

MANUAL DE CONDUCCION DE MOTOVEHICULOS



Conducir una motocicleta requiere, además de **práctica**, un **conocimiento profundo de las leyes de tránsito**, un **uso responsable del vehículo** por las importantes lesiones que puede sufrir en un siniestro y una **actitud defensiva** hacia el resto del tránsito.

ACERCA DEL CONDUCTOR

La habilidad para conducir una motocicleta es algo que se aprende, no una característica con la que se nace.

EQUIPO DE SEGURIDAD Y PROTECCIÓN PERSONAL

Para una conducción segura es esencial el uso de la vestimenta apropiada. Adquiera productos de calidad, invierta en su seguridad.

El casco

Si bien el uso del casco es un **deber legal**, es antes que nada, un **deber racional** de todo aquel que mínimamente ame y pretenda gozar la vida. El casco protege la cabeza, que es el único órgano en el que un simple golpe puede resultar fatal.

Los colores claros y la utilización de bandas reflectivas en el mismo permitirán una mejor visualización del motociclista.

¿ Cómo elegir la talla del casco ?

Para conocer la talla: rodee su cabeza con una cinta métrica (por encima de las cejas y el borde superior de las orejas). La medida (en centímetros) es la talla de su casco.

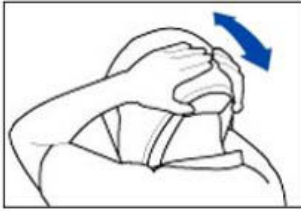
Algunos consejos prácticos a tener en cuenta:

- con el casco puesto, gire rápidamente la cabeza de lado a lado. El casco deberá moverse con usted.



Si el casco “baila” al hacer este movimiento, significa que es demasiado grande.

- con las correas bien abrochadas y ajustadas, intenta sacarte el casco tomándolo con ambas manos en la parte posterior. Si se sale, busca otra talla o modelo.



- lleve el casco puesto durante un rato para asegurarte de que te resulta cómodo, debe estar ajustado, pero sin apretar ninguna zona determinada de tu cabeza (el almohadillado interior suele ceder un poco con el uso).

- tómesese todo el tiempo necesario para elegir su casco.

Recuerde: va a estar mucho tiempo en su cabeza

Un casco no dura para siempre.

Si el casco recibe un golpe, o cae en una superficie dura, puede sufrir daños en su estructura sin que se note, por lo que no proveerá la protección adecuada en caso de accidente. Lo mejor entonces es que sea reemplazado.

No compre nunca un casco de segunda mano, pues no podrá saber qué trato ha recibido, ni si tiene algún daño oculto.

Ajuste la correa de su casco cada vez que suba a su motocicleta.

NO son aptos para la circulación los cascos de uso industrial u otros no específicos para motocicletas.



El casco debe cubrir, como mínimo, la parte superior del cráneo (partiendo de una circunferencia que pasa 2 cm. Por arriba de la cuenca de

los ojos y de los orificios auditivos).

Debe contar con sistema de retención (cinta y hebilla) que, pasando por debajo del mentón sujete el casco a la cabeza.

Protección ocular

Sus ojos son únicos e irremplazables, y es fácil sufrir una herida. Aunque su motocicleta tenga parabrisas, proteja apropiadamente sus ojos:

- utilice casco con visera, ó
- antiparras ó anteojos a prueba de golpes

Mantenga la protección limpia y libre de rayones. Si usa una visera tonalizada, asegúrese de llevar una visera o protección clara por si debe conducir de noche.

Campera

La función de la campera no sólo es proteger del frío, sino sobretodo proteger: de la abrasión en caso de caída, de golpes por piedras, insectos, etc. Debe ser manga larga, lo más ajustada al cuerpo posible. Para que sea comfortable al usarla en tiempo caluroso, asegúrese de que posea ventilaciones (se abren con cierres). Hay camperas especiales que traen protecciones en hombros, codos y espalda.

También en la campera se recomienda la utilización de bandas reflectivas para una mejor visualización del motociclista. La ropa de colores brillantes es preferible a la de colores oscuros, por la misma razón.

Guantes

Use siempre guantes, aunque haga calor. Amortiguará el golpe de una piedra despedida por el vehículo que va delante suyo, y lo protegerán en caso de caída. Deben

ser suficientemente gruesos para proteger sus manos y adecuadamente flexibles como para permitirle tomar adecuadamente el manillar y accionar freno o embrague, sin esfuerzo extra.

Pantalón

Deben ser largos, de un material grueso, que resista la abrasión, proteja del clima y los elementos que pudieran golpear al motociclista al circular. No deben quedar flojos y sacudirse con el viento. Al igual que las camperas, los pantalones especiales para motos cuentan con protecciones reforzadas y cierres para ventilación.

La utilización de bandas reflectivas para una mejor visualización del motociclista, es aplicable también para los pantalones.



Botas

El calzado que proteja sus pies debe INDEFECTIBLEMENTE cubrir sus tobillos. Lo ideal es el uso de botas de cuero grueso y suela de goma con un buen diseño para evitar el deslizamiento del pie. Al igual que el resto de la vestimenta, deben ajustarse adecuadamente.

Coloque bandas reflectivas en la tobillera de sus botas para una mejor visualización por parte de otros conductores.

Protección contra la lluvia

Conducir mojado no es cómodo en ninguna circunstancia, menos aún con bajas temperaturas. Si su vestimenta no repele el agua, es aconsejable llevar una buena ropa de lluvia que proteja: campera, pantalones y guantes.

CONOCIMIENTO Y CUIDADO DEL VEHÍCULO

Conocer el vehículo y ocuparse de su mantenimiento y revisión continua, son obligaciones ineludibles del conductor responsable.

Lea el manual del propietario, cada motocicleta tiene características propias y lleva tiempo familiarizarse con una. Por ello, no es aconsejable prestar ni pedir prestada una moto.

Los aspectos mínimos a verificar de manera habitual son:

FRENOS:

- 1) pastillas o zapatas (desgaste)
- 2) nivel y antigüedad del líquido de frenos
- 3) disco de frenos (espesor, grietas)

NEUMÁTICOS:

- 1) dibujo (en el centro del neumático)
- 2) presión de aire (comprobar en frío)
- 3) grietas, deformaciones y otros daños
- 4) objetos extraños incrustados

LUCES:

- 1) faro (alta, baja, destellos, ajuste altura)
- 2) intermitentes
- 3) freno
- 4) luz de posición

ACEITE:

- 1) controlar nivel (comprobar en caliente)

OTROS

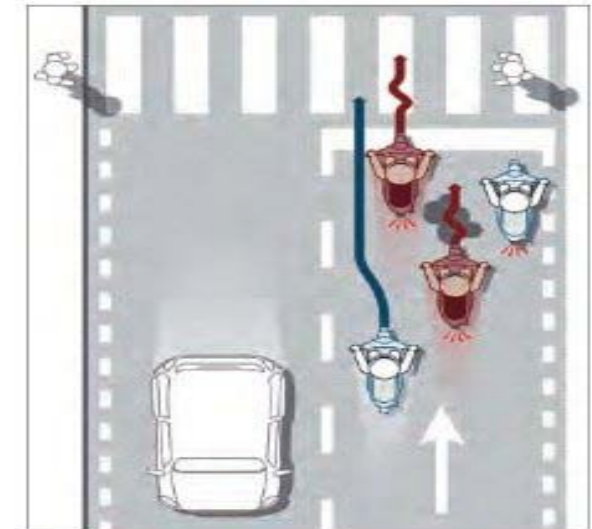
- 1) si su moto es refrigerada por líquido, chequee los niveles de refrigerante
- 2) verifique el estado de los cables (embrague y frenos)
- 3) compruebe la bocina y ajuste los espejos regularmente
- 4) verifique su batería cada mes, recárguela si fuera necesario. Si no es una batería sellada: verifique su nivel y complételo si fuera necesario
- 5) si su moto posee transmisión por cadena: asegúrese que esté correctamente ajustada y en buen estado. Las cadenas deben limpiarse y lubricarse regularmente. Si su moto posee cardan, verifique en el manual del usuario cuál es la vida útil del aceite del mismo.
- 6) asegúrese que la muleta (y el caballete central si su moto tiene uno), vuelvan a su lugar apropiadamente y queden levantados.
- 7) inspeccione ocasionalmente tornillos y bulones para asegurarse que estén correctamente ajustados
- 8) mantenga su moto en buen estado de limpieza

Los controles

Compruebe que palancas y pedales estén al alcance de sus dedos y punta del pie. Familiarícese con los controles de su moto: ubicación y modo de uso. Practique el uso de:

- luces de giro
- bocina (si lo requiere para evitar una colisión debe encontrarlo sin demora)

- válvula de reserva de combustible (si su moto posee una), ya que podría quedarse sin combustible en una zona donde no es posible detenerse o aminorar la velocidad.



EN CIUDAD compartimos las calles con los peatones y debemos respetarlos. Cuidado cuando frenes ante un paso de cebra, hazlo fuera de las líneas blancas y no en el centro del carril (está más sucio). No circules cerca de la acera, un niño o animal podría sorprenderte.

El embrague

En la mayoría de las motocicletas el embrague es accionado por una manija localizada en la empuñadura izquierda del manubrio.

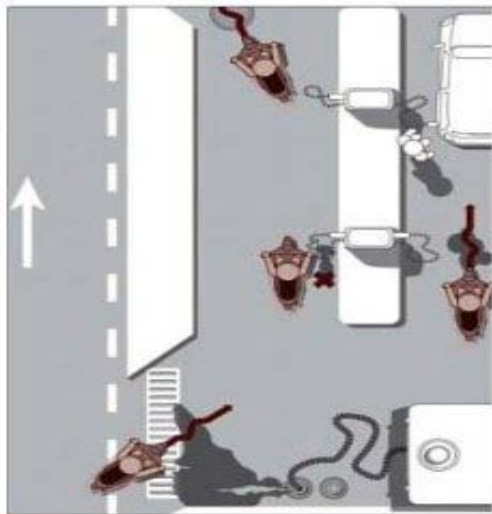
Al oprimir la manija, se desengrana el motor de la transmisión y al soltarla se engrana, permitiendo la transferencia de potencia del motor por medio de la transmisión, a la rueda posterior. El desengrane del motor se debe producir antes de hacer los cambios. Una vez hecho el cambio de velocidades, se suelta la manija gradualmente.

Caja de velocidades

Los cambios de engranaje se hacen por medio de una palanca accionada con la punta del pie, en el lado izquierdo (algunas están en el lado derecho), adelante del estribo. Se baja o sube un espacio cada vez.

Acelerador

Colocado en la empuñadura derecha del manubrio, controla la velocidad. Girando la empuñadura hacia el conductor se aumenta la aceleración y se disminuye al girarla hacia delante.



REPOSTAR ES necesario con frecuencia porque motos y scooter no destacan precisamente por su autonomía, pero las estaciones de servicio son territorio peligroso: manchas de gasoil, derramamientos, tapas... Muévete con mucho cuidado al entrar y salir de ellas.

Freno anterior

Es accionado al oprimir la manija ubicada a la derecha del manubrio. Actúa el mecanismo de la rueda

delantera únicamente. Tiene más fuerza que el trasero.

Freno posterior

Este mecanismo de seguridad activa o primaria es operado por medio de un pedal localizado, en la mayoría de las motocicletas, en el lado derecho. El pedal acciona el mecanismo del freno de la rueda trasera únicamente y provee una fuerza de frenado menor que el freno anterior.

Luces

Es un botón colocado por lo general en la empuñadura izquierda del manillar. Este interruptor puede estar localizado sobre el faro delantero o puede formar parte del interruptor de arranque o ignición. Consérvelas limpias y siempre encendidas cada vez que conduce.

Bocina

Es un dispositivo acústico de enorme importancia al conducir en la medida que sea utilizado de manera correcta y racional, permitiendo advertir la presencia del automotor en situaciones de peligro y que, al contrario, puede originarle al motociclista más inconvenientes que ventajas si su uso no es el correcto.

Por último, el motociclista debe considerar las limitaciones en el diseño, color, tamaño, aerodinámica, entre otros; que le permitan conducir la moto de acuerdo a ellas. De no hacerlo, cualquier condición adversa podría ponerlo en una situación potencialmente peligrosa.

Con respecto al tamaño de la moto: como regla de sentido común: sentado en su moto, el conductor debe poder **llegar al piso con ambos pies.**

CONDUCIENDO LA MOTOCICLETA

Conducir una motocicleta es una tarea mucho más compleja que conducir un auto, requiriendo un mayor grado de habilidad y conocimiento.

Arrancar la moto

Para salir: apriete el embrague, ponga el vehículo en primera, abra un poco el acelerador y afloje un poco el embrague (repita esta operación hasta que haya soltado del todo el embrague). Es una operación que mejorará con la práctica.

Cambio de velocidades

Los cambios de velocidades sólo deben realizarse al circular en línea recta y debe evitarse realizarlos dentro de una curva.

Debe familiarizarse con el sonido del motor, para poder saber cuándo cambiar las velocidades sin necesidad de mirar los instrumentos.

Rebaje de velocidades

Apriete suavemente la palanca de embrague, acelere suavemente (un poquito) para engranar con delicadeza la velocidad del cambio y rebaje un cambio.

Deteniéndose en el tráfico

Es conveniente no dejar la moto en punto muerto, por si necesita acelerar para evitar una colisión con un vehículo que circule detrás suyo y que no haya advertido su presencia. Detenga la motocicleta en primera, manteniendo el embrague apretado.

Frenando la motocicleta

Como ya se remarcó, el freno delantero es el que más frena (aporta no menos del 70 % del poder total de frenado de una moto), por lo que debe aprender a usarlo adecuadamente.

Lo más saludable es aplicar ambos frenos al mismo tiempo. Como norma, hay que huir de frenadas bruscas y excesivas. La única forma de lograrlo es iniciar la frenada con la suficiente antelación, para hacerla moderada y progresiva.



SEMÁFORO ROJO y tú buscas la mejor colocación: cuidado con usar el carril contrario si algún coche decide dar media vuelta (hazte ver y oír), cuidado con pasar por la derecha cerca de la acera (una puerta puede abrirse) y cuidado con llegar a quedarse parado en un «punto ciego» de un coche.

SI DEBE FRENAR BRUSCAMENTE: lo adecuado es frenar con firmeza, pero dosificando el esfuerzo, de forma que se

lleve a cabo la transferencia de masa (lo cual sólo requiere poco más de un segundo), a continuación se podrá recurrir a toda la potencia de los frenos para detener la moto en el plazo más corto.

Evite el traslado de peso del piloto sobre el manillar, al iniciar la frenada (disminuye la posibilidad de derrape de la rueda trasera):

- el piloto deberá erguirse y mantener los brazos estirados (aumenta así la resistencia al aire)
- apretar las rodillas sobre la moto (para contener la inercia)
- mantener la motocicleta derecha y en línea recta



PARA FRENAR sobre dos ruedas hay que tener cuidado que el suelo no pierda agarre repentinamente, y si eso ocurre suelta el freno delantero. Nunca circules demasiado pegado a quien te precede, y menos en zonas de posible detención (semáforos, cruces, accesos).

SI EN UNA FRENADA DE EMERGENCIA SE BLOQUEA LA RUEDA:

- **delantera:** (la rueda “chillará”) libere el freno un segundo y vuelva a apretarlo sin bloquearlo
- **trasera:** no suelte el freno y mantenga recto y firme el manillar, la moto seguirá deslizándose, pero en línea recta y mientras tanto, irá frenando.

La frenada de urgencia es una actividad de tipo "reflejo", y los reflejos se ejercitan. Practique su frenado, tenga en cuenta que las diferentes condiciones de piso y clima afectarán directamente la seguridad con la que realice el mismo.

Las curvas

No empiece a trazar una curva desde la parte interior de ésta: “ábrase” lo más posible, para tener una mejor perspectiva de lo que viene detrás.

El giro no es una maniobra, sino un conjunto de ellas: frenar, cambiar marchas, inclinar la moto y acelerar.

El secreto de las curvas está en su previsión: la mirada debe dirigirse lo suficientemente lejos, es necesario “catalogar” la curva (abierta, cerrada, amplia, corta, etc) para adecuar la velocidad con la que hay que encararla. Si la velocidad es excesiva deberá reducirse: aplicar frenos y rebajar marchas ANTES de entrar en la curva.

El conductor debe “hacerse uno” con la moto: mantener los pies en los pedales apretando el tanque de combustible con sus rodillas e inclinarse con la moto (si intenta sentarse perpendicularmente al camino mientras la

moto está inclinada, pueden darse dos situaciones: que la moto no gire o que pierda el control de la misma cayéndose al suelo).

Debe mantenerse constante el acelerador a través del giro, acelerando apenas un poquito. Cuando el conductor empieza a levantar la moto (punto medio de la curva, cuando ya comienza a salir de la misma) acelerar un poco más (siempre suavemente) le ayudará a enderezar la moto y a partir de allí podrá aumentar progresivamente la velocidad.



El frenado en una curva es algo que debe evitar a toda costa.

Si fuera imprescindible hacerlo: aplique ambos frenos gradualmente y con mucha suavidad. Si no hay tráfico y las condiciones del camino lo permiten: enderece su moto y aplique fuertemente los frenos.

CONducir con seguridad

La supervivencia del motociclista depende de su habilidad de “Ver y Hacerse Ver”, así como de su capacidad para predecir las circunstancias siempre cambiantes y posiblemente desfavorables que pueden presentarse, con suficiente anticipación, para poder reaccionar y actuar adecuadamente.

Los pasos a seguir por un buen conductor, para una conducción segura, son:

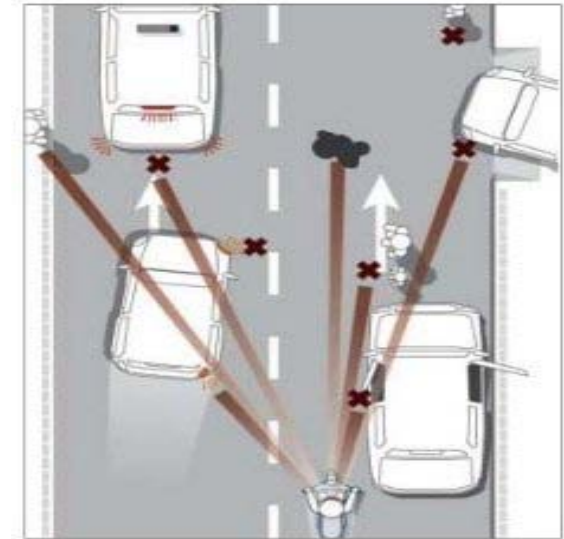
Investigar (mire hacia adelante y pretenda ver más allá, captando el panorama)

Identificar y predecir (busque peligros potenciales, evalúe si son reales o potenciales y su gravedad)

Ejecutar (una vez tomada la decisión, usted debe ejecutarla)

LOS HáBITOS VISUALES:

- **esté atento al panorama** (el conductor seguro necesita tener una visión total para estar prevenido acerca de lo que pasa a su alrededor)
- **mantenga sus ojos en movimiento** (necesitamos revisar los espejos, los indicadores y el tráfico a nuestro alrededor). No permita que sus ojos se fijen en un objeto por más de dos segundos, podría estar ignorando alguna circunstancia que afecte su conducción.



TU MIRADA es el sentido más importante cuando conduces, el que te avisará de un riesgo con suficiente antelación, el que te ayudará a dirigir tus trazadas por el buen camino. Cúdala (gafas, visera limpia sin arañazos) y entrénala estando atento al tráfico que te rodea.

La visión lateral (= mirar por encima del hombro)

El ángulo visual que cubren los retrovisores de motos y coches es sólo de unos 25 ó 30 grados en el mejor de los casos, aunque los tenga perfectamente ajustados no le permiten ver el 100% de los vehículos que le rodean o pretenden adelantarlo.

Los motociclistas tienen la ventaja de que su campo visual no se ve limitado por la carrocería, como en los coches.

La visión lateral directa es un complemento imprescindible del retrovisor:

- evite siempre la tentación de girar su cabeza en lugar de utilizar el retrovisor (esto distrae su atención un tiempo muy superior al que dedicaría al retrovisor).

- mientras mira el retrovisor **compruebe de reojo** que no haya ningún vehículo fuera del alcance de su retrovisor, en lo que denominamos “ángulo ciego”. Si en el momento de mirar por el retrovisor el vehículo estuviera justo en el ángulo ciego aún podría detectarlo por visión lateral directa antes de hacer la maniobra.

- otra ventaja de la visión lateral: **al mirar por encima del hombro este movimiento puede servir de aviso para el conductor del coche que pretende adelantarlo**, haciéndole desistir de la maniobra a pesar de que aún no haya accionado el intermitente.

La gestión de la mirada

“**La moto va hacia donde mira el piloto**”. Puede que el dicho parezca anecdótico, pero es de trascendental importancia para una conducción correcta. Incluso para evitar el impacto contra un obstáculo que se interponga en nuestra trayectoria: hay que mirar hacia la escapatoria.

La valoración de las posibilidades hay que hacerla sobre la marcha y tomar decisiones rápidas. Una vez decidida la posible acción salvadora, el piloto debe centrar toda su atención en ella y hacerla con decisión.

Si un choque frontal es inevitable, lo mejor es levantarse de la moto y, momentos antes del impacto, soltar el manillar e intentar saltar por encima del objeto, si es que hay espacio. Otras veces, el espacio puede estar por debajo, en cuyo caso hay que echar la moto al suelo y soltarla, para deslizarse por el hueco.

Si tenemos cierto tiempo para maniobrar después de la frenada, es siempre mejor evitar el impacto frontal. Cambiar la trayectoria, echar la moto al suelo, soltarla e ir derrapando hasta la detención (el papel de la vestimenta apropiada es fundamental aquí).

ASEGÚRESE DE SER VISIBLE ANTE LOS DEMÁS

A menudo los otros conductores no ven a los motociclistas. Para evitarlo, hay ciertas medidas básicas a poner en práctica:

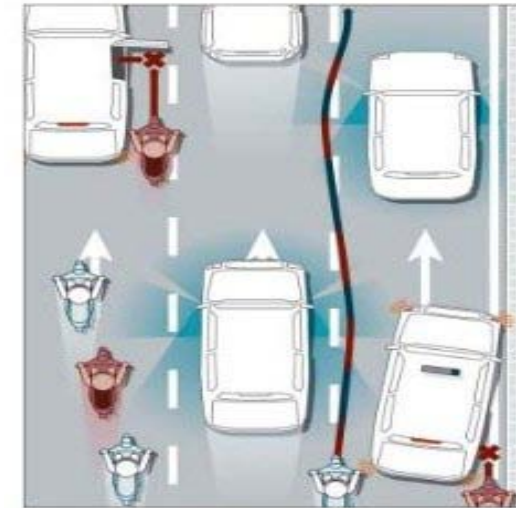
- asegúrese de circular SIEMPRE con el faro de su moto encendida
- vista ropa de colores claros y brillantes
- use bandas reflectivas en su ropa (casco, campera, pantalones, botas)
- siempre señale sus intenciones (asegúrese de que sus luces de posición e intermitentes funcionan correctamente). Si el vehículo que le precede está muy cerca, refuerce el mensaje de la señal lumínica con una señal manual. Apague los intermitentes al terminar la maniobra.
- si es necesario: use la bocina para advertir a un conductor desatento acerca de su presencia.
- no conduzca NUNCA en el punto ciego de los demás, posicione su moto donde pueda ser vista: HÁGASE VER

DISTANCIA DE SEGURIDAD

Además de ver los posibles peligros, se necesita tiempo para reaccionar: no vaya “pisando los talones” del vehículo delante suyo.

Mantenga una distancia apropiada de al menos dos

segundos (al circular en rutas, a velocidades más altas, es conveniente ampliar esta distancia de seguridad a cuatro o más segundos).



VER Y SER VISTO son dos cosas fundamentales para nuestra seguridad en moto. Los coches tienen muchos puntos «ciegos», evita situarte en esas zonas cerca de cruces o donde haya posibilidad de maniobrar, pues aunque miren no te verán y no sabrán que estás ahí. Hazte ver.

CRUCES

Un gran porcentaje de los accidentes de moto se producen en los cruces (intersecciones).

Cualquier intersección es potencialmente peligrosa, por eso:

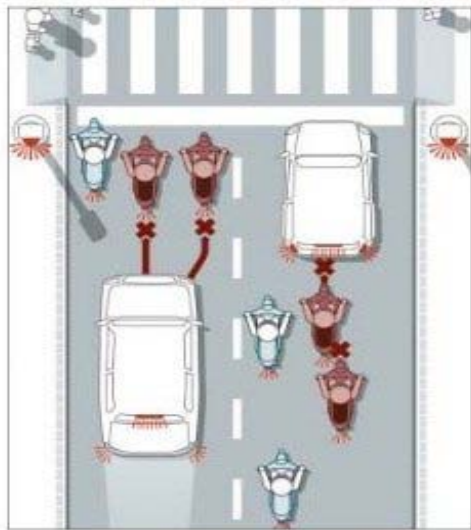
- es necesario acercarse a velocidad moderada, de forma que pueda detenerse rápidamente en caso necesario.

- aumente el nivel de atención y de precaución: busque con la mirada otros vehículos o peatones que puedan representar un peligro (no es lo mismo buscar un vehículo, que

comprobar su ausencia). Preste atención a las obstrucciones visuales (contenedores, automóviles aparcados, mobiliario urbano,...).

- verifique el tránsito en ambas direcciones (un vehículo podría venir a contramano)
- procure controlar con la mirada no sólo el cruce, si no también la calle que va a atravesar
- al disminuir la velocidad, compruebe que no haya detrás suyo un vehículo demasiado cerca

Aunque tenga prioridad, si algún auto pretende incorporarse desde otra dirección no confíe nunca en que le ha visto ni en que esté dispuesto a respetar su prioridad de paso.



BUENA COLOCACIÓN:

deja siempre buena distancia de seguridad con el coche o moto que te preceda, no le sigas justo detrás (mejor hacia un lado), no dejes que se pegue nadie detrás de ti, y no circules demasiado pegado a tu derecha. Así evitarás muchos riesgos.

CAMBIOS DE CARRIL Y SOBREPASO DE VEHÍCULOS

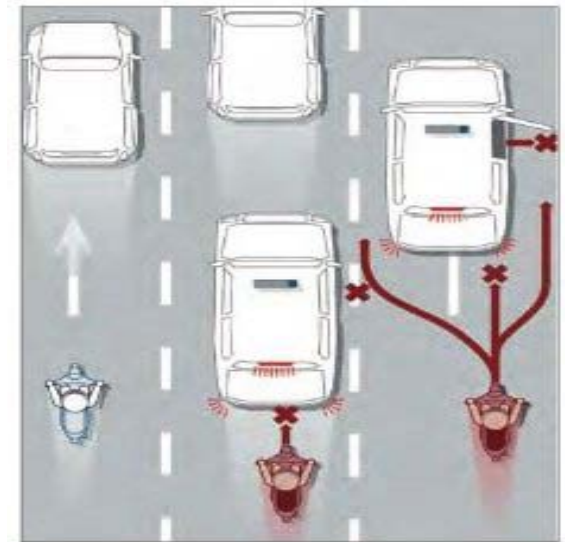
Accione el intermitente SIEMPRE que haga un cambio de dirección, aunque esté seguro de que ningún vehículo va a interferir tu trayectoria, porque:

- puede que no haya visto un vehículo que pretendía adelantarlo, por encontrarse justo en el área ciega de su retrovisor
- cuando quiera girar en un cruce, el hecho de señalar la maniobra hará desistir de la intención de cruzar la calle a un posible peatón
- al advertir de un cambio de dirección al vehículo que viene detrás normalmente éste se mantendrá a mayor distancia, incluso antes de que vea tu luz de freno

Para adelantar a un vehículo:

- ubíquese a una distancia segura del mismo para poder mirar por el retrovisor sin peligro (mirar por el retrovisor supone perder de vista lo que sucede delante tuyo durante unas fracciones de segundo)
- posiciónese en el lado izquierdo de su carril para poder observar el camino y el tráfico que viene en dirección contraria
- asegúrese de tener tiempo suficiente para pasar con seguridad. NUNCA piense en adelantar a alguien si ya está cerca de un cruce de calles.
- mire nuevamente sus espejos, encienda la señal de giro, chequee por sobre su hombro la presencia de algún vehículo
- muévase al centro del carril izquierdo (nunca sobrepase "pegado" al vehículo que pretende superar)
- sobrepase rápidamente el vehículo (si se trata de un vehículo que va despacio, es recomendable rebajar una

- velocidad para acelerar más rápidamente al sobrepasarlo)
- antes de retomar su carril, señale su intención y chequee que haya suficiente espacio entre su moto y el vehículo sobrepasado (suele suceder que los vehículos aceleran al verse sobrepasados)
- una vez en su carril, apague su señal



LOS TAXIS pueden hacer paradas imprevistas para que se baje o para recoger un pasajero: mantente alejado de su parte trasera. Nunca pases a un taxi o autobús por la derecha cerca de la acera, sobre todo cuando estén detenidos: puede bajarse alguien.

CIRCULANDO ENTRE AUTOMOVILES

Marche en línea recta **sin zigzaguear entre los demás vehículos** ni compitiendo con ellos. Esta conducta es una de las que mayor número de accidentes produce.

Cuando circule en paralelo entre coches en movimiento, mantenga una distancia lateral de seguridad

suficiente que le permita reaccionar frente a eventuales maniobras imprevistas de los demás automóviles.

Cuando los coches están parados y circule entre ellos:

- **circule a poca velocidad** (máximo a 20 Km/h) y
- **preste especial atención a los ocupantes**, para frenar a tiempo en caso de que le abran una puerta.

Al circular despacio entre vehículos, no lleve los pies colgando. Para mantener el equilibrio, utilice el freno trasero y mantenga la vista algo a lo lejos.

Acostumbre llevar siempre dos dedos sobre la maneta de freno. En caso de emergencia, ganará un tiempo y unos metros preciosos.

Facilite siempre las maniobras de los demás vehículos, evitará así muchas situaciones peligrosas (es su vida lo que está en juego).

SEMÁFOROS

Desobedecer el semáforo es la primera causa de accidente de moto con víctimas.

- **no cruce NUNCA con el semáforo en rojo**, aunque sea pocos instantes después del amarillo. La tentación de “apurar” el semáforo puede costar muy cara.
- **arranque siempre cuando el semáforo ya esté en verde**, nunca antes. Al hacerlo, **compruebe siempre que ningún vehículo esté aún cruzando** y pueda interferir tu trayectoria.
- acérquese siempre a los semáforos a una velocidad que, en caso de ponerse amarillo, le permita frenar progresivamente sin invadir el límite del paso de peatones (y sin peligro de bloquear una rueda)

- como norma general: **frene siempre ante un semáforo en amarillo**, a no ser que no tenga suficiente espacio para frenar sin invadir el paso de peatones ó el propio cruce, ó cuando un vehículo circula detrás suyo a muy poca distancia, por el riesgo de que no pueda frenar a tiempo para evitarte.

- antes de frenar ante un semáforo siempre es aconsejable comprobar antes mediante el retrovisor que no haya ningún vehículo justo detrás tuyo demasiado cerca y a excesiva velocidad, incapaz de frenar a tiempo (si modera su velocidad en la aproximación al semáforo, este peligro se minimiza)



- **si circula detrás de otro vehículo y el semáforo se pone amarillo**, nunca suponga que éste seguirá adelante,empiece a frenar aunque crea que ambos tienen suficiente tiempo para pasarlo. Muchos conductores dudan hasta el último momento entre pasar o no pasar: el resultado sería estrellarse violentamente contra su parte trasera.

- **siempre que sea posible procure situarse ante los semáforos en rojo de forma que quede algún coche detrás tuyo**, le cubrirá las espaldas y amortiguará el golpe si algún vehículo no frena a tiempo

- **parado ante un semáforo en rojo y sin ningún auto detrás suyo** es recomendable controlar periódicamente los retrovisores. Si se acerca un vehículo a demasiada velocidad como para detenerse a tiempo, podrá reaccionar intentando apartarse de su trayectoria, preferiblemente hacia la derecha.

CONDUCIENDO EN SITUACIONES ESPECIALES

El factor psicológico

El miedo que provoca al conductor rodar sobre superficies poco fiables, es un factor determinante para conducir mal y cometer errores. La consecuencia más importante es la pérdida de relajación muscular: sujetar el manillar con fuerza, manteniendo los brazos rígidos implica perder la capacidad de dirigir con naturalidad la máquina y compensar sus movimientos. Por ende, se está más expuesto a sufrir un percance.

Las “patinadas”

Las calles y carreteras están llenas de “trampas”: tapas de alcantarillas, baches de todo tipo, manchas de grasa, restos de combustible o aceite, y hasta las líneas

blancas sobre el pavimento, cuando están mojadas. Lo mejor es entrenar la vista para verlos a tiempo y evitar pisarlos, pero también es importante aprender a superarlos con calma, sin miedo ni brusquedades, si no podemos evitarlos.

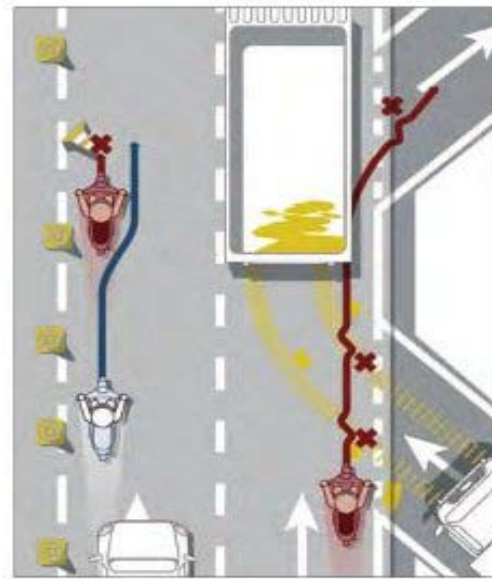
Lo esencial, y como reglas esenciales aplicables a cualquier situación:

- reduzca la velocidad ANTES de llegar al problema (baje un cambio)
- si hay tráfico, asegúrese de que los conductores que lo siguen sean conscientes de que está reduciendo la velocidad (toque los frenos, si fuera posible haga una señal manual)
- intente cruzar la superficie en línea recta, no pretenda cambiar la dirección o velocidad bruscamente
- no acelere sobre la superficie de riesgo

Su reacción, en caso de patinadas, deberá adecuarse a la velocidad y la situación en que se encuentre:

- **PATINADA A MUY BAJA VELOCIDAD:** si su rueda delantera comienza a deslizarse colocar un pie en el suelo puede mantener la moto derecha
- **PATINADA MIENTRAS FRENA A BAJA VELOCIDAD:** si se bloquea una o las dos ruedas, libere los frenos por un momento, luego vuelva a aplicarlos, pero un poco más suavemente
- **PATINADA MIENTRAS FRENA A ALTA VELOCIDAD:** si la tracción es buena y la rueda trasera patina cuando se frena fuerte: NO libere el freno trasero y mantenga la dirección
- **PATINADA MIENTRAS ESTÁ GIRANDO:** debe dirigirse el manillar en la dirección de la patinada. Por ejemplo: si

doblando hacia la izquierda la moto patina hacia la derecha, dirija el manubrio ligeramente en dirección de la patinada (o sea: a la derecha)



CON OBRAS las cosas se complican más aún: no circules cerca de zonas con conos, si hay alguno caído no podrás esquivarlo a tiempo. Evita las zonas próximas a accesos, tendrán barro y resbalará. Cuidado en incorporaciones y salidas con las uniones y los cambios de asfalto.

Objetos sobre la calzada

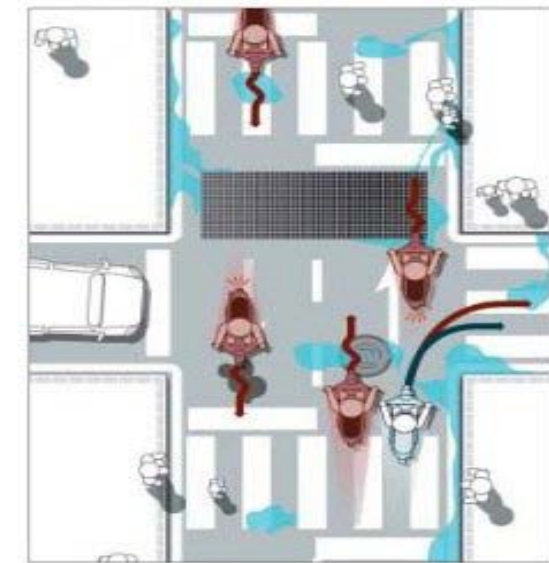
Si debe pasar por encima de una obstrucción en el camino, son aplicables todas las recomendaciones enunciadas para evitar las patinadas (frenar antes del encuentro, mantener la moto erguida y sin intentar cambiar la dirección), a lo que habría que sumarle: al soltar el freno, agarrar fuertemente el manillar y pararse sobre los pedalines, echando su peso hacia atrás mientras la rueda delantera está

sobre el obstáculo. Después cambie su peso hacia adelante para que la rueda trasera pase más fácilmente.

Ante todo: mantener la calma.

Lluvia

El momento de mayor peligro para cualquier vehículo (más para una moto) es cuando comienza a llover porque el agua se mezcla con la suciedad del asfalto (residuos de combustible y aceite) y el piso se pone muy resbaloso.



LA LLUVIA nos complica más las cosas sobre dos ruedas: tendremos que extremar las precauciones y cuidar mucho dónde «pisamos», pues líneas blancas, tapas de alcantarilla, manchas de grasa o rejillas serán como «hielo» cuando estén mojados. Evita pisarlos y frena con suavidad.

Después de un rato, el aceite se lavará de la superficie y será más seguro circular. Sin embargo, tenga en cuenta que:

- la tracción sobre una superficie mojada no es tan buena como en una seca
- la visión se verá entorpecida
- será necesario aumentar la distancia de seguridad (6 segundos, en lugar de 2, sería lo adecuado)
- y circular a velocidad moderada, de forma de tener tiempo de reacción ante imprevistos
- Si la lluvia es intensa o hay acumulaciones de agua sobre la calzada, existe además peligro de “aquaplaning”: queda una película de agua entre el neumático y el suelo, por lo que éste literalmente “flota”, con la consecuente pérdida de control del vehículo.

Para evitar esta situación:

- evite circular con neumáticos desgastados
- adecúe la velocidad (a mayor velocidad, menor capacidad del neumático de “correr” el agua)

Si a pesar de tomar todas las precauciones, la moto patina: NO toque el freno e intente seguir en la trayectoria correcta con SUAVES correcciones a la misma, si fuera necesario.

Viento

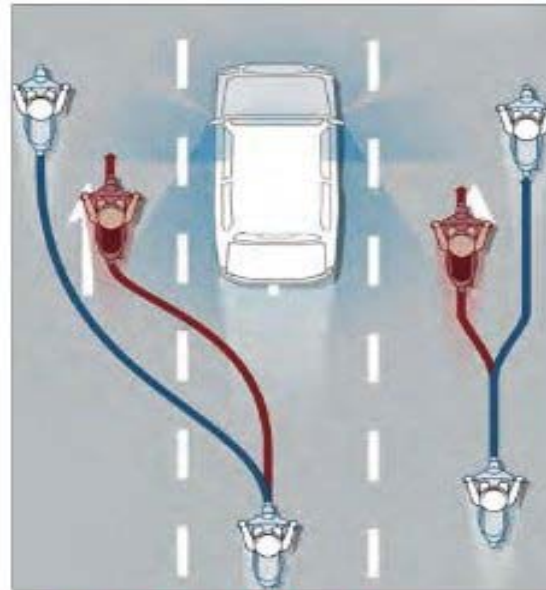
Conducir con viento (sobre todo si éste es lateral) puede crearle problemas, sobre todo porque en general el viento no es constante en su intensidad sino que llega en ráfagas. Tenga en cuenta que conducir en estas condiciones lo fatigarán más rápidamente.

Reduzca la superficie de contacto con el aire: es recomendable “agacharse” sobre la moto, acercando el cuerpo al tanque de gasolina.

La velocidad debe ser moderada, pero cuidando siempre de mantener constante el empuje de la moto.

En caso de viento lateral:

- circule por el lado del carril desde donde viene el viento (si una ráfaga lo “corre”, se mantendrá en él)
- tendrá que inclinarse un poco (hacia el lado del viento) para mantener su posición
- espere la ráfaga y esté listo para reaccionar



LOS CAMIONES y autobuses crean grandes movimientos de aire que pueden afectarnos: en invierno nos protegen del frío (cuidado con acercarte demasiado) pero con viento lateral al adelantarlos tendremos cuidado con el choque del aire que puede desviar mucho nuestra trayectoria.

Ripio

Siempre que los neumáticos tengan menos adherencia, se reiteran los mismos imperativos: aumentar la distancia de seguridad, bajar la velocidad, mucha más anticipación en la previsión. Al rodar sobre ripio:

- lleve una marcha larga, así los cambios en el acelerador no se transmitirán con brusquedad a la rueda trasera
- reduzca al mínimo necesario la inclinación de la moto en una curva, llevando el cuerpo en una posición un poco más vertical
- de ser necesario, utilice sólo el freno trasero y de manera muy suave

Animales sueltos

Es más fácil predecir la conducta de los peatones y pasajeros que la de los animales, especialmente los perros, que pueden representar un serio problema para el motociclista.

Un perro atacando a un motociclista que se mueva rápidamente presenta un verdadero peligro, si trata de morderlo, su acción evasiva puede hacerle perder el control de la motocicleta.

La mejor táctica:

- reduzca la velocidad antes de llegar donde está el animal
- NO PATEE al animal (**tratar de patear a un perro que le está atacando puede hacerle perder el equilibrio o lo puede distraer lo suficiente como para que pierda la dirección y se estrelle contra cualquier objeto.**)
- acelere justo antes de llegar al animal, lo hará perder el ritmo y usted podrá evitarlo

Conducción nocturna

Sea especialmente cuidadoso al atardecer: los ojos se ajustan ahora a la luz de los faros.

Es aconsejable aminorar la velocidad, e incrementar la distancia de seguridad entre usted y el vehículo delante suyo.

Preste especial atención al estado de la visera de su

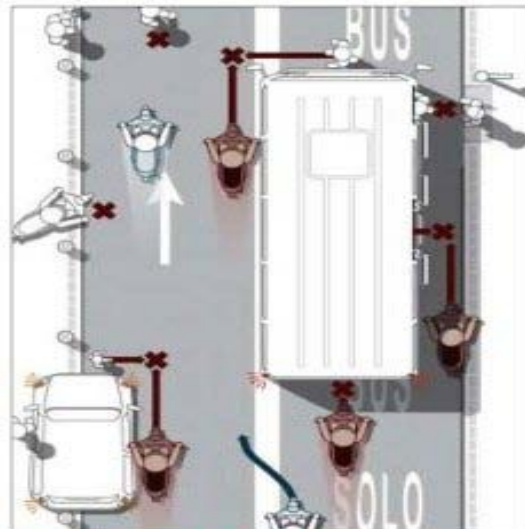
casco: no sólo debe ser clara para la conducción nocturna, sino que debe estar libre de rayas que perturben la visión.

Use su propio faro (asegúrese de que sus luces están limpias) y aproveche la luz de los otros vehículos para observar bien la superficie del camino.

Esté especialmente alerta de vehículos realizando maniobras extrañas y bríndeles todo el espacio posible: de noche existe mayor peligro de cruzar personas bajo los efectos del alcohol o la fatiga.

Asegúrese de ser visible para los demás conductores.

No conduzca si está cansado.



LOS PEATONES pueden meternos en más de una situación de riesgo, poniendo en juego su propia seguridad. Mucho cuidado cuando pases un autobús por su izquierda (jamás lo hagas por la derecha), y cuidado porque detrás de un coche grande o furgoneta puede aparecer un peatón.

TÉCNICA DE LA CAÍDA

Para evitar el impacto o la caída, hay que intentar controlar la moto y la situación hasta el último momento.

Cuando veamos que es inevitable y nos estemos cayendo, hay que soltar la moto: no quedarse nunca agarrado al manillar. La moto tiene muchas salientes e irregularidades, no siendo aconsejable llegar al impacto enredados con ella.

Intente rodar por el suelo, sin apoyar las manos, codos, ni pies, flexionando levemente la cabeza sobre el pecho cuando nos deslicemos sobre la espalda o un costado, hasta que el cuerpo se haya detenido por completo. De esta manera se evitan muchas fracturas.

PRIMEROS AUXILIOS

Tener conocimientos sobre cómo hacer una respiración artificial o un torniquete para parar una hemorragia, puede salvar una vida.

Si no se tienen conocimientos, y mientras se espera al personal sanitario, hay que procurar al menos, no hacer un daño adicional al que ya tiene el accidentado.

- 1) conserve la calma
- 2) asegure el lugar
- 3) pida ayuda (recuerde que deberá brindar detalles de dónde se encuentra, así como del número y estado de los accidentados)
- 4) no mueva al accidentado
- 5) desabroche el casco para que no le comprima la faringe, pero **NO LE quite el casco**
- 6) si se presentan vómitos y el accidentado está sin conocimiento, hay que ponerlo de lado, pero siempre

sujetando la cabeza, respecto al resto del cuerpo al dar el giro.

FALLAS EN EL EQUIPAMIENTO

Es importante tener en cuenta que si la moto es mantenida apropiadamente, las chances de sufrir fallas en el equipamiento son mínimas:

MOTO REVISADA = MOTO SEGURA

Reventón de neumático

Si sus neumáticos son de buena calidad y están en buenas condiciones y los mantiene a la presión correcta, la posibilidad de sufrir un reventón es mínima.

Si le sucede:

- mantenga la calma
- no frene fuertemente (sólo empeorará la situación)
- use el freno del neumático en buenas condiciones, aplicándolo suavemente
- disminuya gradualmente la velocidad
- sostenga firmemente el manillar (la moto puede sacudirse como consecuencia del neumático deformado)

Cable de embrague cortado

Al apretar la maneta de embrague ésta no retorna: el cable se ha cortado. Si bien no es una situación agradable, tampoco es demasiado peligrosa ya que puede cambiar velocidades sin embrague (NO recomendable a menos que sea totalmente necesario): desacelere y baje una velocidad a la vez.

Si no encuentra el neutral (punto muerto) antes de detenerse completamente, prepárese para la sacudida.

Mantenga la calma.

Busque un lugar seguro para detenerse.

Recuerde señalar su intención de detenerse.

Acelerador trabado

Su mejor aliado en este caso es el interruptor de encendido. Al apretar el interruptor, apriete la palanca de embrague para sacar el cambio en el que circulaba.

Mantenga la calma.

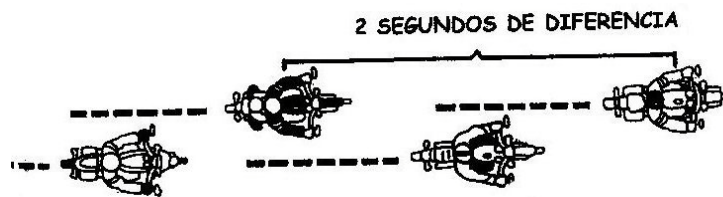
Busque un lugar seguro para detenerse.

Recuerde señalar su intención de detenerse.

CONDUCCIÓN EN GRUPO

Para la conducción de motocicletas en grupo se necesita una mejor preparación y más cuidado que cuando se conduce una sola.

CONDUZCA EN FORMA ESCALONADA: el primer motociclista debe colocarse sobre el costado central izquierdo del carril y el otro sobre el costado central derecho del carril, un poco detrás del primero (dos segundos de diferencia sería lo apropiado en condiciones normales), y así sucesivamente.



Esta “formación” alternada es particularmente importante al circular en ruta, ya que visualmente las motos ocuparían todo el carril, lo que disminuye las posibilidades de que un vehículo intente rebasarlas de manera inadecuada, provocando la clásica “encerrona”,

habitualmente fatal para los motociclistas.

En los SEMÁFOROS: es conveniente detenerse en pares (ocupando así todo el carril, como si fuera un auto).

SOBREPASO DE VEHÍCULOS: pase a otros vehículos individualmente, no en pares ni grupos. Cada motociclista deberá evaluar las condiciones en el momento que decida sobrepasar: que haya pasado la moto delante suyo no significa que sea seguro para usted.

CONducir con PASAJERO

Llevar a alguien atrás, modifica totalmente la conducción de la moto, por lo que deberán tomarse precauciones “extra” en diferentes situaciones.

Ajuste la suspensión y la presión de los neumáticos para adecuarlo al peso que la moto deberá transportar (conductor + pasajero + equipaje).

Tenga en cuenta que, a mayor peso total del vehículo, mayor será la distancia de frenado.

Así también, sepa también que deberá extremar la suavidad en las maniobras con el acelerador, cambio de marcha o frenos, para evitar golpes con el pasajero.

LA VESTIMENTA: el pasajero necesita la misma protección que usted: casco y vestimenta (campera, pantalones, guantes y botas) apropiada para las diferentes situaciones climáticas.

LA POSTURA:

– el pasajero debe ir correctamente sentado con los pies firmemente apoyados en los pedales

Si su moto NO trae pedales es porque NO está diseñada para transportar a más de una persona: el conductor.

- debe sentarse lo más cerca posible del conductor, sujetándose con las manos a su cintura o caderas, sin echarle el peso de su cuerpo encima
- para subir o bajar de la moto siempre le avisará al conductor que está por hacerlo
- el pasajero siempre subirá y bajará por el mismo lado
- deberá conocer las partes calientes de la moto para evitar su contacto



EL PASAJERO DEBE ACOMPAÑAR LOS MOVIMIENTOS DEL PILOTO:

- 1) al acelerar deberá inclinarse ligeramente hacia adelante
- 2) para frenar, debería estar firmemente sujetado e inclinarse ligeramente hacia atrás (presionar con los muslos sobre la moto o las caderas del conductor, junto con el agarre a la cintura del conductor, o el apoyo de sus manos sobre el depósito de combustible en el caso de motos deportivas, le darán el punto de apoyo al tronco para los movimientos de compensación)

3) para girar, si el piloto inclina la moto el pasajero debe inclinarse también, mirando por sobre el hombro del piloto en la dirección del giro

EL PASAJERO DEBE TENER UNA ACTITUD ACTIVA, DE ALERTA A LOS ACONTECIMIENTOS QUE VAN SUCEDIENDO.

La gestión de la mirada del pasajero es tan importante como la del conductor: debe estar atento al panorama y mantener sus ojos en movimiento.

CARGA DE LA MOTOCICLETA

Todas las cargas deben ser amarradas a la motocicleta, aunque sólo vaya a circular unas pocas cuerdas. Lleve siempre en su moto redes elásticas o cuerdas de amarre.

Un bolso de tanque es de gran ayuda porque mantiene el peso cerca del centro de gravedad de la moto. Asegúrese que está correctamente colocado y no lleve nada que pueda interferir con la dirección de la motocicleta.

Si su moto tiene valijón o baúl de viaje, usted ya está equipado. Si no lo tiene, deberá comprar un portaequipaje y alforjas.

Cuando cargue las alforjas, mantenga el mismo peso en ambos lados.

No cargue excesivamente el baúl de viaje o portaequipajes, porque redundará en la inestabilidad de su moto.

Verifique con regularidad la seguridad de la carga, asegurándose de no llevar elementos colgados

NO EXCEDA EL LÍMITE MÁXIMO DE CARGA DE SU MOTO: éste incluye peso de la motocicleta, líquidos (combustible, aceite y refrigerante), conductor, pasajero y equipaje, lo encontrará en el MANUAL DEL USUARIO.

La Ley Nacional de Tránsito establece que:

- los ciclomotores no pueden llevar carga ni pasajero superior a cuarenta kilos (40 kg).
- Las motocicletas de dos ruedas no deben transportar más de un acompañante, el cual debe ubicarse siempre detrás del conductor, ni carga superior a los cien kilos (100 kg).

BEBIDAS, DROGAS Y CONDUCCIÓN

Aunque tenga la impresión de que “todo está bien”, si bebió alcohol: NO CONDUZCA.

Toma mucho tiempo para que los efectos del alcohol se limpien de su organismo: si bien depende de muchos factores, aproximadamente dos horas por cada lata de cerveza, vaso de vino o medida de licor. SOLO EL TIEMPO eliminará el alcohol, NO las duchas, el café u otros mal llamados “remedios”.

También las drogas o medicamentos (legales e ilegales) tienen efectos secundarios que aumentan los riesgos al conducir. Si está tomando alguna medicación: verifique los efectos secundarios de la misma.



**Las leyes están pensadas para protegerlo,
no para acosarlo.
Respete en todo momento las leyes de tránsito.**

ASPECTOS LEGALES

La licencia para conducir

Para conducir un ciclomotor, motocicleta, triciclo o cuatriciclo motorizado debe obtener una licencia clase A. Los menores de 21 años, para poder conducir una motocicleta de más de 150 centímetros cúbicos de cilindrada, deberán haber tenido previamente por dos años habilitación para conducir motos de menor potencia.

La patente

La ley exige que todos los vehículos estén homologados y patentados para poder circular por las calles, independientemente del tamaño y la cilindrada. La placa patente debe estar correctamente asegurada en la parte trasera de su motocicleta.

Circle con el comprobante del último pago del impuesto automotor (patente).

El seguro

En nuestro país se requiere, como mínimo, un seguro de responsabilidad civil. Recuerde circular con el comprobante del seguro contratado.

ORDENANZA MUNICIPAL N° 1186/93

Denomina “MOTOVEHÍCULOS” a los vehículos especificados como: ciclomotores, motocicletas, motonetas y motofurgones.

- a) Ciclomotores: vehículo de dos (2) a tres (3) ruedas, equipado con un motor de hasta cincuenta (50) centímetros cúbicos de cilindrada y cincuenta (50) kilómetros por hora como velocidad máx.
- b) motocicletas y/o motonetas: vehículos que se encuentren montados sobre dos (2) ruedas y traccionados por un motor de más de cincuenta (50) centímetros cúbicos de cilindrada, destinados al transporte de personas únicamente;
- c) motofurgones: vehículos que se encuentren montados sobre tres (3) o más ruedas y posean caja de carga o adosado un sidecar.
- d) triciclomotor y cuatriciclomotor: vehículos montados sobre tres (3), cuatro (4) o más ruedas y traccionados por un motor de cincuenta (50) o más centímetros cúbicos de cilindrada.

Los conductores de motovehículos, triciclomotores y cuatriciclomotores, deberán circular de acuerdo a las normas de tránsito de carácter general en vigencia, debiendo estar munidos de la siguiente documentación:

- a) documentación correspondiente al rodado (tarjeta verde)
- b) licencia de conductor, la que deberá estar encuadrada a la categoría del vehículo que se encuentre conduciendo;
- c) comprobante del último pago al Impuesto al automotor (patente)
- d) comprobante de un seguro en vigencia que cubra terceros

transportados y no transportados.

Todo **conductor** de motovehículo, triciclomotor y cuatriciclomotor, como así también **su eventual acompañante**, deberán utilizar mientras circule: **casco de seguridad adecuado con visor** construido de material inastillable e inalterable, que permita una visión normal y no deforme los objetos ni altere los colores, y **anteojos o antiparras** como elemento independiente, en caso de que el casco no posea visor. Dicho casco deberá reunir los requisitos exigidos en las normas I.R.A.M., y deberá **estar ajustado convenientemente sobre la cabeza**, de forma tal que cumpla su cometido de seguridad.

Los motovehículos, triciclomotores y cuatriciclomotores, deberán estar provistos con un sistema de luces, de acuerdo al siguiente detalle:

Luces delanteras:

- a) Una luz blanca y un faro de alcance reducido, pudiendo estar colocada dentro del faro y deberá ser visible desde doscientos (200) metros en condiciones atmosféricas normales;
- b) dicho faro deberá tener luz baja, luz alta y de posición la que deberá encenderse durante las horas nocturnas y/o en días de poca visibilidad;
- c) el sistema de iluminación deberá permitir el cambio instantáneo de la luz de largo alcance por la luz de alcance medio o baja, que no encandile ni deslumbre;
- d) espejo retrovisor.

Luces posteriores:

- a) Una luz roja y blanca en la parte posterior visible desde ciento cincuenta (150) metros de distancia, en condiciones

atmosféricas normales. Una luz blanca en forma tal, que ilumine la chapa o número de registro del vehículo, que permita la lectura desde una distancia de quince (15) metros, en condiciones atmosféricas normales;

- b) una luz roja que se encenderá al accionar el sistema de frenos, que podrá ser reemplazada por el aumento de intensidad de la luz de posición;
- c) luz de retroceso en los casos en que los vehículos cuenten con marcha atrás.

Luces de giro:

Los motovehículos, triciclomotores y cuatriciclomotores, deberán poseer en su parte delantera y posterior, dos (2) luces de color ámbar montadas simétricamente, que funcionando intermitentemente, indicarán el cambio de dirección.

Luces de posición:

Los motovehículos, motofurgones, triciclomotores y cuatriciclomotores, que posean caja de carga o tengan adosado un sidecar, deberán llevar dos (2) luces blancas indicadoras del ancho del vehículo, situadas a no más de diez (10) centímetros del borde externo del mismo y visibles de noche, en condiciones atmosféricas normales, desde una distancia de por lo menos cien (100) metros.

Los motovehículos, triciclomotores y cuatriciclomotores, diseñados para dos (2) personas, deberán contar con:

- 1) **agarraderas o cintas pasamanos:** en el asiento o el cuadro de los mismos, de donde el pasajero pueda tomarse con ambas manos,

2) pedaleras rebatibles y cubiertas con un elemento

antideslizante, para uso exclusivo del acompañante, debiendo tener una longitud adecuada de apoyo mín. de diez centímetros

La postura para conducir deberá ajustarse a las siguientes características:

- a) Sentado correctamente, colocando los arcos plantares sobre la peladera, para que de esta manera se pueda mantener el pie paralelo al piso;
- b) con ambas manos sobre el manubrio del vehículo.

PROHIBICIONES

Está prohibido:

- a) circular en aceras, paseos públicos, playas públicas, plazas, parques y espacios verdes;
- b) transportar personas en número superior a la capacidad establecida para el vehículo;
- c) la instalación y el uso de cualquier otro sistema de luces que no sean las especificadas en la presente Ordenanza;
- d) circular aferrados a otro vehículos;
- e) circular con auriculares colocados;
- f) transgredir las normas generales de cumplimiento obligatorio para los vehículos y disposiciones de orden local
- g) estacionar en aceras, paseos públicos, playas públicas, plazas, parques y espacios verdes;

Los motovehículos, triciclomotores y cuatriciclomotores, deberán circular en la vía pública provistos de la correspondiente chapa - patente de identificación, de forma y tamaño uniforme, colocada en la parte posterior y en lugar visible.

LEY NACIONAL DE TRANSITO y

NORMAS BÁSICAS DEL BUEN CONDUCTOR: conocimientos mínimos que todo usuario de la vía pública debe conocer.

PRIORIDAD NORMATIVA

En la vía pública se debe circular respetando las indicaciones de:

1º) la autoridad de comprobación o aplicación (inspectores de tránsito, policías, etc.)

2º) las señales del tránsito

3º) las normas legales

en el orden indicado.

EXHIBICION DE DOCUMENTOS

Se debe presentar la licencia de conductor y demás documentación exigible, cuando la autoridad competente lo solicite. La misma debe ser devuelta inmediatamente de verificada, no pudiendo retenerse sino en los casos que la ley contemple.

MODIFICACION DE DATOS

El titular de una licencia de conductor debe denunciar a la brevedad todo cambio de los datos que contenga la misma. **La licencia caduca a los 90 días de producido el cambio no denunciado.**

Si se muda de ciudad o provincia debe solicitar una nueva licencia ante la autoridad correspondiente en el lugar de su nuevo domicilio. Contra entrega de la anterior se le entregará una nueva licencia por el período que le resta de vigencia.

CONDICIONES PARA CONDUCIR

Antes de ingresar a la vía pública, tanto el conductor como su vehículo, deben encontrarse en condiciones de seguridad, de acuerdo con los requisitos legales, bajo su responsabilidad.

En la vía pública circular con cuidado y prevención conservando el dominio de su vehículo y teniendo en cuenta los riesgos propios de la circulación y circunstancias del tránsito.

Cualquier maniobra debe ser advertida y realizada con precaución, sin crear riesgos ni afectar la fluidez del tránsito.

Utilizarán únicamente la calzada, sobre la derecha y en sentido señalado...

Los vehículos serán conducidos con ambas manos sobre el volante de dirección, manubrio o manillar.

El conductor no debe llevar a su izquierda o entre sus brazos a persona, bulto o animal, ni permitirá que otro tome el control de la dirección.

VELOCIDAD

El conductor debe circular siempre a una velocidad tal que, teniendo en cuenta su salud, el estado del vehículo y su carga, la visibilidad existente, las condiciones de la vía y el tiempo y densidad del tránsito, tenga siempre el total dominio de su vehículo y no entorpezca la circulación. De no ser así deberá abandonar la vía o detener la marcha.

VELOCIDAD MAXIMA

En zona urbana : en calles: 40 km/h;
avenidas: 60 km/h;

vías con semaforización coordinada: la velocidad de coordinación de los mismos (sólo para motocicletas y automóviles)

En zona rural y semiautopistas : motocicletas, automóviles y camionetas: 110 km/h;

En autopistas: motocicletas y automóviles podrán llegar hasta 130 km/h

Límites máximos especiales:

- **En las encrucijadas urbanas sin semáforo:** velocidad precautoria, **nunca superior a 30 km/h;**

- **En los pasos a nivel sin barrera ni semáforos:** velocidad precautoria **no superior a 20 km/h** y después de asegurarse el conductor que no viene un tren;

- **En proximidad de establecimientos escolares, deportivos y de gran afluencia de personas:** velocidad precautoria **no mayor a 20 km/h, durante su funcionamiento;**

- **En rutas que atraviesen zonas urbanas, 60 km/h,** salvo señalización en contrario.

PRIORIDAD

Es el derecho que tiene un peatón o conductor de un vehículo de pasar antes que otro en la vía pública.

Se debe ceder siempre el paso en las encrucijadas al que cruza desde su derecha. La prioridad rige independientemente de quien ingrese primero la encrucijada.

Esta prioridad es ABSOLUTA, y solo se pierde ante:

a) La señalización específica en contrario;

b) Los vehículos ferroviarios;

c) Los vehículos del servicio público de urgencia, en

cumplimiento de su misión;

d) Los vehículos que circulan por una semiautopista. Antes de ingresar o cruzarla se debe siempre detener la marcha;

e) Los peatones que cruzan lícitamente la calzada por la senda peatonal o en zona peligrosa señalizada como tal; debiendo el conductor detener el vehículo si pone en peligro al peatón;

f) Las reglas especiales para rotondas;

g) Cualquier circunstancia cuando:

1. Se desemboque desde una vía de tierra a una pavimentada;

2. Se circule al costado de vías férreas, respecto del que sale del paso a nivel;

3. Se haya detenido la marcha o se vaya a girar para ingresar a otra vía;

4. Se conduzcan animales o vehículos de tracción a sangre.

Si se dan juntas varias excepciones, la prioridad es según el orden de este artículo.

Para cualquier otra maniobra, goza de prioridad quien conserva su derecha. En las cuestas estrechas debe retroceder el que desciende, salvo que éste lleve acoplado y el que asciende no.

CASO ESPECIAL: ORDENANZA MUN.N°1164/93 Ushuaia:

En toda época del año la prioridad de paso, en la sección “A” (delimitada por las calles Maipú, Yaganes, Ramón Barrios, Magallanes y Onas) es para todos aquellos vehículos automotores que circulan por las calles con pendiente de dicha sección.

ADELANTAMIENTO

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

a) El que sobrepase debe constatar previamente que a su izquierda la vía esté libre en una distancia suficiente para evitar todo riesgo, y que ningún conductor que le sigue lo esté a su vez sobrepasando;

b) Debe tener la visibilidad suficiente y no iniciar la maniobra si se aproxima a una encrucijada, curva, puente, cima de la vía o lugar peligroso;

c) Debe advertir al que le precede su intención de sobrepasarlo por medio de destellos de las luces frontales o la bocina en zona rural. En todos los casos, debe utilizar el indicador de giro izquierdo hasta concluir su desplazamiento lateral;

d) Debe efectuarse el sobrepaso rápidamente de forma tal de retomar su lugar a la derecha, sin interferir la marcha del vehículo sobrepasado; esta última acción debe realizarse con el indicador de giro derecho en funcionamiento;

e) El vehículo que ha de ser sobrepasado deberá, una vez advertida la intención de sobrepaso, tomar las medidas necesarias para posibilitarlo, circular por la derecha de la calzada y mantener y/o eventualmente reducir, su velocidad;

f) Para indicar a los vehículos posteriores la inconveniencia de adelantarse, se pondrá la luz de giro izquierda, ante la cual los mismos se abstendrán del sobrepaso;

g) Los camiones y maquinaria especial facilitarán el adelantamiento en caminos angostos, corriéndose a la banquina periódicamente;

h) Excepcionalmente se puede adelantar por la derecha cuando:

1. El anterior ha indicado su intención de girar o de detenerse a su izquierda.

2. En un embotellamiento la fila de la izquierda no avanza o es más lenta.

GIROS Y ROTONDAS

Para realizar un giro debe respetarse la señalización, y observar las siguientes reglas:

a) Advertir la maniobra con suficiente antelación, mediante la señal luminosa correspondiente, que se mantendrá hasta la salida de la encrucijada;

b) Circular desde treinta metros antes por el costado más próximo al giro a efectuar.

c) Reducir la velocidad paulatinamente, girando a una marcha moderada;

d) Reforzar con la señal manual cuando el giro se realice para ingresar en una vía de poca importancia o en un predio frentista;

e) Si se trata de una rotonda, la circulación a su alrededor será ininterrumpida sin detenciones y dejando la zona central no transitable de la misma, a la izquierda. Tiene prioridad de paso el que circula por ella sobre el que intenta ingresar debiendo cederla al que egresa, salvo señalización en contrario.

VIA MULTICARRILES

En las vías con más de dos carriles por mano, sin contar el ocupado por estacionamiento, el tránsito debe ajustarse a lo siguiente:

a) Se puede circular por carriles intermedios cuando no haya a la derecha otro igualmente disponible;

b) Se debe circular permaneciendo en un mismo carril y por

el centro de éste.

c) Se debe advertir anticipadamente con la luz de giro correspondiente, la intención de cambiar de carril;

d) Ningún conductor debe estorbar la fluidez del tránsito circulando a menor velocidad que la de operación de su carril;

e) Los vehículos de pasajeros y de carga, salvo automóviles y camionetas, deben circular únicamente por el carril derecho, utilizando el carril inmediato de su izquierda para sobrepasos;

f) Los vehículos de tracción a sangre, cuando les está permitido circular y no tuvieren carril exclusivo, deben hacerlo por el derecho únicamente;

g) Todo vehículo al que le haya advertido el que lo sigue su intención de sobrepaso, se debe desplazar hacia el carril inmediato a la derecha.

ESTACIONAMIENTO

En zona urbana deben observarse las reglas siguientes:

a) El estacionamiento se efectuará paralelamente al cordón dejando entre vehículos un espacio no inferior a 50 cm, pudiendo la autoridad local establecer por reglamentación otras formas.

b) No se debe estacionar ni autorizarse el mismo:

1. En todo lugar donde se pueda afectar la seguridad, visibilidad o fluidez del tránsito o se oculte la señalización;

2. En las esquinas, entre su vértice ideal y la línea imaginaria que resulte de prolongar la ochava y en cualquier lugar peligroso;

3. Sobre la senda para peatones o bicicletas, aceras, rieles,

sobre la calzada, y en los diez metros anteriores y posteriores a la parada del transporte de pasajeros. Tampoco se admite la detención voluntaria. No obstante, se puede autorizar señal mediante, a estacionar en la parte externa de la vereda, cuando su ancho y el tránsito lo permitan;

4. Frente a la puerta de hospitales, escuelas y otros servicios públicos, hasta diez metros a cada lado de ellos, salvo los vehículos relacionados a la función del establecimiento;

5. Frente a la salida de cines, teatros y similares, durante su funcionamiento;

6. En los accesos de garages en uso y de estacionamiento con ingreso habitual de vehículos, siempre que tengan la señal pertinente, con el respectivo horario de prohibición o restricción;

7. Por un período mayor de cinco días o del lapso que fije la autoridad local;

8. Ningún ómnibus, microbús, casa rodante, camión, acoplado, semiacoplado o maquinaria especial, excepto en los lugares que se habilite a tal fin mediante la señalización pertinente;

c) No habrá en la vía espacios reservados para vehículos determinados, salvo disposición fundada de la autoridad y previa delimitación y señalamiento en que conste el permiso otorgado.

En zona rural se estacionará lo más lejos posible de la calzada y banquina, en las zonas adyacentes y siempre que no se afecte la visibilidad.

VIAS SEMAFORIZADAS

En las vías reguladas por semáforos:

a) Los vehículos deben:

1. Con luz verde a su frente, avanzar;
2. Con luz roja, detenerse antes de la línea marcada a tal efecto o de la senda peatonal, evitando luego cualquier movimiento;
3. Con luz amarilla, detenerse si se estima que no se alcanzará a transponer la encrucijada antes de la roja;
4. Con luz intermitente amarilla, que advierte la presencia de cruce riesgoso, efectuar el mismo con precaución;
5. Con luz intermitente roja, que advierte la presencia de cruce peligroso, detener la marcha y sólo reiniciarla cuando se observe que no existe riesgo alguno;
6. En un paso a nivel, el comienzo del descenso de la barrera equivale al significado de la luz amarilla del semáforo;

b) Los peatones deberán cruzar la calzada cuando:

1. Tengan a su frente semáforo peatonal con luz verde o blanca habilitante;
2. Sólo exista semáforo vehicular y el mismo dé paso a los vehículos que circulan en su misma dirección;
3. No teniendo semáforo a la vista, el tránsito de la vía a cruzar esté detenido.

No deben cruzar con luz roja o amarilla a su frente;

c) No rigen las normas comunes sobre el paso de encrucijada;

d) La velocidad máxima permitida es la señalizada para la sucesión coordinada de luces verdes sobre la misma vía;

e) Debe permitirse finalizar el cruce que otro hace y no iniciar el propio ni con luz verde, si del otro lado de la encrucijada no hay espacio suficiente para sí.

f) En vías de doble mano no se debe girar a la izquierda salvo señal que lo permita.

DEFINICIONES

Vehículo detenido: el que detiene la marcha por circunstancias de la circulación (señalización, embotellamiento) o para ascenso o descenso de pasajeros o carga, **sin que deje el conductor su puesto.**

Vehículo estacionado: el que permanece detenido por más tiempo del necesario para el ascenso o descenso de pasajeros o carga, o del impuesto por circunstancias de la circulación o cuando tenga al conductor fuera de su puesto.

EN CASO DE ACCIDENTE

Se considera accidente de tránsito todo hecho que produzca daño en personas o cosas como consecuencia de la circulación.

Se presume responsable de un accidente al conductor que:

- carecía de prioridad de paso o
- cometió una infracción relacionada con la causa del mismo, sin perjuicio de la responsabilidad que pueda corresponderles a los que, aun respetando las disposiciones, pudiendo haberlo evitado voluntariamente, no lo hicieron.

El peatón goza del beneficio de la duda y presunciones en su favor en tanto no incurra en graves violaciones a las reglas del tránsito.

Si se vio involucrado en un accidente de tránsito, es su obligación:

a) Detenerse inmediatamente;

b) Suministrar los datos de su licencia de conductor y del seguro obligatorio a la otra parte y a la autoridad interviniente. Si los mismos no estuviesen presentes, debe adjuntar tales datos adhiriéndolos eficazmente al vehículo dañado;

c) Denunciar el hecho ante cualquier autoridad de aplicación;

d) Comparecer y declarar ante la autoridad de juzgamiento o de investigación administrativa cuando sea citado.

PROHIBICIONES

a) conducir con impedimentos físicos o psíquicos, sin la licencia especial correspondiente, habiendo consumido estupefacientes o medicamentos que disminuyan la aptitud para conducir. Conducir cualquier tipo de vehículos con una alcoholemia superior a 500 miligramos por litro de sangre. **Para quienes conduzcan motocicletas o ciclomotores queda prohibido hacerlo con una alcoholemia superior a 200 miligramos por litro de sangre.** Para vehículos destinados al transporte de pasajeros, de menores y de carga, queda prohibido hacerlo cualquiera sea la concentración por litro de sangre.

La autoridad competente realizará el respectivo control mediante el método adecuado aprobado a tal fin por el organismo sanitario.

b) ceder o permitir la conducción a personas sin habilitación para ello;

c) a los vehículos: circular a contramano, sobre los separadores de tránsito o fuera de la calzada, salvo sobre la banquina en caso de emergencia;

d) disminuir arbitraria y bruscamente la velocidad, realizar movimientos zigzagueantes o maniobras caprichosas e intempestivas;

e) a los menores de 18 años conducir ciclomotores en zonas céntricas, de gran concentración de vehículos o vías rápidas;

f) obstruir el paso legítimo de peatones u otros vehículos en una bocacalle, avanzando sobre ella, aun con derecho a hacerlo, si del otro lado de la encrucijada no hay espacio suficiente que permita su despeje;

g) conducir a una distancia del vehículo que lo precede, menor de la prudente, de acuerdo a la velocidad de marcha;

h) circular marcha atrás, excepto para estacionar, egresar de un garage o de una calle sin salida;

i) la detención irregular sobre la calzada, el estacionamiento sobre la banquina y la detención en ella sin ocurrir emergencia;

j) en curvas, encrucijadas y otras zonas peligrosas: cambiar de carril o fila, adelantarse, no respetar la velocidad precautoria y detenerse;

k) cruzar un paso a nivel si se percibiera la proximidad de un vehículo ferroviario, o si desde el cruce se estuvieran haciendo señales de advertencia o si las barreras estuviesen bajas o en movimiento, o la salida no estuviere expedita (libre).

También está prohibido detenerse sobre los rieles o a menos de cinco metros de ellos cuando no hubiere barreras, o quedarse en posición que pudiese obstaculizar el libre movimiento de las barreras;

l) circular con cubiertas con fallas o sin la profundidad legal de los canales en su banda de rodamiento;

m) a los conductores de velocípedos (bicicletas, monopatinés,

etc.) ciclomotores y motocicletas, circular asidos de otros vehículos o enfilados inmediatamente tras otros automotores;

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

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

o) circular con un tren de vehículos integrado con más de un acoplado, salvo lo dispuesto para la maquinaria especial y agrícola;

p) transportar residuos, escombros, tierra, arena, grava, aserrín, otra carga a granel, polvorientas, que difunda olor desagradable, emanaciones nocivas o sea insalubre en vehículos o continentes no destinados a ese fin. Las unidades para transporte de animales o sustancias nauseabundas deben ser lavadas en el lugar de descarga y en cada ocasión, salvo las excepciones reglamentarias para la zona rural;

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

r) efectuar reparaciones en zonas urbanas, salvo arreglos de circunstancia, en cualquier tipo de vehículo;

s) dejar animales sueltos y arrear hacienda, salvo en este último caso, por caminos de tierra y fuera de la calzada;

t) estorbar u obstaculizar de cualquier forma la calzada o la banquina y hacer construcciones, instalarse o realizar venta de productos en zona alguna del camino;

u) circular en vehículos con bandas de rodamiento metálicas o con grapas, tetones, cadenas, uñas, u otro elemento que dañe la calzada salvo sobre el barro, nieve o hielo y también los de tracción animal en caminos de tierra. Tampoco por éstos podrán hacerlo los microbús, ómnibus, camiones o maquinaria especial, mientras estén enlodados. En este último caso, la autoridad local podrá permitir la circulación siempre que asegure la transitabilidad de la vía;

v) usar la bocina o señales acústicas; salvo en caso de peligro o en zona rural, y tener el vehículo sirena o bocina no autorizadas;

w) circular con vehículos que emitan gases, humos, ruidos, radiaciones u otras emanaciones contaminantes del ambiente, que excedan los límites reglamentarios;

x) conducir utilizando auriculares y sistemas de comunicación de operación manual continua;

y) circular con vehículos que posean defensas delanteras y/o traseras, enganches sobresalientes, o cualquier otro elemento que, excediendo los límites de los paragolpes o laterales de la carrocería, pueden ser potencialmente peligrosos para el resto de los usuarios de la vía pública.

SEÑALIZACIÓN VIAL

Se entiende por señalización a los medios físicos empleados para indicar a los usuarios de la vía pública la forma correcta y segura de transitar por ellas.

Es una norma de cumplimiento obligatorio.

Las señales pueden ser:

- verticales
- horizontales
- luminosas
- transitorias
- sonoras
- manuales

**Todo ciudadano
debe conocer
su significado y
acatar sus indicaciones.**

El presente material fue elaborado por el Depto. Educación Vial, de la Dirección Municipal de Tránsito de la ciudad de Ushuaia.

FUENTES CONSULTADAS:

- Ley Nacional de Tránsito
- Revista mensual SCOOTERMANIA
- Manual de Pilotaje (de Gonzalez Tortosa)
- Libro: "Seguro en moto: las claves para el motorista urbano" de Joan y Carles Campsolina
- Boletines de prensa "Seguridad Vial" del ISEV
- Material impreso por el ACA conjuntamente con D.V.B.A.



*Si tienes
cabeza*



¡ usa casco !