



MUNICIPALIDAD DE
AYACUCHO

TRÁNSITO

MATERIAL DE ESTUDIO
PARA OBTENER LA

LICENCIA DE CONDUCCION



LAS LEYES EXISTEN PARA POSIBILITAR LA CONVIVENCIA PACÍFICA ENTRE LOS CIUDADANOS AL PONER UN LÍMITE ENTRE DOS O MÁS PERSONAS.



Los problemas comienzan cuando alguien cruza ese límite y realiza un comportamiento que constituye, en mayor o menor medida, una ofensa a la comunidad de la que forma parte.

Sin embargo, esto no es suficiente: las estadísticas de siniestros viales revelan que no alcanza con que las leyes existan si los ciudadanos no asumimos el compromiso de respetarlas.

Cada usuario de la vía pública es responsable de una parte del tránsito más allá del tipo de movilidad que utilice.

Todos –automovilistas, conductores profesionales, ciclistas y peatones– tenemos derechos y obligaciones en la vía pública que están definidos en esta ley. Sin embargo, en general sólo se la estudia cuando se busca obtener la licencia de conducir por primera vez.

SI NO ESTUDIAMOS LA LEY, ¿CÓMO CONOCEMOS LA MANERA DE MOVILIZARNOS?

El tránsito es un sistema que construimos entre todos y que interiorizamos desde niños. Por eso, las pautas y normas de convivencia son realmente efectivas según el grado de apropiación que los ciudadanos hagamos de ellas.

LOS CONDUCTORES DEBEN:

ANTES DE INGRESAR A LA VÍA PÚBLICA, VERIFICAR QUE TANTO ÉL COMO SU VEHÍCULO SE ENCUENTREN EN ADECUADAS CONDICIONES DE SEGURIDAD, DE ACUERDO CON LOS REQUISITOS LEGALES, BAJO SU RESPONSABILIDAD.

EN LA VÍA PÚBLICA, CIRCULAR CON CUIDADO Y PREVENCIÓN, CONSERVANDO EN TODO MOMENTO EL DOMINIO EFECTIVO DEL VEHÍCULO O ANIMAL, TENIENDO EN CUENTA LOS RIESGOS PROPIOS DE LA CIRCULACIÓN Y DEMÁS CIRCUNSTANCIAS DEL TRÁNSITO. CUALQUIER MANIOBRA DEBE ADVERTIRSE PREVIAMENTE Y REALIZARLA CON PRECAUCIÓN, SIN CREAR RIESGO NI AFECTAR LA FLUIDEZ DEL TRÁNSITO. UTILIZAR ÚNICAMENTE LA CALZADA, SOBRE LA DERECHA Y EN EL SENTIDO SEÑALIZADO, RESPETANDO LAS VÍAS O CARRILES EXCLUSIVOS Y LOS HORARIOS DE TRÁNSITO ESTABLECIDOS

CONDUCIR ES UN ACTO DE RESPONSABILIDAD

La posibilidad de movilizarnos es un derecho que, como todo derecho, conlleva responsabilidades.

Todos participamos del tránsito de una manera u otra, y la manera en que nos movemos puede contribuir a generar situaciones seguras o de riesgo.

A través de la repetición de conductas, reforzamos nuestras respuestas a situaciones similares. Pero no todas nuestras conductas son adecuadas desde el punto de vista de la seguridad, aunque a veces las naturalicemos a partir de las repeticiones. Para romper con estas pautas de conducta incorporadas, necesitamos observarlas desde otro punto de vista: aprender y conocer el sentido de las normas para respetarlas por convicción y no sólo por obligación. Se trata, en fin, de entender que las normas son el producto de un consenso para la convivencia; una construcción social, no algo arbitrario.

Si decidimos movilizarnos como conductores de un vehículo, la responsabilidad que debemos asumir es todavía mayor porque según la velocidad que desarrollemos, el tamaño de la carrocería y el peso que transportemos, generaremos un riesgo mayor a la hora de circular.

Esta responsabilidad es consecuencia de la libertad de elección ya que si no existiera la libertad individual de tomar decisiones, ninguno sería responsable de lo que sucede. Por eso, **“conducir es un acto de responsabilidad”**: cada uno de nosotros elige entre infinidad de opciones y toma una decisión en la que indefectiblemente se involucran a los demás actores del tránsito.

Un antiguo principio legal indica que se le debe pedir más cuidado al más fuerte, en este caso, al conductor.

Por eso, este manual está destinado a aquellas personas que aspiran a obtener su licencia para conducir: para que tomen conciencia de la peligrosidad que implica conducir un vehículo y de la especial responsabilidad que ello implica.

Usuarios de la vía, de acuerdo a su vulnerabilidad



Esta distinción se realiza teniendo en cuenta: si tienen o no carrocería, el tamaño de ésta y la posibilidad de protección frente a un impacto, la cantidad de personas y el modo en el que son transportada

FACTORES DE RIESGO



1 Humano

Involucra las decisiones, omisiones, actitudes y conductas. Esto puede deberse a distintas causas, que serán abordadas en detalle en el capítulo 2:

Negligencia: consiste en no hacer algo que corresponde hacer, lo cual implica un peligro o un daño, por ejemplo, que el conductor desconozca las normas de tránsito cuando está obligado a conocerlas.
Imprudencia: radica en correr riesgos evitables e innecesarios como, por ejemplo, excederse en el límite de velocidad o correr picadas en lugar no habilitado.
Impericia: reside en la Falta de experiencia en una actividad como, por ejemplo, ciertas decisiones de conducciones principiantes que son consecuencias de la Falta de experiencia, razón por la cual, al obtener su licencia, durante los primeros 6 meses tienen prohibido circular por arterias cuya velocidad máxima supere los 70 km/h.



2 Vehicular

Está vinculado a la parte mecánica del vehículo. La Falta o Falta de mantenimiento de los siguientes elementos puede provocar un siniestro vial:

- Frenos.
- Dirección.
- Suspensión.
- Sistema eléctrico.
- Seguridad (los cinturones de seguridad, los apoyacabezas, los espejos retrovisores, la carrocería, entre otros).
- Iluminación.
- Neumáticos.

Si bien este Factor es uno de los que condiciona la producción de incidentes, está íntimamente relacionado con el Factor humano, ya que por lo general las Fallas mecánicas se deben a conductas negligentes por parte de los propietarios de los vehículos, que no se ocupan de la verificación del estado de su automóvil.



3 Ambiental

Está relacionado a todas las condiciones del entorno al momento de la conducción como, por ejemplo, las condiciones del camino o las meteorológicas que pueden afectar la visibilidad e impedir la correcta percepción de la situación de riesgo y la realización de las maniobras de manejo adecuadas a la misma. De este modo, el Factor humano también entra en juego ya que debería adecuar su conducción a las circunstancias determinadas del caso.


PRIORIDAD DEL PEATÓN



- Si un vehículo tiene luz verde y va a girar para ingresar a otra vía, el conductor tiene la obligación de frenar y ceder el paso en el caso de que haya peatones cruzando por la senda peatonal.
- El conductor debe detener el vehículo para que los peatones terminen de cruzar, y antes de avanzar debe hacer contacto visual con los que aún no comenzaron a cruzar, aún sabiendo que obstruirá por un momento la bocacalle, el conductor debe detener el vehículo para que los peatones terminen de cruzar y antes de avanzar debe hacer contacto visual con el resto de los peatones que estén por cruzar.
- Si un peatón cruza por la mitad de la calle, aunque no esté respetando las normas, el conductor debe frenar y cederle el paso.
- En calles sin semáforo debe ceder el paso al peatón siempre que el mismo desee cruzar.
- Al ingresar o salir de un garaje, el conductor debe priorizar siempre la circulación del peatón: por ello se debe avanzar con el vehículo de frente, no marcha atrás.

EL FACTOR HUMANO ES EL PRINCIPAL FACTOR DE RIESGO EN EL TRÁNSITO.

AL CIRCULAR SE DEBE PONER ESPECIAL ATENCIÓN EN LAS CONDICIONES EN QUE SE ENCUENTRAN EL AUTOMÓVIL, LA INFRAESTRUCTURA VIAL, LAS CONDICIONES CLIMÁTICAS Y LAS CONDICIONES DEL CONDUCTOR.



Los principios básicos de todo sistema de tránsito en todo el mundo:

- 1 **Fluidez**
- 2 **Seguridad**

Pero la fluidez y la seguridad en la vía pública son posibles únicamente si existe la solidaridad. El tránsito es necesariamente solidario. Se trata entonces de respetar un código –una ley– y, por lo tanto, de respetar al otro.

UNA BUENA CONDUCCION

Mejorar la formación teórica y práctica de los conductores ayuda a construir hábitos seguros. Pero dejaríamos fuera muchos factores relevantes si consideramos que una persona sabe conducir sólo porque conoce procedimientos y técnicas que le permiten poner en movimiento un vehículo. Es decir, para ser un buen conductor no es suficiente con dominar la conducción de un vehículo: sólo se puede conducir bien en condiciones físicas o mentales óptimas. Por eso, la conducción también requiere de otras aptitudes físicas y psicológicas para tomar decisiones correctas:

- Capacidad natural
- Conocimientos y habilidades
- Actitud



CAPACIDAD NATURAL



La salud influye en la conducción. Ciertas enfermedades crónicas o de corta duración y algunos estados anímicos pueden dejar al conductor en una situación desfavorable para conducir de forma segura.

Factores que impiden o disminuyen el buen ejercicio de conducir:

- Ingesta de determinadas sustancias
- Sueño y fatiga
- Estrés
- Distracciones



Las personas que conducen bajo los efectos de estupefacientes u otras drogas que afectan la capacidad de conducción, se pone a sí mismo y a todos los que lo rodean en grave riesgo.

CONSUMO DE ALCOHOL

El alcohol es una droga depresora del sistema nervioso central cuyo consumo produce:

- Reduce la capacidad de reacción.
- Aumenta el tiempo necesario para responder ante un estímulo
- Alteraciones en la visión:
 - Disminución de la visión periférica;
 - Deterioro de la resistencia al deslumbramiento;
 - Descoordinación viso-motora;
 - Alteración de la coordinación motriz;
- Perturbación de la atención y asociación de ideas;
- Exceso de confianza en uno mismo;
- Disminución de las inhibiciones;
- Somnolencia.

LÍMITES PERMITIDOS

Particular:	Motociclista:	Profesional:	Principiante:
			
0.50 g/l	0.20 g/l	0.00 g/l	0.00 g/l

CONSEJOS ÚTILES:

UNA DE LAS PRINCIPALES RECOMENDACIONES PARA COMBATIR LA SINIESTRALIDAD VIAL A CAUSA DE LA INGESTA DE ALCOHOL ES DESIGNAR UN CONDUCTOR RESPONSABLE ENTRE UN GRUPO DE PERSONAS QUE EN UNA DETERMINADA OCASIÓN DECIDEN CONSUMIR ALCOHOL Y NECESITAN TRASLADARSE. LA PERSONA DESIGNADA DEBE COMPROMETERSE A NO INGERIR ALCOHOL Y LLEVAR A CADA UNO A SU DESTINO. DE ESTA FORMA, NO SÓLO SE CUIDA ASÍ MISMO, SINO TAMBIÉN A LOS DEMÁS.



SUEÑO Y FATIGA



El sueño es una parte integral de la vida cotidiana, una necesidad biológica que permite restablecer las funciones físicas, psicológicas y sociales esenciales en las personas.

DORMIR POCAS HORAS

- Reduce la capacidad de reacción y aumenta el tiempo necesario para responder ante un estímulo.
- Reduce el estado de alerta, ya que se produce una disminución del rendimiento intelectual con dificultades de concentración y utilización de la memoria
- Predispone a tomar malas decisiones a causa de las alteraciones en el estado de ánimo y el aumento en los niveles de ansiedad e irritabilidad.

SÍNTOMAS FÍSICOS QUE ALERTAN SOBRE UN ESTADO DE FATIGA:

- Bostezos
- Visión borrosa
- Sensación de ojos pesados (aumento del número y la duración de los parpadeos)
- Lagrimeo y/o picor en los ojos
- Cabeceos
- Dormitar de forma no intencional o quedarse dormido unos segundos (microsueños)

CONSEJOS ÚTILES:

- PARA UN BUEN RENDIMIENTO EN CUALQUIER ACTIVIDAD, UNA PERSONA ADULTA DEBE DORMIR EN PROMEDIO ENTRE 7 Y 9 HORAS DIARIAS. AL EMPRENDER UN VIAJE LARGO ES RECOMENDABLE DORMIR APROXIMADAMENTE 8 HORAS LA NOCHE ANTERIOR.
- ANTE LA NECESIDAD DE CONDUCIR MUCHAS HORAS, INTERRUMPIR EL VIAJE CADA 200 KILÓMETROS O CADA DOS HORAS (EN EL CASO DE LOS CONDUCTORES DE MOTOVEHÍCULOS, ES CONVENIENTE CADA 100 KILÓMETROS O CADA HORA).
- TENER BUENA VENTILACIÓN EN EL INTERIOR DEL VEHÍCULO.
- BEBER AGUA DE MANERA FRECUENTE Y CONSUMIR COMIDAS LIGERAS, YA QUE EL CANSANCIO PUEDE VERSE INDUCIDO POR INGERIR BEBIDAS ALCOHÓLICAS Y COMIDAS ABUNDANTES.
- EVITAR CONDUCIR AL ANOCHECER Y EL AMANECER, YA QUE SON MOMENTOS DE DIFICULTAD PARA MANEJAR A CAUSA DE LA VISIBILIDAD ESCASA Y EL DESLUMBRAMIENTO QUE PRODUCE EL SOL CERCA DEL HORIZONTE.
- LOS CONDUCTORES MÁS PROPENSOS A LOS SÍNTOMAS DE FATIGA Y QUE DEBEN ESTAR MÁS ATENTOS SON LOS PROFESIONALES, DADO EL TIEMPO DE CONDUCCIÓN PROLONGADO, Y LOS PRINCIPIANTES POR LA FALTA DE EXPERIENCIA EN LA CONDUCCIÓN.

CONSECUENCIAS

- Estar 17 horas despierto provoca tener el mismo nivel de reacción que una persona con un nivel de alcohol en sangre mayor al permitido por ley37..
- Los efectos de conducir fatigado o cansado son similares a los de haber dormido pocas horas, ya que en ambas situaciones se reduce la capacidad de reacción y aumenta el tiempo necesario para responder ante un estímulo. Sin embargo, las maneras de combatirlos son diferentes:
- La única forma de tratar la falta de SUEÑO es durmiendo.
- Si llegasen a aparecer indicios de FATIGA, la manera de tratarlo es interrumpir el viaje y hacer una parada de descanso.
- Reduce el estado de alerta, ya que se produce una disminución del rendimiento intelectual con dificultades de concentración y utilización de la memoria
- Predispone a tomar malas decisiones a causa de las alteraciones en el estado de ánimo y el aumento en los niveles de ansiedad e irritabilidad.

ESTRÉS



Es otro de los factores que puede alterar las capacidades para conducir de manera segura. En la actividad de conducir, hay una doble relación con el estrés: la conducción de un vehículo genera en sí misma estrés y a su vez, si se conduce con niveles altos de estrés, se manejará de manera más temeraria y menos segura, incrementando los niveles de estrés del entorno vial.

CONSEJOS ÚTILES:

- ESTAR ATENTOS AL CONTEXTO Y HACER LAS PREOCUPACIONES Y DISCUSIONES A UN LADO AL MOMENTO DE CONDUCIR, YA QUE PROVOCAN MAYOR TENSIÓN Y GENERAN UN ALTO RIESGO EN LA SEGURIDAD VIAL.
- PLANIFICAR EL VIAJE Y EVALUAR CAMINOS ALTERNATIVOS AL QUE SE ELIGE HABITUALMENTE.
- SALIR CON TIEMPO SUFICIENTE PARA LLEGAR A DESTINO.
- NO CONDUCIR CON SÍNTOMAS DE FATIGA. REVISAR LOS HÁBITOS DE SUEÑO Y EL NIVEL DE CANSANCIO.
- REGULAR LA TEMPERATURA DEL VEHÍCULO YA QUE EL CALOR Y EL FRÍO EN EXCESO COLABORAN COMO ESTÍMULOS ESTRESANTES.
- ADOPTAR UNA ACTITUD TOLERANTE Y PACIENTE FRENTE A LOS EMBOTELLAMIENTOS.

DISTRACCIONES



Usamos este término para describir “una desviación de la atención por parte de un sujeto cuando éste debe atender a algo específico”. Aplicado a la conducción, un conductor distraído es aquel que conduce un vehículo con su atención en algo más que la conducción, lo que lo lleva a desempeñar esta tarea de forma insegura o impudente.

COMER, BEBER, TOMAR MATE Y/O FUMAR

Son actividades que conllevan un gran riesgo dado que no solo demandan atención por parte del conductor, sino también hacen que sus manos no estén firmes en el volante. El cuidado para evitar que la bebida se derrame o caiga ceniza encendida es un elemento adicional de distracción y en consecuencia aumenta las posibilidades de realizar una mala maniobra.



Un auto a 100 km/h. recorre 20 metros en 1 segundo

Entonces, 4 segundos cebando un mate

Sería como manejar una cuadra entera con los ojos vendados.

No te distraigas cuando estás manejando

USAR EL GPS: si bien el GPS es una herramienta útil, también puede ser de riesgo si se lo utiliza incorrectamente. Por este motivo, no debe ser manipulado durante la conducción. El GPS es de utilidad si la ruta es programada con anterioridad al inicio del viaje y solo se lo toma como referencia al oírlo sin mirarlo, ya que de otro modo requeriría de atención a expensas de la tarea principal que es conducir

USAR TELEFONÍA CELULAR: está prohibido porque disminuye la capacidad de atención y limita el sentido de la audición, reduce la capacidad de reacción y aumenta el tiempo necesario para responder ante un estímulo. Además, el conductor debe mantener ambas manos comprometidas en la acción de conducir y la manipulación de un teléfono celular reduciría su capacidad de maniobra.

La prohibición rige para el conductor mientras está conduciendo, pero también cuando está detenido frente a un semáforo, ya que hablar por teléfono implica un ejercicio de representación mental de las personas con las que se está hablando. Esto significa una distracción considerable para el conductor, que deja de tener en primer plano el tránsito y lo que sucede a su alrededor.

Es decir, tanto el hecho de manipular un teléfono celular como su uso mediante sistema de altavoz o auriculares son considerados riesgosos al momento de conducir



CONSEJOS ÚTILES:

- DEJAR QUE EL ACOMPAÑANTE ATIENDA EL LLAMADO Y AVISE QUE SE COMUNICARÁ AL FINALIZAR DE CONDUCIR.
- APAGAR EL CELULAR ANTES DE COMENZAR A CONDUCIR.
- PONER EL CELULAR EN MODO AVIÓN.
- GUARDARLO EN LA GUANTERA O EL BAÚL.
- DESCARGAR UNA APLICACIÓN QUE AVISA A QUIEN LLAMA QUE EL RECEPTOR NO PUEDE ATENDER PORQUE ESTÁ CONDUCIENDO (INCLUSO PUEDE COMUNICAR EL TIEMPO DE CONDUCCIÓN QUE RESTA).
- SI EL CONDUCTOR ESPERA UNA LLAMADA IMPORTANTE Y NO PUEDE HACER NADA DE ESTO, ANTES DE ATENDER, DEBERÁ COLOCAR LAS BALIZAS Y DETENERSE EN UN LUGAR PERMITIDO PARA NO GENERAR RIESGOS.

ES IMPORTANTE NO REALIZAR OTRAS ACCIONES MIENTRAS SE CONDUCE, TALES COMO:

- CAMBIAR DE RADIO O CD.
- MIRAR UN DVD PORTÁTIL.
- MAQUILLARSE.
- MIRAR A LOS DEMÁS OCUPANTES.
- INTENTAR QUITARSE UN ABRIGO.
- INTENTAR ABROCHARSE EL CINTURÓN DE SEGURIDAD O AJUSTAR EL ESPEJO RETROVISOR: ESTO DEBE HACERSE

ANTES DE EMPRENDER LA MARCHA.

- ESTIRARSE PARA CERRAR UNA PUERTA O BUSCAR ALGO EN LA GUANTERA.
- BUSCAR DINERO ANTES DE LLEGAR A UN PEAJE.

CONOCIMIENTOS BÁSICOS DE CONDUCCIÓN

A continuación, veremos algunos conocimientos básicos que debe tener un conductor de forma independiente del tipo de vehículo que conduzca:

- Prioridad normativa
- Prioridad de paso
- Uso de luces
- Giros en intersecciones
- Adelantamiento y sobrepaso
- Conducción en situaciones adversas
- Velocidad
- Estacionamiento y detención

PRIORIDADES DE PASO

Cuando el cruce es entre arterias de igual jerarquía, los vehículos que tienen prioridad son los que cruzan por la derecha, excepto que:

A - VEHÍCULOS DE EMERGENCIA: En cualquier circunstancia se debe ceder el paso a los vehículos de emergencia y a los vehículos en servicio de emergencia en cumplimiento de sus funciones. Estos vehículos en cumplimiento de sus funciones están exentos de cumplir otras normas, excepto las indicaciones de los agentes de control del tránsito. Sin embargo, la conducción de estos vehículos debe ser tal que no ponga en riesgo a terceros ni ocasione un mal mayor que aquel que intentan resolver.

B - Exista una señalización que indique lo contrario: las señales “Pare” y “Ceda el Paso” son las únicas que indican que se pierde la prioridad de paso en una bocacalle sin semáforo. Por eso, al encontrarse en esta situación se debe ceder el paso al vehículo que circula por la otra vía. La principal diferencia entre ambas es que frente a la señal de PARE, se está obligado a reducir la velocidad y frenar a cero el vehículo antes de la senda peatonal. En CEDA EL PASO, en cambio, la detención total no es obligatoria sino sólo cuando facilita la circulación de los vehículos que tienen preferencia de paso.

C - Haya una rotonda, que cuenta con una regla especial: allí, la prioridad de paso la tiene el vehículo que está dentro de la calzada circular, es decir, que entre un vehículo que pretende ingresar y uno que desea salir, la prioridad será del que quiera salir por encontrarse ya circulando en ella.

SI SE DAN JUNTAS VARIAS EXCEPCIONES, LA PRIORIDAD ESTARÁ DADA SEGÚN ORDEN EN EL QUE AQUÍ FUERON ENUMERADAS.

USO DE LUCES

Además de iluminar, el sistema de luces que poseen los vehículos brinda información que permite la comunicación entre vehículos y con los peatones.

Está prohibido en todos los vehículos modificar el tipo y la potencia de las luces originales de fábrica correspondientes a su modelo. Muchos vehículos están equipados con luces de xenón alternativo y, por ende, no cumplen con la ley. Circular con este tipo de luces no reglamentarias puede generar deslumbramiento en otros conductores, dejando de ser un elemento de seguridad para convertirse en un factor de riesgo vehicular.

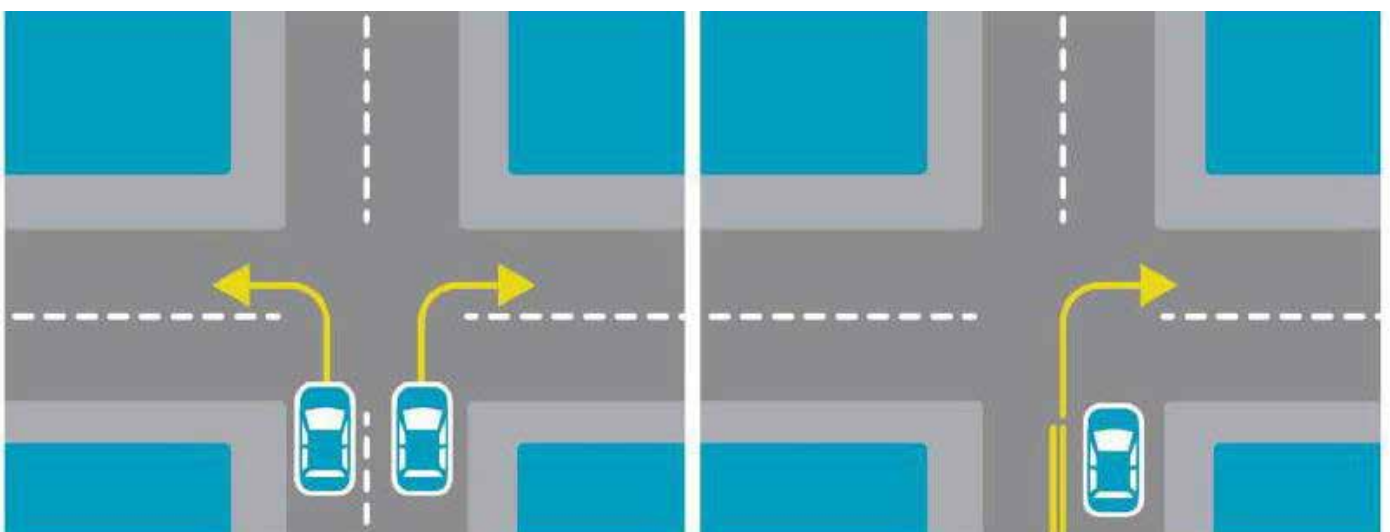
También está prohibido a cualquier vehículo colocar faros o luces adicionales, excepto el agregado de 2 faros rompeniebla y de hasta dos 2 faros elevados con luces de freno.

Los conductores deben anticipar las maniobras que van a realizar a través del uso de las luces. Para ello existe un orden lógico y cronológico (RSM): primero, observar el contexto (Retrovisión); segundo, avisar lo que se desea hacer (Señal) y por último, realizar la acción (Maniobra). Las luces que se utilizan para realizar estas señales son:

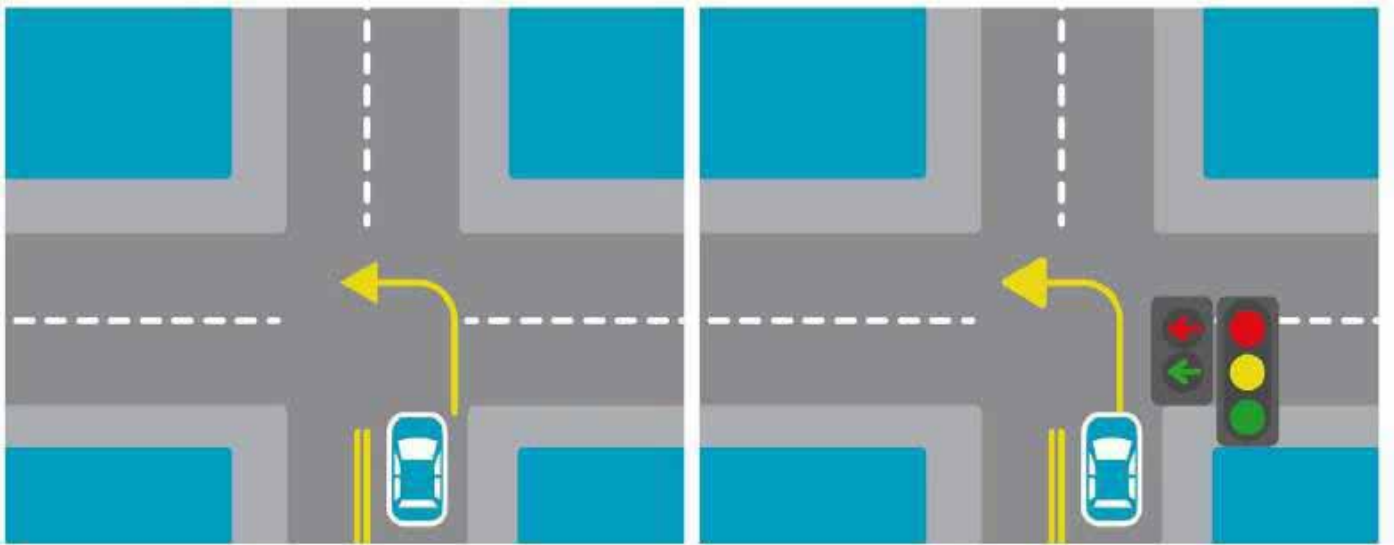
- Luces de giro: deben utilizarse para advertir que se desea cambiar de carril o incorporar a una vía accionando la luz del lado correspondiente al menos 5 segundos antes de efectuar el cambio de carril o 30 metros antes de incorporarse a otra vía.
- Luces intermitentes de emergencia o balizas: incluyen a las luces de giro accionando ambas luces de giro a la vez. Deben utilizarse para indicar que el vehículo se encuentra detenido o próximo a una maniobra de detención, estacionamiento o emergencia.

GIROS EN INTERSECCIONES

Para hacer giros hacia ambos lados en arterias de sentido único de circulación (con o sin semáforo) y para girar hacia la derecha en arterias de doble sentido de circulación, se debe circular 30 metros antes por el carril disponible más cercano a la vereda del lado hacia el cual se desea girar.



Para realizar giros hacia la izquierda en intersecciones de arterias de doble sentido de circulación sin semáforos o con señalización luminosa de giro, debe colocarse en el carril cercano al eje de la calzada, sin invadir la zona destinada al tránsito de sentido contrario, y girar en la intersección, no antes.



En todos los casos, se debe anticipar la maniobra con la luz de giro correspondiente, reducir la velocidad paulatinamente antes de realizar el giro en la bocacalle y efectuar la maniobra a una marcha moderada.

ADELANTAMIENTO Y SOBREPASO

Adelantamiento es la “maniobra consistente en sobrepasar la línea de otro vehículo en circulación sin necesidad de cambiar de carril”. Mientras que el sobrepaso es definido como la “maniobra consistente en sobrepasar la línea de otro vehículo en circulación cambiando de carril”.

Ambas maniobras deben realizarse siempre por el carril ubicado a la izquierda del vehículo al que se desea adelantar o sobrepasar. Se puede hacer por el carril ubicado a la derecha en dos casos:

- Cuando el vehículo que precede al nuestro indica con claridad la intención de girar o detenerse a la izquierda,
- Cuando se produce un embotellamiento y la fila de la izquierda no avanza o es más lenta que la de la derecha.

Una vez finalizada cualquiera de estas maniobras hay que incorporarse al carril derecho si estuviese libre, de forma gradual y sin obstaculizar la fluidez del tránsito.



EN EL CASO DE SOBREPASO

- No realizar la maniobra en sectores con delimitación de carriles de trazo continuo (desarrollado en demarcación horizontal).
- No iniciar la maniobra estando próximo a una encrucijada, curva, puente, túnel, paso a nivel o lugar peligroso, y asegurarse previamente que ningún otro vehículo que le sigue esté intentando sobrepasar. Por la noche, es conveniente hacer señales con las luces altas en curvas y lomas cerradas donde disminuye la visibilidad.
- Verificar previamente que el carril o el espacio a la izquierda sea amplio, esté libre, y con distancia suficiente para evitar riesgos.
- Evalúe el riesgo, es muy difícil evaluar a que distancia se encuentra el automóvil que viene de frente, pero podría decirse que si alcanza usted a ver detalles del auto (en condiciones de visibilidad normales) no debe intentar el adelantamiento.
- De noche, una forma de evaluar una distancia correcta es no alcanzar a distinguir la separación entre los faros delanteros del automóvil que avanza en sentido contrario, es decir, ver una única fuente de luz.
- Recuerde, sin embargo, que todos estos métodos son aproximados y no extremadamente confiables. Lo mejor es, si va a pasar, que no venga nadie a la vista.
- Antes de realizar la maniobra, advertir al conductor que está adelante haciendo destellos con las luces frontales y colocar la luz de giro izquierda hasta concluir el desplazamiento lateral.
- Realizar la maniobra sin demoras y sin superar la velocidad máxima permitida, y retomar el lugar a la derecha sin interferir la marcha del vehículo sobrepasado.
- Esta acción se debe realizar con el indicador de giro derecho en funcionamiento hasta su correcta ubicación en el carril.
- No se debe ocupar la plaza de circulación de quien está haciendo un sobrepaso hasta que complete su maniobra, ya que podría necesitar volver a su posición.
- Observe por el espejo. Si aparece una imagen completa del automóvil que acaba de pasar en el espejo central, coloque el guiño del lado derecho y suavemente retorne a su carril.
- Al ser sobrepasado por otro vehículo, actúe como le gustaría que hicieran con usted; no acelere, mas aun, si puede hacerlo, disminuya su velocidad, para facilitarle al otro conductor la maniobra de adelantamiento. Si tiene espacio suficiente, desplácese hacia la derecha para guardar una mayor distancia lateral que evite roces.
- Finalmente, recuerde que conducir un vehículo significa mucho más que sentarse al volante, y saber algunas maniobras básicas



CONDUCCIÓN EN SITUACIONES ADVERSAS

Las condiciones climáticas varían, y por ello un buen conductor debe estar preparado para enfrentar cualquier adversidad meteorológica, que afectan la conducción de un vehículo.



NIEBLA

Produce modificaciones en el campo visual del conductor, su percepción del entorno, la capacidad lumínica del vehículo y la adherencia de las cubiertas.

En estas condiciones, se debe conducir con ambas manos al volante, reducir la velocidad, aumentar la distancia entre vehículos y utilizar las luces bajas. En caso de tener luces rompeniebla, es conveniente utilizarlas para tener una mayor visibilidad.

Un error común es colocar balizas mientras se circula en estas condiciones. Esto puede confundir al resto de los conductores ya que podrían interpretar que el vehículo se encuentra detenido y no circulando

Si no fuese posible circular a causa de la presencia de un denso banco de niebla, hay que alejarse lo más posible de la calzada y de la banquina.



LLUVIA

La lluvia puede ser un riesgo si no se toman las precauciones necesarias. Con lluvia, los neumáticos tienen menor adherencia a la calzada, de modo que las frenadas son menos efectivas y se necesita mayor distancia para la detención del vehículo (distancia de frenado).

Cuando la lluvia es de poca intensidad, el peligro reside en que la calzada se vuelve especialmente deslizante a causa de la mezcla generada entre el agua, la suciedad y la grasa existente en el asfalto.

Si llueve de forma abundante, se puede generar acumulación de agua, provocando que el suelo tenga todavía menor adherencia. Estos son los momentos en los que se puede producir el efecto aquaplaning.

La velocidad de un vehículo siempre debe adecuarse a las condiciones climáticas y a las de la vía de circulación. Al conducir con lluvia, es recomendable reducir la velocidad para darles tiempo a los neumáticos de eliminar el agua acumulada sobre el asfalto y evitar el efecto aquaplaning.

Además, si un vehículo traspasa por el sector de la calzada donde hay acumulación de agua (charcos), los frenos pueden perder eficacia. En este caso, es recomendable secar o calentar los frenos accionándolos suavemente y de forma repetida mientras se mantiene la aceleración, buscando siempre la parte más alta de la calzada puesto que el agua tiende a deslizarse hacia la parte baja.

Por ello, es necesario mantener un estado óptimo del sistema de frenos y las condiciones de los neumáticos (vigencia, profundidad del dibujo en toda la superficie, presión de aire correcta y buen estado general).



VIENTO

El viento fuerte, constante o con ráfagas repentinas es otro fenómeno climatológico al que se debe estar atento para extremar las precauciones al conducir, ya que puede reducir la tracción y el agarre de las ruedas, además de afectar y alterar la dirección, velocidad y trayectoria del vehículo

A TENER EN CUENTA

- Al sobrepasar camiones o vehículos voluminosos, que actúan como pantalla frente al viento (sobre todo si es lateral). Al realizar un sobrepaso en una autopista o ruta, la diferencia de fuerzas ejercidas por el viento y el reparo del camión puede provocar una desestabilización de nuestro vehículo. Por ello, al sobrepasar, es aconsejable hacerlo con precaución y con una diferencia de velocidad no muy elevada.
- Al conducir vehículos grandes o con remolques se debe reducir la velocidad en mayor medida ya que cuanto más superficie de carrocería tenga el vehículo, más se notará el efecto del viento.
- Al conducir motovehículos, buscar una posición aerodinámica para hacer frente al viento. Para ello, se aconseja repararse detrás del parabrisas (cuanto más alto, mayor protección) acercando el cuerpo, las piernas y la cabeza hacia el depósito. Si el viento es lateral, inclinar levemente la cabeza y los hombros hacia el lado por el que sopla el viento para equilibrar el conjunto conductor-moto. Además, se debe poner mayor precaución en los sobrepasos de vehículos voluminosos, manteniendo una velocidad constante y lo más alejado posible del vehículo de gran porte. Así, se evita el efecto de “succión” que se produce al estar en paralelo al camión cuando el viento es deflectado por él.

VELOCIDAD

La velocidad es una relación distancia/tiempo, es decir, es el espacio que se recorre en un tiempo determinado.

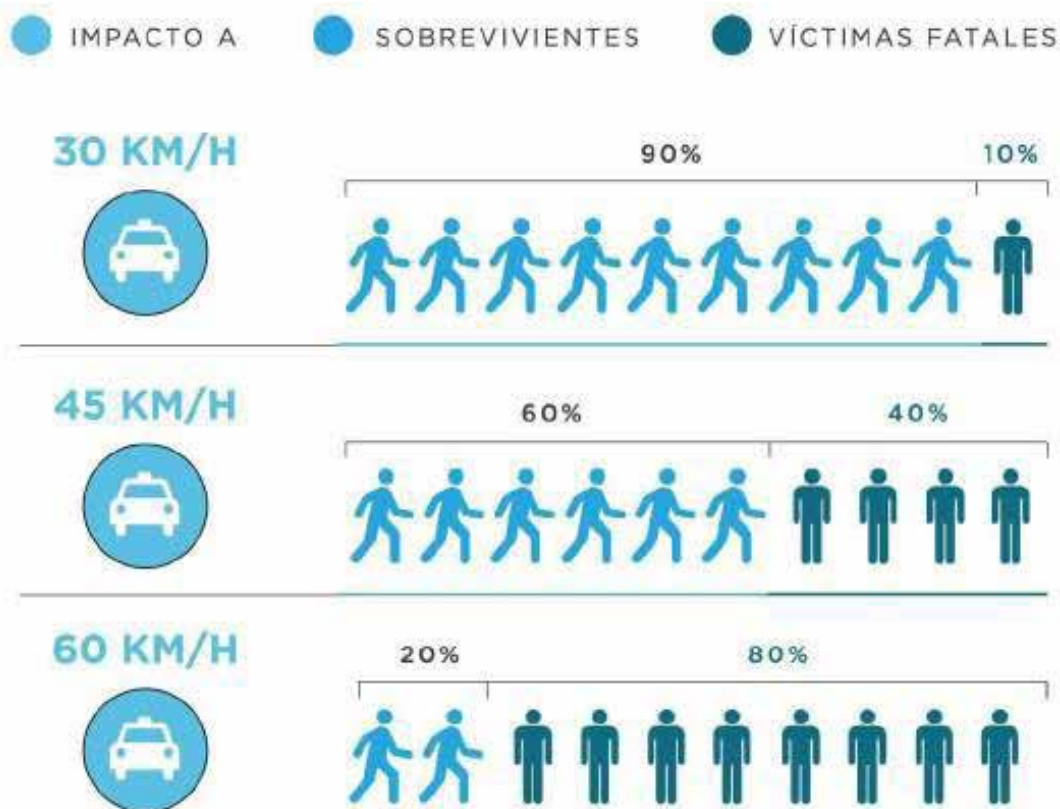
Esta relación suele expresarse en kilómetros por hora (km/h). Tener noción de la distancia que se transita en un tiempo determinado permite conocer el margen de maniobra con que se cuenta en caso de que surgiese un imprevisto.

El exceso de velocidad es, en sí mismo, un factor esencial en la producción de incidentes de tránsito y uno de los que determinan si hay víctimas fatales o lesiones graves.

Al aumentar la velocidad del impacto, las fuerzas que deben absorber los ocupantes del vehículo en caso de incidente aumentan drásticamente, de acuerdo con los principios de la energía cinética. Los sistemas de protección de los ocupantes son muy eficaces a velocidades bajas o moderadas. Sin embargo, no pueden proteger adecuadamente a los ocupantes de un vehículo frente a esas fuerzas cinéticas a velocidades de impacto elevadas. Los usuarios vulnerables están especialmente expuestos a los impactos a velocidades por encima de los límites de la tolerancia humana (más aún en zonas urbanas).

La probabilidad de muerte del peatón aumenta exponencialmente dado que el cuerpo humano es vulnerable al recibir una fracción de la energía que se libera luego de una colisión. Es decir, más allá de que la causa de un siniestro haya sido o no el exceso de la velocidad, la mayor velocidad aumenta la gravedad de las lesiones ya que se libera más energía.

A MAYOR VELOCIDAD, MENOR CAMPO DE VISIÓN.



A medida que aumenta la velocidad, las imágenes se vuelven más confusas y se reduce la visibilidad.

Es lo que se conoce como “campo de visión cinético”. Si la velocidad es muy alta, la vista del conductor sufre el “efecto túnel”: el campo de visión queda tan reducido que da la sensación de estar circulando por un túnel, sin poder observar lo que ocurre alrededor. La probabilidad de incidente fatal aumenta exponencialmente.

TIEMPO Y DISTANCIA DE REACCIÓN

Cuando se realiza una acción en respuesta a un estímulo (visual, táctil, auditivo), transcurre un tiempo entre la percepción de ese estímulo y la ejecución. Este intervalo se denomina “tiempo de reacción”.

Un conductor en estado psicofísico óptimo demora alrededor de 1 segundo entre el momento en que percibe una situación de riesgo y el momento en que decide qué hacer. En ese lapso, el vehículo recorre una distancia que está en relación directa con la velocidad a la que circula. Esa distancia se denomina “distancia de reacción”.





















Por ejemplo, si un vehículo circula a 90 km/h y el conductor observa que un peatón cruza la calle, tardará 1 segundo en reaccionar. En ese lapso de 1 segundo, el vehículo seguirá circulando otros 25 metros sin que el freno sea accionado. Por lo tanto, para la detención completa del vehículo hay que sumar el tiempo necesario de frenado del vehículo y la distancia recorrida en ese tiempo. A mayor velocidad, mayor distancia recorrida.

De esto se desprende que la velocidad juega un papel fundamental a la hora de evitar un choque o atropellamiento



VELOCIDADES MÁXIMAS

Los excesos de velocidad son responsables de la mayoría de los incidentes fatales, por ello es necesario respetar siempre los límites de velocidad, independientemente de la vía por la que se circule. Las velocidades son establecidas por normativa, pero por cuestiones de seguridad pueden ser modificadas en algunos tramos por la autoridad competente, que lo dará a conocer a través de las señales viales.

	Ruta que atraviesa zona urbana	Ruta	Semiautopistas	Autopistas Nacionales
Motocicletas Automóviles				
Camionetas				
Microbús, ómnibus y casas rodantes motorizadas				
Camiones y automotores con casa rodante acoplada				
Transporte de sustancias peligrosas				

VELOCIDADES MÍNIMAS

Además de conocer y respetar las velocidades máximas, es necesario saber que existen velocidades mínimas de acuerdo al tipo de vía, ya que circular por debajo de ese límite también puede provocar un incidente vial.

LOS LÍMITES MÍNIMOS DE VELOCIDAD SE ESTABLECEN A LA MITAD DE LOS LÍMITES MÁXIMOS FIJADOS PARA CADA TIPO DE ARTERIA.

VELOCIDAD PRECAUTORIA

La velocidad precautoria permite al conductor tener siempre el dominio total de su vehículo, sin entorpecer la circulación ni ponerse en peligro a sí mismo ni a terceros. Es la velocidad adecuada a las circunstancias; es decir, el conductor debe circular siempre a una velocidad tal que tenga en cuenta su salud, el estado del vehículo y su carga, la visibilidad, las condiciones de la arteria, el estado de la calzada, el clima y la densidad del tránsito, de modo que pueda detener el vehículo antes de un choque o atropellamiento.

A veces se cree que solo las altas velocidades producen incidentes, pero lo que realmente lleva a un siniestro es circular a velocidades inadecuadas. Por ejemplo, en circunstancias de niebla o nieve, el límite máximo establecido para la arteria puede dejar de ser el adecuado por haberse modificado las condiciones normales del camino. Además, circular a mayor velocidad de la precautoria implica que aumenten las posibilidades de que un eventual siniestro vial sea más grave.

Por eso, es importante saber controlar y adecuar la velocidad a las distintas situaciones del tránsito.

VELOCIDAD EN RUTAS

Los límites de velocidad se deben respetar siempre, independientemente de la vía por la que se circule, pero en las rutas hay ciertas particularidades que al combinarse con una velocidad excesiva pueden resultar muy peligrosas. Por ello, es importante tener en cuenta las siguientes precauciones:

- Al llegar a una curva, desacelerar antes de ingresar en ella para mantener el completo dominio del vehículo.
- Al ver una señal indicativa de cruce ferroviario, disminuir la velocidad y prestar atención a la posible aproximación de trenes.
- Disminuir la velocidad frente a una señal que indique calzada resbaladiza aunque el pavimento no aparente estarlo, ya que muchas veces esta condición no puede evaluarse a simple vista.
- Si el vehículo sale involuntariamente de la ruta, desacelerar (no frenar) sin tratar de volver a la calzada dando volantazos, ya que esta es una de las causas más frecuente de vuelcos.

ESTACIONAMIENTO Y DETENCIÓN

DETENCIÓN

Es la permanencia sin movimiento de un vehículo junto a la acera, con el conductor en su interior, por un tiempo máximo de 2 minutos, para casos de control de tránsito realizado por autoridad competente, ascenso o descenso de pasajeros, o para carga y descarga.

La detención se realiza siempre con las luces balizas intermitentes encendidas, situando el vehículo lo más cerca posible de la acera, adoptando las medidas necesarias para evitar el entorpecimiento de la circulación.

No se considera detención a la permanencia sin movimiento en un sector de la vía pública de un vehículo por circunstancias de la circulación o por causas de fuerza mayor.

La detención no puede efectuarse en ningún caso en los siguientes lugares (esto se aplica también a los vehículos con emblema internacional de discapacidad):

- Sectores de parada de transporte colectivo de pasajeros y taxis.
- Frente a comisarías, cuerpos de bomberos y bancos (donde solo se admite la detención de vehículos que

presten servicios en esas instituciones).

- Ciclovías.
- Doble fila, excepto como detención previa a la maniobra de estacionamiento.
- Esquinas, entre la intersección que resulta de proyectar las líneas de cordón y la línea imaginaria de prolongación de la ochava (cuando esta distancia no supere los 10 metros para esquinas sin semáforos o los 7,5 metros para aquellas semaforizadas).
- Sobre la demarcación horizontal de sendas peatonales o líneas de pare.
- Interior de túneles, pasos bajo nivel y puentes. Esta prohibición rige también en la zona de acceso y egreso de los mismos.
- Sobre los rieles de vías férreas. En caso de que haya vías férreas sin barreras, la detención de un vehículo debe guardar una distancia mínima de 5 metros de los rieles.

No se considera detención ni estacionamiento si el vehículo permanece sin movimiento por circunstancias de la circulación (ante un semáforo en rojo, embotellamiento, etc.) o por causas de fuerza mayor (situación de emergencia).

ESTACIONAMIENTO

Es la permanencia sin movimiento de un vehículo en la vía pública con o sin su conductor por más tiempo del necesario para ser considerada como detención (2 minutos), sin importar si está en marcha o no, si tiene balizas encendidas o si hay personas dentro del mismo.

No se considera detención ni estacionamiento si el vehículo permanece sin movimiento por circunstancias de la circulación (ante un semáforo en rojo, embotellamiento, etc.) o por causas de fuerza mayor (situación de emergencia).



FORMAS CORRECTAS DE ESTACIONAR

- En paralelo al cordón, a 20 centímetros del mismo y a una distancia de 50 cm de los otros vehículos estacionados delante y detrás. Generalmente es la que rige en aquellos lugares donde el estacionamiento está permitido y en ausencia de demarcación o señalización indicativa de otra forma.
- A 45° respecto del cordón, dentro de los sectores demarcados.
- A 90° respecto del cordón, dentro de los sectores demarcados.

MANIOBRA DE ESTACIONAMIENTO

Se debe indicar al resto de los conductores que se procederá a detener, estacionar o ingresar a un garaje accionando las luces intermitentes o balizas. Esta señalización debe realizarse con tiempo suficiente, de modo que se pueda anticipar la maniobra y no se genere riesgos en la vía. Es necesario maniobrar sin empujar a los demás vehículos y sin acceder a la acera, y observando la situación del tránsito a través de los espejos retrovisores. Se puede acompañar y reforzar la maniobra a través de una señal manual, alzando la mano por fuera de la ventanilla. Al estacionar en paralelo al cordón, es muy posible que se deba detener el vehículo en doble fila por unos instantes antes de iniciar la marcha de retroceso o marcha atrás. La marcha atrás no está permitida salvo que se realice para estacionar, entrar y salir de un garaje, o salvar algún obstáculo. Esto quie-

re decir que la distancia que se puede recorrer circulando marcha atrás es la mínima e indispensable para completar la maniobra, considerando que la detención debe realizarse inmediatamente antes del espacio que pretende ocuparse. Al realizar la marcha atrás se deben accionar las luces de retroceso para indicar el sentido de circulación del vehículo. Además, en aquellos vehículos en los que estructuralmente el conductor tenga obstaculizada su visión a través del espejo retrovisor central, se accionará una alarma sonora. Su uso es obligatorio en este tipo de vehículos al realizar la marcha atrás.

ESTACIONAMIENTO EN VÍAS CON PENDIENTE

- Pendiente ascendente: Se deben orientar las ruedas hacia el centro de la calzada y dejar la marcha en primera o en posición de estacionamiento en caso de tener caja automática. Los vehículos de carga deben colocar además cuñas o calzas, que luego de su uso deben ser retiradas de la vía pública
- Pendiente descendente: Se deben orientar las ruedas hacia el cordón de la vereda y dejar la marcha hacia atrás o en posición de estacionamiento en caso de tener caja automática. Los vehículos de carga deben colocar además cuñas o calzas, que luego de su uso deben ser retiradas de la vía pública.

FRANQUICIA PARA PERSONAS CON DISCAPACIDAD

Este emblema sirve para identificar a cualquier vehículo en el que se traslade a una persona con discapacidad, sin limitar su uso a un vehículo específico. Los vehículos identificados con el emblema internacional de la discapacidad gozan de la franquicia de libre estacionamiento, que se encuentra regulado por la normativa de tránsito de cada municipio. Esta franquicia no habilita a su portador a estacionar en cualquier lugar, sino que da la posibilidad de hacerlo en aquellos lugares donde generalmente los vehículos no pueden, siempre y cuando no violen prohibiciones especiales ni entorpezcan el tránsito y la seguridad vial. En estos casos, un vehículo con emblema internacional para personas con discapacidad puede ser remitido.



ACTITUD AL CONDUCIR

La actitud es el tercer aspecto que interviene en la conducción de un vehículo, ya que no alcanza con tener una capacidad natural ni con poseer los conocimientos y las habilidades necesarias para hacerlo.

La actitud, es decir, una manera de sentir y de pensar, nos predispone a realizar determinadas conductas, sean positivas o negativas.

ACTITUDES POSITIVAS:



- **Tolerante:** personas predispuestas a aceptar la diversidad de los demás actores del tránsito y sus equivocaciones. Por ejemplo, cuando un peatón cruza la calle cuando no debe o por donde no debe, el conductor tolerante permite que lo haga, aunque no sea la manera correcta, porque acepta el error ajeno. Es la contracara del “justiciero”.
- **Solidario:** facilita las maniobras ajenas. En el sobrepaso, por ejemplo, facilita la maniobra corriéndose en la medida de lo posible hacia la derecha y, eventualmente, disminuyendo la velocidad. Es la contracara del “saboteador”.
- **Comprensivo:** es capaz de ponerse mentalmente en el lugar del otro. Por ejemplo, el automovilista que piensa desde el lugar del peatón y entiende que es el actor más débil del tránsito, o el que considera el lugar de un motociclista y contempla que posee un equilibrio muy precario en comparación con el auto.

ACTITUDES NEGATIVAS

- **Justiciero:** intentan hacer “justicia” cuando observan que otros actores del tránsito no hacen lo que, a su juicio, corresponde. Por ejemplo, si un motociclista zigzaguea entre los vehículos o cambia de carril sin aviso previo, el justiciero podría cruzarle el auto para asustarlo o darle lo que considera una lección.
- **Saboteador:** es el conductor dispuesto a entorpecer la actividad de los otros. Por ejemplo, ante la posibilidad de ser sobrepasado en una ruta, acelera para evitar esa maniobra o al menos para dificultarla y que no pueda realizarse con comodidad y en forma segura.



- **Exhibicionista:** pretenden llamar la atención. Son conductores peligrosos que hacen chirriar las cubiertas o corren por demás.
- **Prudente:** evita correr riesgos innecesarios y evitables. Por ejemplo, respeta siempre una barrera baja.

CONDUCCIÓN PREVENTIVA Y CONDUCCIÓN EFICIENTE

Existen dos conceptos transversales a todos los temas que hemos analizado y que hacen al ejercicio de un “buen conductor”: **la conducción preventiva y la conducción eficiente.**

CONDUCCIÓN PREVENTIVA O ANTICIPADA

Son aquellas conductas cautelosas que se adoptan al conducir y que contemplan la responsabilidad de los actos propios y las conductas ajenas de manera anticipada. Esto prevé que todos podemos cometer errores a pesar de conocer la normativa y la concientización gubernamental. Incluso los conductores responsables pueden verse involucrados en un incidente si no pueden manejar su vehículo de forma preventiva. Un conductor preventivo analiza, piensa y toma decisiones basadas en su seguridad y en la de los demás actores del tránsito. Es una persona que hace de la conducción una experiencia agradable para sí mismo, que está atento a lo que pasa a su alrededor y evita distracciones que lo puedan poner en peligro, y que puede “interpretar” las siguientes maniobras, sean o no riesgosas, de sus compañeros de vía.

Cuando no se tiene un afán defensivo (del tránsito, de los peatones, de los motociclistas, de los ciclistas, de los taxis, de los colectivos, y demás), se puede ejercitar un tipo de conducción diferente y mucho más efectivo: la conducción preventiva, que se basa en la premisa de “anticiparse a todo, esperar todo, suponerlo todo”.

El conductor preventivo “lee” lo que pasa en la vía y actúa en consecuencia. Por eso es obligatorio conducir con ambas manos sobre el volante de dirección, excepto cuando sean necesario accionar otros comandos. El conductor no debe llevar a su izquierda o entre sus brazos ninguna persona, bulto o animal, ni permitirá que otra persona tome el control de la dirección.

LA CONDUCCIÓN “AL LÍMITE” SIEMPRE TIENE CONSECUENCIAS NEGATIVAS.



El reconocimiento de los límites personales, del vehículo y el entorno son fundamentales para un manejo seguro. Ante la duda es necesario extremar las precauciones, evitar riesgos, aun cuando en apariencia sean condiciones inofensivas. De esta manera, la anticipación constituye uno de los mejores aliados del conductor, pero de poco sirve prestar atención a lo que sucede 10 o 15 segundos delante, si no sabemos interpretar las señales o síntomas que el entorno nos proporciona

CONDUCCIÓN EFICIENTE

Consiste en adoptar hábitos de manejo que permitan un menor consumo de combustible y a la vez disminuyan los riesgos viales.

Técnicas para optimizar el consumo de combustible:



Verificá el estado mecánico del vehículo:

Es importante realizar un correcto mantenimiento vehicular porque, no sólo evita desperfectos del motor y ayuda a reducir el consumo de combustible, sino también ayuda a reducir el factor de riesgo vehicular involucrado en los siniestros viales. A su vez, es necesario revisar periódicamente el estado del sistema de frenos y los filtros de aire, aceite y combustible para constatar que estén limpios y en buen estado.



Disminuí la resistencia aerodinámica:

Asegurate de no cargar en el vehículo peso innecesario o sobrecargarlo excesivamente en donde se vea incrementada la resistencia del viento, por ejemplo: portaequipaje que no se vaya a utilizar; bultos que no se necesiten transportar, etc. También, colabora con ésto la distribución de manera uniforme del peso que se cargue en el vehículo.



Planificación del viaje:

Verificá cuál es la ruta más útil para llegar al destino, tratando de evitar congestiones de tránsito y embotellamiento. Son útiles las aplicaciones vinculadas a GPS.



Circulá a velocidad constante:

No realices aceleraciones ni frenadas bruscas y siempre conducí a una velocidad precautoria.

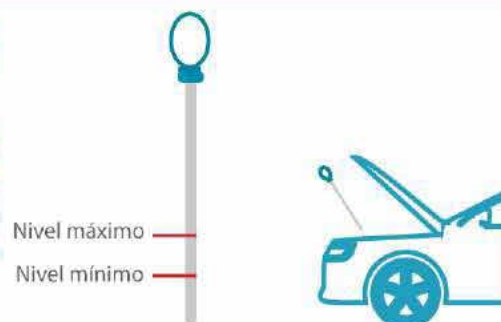


Verificá el correcto estado de los neumáticos:

La presión de inflado de los neumáticos debe ser la recomendada por el proveedor, atendiendo a la carga del vehículo. Además, es recomendable la revisión periódica de la alineación y el balanceo de los neumáticos.

Registrar el consumo de combustible permite visualizar el impacto de la aplicación de las técnicas de conducción eficiente y ayuda a detectar posibles fallas del vehículo.

El motor se lubrica con aceite, cuyo nivel debe ser medido periódicamente. Para hacerlo correctamente el motor debe estar frío y el vehículo ubicado sobre una superficie plana. La varilla metálica mide el nivel de aceite existente en el depósito o cárter. Si se encuentra por debajo del nivel máximo, lo recomendable es completarlo hasta el máximo para evitar tener que comprobarlo en poco tiempo. En el caso de estar por debajo del mínimo no debe ponerse en marcha el motor ya que puede dañarlo.



ELEMENTOS DE SEGURIDAD

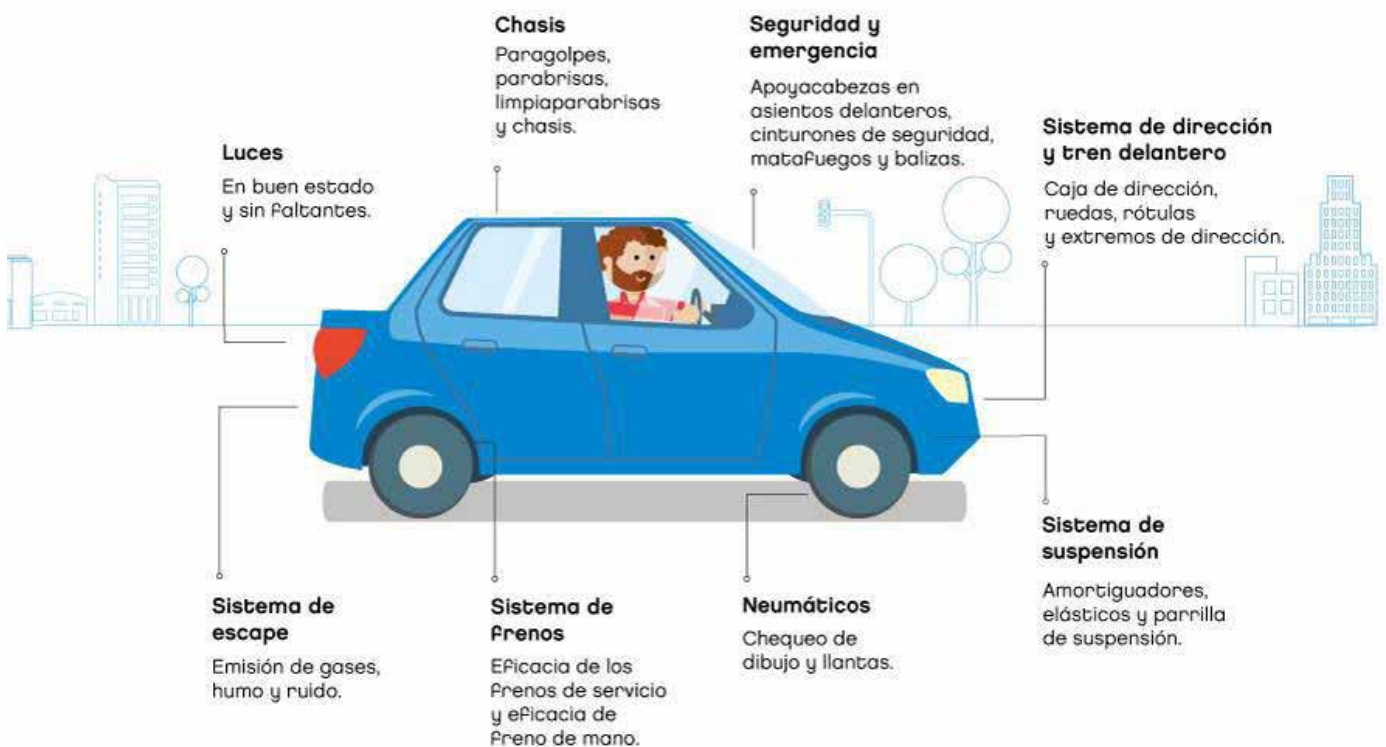
Los elementos de seguridad configuran una parte importante de las conductas saludables a llevar a cabo por los conductores para mejorar la convivencia del tránsito resultando más seguro y previsible.

A ésta problemática han respondido las industrias automotrices desarrollando elementos de seguridad cada vez más efectivos. Por ejemplo, al cinturón de seguridad se lo ha complementado con el apoyacabeza.

Hay que considerar que simultáneamente a la obligatoriedad del uso de estos elementos, es prioritaria la tarea de conocimiento previo respecto del vehículo que vamos a conducir no sólo para evitar desperfectos o disminuir el deterioro sino también para prevenir siniestros.

Todos los vehículos tienen una vida útil y después de eso aparece un desgaste natural que puede poner en riesgo la vida de los pasajeros y del resto de los usuarios de la vía pública, especialmente el peatón. De allí, la importancia de la Verificación Técnica Vehicular (VTV) en la cual se realiza un chequeo mecánico a los vehículos, con el propósito de garantizar el cumplimiento de las normas de seguridad vial, y prevenir y reducir siniestros viales.

¿Qué controlamos?



Antes de subirnos a un auto debemos asegurarnos que todo funcione correctamente por nuestra propia seguridad y la de los demás. Lo primero que tenemos que saber es que existen dos tipos de seguridad en el estado de un vehículo: la seguridad activa y la seguridad pasiva.

ELEMENTOS DE SEGURIDAD ACTIVOS

Son todos aquellos elementos que actúan permanentemente garantizando el correcto funcionamiento

Todos los vehículos tienen sistemas de seguridad específicos. Por ello en este apartado abordaremos aquellos elementos involucrados en la seguridad a la hora de circular en un automóvil particular.

Los elementos de seguridad configuran una parte importante de las conductas saludables a llevar a cabo por los conductores para mejorar la convivencia del tránsito resultando más seguro y previsible.

A ésta problemática han respondido las industrias automotrices desarrollando elementos de seguridad cada vez más efectivos. Por ejemplo, al cinturón de seguridad se lo ha complementado con el apoyacabeza.

Hay que considerar que simultáneamente a la obligatoriedad del uso de estos elementos, es prioritaria la tarea de conocimiento previo respecto del vehículo que vamos a conducir no sólo para evitar desperfectos o disminuir el deterioro sino también para prevenir siniestros.

Todos los vehículos tienen una vida útil y después de eso aparece un desgaste natural que puede poner en riesgo la vida de los pasajeros y del resto de los usuarios de la vía pública, especialmente el peatón. De allí, la importancia de la Verificación Técnica Vehicular (VTV) en la cual se realiza un chequeo mecánico a los vehículos, con el propósito de garantizar el cumplimiento de las normas de seguridad vial, y prevenir y reducir siniestros viales.

Contribuyen a proporcionar una mayor eficacia y estabilidad al vehículo en marcha, y en la medida de lo posible, evitar un siniestro. La seguridad activa está compuesta principalmente por:

- Sistema de frenos.
- Sistema de dirección.
- Sistema de suspensión.
- Neumáticos.
- Espejos.
- Luces.
- Otros: ABS, control dinámico de tracción, ajuste electrónico de suspensión, control de estabilidad y tracción automática, etc.

SISTEMA DE FRENOS

El sistema de seguridad activa más importante del automóvil. Su función es la de detener o disminuir la velocidad de un vehículo. Ésto ocurre mediante la fricción del tambor o el disco con las pastillas.

En la acción del frenado, también van a influir otros factores: la velocidad desarrollada, las condiciones de la vía por la que se circula (estado del asfalto, clima, etc) y la mecánica vehicular (estado y presión de los neumáticos, funcionamiento de los amortiguadores, etc).

El Sistema de Frenos ABS (no es obligatorio) cumple una función muy importante en caso de frenadas bruscas o de emergencia. Este sistema funciona sólo en el momento en que las ruedas se bloquean, limitando y descargando la presión de frenado sobre la rueda bloqueada, para que pueda volver a girar y conseguir adherencia nuevamente.

CONSEJOS ÚTILES:

- SE RECOMIENDA REALIZAR LA REVISIÓN DE LOS FRENOS UNA VEZ AL AÑO COMO MÍNIMO.
- MANTENER EN PERFECTO ESTADO LOS AMORTIGUADORES DEL COCHE. UN SISTEMA DE AMORTIGUACIÓN EN MAL ESTADO ES RESPONSABLE DE UN INCREMENTO DEL 10% EN LA DISTANCIA NECESARIA PARA FRENAR.
- VIGILAR EL ESTADO Y LA PRESIÓN DE LOS NEUMÁTICOS PORQUE CONDICIONAN LA EFICACIA DE LA FRENADA, YA QUE UNA DE SUS MISIONES ES TRANSMITIR LA FUERZA MOTRIZ Y LA DE FRENADO.
- TENER EN CUENTA EL ESTADO DE LA CARRETERA: HAY ASFALTOS QUE AGARRAN MEJOR QUE OTROS, Y EL CLIMA TAMBIÉN INFLUYEN EN LA EFICACIA Y LA CAPACIDAD DE LA FRENADA.
- MANTENER EL NIVEL INDICADO DEL LÍQUIDO DE FRENOS: REVISARLO CON FRECUENCIA Y SUSTITUIRLO CADA DOS AÑOS O 50.000 KILÓMETROS.
- NO OLVIDAR REVISAR CADA CIERTO TIEMPO EL ESTADO DE LAS PASTILLAS: SU VIDA MEDIA ES DE 25.000 KILÓMETROS, PERO PUEDEN DESGASTARSE ANTES EN FUNCIÓN DE SU DUREZA Y DE LA FORMA DE CONDUCIR.
- CAMBIAR LOS DISCOS DE FRENO CADA CUATRO CAMBIOS DE PASTILLAS, APROXIMADAMENTE.

SISTEMA DE DIRECCIÓN

Garantiza la correcta maniobra del vehículo. Ayuda al conductor a guiar el vehículo, orientando sus ruedas según lo desee. A altas velocidades se endurece para evitar posibles siniestros, interviniendo en la estabilidad del vehículo. Por ello, es fundamental un correcto mantenimiento y al observar ciertas irregularidades (ejemplo: que la dirección se vuelve dura, inestable o hace ruidos extraños) lo aconsejable es hacerle una revisión en un taller mecánico.

En general, existen cuatro tipos de dirección: mecánica, hidráulica, electrohidráulica y electromecánica o eléctrica.

SISTEMA DE SUSPENSIÓN

Tiene un papel muy importante en la seguridad activa, ya que es el encargado de mantener los neumáticos en contacto con el piso, absorbiendo las irregularidades del terreno y por ello participa de la estabilidad y colabora con el confort.

Este sistema controla de forma independiente la amortiguación en cada una de las ruedas. Las barras estabilizadoras conectan las dos ruedas de cada eje y controlan la inclinación del auto en las curvas, evitando así una salida de la calzada. Por ello, es fundamental que cada una de sus partes se encuentre en buen estado ya que sin un funcionamiento adecuado es posible perder la estabilidad y el control del vehículo.

ESTADO DEL NEUMÁTICO Y PROFUNDIDAD DEL DIBUJO

- El dibujo de los neumáticos se encarga de recoger el agua y desplazarla de la zona de contacto cuando el pavimento se encuentra mojado.
- Favorece el control y los cambios en la conducción cuando se conduce sobre la calzada seca.



- Debe tener una profundidad mayor a 1,6 mm. -de goma levantados o abultamientos laterales que indiquen la rotura de las capas interiores.
- Si llegase a observarse que el neumático se encuentra en mal estado, liso o con un dibujo con una profundidad inferior a 1,6 mm debe ser reemplazado.
- No es recomendable utilizar neumáticos con más de 5 años desde la fecha de fabricación, independientemente del desgaste, ya que comienzan a perder flexibilidad y por consiguiente adherencia.

PRESIÓN

- La presión adecuada está indicada en el manual del usuario del automóvil.
- Para su medición es recomendable hacerlo con los neumáticos fríos y controlarla periódicamente.
- Una mayor o menor presión de la correspondiente produce una menor adherencia a la calzada y un mayor desgaste del neumático, acortando su período de vida útil.
- Tener en cuenta que en el neumático están detallados datos tales como fecha de fabricación, índice de carga, velocidad máxima que puede soportar, etc.

ESPEJOS RETROVISORES

Su uso es fundamental para transitar viendo al resto de los vehículos y peatones. Los automóviles poseen tres tipos de espejos retrovisores: izquierdo, central y derecho.

Su correcta orientación permite reducir las áreas comprometidas como puntos ciegos, sin embargo, éstas nunca logran reducirse a cero. A pesar de usar los espejos reglamentarios, hay puntos ciegos que no se alcanzarán a ver.

¿A qué se denomina Punto Ciego?

Se denomina así al área de visión del entorno, a la que el conductor no tiene acceso ya sea de manera directa o porque los espejos retrovisores no la reflejan.



PEATONES, CICLISTAS Y MOTOCICLISTAS SON LOS ACTORES VIALES MÁS AFECTADOS POR LOS PUNTOS CIEGOS.

¿Cómo reducir los puntos ciegos en el vehículo?

1. Acomodar correctamente los espejos retrovisores antes de iniciar la marcha. Para ello, es necesario sentarse, agarrar el volante, adoptar la posición habitual de conducción y colocar los espejos a partir de esta perspectiva. Todos los espejos trabajan en conjunto, de modo que cuando un vehículo deja de ser reflejado por el espejo central, aparece en el lateral correspondiente.
2. Antes de realizar una maniobra (giro, cambio de carril, adelantamiento, etc.) se debe disminuir la velocidad de circulación, colocar la luz de giro y mirar por los espejos realizando un pequeño movimiento corporal hacia adelante para ampliar el ángulo de visión. Se recomienda mirar al menos dos veces para corroborar el inicio de la maniobra.
3. Mientras se circula, además de revisar los espejos retrovisores, utilizar la visión periférica dando vistazos por encima de los hombros cuando sea necesario.
4. En lo posible, es recomendable usar espejos convexos homologados, pero se debe tener en cuenta que las imágenes que se reflejan en ellos no son reales en tamaño ni cercanía.

ELEMENTOS DE SEGURIDAD PASIVOS

Minimizan las consecuencias de un siniestro una vez que este ya ocurrió. Reducen al mínimo los daños que se pueden producir cuando el siniestro es inevitable. La seguridad pasiva está compuesta principalmente por:

- Cinturón de seguridad.
- Apoyacabezas.
- Airbags (bolsa de aire).
- Sistemas de Retención Infantil (SRI).
- Paragolpes.
- Cristales
- Interior del habitáculo
- Otros: asientos, columna de dirección y pedalera colapsables, etc.



En un auto pueden viajar tantas personas como plazas con cinturones de seguridad existan.

Todos los ocupantes deben utilizarlo, independientemente que estén en los asientos delanteros o traseros.



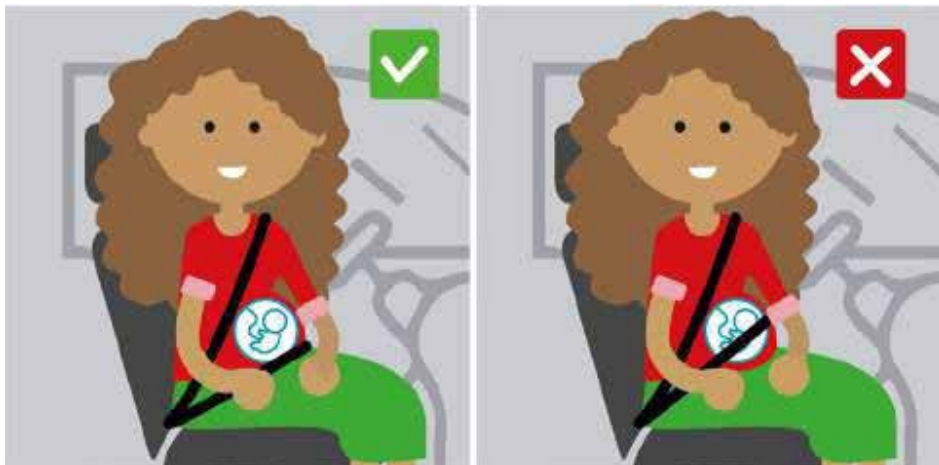
Se debe usar siempre, incluso en trayectos cortos o a baja velocidad.

En caso de incidente, evita salir despedido por el parabrisas o golpearse con partes del auto u otros ocupantes.

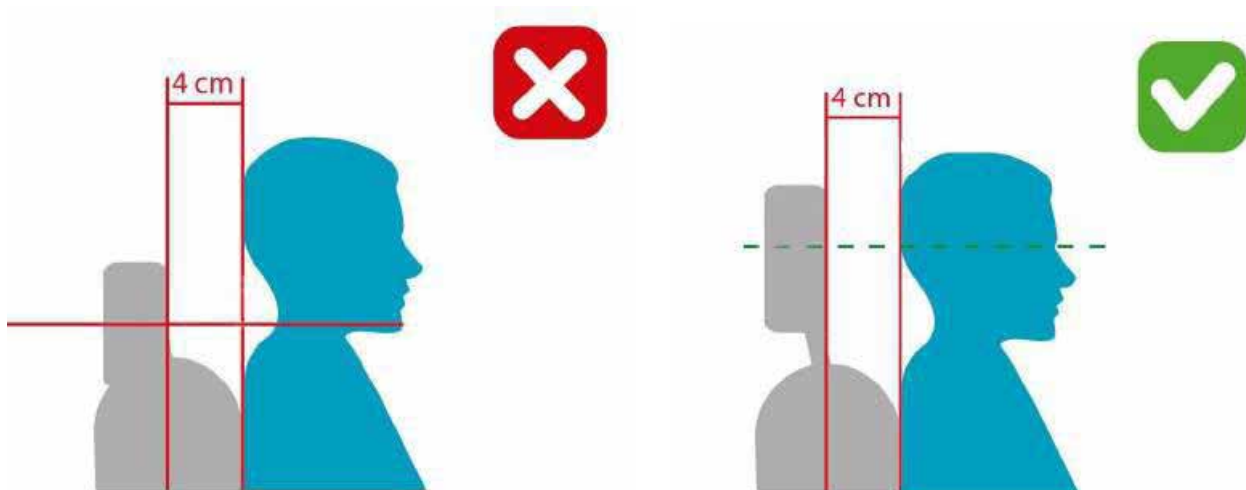


CONSEJOS ÚTILES:

- EL CINTURÓN NO DEBE ESTAR RETORCIDO O ROZANDO CONTRA CANTOS CORTANTES.
- LA BANDA DEL CINTURÓN NO DEBE PASAR POR SOBRE OBJETOS DUROS NI FRÁGILES COMO BOLÍGRAFOS O ANTEOJOS, QUE ANTE LA FUERZA DE LA DESACELERACIÓN DE UN IMPACTO PODRÍAN INCRUSTARSE EN EL CUERPO.
- CUANDO EN UN VEHÍCULO SE HA PRODUCIDO UNA COLISIÓN VIOLENTA, ES NECESARIO CAMBIAR TODOS LOS ELEMENTOS VINCULADOS AL CINTURÓN DE SEGURIDAD, ADEMÁS DE COMPROBAR EL ESTADO DE LOS ANCLAJES.
- **EMBARAZADAS: CÓMO UTILIZARLO:** MODIFICAR LOS AJUSTES DEL VOLANTE Y DEL ASIENTO TANTAS VECES COMO SEA NECESARIO DURANTE LA GESTACIÓN, LOGRANDO UNA SEPARACIÓN MÍNIMA ENTRE EL ABDOMEN O EL TÓRAX Y EL VOLANTE DE 25 CENTÍMETROS. SI EL VOLANTE ES AJUSTABLE EN INCLINACIÓN, CONVIENE DIRIGIRLO HACIA EL PECHO CUANDO SE CONDUCE, NUNCA HACIA LA CABEZA NI HACIA EL ABDOMEN.
- EN GENERAL, DURANTE EL EMBARAZO SE PUEDEN DESARROLLAR LAS ACTIVIDADES HABITUALES, ENTRE ELLAS LA CONDUCCIÓN. ÉSTO ES POSIBLE SIEMPRE QUE SE ENCUENTRE EN CONDICIONES FÍSICAS PARA HACERLO Y NO CAUSE UNA FATIGA FÍSICA O PSÍQUICA EXCESIVA.



APOYACABEZAS



- Complemento del cinturón de seguridad
- La Ley establece que su uso es obligatorio para todos los ocupantes del vehículo, ya que evita lesiones graves en la zona cervical cuando se produce un impacto.
- Puede ser integrado al respaldo del asiento o de altura regulable.
- Para que cumpla su función, debe estar correctamente colocado. De este modo, retiene la cabeza y no permite este movimiento de flexión extremo, evitando lesiones en las vértebras cervicales que, de otra manera, podrían sufrir lesiones desde leves hasta graves en la médula espinal, con consecuencias para los miembros superiores e inferiores.
- Se denomina “efecto látigazo” al movimiento efectuado por la cabeza frente a un impacto, primero hacia atrás y luego hacia adelante, o viceversa.
- El cabezal se debe colocar de tal manera que la parte más elevada del mismo quede a la altura de la parte superior de la cabeza, permaneciendo la parte central del mismo a la altura de la línea de los ojos. Si este dispositivo de seguridad no se encuentra colocado en su posición correcta, no sólo será poco efectivo para proteger a los ocupantes del vehículo, sino que puede aumentar el potencial de las lesiones.

AIRBAGS

- Es una bolsa de gas que se infla automáticamente frente al conductor o pasajeros en caso de colisión. Este dispositivo funciona como complemento del cinturón de seguridad. No lo reemplaza, ya que en el caso de no estar utilizando el cinturón de seguridad, el airbag puede provocar lesiones graves.
- Si bien éste es un elemento de seguridad pasivo que no es obligatorio, su uso sirve para reducir el daño producido a los ocupantes de un vehículo al momento de un siniestro.
- Son seguros, siempre que exista una distancia mínima de 25 cm del cuerpo, por si éste llegara a desplegarse.



Función:

- Absorber parte de la energía cinética del cuerpo, frenando suavemente el movimiento de los pasajeros.
- Evitar un impacto contra elementos interiores del vehículo (volante, parabrisas, etc)
- Reducir el riesgo de heridas producidas por fragmentos de cristal procedentes del parabrisas, sobre todo en cara y ojos.
- Disminuir el movimiento de la cabeza y, con ello, el riesgo de lesiones cervicales.
- Se complementa con el cinturón de seguridad.

SRI (Sistema de Retención Infantil)

Son las “sillitas” y otros dispositivos de sujeción homologados que permiten transportar a los niños en el asiento trasero de forma segura en los automóviles.

¿Quiénes deben usarlo?

- La Ley 54 establece la obligatoriedad de la utilización de los distintos dispositivos de SRI y la prohibición de viajar en los asientos delanteros a todos los niños desde su nacimiento hasta los 12 años, con estatura inferior a 1,50 metros o que pesen menos de 36kg⁵⁵ Si el niño supera la edad, estatura y peso puede circular en cualquier asiento del vehículo haciendo uso del cinturón de seguridad.
- Por más corto que sea el viaje siempre debe utilizarse.

¿Qué tipo de Sistema de Retención Infantil es el adecuado para un niño?

- Existen distintos grupos de SRI (0, 0+, 1, 2 y 3). Cada uno de ellos tiene ciertas características que deben ser tomadas en cuenta a la hora de elegir el dispositivo a utilizar:
- Otros: asientos, columna de dirección y pedalera colapsables, etc.



Sistema de Retención Infantil

Es necesario tener en cuenta la **edad, estatura y peso** de los niños para ubicar la silla de forma correcta.

Edad	Requisitos	Asiento
0	Niños prematuros y de 0 a 6/9 meses hasta los 10 kg.	Asiento trasero, hacia atrás.
+0	Niños de 6/9 a 12/15 meses, de 0 a 13 kg.	Asiento trasero, hacia atrás.
1	Niños de 9 meses a 4 años. De 9 a 18 kg.	Asiento trasero, hacia adelante.
2	Niños de 4 a 6 años. De 15 a 25 kg.	Asiento trasero, hacia adelante.
3	Niños de 6 a 12 años. De 22 a 36 kg.	Asiento trasero, hacia adelante.

MASCOTAS

Nunca deben ir sueltas, deben trasladarse en los asientos traseros sujetas con arnés o sistema de retención correspondiente.



EQUIPAJE

Es conveniente poner el equipaje más pesado en el fondo del baúl, cerca del centro del auto. Eso ayuda a la estabilidad direccional y al comportamiento del vehículo en las curvas.

Debe ir ubicado en el portaequipaje. Para que su traslado sea correcto y seguro, debe quedar bien sujeto, sin afectar la aerodinámica ni la visibilidad del conductor tapando alguna luz o sobresaliendo de los límites permitidos.

SEGURIDAD DEL HABITÁCULO

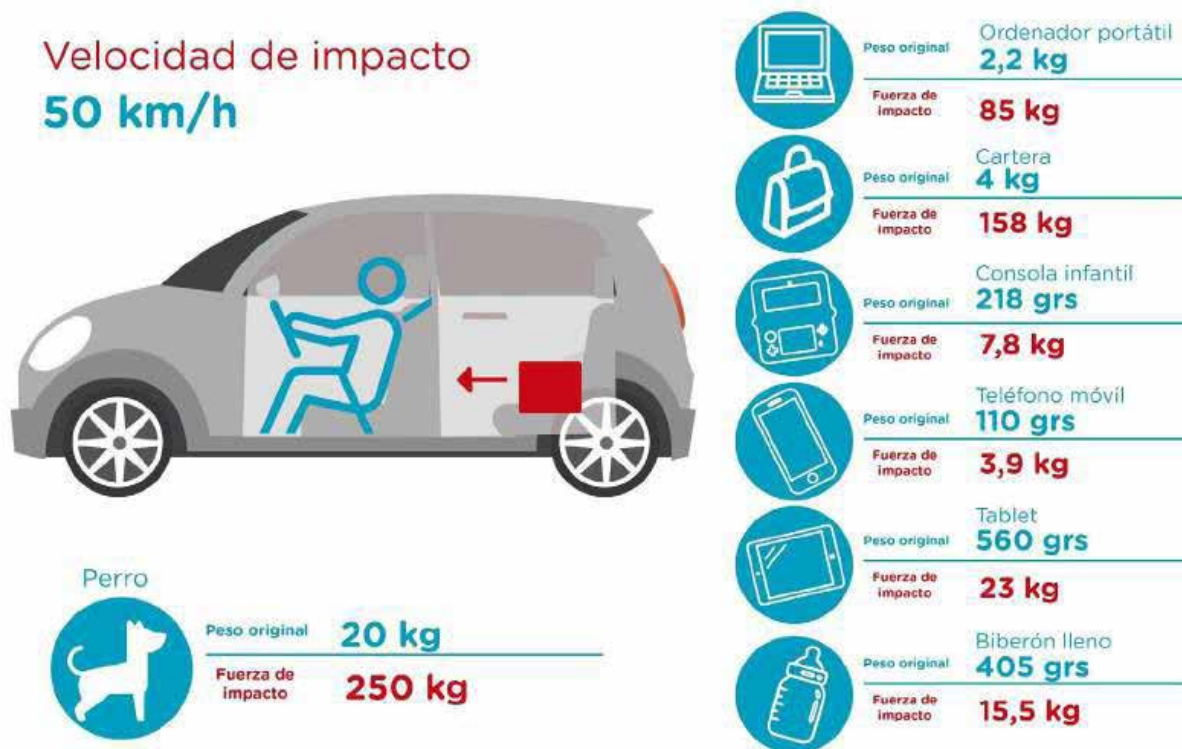
Los automóviles deben proporcionar a sus ocupantes una adecuada protección en caso de impacto.

Por ello, el habitáculo (que se trata del espacio que va a ser ocupado por el pasajero y el conductor) también deberá reunir condiciones de protección para todos los ocupantes, tales como desplazamiento del sistema de control de dirección, absorbedor de energía, anclajes de asientos, etc.

Los objetos sueltos como lentes, celular, llaves o similares resultan muy peligrosos en caso de incidentes o maniobras bruscas, porque pueden ocasionar una lesión grave producto de la energía cinética que poseen. Hasta que algo los detenga, las personas y los objetos, continúan con la velocidad que llevaba el vehículo.

Por efecto de la inercia, cualquier objeto que viaje suelto en un automóvil continúa su marcha hacia adelante y multiplica, por efecto de la velocidad, la fuerza con la que golpearía a cualquier ocupante, hasta por cuarenta veces su peso a tan sólo 50 km/h.

La forma de evitarlo es situar todos estos objetos en el baúl y/o en los compartimientos interiores de los vehículos (como la guantera).



BOCINA

- Su uso corresponde sólo cuando se debe advertir de una situación potencialmente peligrosa a otros conductores y/o peatones, siempre que no sea posible la utilización de otro tipo de señal.
- Una bocina “suena” a 90 decibeles, algo que está muy por encima del límite de 65 decibeles que es considerado como aceptable por la Organización Mundial de la Salud. Por ello, se debe utilizar sólo en este tipo de situaciones; siendo motivo de sanción su uso indebido.

BOCINA

- Su uso corresponde sólo cuando se debe advertir de una situación potencialmente peligrosa a otros conductores y/o peatones, siempre que no sea posible la utilización de otro tipo de señal.
- Una bocina “suena” a 90 decibeles, algo que está muy por encima del límite de 65 decibeles que es considerado como aceptable por la Organización Mundial de la Salud. Por ello, se debe utilizar sólo en este tipo de situaciones; siendo motivo de sanción su uso indebido.

BALIZAS

- Deben ser por lo menos dos y hay que llevarlas en un lugar accesible. Pueden ser de cualquier tipo siempre que posean la misma eficacia, o mas eficacia, en cuanto a seguridad se refiere
- Su función es alertar a los demás conductores, que hay un vehículo detenido; de modo que pueda tener espacio y tiempo para percibir el riesgo y reaccionar.

MATAFUEGO

- Al abrir la válvula, su contenido es liberado a presión (generalmente a través de una manguera), debiendo dirigirse a la base del fuego para su extinción.
- Es obligatorio llevar un matafuego de 1 kg. del tipo ABC con capacidad acorde al tipo de vehículo:
 - » A: sólidos (maderas, plásticos, caucho)
 - » B: líquidos (petróleo, alcohol, inflamables)
 - » C: riesgo eléctrico (motores, tableros)
- Se les debe hacer el control de carga periódica.
- Deberá ubicarse al alcance del conductor, dentro del habitáculo, exceptuando de esta obligación a aquellos cuya capacidad sea mayor a 1 Kg.
- El soporte de los matafuegos deberá ubicarse en un lugar que no represente un riesgo para el conductor o acompañante. Éste se encuentra especificado en el manual del automóvil. El sistema de aseguramiento de los matafuegos debe ser metálico (prohibiéndose el uso de abrazadera elástica); éste garantizará su permanencia, aún en caso de colisión o vuelco, permitiendo además su fácil liberación cuando tenga que ser empleado.
- Al abrir la válvula, su contenido es liberado a presión (generalmente a través de una manguera), debiendo dirigirse a la base del fuego para su extinción.



El uso del motovehículo se ha incrementado notablemente en los últimos años, pero también lo han hecho los siniestros viales, con consecuencias muy graves para sus usuarios. Conducir un motovehículo exige habilidad, concentración y práctica, ya que conlleva algunos riesgos que no se aplican a la conducción de un automóvil, colectivo o camión. Por ejemplo, la estabilidad y la tracción son distintas dado que cuenta con dos ruedas y eso exige más equilibrio, especialmente a baja velocidad. Un motociclista también es más vulnerable ante un incidente ya que tiene menos protección y porque el tamaño es más difícil de detectar que otros vehículos

FACTORES DE VULNERABILIDAD

- Los motovehículos no tienen carrocería, por eso es necesario usar equipamiento de seguridad.
- Generalmente tienen un comando independiente para el freno de cada rueda.
- Hay que inclinarlas para doblar.
- Por ser livianas, son sensibles a los vientos y las irregularidades del suelo.
- Su tamaño reducido hace que sean poco visibles.

REFLEXIONES BÁSICAS PARA CONDUCIR

- Hacerlo dentro de los límites de habilidades del conductor.
- Considerar los límites del motovehículo. Para ello es necesario conocer bien cada una de sus prestaciones, incluyendo la reacción de aceleración y especialmente la capacidad de frenado.
- Estar atentos al contexto para disponer del espacio y tiempo suficientes y así hacer frente a situaciones de tránsito riesgosas y que no se transformen en emergencias.
- La motocicleta es un vehículo lineal de dos ruedas diseñado para ser montado por un conductor y controlado por medio de un manubrio. Cada conductor debe elegir aquella motocicleta que pueda manipular correctamente, considerando:

- a) altura del asiento: debe estar lo suficientemente bajo como para que el conductor pueda apoyar los pies en el piso y soportar el peso de la motocicleta,
- b) tamaño total de la motocicleta.

EN LÍNEAS GENERALES, CLASIFICAREMOS A LOS VEHÍCULOS DE DOS RUEDAS EN:



1 Motocicletas

Es un motovehículo superior a 50 cm³. El cuadro o chasis y las ruedas constituyen la estructura fundamental del vehículo. La rueda directriz es la delantera. Pueden transportar hasta dos personas, y tres si están dotadas de sidecar. Su diseño puede incluir distintos modelos, algunos por ejemplo: custom, café-racer, racing o pista, naked o de calle, on off, touring, etc. La elección de cada una, es acorde a sus utilidades, alturas, peso y posiciones de manejo, preferencias en diseño; las naked o de calle, son las que mayormente circulan en nuestra Ciudad. Las hay de distintas clases y combinaciones según sus utilidades, alturas, peso y posiciones de manejo, son las que mayormente circulan en nuestra Ciudad.

2 Scooters

Son motovehículos de cuadro abierto, con ruedas más pequeñas que el resto de las motocicletas (por lo general, entre 10 y 15 pulgadas) y con cilindradas que pueden variar entre los 50 y los 750 c.c. (maxiscooters). En un scooter, el conductor no monta el asiento, sino que se sienta como si se tratara de una silla, con la espalda recta, y apoya los pies en el reposapiés.

3 Ciclomotores

Son los motovehículos de menor potencia y cilindrada (50 c.c.). Al igual que los scooters, se caracterizan por su cuadro abierto. No pueden circular por autopistas.

OBLIGACIONES Y REQUISITOS PARA CONDUCTORES

A. LICENCIA DE CONDUCIR

Para poder conducir en la vía pública se debe portar la misma documentación personal y del vehículo que para automóviles particulares: "Conducir es un acto de responsabilidad", pero la licencia de conducir habilitante debe corresponder a las características del motovehículo utilizado.

La edad mínima para obtener una licencia de conducir de un motovehículo es de 16 años para ciclomotores y 17 años para las restantes clases, no pudiendo ser modificada por emancipación de ningún tipo.

B. REQUISITOS DE LOS MOTOVEHÍCULOS PARA CIRCULAR

Los elementos de seguridad son una parte importante de las conductas que los conductores deben realizar para mejorar la convivencia del tránsito y hacerlo más seguro y previsible.

Las industrias de motovehículos han respondido a esta problemática desarrollando elementos de seguridad cada vez más efectivos. Todos los vehículos tienen una vida útil y luego se produce un desgaste natural que puede poner en riesgo la vida de los pasajeros y del resto de los usuarios de la vía pública, especialmente del peatón. De allí, la importancia de la Verificación Técnica Vehicular (VTV) en la cual se realiza un chequeo mecánico a los vehículos, con el propósito de garantizar el cumplimiento de las normas de seguridad vial, y de prevenir y reducir siniestros viales.

ELEMENTOS DE SEGURIDAD

Por nuestra propia seguridad y la de los demás, antes de subir a un motovehículo debemos asegurarnos de que todo funcione correctamente. Lo primero a saber es que existen dos tipos de seguridad en el estado de un vehículo:

Elementos de seguridad activos

Son todos aquellos que actúan de forma permanente, garantizando el correcto funcionamiento de un vehículo en movimiento. Contribuyen a proporcionar mayor eficacia y estabilidad al vehículo en marcha, y en la medida de lo posible a evitar un siniestro. La seguridad activa está compuesta principalmente por:

- Espejos
- Neumáticos
- Sistema de frenos
- Sistema de dirección
- Luces.

Elementos de seguridad pasivos

Reducen al mínimo los daños cuando el siniestro es inevitable y minimizan las consecuencias una vez que ocurre. La seguridad pasiva está compuesta principalmente por:

- Casco
- Vestimenta con refuerzos de protección
- Protecciones (en rodilla, espalda, cuello).

Diferencia en la distancia del frenado,
según se emplee cada freno.



Si sólo se usa el freno trasero se necesitará
una mayor distancia para frenar.

CONSEJOS ÚTILES:

- REALIZAR LA REVISIÓN DE LOS FRENOS UNA VEZ AL AÑO, COMO MÍNIMO.
- MANTENER LOS AMORTIGUADORES EN PERFECTO ESTADO. SI ESTÁN EN MAL ESTADO, SE NECESITA UN 10% MÁS DE DISTANCIA NECESARIA PARA FRENAR.
- VIGILAR EL ESTADO Y LA PRESIÓN DE LOS NEUMÁTICOS PORQUE CONDICIONAN LA EFICACIA DE LA FRENADA YA QUE UNA DE SUS MISIONES ES TRANSMITIR LA FUERZA MOTRIZ Y LA DE FRENADO.
- TENER EN CUENTA EL ESTADO DE LA CARRETERA: HAY ASFALTOS QUE AGARRAN MEJOR QUE OTROS. EL CLIMA TAMBIÉN INFLUYE EN LA EFICACIA Y LA CAPACIDAD DE LA FRENADA.
- MANTENER EL NIVEL INDICADO DEL LÍQUIDO DE FRENOS Y REVISARLO CON FRECUENCIA.
- REVISAR PERIÓDICAMENTE EL ESTADO DE LAS PASTILLAS DE FRENO.

EQUIPAMIENTO DE PROTECCIÓN OBLIGATORIOS PARA EL CONDUCTOR



Requisitos para conductores de motovehículos.

Todo conductor que circula en motovehículos está obligado a:

- Llevar puesto un **casco protector homologado o certificado**, ajustado convenientemente a la cabeza, siendo responsable, además, de que su eventual acompañante cumpla también con dicha obligación.
- Utilizar **gafas o antiparras**, estas últimas independientes o como parte del casco de protección, cuando éste mismo no tenga visor, si el vehículo no cuenta con parabrisas.

USO DE CASCO

La principal causa de muerte de los motociclistas son las lesiones en la cabeza. Sin duda, uno de los temas más importantes al usar una moto es la protección física utilizada por sus ocupantes. El casco es el elemento más importante de la seguridad pasiva: es un elemento vital y además obligatorio tanto para conductores como para acompañantes.

La Ley Nacional de Tránsito establece que el conductor está obligado a llevar puesto un casco protector homologado o certificado ajustado convenientemente a la cabeza. Es responsable también de que su eventual acompañante cumpla con dicha obligación. El incumplimiento es motivo de retención de licencia de conducir y del vehículo, además del labrado del acta de infracción correspondiente.

Importancia del casco

Una de las principales causas de mortalidad en siniestros de tránsito donde hay motovehículos involucrados es la utilización incorrecta del casco. La obligación de su uso reside en que al hacerlo correctamente, hay 85% menos de probabilidades de lesiones graves (como fractura de cráneo y daño cerebral) tanto para el conductor como para el acompañante. Es importante tener en cuenta que las posibilidades de lesiones son idénticas en ambos. Por ello, se debe usar siempre casco, independientemente de la velocidad desarrollada, del horario, las condiciones climáticas y la vía por la cual se circula

El casco cumple tres funciones:

Reduce la desaceleración del cráneo y, por lo tanto, el movimiento del cerebro al absorber el impacto. El EPS (Telgopor) incorporado en el casco absorbe parte del impacto y, en consecuencia, la cabeza se detiene con más lentitud. Esto significa que el cerebro no choca contra el cráneo con tanta fuerza.

Dispersa la fuerza del impacto sobre una superficie más grande, de tal modo que no se concentre en áreas particulares del cráneo.

Previene el contacto directo entre el cráneo y el objeto que hace impacto, al actuar como una barrera mecánica entre la cabeza y el objeto. Estas tres funciones se cumplen combinando las propiedades de cuatro componentes básicos del casco: la calota, el "telgopor", la espuma interior y el sistema de ajuste.



Existen 3 tipos de casco:

- **Abierto**

Con o sin visor. El que tiene visor se denomina tipo Jet.

- **Rebatible**

Ofrece la posibilidad de elevar la mentonera y semejarse a uno abierto mientras que cuando está hacia abajo se parece a un casco integral

- **Integral**

Es el que brinda mayor protección ya que es el más completo: además de cubrir la zona de la nuca, las orejas y los ojos, cubre la totalidad de la cara y protege la mandíbula.



Cuál elegir

- El casco debe ser homologado o certificado, es decir, debe ser apto y seguro para ser usado. La homologación incluye distintas calidades de cascos y es el motociclista quien debe elegir el que mejor lo proteja.
- El casco es personal ya que no todos utilizan el mismo talle y como no conocemos la “historia” del casco en caso de que fuera prestado, desconocemos si en algún momento ha sufrido un impacto que anule la protección necesaria ante un eventual impacto.

***Elegí un casco que tenga protecciones de mandíbula y mejillas con EPS (“Telgopor”).
La espuma de goma no amortigua los golpes. El EPS sí.***

Talle

Los cascos tienen distintos talles. Para que cumplan su función de protección deben quedar ajustados al tamaño de la cabeza del motociclista, ni muy apretado ni holgado. ¿Cómo saber cuál es la medida correcta del casco? Midiendo la circunferencia de la cabeza a la altura de la frente y por sobre las orejas. Una vez obtenida la medida de la circunferencia craneal, se hace corresponder con los talles de los cascos a la venta. Los cascos homologados permiten identificar visiblemente la talla. Antes de adquirirlo es conveniente probarlo para comprobar que no quede demasiado ajustado (proporcionando dolor) ni muy holgado (con un espacio libre de dos dedos o más entre el casco y la cabeza).

Vencimiento y buen estado

Los cascos tienen una vida útil y su vencimiento es especificado por el fabricante. Como cualquier producto, con el paso del tiempo existe un deterioro de los materiales de fabricación. Por eso, es importante no usar cascos que se encuentren vencidos ya que la pérdida de cualidades de un casco supone poner en riesgo la

vida del usuario. A su vez, el periodo de vida útil puede verse afectado por diversas situaciones que obligan a reemplazarlo antes de tiempo. Por ejemplo, si presenta defectos a simple vista: fisuras, elementos sueltos, correas gastadas o dañadas. También debe ser reemplazado aunque no se observen daños en su exterior si sufrió un golpe o participó de un siniestro vial, ya que la estructura interna ya absorbió un impacto y no podrá volver a hacerlo si vuelve a ser necesario, perdiendo así su eficacia. Si el vehículo no cuenta con parabrisas, el conductor debe utilizar anteojos o antiparras (independientes o como visor que forma parte del casco de protección).

Si bien esta obligación es solo para el conductor, ya que es el más expuesto a que insectos u otros elementos impacten en su cara, es recomendable su uso también en el acompañante. Es imprescindible que estos elementos se encuentren en buen estado, ya que las antiparras o el visor del casco rayado pueden afectar negativamente la conducción de un motovehículo al producir fatiga visual y, de noche, reflejos que distorsionan la visión.

Algunos cristales son intercambiables con el objeto de variarlos según la intensidad de la luz.

USO DE ANTIPARRAS O ANTEOJOS

Si el vehículo no cuenta con parabrisas, el conductor debe utilizar anteojos o antiparras (independientes o como visor que forma parte del casco de protección).

Si bien esta obligación es solo para el conductor, ya que es el más expuesto a que insectos u otros elementos impacten en su cara, es recomendable su uso también en el acompañante.

Es imprescindible que estos elementos se encuentren en buen estado, ya que las antiparras o el visor del casco rayado pueden afectar negativamente la conducción de un motovehículo al producir fatiga visual y, de noche, reflejos que distorsionan la visión.

Algunos cristales son intercambiables con el objeto de variarlos según la intensidad de la luz

Cuál elegir

- Confeccionadas en un material resistente.
- Que posean orificios de ventilación para que no se empañen.
- Envolvertes.
- A prueba de golpes.
- Antirrayas.
- Sin tonalizar, para uso nocturno.



SOBRE LA CIRCULACIÓN DEL MOTOVEHÍCULO



OTROS ELEMENTOS DE SEGURIDAD

La seguridad pasiva que depende del motovehículo es mínima; entonces cobran gran relevancia aquellos elementos que dependen de los motociclistas. El uso de los elementos de seguridad personal: cascos, guantes y camperas con protecciones y/o con airbag, zapato cerrado, rodilleras, etc, disminuirán significativamente el riesgo de lesiones frente a un siniestro.

Aunque el casco es la protección más importante para el motociclista, otras prendas también pueden reducir la gravedad de las lesiones producidas en las caídas. Es indispensable utilizarlas al conducir una moto, para mayor comodidad y protección, frente a las inclemencias del tiempo y futuras lesiones.

Por otro lado, la circulación en este tipo de vehículo suele ser más riesgosa porque se es menos visible para los demás conductores. Entonces, la utilización de indumentaria que actúe como señal visual resulta necesaria para evitar un siniestro vial.



OBLIGACIONES EN CASO DE INCIDENTES VIALES

Toda persona que se encuentre involucrada en un siniestro vial, independientemente de que sea o no el conductor del vehículo implicado, debe solicitar auxilio para atender a las víctimas si las hubiere, brindar su colaboración para evitar mayores daños o peligro para la circulación y contribuir al esclarecimiento de los hechos.

Cuando se produce un incidente de tránsito, es natural que haya mucha confusión. Para facilitar la toma de decisiones en una situación de ese tipo, es importante tener presente tres pasos a seguir: **Proteger – Alertar – Socorrer**.



Detenete inmediatamente y permanece en el lugar del hecho.



Mantén la **calma** respirando profundamente.



Registra nombres y teléfonos de los **testigos**.



Si manejabas un vehículo, **señaliza** la zona para evitar otro incidente.



Llamá a la compañía aseguradora para informar sobre el siniestro (dentro de las 72hs).

107
/
911

En caso de haber heridos **da aviso a la autoridad competente llamando al 107 y luego al 911.**

Tranquilizá a la víctima e intentá comunicarte con algún familiar.



Intercambiá datos sobre el seguro obligatorio y la licencia de conducir con los otros conductores involucrados.

PROTEGER

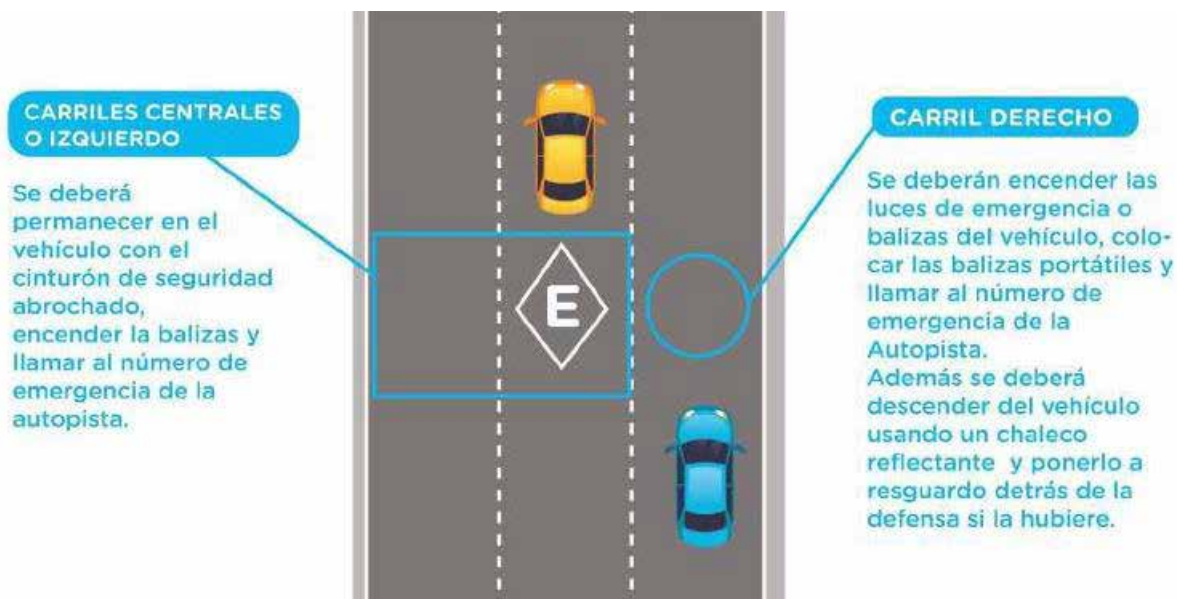


Detenerse de inmediato y permanecer en el lugar del hecho, señalizando la zona para que no se produzcan nuevos incidentes viales.

En caso de que el vehículo esté inmovilizado, se deben encender las balizas vehiculares de emergencia y, en lo posible, colocar balizas portátiles detrás (a 30 metros y a 60 metros del vehículo) e intentar que los ocupantes del vehículo puedan dirigirse a una zona segura para evitar daños mayores.

En caso de que el siniestro ocurra en autopistas, no se debe intentar remover el vehículo, sino llamar al número de emergencia correspondiente.

Si el siniestro ocurriese en un túnel, se deberá apagar el motor, colocar las balizas portátiles, mantener encendidas las luces de posición junto con las luces intermitentes y llamar al número de asistencia.



ALERTAR

Llamar inmediatamente al servicio de Emergencias Médicas 107 (número nacional) y luego al 911 (que centraliza las llamadas dirigidas a Policía Federal, Bomberos y emergencias médicas y luego son derivadas al SAME). Quien llame al servicio de emergencias 107 o 911 debe indicar con claridad:

- El lugar del hecho (calle e intersecciones o alguna referencia clave).
- Las características del incidente (choque frontal, vuelco, incendio, etc.).
- La cantidad y el estado de las víctimas.

Es importante no cortar la llamada hasta que el operador lo indique.

SOCORRER

Mientras se espera al servicio de emergencias, evaluar si se puede brindar ayuda a los lesionados.

Es importante considerar:

- Si el lesionado se encuentra consciente, realizarle preguntas simples como nombre, edad, etc. En caso de no conocerlo, además de obtener información, consultarle si desea que se llame a un familiar o conocido.
- Si la víctima está consciente, tranquilizarla y alentarla a no realizar ningún movimiento. Comunicarle que ya se avisó al servicio de emergencia y a la persona solicitada.
- Interrogar sobre la presencia de dolor, pérdida de sensibilidad o dificultad de movimiento de algún miembro.
- En caso de prever una fractura, no mover a la víctima.
- Si a consecuencia del impacto se observa que la persona tiene un objeto clavado, no retirarlo nunca para que no se produzca una hemorragia.
- Si el herido tiene casco, no retirarlo a menos que haya vómito o asfixia. Si la víctima está inconsciente y se conocen técnicas de reanimación y se está habilitado para realizarlas, es momento de hacerlo. De otro modo, esperar el auxilio del servicio de emergencias solicitado.
- No mover al herido para evitar daños por eventuales lesiones ocultas.



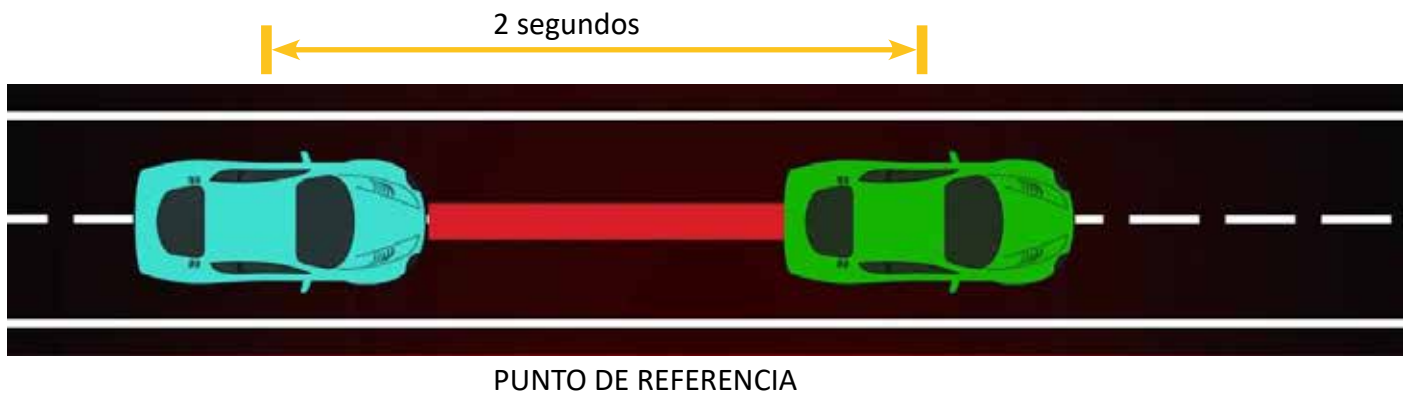
El manejo defensivo es un conjunto de técnicas conductivas que permiten evitar accidentes o disminuir sus consecuencias en casos extremos.

Los accidentes son evitables en un 99 % de los casos. De acuerdo a las estadísticas alrededor de un 90% de las causas de los mismos son fallas humanas, un 7% se deben a fallas mecánicas y el 3% restante a problemas del entorno.

Veremos algunas medidas a tener en cuenta para evitar choques o atropellamientos.

Para evitar el choque con el vehículo de adelante, o un atropellamiento debe hablarse primero de las distancias y tiempos de frenado, y de su asociado directo, el tiempo de reacción. Este es el tiempo que tarda un conductor en comenzar a accionar el pedal de freno a partir del momento en que reside el peligro. En promedio, se suele adoptar un tiempo de $\frac{3}{4}$ de segundo. Aun cuando parezca pequeño, este “desperdicio” que emplea el ser humano en reaccionar es suficiente para que, a 30 km/h, el automóvil recorra 8 mts. Sin que su conductor haya oprimido el freno. Recién después de esa distancia comienza el vehículo a detenerse, y le llevará alrededor de 8 mts. más para detenerse por completo, en buenas condiciones. Por ello, las distancias de frenado que aparecen en las tablas dan la impresión de ser excesivas, aun cuando son rigurosamente ciertas.

Dado que evitar chocar con el vehículo que circula delante nuestro es solo una cuestión de mantener una distancia adecuada, y atendiendo a lo que ya sabemos sobre la distancia de frenado, los especialistas han diseñado una simple técnica para mantener dicha distancia, que explicamos a continuación:



Cuando el automóvil que va adelante pasa por un punto de referencia (un puente, un cartel, etc.) para mantener la distancia apropiada cuento 2 segundos, y en ese preciso instante es cuando mi propio vehículo debe pasar por el mismo punto.

Intente poner en práctica esta técnica y vera que la distancia a guardar no es excesiva, y sobre todo, le evitara sufrir este tipo de accidentes.

Para evitar sufrir un choque con el vehículo de atrás las normas son varias: pero se fundamentan en un mismo principio: hay que hacer notar a quien va detrás nuestro cuáles son nuestras intenciones, y ver que es lo que el intenta hacer. Las normas de seguridad son:

- Ajuste los espejos a su forma de mirar. Realice correcciones cada vez que pueda, pues no todos los días ubica uno de la misma forma en el asiento.
- Conozca los puntos ciegos de su vehículo, es decir aquellos lugares en los cuales puede haber objetos que no aparezcan en los espejos por obstrucciones en la visión.
- Ajuste el apoyacabezas a la altura correcta: el extremo superior del mismo debe quedar a la altura de una línea imaginaria desde los ojos pasado por encima de las orejas.
- Utilice el cinturón de seguridad.
- Si está detenido en una intersección bombee el pedal de freno para llamar la atención de quien viene detrás, utilice las balizas intermitentes. Estas deben ser usadas para avisar de cualquier situación anormal que se presente.
- Si va Ud. circulando por la ruta, y desea indicar al vehiculo de atrás que puede adelantarse utilice el guiño del lado derecho, no el izquierdo. Esto evitará malentendidos que podrían ocasionar un accidente.
- Si se encuentra detenido en la línea de transito, ante un semáforo u otra indicación, no se distraiga: evalúe si es conveniente mantener el freno presionado o libre, cual es la zona de menor peligro hacia la cual dirigir el auto en caso de ser golpeado desde atrás, etc. No lo olvide: conducir es un trabajo de tiempo completo.

El choque de frente es el mas peligroso de los tipos de accidentes que se puede producir, por ser el de mayor energía de impacto disponible. Por lo tanto, debe ser evitado aun a costa de producir otro choque, con el vehículo de atrás, delante o lateral, o contra un objeto fijo en el costado del camino.

Para evitar un choque de frente, observe siempre hacia delante, mirando las posibles obstrucciones que podrían hacer que el vehículo que viene por la mano contraria se desvíe introduciéndose en la suya.

Además, conduzca siempre ligeramente sobre la derecha, para facilitar de esta forma la escapatoria al impacto. No lo olvide, en caso de emergencia siempre diríjase hacia la banquina del lado derecho, nunca hacia el

otro lado, que es el escape natural de quien va por la mano contraria.

Las intersecciones presentan la ventaja de ser un lugar previsible para ocurrencia de un accidente, lo cual puede aprovecharse para adoptar a priori medidas de prevención, pero presenta en contraposición la desventaja de ser el lugar donde es posible encontrarse con peatones, bicicletas, etc. En cualquier dirección posible. Por lo tanto, debemos extremar nuestra atención al ingresar en una intersección.

Conforme lo indica la ley, se debe reducir la velocidad hasta 20 Km. /h (recuerde lo indicado al hablar de distancias de frenado: entrar a una velocidad de 30Km/h significa necesitar 16 mts para frenar, (mucho mas que el ancho de una bocacalle), y como norma de seguridad se recomienda apoyar el pie en el freno para disminuir el tiempo de reacción.



El símbolo de las “ESTRELLAS AMARILLAS” impulsado por la Campaña Nacional de concientización Vial Estrellas Amarillas; nació a partir de la iniciativa de Julio Ambrosio luego de la muerte de su hija en un accidente de tránsito. La misma no solo busca generar conciencia al manejar sino que también realizaciones para disminuir los delitos de tránsito y generar políticas de prevención. En un principio las ESTRELLAS AMARILLAS eran pintadas sobre el asfalto en lugares donde hubieron accidentes fatales de tránsito, pero con el tiempo se buscaron nuevas formas para que los carteles sean mas llamativos y ayuden a la conciencia. Entre las ideas mas usadas fue las señales con la leyenda :” DE VOS DEPENDE NO SUMAR UNA ESTRELLA MÁS EN EL CIELO”.

Las ESTRELLAS AMARILLAS se colocan en las rutas y /o calles como emblema de atención y memoria de las víctimas fatales de siniestros viales. La misma busca concientización sobre los lugares donde suelen suceder los ACCIDENTES para generar precaución en dicha zona.

Las 5 puntas de las estrellas representan los valores de memoria, prevención, ley, justicia y educación. A lo largo de estos años ya se pintaron mas de 10 mil estrellas en las rutas del territorio nacional.

CUIDE SU VIDA...Y LA DE TODOS

- 1) Portar la cedula verde al conducir, ACREDITARA EL DERECHO O AUTORIZACION PARA USAR EL AUTOMOTOR.
- 2) Todo automotor deberá estar provisto de una BOCINA O APARATO SONORO SIMILAR, CUYO SONIDO, SIN SER ESTRIDENTE SE OIGA A 100 MTS.
- 3) Todo automotor deberá estar provisto de DOS SISTEMAS DE FRENOS DE ACCION INDEPENDIENTE.
- 4) Todo automotor deberá estar provisto de UN SILENCIADOR DEL ESCAPE QUE AMORTIGÜE LAS EXPLOSIONES DEL MOTOR.
- 5) Todo automotor deberá estar provisto de PARAGOLPES DELANTEROS Y TRASEROS COLOCADOS A LA MISMA ALTURA RESPECTO A LA CALZADA.
- 6) Todo automotor deberá estar provisto de CORREAJES Y CABEZALES DE SEGURIDAD Y DISPOSITIVOS QUE LO REEMPLACEN.
- 7) Todos los vehículos automotores, acoplado y semirremolques destinados a circular por la via publica, y a los fines de determinar el estado de funcionamiento de las piezas y sistemas que hacen a su seguridad activa y pasiva y a la emisión de contaminantes DEBERAN SOMETERSE A LA REVICION TÉCNICA OBLIGATORIA (RTO) O VERIFICACIÓN TÉCNICA VEHICULAR (VTV)
- 8) Todo automotor deberá estar provisto de LUCES DELANTERAS, BLANCAS
 - LUZ DE POSICION: DELANTERAS BLANCAS, TRASERAS ROJAS.
 - LUZ DE GIRO: INTERMITENTES AMARILLAS.
 - LUZ DE EMERGENCIA : AMARILLAS (TODAS LAS LUCES DE GIRO)
 - LUZ DE RETROCESO: BLANCA
 - LUZ DE FRENO: ROJO
 - LUZ DE PATENTE: BLANCA.
- 9) Los vehículos conducidos por sordos o hipoacusicos deberán contar con CHAPAS PINTADAS EN CUADROS DE 2X2 CM AMARILLOS Y ROJO ALTERNATIVAMENTE
- 10) 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) 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.

D) EN VÍAS DE DOBLE MANO NO SE DEBE GIRAR A LA IZQUIERDA SALVO SEÑAL QUE LO PERMITA.

11) Las luces bajas deberán: PERMANECERÁN ENCENDIDAS, TANTO DE DÍA COMO DE NOCHE, INDEPENDIEMENTE DEL GRADO DE LUZ NATURAL, O DE LAS CONDICIONES DE VISIBILIDAD QUE SE REGISTREN, EXCEPTO CUANDO CORRESPONDA LA ALTA Y EN CRUCES FERROVIALES.

12) Queda prohibido conducir con impedimentos físicos o psíquicos, SIN LA LICENCIA ESPECIAL CORRESPONDIENTE.

13) Queda prohibido conducir HABIENDO CONSUMIDO ESTUPEFACIENTES O MEDICAMENTOS QUE DISMINUYAN LA APTITUD PARA CONDUCIR.

14) Las bicicletas y triciclos a pedal deberán contar con UNA LUZ BLANCA DELANTERA DE ALCANCE MEDIO O BAJA QUE PERMITA VER POR LO MENOS 10 MTS .

14) Las bicicletas y triciclos a pedal deberán contar con AL MENOS UN SISTEMA DE FRENOS.

15) Las bicicletas y triciclos a pedal deberán estar provistos de ELEMENTOS REFLECTANTES EN LOS COSTADOS DE AMBAS RUEDAS.

16) Las chapas de identificación de un vehículo NO DEBEN COLOCARSE A MAS DE 1,20 MTS RESPECTO DEL NIVEL DE LA CALZADA, Y EN EL LUGAR QUE A TAL FIN POSEEN LOS VEHICULOS.

17) Las chapas patentes o placas identificatorias del vehículo deben SER LEGIBLES, NORMALIZADAS Y SIN ADITAMENTOS

18) La licencia de conducir tiene una validez máxima de CINCO (5) AÑOS.

19) Queda prohibido CEDER O PERMITIR LA CONDUCCIÓN A PERSONAS SIN HABILITACIÓN PARA ELLO.

20) Queda prohibido, los vehículos, CIRCULAR A CONTRAMANO, SOBRE LO SEPARADORES DE TRÁNSITO O FUERA DE LA CALZADA, SALVO SOBRE LA BANQUINA EN CASO DE EMERGENCIA.

21) La licencia de conductor podrá ser dada de baja si EL CONDUCTOR HUBIERA SUFRIDO ACCIDENTES DE

TRANSITO REITERADOS.

- 22) La licencia de conductor caduca SI HAN PASADO NOVENTA (90) DIAS DE PRODUCIDO EL CAMBIO DE JURISDICCION (LOCALIDAD) EN SU DOCUMENTO DE IDENTIDAD, Y NO CAMBIADO EN SU LICENCIA DE CONDUCIR.
- 23) En la vía pública, se deberá circular respetando el siguiente orden de prioridad: PRIMERO LAS INDICACIONES DE LA AUTORIDAD COMPETENTE, LUEGO LAS SEÑALES DE TRANSITO Y POR ULTIMO LA LEGISLACIÓN VIGENTE
- 24) Son requisitos indispensables para la circulación vehicular en la vía publica PORTAR CEDULA VERDE, COMPROBANTE DE SEGURO CONTRA TERCEROS Y BALIZAS Y MATAFUEGOS HOMOLOGADOS.
- 25) Son requisitos indispensables para la conducción vehicular en la vía pública PORTAR LICENCIA DE CONDUCIR VIGENTE Y HABILITANTE PARA EL TIPO DE VEHICULO QUE SE ESTA CONDUCIENDO.
- 26) Es requisito indispensable para circular en la via publica LLEVAR COLOCADAS AMBAS CHAPAS PATENTES CON LAS CARACTERISTICAS Y EN LOS LUGARES QUE ESTABLECE LA REGLAMENTACION.
- 27) Es obligación AL SOLO REQUERIMIENTO DE LA AUTORIDAD COMPETENTE PRESENTAR LA LICENCIA DE CONDUCIR Y DEMAS DOCUMENTACION EXIGIBLE, LA QUE DEBE SER DEVUELTA INMEDIATAMENTE DE VERIFICADA, NO PUDIENDO RETENERSE SINO EN LOS CASOS QUE LA LEY CONTEMPLE.
- 28) En una rotonda se debe dar PRIORIDAD DE PASO A LOS PEATONES.
- 29) En una rotonda tiene PRIORIDAD DE PASO EL QUE CIRCULA EN LA MISMA, SOBRE EL QUE INGRESA.
- 30) En una vía semaforizada DEBE PERMITIRSE FINALIZAR EL CRUCE INICIADO POR OTRO VEHICULO O PEATON Y NO COMENZAR EL PROPIO AUN CON LUZ VERDE HABILITANTE.
- 31) En una vía semaforizada de doble mano ESTA PROHIBIDO EL GIRO A LA IZQUIERDA EN LAS ENCRUCIJADAS, SALVO SEÑAL QUE LO PERMITA.
- 32) En las vías con dos o mas carriles de circulación SE PUEDE CIRCULAR POR CARRILES INTERMEDIOS CUANDO NO HAYA A LA DERECHA OTRO IGUALMENTE DISPONIBLE.
- 33) En las vías con dos o mas carriles de circulación LOS VEHICULOS DE AUTOTRANSPORTE DE PASAJEROS Y DE CARGA DEBEN CIRCULAR SOLO POR EL CARRIL DERECHO.
- 34) En las vías con dos o mas carriles de circulación TODO VEHICULO AL QUE LE HAYA PEDIDO PASO EL QUE LO SIGUE, DEBE DESPLAZARSE AL CARRIL INMEDIATO DE LA DERECHA.
- 35) En las autopistas EL CARRIL EXTREMO IZQUIERDO SERA PARA LA MAXIMA VELOCIDAD ADMITIDA POR LA VIA.
- 36) En las autopistas NO PUEDEN CIRCULAR PEATONES, CICLOMOTORES, TRICICLOS NI CUATRICICLOS MOTORIZADOS.
- 37) En las autopistas NO PUEDEN CIRCULAR BICICLETAS, MAQUINAS ESPECIAL NI VEHICULOS DE TRACCION A SANGRE.
- 38) En las autopistas NO PUEDEN CIRCULAR LOS AUTOMOTORES A MENOS DE 50 KM/H.

- 39) En las autopistas NO SE PUEDE ESTACIONAR NI DETENERSE PARA PERMITIR EL ASCENSO NI DESCENSO DE PASAJEROS.
- 40) En las autopistas NO PUEDE EFECTUARSE LA CARGA NI DESCARGA DE MERCADERIAS, EXCEPTO EN DARSENA AL EFECTO.
- 41) En las autopistas LOS VEHICULOS REMOLCADOS POR DESPERFECTOS O ACCIDENTES DEBEN ABANDONAR LA VIA EN LA PRIMERA SALIDA.
- 42) En las zonas urbanas EL PEATON TIENE PRIORIDAD SOBRE LOS VEHICULOS SI ATRAVIESA LA CALZADA SOBRE LA SENDA PEATONAL.
- 43) Ante una señal de PARE, UD debe DETENER POR COMPLETO LA MARCHA, REANUDANDOLA UNA VEZ QUE SEA SEGURO.
- 44) Al llegar a una encrucijada o bocacalle en zona urbana TIENE PRIORIDAD DE PASO QUIEN CIRCULA POR LA DERECHA ESTA PRIORIDAD EN ABSOLUTA Y SOLO SE PIERDE CUANDO:
- a) LOS VEHICULOS DE URGENCIA, EN CUMPLIMIENTO DE SUS FUNCIONES REALIZAN LAS SEÑALES DE ADVERTENCIA PARA QUE PUEDAN SER DISTINGUIDOS INCONFUNDIBLEMENTE POR CONDUCTORES Y PEATONES.
 - b) CUANDO HAYA SEÑALIZACION EN CONTRARIO.
 - c) EN UNA ROTONDA, DONDE RIGEN NORMAS ESPECIALES PARA ELLA.
 - d) CUANDO SE VAYA A INGRESAR A OTRA VIA.
 - e) CUANDO SE DESEMBOQUE DESDE UNA VIA DE TIERRA A UNA PAVIMENTADA.
- 45) Para realizar un giro en una encrucijada debemos:
- a) ADVERTIR LA MANIOBRA CON SUFICIENTE ANTELACION, (LUZ DE GIRO) Y MANTENERLA HASTA SALIR DE LA ENCRUCIJADA.
 - b) CIRCULAR DESDE 30 METROS ANTES POR EL COSTADO MAS PROXIMO AL GIRO A REALIZAR.
 - c) REDUCIR LA VELOCIDAD ANTES DE EFECTUAR EL GIRO Y MANTENERLA HASTA CULMINADO ESTE.
- 46) En las cuestas estrechas, en caso de encontrarse con un vehículo en otra dirección, DEBE RETROCEDER EL QUE DESCIENDE, SALVO QUE LLEVE ACOPLADO O REMOLQUE.
- 47) La luz de largo alcance SOLO ESTARA PERMITIDA EN ZONAS RURALES Y AUTOPISTAS, EVITANDO ENCAN-DILAR AL CRUZARSE CON OTROS USUARIOS.
- 48) En zonas urbanas SOLO DEBE USARSE LA LUZ DE ALCANCE MEDIO O BAJA.
- 49) En las zonas rurales ante la falta del luz solar o iluminación pública, todo vehículo estacionado debe EN-CENDER LAS LUCES DE POSICION COMO MINIMO.
- 50) El uso de faros busca huellas SOLO ESTA PERMITIDO EN CALLES NO PAVIMENTADAS Y CUANDO SEA AM-PLIAMENTE JUSTIFICADO.
- 51) Durante la circulación, está terminantemente prohibido DISMINUIR ARBITRARIA O BRUSCAMENTE LA VELOCIDAD, O REALIZAR ZIGZAG O MANIOBRAS INTEMPESTIVAS
- 52) Durante la circulación, está terminantemente prohibido EN UNA CRUCIJADA OBSTRUIR EL PASO DE VEHI-

CULOS O PEATONES AVANZANDO AUN CON DERECHO A HACERLO, SI DEL OTRO LADO DE LA MISMA NO HAY ESPACIO SUFICIENTE PARA CIRCULAR.

53) Durante la circulación, está terminantemente prohibido CIRCULAR MARCHA ATRÁS, EXCEPTO PARA ESTACIONAR, INGRESAR O EGRESAR DE UN GARAGE.

54) Durante la circulación, está terminantemente prohibido ADELANTARSE O CAMBIAR DE CARRIL EN ESQUINAS, PUENTES Y LOMAS.

55) Durante la circulación, está terminantemente prohibido para ómnibus y camiones EN VIAS DE MENOS DE TRES CARRILES CIRCULAR MANTENIENDO UNA DISTANCIA MENOR A 100 Mts ENTRE SI.

56) Durante la circulación, está terminantemente prohibido TRANSPORTAR RESIDUOS, ESCOMBROS O SUSTANCIAS VOLATILES QUE DIFUNDAN OLOR DESAGRADABLE.

57) Durante la circulación, está terminantemente prohibido TRANSPORTAR CUALQUIER CARGA QUE PERTURBE LA VISIBILIDAD, OCULTE LUCES O INDICADORES.

58) Durante la circulación, está terminantemente prohibido USAR BOCINAS O SEÑALES ACUSTICAS, SALVO EN CASO DE PELIGRO.

59) Está terminantemente prohibido TENER EL VEHICULO CON BOCINAS O SIRENAS NO AUTORIZADAS.

60) Durante la circulación, está terminantemente prohibido CIRCULAR SIN UNA DEBIDA ALINEACIÓN EN LAS LUCES DE MEDIO O LARGO ALCANCE.

61) Está prohibido A CUALQUIER VEHÍCULO COLOCAR FAROS O LUCES ADICIONALES. EXCEPTO EL AGREGADO DE 2 FAROS ROMPENIEBLA Y DE HASTA DOS 2 FAROS ELEVADOS CON LUCES DE FRENO.

62) Está prohibido EN TODOS LOS VEHÍCULOS MODIFICAR EL TIPO Y LA POTENCIA DE LAS LUCES ORIGINALES DE FÁBRICA CORRESPONDIENTES A SU MODELO.

63) Durante la circulación, está terminantemente prohibido CIRCULAR CON VEHICULOS QUE POSEAN DEFENSAS DELANTERAS Y/O TRASERAS O ENGANCHES QUE SOBRESALGAN DE LOS PARAGOLPES.

64) Los menores de 12 años DEBERAN VIAJAR EN LOS ASIENTOS TRASEROS DE AUTOMOVILES O CAMIONETAS DOBLE CABINA.

65) Será obligatorio el uso de CINTURONES DE SEGURIDAD Y CABEZALES EN LOS ASIENTOS PARA TODOS LOS OCUPANTES.

66) Será obligatorio en las motocicletas, ciclomotores, triciclos y cuatriciclos motorizados EL USO DE CASCOS PARA CONDUCTORES Y ACOMPAÑANTES.

67) Durante la circulación, está terminantemente prohibido UTILIZAR AURICULARES Y/O TELEFONOS MANUALES O CELULARES.

68) En zona urbana, el limite de velocidad es de 40 Km./h PARA LAS CALLES y 60 Km./h PARA LAS AVENIDAS.

69) En zona urbana, el limite de velocidad es de 30 Km./h PARA ENCRUCIJADAS SIN SEMAFOROS.

70) En zona urbana, la velocidad mínima de circulación será LA MITAD DEL MAXIMO ESTABLECIDO PARA CADA TIPO DE VIA.

- 71) El estacionamiento ESTA PROHIBIDO EN ROTONDAS DISTRIBUIDORES O SEPARADORES DE TRANSITO.
- 72) No se debe estacionar ni autorizarse el ESTACIONAMIENTO EN LAS ESQUINAS, ENTRE SU VÉRTICE IDEAL Y LA IMAGINARIA QUE RESULTE DE PROLONGAR LA OCHAVA Y EN CUALQUIER LUGAR PELIGROSO;.
- 73) En el estacionamiento DEBE GUARDARSE ENTRE LOS VEHICULOS UNA DISTANCIA NO MENOR A 50 cm.
- 74) Esta prohibido estacionar FRENTE A LA PUESTA DE HOSPITALES, ESCUELAS Y OTROS SERVICIOS PUBLICOS, HASTA 10 mts A CADA LADO DE ELLAS.
- 75) Esta prohibido estacionar A LA SALIDA DE CINES, TEATROS Y SIMILARES DURANTE SU FUNCIONAMIENTO.
- 76) Esta prohibido estacionar EN ACCESOS DE GARAGES EN USO.
- 77) Esta prohibido dejar estacionado un vehículo en el mismo lugar POR UN PERIODO MAYOR DE 5 DIAS.
- 78) Está prohibido estacionar OMNIBUS, MICROOMNIBUS, CASAS RODANTES O CAMIONES EXCEPTO EN LUGARES HABILITADOS A TAL FIN.
- 79) No podrán existir espacios reservados en la vía pública, salvo DISPOSICION FUNDADA DE LA AUTORIDAD COMPETENTE.
- 80) Todo vehículo que circule por la vía publica DEBERA CONTAR CON UNA COBERTURA VIGENTE DE SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL HACIA TERCEROS COMO MINIMO.
- 81) Se considerara impedimento para conducir un automóvil una alcoholemia de 500 mgr/l DE SANGRE.
- 82) En caso de negarse al conductor a realizar la prueba de alcoholemia o toxicología, SERA PRESUNCION DE QUE SE ENCUENTRA EN SITUACION DE RESULTADO POSITIVO.
- 83) En caso de comprobarse que el conductor se encuentra ebrio o drogado EL VEHICULO SERA SECUESTRA-DO Y SOLO PODRA SER RESTITUIDO POR EL JUEZ DE FALTAS.
- 84) En caso de comprobarse que el conductor se encuentra ebrio o drogado SERA SANCIONADO CON UNA INHABILITACION DE 6 MESES COMO MINIMO RETENIENDOSELE LA LICENCIA.
- 85) Queda prohibido circular con MAS OCUPANTES DE LOS INDICADOS PARA CADA VEHICULO, LA CANTIDAD ESTA DADA POR LOS CINTURONES DE SEGURIDAD QUE POSEA ORIGINALMENTE EL VEHICULO.
- 86) Queda prohibido CONDUCIR A UNA DISTANCIA DEL VEHÍCULO QUE LO PRECEDE, MENOR A LA PRUDEN-TE, DE ACUERDO A LA VELOCIDAD DE MARCHA.
- 87) Está prohibido estacionar en TODO LUGAR DONDE SE AFECTE LA SEGURIDAD, VISIBILIDAD O FLUIDEZ DEL TRANSITO O SE OCULTE LA SEÑALIZACION.
- 88) Está prohibido a los propietarios de inmuebles lindantes con la vía publica, COLOCAR LUCES O CARTELES QUE PUEDAN CONFUNDIRSE CON SEÑALES DE TRANSITO.
- 89) Está prohibido ESTACIONAR OBSTRUYENDO RAMPAS DE ACCESO Y/O DE DISCAPACITADOS.
- 90) Está prohibido en la vía pública EFECTUAR REPARACIONES EN ZONA URBANA O LAVAR EL VEHICULO.
- 91) Está prohibido en la vía pública UTILIZAR SEÑALES DE ADVERTENCIA COMO BALIZAS O SIRENAS EN VEHI-

CULOS NO HABILITADOS.

92) Es obligatorio en caso de accidentes detenerse para PRESTAR AUXILIO, SEÑALAR EL LUGAR Y SUMINISTRAR SUS DATOS A LA AUTORIDAD COMPETENTE.

93) Es obligatorio para los propietarios de garajes, talleres o estaciones de servicio REGISTRAR EN UN LIBRO AL TAL EFECTO CUALQUIER VEHICULO QUE EVIDENCIE HABER SUFRIDO UN ACCIDENTE.

94) Cuando no se pueda identificar al conductor- infractor RECAERA LA PRESUNCION DE AUTORIA EN EL PROPIETARIO DEL VEHICULO.

95) La sanción impuesta por cometer una falta determinada PUEDE TRIPLICARSE CUANDO LA FALTA COMETIDA HAYA PUESTO EN PELIGRO PERSONAS O CAUSADO DAÑOS.

96) Es obligación al participar de un accidente DETENERSE INMEDIATAMENTE.

97) Es obligación al participar de un accidente BRINDAR LOS DATOS DE SU LICENCIA DE CONDUCIR Y DEL SEGURO OBLIGATORIO A LA OTRA PARTE.

98) Es obligación al participar de un accidente DENUNCIAR EL HECHO ANTE CUALQUIER AUTORIDAD DE APLICACIÓN.

99) Es obligación al participar de un accidente COMPARECER Y DECLARAR ANTE LA AUTORIDAD DE JUZGAMIENTO O DE INVESTIGACION ADMINISTRATIVA CUANDO SEAN CITADOS.

100) La sanción impuesta por cometer una falta determinada PUEDE TRIPLICARSE CUANDO SE ENTORPEZCA LA PRESTACION DE UN SERVICIO PUBLICO.

101) En caso de reincidencia en una determinada falta SE PUEDE LLEGAR A LA INHABILITACION PARA CONDUCIR.

102) En caso de haber sido retirada la licencia de conductor por accidentes reiterados por mala conducta, por alcoholemia positiva , etc si el conductor es hallado circulando por la vía pública LE CORRESPONDERA PENA DE ARRESTO.

103) En caso de faltas leves EL JUEZ DE FALTAS PODRA CONVERTIR LA MULTA O EL ARRESTO EN TRABAJO VOLUNTARIO COMUNAL.

104) La distancia de seguridad para seguir al vehiculo que viaja delante es, medida en tiempo de 2 SEGUNDOS.

105) El tiempo de reacción de una persona es, en promedio, de $\frac{3}{4}$ SEGUNDOS.

106) En caso de niebla, deben utilizarse LUCES BAJAS.

107) La técnica correcta de frenado para mantener el control y detenerse en la menor distancia ES BOMBLEAR EL PEDAL DE FRENTE

108) La fuerza de roce o “agarre” de los neumáticos depende principalmente DEL TIPO DE SUELO Y EL MATERIAL CON QUE ESTE HECHO EL NEUMATICO.-

109) En caso de una emergencia, si el vehiculo queda detenido en un tramo recto de la ruta, las balizas deben colocarse A 10 mts Y 100 mts POR DELANTE Y POR DETRÁS DEL VEHICULO, RESPECTIVAMENTE

110) En caso de sufrir un desperfecto en una curva, las balizas deben colocarse A LA ENTRADA Y SALIDA DE LA MISMA PARA SEÑALIZAR Y ALERTAR AL TRÁFICO DE AMBAS DIRECCIONES.

111) Al llegar a una intersección con una avenida, debe observarse PRIMERO A LA IZQUIERDA Y DESPUES A LA DERECHA.

112) Al prepararse para girar a la izquierda en una calle de doble sentido de circulación, las ruedas delanteras del vehiculo deben APUNTAR EN LINEA RECTA HACIA DELANTE.

113) El hidroplaneo es el fenómeno que hace que LAS RUEDAS SE DESPEGUEN DEL ASFALTO, QUEDANDO APOYADAS SOBRE UNA PELICULA DE AGUA.

114) La forma de evitar el hidropilano es DISMINUIR LA VELOCIDAD.

115) Si una rueda de su vehículo muerde accidentalmente la banquina, Ud. debe DISMINUIR LA VELOCIDAD, ESTABILIZAR AL VEHICULO Y RECIEN LUEGO RETOMAR LA RUTA LENTAMENTE OBSERVANDO BIEN EN TODAS LAS DIRECCIONES.

116) La maniobra de estacionamiento debe realizarse A PASO DE HOMBRE.

117) Para evitar el encandilamiento cuando existe poca visibilidad exterior y viene un vehículo de frente con las luces altas encendidas es recomendable MIRAR HACIA EL BORDE EXTERIOR DEL CAMINO, GUIANDOSE POR ÉL.

118) El casco debe llevarse BIEN AJUSTADO A LA CABEZA PARA MEJORAR EL NIVEL DE PROTECCION.

119) Al elegir un casco para usar en un ciclomotor o motovehículo DEBE ADOPTARSE SOLO AQUEL DISEÑADO ESPECIFICAMENTE PARA EL USO VIAL.

120) Para auxiliar a un motociclista accidentado NUNCA DEBE INTENTAR SACARLE EL CASCO HASTA QUE LLEGUE LA AYUDA ESPECIALIZADA.

121) Al efectuar un llamado telefónico pidiendo ayuda para accidente, Ud. debe dar primero LA UBICACIÓN DEL ACCIDENTE PARA PODER ENVIAR AYUDA AUN SI SE CORTA LA COMUNICACIÓN.

122) El teléfono de emergencia medicas por accidente en la vía pública ES EL 107.

123) Al notificar de un accidente es importante DAR EL NUMERO Y CONDICION DE LOS HERIDOS (CONCIEN- TES, DESMAYADOS, ETC).

124) Al notificar de un accidente es fundamental indicar SI LAS VICTIMAS SE ENCUANTRAN ATRAPADAS Y SI HAY COMBUSTIBLE DERRAMADO.

125) Para prestar ayuda a un accidente es esencial NO CAMBIAR LA POSICION DE NINGUNA DE LAS PARTES DEL CUERPO DEL MISMO.

126) Si encuentra dos vehículos que han colisionado, es importante SACARLE EL CONTACTO A AMBOS.

127) La forma mas segura de tomar una curva con pavimento mojado es DISMINUIR LA VELOCIDAD ANTES DE ENTRAR Y MANTENTENERLA HASTA SALIR.

128) Usted puede perder el control en una curva SI DA UN VOLANTAZO O UNA FRENADA O ACELERADA BRUSCA.

129) Si el tren trasero de su auto ha perdido el agarre USTED DEBE DISMINUIR LA VELOCIDAD Y GIRAR EL VOLANTE SUAVEMENTE HACIA FUERA DE LA CURVA HASTA RECUPERAR EL CONTROL.

130) Es obligatorio LLEVAR LAS LUCES ENCENDIDAS PERMANENTEMENTE DE DIA Y DE NOCHE.

131) Si conduce Ud. con clima lluvioso es recomendable COMPROBAR EL FUNCIONAMIENTO DE LOS FRENOS CADA TANTO, PARA EVITAR SORPRESAS DESAGRADABLES.

132) Al llegar a una intersección, Ud. debe LEVANTAR EL PIE DEL ACELERADOR Y APOYARLO EN EL FRENO.

133) En caso de tener que conducir durante un tramo muy largo, es recomendable TOMAR UN DESCANSO CADA 45 MINUTOS O UNA HORA, PARA MANTENER EL NIVEL DE CONCENTRACION.

134) Al frenar una moto o ciclomotor Ud. debe hacerlo AL MISMO TIEMPO CON AMBOS FRENOS, PARA MANTENER EL CONTROL.

135) En caso de una frenada brusca, el tren delantero de su vehiculo deberá soportar EL 70% DE LA CARGA TOTAL DE FRENADO.

136) Queda absolutamente prohibido CONDUCIR CON EXCESO DE VELOCIDAD, COMPITIENDO CON OTRO U OTROS VEHICULOS ESTE SERA SECUESTRADO Y RETENIDO EN DEPOSITOS MUNICIPALES POR 30 DIAS SI EL INFRACTOR FUERA EL PROPIETARIO ADEMAS SERA SANCIONADO CON LA INHABILITACION PARA CONDUCIR DURANTE 6 MESES RETENIENDOSELE LA LICENCIA. SI SE TRATA DE VEHICULOS PARA EL TRANSPORTE DE PASAJEROS, LAS PENALIDADES QUE ANTECEDEN PODRAN DUPLICARSE.

137) El apoya cabezas debe ajustarse A LA ALTURA DE LA LINEA DE LOS OJOS, POR ENCIMA DE LA OREJA.

138) La distancia de frenado de un automóvil cuya velocidad es de 30 Km. /h. En asfalto seco es de aproximadamente de 16 METROS.

139) Ser impactado a una velocidad de 60 Km. /h. Equivale a recibir un impulso que nos eleve hasta 14 METROS DE ALTURA.

140) Para evitar el punto ciego lateral de los autos, es recomendable GIRAR LA CABEZA Y OBSERVAR DIRECTAMENTE HACIA ESE LADO.

141) Ante una señal de "CEDA EL PASO" Ud. debe DISMINUIR LA VELOCIDAD Y SI NO VIENE NADIE POR LA TRANSVERSAL, CONTINUAR.

142) Uno de los síntomas de mal funcionamiento del sistema de frenos es POCA PRESION EN EL PEDAL Y DISTANCIAS DE FRENADO MAYORES A LAS ACOSTUMBRADAS.

143) Otro de los síntomas de mal funcionamiento del sistema de frenos es PRESENCIA DE UN LÍQUIDO PEGAJOSO EN LOS TERMINALES DE LOS CAÑOS DE TRANSMISION HIDRAULICA.

144) También es síntoma de mal funcionamiento del sistema de frenos: UNA TEMPERATURA ELEVADA, DESPUES DE CIRCULAR, EN LAS MAZAS DE LAS RUEDAS.

145) Además, es síntoma de mal funcionamiento del sistema de frenos EL TIRONEO DE LA DIRECCION HACIA UN LADO, AL PRESIONAR EL PEDAL DE FRENOS.

146) En caso de un pinchazo en los neumáticos delanteros, NUNCA FRENE, SINO MANTENGA FIRME LA DIRECCION LEVANTANDO EL PIE DEL ACELERADOR.

147) Diariamente el conductor debe revisar EL NIVEL DE LIQUIDO DE FRENOS, LAS LUCES, EL NIVEL DE ACEITE Y DE AGUA DEL MOTOR.

148) Al menos una vez por semana, es recomendable que el conductor verifique LA PRESION DE LOS NEUMATICOS Y EL ESTADO DE LOS MISMOS.