIONES PERMITIDAS (igual sentido - der)	CIRCULACIÓN OBLIGATORIA	CARRIL EXCLUSIVO TRANSPORTE PÚBLICO



MÓDULO
07
SEÑALES VIALES

Demarcación horizontal

Marcas de estacionamiento

Señalización luminosa

Señalización vertical

Señales reglamentarias o prescriptivas

Señales preventivas

Características de la vía

Posibilidad de riesgo eventual

Anticipo de otros dispositivos de control de tránsito

Fin de la prevención

Señales informativas

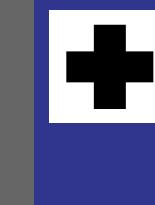
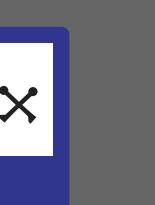
Información turística y de servicios

Señalamiento horizontal

Señalamiento transitorio

Índice > Módulo 07: Señales viales > Información turística y de servicios

Información turística y de servicios

	PUESTO SANITARIO		SERVICIO TELEFÓNICO		ESTACIÓN DE SERVICIO		TELEFÉRICO		SERVICIO MECÁNICO		BALNEARIO (balneario)		BALNEARIO (playa)		LUGAR PARA RECREACIÓN Y DESCANSO		HOTEL
	BAR		CAMPAMENTO		RESTAURANTE		AEROPUERTO		GOMERÍA		ESTACIONAMIENTO		PUNTO PANORÁMICO		PLAZA		CORREO
	ESTACIONAMIENTO DE CASAS RODANTES		MUSEO		POLICÍA		ZONA DE DETENCIÓN DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS		TAXI		TERMINAL DE ÓMNIBUS		ESTACIÓN DE FERROCARRIL				



MÓDULO
07
SEÑALES VIALES

- Demarcación horizontal
- Marcas de estacionamiento
- Señalización luminosa
- Señalización vertical
- Señales reglamentarias o prescriptivas
- Señales preventivas
- Características de la vía
- Posibilidad de riesgo eventual
- Anticipo de otros dispositivos de control de tránsito
- Fin de la prevención
- Señales informativas
- Información turística y de servicios
- Señalamiento horizontal**
- Señalamiento transitorio

[Índice](#) > Módulo 07: Señales viales > Señalamiento horizontal

Señalamiento horizontal

Marcas longitudinales

LÍNEAS DE SEPARACIÓN
DE LOS SENTIDOS
DE CIRCULACIÓN



LÍNEA
DE CARRIL



LÍNEA DE
CALZADA



Marcas horizontales

LÍNEA DE
DETENCIÓN



SENDA
PEATONAL



SENDA PARA
CICLISTAS



LÍNEAS AUXILIARES
PARA REDUCCIÓN
DE VELOCIDAD





MÓDULO 07 SEÑALES VIALES

- Demarcación horizontal
- Marcas de estacionamiento
- Señalización luminosa
- Señalización vertical
- Señales reglamentarias o prescriptivas
- Señales preventivas
- Características de la vía
- Posibilidad de riesgo eventual
- Anticipo de otros dispositivos de control de tránsito
- Fin de la prevención
- Señales informativas
- Información turística y de servicios
- Señalamiento horizontal
- Señalamiento transitorio

Índice > Módulo 07: Señales viales > Señalamiento horizontal

Señalamiento horizontal

Marcas especiales





MÓDULO
07
SEÑALES VIALES

- Demarcación horizontal
- Marcas de estacionamiento
- Señalización luminosa
- Señalización vertical
- Señales reglamentarias o prescriptivas
- Señales preventivas
- Características de la vía
- Posibilidad de riesgo eventual
- Anticipo de otros dispositivos de control de tránsito
- Fin de la prevención
- Señales informativas
- Información turística y de servicios
- Señalamiento horizontal.
- Señalamiento transitorio

Índice > Módulo 07: Señales viales > Señalamiento transitorio

Señalamiento transitorio

Señales de prevención

Señales de información

Señales de prevención



CALLE O CARRETERA
EN CONSTRUCCIÓN
O CERRADA



DESVÍO



CARRETERA DE
UN SÓLO CARRIL



ESTRECHAMIENTO
DE CALZADA



BANDERILLERO



HOMBRES
TRABAJANDO



EQUIPO PESADO
EN LA VÍA



TRABAJOS
EN LA BANQUINA



ZONA DE
EXPLOSIVOS



MÓDULO
07
SEÑALES VIALES

- Demarcación horizontal
- Marcas de estacionamiento
- Señalización luminosa
- Señalización vertical
- Señales reglamentarias o prescriptivas
- Señales preventivas
- Características de la vía
- Posibilidad de riesgo eventual
- Anticipo de otros dispositivos de control de tránsito
- Fin de la prevención
- Señales informativas
- Información turística y de servicios
- Señalamiento horizontal.
- Señalamiento transitorio**

Índice > Módulo 07: Señales viales > Señalamiento transitorio

Señalamiento transitorio

Señales de prevención

Señales de información

Señales de información

CARRETERA EN CONSTRUCCIÓN PROXIMOS 20 M

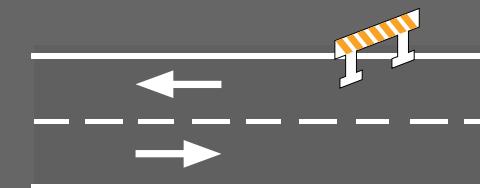
LONGITUD DE LA CONSTRUCCIÓN



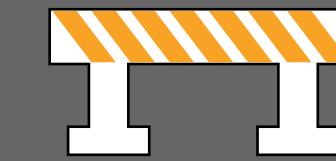
DELINÉADORES

TERMINA CONSTRUCCIÓN

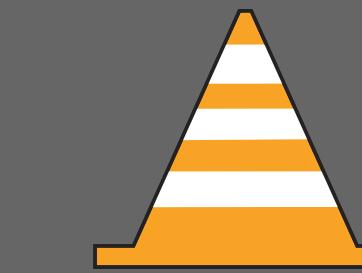
FIN DE LA CONSTRUCCIÓN



MARCAS HORIZONTALES



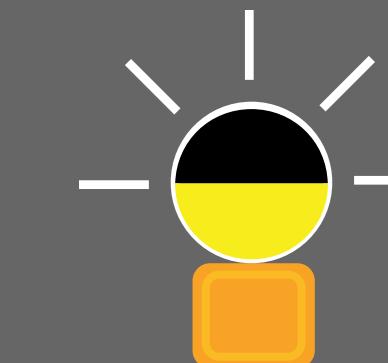
VALLAS



CONOS



TAMBORES



DISPOSITIVOS LUMINOSOS



BARANDAS CANALIZADORAS DE TRÁNSITO



MÓDULO

8

CONDICIONES
PSICOFÍSICAS DEL
CONDUCTOR



MÓDULO
08

CONDICIONES
PSICOFÍSICAS DEL
CONDUCTOR

La vista

El oído

La conducción con capacidades
diferentes

Los factores que afectan las
condiciones físicas

Indice > Módulo 08: Condiciones psicofísicas del conductor

Introducción

El factor humano es una de las principales causas de siniestros viales. Por esta razón, evaluar si el estado físico y mental del conductor es adecuado a la hora de conducir el vehículo forma parte de la conducción responsable.



MÓDULO 08

CONDICIONES PSICOFÍSICAS DEL CONDUCTOR

La vista

El oído

Los factores que afectan las
condiciones físicas

Indice > Módulo 08: Condiciones psicofísicas del conductor > La vista

La vista

La vista es uno de los sentidos más importantes para el desarrollo de una conducción segura.

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 perder la visión frontal. Este tipo de visión permite ver los vehículos y detectar problemas a los lados de la motocicleta mientras se conduce y se mira hacia el frente. Si es necesario ver a los lados con mayor profundidad, se deben utilizar los espejos retrovisores.

Estimar las distancias y velocidades

Aunque se alcance a ver claramente, muchas personas tienen problemas para calcular y apreciar distancias y velocidades.

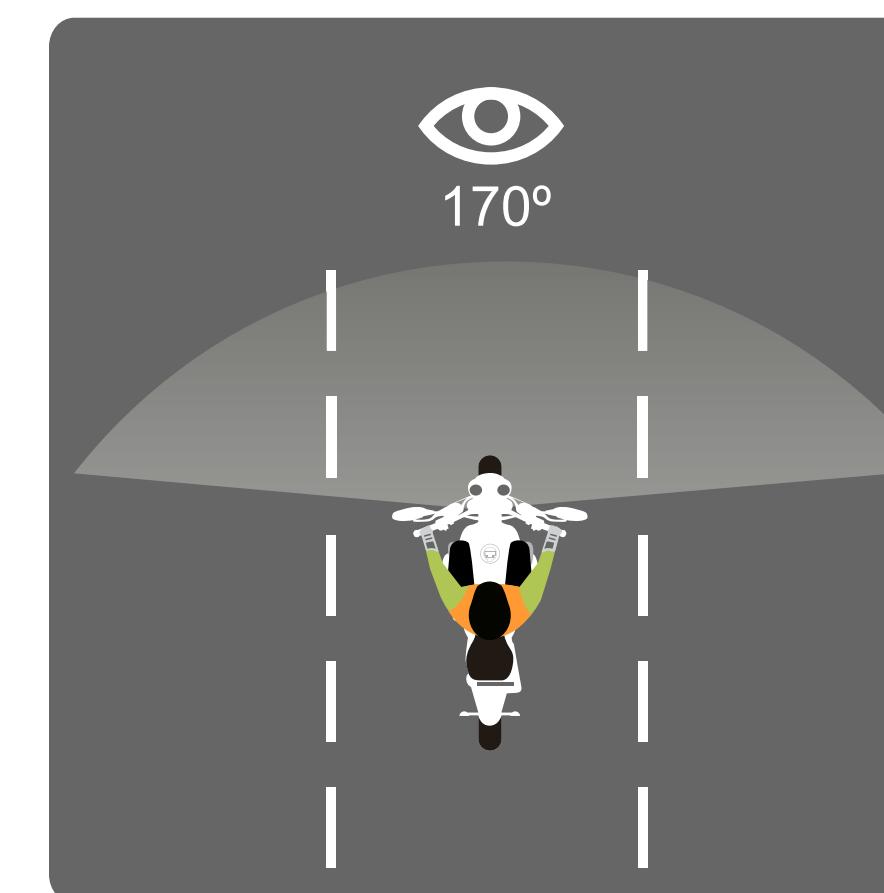
Es importante que el conductor sepa a qué distancia se encuentra de otros vehículos y evaluar espacios seguros en situaciones de acercamiento o sobre paso a terceros en caminos de dos carriles. También es significativa la determinación de la velocidad de un tren antes de cruzar un paso a nivel.

La vista durante la noche

Algunos conductores tienen problemas con el brillo e intensidad de las luces que relumbran 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.





MÓDULO 08

CONDICIONES PSICOFÍSICAS DEL CONDUCTOR

La vista

El oído

Los factores que afectan las
condiciones físicas

Indice > Módulo 08: Condiciones psicofísicas del conductor > El oído

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 ni hablar por celular mientras se conduce.





MÓDULO 08

CONDICIONES PSICOFÍSICAS DEL CONDUCTOR

La vista

El oído

Los factores que afectan las
condiciones físicas

Indice > Módulo 08: Condiciones psicofísicas del conductor > Los factores que afectan las condiciones físicas

Los factores que afectan las condiciones físicas

Cansancio

Bebidas alcohólicas

Uso del celular

Medicamentos

Drogas

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 y evitar alimentos de difícil digestión debido que a algunas personas les provoca sueño.
- Hacer 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.



MÓDULO 08

CONDICIONES PSICOFÍSICAS DEL CONDUCTOR

La vista

El oído

Los factores que afectan las
 condiciones físicas

Indice > Módulo 08: Condiciones psicofísicas del conductor > Los factores que afectan las condiciones físicas

Los factores que afectan las condiciones físicas

Cansancio

Bebidas alcohólicas

Uso del celular

Medicamentos

Drogas

Bebidas alcohólicas

- Peligros por consumo 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 al cerebro, donde afecta principalmente las funciones que controlan la capacidad de la persona.

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 contenidos 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 de un almuerzo o cena).

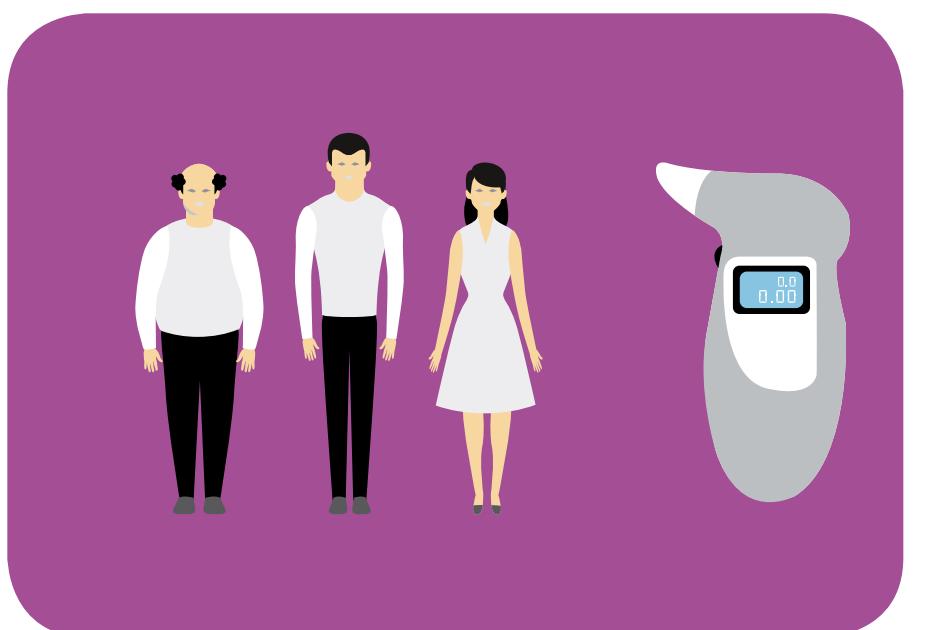
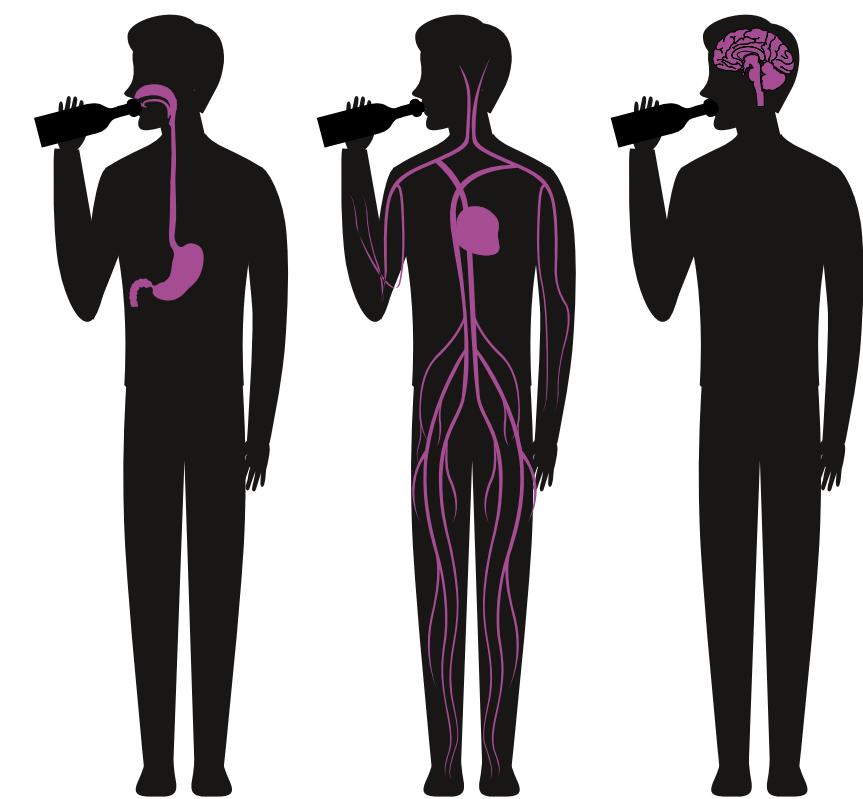
Se entiende que una persona se encuentra en estado de intoxicación alcohólica cuando la medición de alcoholemia supera las cinco décimas de gramo por litro (0,5 gr/l) de sangre. Se considera alcoholemia riesgosa entre las cinco décimas (0,5 gr/l) y el gramo (1 gr/l) por litro de sangre; y alcoholemia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

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

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

Para conductores de motocicletas, el límite de tolerancia es de 0,2 gr/l de alcohol en sangre. La negativa a realizar el control se considera como falta.





MÓDULO 08

CONDICIONES PSICOFÍSICAS DEL CONDUCTOR

La vista

El oído

Los factores que afectan las
condiciones físicas

Indice > Módulo 08: Condiciones psicofísicas del conductor > Los factores que afectan las condiciones físicas

Los factores que afectan las condiciones físicas

Cansancio

Bebidas alcohólicas

Uso del celular

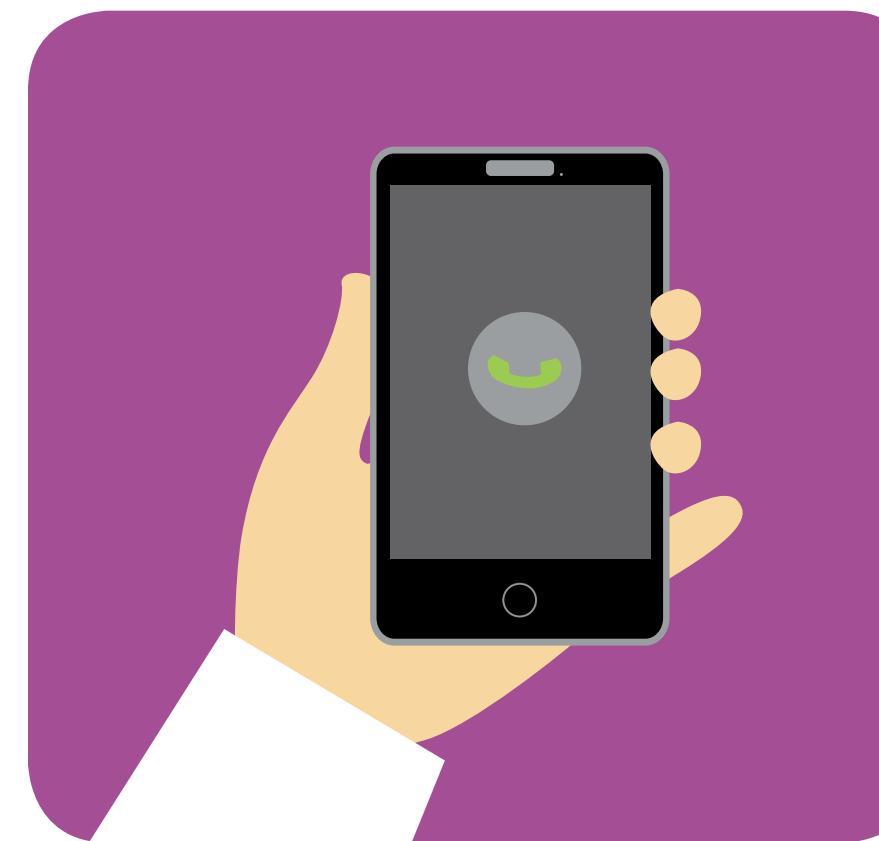
Medicamentos

Drogas

Uso del teléfono celular

El uso del teléfono celular afecta la conducción ya que reduce 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.





MÓDULO 08

CONDICIONES PSICOFÍSICAS DEL CONDUCTOR

La vista

El oído

Los factores que afectan las
condiciones físicas

Indice > Módulo 08: Condiciones psicofísicas del conductor > Los factores que afectan las condiciones físicas

Los factores que afectan las condiciones físicas

Cansancio

Bebidas alcohólicas

Uso del celular

Medicamentos

Drogas

Los 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 afecta o no la capacidad de conducir.

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 efectos antes descriptos, dependiendo siempre de cada caso en particular.



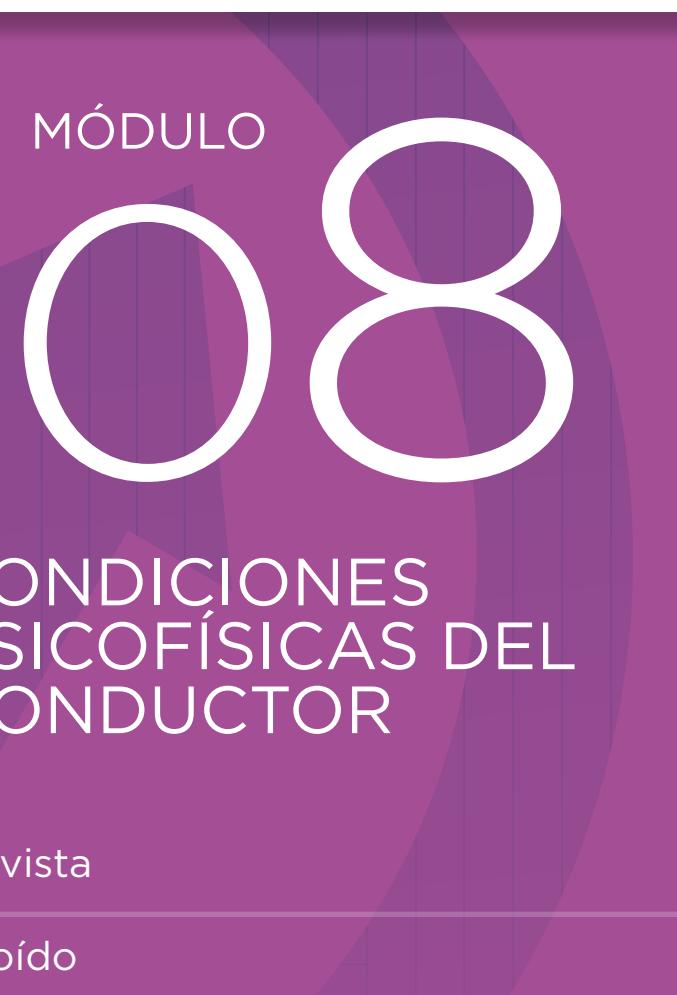


MÓDULO **08**

CONDICIONES PSICOFÍSICAS DEL CONDUCTOR

La vista

El oído

Los factores que afectan las
condiciones físicas[Indice](#) > Módulo 08: Condiciones psicofísicas del conductor > Los factores que afectan las condiciones físicas

Los factores que afectan las condiciones físicas

Cansancio

Bebidas alcohólicas

Uso del celular

Medicamentos

Drogas

Las 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 y aumenta 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 tornan la conducción más peligrosa.





CONSEJO FEDERAL
DE SEGURIDAD VIAL

SEGURIDAD
VIAL



Ministerio de Transporte
Argentina

Curso Nacional de
Educación Vial Digital

MÓDULO

9

RESPONSABILIDADES
Y DEBERES DEL
CONDUTOR

MÓDULO



ESO RESPONSABILIDADES DEBERES DEL CONDUCTOR

Responsabilidades

Obligaciones ante un siniestro

Reglas de velocidades

Primeros auxilios

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 el 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.

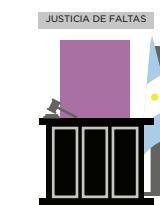
En el supuesto de un accidente ocasionado por menores de 21 años, la responsabilidad administrativa y/o civil es transferible a los padres y/o a su tutor.



Responsabilidad penal

Se configura 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.

En el caso de la responsabilidad penal esta es personal e intransferible.



Responsabilidad contravencional

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



MÓDULO 09

RESPONSABILIDADES Y DEBERES DEL CONDUTOR

Responsabilidades

Obligaciones ante un siniestro

Reglas de velocidades

Primeros auxilios

Índice > Módulo 09: Responsabilidades y deberes del conductor > Obligaciones ante un siniestro

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.
- Compadecer 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.





MÓDULO
09
RESPONSABILIDADES
Y DEBERES DEL
CONDUTOR

Responsabilidades

Obligaciones ante un siniestro

Reglas de velocidades

Primeros auxilios

Índice > Módulo 09: Responsabilidades y deberes del conductor > Reglas de velocidades

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:

- a. el estado en el que se encuentra el vehículo,
- b. la carga que transporta,
- c. el grado de visibilidad,
- d. las condiciones de la calzada,
- e. las condiciones atmosféricas,
- f. la necesidad del tránsito
- g. 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 se aumenta el riesgo de siniestros viales, de los que pueden ser víctimas el conductor y/o tercera 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 así 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 y con 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).



MÓDULO

09

RESPONSABILIDADES
Y DEBERES DEL
CONDUTOR

Responsabilidades

Obligaciones ante un siniestro

Reglas de velocidades

Primeros auxilios

Índice > Módulo 09: Responsabilidades y deberes del conductor > Primeros auxilios

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 con 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 sujetado y

no quitarlo hasta que sea atendido, ya que esta podría volver a abrirse. Cuando existe traumatismo, se debe sujetar la fractura, en lo posible utilizando varillas para mantener firme la zona afectada.





MÓDULO

10

PROHIBICIONES Y RÉGIMEN DE SANCIONES





MÓDULO

10

PROHIBICIONES Y RÉGIMEN DE SANCIONES

Prohibiciones

Sanciones

Características del obrar

Estados de intoxicación general



MÓDULO

10

PROHIBICIONES Y RÉGIMEN DE SANCIONES

Prohibiciones

Sanciones

Características del obrar

Estados de intoxicación general



MÓDULO

10

PROHIBICIONES Y RÉGIMEN DE SANCIONES

Prohibiciones

Sanciones

Características del obrar

Estados de intoxicación general

Índice > Módulo 10: Prohibiciones y régimen de sanciones > Características del obrar

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.



MÓDULO

10

PROHIBICIONES Y RÉGIMEN DE SANCIONES

Prohibiciones

Sanciones

Características del obrar

Estados de intoxicación general

Índice > Módulo 10: Prohibiciones y régimen de sanciones > Estados de intoxicación general

Estados de intoxicación general

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 o 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.