

BA

GOB.
DANIEL
SCIOLI

MANUAL DEL CONDUCTOR DE MOTOVEHICULO DE LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES



VIAL | SEGURIDAD VIAL

JEFATURA DE GABINETE

A
BUENOS AIRES
ACTIVA
COMO NUNCA

MANUAL DEL CONDUCTOR DE MOTOVEHICULO DE LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES

AUTORIDADES:

Gobernador de la Provincia de Buenos Aires

D. Daniel Osvaldo Scioli

Jefe de Gabinete de Ministros

Lic. Alberto Pérez

Subsecretario de Coordinación Gubernamental

Dr. Emiliano Baloira

Director Provincial de Política y Seguridad Vial

D. José Molina

Director de Licencias de Conducir de la Provincia de Buenos Aires

Dr. Juan Vetere

Se autoriza la reproducción total o parcial de la presente publicación, en la medida que sirva a los propósitos de formación o difusión, sea de carácter no lucrativo o gratuito, se cite la fuente y se remita un ejemplar de lo publicado a la Dirección Provincial de Política y Seguridad Vial de la provincia de Buenos Aires. Caso contrario está prohibida su reproducción.

Publicación de distribución GRATUITA.

MANUAL DEL CONDUCTOR DE MOTOVEHICULO

INTRODUCCIÓN

Cuando decidimos trabajar la seguridad vial como una política de estado, sabíamos que estábamos enfrentando una pandemia que debía ser atacada no sólo aplicando el poder de policía que como Estado se nos reconoce, sino implementando una diversa gama de herramientas capaces de construir una amalgama social con profunda conciencia de los enormes efectos negativos que cualquier tipo de accidente, por pequeño que sea, tiene para un ser humano.

Decidimos trabajar sobre el precepto de que una Provincia segura implica muchas políticas a ser implementadas desde el Estado; pero que ninguna de esas políticas puede tener un resultado positivo si no es acompañada por el reconocimiento y el compromiso social que implique cada una de sus acciones.

En esta gestión que encabeza el Gobernador Scioli, hemos encarado todas y cada una de las iniciativas de Estado en una forma de trabajo conjunta, asociativa y corresponsable entre todas las áreas de Gobierno, entendiendo que, para el cumplimiento efectivo de los derechos consagrados en nuestra Constitución, se debe enfocar a la gestión pública como una amplia red de objetivos compartidos y no como una suma de comportamientos estancos que pugnan por prevalecer uno por sobre los demás.

Esta forma de gestión cooperativa y asociativa es la que nos ha permitido a lo largo de estos últimos años concretar muchas iniciativas, desde donde distintas áreas del gobierno provincial, así como de la Nación y los Municipios bonaerenses, pudieron hacer sus aportes y sumar sus miradas con el único objetivo de crear conciencia de vida en la sociedad, que se traslade a actitudes y conductas más responsables.

¿Cuántas veces como ciudadanos hemos sido protagonistas de situaciones de riesgo provocadas por la celeridad o la inconciencia propia o de extraños?

Situaciones donde nuestra responsabilidad queda minimizada por el acuciante aquí y ahora. Situaciones que zigzaguean entre el drama y la tragedia de resultar en un accidente vial, donde el azar termina de inclinar la balanza para uno u otro lado. Pocas veces se sale hecho de una situación así. Sin embargo creamos hábitos de situaciones prohibidas, y buscamos chivos expiatorios para justificar lo injustificable.

“En toda sociedad, cuando el Estado no está, lo que resta para el hombre común es apelar a la suerte. Pero apelar a la suerte en una ruta o en una calle es una apuesta que no merece ser considerada.

Desde diciembre de 2007 el Gobierno de la Provincia de Buenos Aires decidió que el Estado está en la vida cotidiana de todos los bonaerenses.

En materia de seguridad vial, la prevención, el control y la sanción de las faltas son los eslabones de una cadena más amplia dispuesta a proteger la vida humana por sobre todas las cosas, disponiendo para ello de procedimientos adecuados y tecnologías de avanzada, dispuestas para acentuar la toma de conciencia individual sobre conductas inadecuadas; la concientización temprana sobre los efectos no queridos sobre terceros, de acciones que se llevan al límite de lo permitido.

Seguimos trabajando para concretar el objetivo de disminuir en un 50% la mortalidad de siniestros viales en un plazo de cinco años. La nueva edición del Manual del Conductor es un esfuerzo destinado a fortalecer la construcción de saberes y capacidades técnicas homogéneas tanto para los ciudadanos como para los funcionarios provinciales y municipales con competencia en esta materia, a fin de que, unidos en un mismo ideal y entendiendo un mismo concepto, seamos artífices de un logro común: la Seguridad Vial en la Provincia de Buenos Aires, obra de todos nosotros y no una apelación a la suerte.

Tenemos por delante muchos más desafíos por resolver en este aspecto. Asumimos el reto de liderar este proceso de cara a la sociedad, conscientes de que los cambios estructurales que se necesitan en esta problemática no son meramente técnicos sino por sobre todo de naturaleza humana, que necesitan el aporte y el compromiso de todos nosotros”.

Lic. Alberto Pérez

Jefe de Gabinete de Ministros

de la Provincia de Buenos Aires

El Gobernador Daniel Scioli, desde la Jefatura de Gabinete de Ministros de la Provincia de Buenos Aires, a través de la Dirección Provincial de Política y Seguridad Vial, implementó la realización de este manual sobre **CONDUCCIÓN SEGURA DE MOTOVEHICULOS**, para ayudarlo a preparar no solo para rendir su examen teórico y práctico en su municipio, y lograr obtener su licencia de conducir, sino que también, adicionalmente facilitarle el conocimiento mínimo sobre cuestiones técnicas, de conducción, seguridad y la normativa legal, nacional y provincial, a tener presente cada vez que maneje una motocicleta.

Creemos y entendemos que este es un recurso muy valioso junto con toda la normativa de transito vigente que ayudará a formar conductores de motocicletas responsables, logrando así nuestro objetivo principal, poder bajar los índices de siniestralidad vial en nuestra provincia.

Conducir una motocicleta conlleva riesgos de lesiones, daños e incluso, la muerte, porque a la dificultad inherente de manejar este tipo de vehículos, se suma la exposición del motociclista en el tránsito.

Usted debe saber que cada motocicleta es única, lo que exige que el conductor se familiarice con sus características para poder efectuar las maniobras necesarias de manera segura. El desconocimiento y la falta de confianza al maniobrar una moto pueden ser sus mayores enemigos.

Debemos ser enfáticos en señalar que solo después de haber practicado las distintas maniobras y dominarlas, usted estará en condiciones de conducir con seguridad.

1

FUNCIONAMIENTO DE LA MOTOCICLETA

1 - MOTOCICLISTAS

Para conducir una motocicleta usted debe estar familiarizado con su funcionamiento, sus partes y la correcta mantención y cuidados que debe tener con este tipo de vehículo.

La principal característica de una motocicleta es que no mantiene su equilibrio como un vehículo de cuatro ruedas, por lo que su estabilidad durante el desplazamiento depende del conductor.

TENGA EN CUENTA QUE...

- La motocicleta requiere de constante equilibrio del conductor.
- La técnica de conducción en solitario es completamente distinta a conducir con acompañante, ya que el centro de gravedad cambia.
- Cuando usted se inclina al conducir en curva, ocupa mayor espacio de su pista.

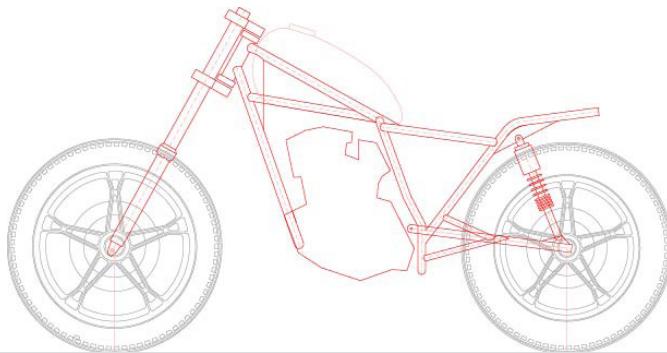
La elección de una motocicleta debe considerar el alto, largo, ancho y peso de ella, en relación a la contextura física del conductor. Revise las recomendaciones del fabricante, ya que existen muchas diferencias entre una motocicleta y otra, tanto en peso y tamaño, como en cuanto a la potencia del motor.

La cantidad de personas que puede ir en una motocicleta no debe exceder la que especifique su fabricante. Recuerde además que su acompañante debe ir sentado siempre a horcajadas.

Se recomienda familiarizarse con el funcionamiento del motor de su motocicleta. En particular con todo aquello referente a su mantención, que incluye la lubricación, la transmisión y la ventilación del mismo. De la misma forma debe conocer las características del sistema de amortiguación y del sistema eléctrico.

EL SOPORTE

El chasis de la motocicleta suele dividirse en bastidor, horquilla y brazo basculante.



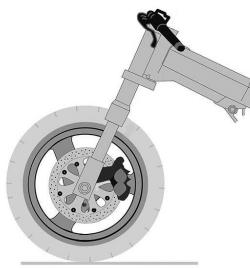
La suspensión trasera consta de resortes en espiral y amortiguadores telescópicos. Los amortiguadores trabajan generalmente con aceite. La suspensión trasera puede regularse al peso del conductor y debe realizarse según la especificación del fabricante en un taller especializado para evitar dañar el sistema de amortiguación.

LA HORQUILLA DELANTERA

La horquilla delantera va sujetada con rodamientos o cojinetes al chasis (cabezal de dirección) y normalmente posee amortiguadores telescópicos. La suspensión tiene lugar mediante un resorte de tipo tornillo o espiral y la amortiguación, por lo general, con aceite o líquido hidráulico.



Verifique que la amortiguación no tenga pérdidas de fluidos, de lo contrario acuda a un servicio técnico especializado. Tenga presente que si el sistema de suspensión no está en buen estado, su control sobre la motocicleta puede verse afectado.

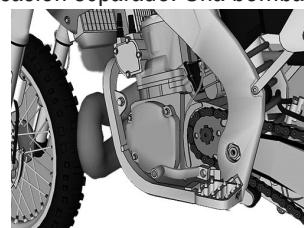


EL MOTOR

Los dos tipos de motores más corrientes en las motocicletas son los motores de combustión de cuatro y de dos tiempos. Este tipo de vehículo se encuentra discontinuado en su fabricación.

EL SISTEMA DE LUBRICACIÓN

El motor de cuatro tiempos tiene un sistema de lubricación separado. Una bomba conduce el aceite hasta los puntos de lubricación. El aceite tiene la misión principal de refrigerar el motor además de disminuir la fricción, y, por lo tanto, el desgaste de las partes móviles. Controle el nivel de aceite de acuerdo a la recomendación del fabricante.



En un motor de dos tiempos el aceite se mezcla con el combustible. Las motocicletas modernas tienen un estanque separado para el aceite, que debe llenarse con un aceite especial para motores de dos tiempos. Las motocicletas antiguas carecen del estanque separado, debiendo su conductor mezclar el aceite con la gasolina siguiendo las recomendaciones del fabricante. Actúe con especial rigurosidad al realizar esta mezcla.

EL SISTEMA ELÉCTRICO

La energía eléctrica para las luces procede de la batería. La batería contiene ácido sulfúrico, que es corrosivo y, por lo tanto, peligroso para la piel. Al entrar en contacto con la ropa, también puede destruirla. Si falta líquido en la batería, póngale únicamente agua destilada. Algunas baterías no necesitan mantenimiento. Los fusibles son parte del sistema eléctrico y tienen la misión de impedir el recalentamiento o incendio de los cables. Si la corriente es muy alta, por ejemplo en caso de un cortocircuito, se funde un hilo del fusible y se interrumpe la corriente.

EL SISTEMA DE COMBUSTIBLE

Este sistema está compuesto por un estanque de combustible, llaves, con-

ductos, filtro, carburador y un filtro de aire. El combustible se mezcla con el aire en el carburador. Los motores de modelos más modernos pueden tener inyección directa en lugar de carburador.

USTED DEBE SABER QUE...

- Cuando su motocicleta emita humo visible, es posible que la combustión en el motor no esté funcionando correctamente.
- Su motocicleta podría tener una llave de paso situada entre el depósito de combustible y el motor, para regular, el paso de gasolina desde el depósito a la cuba del carburador.

EL SISTEMA DE ESCAPE

El sistema de escape consta del tubo de escape de gases y del silenciador. La misión del silenciador es reducir el nivel de ruido. No lo cambie ni lo modifique para aumentar el nivel de ruido. En los motores de dos tiempos, el silenciador debe presentar una determinada resistencia a la salida de los gases para aprovechar al máximo la potencia del motor.

Los gases de escape contienen gases tóxicos, como el monóxido de carbono que no tiene olor y es muy venenoso. Nunca mantenga el motor funcionando en un estacionamiento, ni siquiera cuando sus puertas estén abiertas.

EL SISTEMA DE REFRIGERACIÓN

Existen dos tipos de sistemas de refrigeración: por aire o mediante líquido (agua o aceite).

• Refrigeración por aire: La pared del cilindro va revestida con rebordes o aletas para el aire, a través de las cuales calor del motor logra disiparse debido al intercambio con el aire circulante. Si está detenido, no mantenga el motor en funcionamiento durante mucho tiempo porque entonces no hay refrigeración. Si encuentra

una aleta de refrigeración rota, debe ser inspeccionada por un técnico especializado, ya que ello podría producir un exceso de calor que es perjudicial para el motor. Limpie las aletas si se encuentran sucias.

- Refrigeración mediante líquido: Por un sistema especial de canales circula un líquido en torno a los cilindros. El líquido caliente es después conducido a un radiador donde es enfriado por el viento. Algunas motocicletas cuentan con electro ventilador (enfriamiento forzado).

Recuerde controlar el nivel de líquido en el sistema de refrigeración.

USTED DEBE SABER QUE...

El motor en una motocicleta se pone en funcionamiento por medio de un sistema de arranque que se acciona mediante un circuito eléctrico accionado por un interruptor, o bien, un sistema mecánico accionado por un pedal de arranque y bobina.

2 - LA TRANSMISIÓN

Existen tres tipos de dispositivos de transmisión: por cadena, por árbol articulado (cardán) y correa dentada.

LA CADENA, EL PIÑÓN Y CORONA

Una cadena bien lubricada dura mucho más tiempo. Procure también que la cadena vaya suficientemente tensa. Cuando los dientes del piñón o de la corona comienzan a mostrarse puntiagudos, es hora de cambiar todo el sistema al mismo tiempo; de otra manera, el desgaste de las piezas es mayor. Normalmente en el eje trasero hay marcas que indican cuando ya no es posible seguir tensando la cadena.

EL ÁRBOL ARTICULADO O CARDÁN

La transmisión por cardán funciona igual que la transmisión en un automóvil. Controle el nivel de aceite de acuerdo con las indicaciones del manual de mantenimiento de la motocicleta proporcionado por su fabricante.

CORREA DENTADA

Generalmente la trasmisión por correa dentada es automática, y considera un accionamiento por un dispositivo denominado centrífugo. Esta correa debe ser remplazada ante cualquier daño visible.

LOS FRENOS

Las motocicletas poseen dos sistemas de freno independientes, uno para la rueda delantera y otro para la trasera. El freno de la rueda delantera se activa con la manilla de freno que se encuentra en la parte derecha del manubrio, mientras que el freno trasero se activa con el pedal de freno, también al lado derecho de la motocicleta. En las motos automáticas ambos frenos están en el manubrio, el trasero al lado izquierdo y el delantero al derecho.

Existen dos tipos de freno: el freno mecánico, en el que la energía es transmitida mediante varillas al tambor de freno, y el freno hidráulico, en el que la energía es transmitida mediante un fluido para frenos al cáliber, el que a través de un émbolo acciona las pastillas de freno. También es corriente una combinación de estos dos sistemas, y que la moto lleve un sistema de freno mecánico (freno de tambor) en la rueda trasera y uno de disco (o freno hidráulico) en la delantera. Verifique siempre que la luz de freno se encienda al activar ambos frenos, ya sea juntos o cada uno por separado.

El nivel de líquido de frenos (en caso de frenos hidráulicos) debe ser revisado según recomendación del fabricante y debe ser remplazado por un técnico especializado. En el caso de los frenos de tambor, se requiere comprobar el estado de las zapatas y proceder a reemplazarlas si están desgastadas.

- En situaciones en que los frenos se mojen, es recomendable accionarlos suave y repetidamente para evaporar la humedad.
- Al cambiar pastillas o balatas es normal disminución de la capacidad de frenado en los primeros 50 kilómetros. Circule con máxima precaución. Existen actualmente

sistemas de ayuda al frenado altamente recomendables por su efectividad y por la ayuda que representan al conductor, sea novato o experimentado. Es primordial que usted considere estas tecnologías a la hora de escoger su motocicleta.

- Los frenos ABS detectan pérdidas de adherencia en los neumáticos, impidiendo el bloqueo de las ruedas.
- Los frenos integrales reparten la fuerza de frenado a la rueda que más lo requiera o que tenga en determinado momento mayor adherencia.

3 - LOS NEUMÁTICOS Y LAS RUEDAS

LOS NEUMÁTICOS

El estado de los neumáticos afecta mucho la conducción de motocicletas; es la única parte que entra en contacto con el asfalto y las encargada de proporcionar el agarre y la tracción necesaria garantizando que la conducción sea fácil y segura.

Es importante que las ruedas sigan la huella, esto es, que la rueda trasera y la delantera marchen por la misma línea, lo que puede no ocurrir después de que la motocicleta haya sufrido una caída u otro accidente.

Utilice neumáticos del mismo fabricante en ambas ruedas para asegurar que se complementen adecuadamente.



¡Atención!

Los neumáticos nuevos resbalan más y pueden provocar pérdidas de control de la moto, siendo necesario un período de rodaje para establecer la tracción normal de éstos.

El conducir con neumáticos desgastados irregularmente, con ruedas desalineadas y/o desbalanceadas, o con rayos sueltos o cortados, hace más difícil y riesgosa la conducción.

La presión del aire en los neumáticos también influye en la conducción. Esta debe ser la indicada por el fabricante.

La presión debe ser siempre medida en frío, ya que con el calor el aire se dilata y entonces la presión es más alta. Use presión normal en invierno y algo menor en verano.

Medición en Frío: El neumático debe llevar por lo menos 2 horas sin rodar o menos de 3 kilómetros rodando a velocidad moderada.

Presión: Un neumático sobreinflado desgastará excesivamente la banda de rodado central y adherencia debido a la disminución de superficie de contacto con el suelo. Además se desgastará rápida e irregularmente.

Sufrirá deformaciones excesivas en respuesta a los esfuerzos aplicados, lo cual puede llevar a una explosión. Le será más fácil detectar un neumático subinflado debido a que se manifiesta con la dirección pesada e inestabilidad de la moto (zigzagueo).



Una buena profundidad de los surcos de los neumáticos es importante, principalmente cuando conduce por pavimento mojado. El riesgo de perder el contacto con el suelo a causa de la cuña de agua que se forma delante de las ruedas aumenta si los neumáticos están desgastados. Los frenazos bruscos y la rotación del neumático sin fricción pueden desgastarlo completamente en sólo minutos.

Una profundidad de surcos de menos de 1,6 mm indica que será necesario un cambio de neumáticos. Pero bajo los 3 mm ya existe riesgo severo de hidroplaneo o aquaplaning.

El desgaste depende de las condiciones de manejo: a mayor velocidad, mayor temperatura de la vía, o mayor cantidad (y brusquedad) de las aceleradas y frenas.

das, mayor desgaste. También es requerida una cierta temperatura de los neumáticos para su óptimo agarre, temperatura que generalmente se alcanza después de haber circulado unos minutos.

Aquaplaning: Este fenómeno ocurre cuando se forma una película de agua entre el neumático y el asfalto (en la presencia de un charco por ejemplo) provocando una pérdida parcial o total de adherencia, y, en definitiva, del control del vehículo. Se debe a que a cierta velocidad los surcos del neumático no logran evacuar una cantidad suficiente de agua. Mientras menor es la profundidad de los surcos más probabilidades hay de que esto ocurra. En motocicleta, el peligro es mayor que en automóvil, ya que el aquaplaning en una sola rueda probablemente desestabilizará el vehículo provocando la caída de su conductor.



LAS RUEDAS

Los rodamientos o cojinetes de las ruedas necesitan engrase para rodar con facilidad. Al lavar su motocicleta, tenga presente que los agentes eliminadores de grasa pueden penetrar en los cojinetes (dumper) de las ruedas y disolver el lubricante, y que los cojinetes pueden romperse si no están suficientemente engrasados.

La rueda de tracción o rueda motriz en una moto es siempre la trasera, por lo que sufrirá un mayor desgaste.

LAS LUCES

Las luces son importantes porque no solo permiten que usted pueda ver, sino que también porque permiten hacerle visible para el resto de los usuarios de las vías. Existen sistemas que incluyen las luces LED y los mal llamados faros de xenón (luces de descarga de gas).

La legislación establece, para los vehículos motorizados de dos o tres ruedas, la obligatoriedad de tener las siguientes luces:

- PARTE DELANTERA: un foco que permita proyectar las luces bajas y altas, y
- PARTE TRASERA: luz roja fija, luz de freno y dos luces destellantes de viraje.

También se exige en la legislación vigente, que la circulación de las motocicletas, motonetas, motos para todo terreno (de tres o cuatro ruedas) y otros vehículos motorizados similares de dos o tres ruedas, se efectúe en las siguientes condiciones de seguridad:

Con elementos reflectantes laterales de color ámbar en ambos costados de los ejes delanteros, de color rojo en ambos costados de los ejes traseros, y de color rojo en la parte trasera del vehículo.

LOS ESPEJOS

Otro elemento de seguridad con que deben contar las motocicletas, son los espejos, que le permitan tener una clara visual sobre el tránsito que se desplaza tanto detrás como a los costados de ella.

Conforme a la reglamentación vigente, las motocicletas deben contar con un espejo a cada lado.

ANTES DE COMENZAR A CONDUCIR, CONTROLÉ

- El estado de los neumáticos y la presión de aire en ellos.
- La cantidad de combustible.
- El nivel de aceite.
- El embrague, el acelerador y el cambio de marchas.
- Los frenos y el regulador de los mismos.
- La cadena o el cardán.
- Las luces especialmente frenos e intermitentes

- Los espejos retrovisores.
- Que el soporte de estacionamiento esté alzado.
- Los pedales y las gomas de los mismos.
- Que el motor no emita ruidos anormales.
- Que el tubo de escape no emita humo o ruidos anormales.

También es conveniente que periódicamente haga revisar por un técnico lo siguiente:

- El rodamiento de la dirección.
- Los rayos y rulemanes de las ruedas y las llantas
- La suspensión.

2

SEGURIDAD PASIVA

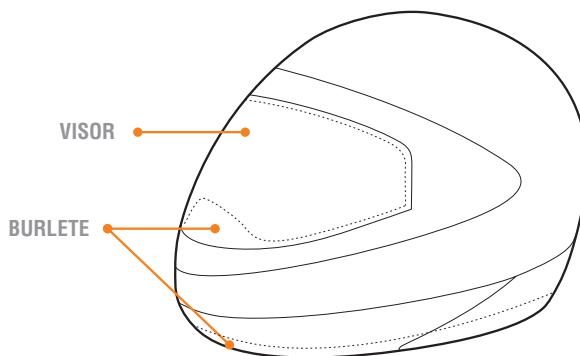
Los elementos de seguridad pasiva son aquéllos que en caso de accidente pueden influir positivamente aminorando la gravedad de las lesiones.

1 - EL CASCO

ALGUNAS CUESTIONES TÉCNICAS

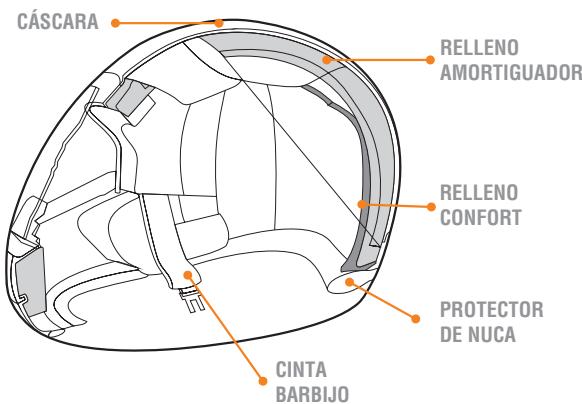
Material exterior

- Cascara de Policarbonato que no sufra deterioro o envejecimiento sensible por su uso diario, dentro de los tiempos anteriores al vencimiento.
- Visor de no menos de 0.8 mm de espesor y debe ser construido con materiales de buena transparencia.
- Burletes correctamente adheridos a los bordes del visor, y de la base del casco.
- Cinta de retención para la barbilla, no deben poder desmontarse voluntariamente y deben estar protegidos contra la abrasión. Además debe tener una cinta (correa yugular), con un ancho mínimo de 20mm. y debe soportar una carga mínima de 15 kg.
- Obleas que respalden su homologación (C.H.A.S., IRAM – AITA 3621, según corresponda)



Material interior

- Relleno amortiguador (espuma de poliestireno).
- Relleno confort (interior del casco). Lo mejor es que sea desmontable por una cuestión de higiene.
- Protector de nuca o nuquero.
- Ahora bien, vemos que en el mercado de hay una gran variedad de marcas, modelos y precios. Y en cuestiones de cascos la relación precio-calidad van de la mano.
- Cuando hablamos de los distintos tipos de cascos, notamos que la mayoría no conoce que estos tienen vencimiento y no se entiende de las distintas homologaciones y las diferencias. Pero todos pueden notar a simple vista cuando un casco es de poca calidad.



Cuando seleccione un casco es importante que considere que éste tenga:

- Mica o visera incorporada que proteja sus ojos, por ejemplo, contra los insectos (sin manchas que obstaculicen la visual ni rayas que además, favorecen el encandilamiento).
- Buena ventilación, así la respiración no empañará la mica.
- Tamaño adecuado, de modo que le quede bien ajustado, pero que no le parezca desagradable y que no le lastime, incluso después de viajes largos.

Para escoger una talla adecuada siga las siguientes recomendaciones:

1 Tome las cintas de la hebilla con cada mano y colóquese el casco; inicialmente debe parecer que no entrará o que lo hará muy justo.

2 Una vez puesto verifique que no le aprieta demasiado; si le causa dolor en algún lugar debe pasar a una talla más u otro modelo. Es recomendable que la espuma frontal presione los pómulos, ya que el uso, sudor y presión del viento hacen que se deforme y pierda su consistencia.

3 Si no le aprieta, verifique que no quede suelto, introduciendo un dedo por la parte frontal o por la parte trasera. Si entra con facilidad puede que el casco sea grande y necesite probar con otra medida. Si usa lentes debe ponérselos cuando se pruebe el casco.

4 Compruebe que el casco esté perfectamente unido a la cabeza. Con ambas manos mueva el casco de forma alternada tratando de mantener la vista al frente. El casco debe girar conjuntamente con la cabeza sin que se produzca un juego entre ambas.

5 Abroche la hebilla y regúlela a su medida de tal forma que no le quede suelta y no le ahogue. Si no conoce la hebilla que está probando pida ayuda para abrocharla y ajustarla de manera correcta.

6 Con las correas abrochadas y ajustadas pruebe que el casco no se salga. Tome el casco con ambas manos por la parte posterior y trate de sacarlo. Si se sale, debe buscar otra talla o modelo.

Además, es recomendable que el casco tenga orificio de ventilación para evitar el vaho y vibraciones cuando se circula a mayor velocidad.

Se entiende que un casco está en mal estado y no apto para su uso cuando presenta roturas o daño en su estructura o sistema de retención (correa, traba, cierre).

A **Un casco que sufrió un impacto debe ser desecharo aunque no se aprecien daños en su exterior. Es importante que un casco desecharo sea destruido o cortadas sus correas para evitar su uso por alguien que desconozca que no está en condiciones adecuadas.**

Otras exigencias para el motociclista y su acompañante

El principal factor de peligro de conducir una motocicleta es el riesgo inherente de no tener protección por parte del vehículo en caso de accidentes. Como motociclista, usted es sumamente más vulnerable y frágil que los conductores de otro tipo de vehículos. Es por esto que tanto usted como su acompañante deben contar, además del casco, con guantes de material resistente al roce que cubran la mano completa (incluyendo los dedos). Tenga presente, además, que cuando uno cae al suelo intenta protegerse y frenar el golpe con las manos.

Un conductor seguro, además de las recomendaciones anteriores debería usar un calzado cerrado que cubra el tobillo, idealmente con planta antideslizante, y ropa que cubra totalmente piernas y brazos, preferentemente de material resistente al roce.

Adicionalmente, deben contar con protección ocular, la que podrá ser mediante anteojos, (no de vidrio) o ser parte integrante del casco.

2 - NUEVOS ELEMENTOS DE SEGURIDAD PASIVA

El ideal es que lleve un traje integral de seguridad con protecciones para las rodillas, hombros y codos a lo menos y que sea adecuado a la velocidad de circulación (hoy existen de cuero y otros materiales). También es conveniente que cuente con una protección especial en la espalda para sus vértebras cervicales, ya que una caída, aunque sea ligera, puede ocasionar lesiones que lo dejen en silla de ruedas para toda la vida.

Con frecuencia, los motociclistas y sus acompañantes suelen sufrir lesiones a las articulaciones de los pies y fracturas de la pierna, y ello se debe a que muchos utilizan zapatillas de gimnasia. La mejor protección para los pies y piernas la brinda un par de botas con taco y que le queden bien ajustadas, en lo posible, de un modelo de seguridad, que posea una barra de acero para proteger la tibia y una protección, también de acero, para los dedos de los pies.

3

TÉCNICAS DE CONDUCCIÓN

1 - POSTURA

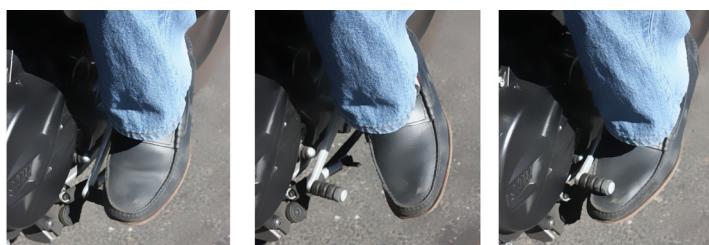
Lo más importante al sentarse sobre una moto y conducirla es sentirse cómodo. El peso del cuerpo debe descansar en los glúteos y la entrepierna, hasta las rodillas. El resto del cuerpo tiene que quedar libre de cargas.

Los pies, en particular, deben tener movilidad para poder accionar con rapidez la palanca o pedal de cambio (pie izquierdo) o, la palanca o pedal de freno (pie derecho). Además deben hacer fuerza sobre los apoyapiés (estribos) para cambiar de posición sobre el asiento.



Ajuste la altura del pedal o palanca de freno y la del pedal o palanca de cambios, de forma que ambos se puedan accionar con un movimiento mínimo de la punta de los pies. Ajuste también el manillar. A menor altura de éste, menor será la resistencia aerodinámica.

La siguiente figura tiene un esquema de la posición de los cambios en motocicletas tradicionales no automáticas. Los cambios deben ser accionados con la punta del pie y manteniendo apretado el embrague (lado izquierdo del manubrio). No mantenga accionado el embrague más de lo necesario, ya que reduce el control sobre su motocicleta.



USTED DEBE SABER QUE...

- La posición sobre la motocicleta debe ser lo más natural posible, sin forzar una postura determinada.
- Si usted va a comprar una motocicleta, es importante que se siente en ella. Es la única forma de estar seguro de que sus pies llegarán al piso, permitiéndole así un manejo correcto y seguro del vehículo.

Los codos deben ir levemente flexionados, las manos tomando el manillar con la presión justa. El peso del cuerpo debe descansar casi completamente en el asiento y estribos, sin cargar manos, ya que estos deben ir libres para maniobrar.



Su acompañante debe ir perfectamente apoyado en los estribos y asirse de las asas; su cuerpo debe moverse armónicamente con la moto.

Cuando circule en grupo, tenga presente que la ley señala que no pueden transitar más de dos motocicletas en fondo.

Estabilidad de la motocicleta

La principal característica de una motocicleta es que no mantiene su equilibrio como un vehículo de cuatro ruedas, por lo que su estabilidad durante el desplazamiento depende del conductor. Bajo los 10 km/h es más difícil mantener el equilibrio.



Siempre se debe recordar que el límite de velocidad urbano es 60 km/hora, a menos que se especifique otra cosa y en todo momento

2 - LA MIRADA

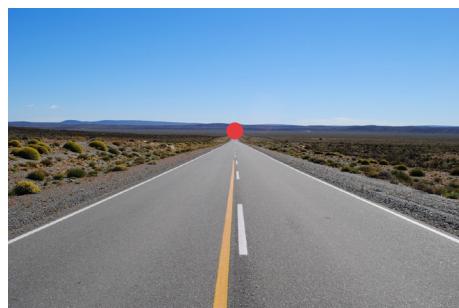
Es primordial tener presente la importancia que tiene la mirada hacia adelante cuando se conduce una motocicleta. Se debe tener conciencia de lo que se debe

mirar para poder efectuar una maniobra de manera eficaz y segura.

“ La previsión es el elemento fundamental para evitar riesgos de accidentes en la conducción, por esto, la mirada debe dirigirse lo suficientemente lejos como para que se pueda reaccionar a tiempo ante una situación de riesgo.”

Suele decirse que “la moto va hacia donde mira el piloto” y, aunque suene anecdótico, tiene una trascendencia enorme para la conducción. El caso más representativo de este hecho es que, para evitar el impacto contra un obstáculo que se interponga en nuestra trayectoria, hay que mirar hacia la escapatoria. Si el piloto se queda mirando al obstáculo, no podrá evitar la colisión.

La mirada se hace importantísima en la secuencia de maniobras necesarias para tomar una curva, lo cual se explica con mayor detalle más adelante. En una curva, la mirada debe dirigirse al punto en que convergen todas las líneas de demarcación del pavimento, o punto de fuga. Este punto es móvil, varía y se aleja en la medida en que se va recorriendo la curva. En la figura de la derecha, en ella el punto de fuga se muestra mediante la marca roja. Observe que, en la figura inferior, el punto de fuga coincide con el punto de salida de la curva.



De la misma manera, en las rectas la mirada debe dirigirse a lo lejos, al punto en que las líneas de demarcación del pavimento y los elementos que se encuentran a los costados del camino convergen.

3 - FRENADA

Ante todo, es importante tener en cuenta que debe procurar frenar siempre de manera suave y progresiva, a fin de evitar el bloqueo de las ruedas. Esto no quiere decir que se pueda frenar con contundencia en caso de una situación apurada.

El freno principal en la moto es el freno delantero, que es el que realmente detiene la moto. El trasero se usa como complemento y como ayuda para estabilizar la moto. En todo caso, cada uno de los frenos tiene su papel y lo ideal en toda situación es usar los dos al mismo tiempo. Si usted usa sólo el delantero corre el riesgo de una transferencia de cargas brusca y que salga despedido por el frente o que se bloquee el neumático.

Si usa sólo el trasero necesitará mucha más distancia para frenar y en situaciones extremas la moto dará coletazos de atrás corriendo el riesgo de que se desestabilice ocasionando la caída. Lo más aconsejable es frenar levemente con el freno trasero instantes antes de accionar el delantero; de este modo la parte trasera de la moto bajará ligeramente debido a la comprensión de la suspensión trasera, evitando que el peso se desplace demasiado hacia el tren delantero ayudando a conseguir una frenada más equilibrada.

Es conveniente que al momento de frenar usted tome una posición que colabore en la maniobra, no permitiendo que la rueda delantera pierda su centro, para lo cual debe mantener firme el manubrio, además de inclinar levemente su cuerpo hacia atrás no permitiendo que se libere la rueda trasera, que es la que ejerce la mayor fuerza para el avance de la motocicleta, la que será trasladada hacia adelante por el efecto de la frenada (transferencia de masa).

Una situación especial es el frenado en curvas; no es recomendable entrar en ellas frenando, ya que podría perder adherencia en la rueda delantera al someterla a un sobreesfuerzo mientras que la trasera perdería agarre al haber trasladado demasiado peso a la delantera.

Se recomienda aproximarse a las curvas con menor velocidad, calculando la que permita maniobrar en forma segura.

De ser necesario, el frenado debe ser siempre muy gradual y con ambos dispositivos, delantero y trasero, aplicando menor fuerza que en condiciones normales.

TENGA EN CUENTA QUE...

Si transitando por una curva, se frena de forma energética con el freno delantero, la fuerza de inercia puede provocar que la rueda trasera se levante, perdiendo contacto con el pavimento.

En esta situación una caída es inminente e inevitable, en la mayoría de los casos.

4 - CONDUCCIÓN EN CURVA

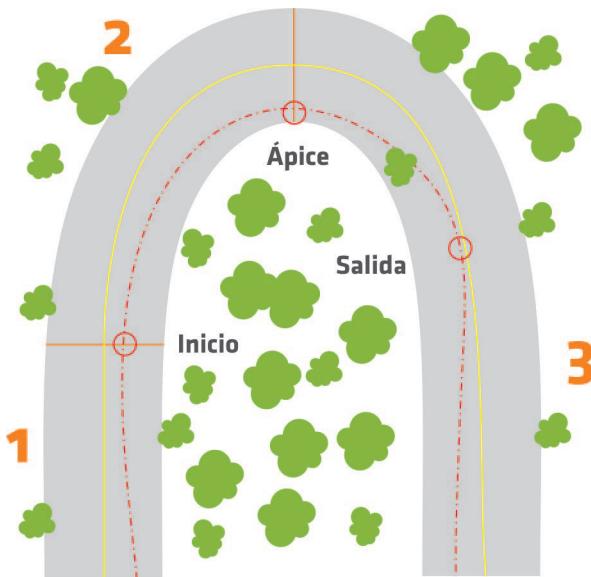
Un vehículo que se aproxima a una curva, tiende a continuar su desplazamiento en línea recta. La magnitud de la fuerza centrífuga o fuerza lateral (que en una curva tiende a sacarlo de la carretera) depende directamente de la velocidad y de lo cerrada que sea la curva. Un buen consejo es que reduzca la velocidad antes de la curva y que contrarreste la fuerza centrífuga, adoptando una posición inclinada.

Para enfrentar el manejo de una motocicleta en una curva es esencial mirar al punto de fuga de ella. El punto de fuga da información de la forma de la curva, de lo cerrada que pueda ser y de la velocidad apropiada con la que hay que entrar en ella.

Una vez dentro y efectuando el giro, la mirada del punto de fuga sigue proporcionando información al conductor en cuanto a la velocidad con que circula por ella y al trazado que está describiendo. Siempre podría ocurrir que la curva se cierre más de lo previsto a su inicio.

La figura siguiente, persigue fijar conceptos teóricos para tratar de aplicar poco a poco a la práctica.

La línea roja punteada representa la trayectoria que debiera describir la motocicleta antes, durante y después de la curva. Esta trayectoria suele llamarse también “trazado”.



En el sector 1, antes de llegar al punto de inicio de la curva, usted debe hacer todo el trabajo de frenado, esto es, frenar y reducir los cambios que necesite, soltando con suavidad el embrague (con suavidad no quiere decir lentamente, quiere decir progresivamente, sin saltos ni brusquedades) y dejar la moto con una velocidad adecuada a su capacidad de conducción y a la capacidad de la moto. La frenada debe realizarse hasta el mismo momento en el que se inclina la motocicleta para entrar en el siguiente sector, a partir del punto de inicio de la curva.

El sector 2, entre el punto de inicio y el ápice de la curva, debe ser recorrido sin acelerar, con la moto inclinada.

El sector 3 inicia al pasar por vértice o ápice de la curva, su punto más cerrado, y a partir de ese momento es cuando usted debe empezar a acelerar para recorrer la salida de la curva, que finaliza en el punto de salida, al que la motocicleta llega

sin inclinación. Este trayecto de salida empalma con la recta siguiente.

La explicación anterior debe entenderse como una referencia a seguir por lo general, pero que de ninguna manera trata de inducir a un modo de conducción esquemático. Sin embargo, cuando tenga mayor experiencia en esta maniobra, debe circular por casi todas las curvas, acercándose a este modelo.

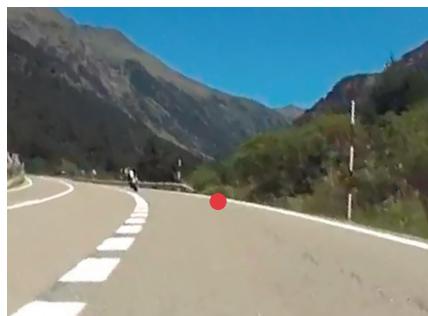
Para evitar alguna confusión con otras situaciones diferentes, se señala que la curva de la figura anterior se hizo tan cerrada para que sea evidente la exigencia de desacelerar, frenar y reducir dos cambios antes de entrar en ella.

En general usted tiene que dejar un buen margen en su previsión de la velocidad de paso por la curva, entre el punto de inicio y el punto de salida, ese será el margen de seguridad para poder modificar su velocidad y su trayectoria (o trazado) si fuera necesario.

Las referencias visuales que debiera tener en cuenta siempre que vaya a transitar por una curva son:

- Hay que dimensionar desde lejos si la curva es abierta, cerrada, muy larga o muy corta, etc. Con estos datos visuales usted debe decidir un proyecto de maniobra, esto es, velocidad y trazado a seguir al circular por ella.
- Fijar con la mirada el punto de inicio de la maniobra, ya que marca el inicio de conducción con la moto inclinada, y es el punto al que hay que llegar habiendo soltado ya los frenos, esto es, a la velocidad de paso por la curva.
- Fijar con la mirada el punto medio (o ápice) de la curva, ya que es ahí donde se debe dirigir la moto. Cuando el piloto sabe dónde debe estar la moto a la mitad de la curva, probablemente tendrá bien definidos tanto el trazado como la velocidad de salida de la curva. El punto medio debiera mirarse cuando el piloto se acerca al punto de inicio de la curva, ya que en ese punto tiene una mejor visibilidad de la curva.
- Fijar el punto de salida de la curva, ya que es ahí donde debe dirigir su moto para proseguir su circulación en la siguiente recta. Este punto podría ser visible

desde el punto de inicio, o no verse hasta llegar al punto medio. En el momento en sea visible, se define el trazado hasta él y se acelera la moto de forma progresiva en la medida que se retoma la verticalidad de la motocicleta. Así, este punto define las maniobras de salida de la curva.



Después de mirar el punto de fuga de la curva, el punto clave para fijar con la mirada es el punto de inicio de la curva (figura superior).



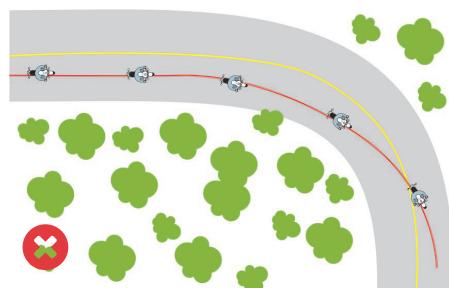
Antes de llegar a él, hay que mirar el punto medio o ápice de la curva (figura superior).

RECUERDE QUE...

- En lo posible debe hacer todo el frenado antes de llegar a la curva y no mientras la recorre, después del punto de inicio.
- Si es necesario frenar mientras va en la curva, hacerlo lo más suave posible, con el freno delantero en gran medida y usar el trasero solo para corregir la trayectoria en casos de emergencia (cerrar más la curva).

Si al virar la rueda trasera resbala, gire cuidadosamente en el sentido de la patinada.

- Debe mantener siempre el trazado dentro de la pista que le corresponde. Es por eso que se hace necesario llegar a la curva a una velocidad reducida, un exceso de velocidad puede producir tomar la curva muy abierta, cambiarse de pista, y chocar contra otro vehículo o contra barreras de contención.



Lo óptimo es mantenerse siempre aproximadamente al centro de la pista. Lo peor que puede hacerse es tomar la curva por la parte interna, ya que la inercia tiende a llevarlo hacia la pista a su izquierda en caso de ir a una velocidad muy elevada. Además generalmente el centro de la pista es la parte más limpia, mientras las orillas tienen usualmente suciedad.

5 - CONDUCCIÓN CON ACOMPAÑANTE

Si su acompañante no tiene costumbre de andar en motocicleta, enséñele lo que debe hacer antes de ponerse en marcha:

- Ir sentado con una pierna de cada lado con las rodillas apretadas al cuadro y manteniendo siempre los pies sobre los apoya pies.
- Afirmarse en la motocicleta y no en el cuerpo del piloto, ya que esto le resta maniobrabilidad.
- Mantener los pies en los pedalines.
- Las manos deben ir en los asideros de la motocicleta y no del cuerpo del conductor, ya que limitan la capacidad de maniobrar.
- Además en las curvas el copiloto debe seguir con su cuerpo al conductor, de manera que realice la misma inclinación.



“No se debe llevar más de un pasajero. Tampoco se debe cargar la moto más que lo especificado por el fabricante”

6 - CONDICIONES CLIMÁTICAS ADVERSAS

Las condiciones climáticas adversas como la lluvia, nieve o presencia de hielo en la calzada, aumentan el riesgo de deslizamiento por la menor adherencia al pavimento. Ello hace necesario que usted extreme su precaución al conducir, lo que significa:

- Más espacio con respecto al vehículo que lo antecede.
- Velocidad reducida.
- Frenadas y aceleraciones más suaves.
- Realizar maniobras suaves en general en la conducción.

La lluvia

En días de lluvia, es indispensable el control de presión del aire en los neumáticos. Es muy importante que estén entre los valores recomendados por los fabricantes.

Medidas a adoptar:

- Con la lluvia, además de disminuir la adherencia al pavimento disminuye también su visibilidad sobre la vía, por lo que deberá disminuir la velocidad y aumentar la distancia al vehículo de adelante, de manera de poder reaccionar oportunamente ante un imprevisto. Tenga en cuenta que la visibilidad del resto de los conductores también se ve afectada.
- Si el visor del casco resulta mojado con pérdida de visibilidad, es conveniente que limpie el casco con la mano solo en el caso de que tanto el guante como el visor estén limpios (sin barro, polvo, etc.). Si el casco está sucio solo se agravará el problema.
- Si su casco no cuenta con sistema anti vaho, lleve el visor semi abierto para que no se empañe.
- Si el agua moja al conductor, el frío lo dejará entumecido y afectará su concentración. Es recomendable que lleve una vestimenta apropiada para lluvia en estas condiciones.
- Tenga cuidado en las curvas no inclinando su cuerpo en exceso.
- Evite circular sobre marcas viales y tenga cuidado con los adoquines y otros elementos deslizantes que pueda haber en la calzada.

La nieve

Cuando caen los primeros copos de nieve sucede lo mismo que con la lluvia, es decir, el pavimento se torna altamente deslizante. La nieve reduce también la visibilidad.

Medidas a adoptar:

- Siempre que le sea posible evite circular sobre nieve.
- Conduzca con suavidad, sin movimientos bruscos ni cambios de marcha repentinos.
- Como regla principal debe mantener mucha precaución, estar preparado para apoyar un pie sobre el pavimento para corregir derrapes de rueda y, mantener una velocidad muy baja, en la marcha más alta posible.
- Cuando ha nevado sobre nieve existente es muy probable que existan placas de hielo bajo la nieve suelta recién caída.

En esta situación, si las ruedas de su motocicleta quedan en contacto con placas de hielo, la caída es muy probable.

El hielo es algo que usted debe prever, y las medidas deben tomarse antes de

que aparezca. Hay zonas propensas al hielo, como los lugares sombríos y húmedos, los badenes, los puentes y lugares próximos a corrientes de agua, etc.

- En caso de hielo, sus precauciones deben ser las mismas que para la nieve, pero acentuadas.

El viento

Cuando el viento sopla de frente o por detrás, por lo general no implica riesgo, solo una resistencia al avance –mayor consumo de combustible– o una ayuda a la velocidad –menos consumo de combustible–, según sea el caso.

Medidas a adoptar en caso de viento lateral:

- Se debe estar muy atento, sujetando el manillar con firmeza, pero sin rigidez, y desplazando su peso en el sentido contrario de la dirección del viento, hasta llegar al punto en que se pueda mantener la dirección de trayectoria deseada.
- Es conveniente en esta situación mantener una velocidad de circulación moderada.
- Debe tener especial cuidado cuando adelanta a vehículos pesados, sobre todo al acceder y al salir de “la sombra” de viento que le proporcionará dicho vehículo durante la maniobra. En estas situaciones tanto el cese de la fuerza del viento, tapada por el vehículo que está adelantando, como la fuerza del viento nuevamente sobre usted, una vez finalizada la maniobra, podrán desestabilizar su motocicleta.
- Si se enfrentan ráfagas bruscas con direcciones variables, se pondrán a prueba sus reflejos para contrarrestar las fuerzas sobre su motocicleta.
- Si el viento es demasiado fuerte y/o está acompañado de lluvia u otras condiciones adversas, lo mejor es detener el viaje hasta que mejoren las condiciones.

La niebla

En caso de niebla, además de verse afectada su visibilidad al conducir, es frecuente que haga frío y que el pavimento se encuentre mojado. Las ruedas pierden adherencia con el pavimento y su visor se empañará con facilidad, dificultando aún más su visión.

Medidas a adoptar:

- Deje una abertura pequeña en el visor para evitar que se empañe.
- Observe las líneas de demarcación del pavimento, ya que serán una buena referencia.
- Use la luz antiniebla si la tiene. Las luces bajas, cuyo uso es obligatorio, se reflejan menos en la niebla permitiendo mejor visión nocturna.
- Sólo adelante a otro vehículo si es absolutamente necesario y asegurándose de que puede hacerse un margen de seguridad suficiente.

Cuando la niebla se junta con polvo o humo, los efectos negativos se multiplican, debiendo extremar aún más las precauciones. En lo posible evite conducir motos en estas condiciones.

En caso de nubes de polvo o humo también hay que tomar precauciones por la falta de visibilidad y los efectos que se pueden producir sobre los ojos y la respiración.

7 - CAÍDAS

Al conducir una motocicleta, debe saber cómo actuar ante una posible o inminente caída:

- Cuando la caída es inevitable, el mejor consejo es soltar la motocicleta; estar enredado con ella en la caída puede traer como consecuencia quemaduras con partes calientes de la motocicleta o golpes contra ésta.
- Mantenga el cuerpo lo menos rígido posible, sin tratar de apoyarse con brazos o piernas.
- No trate de levantarse hasta haberse detenido completamente.
- Cuando el choque con un obstáculo (piedra, etc.) es inevitable, frene fuertemente hasta instantes antes del choque, luego libere los frenos. Esto descargará el tren delantero haciendo más fácil pasar por sobre el estorbo. Trate de mantener la dirección derecha y levantarse inmediatamente para absorber el golpe en el tren trasero.

La mayor parte de las fallas operacionales de la motocicleta que derivan en una caída se evitan con una buena mantención y chequeando constantemente el estado de suspensiones, neumáticos, etc.

Las fallas humanas son culpables de la mayoría de las caídas.

4

SEGURIDAD VIAL

Un motociclista sin experiencia puede verse envuelto con facilidad en situaciones riesgosas.

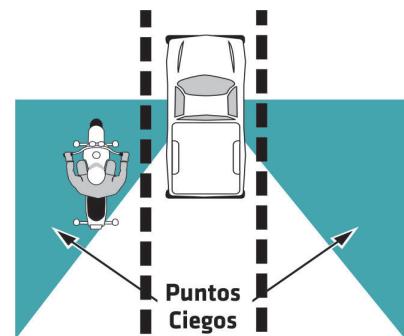
Reduzca su velocidad ante la presencia de barro - que con la humedad parece arena que se convierte en jabón -, ante la presencia de aceite, combustible derramado, arenilla, pequeñas piedras y hojas caídas. Si en una curva hubiera alguno de estos materiales, ajuste su trayectoria evitando pasar sobre ellos. Tenga especial cuidado con el aceite que puede haber en pavimento en peajes y estaciones de servicio.

Las demarcaciones viales en la calzada, las tapas de alcantarillas, las junturas de puentes, los rieles y, en general las superficies metálicas son también elementos que producen pérdida de adherencia de los neumáticos y que pueden ocasionar su caída, principalmente cuando la calzada está mojada. Aún en condiciones climáticas buenas evite frenar, acelerar o cambiar de dirección sobre ellas, manteniendo la motocicleta lo más vertical posible.

1 - VISIBILIDAD

Como motociclista, usted debe procurar ser visto en todo momento por los demás usuarios de la vía, evitando ubicarse en los puntos ciegos de otros vehículos.

Se estima que en cuatro de cada cinco accidentes entre motocicletas y automóviles, la motocicleta no ha sido vista por otro conductor. Situaciones conflictivas, como giros de automóviles en cruces y adelantamientos de motos son potencialmente causas de accidentes. Es importante que usted tome conciencia de que como motociclista tiene más probabilidades de no ser visto por otro vehículo debido a su tamaño reducido y por la falta de cultura del automovilista al compartir la vía.



El menor tamaño de la motocicleta juega en contra para su visibilidad. Para

prevenir accidentes use ropa de colores, tenga precaución al adelantar, ya que el conductor del vehículo que esté adelantando puede no haberlo visto. Esté atento a movimientos del vehículo que está adelantando y esté preparado para maniobrar o tocar la bocina.

Recuerde que tanto usted como los automovilistas tienen puntos ciegos, por lo tanto siempre hay que tener cuidado al maniobrar realizando movimientos progresivos, de tal manera de darle a otros conductores tiempo para reaccionar.

- Para ser visto por los demás conductores, es bueno llevar ropa de colores claros y llamativos, que cuenten idealmente con elementos reflectantes.
- Disminuya sus puntos ciegos regulando adecuadamente sus espejos.

2 - FATIGA

Usted debe tener mucha precaución con los síntomas de fatiga o cansancio mientras conduce y debe preparar con tiempo cada viaje largo que efectúe, cuidándose de no realizar jornadas muy extensas sin contemplar la posibilidad de paradas y descansos en el camino.

- Evite conducir mucho tiempo en la misma posición ya que puede sentir adormecimiento de las extremidades. Trate de moverse sobre la motocicleta con precaución o pare un momento para eliminar esta sensación.
- Apretar con mucha fuerza el manubrio puede producir el “síndrome de túnel carpiano”, que origina un adormecimiento de la mano. Para evitarlo:
 - No cargue su peso sobre el manubrio.
 - Lleve ropa cómoda que no apriete brazos ni manos.

3 - EN CASO DE ACCIDENTES

Un motociclista accidentado es especialmente grave, debido a lo expuesto de su situación ante un golpe, sin mayor protección que su vestimenta.

Si el motociclista se encuentra inconsciente, bajo ninguna circunstancia debe moverlo ni mover su cabeza. Llame al Servicio de Emergencias 911.

Siempre es útil incorporar a nuestros conocimientos un curso de primeros auxilios. Saber cómo hacer una respiración artificial o detener una hemorragia puede salvar una vida.

USTED DEBE SABER QUE...

En caso de atender a un motociclista accidentado NUNCA DEBE QUITARLE EL CASCO.

Sí es conveniente desabrocharlo, para que no le comprima la faringe y pueda respirar sin dificultad.

Recomendaciones finales

Antes de finalizar, no se pueden dejar de lado algunas otras recomendaciones que contribuirán a disminuir sus riesgos, reiterando a la vez, que este manual constituye un complemento del referido a conductores de automóviles. Será su responsabilidad leer y estudiar aquel otro material para poder desempeñarse en el tránsito con seguridad. No obstante, a modo de resumen, a continuación se señalan algunas recomendaciones básicas a tener siempre en cuenta y que son válidas para cualquier conductor.

- Respete siempre las normas y señales de tránsito. Aprenda el significado de éstas.
- Reduzca la velocidad al transitar cerca de escuelas, plazas y, en general, zonas donde niños puedan bajar repentinamente a la calzada.
- Reduzca la velocidad al acercarse a transportes escolares o vehículos de transporte público que se hayan detenido para tomar o dejar pasajeros.
- Reduzca la velocidad si hay trabajos en la vía.
- Conduzca en línea recta, sin zigzagueos que invitan a una colisión con un vehículo cercano. Además, siempre se debe evitar los puntos ciegos.
- Circule siempre en el centro de la pista. No debe olvidar que la moto tiene el mismo derecho que cualquier otro vehículo motorizado de mayor tamaño.
- Siempre debe reducir la velocidad al ingresar a un cruce.

- Cuando se acerque a un cruce de calles, debe estar alerta en caso de que algún vehículo vaya a doblar repentinamente. Solo así tendrá tiempo para frenar la motocicleta.
- Mantenga siempre una adecuada distancia de seguridad con el vehículo que lo precede;
- No confíe en que los demás conductores van a respetar las normas de tránsito o en que se hayan dado cuenta de su presencia. Conduzca a la defensiva.
- Nunca debe protegerse del viento ocultándose detrás de camiones o vehículos pesados.
 - El paso de vehículos pesados a alta velocidad crea fuerzas aerodinámicas que impulsan lateralmente a vehículos más livianos, como la motocicleta, desviándolos de su trayectoria. Advirtiendo esto debe prestar especial atención a la hora de decidir instalar un parabrisas. Siempre hay que ser especialmente cuidadoso a esta situación.
- Mantenga una velocidad segura, que le permita reaccionar a tiempo ante cualquier situación imprevista. Su prisa no puede ser ni debe poner en riesgo su vida ni la de los demás. Tómese todo el tiempo que sea necesario al conducir.
- Adapte su conducción a las condiciones climáticas, ambientales y del pavimento. Trate de prever las condiciones del camino con anticipación, como pavimento mojado, tierra en la calzada y hojas caídas, entre otros. Así se pueden tomar las medidas adecuadas.
 - Siempre hay que estar alerta, porque las tapas de alcantarilla, los hoyos producto de lluvias recientes, las junturas de puentes, las superficies metálicas pueden causar una caída.
 - No conduzca cuando esté cansado, fatigado, con sueño, cuando haya bebido alcohol o se encuentre bajo los efectos de drogas o estupefacientes y medicamentos.
 - No se distraiga mientras conduce, conducir un vehículo requiere toda su atención.
 - Mantenga su vehículo en buen estado.
 - Asegúrese de ser visto por los demás usuarios de la vía.
 - Utilice los elementos de seguridad pasiva que la norma exige.
 - Sea considerado y amable con los demás usuarios de la vía, y
 - Recuerde que la prevención será siempre su principal defensa.

5

SEÑALAMIENTO VIAL

1 - CONCEPTOS GENERALES

El señalamiento es el lenguaje propio de la movilidad que transmite órdenes, advertencias e información a los usuarios de la vía pública, de forma que cualquiera que transite por ella lo pueda entender, aún cuando no conozca el idioma del lugar. Se manifiesta mediante placas retroreflectivas, luces, marcas en el pavimento y otros elementos y dispositivos, cuyas formas, colores y combinaciones, tienen un significado genérico.

Tienden a ordenar la circulación y a prevenir siniestros viales. Por tratarse de un significado genérico, son internacionales. La provincia de Buenos Aires adhiere al código de señalamiento nacional, ajustado a las convenciones que la República Argentina ha firmado a nivel internacional.

Así como la infraestructura del transporte (vías y estaciones viales, férreas fluviales, marítimas y aéreas y puertos) es exclusiva responsabilidad del Estado, la señalización lo es también, pues es un aspecto de ella. Incluyendo, por cierto, el mantenimiento, de una y de otra.

Las barreras y luces de advertencia en los pasos a nivel, es responsabilidad de la autoridad ferroviaria.

Además, siempre debe preservar la uniformidad, pues de lo contrario perdería toda eficiencia, ya que se trata de un lenguaje universal. Por ello, es loable que, ya que no se ha logrado tener una legislación uniforme en todo el país, por lo menos todos apliquemos el mismo código de señalamiento: Anexo L del Dto. 779/95, Reglamentario de la Ley 24.449, ajustado a las Convenciones Internacionales.

PRINCIPIOS BÁSICOS

Toda orden que deba cumplirse en la vía pública y no esté contemplada como disposición general en la ley o se trate de una excepción a alguna regla en ella contenida, debe ser enunciada en el lugar de su cumplimiento (principio básico de todo

régimen preventivo y sancionatorio), obviamente mediante una señal de tránsito. No es infracción la supuesta violación de una disposición que debe estar enunciada en la vía pública (por una señal del sistema) y no lo está (p.ej.: la prohibición de estacionar sobre la derecha).

La autoridad administrativa de la movilidad (circulación y transporte vial) puede crear excepciones a la regla general (que es la ley), pues son imprescindibles para la planificación de la ciudad, pero sólo las contempladas en el código de señalamiento. No puede disponer, por ejemplo, que se circule por la izquierda, salvo una emergencia.

Por la misma razón, no pueden hacerlo los particulares. Ni se pueden inventar señales que no estén en el código de señalamiento.



Por estos motivos y porque el espacio público es de todos, no se puede colocar cartel, propaganda ni leyenda en la vía pública sin autorización de la autoridad competente o que no se ajuste al código de señalamiento. El que, por otra parte, se supone conocido por todos y por el contrario, no constituyen infracción las violaciones a normativas o dispositivos locales que no encajen en el mismo.

2 - SEÑALES VERTICALES

	MENSAJE	FORMA COLOR
	PRESCRIPTIVAS O REGLAMENTARIAS	Redondas, blancas y con borde rojo Hay dos excepciones: pare y ceda el paso.
	PREVENTIVAS O DE ADVERTENCIA	Cuadradas con diagonal vertical y amarillas las de peligro: triangulares blancas de borde rojo.
	INFORMATIVAS Y DE ORIENTACIÓN	Cuadradas o rectangulares, azul o verde. Algunas redondas o blancas.
	TRANSITORIAS	Similar a las preventivas y conos, vallas, tambores, cintas, balizas, banderilleros, etc.
UBICACIÓN: LATERALES - AÉREAS - HORIZONTALES - LUMINOSAS		

Todas las señales (salvo luces) deben ser retroreflectivas (reflejan en la dirección de luz que las ilumina) o iluminadas. Si un pórtico, columna o pescante están en lugar peligroso, no deben oponer resistencia al impacto o tener algún sistema de absorción del mismo.

SEÑALES RELACIONADAS O PRESCRIPCIONES

R.11 (a) LIMITACIÓN DE PESO 	R.11 (b) LIMITACIÓN DE PESO (COCHE) 	R.12 LIMITACIÓN DE ALTURA 	R.13 LIMITACIÓN DE ANCHO 	R.14 LIMITACIÓN DE LARGO DE VEHICULO 	R.15 LÍMITE DE VELOCIDAD MÁXIMA 	R.16 LÍMITE DE VELOCIDAD MÍNIMA
R.17 ESTACIONAMIENTO EXCLUSIVO 	R.18 (a) CIRCULACIÓN EXCLUSIVA TRANSPORTE PÚBLICO 	R.18 (b) CIRCULACIÓN EXCLUSIVA MOTOS 	R.18 (c) CIRCULACIÓN EXCLUSIVA BICICLETAS 	R.18 (d) CIRCULACIÓN EXCLUSIVA ANTES 	R.19 (a) CIRCULACIÓN EXCLUSIVA PEATONES 	R.19 USO DE CAZADAS PARA NIEVE
R.20 (a) GIRO OBLIGATORIO DERECHA 	R.20 (b) GIRO OBLIGATORIO IZQUIERDA 	R.21 (a) SENTIDO DE CIRCULACIÓN (DER.) 	R.21 (b) SENTIDO DE CIRCULACIÓN (IZQ.) 	R.21 (c) SENTIDO DE CIRCULACIÓN (COMIENZO SENTIDO ÚNICO) 	R.21 (d) SENTIDO DE CIRCULACIÓN ALTERNATIVA 	
R.22 (a) PASO OBLIGADO DERECHA 	R.22 (b) PASO OBLIGADO IZQUIERDA 	R.23 TRANSPORTE PESADO A LA DERECHA 	R.24 PEATONES POR LA IZQUIERDA 	R.25 PASO DE CONTROL 	R.26 COMBINOZADO DE DOBLE MANO 	

SEÑALES DE FIN DE LA PRESCRIPCIÓN

R.21 FIN DE LA PRESCRIPCIÓN (EJEMPLO) 	R.25 FIN DE LA PRESCRIPCIÓN (EJEMPLO)
--	--

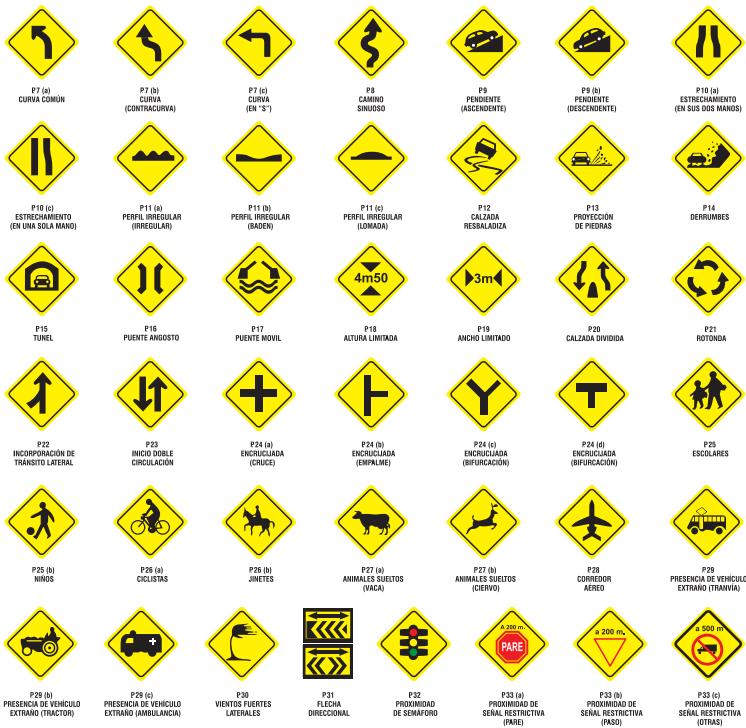
SEÑALES DE PROHIBICIÓN

R.1 NO AVANZAR 	R.2 CONTRAMANO 	R.3 (1) PROHIBICIÓN DE CIRCULAR AUTOS 	R.3 (2) PROHIBICIÓN DE CIRCULAR MOTOS 	R.3 (3) PROHIBICIÓN DE CIRCULAR BICICLETAS
R.3 (4) PROHIBICIÓN DE CIRCULAR CAMIÓN 	R.3 (5) PROHIBICIÓN DE CIRCULAR ACOPLADO 	R.3 (6) PROHIBICIÓN DE CIRCULAR PEATÓN 	R.3 (7) PROHIBICIÓN DE CIRCULAR TRACCIÓN ANIMAL 	R.3 (8) PROHIBICIÓN DE CIRCULAR JINETES
R.3 (9) PROHIBICIÓN DE CIRCULAR CARRÍO DE MANO 	R.3 (10) PROHIBICIÓN DE CIRCULAR TRACTOR 	R.4 (a) NO GIRAR A LA IZQUIERDA 	R.4 (b) NO GIRAR A LA DERECHA 	R.5 NO GIRRAR EN "U" (NO RETORNAR)
R.6 PROHIBIDO ADELANTAR 	R.7 NO RUIDOS MOLESTOS 	R.8 NO ESTACIONAR 	R.9 NO ESTACIONAR NI DETENERSE 	R.10 PROHIBICIÓN DE CAMBIAR DE CARRIL

SEÑALES DE PRIORIDAD

R.27 PARE 	R.29 PREFERENCIA DE AVANCE
R.28 CEDA EL PASO 	R.30 BARRERAS FERROVIARES

SEÑALES SOBRE LA CARACTÉRISTICA DE LA VÍA



SEÑALES DE FIN DE LA PREVENCIÓN



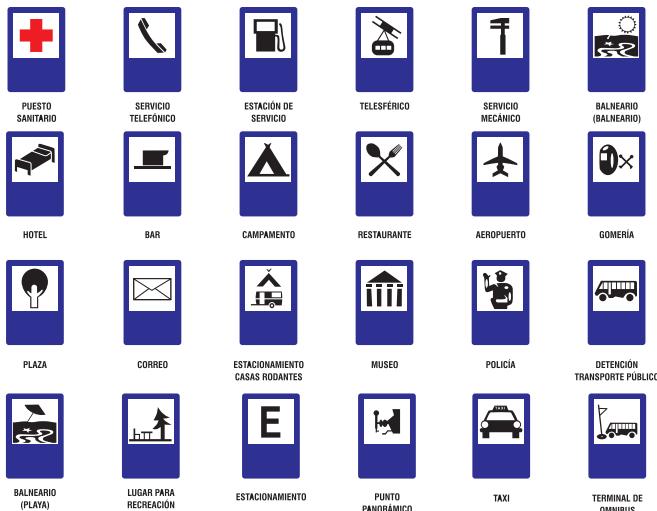
P34 FIN DE PREVENCIÓN (EJEMPLO)

P35 FIN DE PREVENCIÓN (EJEMPLO)

SEÑALES DE ADVERTENCIA DE MÁXIMO PELIGRO



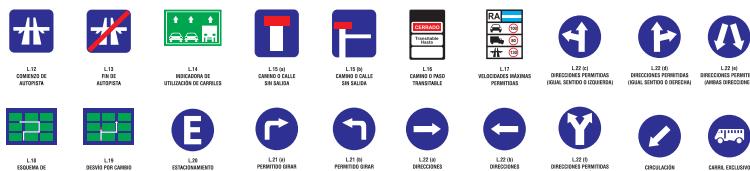
SEÑALES DE INFORMACIÓN TURÍSTICA Y DE SERVICIOS



SEÑALES DE NOMENCLATURA VIAL Y URBANA, DESTINOS Y DISTANCIAS



SEÑALES SOBRE LAS CARACTERÍSTICAS DE LA VÍA



SEÑALES TRANSITORIAS



T.1
CALLE O CARRETERA
EN CONSTRUCCIÓN
O CERRADA



T.2
DESVÍO



T.3
CARRETERA DE UN
SÓLO CARRIL
100m



T.4
ESTRECHAMIENTO
DE CALZADA



T.5
BANDERILLERO



T.7
EQUIPO PESADO
EN LA VÍA



T.8
TRABAJOS EN
LA BANQUETA



T.9
ZONA DE
EXPLOSIVOS



T.10
LÍNEA DE LA
CONSTRUCCIÓN



T.11
FIN DE LA CONSTRUCCIÓN



VALLAS (a)
TIPO (II)



VALLAS (b)
TIPO (III)



CONOS



TAMBORES



T.6
HOMBRES
TRABAJANDO



VALLAS (b)
TIPO (I)



DELINÉADORES

SEÑALES LUMINOSAS

Significado de las luces del semáforo y su equivalente con la señal manual de agente de tránsito



LUZ ROJA
DETENERSE



LUZ AMARILLA
PRECAUCIÓN



LUZ VERDE
AVANZAR

AGENTE VISTO
DE FRENTE O DE
ESPAELDA

AGENTE CON LOS
BRAZOS
LEVANTADOS

AGENTE VISTO
DE COSTADO

FLECHAS DE GIRO

FLECHA ROJA
PROHIBIDO GIRAR



FLECHA VERDE
PERMITIDO GIRAR



SEMÁFORO PEATONAL

ROJA
NO DEBE CRUZAR

BLANCO O AZUL
PUEDE REALIZAR
EL CRUCE



LUZ ROJA EN UN
CRUCE FERROVIARIO

NO EFECTUAR EL CRUCE

3 - DEMARCACIÓN HORIZONTAL

Son las marcas aplicadas sobre el pavimento a fin de regular, advertir, informar y encauzar la circulación, que permiten obtener resultados que no son posibles de lograr con otro tipo de dispositivo. Los colores usados son blanco, amarillo y rojo. No se debe circular sobre ellas.

Las marcas longitudinales a lo largo de la vía tienen por función ubicar al conductor dentro de la calzada, se denominan líneas divisorias de carril o de mano (o central) y de borde de calzada.

Las longitudinales blancas separan las corrientes de tránsito de la misma dirección.

Las longitudinales amarillas separan tránsito con dirección opuesta.

Las de trazo intermitente blancas tienen carácter permisivo para cambiar de carril.

Las continuas blancas o amarillas son de carácter restrictivo, no pueden ser cruzadas, no se puede cambiar de carril. Dobles líneas continuas indican un máximo riesgo y restricción.

Líneas continuas y discontinuas adyacentes indican la permisión de traspasar para los del lado de la discontinua y la prohibición de hacerlo en sentido contrario.

Se usa en caminos al comienzo y finalización de zonas con adelantamiento prohibido: cruces, angostamientos, curvas horizontales o verticales.



LÍNEA DE SEPARACIÓN DE CIRCULACIÓN
(No debe ser traspasada ni circular sobre ella)



LÍNEA DE SEPARACIÓN DE SENTIDO DE CIRCULACIÓN (Indica la posibilidad de ser traspasada)



LÍNEA DE SEPARACIÓN DE SENTIDO DE CIRCULACIÓN OPUESTA
(No debe ser traspasada ni circular sobre ella)



LÍNEA DE SEPARACIÓN DE SENTIDO DE CIRCULACIÓN OPUESTA
(No debe ser traspasada ni circular sobre ella)

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

Las flechas sobre los carriles indican las direcciones que se podrán tomar cuando se está sobre el mismo. Puede ser de doble opción (recta y curva): seguir en el mismo o girar, o unitaria, sólo para seguir o sólo para doblar.

Las marcas de estacionamiento, son blancas e indican la forma en que debe dejarse el vehículo (paralelo al cordón o en ángulo) y los lugares permitidos.

Se utilizan otras marcas, para reforzar advertencias: cruce ferrovial a nivel, velocidad del carril, líneas vibrantes o sonoras (al ser pisadas el neumático produce un sonido audible). También se complementa la demarcación con tachas metálicas o cerámicas y plásticas retroreflectivas.



LÍNEA DE DETENCIÓN



SENDA PEATONAL
(Prohibido detener o estacionar vehículos sobre la misma)



SENDA PEATONAL CON
LÍNEA DE FRENO PREVIA

4 - SEÑALES LUMINOSAS

En general, las luces 'sueltas' se usan como prevención y significan: la roja, peligro y prohibición de paso.

La amarilla (intermitente o no), precaución, riesgo potencial. En cambio el semáforo es la combinación de los tres colores, siempre en el mismo orden, y asigna el derecho o prohibición de paso en corrientes de tránsito que se cruzan.

Pretende ordenar con máxima eficiencia la encrucijada, con un mínimo de demora y de riesgo.

Los vehículos con luz verde a su frente deben avanzar o doblar, salvo hacia la izquierda, cuando sea de doble mano y no hay faz de giro (flecha) hacia ese lado.

Aún en las de una mano con varios carriles, es aconsejable para las unidades de transporte, no girar a la izquierda. Con luz amarilla detenerse si se estima que no alcanzará a trasponer el cruce, si la luz amarilla lo sorprende tan próximo al cruce que ya no puede detenerse con suficiente seguridad, deberá continuar con precaución.

Si enciende intermitentemente indica prevención y equivale a una señal de CEDA EL PASO.

Con luz roja detenerse antes de la línea de pare o senda peatonal, no pudiendo moverse hasta que se encienda la verde. La infracción se configura cuando se ingresa al cruce con luz roja y esto se produce al transponer la línea de pare o la senda peatonal.

Si hay luz roja intermitente encendida en una dirección, equivale a una señal de PARE. Si se prende más de una luz, siempre tiene preeminencia la ROJA.

Las flechas del semáforo son rojas o verdes. La verde indica obligación de avanzar

en el sentido indicado. En cambio la roja indica que no se puede avanzar y, simplemente, avisa que se podrá girar en esa dirección cuando prenda la verde. Pueden estar destinadas a un carril, a varios o a toda la calzada.

SEÑALES LUMINOSAS PARA PEATONES



La indicación del semáforo peatonal, de color blanco o verde, permite el cruce de la calzada por la senda peatonal.

Cuando cambia a luz roja o naranja intermitente, indica que no se debe iniciar el cruce y los que lo están realizando, completarlo. Luego, esta luz queda fija indicando la prohibición de cruzar hasta volver al color blanco o verde.

Hay una variante para no videntes con indicaciones sonoras. Si no existe semáforo peatonal, los transeúntes deben guiarse por las luces de los semáforos vehiculares que circulan en su misma dirección, no debiendo iniciar el cruce con luz amarilla o roja a su frente ni bajar a la calzada.

Existen semáforos para otros usuarios, como ciclistas, instalados para las ciclovías y bicisendas y otros especiales para vehículos específicos (por ej.: tranvías).

FUNCIONAMIENTO DE LOS SEMÁFOROS



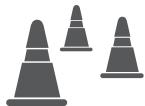
El ciclo de un semáforo es el tiempo total para cubrir todas las fases, hasta que reinicia nuevamente el recorrido.

Se utilizan ciclos de 40 y 130 segundos. Los ciclos cortos generan menor demora pero tiene poca capacidad (origina colas de espera), por lo que se programan distintos ciclos para diversas situaciones. Los tiempos de duración del verde se establecen en relación directa con el volumen vehicular del acceso y en forma inversa con el ancho del mismo.

En intersecciones sucesivas se coordinan las luces verdes que se encienden progresivamente, formando la onda verde a cierta velocidad. Para que los vehículos puedan seguirla, a medida que va aumentando el volumen del tránsito, se va reduciendo la velocidad de coordinación. Existen diversos sistemas para la operación de los semáforos. Los modernos son los “comandos centralizados de tránsito” que almacenan datos sobre el estado del tránsito en diversos lugares, en computadoras, obtenidos mediante detectores.

Memorizan fallas, luces apagadas, volúmenes de tránsito, etc. y, conforme a ellos, van cambiando los ciclos y velocidades de coordinación, permanentemente, optimizando la eficiencia del sistema. Las cámaras y sensores permiten conocer también cualquier incidente, adoptando los técnicos soluciones apropiadas en forma manual.

SEÑALES Y DISPOSITIVOS TEMPORARIOS



Se utilizan mayormente para indicar situaciones que pueden resultar inesperadas, especialmente construcciones o actividades temporarias sobre la vía, que requieren del conductor una adecuada respuesta. Estas señales de prevención especial son de fondo color naranja y símbolo negro y de alta reflectividad. Se las instala en conjunción con vallas, conos, tambores, postes, delineadores, balizas, banderas, semáforos y otros dispositivos y elementos de canalización.

1 - NORMATIVA VIGENTE

El Código de tránsito de la Provincia de Buenos Aires, Ley 13.927, fue sancionado el 29 de diciembre de 2008 por decreto de promulgación Nº 3288/08 de fecha 30 de diciembre del mismo año, para entrar a regir el 1 de enero de 2009; más el Decreto Reglamentario 532/09 sancionado el 1 de julio de 2009

Los puntos más salientes, dentro del articulado de la mencionada ley, es la adhesión a las Leyes Nacionales Nº 24.449 y Nº 26.363; la integración de la Provincia de Buenos Aires al Consejo Federal de Seguridad Vial; la creación del Consejo Provincial de Seguridad Vial, del Acta Única de Infracción y de la Justicia Administrativa de Infracciones de Tránsito Provincial.

2 - LA AUTORIDAD DE CONTROLADOR O COMPROBACIÓN

La determinación de la naturaleza jurídica de la trasgresión a las normas de tránsito, usualmente disputada entre el delito y la falta, es una tarea de la que se desprenden importantes consecuencias prácticas. Si la trasgresión reviste entidad penal, deben intervenir en forma directa las fuerzas de seguridad, como autoridad controlante, sin perjuicio de la actuación de otros órganos especializados.

Si por el contrario tiene naturaleza contravencional (área administrativa), adquiere consistencia la intervención directa de organismos administrativos en control, sin perjuicio de la actuación de las fuerzas de seguridad, por competencia o como órgano auxiliar.

La Ley Provincial de Tránsito, declara autoridades de comprobación de infracciones de tránsito a la Policía de Seguridad Vial, en el ámbito de su competencia, y a las Policías de Seguridad de la Provincia, en los casos de flagrancia o en los casos en que se le requiera su colaboración, a la Dirección de Vialidad, a la Dirección Provincial del Transporte, al Ministerio de Jefatura de Gabinete de Ministros y a las Municipalidades. El Ministerio de Salud, (la Subsecretaría de Atención a las Adicciones) podrá intervenir en los casos de control de conducción bajo los efectos de alcoholemia y/o estupefa-

cientes.

La Provincia de Buenos Aires, podrá celebrar convenios de colaboración con Gendarmería Nacional, la Agencia Nacional de Seguridad Vial y con cualquier organismo nacional en lo referente a las funciones de prevención y control de tránsito en las rutas nacionales y otros espacios del dominio público nacional sometidos a jurisdicción provincial.

LA AUTORIDAD DE JUZGAMIENTO

Si la trasgresión posee entidad penal, el órgano de juzgamiento debe pertenecer a la esfera de competencia del Poder Judicial.

Si la trasgresión tiene naturaleza administrativa, resultan competentes los tribunales administrativos especializados (tribunales provinciales o municipales de faltas).

La normativa vigente establece que las infracciones de tránsito cometidas en territorio de la Provincia de Buenos Aires, sea cual fuere la autoridad de comprobación, serán juzgadas de acuerdo al procedimiento y principios de actuación que establece la Ley N° 13.927.

Las infracciones de tránsito cometidas en rutas, caminos, autopistas, autovías o semiautopistas, provinciales o nacionales (éstas en territorio provincial) e inclusive las que atravesen el ejido urbano serán juzgadas por la (recientemente creada) Justicia Administrativa de Infracciones de Tránsito Provincial, cuya reglamentación establecerá la cantidad de juzgados, lugar de funcionamiento y jurisdicción asignada, según criterios de siniestralidad y flujo vehicular.

Las infracciones de tránsito cometidas en territorio municipal (con exclusión de las descriptas en el párrafo anterior) serán juzgadas por la Justicia de Faltas Municipal.

Cabe destacar que el accionar de los jueces de faltas o de infracciones de tránsito

debe ajustar su accionar a los principios básicos del procedimiento, quedando siempre sus decisiones sujetas a revisión judicial.

3 - GESTIÓN DE INFRACCIONES

El procedimiento y gestión de las infracciones estará integrado a un Sistema Único de Administración de Infracciones de Tránsito Provincial. En su juzgamiento, tendrán competencia los juzgados Administrativos de Infracciones de Tránsito Provincial.

Las infracciones municipales serán sometidas a los Juzgados de Faltas Municipales.

4 - CLASIFICACIÓN DE LAS FALTAS DEL TRÁNSITO

Es evidente que hay trasgresiones que no pueden considerarse delitos pero también es obvio que en conductas tales como cruzar un paso a nivel cuando se aproxima un tren, situación que produce un daño personal o material concreto, nos encontramos en presencia de un delito, simplemente por no haber respetado una regla de seguridad preventiva.

La Ley de Tránsito 24.449 clasifica las faltas en graves y leves.

FALTAS GRAVES COMETIDAS POR LOS CONDUCTORES EN DETRIMENTO DE LA SEGURIDAD DE LAS PERSONAS

Conducir con impedimentos físicos o psíquicos, sin la licencia habilitante, habiendo consumido alcohol o drogas (legales o no) que disminuyan la aptitud para conducir.

Hacerlo en forma temeraria, a exceso de velocidad o en unidades no habilitadas para la vía pública.

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

Será obligación de las autoridades de comprobación, comunicar las actas de infracción de sus ámbitos de actuación, a la Dirección Provincial de Política y Seguridad Vial (D.P.P.S.V.) quien elevará la información obtenida al Registro Nacional de An-

EN DETRIMENTO DE LA SEGURIDAD Y DEL ORDENAMIENTO DEL TRÁNSITO

Negarse a exhibir el conductor la documentación exigible o estacionar en doble fila

Manejar en forma inadecuada.

Manejar en forma inadecuada (adelantarse por la mano derecha, no respetar las señales, infringir los límites de velocidades (máximas y mínimas) utilizar señales de emergencia (como sirenas o balizas) sin estar en esa situación o usar la bocina indiscriminadamente.

Afectar innecesariamente la fluidez del tránsito, no ceder el paso, detenerse estacionarse irregularmente en la calzada.

FALTAS GRAVES CONTEMPLADAS EN LA LEY DE TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL N°24.449, MODIFICADA POR LA LEY N° 26.363

- 1** La conducción en estado de intoxicación alcohólica, estupefacientes u otra sustancia que disminuya las condiciones psicofísicas normales.
- 2** La violación de los límites de velocidad máxima y mínima establecidos en esta ley, con un margen de tolerancia de hasta un diez por ciento (10%).
- 3** La conducción, en rutas, autopistas y semiautopistas, a una distancia del vehículo que lo precede menor a la prudente de acuerdo a la velocidad de marcha, conforme los parámetros establecidos por la ley y su reglamentación.
- 4** La conducción de vehículos sin respetar la señalización de los semáforos.
- 5** La conducción de vehículos transportando un número de ocupantes superior a la capacidad para la cual fue construido el vehículo.
- 6** La conducción de vehículos utilizando auriculares y/o sistemas de comunicación manual continua y/o pantallas o monitores de video VHF, DVD o similares en el hábitáculo del conductor.
- 7** La conducción de vehículos propulsados por el conductor, tracción a sangre, ciclomotores y maquinaria especial por lugares no habilitados al efecto.
- 8** La conducción de motocicletas sin que alguno de sus ocupantes utilice correctamente colocado y sujetado el casco reglamentario.
- 9** La conducción de vehículos sin que alguno de sus ocupantes utilice el correspondiente correaje de seguridad.
- 10** La conducción de vehículos transportando menores de DIEZ (10) años en una ubicación distinta a la parte trasera.

- 11** La realización de maniobras de adelantamiento a otros vehículos sin respetar los requisitos establecidos por la presente ley.
- 12** La conducción de vehículos a contramano.
- 13** La conducción de un vehículo careciendo del comprobante que acredite la realización y aprobación de la Revisión Técnica Obligatoria.
- 14** La conducción de un vehículo careciendo del comprobante que acredite el cumplimiento de las prescripciones del artículo 68 de la presente ley.

tecedentes de Tránsito (RENAT-actualmente dependiente de la Agencia Nacional de Seguridad Vial). Como también, los órganos de juzgamiento deberán comunicar a la D.P.P.S.V. las sanciones firmes y las declaraciones de rebeldía.

La ley Nº 26.363, también modificó el Código Penal, sustituyendo la denominación del Capítulo II del Título VII: “Delitos contra los medios de transporte y comunicación” por el de “Delitos contra la seguridad del tránsito y de los medios de transporte y comunicación”, tipificando nuevos delitos relacionados con el tránsito, como el art. 193 bis, que pena con prisión de seis meses a tres años e inhabilitación para conducir por el doble del tiempo de condena “al conductor que creare una situación de peligro para la vida o la integridad física de las personas, mediante la participación en una prueba de velocidad o de destreza de un automotor, realizada sin

CONTROL DE INFRACCIONES

Se implementará el uso de instrumentos cinemómetros y otros equipos, o sistemas automáticos, semiautomáticos o manuales, fotográficos o no, fijos o móviles para el control de velocidad y otras infracciones establecidas en la ley Nº 13.927, para las zonas urbanas y rurales.

Estos instrumentos deberán ser homologados por los organismos nacionales o provinciales que tengan competencia.

La Dirección Provincial de Política y Seguridad Vial autorizará el uso de estos dispositivos en ambas jurisdicciones.

la debida autorización de la autoridad competente...”.

5 - MEDIDAS CAUTELARES

La “Garantía de Libertad de Tránsito” es el derecho que tienen todas las personas a circular libremente por la República Argentina, como lo expresa nuestra

Constitución Nacional. Para poder ejercer adecuadamente esta libertad debemos respetar las reglas básicas de convivencia en la vía pública y las restricciones que nos impone el respeto al prójimo. Si, además, queremos hacerlo con un vehículo, debemos obtener una habilitación para conducirlo y someternos a mayores exigencias y controles, pues estamos introduciendo una máquina riesgosa (mueren miles de personas en el mundo, por los siniestros del tránsito) en un ámbito de convivencia natural del ser humano, como es la vía pública.

6 - RETENCIÓN PREVENTIVA

No obstante, si ponemos en riesgo al prójimo o, peor aún, lo dañamos, la ley dispone que seamos retenidos (que no es exactamente una detención) por la autoridad, para que pueda identificarnos e iniciar la investigación si corresponde.

Quedaremos a disposición del juez competente. Sólo se nos puede impedir la

RETENCIÓN A LOS CONDUCTORES

Estén en estado de intoxicación alcohólica o por estupefacientes, o se presuma el mismo.

Fuguen habiendo participado en un siniestro o cometido alguna de las faltas siguientes:

Carecer de habilitación (por no haberla tramitado, por suspensión o inhabilitación).

Organizar o participar en picadas (competencia con automotores en la vía pública).

Violar la luz roja del semáforo (a la tercera reincidencia).

Cruzar las vías férreas a nivel estando baja la barrera o encendida la luz roja.

La RETENCIÓN no puede superar el tiempo necesario para labrar las actuaciones o, en el primer caso, hasta que recupere su estado normal. Nunca puede ser mayor de 12 horas.

RETENCIÓN A LAS LICENCIAS HABILITANTES

Estén vencidas.

No se ajusten a los límites de edad que correspondan.

Estén vencidas por cambio de datos no denunciados oportunamente. Cuando hayan sido adulteradas.

Cuando exista una evidente violación a los requisitos que exige la ley.

Cuando sea notable la disminución de las condiciones psicofísicas del titular de la misma (con excepción a los discapacitados debidamente habilitados).

El titular de la licencia se encuentre inhabilitado o suspendido para conducir.

RETENCIÓN A LOS VEHÍCULOS

Que no cumplan con las exigencias de seguridad reglamentaria, labrando un acta provisional.

Que sean conducidos por personas no habilitadas para el tipo de vehículos que conducen, con habilitación suspendida o que no cumplan con las edades reglamentarias para cada tipo de vehículo.

Que circulen excedidos en peso, en dimensión o en infracción a la ley sobre transporte de carga o de sustancias peligrosas, ordenando la desafectación y verificación técnica del vehículo.

Que presten servicio de pasajeros o de carga sin el permiso correspondiente exigidos para cada caso. La autoridad de aplicación ordenará la paralización preventiva del servicio, ordenando la desafectación e inspección técnica del vehículo. El transportista será responsable por los pasajeros y terceros damnificados.

Que estén mal estacionados obstruyan la circulación o la visibilidad, o los que ocupen los lugares de los servicios de emergencias, o de servicio público de pasajeros.

Que estén abandonados en la vía pública y los que por haber sufrido algún deterioro no puedan circular y no fueran reparados de inmediato, serán trasladados a depósitos que indiquen la autoridad de comprobación, donde luego les serán entregados a sus titulares o quienes acrediten la tenencia.

RETENCIÓN A LOS VEHÍCULOS

Que transporten valores bancarios o postales por el tiempo necesario para su acreditación y el labrado del acta respectiva si así correspondiera.

Que sean conducidos transportando un número de pasajeros superior para el cual fue construido el vehículo. Una vez labrada el acta, el vehículo podrá circular pero sólo con las personas que tenga capacidad el vehículo.

Que sean conducidos y propulsados por el conductor, tracción a sangre, ciclomotores y maquinarias especiales por lugares que no estén habilitados para esos vehículos.

ELEMENTOS QUE PRODUZCAN RIESGOS EN LA VÍA O SE ENCUENTREN ABANDONADAS

Vehículos u otros elementos que tengan valor serán enviados a los depósitos que indique la autoridad de comprobación, dándole conocimiento al propietario.

DOCUMENTACIÓN DE LOS VEHÍCULOS PARTICULARES, DE TRANSPORTE DE PASAJEROS PÚBLICO, PRIVADO O DE CARGA

No cumpla con los requisitos exigidos por la normativa vigente.

Esté adulterada o no haya coincidencia entre lo declarado en la reglamentación y las condiciones fácticas verificadas.

Se infrinjan normas referidas especialmente a la circulación de los mismos o su habilitación.

RETENCIÓN PREVENTIVA - BOLETA DE CITACIÓN DEL INICULPADO - AUTORIZACIÓN PROVISIONAL

En los supuestos de comisión de algunas de las faltas graves descriptas en los incisos 1, 2, 4, 8, 12, 13, 14 la Autoridad de Comprobación o Aplicación retendrá la licencia para conducir a los infractores y la reemplazará con la entrega en ese mismo acto, De la Boleta de Citación al Inculpado. Dicha boleta habilitará al inculpado para conducir sólo por un plazo máximo de treinta (30) días corridos contados a partir del día de su confección.

La Autoridad de Comprobación remitirá la licencia y el acta de infracción al funcionario que corresponda.

Dentro de los 30 días corridos, el infractor deberá presentarse ante el funcionario designado y podrá optar por:

- 1.Pagar la multa, en forma voluntaria.
- 2.Ejercer su derecho de defensa.

circulación cuando ponemos en riesgo cierto la seguridad vial.

7 - SANCIONES

La amonestación consiste en una advertencia, reprimenda, llamado de atención, con miras a evitar que se procure su repetición.

La multa es la sanción que se aplica con mayor asiduidad en materia de infracciones, pero presenta el inconveniente de no resultar igualitaria, dado que repercute de distinta manera según el patrimonio del infractor.

La inhabilitación es la pérdida del privilegio de conducir cualquier vehículo o sólo una clase de ellos, sólo por sentencia de la Justicia Ordinaria o la de Faltas, por un determinado lapso o en forma definitiva.

En las dos primeras reincidencias, el juez contravencional puede inhabilitar, pero es obligatorio que lo haga a partir de la tercera falta grave. También tiene facultades para hacer valer “eximentes”, “atenuantes” o “agravantes” (p. ej.: abusar de la calidad

de funcionario). Es reincidente quien comete una nueva falta grave habiendo sido sancionado por otra, dentro de los 2 años previos.

Son faltas graves las que resulten atentatorias a la seguridad de las personas o bienes; obstruyan gravemente la circulación o contaminen el ambiente.

El arresto no redimible, cuya gravedad como sanción sólo encuentra justificación en el alto riesgo y la absoluta irresponsabilidad e inconsciencia de quien incurre en una falta que merezca esta pena: conducir intoxicado, sin licencia o inhabilitado, “participar en picadas”, cruzar un paso ferroviario con barreras bajas, fugarse luego de participar en un siniestro y ser doble reincidente en violar las indicaciones del semáforo.

Concurrencia obligatoria a cursos especiales de educación y capacitación para el uso correcto de la vía pública, cuya aprobación redime de la multa y su incumplimiento la triplica. Con este tipo de sanción se trata de potenciar el efecto educativo preventivo de la disminución depena y de incidir culturalmente en la trasgresiones y negligencias.

Muchas veces, la lógica y la experiencia demuestran que ciertas infracciones son cometidas por desconocimiento de la reglamentación vigente y, aunque no sean disculpables, exigen un despliegue estatal más profundo que el específicamente reprobatorio. Para esto se desarrolla un cuerpo especialmente capacitado de docentes para dictar los correspondientes cursos teórico-prácticos.

Decomiso, es una sanción accesoria de otra principal que importa la pérdida de los Instrumentos o elementos expresamente prohibidos por la ley (p. ej: reflector, sirena, escapes libre). Tareas comunitarias, son las prestadas por los infractores en entidades públicas.

RESPONSABILIDAD

Responsabilidad, es la aptitud legal que tenemos para hacernos cargo (o sea, asumir las consecuencias, en el ámbito de los derechos y obligaciones del ciudadano) por la violación de una regla de convivencia: que puede ser contractual (incumplimiento),

organizativa (transgredir formas), ocasional (causar daño) o de imperio legal (delito, falta, desobediencia cívica o tributaria).

Cuando ponemos una máquina en la vía pública, creamos un riesgo, por lo que asumimos el compromiso de respetar ciertas reglas para no convertirlo en daño ni molestar al prójimo, caso contrario, tendremos una sanción y, además, el deber de reparar el perjuicio causado.

CONTRAVENCIONAL

En materia de tránsito, actúa la Justicia de Faltas de cada jurisdicción y resultan responsables contravencionalmente, las personas mayores de 14 años (hasta los 18 años no se les puede aplicar arresto y responden los padres por las sanciones pecuniarias), que incurran en las conductas que tienen prevista una sanción, aún cuando se lo haga sin intencionalidad, pudiendo aplicarse algunas de las siguientes sanciones:

PENAL

Es la capacidad que nos da la ley para asumir la pena que nos cabe por un delito, culposo, normalmente (sin intención), ante la lesión o muerte de una persona por nuestra negligencia, imprudencia, impericia o violación de los reglamentos. El Juez Penal nos podrá aplicar prisión o reclusión de hasta 5 años e inhabilitación para conducir temporal o permanentemente. Esta pena sólo se puede imponer a la persona que comete la falta y no a otra por reflejo.

CIVIL

Es la obligación de reparar el daño que hayamos causado en circunstancia de la circulación. Es esencialmente “refleja”, o sea que otro puede asumir ese compromiso, normalmente un asegurador. Los seguros, en general, protegen el patrimonio del asegurado o de sus herederos, pero no es el caso de los obligatorios, que cumplen

una función social, como el de responsabilidad civil hacia terceros, destinada a “proteger” a las víctimas de un siniestro.

8 - DIRECCIÓN PROVINCIAL DE POLÍTICA Y SEGURIDAD VIAL (DPPSV)

El Registro Único de Infractores de Tránsito creado por la Ley 11.430 (hoy derogada), comenzó a funcionar en 1995.

La Dirección Provincial de Política y Seguridad Vial fue creada por Decreto N°

ACCIONES ENMARCADAS DENTRO DE ESTA DIRECCIÓN

1 Impulsar y desarrollar acciones en materia de política y seguridad vial.

2 Entender y dirigir todas las cuestiones vinculadas al Registro Único de Infractores de Tránsito.

3 Programar e impulsar la ejecución de la política de Seguridad Vial de la Provincia de Buenos Aires, en coordinación con los organismos competentes en la materia en el ámbito provincial, municipal, nacional e internacional.

4 Promover los operativos de control y verificación vehicular en coordinación con los Ministerios de Seguridad, Infraestructura, Trabajo y Salud.

5 Proyectar la actualización permanente de la legislación en la materia y la normativa complementaria de la Ley de Tránsito.

6 Celebrar convenios con Municipios, Estado Nacional, Universidades Nacionales y/o Provinciales y/o Organismos Provinciales, Nacionales e Internacionales y/o Organizaciones no gubernamentales y empresas privadas vinculadas a la materia, a los fines de establecer mecanismos de colaboración, información y de todo dato relacionado con tránsito y la seguridad vial.

7 Promover la comunicación, información y asesoramiento a las autoridades municipales en todo lo relativo a la formulación y presentación de proyectos referidos a la Seguridad Vial.

- 8** Impulsar la implementación de mecanismos de asistencia técnica y capacitación a los municipios para el desarrollo de acciones en la materia.
- 9** Sistematizar y evaluar experiencias municipales en materia de seguridad vial, en coordinación con los organismos que ejecutan los correspondientes programas o proyectos.
- 10** Promover la mejora del marco normativo del ámbito municipal, articulando las reformas y propuestas con los Concejos Deliberantes y la Legislatura Provincial en coordinación con la Subsecretaría de Relaciones Institucionales de la Jefatura de Gabinete de Ministros.
- 11** Organizar e impulsar cursos y seminarios de capacitación y concientización vinculados a la seguridad vial para funcionarios provinciales, municipales, a organizaciones intermedias y a la comunidad en general, en coordinación con los organismos competentes.
- 12** Promover el desarrollo de actividades de educación, promoción y concientización vial con la participación, en su caso, de los organismos competentes en materia.
- 13** Entender en el Registro de Estadísticas en Seguridad Vial.
- 14** Coordinar acciones de investigación de las infracciones y siniestros de tránsito a fin de evaluar e implementar políticas y medidas preventivas.
- 15** Entender en el registro y expedición de las licencias de conducir.
- 16** Organizar, supervisar y coordinar la actividad administrativa y operativa del Registro de Antecedentes de Infractores de Tránsito, a tenor de lo establecido por la normativa de tránsito vigente.
- 17** Organizar e impulsar el registro de inhabilitados para conducir.
- 18** Coordinar la emisión de los informes de antecedentes e infracciones como requisito para gestionar la licencia de conducir y la transferencia de los vehículos con las áreas Nacionales competentes en la materia.
- 19** Supervisar el correcto funcionamiento del sistema de comprobación de infracciones de tránsito a través de instrumentos cinemómetros fijos y móviles en cumplimiento de lo establecido en la normativa vigente en el ámbito de la Provincia de Buenos Aires.
- 20** Entender en el Sistema de Administración Centralizada de Infracciones de Tránsito.

- | | |
|----|---|
| 21 | Autorizar el uso en jurisdicción provincial y/o municipal de instrumentos cinemómetros y otros equipos o sistemas automáticos o semiautomáticos o manuales, fotográficos o no, fijos y/o móviles. |
| 22 | Autorizar la colocación en rutas, caminos, autopistas y semiautopistas provinciales y nacionales de sistemas automáticos y semiautomáticos, fijos o móviles de control de infracciones y el uso manual de estos sistemas por las autoridades de constatación provinciales y/o municipales; siendo la máxima autoridad en la materia, sin perjuicio de la coordinación de las pautas de seguridad, homologaciones y verificaciones de los mismos con los organismos competentes en la materia. |
| 23 | Entender, dirigir, coordinar, organizar y supervisar la gestión de los Juzgados Administrativos de infracciones de tránsito provincial. |
| 24 | Determinar la validez de las multas y/o presuntas infracciones de tránsito automáticas. |
| 25 | Coordinar las relaciones y acciones con la Justicia de faltas Municipal y con la Justicia Ordinaria. |
| 26 | Diseñar, implementar y dirigir un sistema de control de gestión y de auditorías integrales de las acciones que desarrolla el Registro Único de Infractores de Tránsito. |
| 27 | Organizar e implementar un sistema de auditoría provincial y municipal de seguridad vial, pudiendo para el supuesto que fuere insuficiente, requerir o proponer mejoras en los procedimientos. |
| 28 | Definir, suministrar y sistematizar el Acta Única de Infracción de Tránsito de acuerdo a la normativa vigente. |
| 29 | Promover una conciencia a nivel provincial y municipal en relación a la necesidad de construir una visión integral de la Seguridad Vial. |
| 30 | Representar a la Provincia de Buenos Aires en el Consejo Federal de Seguridad Vial. |

3286/08 de fecha 29 de diciembre de 2008, depende de la Subsecretaría de Gabinete, del Ministerio de Jefatura de Gabinete de Ministros, quedando en la actualidad el Registro Único de Infracciones de Tránsito, bajo su órbita.

PORTAL DE SERVICIOS LICENCIASBA.NET

La Dirección Provincial de Política y Seguridad Vial, ha creado el portal de servicios WWW.LICENCIASBA.NET, con el fin de brindar a los ciudadanos un herramienta útil que agilice el trámite de las licencias de conducir.

Dicha página le permite a las personas acceder a la emisión de las boletas para pagar las tasas del trámite de las licencia de conducir. Se pueden ver los datos de los municipios a donde se puede concurrir para sacar la licencia o acceder a recursos relacionados con la seguridad vial. Se ha creado un enlace en donde el contribuyente puede ver el estado en el cual se encuentra el trámite de su licencia.

El contribuyente podrá acceder por medio de este portal a los siguientes servicios:

- Emisión de boletas de pago.
- Seguimiento de la licencia de conducir.
- Simulador de examen.
- Listas de Municipios
- Curso teórico
- Acerca de la licencia de conducir.

Emisión de Boletas de Pago

Emita las boletas de tasas para realizar el trámite de licencia de conducir. Debe imprimirlas y pagarlas en un Bapro Pago o Banco Provincia. Las boletas son iguales a las que se obtienen en los centros de emisión y se generan para un Municipio determinado. Verifique el Centro de Emisión donde hará el trámite, debe completar ingresando el Municipio y Centro donde ira a hacerlo

Qué es un código captcha? (Enlace Externo). Complete su Nombre y Apellido de la misma manera que figuran en su DNI. Si son completados automáticamente, verifique los datos ya que las Boletas son Nominativas.'"/>

1 Paso 1
Datos para la Boleta

2 Paso 2
Generación de Boletas

3 Paso 3
Descarga de Boletas

Generar Boletas

Genera las boletas presionando los botones. Selecciona primero los conceptos de acuerdo al tipo de trámite que va a realizar en el municipio. Presione Siguiente para continuar.

GENERAR BOLETA NACIONAL

GENERAR BOLETA PROVINCIAL

Conceptos para la Boleta Provincial(*):

<input type="checkbox"/> Original de Licencia de Conducir	\$ 45.00
<input type="checkbox"/> Renovación de Licencia de Conducir	\$ 45.00
<input type="checkbox"/> Duplicado de Licencia de Conducir	\$ 45.00
<input type="checkbox"/> Cambio de Clase	\$ 45.00
<input type="checkbox"/> Cambio de Domicilio	\$ 45.00
<input type="checkbox"/> Cambio de Aptitud Física	\$ 45.00
<input type="checkbox"/> Peticiones Administrativas	\$ 56.00
<input type="checkbox"/> Certificado de Licencias	\$ 25.00
<small>... Ver más conceptos de boletas</small>	
<small>\$ 196.00</small>	

[Anterior](#)
[Siguiente](#)

1 Paso 1
Datos para la Boleta

2 Paso 2
Generación de Boletas

3 Paso 3
Descarga de Boletas

Descargas

La Boleta de Pago Nacional se generó con éxito. Haga [click aquí](#) para descargarla.

La Boleta de Pago Provincial se generó con éxito. Haga [click aquí](#) para descargarla.

Si necesita volver a imprimir las boletas, puede consultar esta página de nuevo. [Las boletas tienen fecha de Vencimiento](#). Si no la paga antes de dicha fecha deberá acercarse a un municipio para volver a emitirlas. No podrá hacerlo desde este sitio.

Verifique la lista del infractor para ver si tiene causas pendientes. Acérquese a un juzgado para resolverlas antes de ir al municipio para realizar el trámite de licencias.

[Anterior](#)
[Siguiente](#)

LICENCIASBA.NET

Seguimiento de la licencia de conducir

En esta página podrá seguir el estado del trámite de Licencia de Conducir generado en el municipio. Debe ingresar número de documento, sexo y el código verificador.

Seguimiento de mi Licencia de Conducir

En esta página podrá seguir el estado del trámite de Licencia de Conducir generado en el municipio. Debe ingresar número de documento, sexo y el código verificador.

Sexo

Femenino

Masculino

Ingresé el Código

CZZY

P

LICENCIASBA.NET © 2014

Simulador de examen

Desde esta página podrás realizar una simulación real del examen para obtener la licencia de conducir. Podés hacer hasta 2 simulaciones diarias por persona y probarte a ti mismo cuánto sabes de seguridad vial.

Completa tus datos personales

Nombre Apellido DNI Sexo Femenino Masculino

Elige las categorías

- | | |
|--|--|
| <input type="checkbox"/> A.1 Ciclomotores para menores entre DIECISEIS (16) y DIECIOCHO (18) años. | <input type="checkbox"/> A.2 Se entiende por moto de menor potencia la comprendida entre 50 y 150 cc. |
| <input type="checkbox"/> A.2.1 Motoscileas (inc.ciclomotriciclos y cuat.) de hasta 150 cc de cilindrada. | <input type="checkbox"/> A.2.2 Motoscileas (inc.ciclomotriciclos y cuat.) de más de 150 cc y hasta 300 cc de cilindrada. |
| <input type="checkbox"/> A.3 Motoscileas (inc.ciclomotriciclos y cuat.) de más de 300 cc de cilindrada. | <input type="checkbox"/> A.4 Motoscileas (inc.ciclomotriciclos y cuat.) de cualquier cilindrada que sean utilizados para el transporte de toda actividad comercial, de servicios e industrial. |
| <input type="checkbox"/> B.1 Autos, utilitarios, camionetas y casas rod.mot. de H/3.500 kg. de peso total. | <input type="checkbox"/> B.2 Autos y camionetas H/3.500 kg. de peso con acoplado de H/750 kg. o casa rod.no mot. |
| <input type="checkbox"/> C Camiones s/acopl. ni semiacopl. y casas rod. Mot. de más de 3.500 kg. de peso y los automotores como en la clase B.1. | <input type="checkbox"/> D.1 Automotores del servicio de transporte de pasajeros de hasta OCHO (8) plazas y los comprendidos en la clase B.1. |
| <input type="checkbox"/> D.2 Servicio de transp. de más de OCHO (8) pasaj. y los de las clases B. y D.1. | <input type="checkbox"/> D.2 Servicios de urgencia, emergencia y similares. |
| <input type="checkbox"/> E.2 Maquinaria especial no agrícola. | <input type="checkbox"/> E.1 Camiones Art y/o con acoplado y los vehículos comp. en las clases B y C. |
| <input type="checkbox"/> F Automotores incluidos en las clases A1, A2, B y D1 (solo taxi y remis). | <input type="checkbox"/> E.3 Transporte de cargas peligrosas. |
| | <input type="checkbox"/> G.1 Tractores agrícolas. |
| | <input type="checkbox"/> G.2 Maquinaria especial agrícola. |

Simulador de examen

Desde esta página podrás realizar una simulación real del examen para obtener la licencia de conducir. Podes hacer hasta 2 simulaciones diarias por persona y probarte a ti mismo cuánto sabes de seguridad vial. ¿Estás preparado? ¡Comienza ahora!

1 La fatiga de un conductor, ¿Influye en su tiempo de reacción ante un obstáculo?

- No el tiempo de reacción se siempre igual para cada persona en función de sus características.
- Si. Hace que el tiempo de reacción sea mayor.
- Si. Hace que el tiempo de reacción sea menor

[ANTERIOR](#) [SIGUIENTE](#)

[FINALIZAR](#)

Listas de Municipios

Se citan los municipios habilitados para la emisión de la licencia de conducir y la información de contacto de cada uno, en donde se podrá encontrar el teléfono, la web y dirección.

Listado de municipios habilitados

El siguiente listado contiene los municipios habilitados para la emisión de la licencia de conducir y la información de contacto de cada uno.

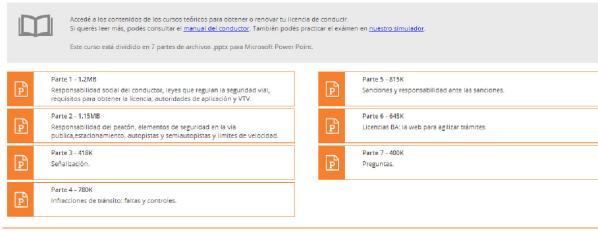
ABCD EFGHIJKLMNOPQRSTUVWXYZ

LICENCIASBA.NET © 2014

Curso teórico

Se podrá acceder a los contenidos de los cursos teóricos para obtener o renovar la licencia de conducir. Este curso está dividido en 7 partes de archivos .pptx para Microsoft Power Point.

Curso teórico de licencia de conducir



Pago de infracciones a través del portal de servicios – WWW.INFRACCIONESBA.NET

En este lugar donde podrás consultar e imprimir tus infracciones de tránsito, consultar ubicaciones y horarios de los juzgados provinciales y municipales y descargar documentación útil.

Registrándote en Mi Web, una web privada y personal, podrás gestionar todas tus infracciones y pagarlas con tarjeta de crédito. También podrás ver el historial de tus infracciones.

Las personas Jurídicas podrán cargar desde aquí el formulario del deber de informar, además de contar con un espacio en el cual podrán acceder a información útil que les ayudará a resolver dudas relacionadas a las infracciones de tránsito.

Ubicación de los Juzgados

Ubicación de Juzgados

Listado de juzgados administrativos de infracciones de tránsito provinciales y municipales

 LA PLATA	Provincial
 DOLORES	Provincial
 MAR DEL PLATA	Municipal
 SAN ISIDRO	Provincial
 SAN NICOLAS	Municipal
 CHIVILCOY	Provincial
 TIGRE	Municipal
 MUN. DOLORES	Municipal
 MUN. LA PLATA	Municipal
 LEZAMA	Municipal
 PERGAMINO	Municipal
 CAMPANA	Municipal
 JUNIN	Municipal
 BALCARCE	Municipal
 BAHIA BLANCA	Municipal

LISTADO DE JUZGADOS PROVINCIALES

Juzgado Provincial La Plata. Dirección: Avenida 13 (esquina 526) nro 558 . Juez a cargo José Irazu. Teléfonos: 0221-4822496. Horario de Atención: 9:00 a 14:00 hs.

Juzgado Provincial Dolores. Dirección: Pellegrini (esquina San Martín) nro. 5. Juez a cargo Claudia Rossi. Teléfonos: 0224-5441648. . Horario de Atención: 9:00 a 14:00 hs.

Juzgado Provincial San Isidro. Dirección: Angel T. de Alvear nro 702 (ruta 202). Juez a cargo Rodrigo Senestrari. Teléfonos: 011-48192348 . Horario de Atención: 9:00 a 14:00 hs.

Juzgado Provincial Chivilcoy. Dirección: Avenida Avellaneda nro 23. Juez a cargo. Alicia Parente Teléfonos:0346-433276. Horario de Atención: 9:00 a 14:00 hs.

Juzgado Provincial Mar del Plata. Dirección: 25 de Mayo nro 3735 e/ 14 de Julio y Dorrego. Juez a cargo Mariel Girollet. Teléfonos:0223-4744902 . Horario de Atención: 9:00 a 14:00 hs.

LISTADO DE JUZGADOS MUNICIPALES

Juzgado Municipal San Nicolas. Dirección: Almafuerte nro. 116. Juez a cargo. Martin Brignoli Teléfonos:03461-436815. Horario de Atención: 7:00 a 12:30 hs.

Juzgado Municipal Tigre. Juez a cargo: Juan José Cervetto Domicilio: Av. CRISÓLOGO LARRALADE (ESQUINA PUEYRREDON) 2257 Teléfonos: Horarios de Atención: 08:00 a 14:00 hs.

Juzgado Municipal Dolores. Juez a cargo: Mariana Etchevarren Domicilio: 25 de Mayo 347 Teléfonos: 02245-441430 Horarios de Atención: 07:00 a 13:00 hs.

Juzgado Municipal La Plata. Juez a cargo: Ricardo Gabriel Di Bella Domicilio: Calle 48 786 Teléfonos: 0221-4277839 Horarios de Atención: 08:00 a 18:00 hs.

Juzgado Municipal Lezama. Juez a cargo: Casco Diaz Juan Emilio Domicilio: Libertad 2 Teléfonos: 02242-432694 Horarios de Atención: 08:00 a 13:00 hs.

Juzgado Municipal Pergamino. Juez a cargo: Casco Diaz Juan Emilio Domicilio: Libertad 2 Teléfonos: 02242-432694 Horarios de Atención: 08:00 a 13:00 hs.

Juzgado Municipal Campana. Juez a cargo: Mario Héctor Griguolo Domicilio: Rawson 384 Teléfonos: 03489-407114 Horarios de Atención: 08:00 a 13:00 hs.

Juzgado Municipal Junin. Juez a cargo: Juan Carlos Petrelli Domicilio: Av. Arias 69 Teléfonos: 0236-4631633 Horarios de Atención: 08:15 a 13:30 hs.

Juzgado Municipal Balcarce. Juez a cargo: Daniel Cappiello Domicilio: 17 671 Teléfonos: 02266-430695 Horarios de Atención: 09:00 a 14:00 hs.

Juzgado Municipal Bahía Blanca. Juez a cargo: Germani Ricardo Domicilio: Blandengues 152 Teléfonos: (0291) 4563981 Horarios de Atención: 08:00 a 15:00 hs.

REQUISITOS PARA CIRCULAR EN MOTOVEHICULOS

- a) Que su conductor este habilitado para conducir ese tipo de vehículo y que lleve consigo la Licencia correspondiente.
- b) Que porte la cédula, de identificación del mismo.
- c) Que lleve el comprobante de póliza de seguro en vigencia.
- d) Que el moto vehículo, tenga colocadas las placas de identificación de dominio en lugar debidamente correspondiente.
- e) Llevar verificación técnica vehicular en caso de tener más de un año de antigüedad.
- f) Que le número de ocupantes guarde relación con la capacidad para la que fue construido y no estorben al conductor.
- g) Que posea espejos retrovisores en ambos lados.
- h) Que sus cascos estén homologados y debidamente abrochados si la misma no tiene parabrisas su conductor use anteojos.
- i) Conducir en condiciones psicofísicas adecuadas.
- j) Utilizar chaleco reflectante, normalizado.

El casco y chaleco es obligatorio para el conductor y el pasajero.

Según la normativa legal: el Expediente N° 2200-13808/14, la Ley N° 13.927, el Decreto Reglamentario N° 532/09, el Decreto N° 224/14, la Resolución del N° 1.187/10, y CONSIDERANDO:

- Que en materia de tránsito y transporte en la Provincia de Buenos Aires rige la Ley N° 13927;
- Que el Artículo 48 de la norma legal referida establece que

“los conductores y acompañantes de motocicletas, ciclomotores y triciclos motorizados deberán circular con casco reglamentario y chaleco reflectante, los cuales tendrán impreso, en forma legible, el dominio del vehículo que conducen” y que “su incumplimiento será considerado falta grave”;



1 - VERIFICACIÓN TÉCNICA VEHICULAR

¿QUE ES LA VTV?

La Verificación Técnica Vehicular es el control periódico del estado mecánico y de la emisión de gases contaminantes de los automotores y motocicletas. En todo el mundo, millones de vehículos la realizan obligatoriamente como requisito para circular. Entre nosotros, está prevista en la legislación vial nacional y provincial. Para ello, la Provincia de Buenos Aires ha dividido su territorio en once zonas VTV, donde se presta el servicio bajo el sistema de concesión privada con pago de canon al Estado Provincial. La Provincia, asimismo, controla la prestación del servicio a través del Ente Regulador de la Verificación Técnica Vehicular.

¿Quiénes deben concurrir a verificar?

Todos los vehículos radicados en la Provincia de Buenos Aires. (Particulares, comerciales y moto vehículos) Los plazos de exención se cuentan a partir de la fecha de la primera matriculación.

MOTOCICLETAS	
Hasta un año	A partir del año
Exento	Anual

Documentación necesaria para realizar la VTV

- Cédula Verde.
- Título de Propiedad (únicamente en la primera verificación).
- CUIT (si correspondiere).
- Documento de identidad del conductor.

La Verificación Técnica Vehicular es obligatoria también para las motos, aunque la realidad indica que son muy pocos quienes la realizan.

¿En qué consiste esta verificación?

La verificación consta de los siguientes controles:

- Luces de giro (las delanteras y traseras)
 - Luces de posición (delantera/s blancas y trasera/s roja)
 - Luces de circulación (Alta/Baja)
 - Luz de Stop
 - Bocina
 - Control de amortiguación delantera (uno sentado aprieta el freno delantero y se inclina hacia adelante forzando el sistema)
 - Control ambiental (del escape mediante sonda).
 - Poder de frenado (delantero y trasero)
- El trámite propiamente dicho no demora más de 30 minutos.

Una vez verificada la moto, la resolución puede ser de tres tipos:

- a) El vehículo es considerado apto y se otorga una oblea que el motociclista siempre debe llevar encima.
- b) La moto puede ser rechazada si no se encuentra en condiciones de circular y entonces existe un plazo de 60 días para su reparación y regreso a la planta verificadora. Volver a pasar por la VTV no implica un gasto extra dado que esta nueva verificación no tiene costo dentro de este plazo.
- c) Cuando el defecto del vehículo es leve, se dice que la oblea es provisoria y se entrega de manera condicional. La persona tiene un plazo de 60 días para reparar el defecto y volver a la planta para su control y aprobación. Tampoco hay que abonar la vuelta.

¿Qué pasa si no se realiza la VTV?

Ante un control policial, el motociclista puede sufrir una multa con la retención de la licencia de conducir y del vehículo según la ley 11430 en su artículo 23, reglamentado por el decreto 4103/95, ley 13927 en su artículo 39, reglamentado por el decreto 532/09.

Como primera medida usted antes de poder circular necesita sacar su licencia de conducir.

2 -LICENCIA DE CONDUCIR

La importancia de la licencia de conducir radica en poder determinar si la persona que quiere obtener su licencia esta apta para poder circular en la vía pública. Para determinarlo se ha establecido que es necesario tomar un curso teórico-práctico para la seguridad vial, un examen psicofísico, un examen teórico, un examen práctico de idoneidad conductiva y un examen de detección de fallas tanto teórico como práctico.

Las clases de licencias se clasifican de la siguiente manera



Clase A: Para ciclomotores, motocicletas y triciclos motorizados. Cuando se trate de motocicletas de más de 150 c.c. de cilindrada, se debe haber tenido previamente por dos años habilitación para motos de menor potencia, excepto los mayores de 21 años.

A.1

Ciclomotores hasta 50 c.c.

A.2

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

A.2.1

Motocicletas (incluidos ciclomotores y triciclos) de hasta ciento cincuenta centímetros cúbicos (150 cc) de cilindrada. Para los menores de 21 años se debe

acreditar habilitación por dos (2) años para ciclomotor.

A.2.2

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

A.3

Motocicleta (incluidos ciclomotores y triciclos) de más de trescientos centímetros cúbicos (300cc) de cilindrada.

A.4

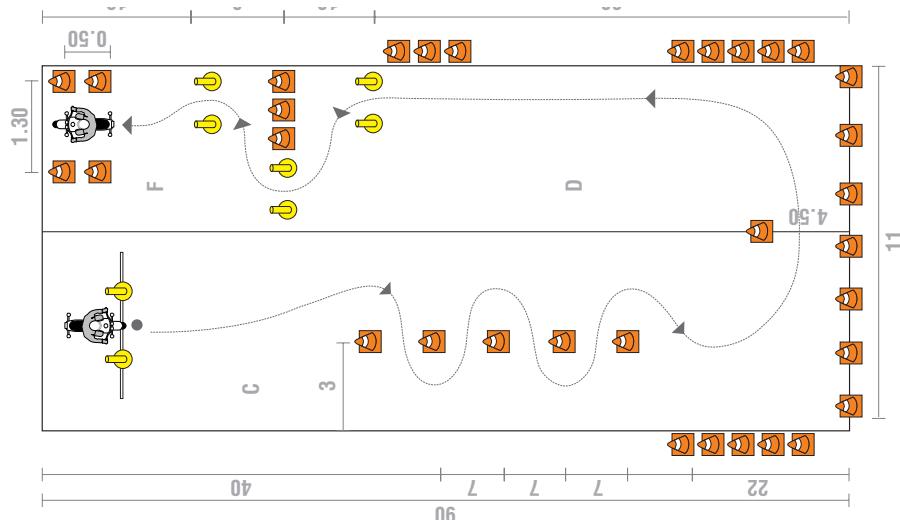
Motocicletas (incluidos ciclomotores y triciclos) de cualquier cilindrada incluyendo ciclomotores, triciclos, contemplados en los puntos precedentes de la presente clase, que sean utilizados para el transporte de toda actividad comercial e industrial.

REQUISITOS PARA OBTENER LA LICENCIA NACIONAL DE CONDUCIR

- Documento nacional de identidad
- Declaración jurada de padecimiento de afecciones y grupo sanguíneo
- Curso teórico-práctico de Educación para la seguridad vial
- Examen psico-físico que evaluará:
 - aptitud física
 - aptitud visual
 - aptitud auditiva
 - aptitud psíquica.
- Examen teórico
- Examen teórico práctico sobre detección de fallas de los elementos de seguridad de los vehículos
- Examen práctico de idoneidad conductiva

- Examen práctico de idoneidad conductiva

EJEMPLO DE EXAMEN PRÁCTICO PARA LA OBTENCIÓN DE LA LICENCIA NACIONAL DE CONDUCIR



PERMISOS PARA CICLOMOTORES Y MOTOCICLETAS

Maniobra circular sobre una franja de anchura limitada.

Partiendo de la posición inicial, el aspirante realizará esta maniobra que consistirá en circular a velocidad reducida y uniforme, en primera relación de marcha, por una franja de anchura y longitud limitadas, sin salirse de ella ni perder el equilibrio.

La franja estará delimitada a ambos lados por cualquier sistema que permita detectar la salida de la misma.

A- Zig-zag entre conos a velocidad reducida.

El aspirante efectuará, en primera relación de marcha y a velocidad reducida, giros a derecha e izquierda alternativamente sorteando cinco jalones, sin salirse de

la zona delimitada y sin arrollar, desplazar o derribar ningún jalón. La maniobra se iniciará por la derecha del primero, según tráfico.

E- Circulando, el aspirante aumentará progresivamente la velocidad, cambiando a segunda relación de marcha para alcanzar una velocidad de 30 km/h como mínimo. A continuación frenara con precisión dentro del espacio delimitado, pero sin llegar a rebasar la marca transversal de detención.

— La aceleración será ágil y sin tirones, los cambios sin rascados, manteniendo en todo momento el equilibrio.

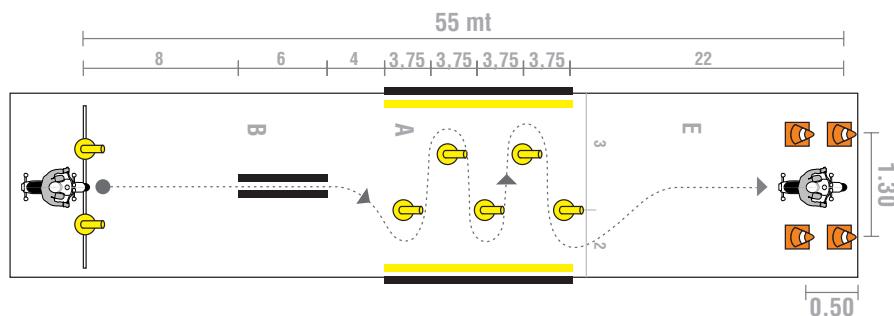
La detención será sin que se apague el motor.

C- Zig -Zag entre conos

El aspirante, partiendo de la posición de reposo, realizará los cambios de marcha necesarios en su caso, para alcanzar una velocidad mínima de 30 km/h ; a continuación y sin reducir esta velocidad, describirá giros a derecha e izquierda alternativamente sorteando cinco conos, sin arrollar, desplazar o derribar ninguno. La maniobra se iniciará por la izquierda del primero, según gráfico.

D- Sortear un obstáculo

El aspirante realizará los cambios de marcha necesarios para alcanzar la velocidad de 50 km/h como mínimo en el primer paso señalizado y sin reducir dicha velocidad, sorteará el obstáculo desplazándose hacia un lado para llevar de nuevo la motocicleta a la línea



ES IMPORTANTE SABER QUE...

La Resolución 224/14 que el gobierno de Daniel Scioli puso en marcha el 5 de abril de 2014 determina la obligatoriedad para los acompañantes del uso de cascos y chalecos reflectantes con el dominio del moto vehículo impreso.

También la actual gestión provincial apunta al cumplimiento de la normativa vigente desde Agosto de 2008 con el Decreto 1891/08 para el adecuado manejo de ciclomotores y motos donde se destaca el “**Programa sin Casco no hay Nafta**”, la norma dispone que los expendedores de combustible de la Provincia no suministren este producto a los conductores de moto vehículos, cuando no lleven el casco reglamentario puesto.

PREGUNTAS FRECUENTES...

¿Dónde puedo conseguir el chaleco reflectario?

En cualquier lugar homologado que venda ropa de seguridad y de trabajo.

¿Cómo se aplica atrás el número de patente en el chaleco?

Debe ir entre las dos bandas del chaleco. Llevará adherido en letras y números reflectantes, la identificación de dominio del moto vehículo, sin que coincida con el color de fondo del chaleco. La dimensión mínima de cada letra y número será de diez centímetros (10 cm.) de alto, seis centímetros (6 cm.) de ancho y el ancho interno de cada letra y número de un centímetro y medio (1,5 cm) y en un recuadro color negro de diez centímetros (10 cm) de alto y treinta y uno centímetros (31 cm.) de base.

Si circulo sólo ¿debo llevar el chaleco?

No, sólo en los casos de delivery o mensajería

Si circulo con acompañante y sin el chaleco ¿de cuánto es la multa que debo pagar?

Entre 50 y 100 UF .Una UF (Unidad Fija) es el precio de un litro de nafta de mayor octanaje del último bimestre.

Si me retienen la licencia, ¿cuándo me la devuelven?

Si la infracción fue cometida en una ruta provincial o nacional dentro de la Provincia de Buenos Aires se debe pagar la multa e ir a retirar la licencia del juzgado que corresponda.

En los casos de los municipios se debe respetar el procedimiento que tenga cada uno.

¿También me retienen la moto?

Existe la posibilidad de que te retengan la moto

¿Cómo se aplica el número de patente en el casco?

La dimensión mínima de cada letra y número será de tres centímetros (3 cm.) de alto, dos centímetros (2 cm.) de ancho y el ancho interno de cada letra y número de medio centímetro (0.5 cm), como así también la identificación dominial será adherida en los laterales derecho e izquierdo del casco reglamentario en la mentonera. Todo en un recuadro color negro de cuatro centímetros (4 cm) de alto por quince y medio centímetros (15.5 cm) de ancho.

¿Qué pasa si circulo sin casco?

Se realizará la retención de licencia y del vehículo más la multa correspondiente.

8

CUATRICICLOS

La circulación de cuatriciclos en las calles y rutas de nuestro país no se encuentra reglamentado debido a esto su circulación está prohibida ya que su uso se encuentra limitado al ámbito rural o de esparcimiento. Si decide utilizar para cualquiera de estas dos opciones recuerde que debe utilizar todos los elementos de seguridad disponibles que garanticen el cuidado de su vida.

Asimismo consultar si su municipio tiene zonas geográficas habilitadas para su circulación y tramitar los permisos necesarios para tal fin.

ÍNDICE

05	Introducción
09	1-FUNCIONAMIENTO DE LA MOTOCICLETA
09	1.1 - Motociclistas
10	El Soporte
10	La horquilla delantera
11	El motor
11	El sistema eléctrico
11	El sistema de combustible
12	El sistema de escape
12	El sistema de refrigeración
13	1.2 - La transmisión
13	La cadena, el piñón y la corona
13	El árbol articulado o cardán
14	Correa dentada
14	Los frenos
15	1.3 - Los neumáticos y las ruedas
15	Los neumáticos
17	Las ruedas
17	Las luces
18	Los espejos
21	2-SEGURIDAD PASIVA
21	2.1 - El Casco
24	2.2 - Nuevos elementos de seguridad pasiva
27	3-TÉCNICAS DE CONDUCCIÓN
27	3.1 - Postura
28	3.2 - La mirada
30	3.3 - Frenada
31	3.4 - Conducción en curva
35	3.5 - Conducción con acompañante
35	3.6 - Condiciones climáticas adversas
38	3.7 - Caídas
39	4-SEGURIDAD VIAL
39	4.1 - Visibilidad
40	4.2 - Fatiga
40	4.3 - En caso de accidentes
43	5-SEÑALAMIENTO VIAL
43	5.1 - Conceptos Generales

44	5.2 - Señales Verticales
49	5.3 - Demarcación horizontal
51	5.4 - Señales luminosas
54	6- LAS INFRACCIONES DE TRÁNSITO
54	6.1 - Normativa Vigente
54	6.2 - La autoridad de controlador o comprobación
56	6.3 - Gestión de infracciones
56	6.4 - Clasificación de las faltas de transito
59	6.5 - Medidas cautelares
59	6.6 - Retención preventiva
62	6.7 - Sanciones
65	6.8 - Dirección Provincial de Política y Seguridad Vial
74	7- REQUISITOS PARA CIRCULAR EN MOTOVEHICULO
75	7.1 - Verificación Técnica Vehicular
75	Que es la VTV
75	Quienes deben concurrir a verificar
74	Documentación necesaria para realizar la VTV
77	2. La Licencia de Conducir
78	Requisitos para obtener la licencia nacional de conducir
79	Permisos para ciclomotores y motocicletas
79	Ejemplo del examen práctico
81	Preguntas frecuentes
83	7-Cuatriciclos

Producido por la Dirección Provincial de Política y Seguridad Vial

Director Provincial de Política y Seguridad Vial

D. José Manuel Molina

Director de Licencias de la Provincia de Buenos Aires

Dr. Juan Vetere

Colaboración y Agradecimientos

Técnicos en Seguridad Vial – Juan Amigorena , Ariel Lizzano

Jefe de departamento de Licencias de la Provincia

Leonardo Lampugano

Departamento de Licencias de la Provincia de Buenos Aires

María Paula Arreguez, Geraldina Dorsa, Micaela Henning, Rodrigo Porras

Gobernador de la Provincia de Buenos Aires
D. Daniel Osvaldo Scioli

Jefe de Gabinete de Ministros
Lic. Alberto Pérez

Subsecretario de Coordinación Gubernamental
Dr. Emiliano Baloira

Director Provincial de Política y Seguridad Vial
D. José Molina

Director de Licencias de Conducir
de la Provincia de Buenos Aires
Dr. Juan Vetere