

Manual de conducción vehicular práctica: AUTOMÓVIL

Nivel básico

Año 2021

Buenos Aires Ciudad

Vamos Buenos Aires

Jefe de Gobierno
Horacio Rodríguez Larreta
Secretario de Transporte y Obras Públicas
Juan José Mendez
Subsecretaria de Planificación de la Movilidad
Lucila Capelli
Directora General de Diseño e Implementación
Clara Sanguinetti
Gerente Operativo de Educación y Convivencia Vial
Pablo La Spina

Elaboración del informe
Rocío Herrera y Walter Pueblas
Revisores
Analía Gómez y Pablo Alvarenga
Diseño gráfico
Romina Arce

Bibliografía[1]

Manual de Planificación de Aprendizaje de Conducción Segura y Responsable, 2020. Diego Juan Abal.

1/ El presente informe ha sido posible gracias a la colaboración de Diego Juan Abal, quien, con el objetivo de tomar como base, ha prestado los derechos del manual de su autoría.

PRESENTACIÓN

Conducir un vehículo es una actividad compleja que no solo implica incorporar cuestiones técnicas sino que también depende de la actitud. Si se compara con aprender a caminar, a una persona de temprana edad no sólo se le enseña el movimiento de las piernas sino también de dónde y cómo sostenerse, cómo frenar y mantener el equilibrio, cómo evitar lastimarse, etc.

Algo similar ocurre con la conducción: no solo se debe aprender a "mover" un vehículo sino que se deben incorporar conceptos de cuidado propio y hacia terceras personas ya que la vía pública es un lugar de convivencia y debe ser seguro y respetuoso para todas las personas.

Es por ello que el presente manual se desarrolló con el objetivo de brindar herramientas a las personas que quieren enseñar a otras, la forma más segura de conducir un vehículo, recordando que únicamente se puede hacer en lugares o zonas habilitadas para tal fin (en la Ciudad de Bs. As., es la pista de aprendizaje ubicada en Av. Roca 5452).

Tradicionalmente, quien se ofrece a instruir suele ser alguien de confianza. Entonces, lo más probable, es que tenga conocimientos previos sobre la personalidad, necesidades y el por qué quiere aprender, y esto puede resultar de mucha utilidad ya que permite armar la o las clases en función de dicha información y así crear la estrategia más eficiente de aprendizaje de acuerdo al aprendiz.

Es fundamental que antes, durante y al finalizar el proceso de aprendizaje se haga hincapié en incorporar conceptos de valor y comprensión por las normas, de entender para qué y por qué existen, y de la enorme responsabilidad que representa conducir un vehículo. Si bien muchas maniobras de conducción se aprenden por repetición es importante que algunos conceptos sean incorporados a través del entendimiento/comprensión integral.

Como primera recomendación, el aprendizaje debe ir de lo fácil a lo difícil, si no se afianzó determinado conocimiento y/o destreza, no se debe pasar a la siguiente avanzando en complejidad. Cada aprendiz tiene su propio tiempo para incorporar conocimientos, por ende, si en alguna ocasión no se siente con ganas o con buena predisposición, es preferible posponer la clase para otro momento. Su lenguaje gestual es información útil para saber si la persona está nerviosa, cansada, temerosa, distraída o con exceso de confianza, lo cual ayudará a decidir cómo continuar con la clase.

Como segunda recomendación, antes de comenzar la clase se debe tener en claro lo que se va a enseñar. Si se transmiten dudas al aprendiz, se puede generar una reacción negativa y de desconfianza. Los conceptos deben ser claros y entendibles y no hay que dar por sobreentendido conocimientos básicos. Resaltar los aciertos y realizar preguntas sencillas que puedan ser respondidas con facilidad, no sólo generará confianza sino también ganas de seguir progresando.

Sin embargo, no debe obviarse el hecho de darle valor al error: corregir los errores técnicos a medida que van sucediendo y así evitar los llamados "vicios" en la conducción que suelen observarse en conductores con experiencia y que son difíciles de modificar cuando se convierten en hábitos. Si la persona se da cuenta por sí sola de su error basta sólo con indicar cómo evitarlo en el futuro, si por el contrario no lo nota, es conveniente marcarlo y volver a practicar el ejercicio. Siguiendo esta línea, es muy productivo que comprenda las posibles consecuencias de los mismos, siempre evitando la descalificación, ya que puede afectar su autoestima retrasando o anulando por completo el aprendizaje.

Por último, cuando se asume la tarea de enseñar a conducir, se debe tener en cuenta la enorme responsabilidad que representa ya que los siniestros viales son una de las primeras causas de personas fallecidas y lesionadas graves o leves, no sólo en Argentina, sino en el mundo entero. De esta manera, la Organización Mundial de la Salud (OMS) considera a esta problemática como una pandemia. Cualquier incidente de tránsito, por menor que sea, tiene un impacto no sólo en aquellas personas que conducen, sino también, en la sociedad en general.

ÍNDICE

PASO 1 04

POSICIÓN DEL MANEJO

1. Ubicación del asiento/butaca
2. Posición de las piernas
3. Ubicación de las manos en el volante
4. Uso del cinturón de seguridad, embarazadas y SRI
5. Apoyacabezas
6. Uso y posición de los espejos retrovisores
7. Puntos ciegos

COMENZANDO A CONDUCIR

1. Puesta en funcionamiento
2. Punto de retención
3. Técnica de frenado

PASO 2 15

CAPACIDAD DE ANTICIPACIÓN
MOVIMIENTOS SUAVES Y DE PRECISIÓN

PASO 3 19

MANIOBRABILIDAD DEL VOLANTE
PRUEBA DE ZIG ZAG

PASO 4 22

MARCHA ATRÁS

PASO 5 24

ESTACIONAMIENTO EN PARALELO

- Técnica de estacionamiento
  1. Método perspectiva delantera
  2. Método perspectiva trasera

PASO 6 27

CONVIVENCIA EN EL TRÁNSITO

- Velocidad máxima
- Manejo de día, noche y con lluvia
- Cruce de bocacalles
- Cómo girar en una bocacalles

PASO 7 30

VÍAS RÁPIDAS

- Avenidas
- Autopistas

MANEJO EN RUTA

- Sobrepaso

PASO 8 35

SITUACIONES ADVERSAS

- Niebla
- Lluvia
- Curvas
- Cruce ferroviario
- Pendientes
- Caja automática

REFLEXIONES FINALES 38

LA IMPORTANCIA DE UN BUEN INSTRUCTOR O INSTRUCTORA

PASO 1

POSICIÓN DE MANEJO

La tarea de enseñar a conducir comienza mucho antes de subirse al vehículo. Es muy importante que tanto quien enseña como quien aprende conozca las normas básicas de tránsito. Por ello se recomienda leer la Ley de Tránsito de la Ciudad 2148 y el Manual del Conductor/a del GCBA ya que serán de utilidad para complementarlo con el manejo del vehículo en sí mismo.

Ahora bien, quien decide aprender a conducir debe adquirir conocimientos para manejar cualquier modelo de vehículo de su tipo y, no solamente con el que se va a rendir examen. Por ello, es fundamental recrear la posición de manejo con el objetivo de obtener la versatilidad suficiente que le permita poder cambiar de vehículo sin inconveniente alguno.

1. Ubicación del asiento/butaca:



Sentarse en la butaca colocando:

1. La espalda contra el respaldo.
2. La cadera lo más atrás posible (no utilizar almohadones ya que pueden provocar deslizamiento).

2. Posición de las piernas:

1. Apretar el embrague a fondo
2. y dejar la pierna semiflexionada (sentarse muy lejos respecto de los pedales puede reducir hasta un 20% la capacidad de aplicar bien los frenos).





1. Colocar el respaldo de forma tal que los brazos queden flexionados (si se los mira de costado, el brazo y antebrazo, deberían representar las agujas de un reloj formando las 10:10 h).

3. Ubicación de las manos en el volante:

Ubicar las manos en la mitad del volante (mirándolo desde nuestra óptica e imaginando un reloj nuevamente, deberían representar las 9:15 h).

Tomar el volante, colocando los dedos pulgares hacia arriba ya que que ante el disparo del airbag, automáticamente la mano soltará al mismo.



4. Cinturón de seguridad:



1. Debe instalarse de modo que la parte superior quede cruzada sobre la clavícula y descienda por el centro del pecho

2. y la parte inferior pase sobre la cadera (por debajo del abdomen).

Embarazadas: cómo utilizarlo

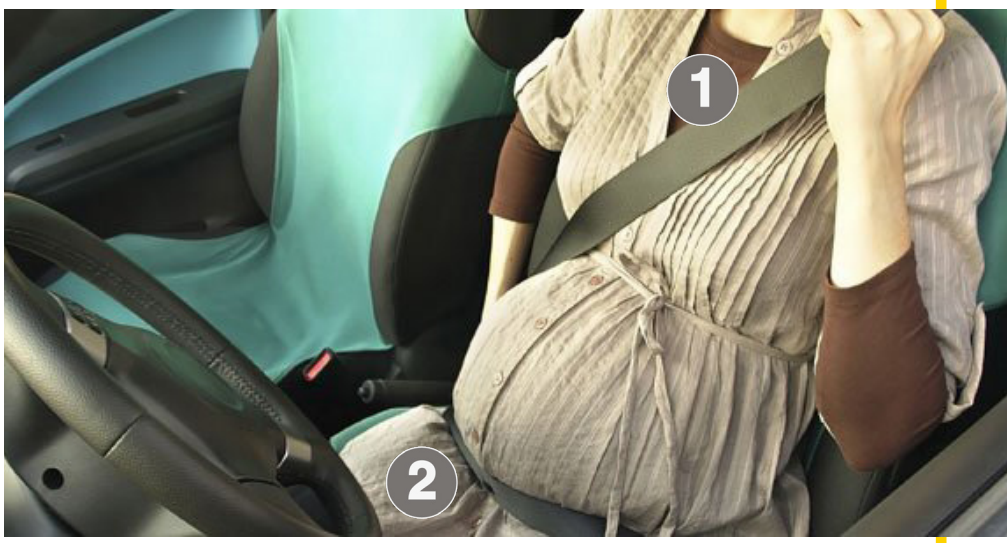
En el caso de embarazadas hay que modificar los ajustes del volante y del asiento tantas veces como sea necesario durante la gestación, logrando una separación mínima entre el abdomen o el tórax y el volante de 25 centímetros.

Si el volante es ajustable en inclinación, conviene dirigirlo hacia el pecho cuando se conduce, nunca hacia la cabeza ni hacia el abdomen:

Es importante llevarlo de la forma correcta:

1. La banda diagonal debe ir ajustada sobre el hombro y el esternón, sin que roce el cuello ni se ubique sobre los senos.

2. La banda horizontal debe colocarse por debajo del abdomen asegurándose que queda ajustada a los huesos de la cadera y no se suba hacia el abdomen.



SRI menores de 12 años:

Deben usar un Sistema de Retención Infantil, que son “sillitas” y otros dispositivos de sujeción homologados que permiten transportarlos en el asiento trasero de forma segura en los automóviles.

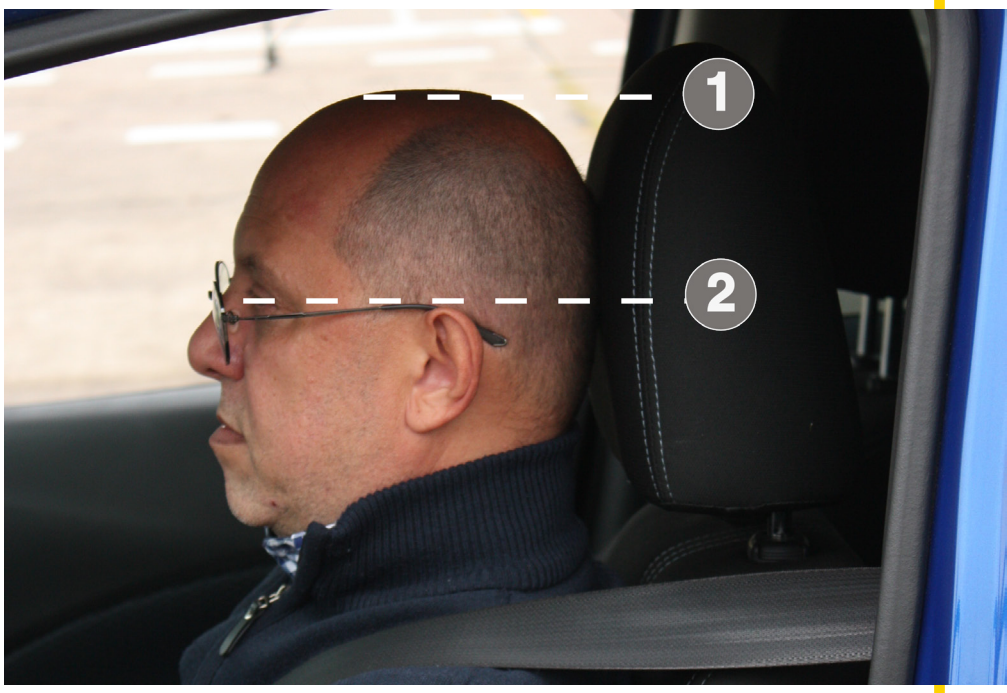
Existen distintos grupos de SRI (0, 0+, 1, 2 y 3) y cada uno de ellos tiene ciertas características que deben ser tomadas en cuenta a la hora de elegir el dispositivo a utilizar:



5. Apoyacabezas:

1. Posicionar su parte más elevada a la altura superior de la cabeza.

2. Posicionar su parte central a la altura de la línea de los ojos.



6. Uso y posición de los espejos retrovisores:

Existen tres posiciones diferentes para colocarlos.



En ciudad:
se debe ver el comienzo del vehículo en el lado interno del espejo, reflejándose sólo el 10 % de la parte trasera del vehículo.

En ruta:
hay que observar más respecto del horizonte trasero, por lo que hay que cerrarlo un poco más.





En estacionamiento:
ubicarlos de tal forma que pueda observarse el cordón en la mitad del espejo (consultar con el manual del fabricante si el vehículo tiene sistema para posicionar el espejo del lado derecho en maniobra de estacionamiento).

Respecto de su uso: no es necesario mirar los espejos todo el tiempo mientras se conduce sino que sólo hay que observarlos en determinados momentos como, por ejemplo, al cambiar de carriles, girar, hacer un sobrepaso o realizar marcha atrás. Naturalmente, quien está aprendiendo a conducir tiende a poner su mayor atención en lo que sucede detrás que delante del vehículo, cuando en realidad debe estar atento a los obstáculos fijos y móviles que tiene delante.

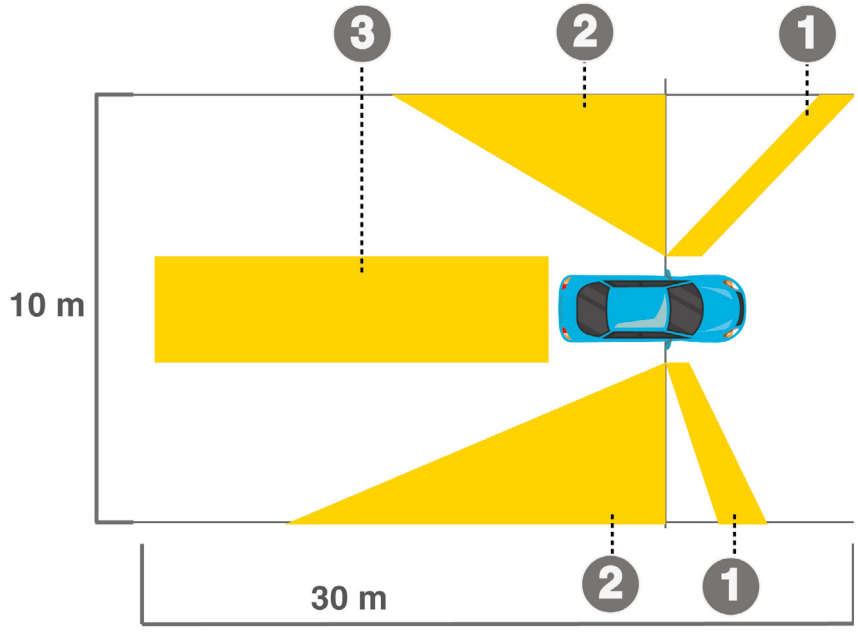




Para calcular la velocidad relativa de un vehículo que viene detrás, hay que mirarlo una vez, esperar unos segundos y volver a hacerlo. Si está más cerca (visualmente más grande) significa que viene a una velocidad superior a la propia.

7. Puntos ciegos:

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



Las zonas amarillas indican los puntos ciegos en los que no se tiene visibilidad:

1. Delantero
2. Lateral
3. Trasero

Punto ciego lateral:
la persona que está enseñando descenderá y se colocará al costado derecho del vehículo (detenido y con el motor apagado) para que, quien esté aprendiendo, observe cómo ésta aparece y desaparece de su campo visual.





Punto ciego trasero:
quien enseña descenderá, se colocará detrás del vehículo (detenido, con el motor apagado) y se agachará hasta la altura de un metro aproximadamente para que el o la aprendiz experimente lo peligroso que puede ser dar marcha sin tener la certeza de que no hay nadie ni nada detrás (antes de hacerlo, es recomendable bajarse y hacer un chequeo visual).

CONOCIMIENTO DEL VEHÍCULO

1. Puesta en funcionamiento:

Antes de poner el vehículo en marcha, es aconsejable leer el manual del fabricante para verificar los comandos del vehículo e interiorizarse con los mismos. Entender cómo funciona y para qué sirve cada botón, pedal o control, hará que, en caso de que algo inesperado suceda, se pueda resolver la situación de la mejor forma.

Si bien son generalmente universales y su ubicación prácticamente es igual en todos los vehículos, no está demás probarlos antes de arrancar dado que mientras se conduce será riesgoso. Lo mismo sucede con los sistemas de seguridad activa y pasiva, en determinados vehículos y en determinadas condiciones, hay que desactivar algún sistema electrónico para poder atravesar el obstáculo o lugar. Al encenderlo, es conveniente apretar el embrague por dos motivos: para desestimar el peligro que puede implicar si se hallara erróneamente colocada alguna marcha, y para que el motor encienda desacoplado del sistema de transmisión.

Una vez en posición correcta y con el motor en marcha:

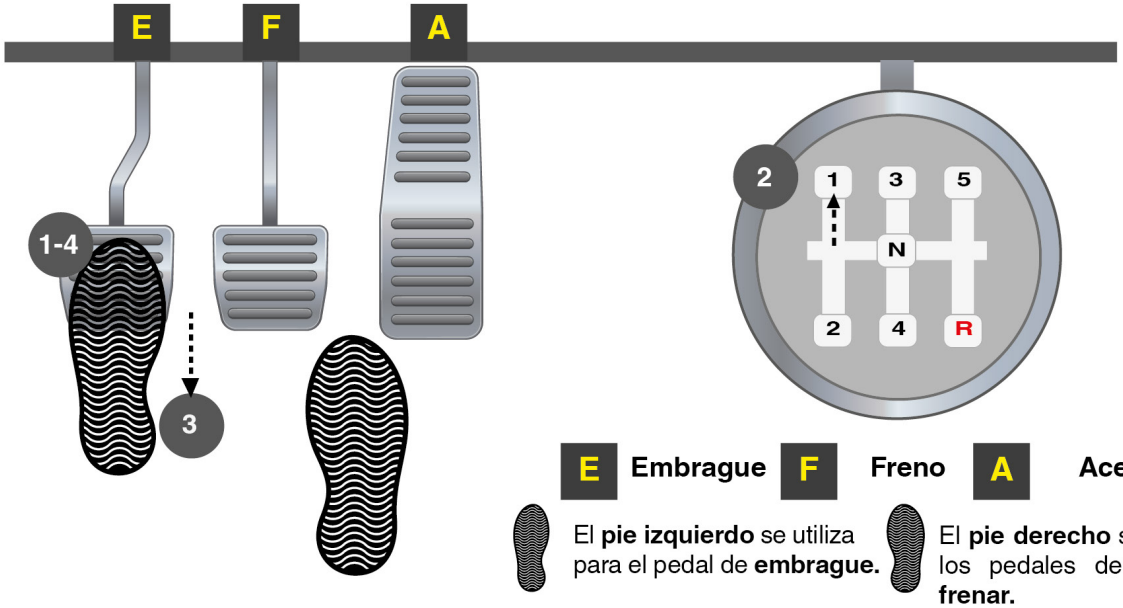
1. Oprimir el pedal del embrague.
2. Colocar todas las marchas (desde la más baja a la más alta, sin saltear ninguna), empujando la palanca de cambios en lugar de agarrarla. No hay que hacer fuerza con ella. Si el paso de los cambios requiere de mucha fuerza o bien, no está totalmente apretado el embrague, o hay algún desperfecto en el sistema.



Logrado eso, volver a hacerlo pero mirando hacia adelante (como si se estuviese conduciendo) para interiorizarse sobre dónde está la palanca de cambios y cómo manipularla sin necesidad de observarla directamente.

2. Punto de retención:

Para hallarlo hay que:



E **Embrague** **F** **Freno** **A** **Acelerador**

El **pie izquierdo** se utiliza para el pedal de **embrague.**

El **pie derecho** se utiliza para los pedales de **acelerar y frenar.**

1. Oprimir el embrague.
2. Colocar primera.
3. Comenzar a soltar el pedal (sin acelerar) hasta que el vehículo comience a vibrar (sin llegar a moverse). Comienza a "pasar algo". Ese es el punto de retención.
4. Una vez ubicado, volver a presionar el pedal hacia el fondo.

Es recomendable repetir 5 veces esta acción para lograr memorizar donde se encuentra el punto de retención y así poder poner en movimiento el vehículo de forma suave y controlada.

Tanto para la persona que está aprendiendo como para la que enseña, el momento de poner al vehículo en movimiento genera cierto nerviosismo. Por ello, primero hay que aprender a hacerlo lentamente y, una vez mecanizado, ir incorporando mayor velocidad.

Una vez hallado el punto de retención, comenzar a soltar levemente el mismo y así el vehículo se pondrá solo en movimiento. Es importante recordar que únicamente se podrá colocar el pie a la izquierda del pedal del embrague cuando se haya soltado por completo.



Un error muy común es creer que hay que acelerar un vehículo para que se mantenga en movimiento. Esta forma de poner en circulación el auto sin apretar el acelerador se lo conoce como "ralentí".

Dar una vuelta en modo "ralenti" y con el cambio puesto en primera para así poder verificar la posición de manejo, el dominio del volante, el uso de los espejos y la perspectiva desde su ubicación.

El paso siguiente será oprimir el acelerador utilizando una fuerza que vaya de menor a mayor y luego soltar dicho pedal para ir incorporando paulatinamente el uso del freno motor, o sea, desacelerar.

3. Técnica de frenado:

Existen 3 tipos o sistemas de freno en un vehículo:

- Freno motor: el más utilizado y menos conocido popularmente.
- Freno de servicio o pedal de freno: el más incorporado.
- Freno de estacionamiento o freno de mano.

No sólo hay que enseñar a mover el auto sino también a frenarlo. Por ello, desde la primera clase el o la aprendiz debe saber cómo responde el vehículo ante una acelerada profunda y ante una frenada de emergencia.

Con todas las medidas de seguridad y calculando el entorno, oprimir fuertemente el pedal del acelerador sin tomar mucha velocidad para conocer con qué capacidad cuenta el vehículo en caso de tener que realizar una maniobra frente a un imprevisto. Con sólo oprimir fuerte se pueden dimensionar las posibilidades de reacción del mismo, por lo cual, no hay necesidad de circular a gran velocidad.

Para aprender a detener el vehículo por completo, mientras se está en movimiento, apretar primero el pedal de freno y, antes de terminar de frenar, oprimir el pedal de embrague. No a la inversa. De esta forma, se utilizarán correctamente los sistemas de freno motor y freno de servicio (pedal) y el motor no se apagará.

Si el vehículo se desplaza a cierta velocidad y se oprime el embrague primero en lugar del freno, el efecto logrado es igual al momento de lanzar o soltar una bola de bowling. Una vez soltada, no se tiene el control de la situación y el auto en esta situación sigue lanzado hacia adelante con menos control del debido.

Ahora bien, enseñado ese primer paso de frenado o detención completa, es aconsejable pasar al aprendizaje de una situación de frenado de emergencia, el cual es un escenario muy frecuente al momento de salir a la vía pública ya sea para evitar el impacto con otro vehículo o para no colisionar a algún peatón o ciclista.

El procedimiento es sencillo: pisar a fondo el pedal de freno, verificando, de ser posible, que por detrás no viene nadie. De allí la importancia de llevar una correcta postura de manejo: si la pierna está extendida, para ir al fondo del pedal, podría derivar en una mayor distancia de recorrido.

Cuando se practica esto, es fundamental, que quien enseña, genere avisos imprevistos con el fin de aprender a resolver una situación de frenado extremo desde los inicios de la conducción sin importar que se apague el motor. Lo único importante es no poner en riesgo la vida de nadie. En consecuencia, la frenada, frente a una emergencia probablemente no será suave.

Por otro lado, los objetos sueltos pueden resultan muy peligrosos ya que por efecto de la inercia, cualquier objeto que viaje suelto en un automóvil (lentes, celular, llaves o similares) continúa su marcha hacia delante y multiplica, por efecto de la velocidad, la fuerza con la que golpearía a cualquier ocupante, hasta por cuarenta veces su peso a tan sólo 50 km/h. La forma de evitarlo es situar todos estos objetos en el baúl y/o en los compartimientos interiores de los vehículos (como la guantera).

PASO 2

CAPACIDAD DE ANTICIPACIÓN

Desde el inicio, y durante todo el desarrollo de las clases, es importante realizar el ejercicio de preguntar por las cuestiones reglamentarias que se vayan presentando a lo largo de la práctica, por lo que es fundamental conocerlas de antemano para evitar complejizar la actividad de quien está aprendiendo. Este ejercicio no sólo sirve para incorporar y reforzar el conocimiento por las normas sino también, tomar conciencia de las posibles consecuencias por no respetarlas. Y aunque la práctica se realiza en un lugar cerrado y seguro como la Pista de Aprendizaje, con personal idóneo que guía y orienta, en algún momento se conducirá en la vía pública.

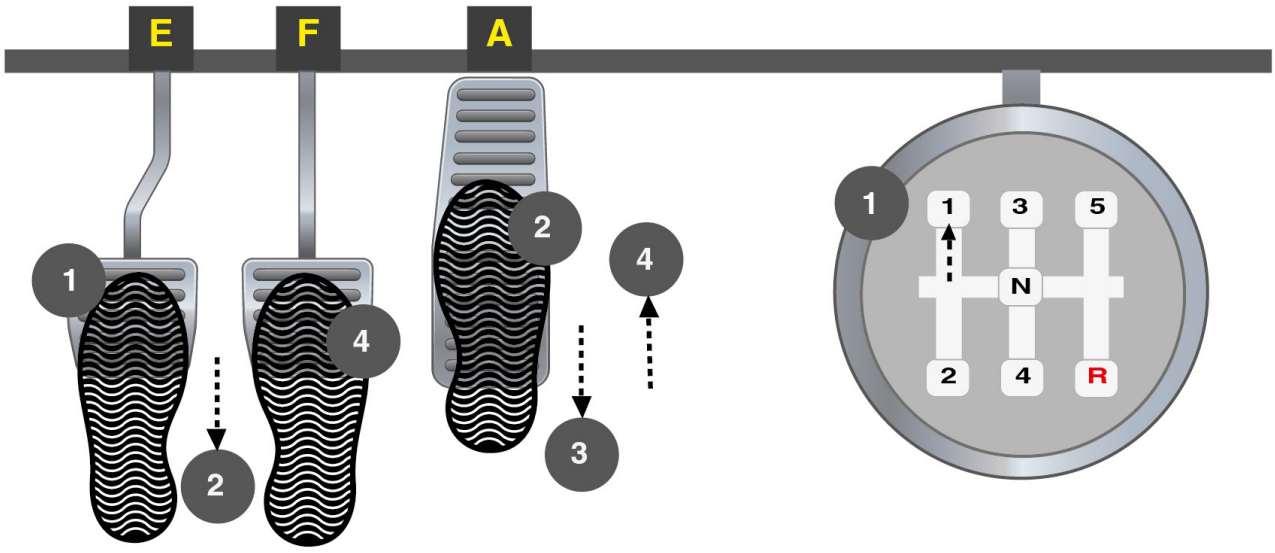
Dicen que la mejor forma de aprender es enseñando. En este segundo paso, la persona que está aprendiendo, explicará exactamente lo mismo que se le enseñó en la o las clases anteriores.

Sentarse al volante e indicar cuál es la posición de manejo ideal: cómo se regulan los espejos, cómo se usan las marchas y lograr cambiarlas mirando hacia delante, qué es un punto ciego.

Quien enseña se pondrá al volante y la que está aprendiendo buscará los lugares donde no son vistos desde el puesto de mando.

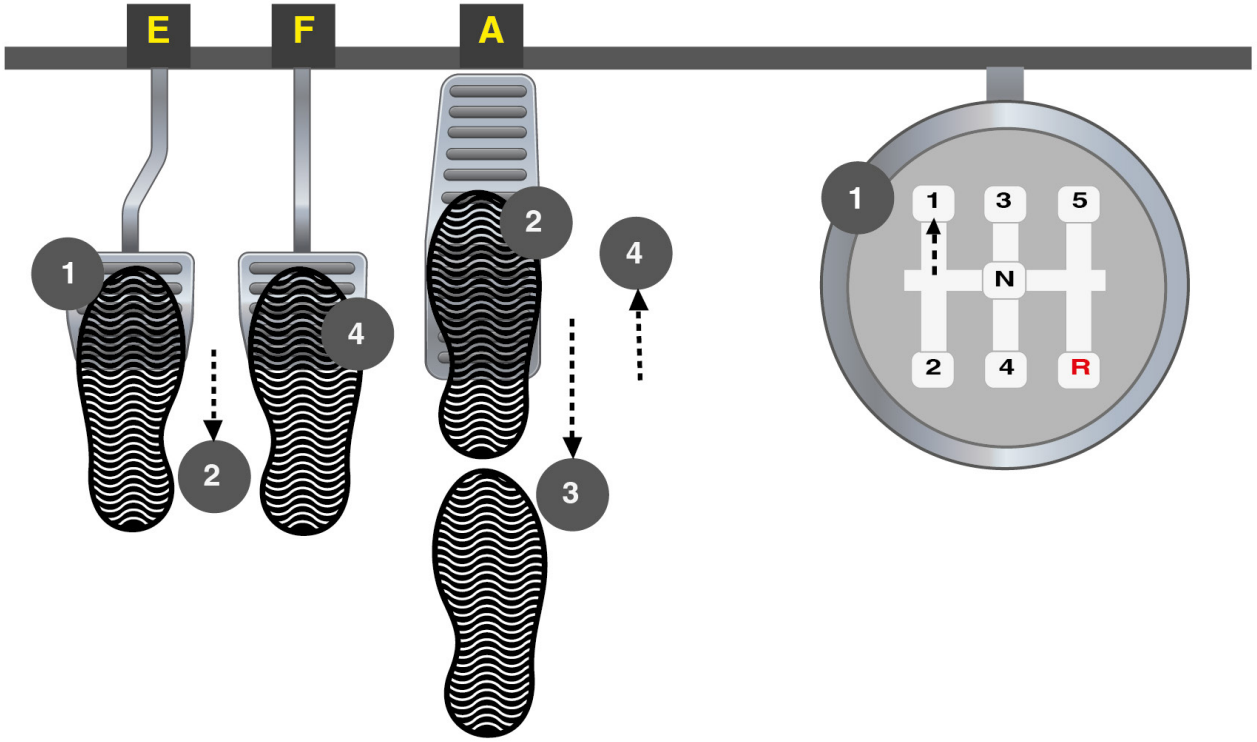
Se recomienda incorporar la práctica de bajarse del vehículo para chequear las medidas (en condiciones seguras) y así aprender a "medir" el vehículo mentalmente.

Una vez que se pone en funcionamiento el motor, hay que comenzar a buscar el punto de retención y memorizarlo para luego ir poniéndolo lentamente en movimiento de la siguiente manera:



1. Avanzar en primera marcha.
2. Desplazarse en ralentí y acelerar.
3. Soltar de a poco el acelerador y probar el freno motor.
4. Acelerar un poco más y bajar la velocidad utilizando el pedal de freno pero sin detenerlo por completo.

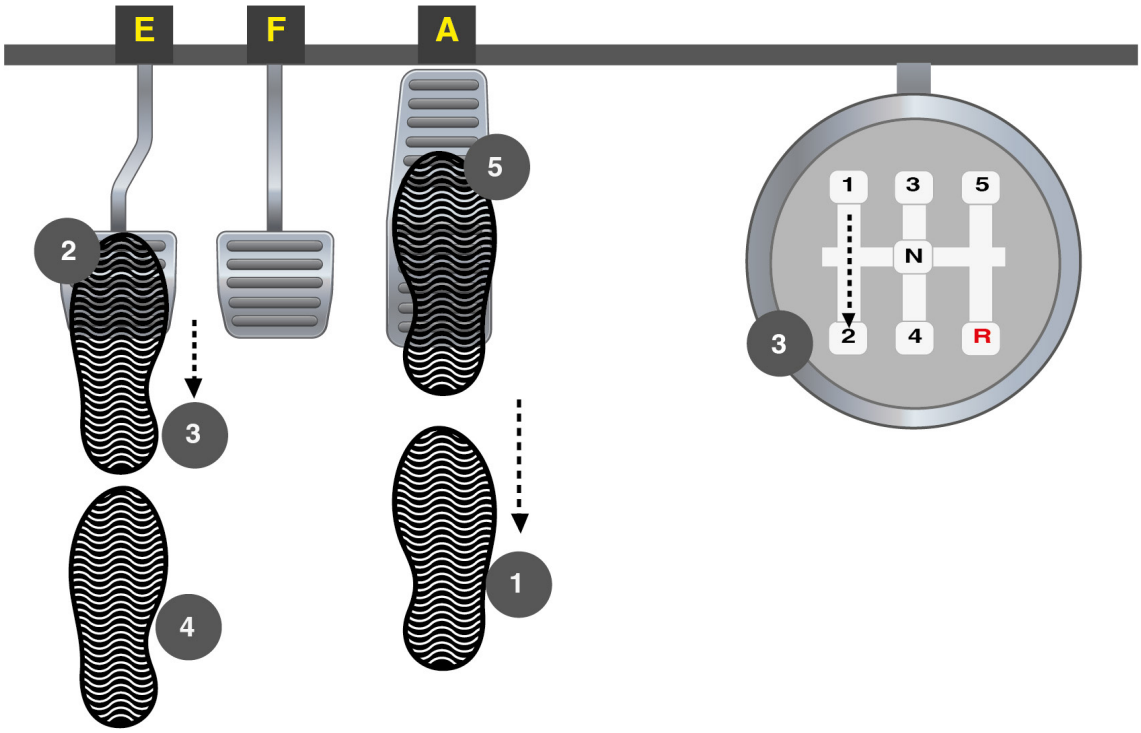
Conducir un vehículo implica tener que resolver contingencias. Por ello, es recomendable hacer maniobras sencillas para conocer cómo se puede subir y bajar la velocidad, y con qué herramientas se cuenta para resolver esa situación. Se deberá desarrollar la capacidad de tomar decisiones y para ello, se deberá contar con información, la cual se consigue observando constantemente no sólo lo que sucede cerca del vehículo sino también lo que sucede más adelante en la arteria por la que se circula. Es decir, esta capacidad de anticipación implica que se debe tener en cuenta tanto al vehículo que lo antecede como a los tres vehículos siguientes que circulan por delante para evitar sorpresas.



Ejercitar la capacidad de anticipación:

1. Poner el vehículo en movimiento en primera marcha.
2. Desplazarse en ralentí y acelerar.
3. Frenar con el freno motor ir deteniendo el vehículo de manera programada.
4. Subir la velocidad, frenar con el freno de servicio ante una emergencia.

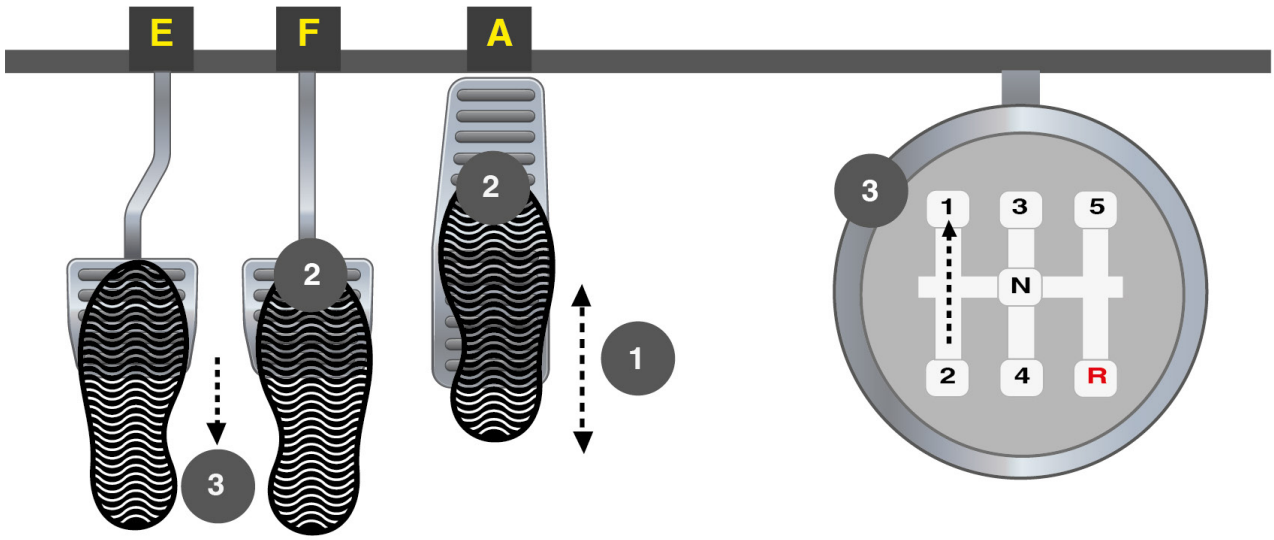
Ahora hay que colocar segunda: lo primero a transmitir es que, idealmente, las velocidades se cambian en recta. No se hacen doblando, ni subiendo y bajando una rampa, ni pasando a un vehículo.



Para efectuar el cambio se debe:

1. Soltar el acelerador.
2. Oprimir el embrague.
3. Ir al punto de retención, sin mirar la palanca hacer el cambio de velocidad.
4. Soltar lentamente el pedal del embrague por completo.
5. Oprimir el acelerador.

Una vez colocada la segunda, se verá cómo se desenvuelve el vehículo andando en ralentí, es decir, el motor funcionando sin aceleración alguna.

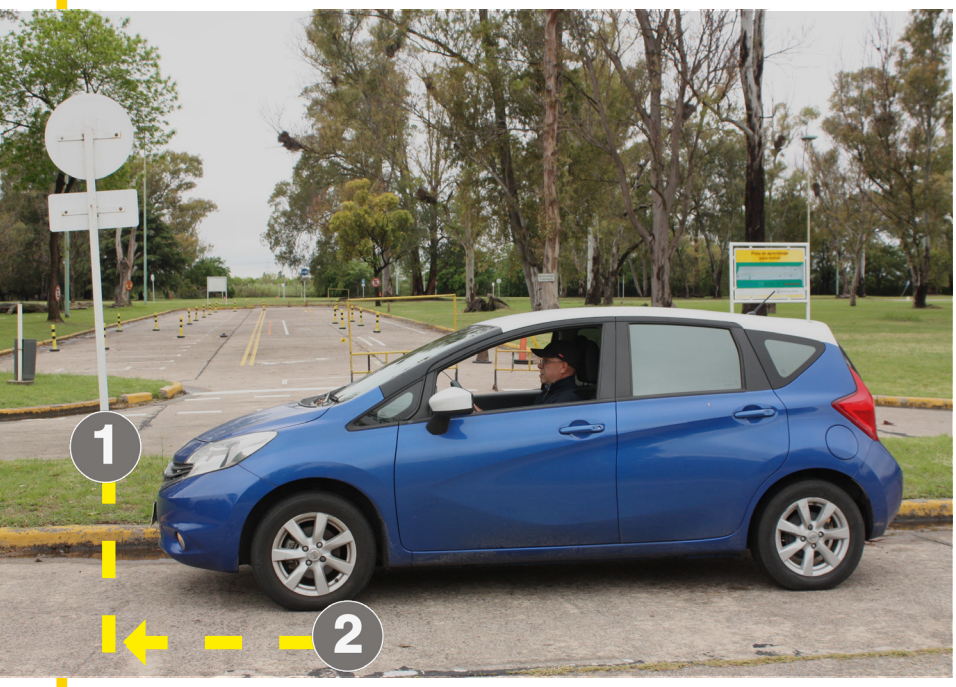


Ejercitar el freno motor en segunda marcha:

1. Acelerar y desacelerar suavemente.
2. Probar con sumo cuidado cómo reacciona el vehículo si se oprime con decisión el acelerador en esta velocidad y también si se realiza una frenada de emergencia.
3. Cambiar de segunda a primera velocidad, pasando siempre por el punto de retención.

MOVIMIENTOS SUAVES Y DE PRECISIÓN

Habrá ocasiones en las que se tendrá que mover el vehículo unos pocos centímetros o a escasísima velocidad como, por ejemplo, cuando se estaciona o se está dentro de una estación de servicio.



Detenerse por completo en un lugar tal que la línea imaginaria del paragolpes delantero coincida con alguna referencia espacial:

1. Arbusto, señal de tránsito, poste de luz, etc. Una vez detenido, descender, observar y verificar la coincidencia del mismo.
2. Suponiendo que no coincide: mover el vehículo unos centímetros, colocando la primera velocidad. Buscar el punto de retención y comenzar lentamente a soltar el pedal del embrague, logrando que comience a ponerse en movimiento. Una vez que esto sucede, volver a oprimir. Repetir la operación en caso que haya que mover un poco más.

Con esto se aprende a mover el móvil de forma extremadamente lenta usando el embrague desde el punto de retención y sin llegar a soltar el pedal por completo.

De esta manera, se recomienda finalizar esta clase y las siguientes con lo que se llama “pileta libre”: permitir que la persona que está aprendiendo maneje libremente unos 10 minutos, los cuales le permiten relajarse y hacer la misma más llevadera y motivante.

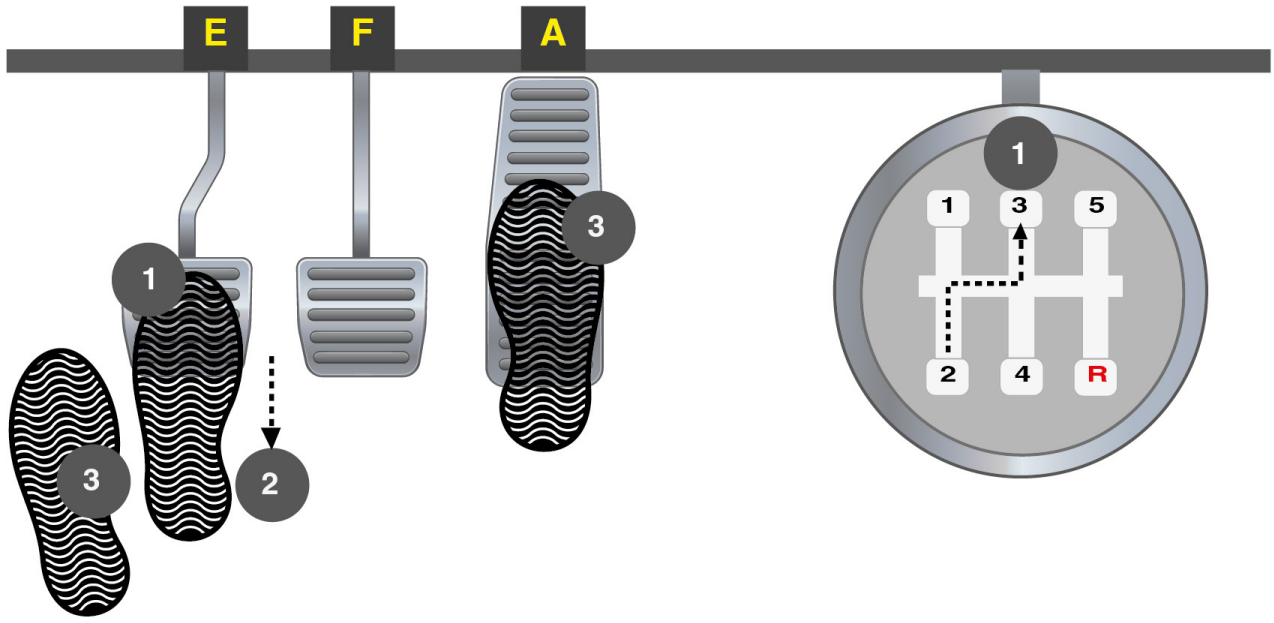
PASO 3

MANIOBRABILIDAD DEL VOLANTE

Las habilidades en el manejo se logran con práctica, confianza y a medida que se van afianzando las cuestiones técnicas. Probablemente, durante las primeras clases se va a mirar la palanca al tener que realizar un cambio de marcha. Todos los sentidos están puestos en eso, lo que no le va a permitir percibir el entorno. A medida que se va ganando técnica y confianza, este acto será automático, lo que va a permitir centrar la atención en todo lo demás.

El aprendizaje de manejo es una actividad muy compleja que debe repetirse hasta que la persona logre la habitualidad necesaria como para que, naturalmente, realice las maniobras. Por ello, se debe dividir en pasos sólo por el hecho de organizar al mismo y no debe pasarse a practicar la siguiente destreza sin haber aprendido por completo la anterior.

Desde la primera ocasión y, en lapsos cortos de tiempo, hay que hacer foco en determinados principios como la observación, la toma de decisiones y la anticipación que se debe desarrollar. Ante la primera duda, lo primero que hay que hacer es soltar el acelerador y observar. Jamás desplazarse marcha atrás sin tener la certeza de la inexistencia de peligros (no hay que temer bajar del vehículo, con los debidos recaudos, para ver si la distancia imaginaria coincide con la distancia real en la que se encuentra el vehículo desde el punto de referencia).



Práctica con marchas más altas:

1. Colocar la palanca en el tercer cambio.
2. Llevar el embrague al punto de retención.
3. Soltarlo lentamente y, una vez cumplido, volver a acelerar.
   El pie izquierdo debe descansar siempre a la izquierda del pedal del embrague, nunca dejarlo apoyado sobre el mismo, ni aún entre el paso de primera a segunda. Esto no sólo aumenta el deterioro del sistema sino que además genera una posición peligrosa por carecer de un punto de apoyo. La correcta ubicación de la cadera se logra presionando el piso con el pie izquierdo dado que el derecho está siempre en uso.





Utilización del volante:

- Hay que tomar el volante, no aferrarse a él. Es quien conduce quien comanda al volante y no a la inversa.
- Las manos nunca deben cruzarse entre sí.
- Para doblar hacia la derecha, la mano del mismo lado se debe colocar en la parte superior del volante, mientras que la izquierda debe acompañar el desplazamiento sin soltarlo hasta estar ubicada en dicha parte superior.
- De ser necesario doblar más.
- Una vez así, poner la mano derecha nuevamente en la parte superior e iniciar el proceso llevando la mano izquierda al lugar de origen.

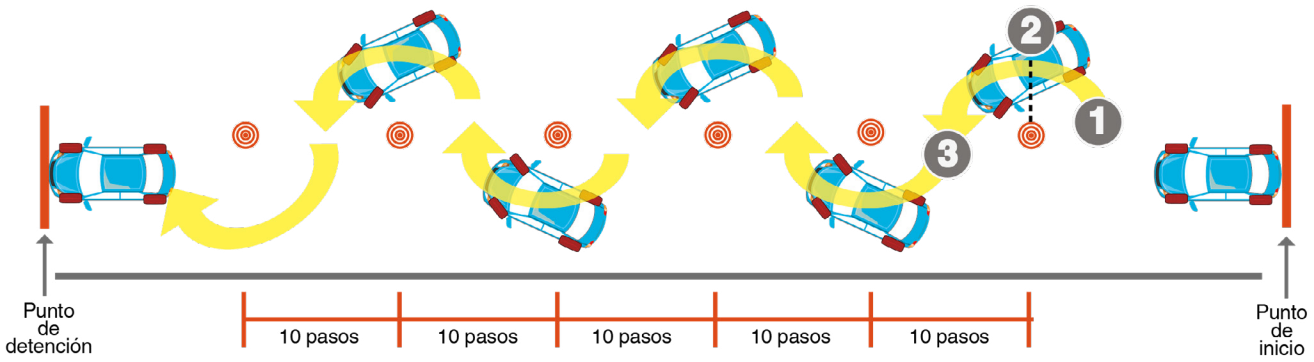
PRUEBA DE ZIG ZAG

Este sistema de maniobra del volante otorga mucha precisión por dónde irá el vehículo. Una vez llegados a este punto, no sólo se sabrá doblar en una esquina o bocacalle, sino también, se estará en de efectuar la prueba de esquive o la prueba de “conitos”.

Mientras más despacio se logre mover, más precisión se logrará. Desde el punto de retención, soltar brevemente el pedal del embrague para ponerlo en movimiento e ir avanzando mediante movimientos de suelta parcial del mismo. Si durante esta maniobra se suelta por completo el embrague, el vehículo tomará una velocidad que al principio parecerá adecuada pero, seguramente cueste mucho esquivar el tercer o cuarto conito.



Es aconsejable que la práctica de manejo sea apacible y paciente, y que las maniobras se practiquen dos o tres veces hasta que salgan lo mejor posible, teniendo la certeza que, en la próxima clase, saldrán mejor.



Desde el lado derecho de la línea de conos u obstáculos:

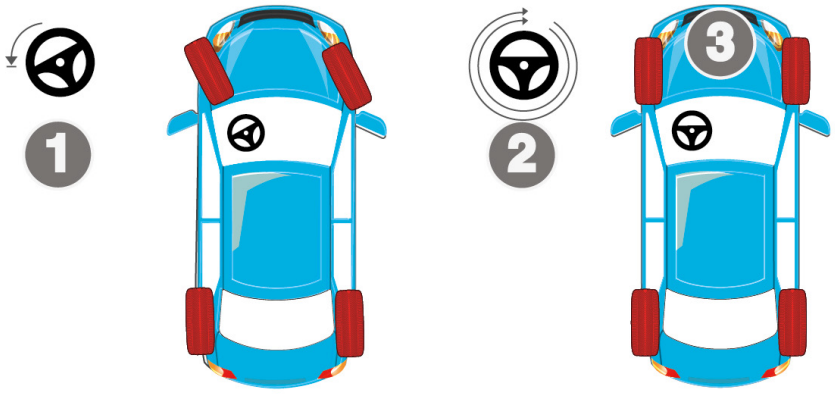
1. Comenzar a esquivar el primero doblando hacia la izquierda.
2. Cuando este se ubique a la altura de la mitad de la puerta de quien conduce, mirar automáticamente el siguiente.
3. Doblar por completo o todo lo necesario el volante hacia la derecha, mediante la forma descripta.

PASO 4

MARCHA ATRÁS

Es importante recordar que, avanzar en la planificación implica repasar en cada ocasión o clase lo aprendido hasta el momento. No obstante, para iniciar cualquier maniobra hacia atrás lo primero que se debe saber es cómo se tiene ubicado el volante: si está centrado, hacia la izquierda o hacia la derecha.

En general, todos los vehículos tienen entre dos y una vuelta y media desde el tope derecho o izquierdo al centro.



1. Doblar el volante a uno de los extremos.
2. Dar dos vueltas.
3. Observar cómo están las ruedas (si el vehículo está en condiciones, el diseño del volante quedará bien ubicado).

Así se sabrá si están orientadas las ruedas de forma centrada, lo cual es fundamental para arrancar un desplazamiento hacia atrás.

Con el volante centrado y derecho, observar por los espejos laterales referencias externas como, por ejemplo, el cordón, un árbol o una señal de tránsito.

Si la intención es que el vehículo apunte hacia esa referencia, se debe doblar el volante hacia ese lado y el mismo se orientará hacia allí.



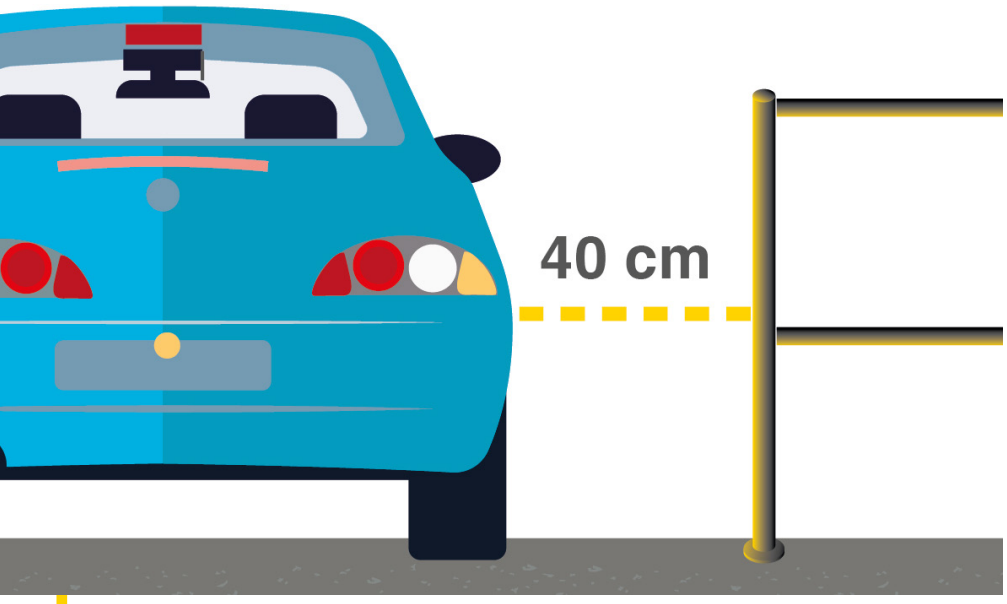


Si la intención es alejarse de esa referencia, mover el volante en sentido contrario a la misma.

PASO 5

ESTACIONAMIENTO EN PARALELO

Tal como se explicó anteriormente, en el estacionamiento paralelo también es necesario bajarse del vehículo de forma segura para calcular las medidas. En este caso, hay un cambio: en lugar de parar el vehículo delante o detrás, hay que hacerlo en el eje longitudinal, es decir, más cerca o lejos del cordón, por ejemplo:



Lo primero que hay que hacer es aprender a ubicar al vehículo a determinada distancia del cordón o de una referencia (otro vehículo o vallado).

- Detenerlo por completo a 40 cm del cordón (similar a dos espejos retrovisores).
- Bajarse (con las precauciones del caso) y verificar cuán cerca se estuvo de lograrlo.
- Si no se consigue se debe repetir la maniobra para ajustar la medida mental.

Hay que lograr detener el vehículo haciendo coincidir el eje trasero con alguna referencia fija. Se puede establecer que, en la gran mayoría de los autos, el respaldo trasero coincide con ese eje, pero habrá que verificarlo.

Para medir si el vehículo entra en el espacio donde se desea estacionarlo hay que:

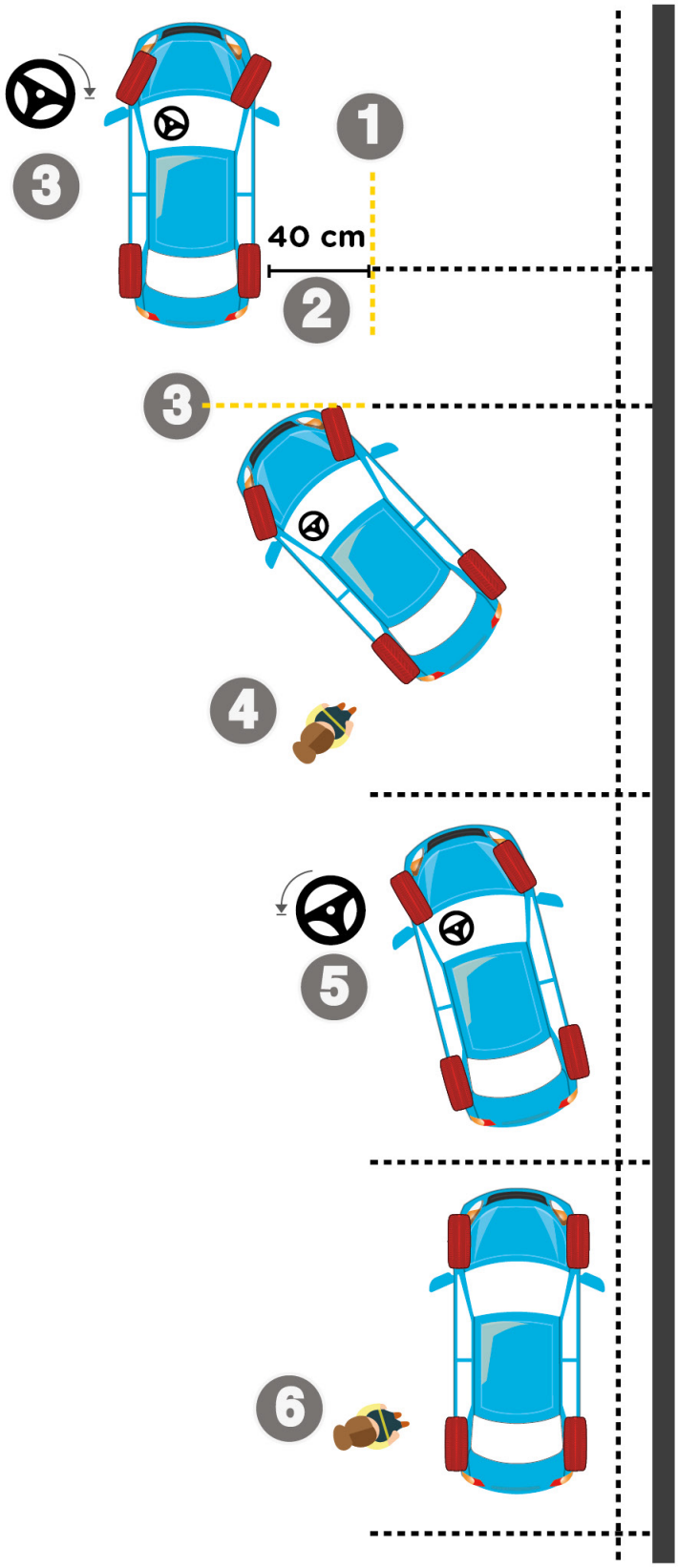
1. Detenerlo haciendo coincidir el frente del mismo con el eje imaginario del vallado o límite del vehículo estacionado.
2. En esa posición verificar que sobre al menos un metro de espacio en relación al tamaño del móvil.



Técnica de estacionamiento:

Existen varios métodos para estacionar en paralelo al cordón, sin embargo se hará hincapié únicamente en dos: **desde la perspectiva delantera y desde la perspectiva trasera.**

1. Método con perspectiva delantera:



Primera etapa:

1. Imaginar un eje perpendicular al cordón ubicado al final del vehículo que se encuentra situado delante de donde se estacione o que resulte ser la continuación de una valla.

2. Detenerse por completo a 40cm. del vehículo o vallado, haciendo coincidir ese eje imaginario con el eje trasero del móvil.

3. Girar completamente el volante hacia la derecha para comenzar lentamente a retroceder el vehículo hasta que el eje imaginario que continúa a la valla coincida con la punta más lejana del paragolpes del móvil.

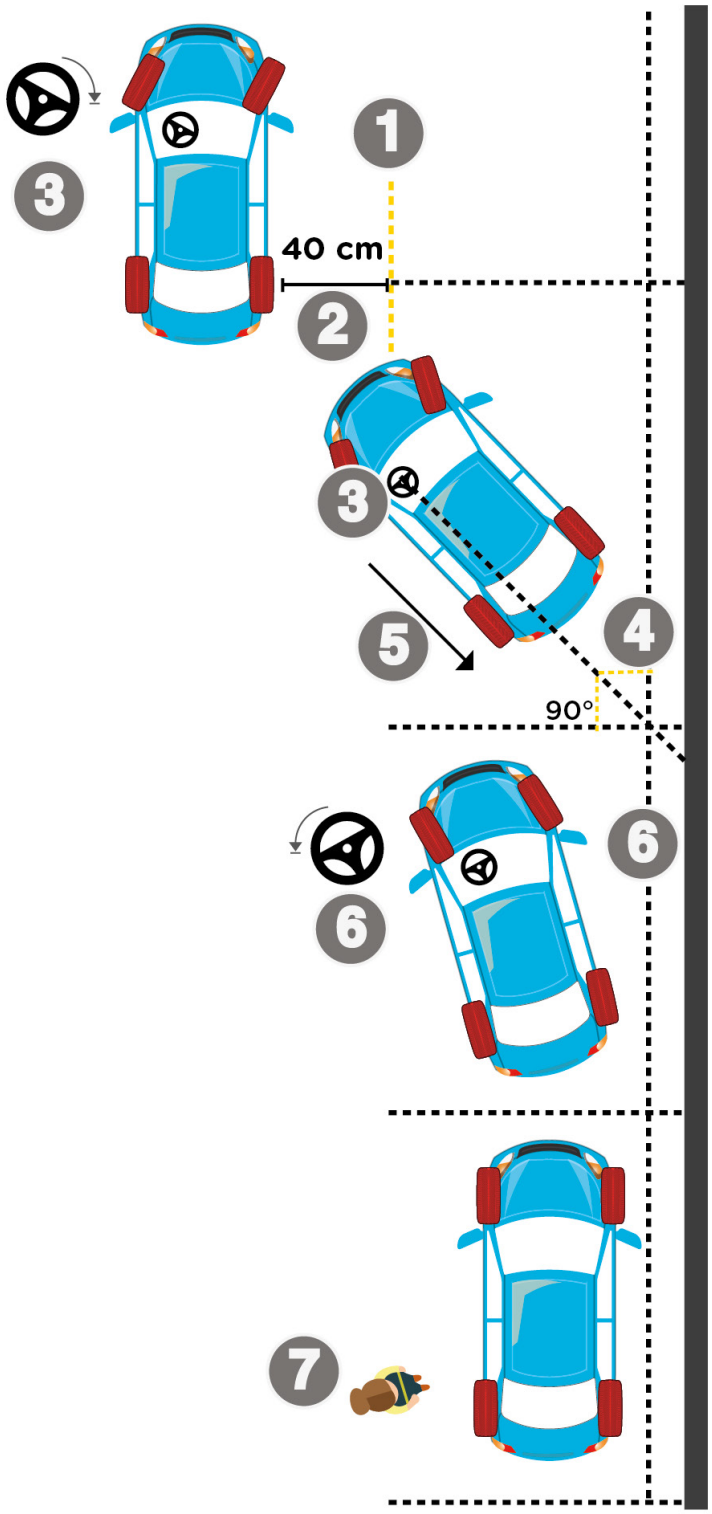
4. Quien conduce debe bajarse del vehículo (detenido por completo), verificar y aprender las distancias como ya se ha hecho antes.

Segunda etapa:

5. Una vez detenido el vehículo, girar todo el volante hacia la izquierda y comenzar lentamente a retroceder el mismo hasta dejarlo paralelo al cordón, mirando la perspectiva del horizonte del espejo derecho.

6. Realizado esto, descender y verificar si la ubicación del móvil coincide con la ubicación real.

2. Método con perspectiva trasera:



Primera etapa:

1. Imaginar un eje perpendicular al cordón ubicado al final del vehículo que se encuentra situado delante de donde se estaciona o que resulte ser la continuación de una valla.

2. Detener el vehículo a 40 cm del vehículo o vallado haciendo coincidir ese eje imaginario con el eje trasero del móvil.

3. Girar por completo el volante hacia la derecha e imaginar un eje longitudinal al vehículo que pasa exactamente por el centro del volante.

4. Observar hacia atrás y determinar el ángulo de 90° que forma el cordón con el vallado trasero o el frente del vehículo estacionado detrás. Una vez determinado eso, establecer el vértice de ese ángulo (vértice es el punto en el que coinciden los dos lados de un ángulo).

5. En ese punto, retroceder el vehículo hasta que coincida el eje longitudinal que pasa por el volante con el vértice del ángulo mencionado y en ese punto detener al mismo.

Segunda etapa:

6. Una vez detenido el vehículo, girar todo el volante hacia la izquierda y comenzar lentamente a retroceder el mismo hasta dejarlo paralelo al cordón, mirando la perspectiva del horizonte del espejo derecho.

7. Realizado esto, bajar y verificar si la ubicación del móvil coincide con la ubicación real.

PASO 6

CONVIVENCIA EN EL TRÁNSITO

Dado que este es un proceso vinculado a la enseñanza, la convivencia en el tránsito también debe practicarse únicamente en lugares o zonas habilitadas para tal fin (en la Ciudad de Bs. As., es la pista de aprendizaje ubicada en Av. Roca 5452).

Velocidad máxima:

En este paso y, con los conceptos incorporados hasta el momento, comienza la enseñanza de manejo en tránsito en donde lo primordial a tener en cuenta es la fragilidad del cuerpo humano, es decir, que a mayor velocidad mayor probabilidad de lastimar o matar a un peatón. El exceso de velocidad es, en sí mismo, un factor esencial en la producción de incidentes de tránsito y uno de los que determinan si hay víctimas fatales o lesiones graves.

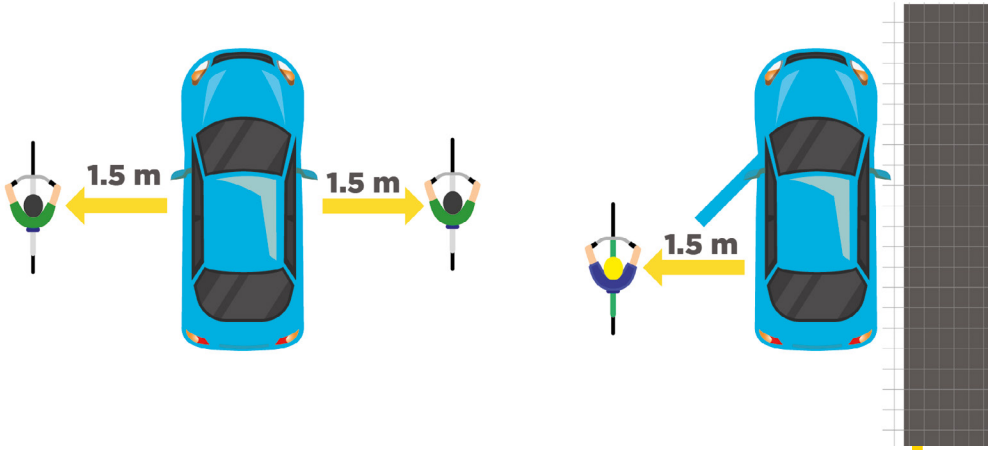
En condiciones óptimas, una persona tarda normalmente un segundo en reaccionar ante un imprevisto. Durante este tiempo y a una velocidad de 30 km/h. se recorren 8 metros aproximadamente. De esta manera, se deduce que durante esa distancia recorrida no se tiene control alguno sobre el vehículo por más que reaccionemos de la mejor y humana forma posible. Por ejemplo, un vehículo mide 4 metros de largo en promedio y ese tramo recorrido sin control equivale a lo que ocupan dos vehículos.



Manejo de día, noche y con lluvia:

Para evitar o minimizar los riesgos se debe desarrollar la capacidad de anticipación, practicando en los lugares habilitados para tal fin y variando la mayor cantidad de situaciones posibles como, por ejemplo, con sol y con lluvia. Observar la diferencia en la visibilidad, la importancia del uso de los limpiaparabrisas y las diferentes formas de desempañar los vidrios del vehículo.

Hay que conducir prestando atención a todas las contingencias de poca luminosidad que se puedan encontrar delante. En el tránsito es tan importante ver, cómo ser vistos, sobre todo, para el cuidado de los grupos más vulnerables como peatones y ciclistas. Es obligatorio que con respecto a estos últimos se debe dejar al menos 1.5 mts de distancia.



Con extrema precaución, efectuar un simulacro de frenada de emergencia sobre piso mojado. Si el vehículo cuenta con el sistema de seguridad de ABS el mismo accionará y, si no lo tiene, sencillamente patinará. No hay que desarrollar mucha velocidad para encarar esta prueba.

El objetivo es entender que, cuando se traslada sobre piso mojado, se está mucho más cerca de perder el control de lo que realmente se percibe. Comúnmente, se suele creer que recién llevando a fondo el pedal de freno es que se comenzará a derrapar, cuando en realidad con poca adherencia esa situación puede ocurrir.

Cruce de bocacalles:

Las velocidades no se cambian durante un cruce sino antes o después. Obviamente si algún peatón está esperando para cruzar tiene prioridad de paso. Detenerse y recién luego de su paso, cruzar la bocacalle.

Al llegar a una bocacalle hay unos metros adelante donde no se tiene poder de decisión, por lo que se debe arribar a la misma habiendo reducido la velocidad (en calles sin semáforo la velocidad máxima es 30 km y en avenidas es 40 km). Hay que llegar con la velocidad colocada, teniendo en cuenta que es la que se usará para proseguir con la marcha. Cuando hay certeza de que podrá realizarse el cruce en forma segura, hay que acelerar y pasar, sin titubear.

- Tener el pie colocado sobre el pedal del freno asumiendo que viene un vehículo y que lo se lo tendrá que dejar pasar.

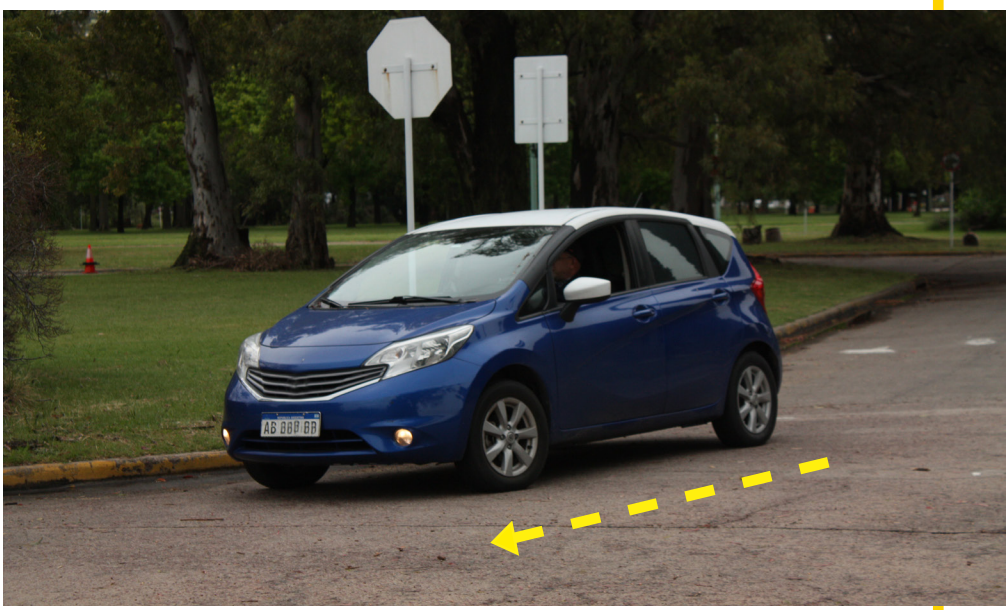
- Observar detalladamente y cuando tenga la certeza visual que cruzar es seguro volver a acelerar, no antes.

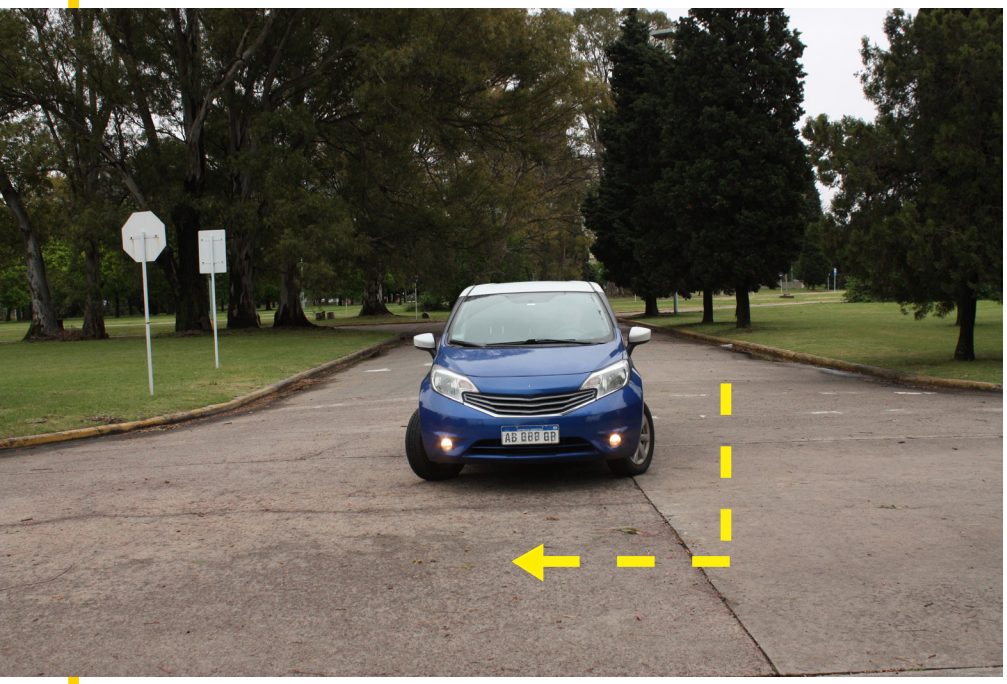
Puede suceder que, al llegar a una bocacalle, se encuentre un vehículo detenido por algún motivo, algún obstáculo o por ejemplo: un transporte colectivo en su parada levantando pasajeros. En ese supuesto, hay que detener el vehículo ya que no se puede visualizar si por delante algún peatón intentará cruzar.

Cómo girar en una bocacalle:

Se realiza con la misma precaución de su sobrepaso: habiendo reducido la velocidad, con la marcha colocada y el pie en el pedal del freno.

Para girar hacia la derecha, se orienta el vehículo en diagonal hacia ese lado “encarando” primero, para luego verificar si viene algún otro móvil por la vía a la que se quiere incorporar. Hay que hacerlo de forma segura: terminar de girar el volante y volver a acelerar cuando el auto se encuentre derecho.





Hacerlo al revés implica que el ángulo de la curva será de 90° y se deberá girar mucho más el volante.

Hay razones de seguridad para inclinarse por el método:

- Al llegar a la bocacalle encarando en diagonal si viene un vehículo pueden pasar dos cosas: si se puede pasar primero, se hace y se vuelve a acelerar, si corresponde pasar al otro vehículo, se termina de frenar y se deja que pase.

- En el caso de que el otro vehículo venga a excesiva velocidad aún quedan dos opciones: si se puede y dado que se está en diagonal, para lograr esquivarlo, se puede doblar más aún y evitar el contacto. Si aún así no se puede evitar el contacto por cómo se está posicionado, el mismo sólo será de puerta a puerta de los vehículos.

PASO 7

Si bien la carga horaria suficiente de una conducción que asegure la experiencia necesaria para ser un conductor eficiente varía entre las personas, la falta de experiencia puede ser un factor determinante en la producción de un siniestro vial junto con otras variables (velocidad, tiempo de reacción, etc.). Por ello, existen restricciones a los conductores y conductoras que se encuentran en esta condición de principiantes. Durante los primeros 6 meses desde haber obtenido la licencia de conducir, no se podrá circular por arterias donde se permitan velocidades superiores a 70 km/h. Por lo tanto los puntos referidos a "Autopistas" y "Manejo en Ruta" quedarán postergados para ese momento, preparándose mientras tanto únicamente en lugares o zonas habilitadas para tal fin (en la Ciudad de Bs. As., es la pista de aprendizaje ubicada en Av. Roca 5452).

VÍAS RÁPIDAS

Avenidas:

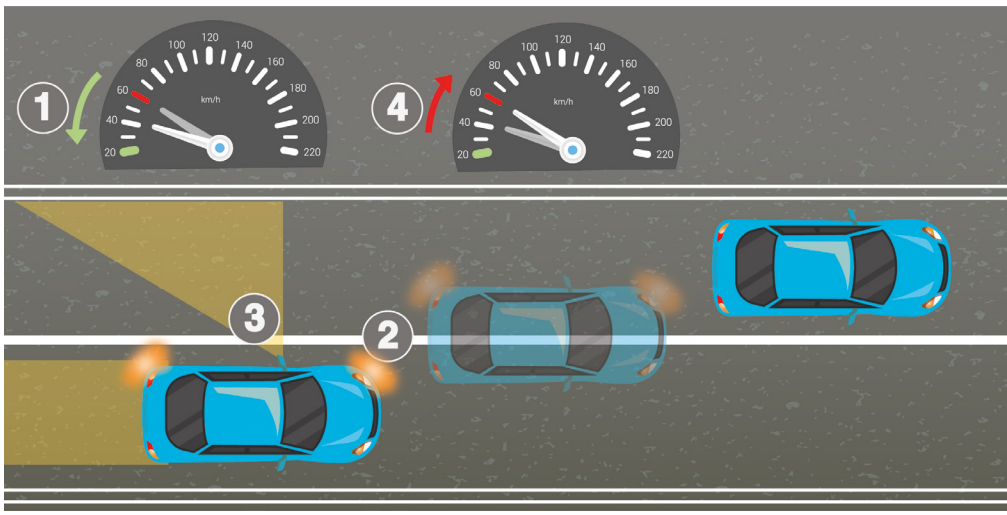
Se recomienda tomar los carriles centrales ya que los laterales pueden ser usados para girar. Los carriles izquierdos son los de velocidad superior y los derechos de velocidad inferior; estos últimos suelen compartirse con transporte de pasajeros y de carga.



- Adoptar la velocidad media del tránsito sin obstaculizar ni ir a velocidad excesiva. Una señal de que se está obstaculizando es cuando se ve por delante mucho espacio libre y muchos vehículos detrás.
- Mantener una distancia de seguimiento respecto del vehículo que se precede, de forma tal que permita ver entre tres y cinco vehículos delante y siempre prestar atención a la señalética vial.
- Prestar atención a los puntos ciegos que no se alcanzarán a ver (área de visión del entorno, a la que el conductor no tiene acceso ya sea de manera directa o porque los espejos retrovisores no la reflejan).

Para cambiar de carril:

1. Disminuir la velocidad.
2. Colocar luz de giro (30 metros antes aproximadamente).
3. Observar por los espejos realizando un movimiento corporal hacia adelante para ampliar el ángulo de visión. Se recomienda mirar al menos dos veces para corroborar el inicio de la maniobra.
4. Comenzar a acelerar para recién efectivamente proceder al cambio de carril.



Onda verde

Es una secuencia de seis semáforos aproximadamente que se encuentran en simultáneo permitiendo o no el paso y avance de los vehículos en una avenida. En la medida en que se avance, el primero que se verá adelante cambiará de rojo a verde, lo que indica que se está en la parte delantera de la onda y si se está en la parte trasera de la misma, la luz cambiará de verde a roja.

Conocer qué es una onda verde servirá para cuando se circula por una avenida y se observa delante que se tiene cinco semáforos en verde, hay que prepararse para desacelerar ya que es casi seguro que al intentar cruzar la siguiente bocacalle, el semáforo, al menos, se pondrá en amarillo. Cuanto más desarrollada se tenga la capacidad de anticipación, más lejos estará la posibilidad de sufrir un siniestro vial.

Autopistas :

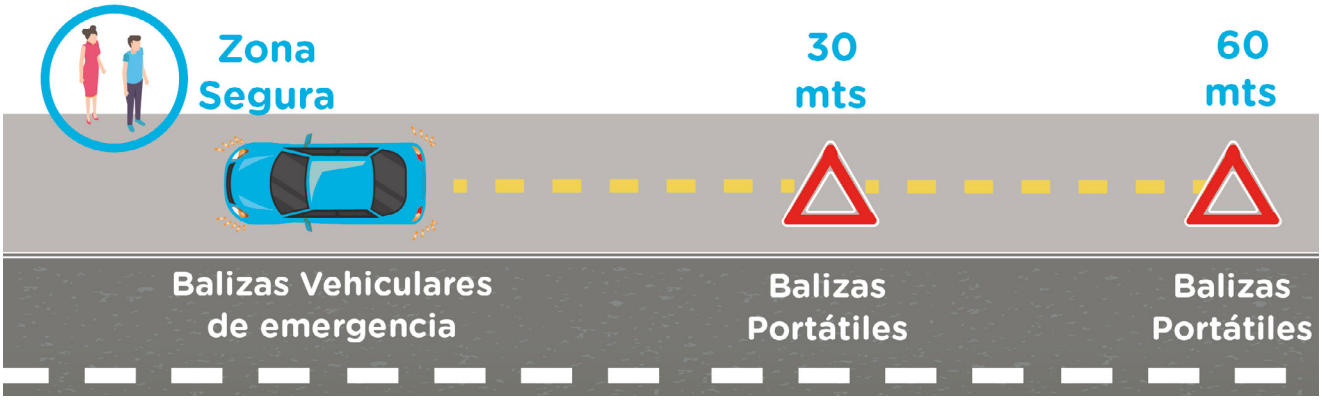


Para ingresar a las autopistas existe un “carril de aceleración”, cuyo límite interior se encuentra delimitado por una línea punteada en lugar de una línea discontinua. Si bien ambas señales permite sobrepasarlas sus funciones son diferentes.

El carril de desaceleración está ubicado también a la derecha e inmediatamente antes de una salida y es el lugar destinado a desacelerar el vehículo para proceder a tomar la salida de la vía en la velocidad permitida.



En caso de que el siniestro ocurra en autopistas, no se debe intentar remover el vehículo, sino llamar al número de emergencia correspondiente (AUSA *287 / AUSOL 140).

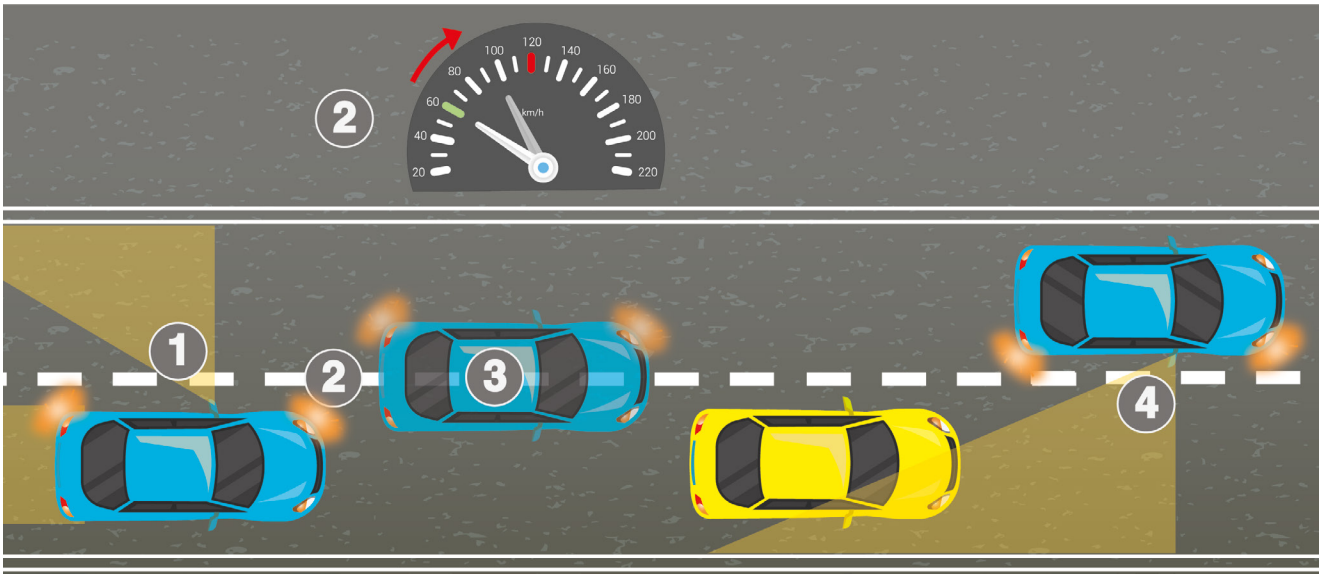


Para circular, lo ideal, es posicionarse en los carriles centrales al igual que en las avenidas a velocidad media, según las condiciones del tránsito.

Hay que mantener una distancia de seguimiento suficiente como para ver cinco autos delante, implementando la regla de los dos segundos que permite calcular, a través del tiempo, la distancia mínima respecto del auto de enfrente. Se deberá observar cuando el vehículo precedente pase por un punto fijo (señal, árbol, poste, puente, etcétera) y se contará cuánto se tarda en llegar a ese mismo punto. Si el tiempo es igual o superior a los dos segundos, se estará circulando con seguridad y manteniendo una distancia prudencial.

Sólo de esa forma, se tendrá delante el espacio de decisión suficiente. Si un vehículo se coloca delante y ocupa ese espacio de decisión, hay que desacelerar hasta volver a ver cinco autos delante.

Para cambiar de carril y sobrepasar a un vehículo que se desplaza delante:

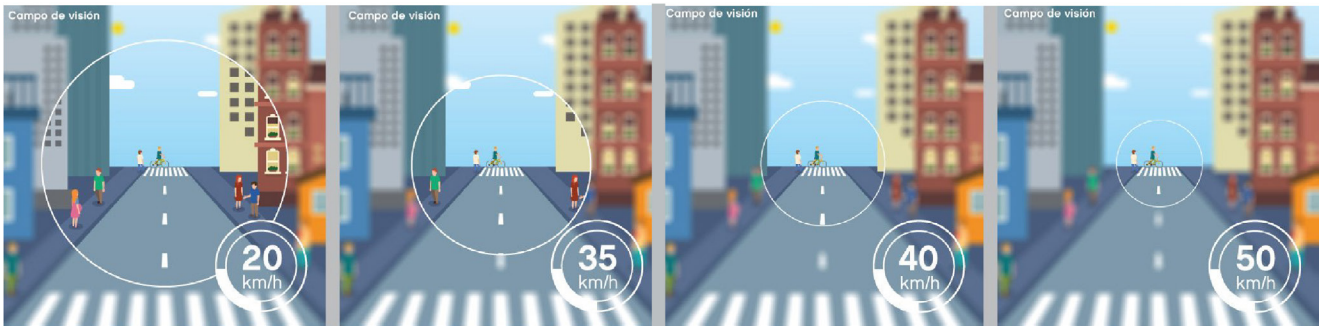


1. Se debe determinar el momento adecuado mediante el uso del espejo izquierdo.
2. Colocar la señal de giro izquierda y comenzar a acelerar.
3. Cuando ya se tiene la velocidad del carril al que se quiere acceder, recién dirigirse al mismo.
4. Una vez hecho el sobrepaso hay que volver al carril en el que se trasladaba. Para saber si se encierra a quien se sobrepasa hay que mirar el espejo derecho. Cuando se vea en su totalidad el vehículo que se acaba de pasar es que se está a la suficiente distancia como para volver a ese carril. Colocar la señal de giro y volver al carril original.

MANEJO EN RUTA

Inicialmente para hablar de manejo en ruta, es necesario tener muy presente que es obligatorio circular de día y de noche con las luces "bajas" encendidas, y que durante los primeros 6 meses desde haber obtenido la licencia de conducir, no se podrá circular por arterias donde se permitan velocidades superiores a 70 km/h.

A medida que aumenta la velocidad, las imágenes se vuelven más confusas y se reduce la visibilidad. Es lo que se conoce como "campo de visión cinético". Si la velocidad es muy alta, la vista del conductor sufre el "efecto túnel": el campo de visión queda tan reducido que da la sensación de estar circulando por un túnel, sin poder observar lo que ocurre alrededor. La probabilidad de incidente fatal aumenta exponencialmente.



Por ello, se debe desestimar la idea de que a mayor velocidad, se llega más rápido. Lo que importa es el promedio de velocidad a lo largo de todo el recorrido. Ejemplo: Si en lugar de ir a 120 km/h de Buenos Aires a Mar Del Plata (400 km aproximadamente) se eligiera ir a 100 km/h se llegaría a destino tan sólo 40 minutos más tarde y de forma mucho más segura. Se recomienda hacer una parada cada 2 hs o 200 km. Si no hay necesidad de reabastecer combustible, se para en ocasión de un peaje, o en su defecto en algún lugar seguro.

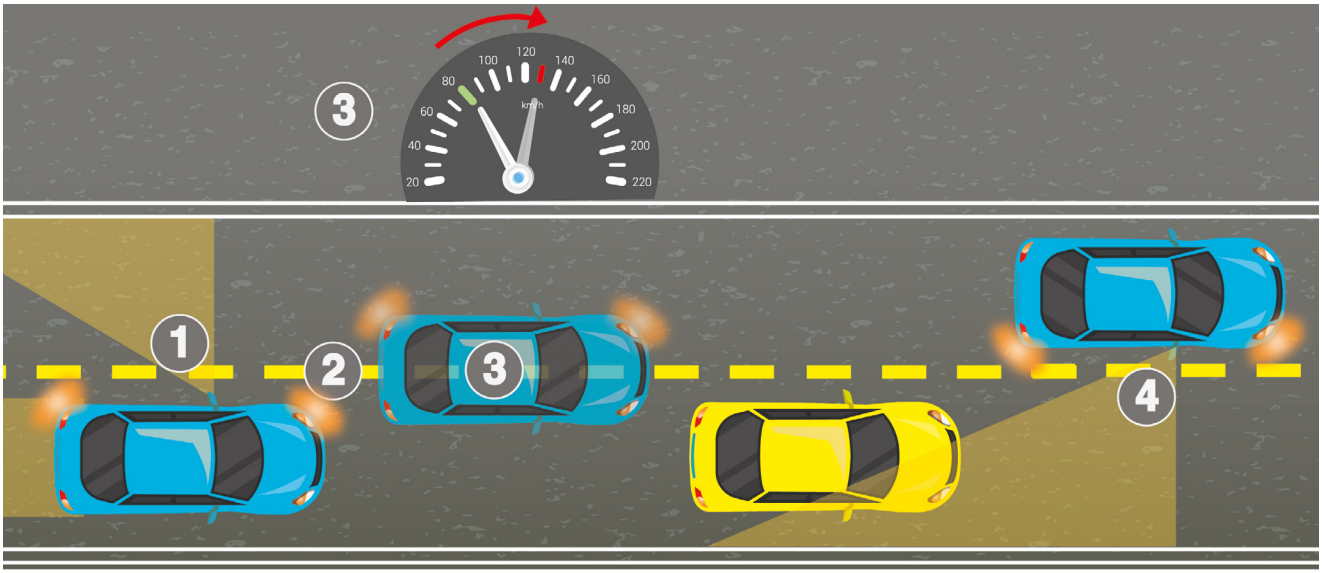
Sobrepaso:

Se debe establecer que, si bien la conducción en sí es una actividad riesgosa, el sobrepaso en ruta es el momento más peligroso que existe ya que implica circular a mucha velocidad en un carril destinado a los vehículos que vienen en sentido contrario también a gran velocidad. Realizado de forma correcta, es un paso más del viaje.

Al momento de sobrepasar, si la persona no se siente segura, no debe iniciar la maniobra.

- Mantener una prudente distancia de seguimiento.
- Hacerla igualando la velocidad del vehículo que se tiene delante y al que se quiere sobrepasar.
- Realizarla únicamente si delante no se ve ninguna luz blanca.
- Si por algún motivo, se desea interrumpir la maniobra, como aún se encuentra dentro de su carril, simplemente oprimir el freno y se quedará en el mismo.

Una vez que se decidió realizar el procedimiento hay que:



1. Observar por el espejo retrovisor la posibilidad de cambiar de carril.

2. Colocar el guiño izquierdo.

3. Tomar velocidad aún dentro del propio carril de forma tal que sólo se pase al carril contrario cuando ya se tenga diferente velocidad del vehículo que se precede así se minimiza al máximo el tiempo en que se hallará en una situación de peligro.

4. Al realizar el sobrepaso, retomar al carril de origen cuando se vea por completo al vehículo que pasó por el espejo derecho, debiendo colocar el guiño derecho.

PASO 8

SITUACIONES ADVERSAS

Dado que este es un proceso vinculado a la enseñanza, la convivencia en el tránsito también debe practicarse únicamente en lugares o zonas habilitadas para tal fin (en la Ciudad de Bs. As., es la pista de aprendizaje ubicada en Av. Roca 5452).

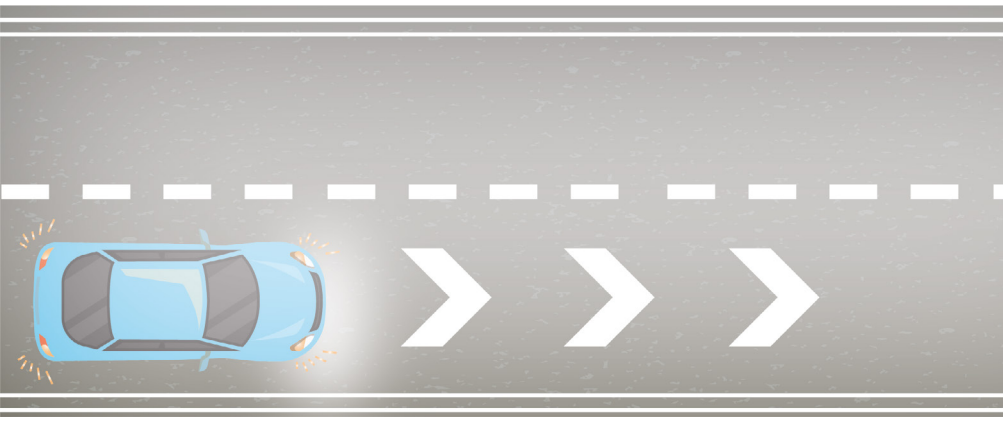
Niebla:

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

- En estas condiciones, se debe conducir con ambas manos al volante, reducir la velocidad, aumentar la distancia entre vehículos y utilizar las luces bajas.

- En caso de tener luces rompenieblas, es conveniente utilizarlas para tener una mayor visibilidad. Un error común es colocar balizas mientras se circula en estas condiciones. Esto puede confundir al resto de los conductores ya que podrían interpretar que el vehículo se encuentra detenido y no circulando.

Cuando se atraviesa un banco de niebla hay que disminuir la velocidad de acuerdo a lo que indique la señalización horizontal:



A simple vista, si desde el vehículo en marcha sólo se llega a distinguir:

- 1 “v” invertida, la velocidad máxima es de 40 km/h.

- 2 “v” invertidas, la velocidad máxima es de 60 km/h.

- 3 “v” invertidas, la velocidad máxima es la permitida en la vía.

Lluvia:

La lluvia puede ser un riesgo si no se toman las precauciones necesarias. Con lluvia, los neumáticos tienen menor adherencia a la calzada, de modo que las frenadas son menos efectivas y se necesita mayor distancia para la detención del vehículo (distancia defrenado). Cuando la lluvia es de poca intensidad, el peligro reside en que la calzada se vuelve especialmente deslizante a causa de la mezcla generada entre el agua, la suciedad y la grasa existente en el asfalto. Si llueve de forma abundante, se puede generar acumulación de agua, provocando que el suelo tenga todavía menor adherencia. Estos son los momentos en los que se puede producir el efecto aquaplaning.

Efecto aquaplaning

Se produce cuando una capa de agua se acumula en el pavimento y es mayor a la cantidad que los neumáticos pueden expulsar a través de sus dibujos. De esta manera se impide el contacto del neumático con el pavimento y esto puede provocar un deslizamiento incontrolado del vehículo.

La velocidad de un vehículo siempre debe adecuarse a las condiciones climáticas y a las de la vía de circulación.

- Al conducir con lluvia, es recomendable reducir la velocidad para darles tiempo a los neumáticos de eliminar el agua acumulada sobre el asfalto y evitar el efecto aquaplaning.

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

Curvas:

- Nunca hacer un sobrepaso en curvas.

- Se debe frenar antes de entrar a la curva, girar acompañando a la misma y recién a la salida, se vuelve a acelerar.

- Mirar al final de la curva, lo más lejos posible, mientras más lejos se observe, menos imprevistos se tendrán.

Cruce ferroviario:

- Nunca se debe iniciar el cruce sin tener garantizado que exista lugar luego del sobrepaso de las vías.

- No efectuar un cambio de velocidad durante el cruce. Con la velocidad colocada con la que se viene, se sigue.

- Al encontrar las barreras bajas hay que detenerse. Cuando están altas, reiniciar la marcha desde el punto de retención, acelerar sólo un poco y terminar de soltar el pedal del embrague.

Pendientes:

- Se debe subir en un cambio en el que el motor entregue potencia y nunca cambiar la velocidad ni en subida ni en bajada.

- En todos los casos aumentar la distancia de seguimiento de los vehículos de alrededor.

- Bajar en el mismo cambio que se subió o subiría para aprovechar así el freno motor y tener controlado el descenso.

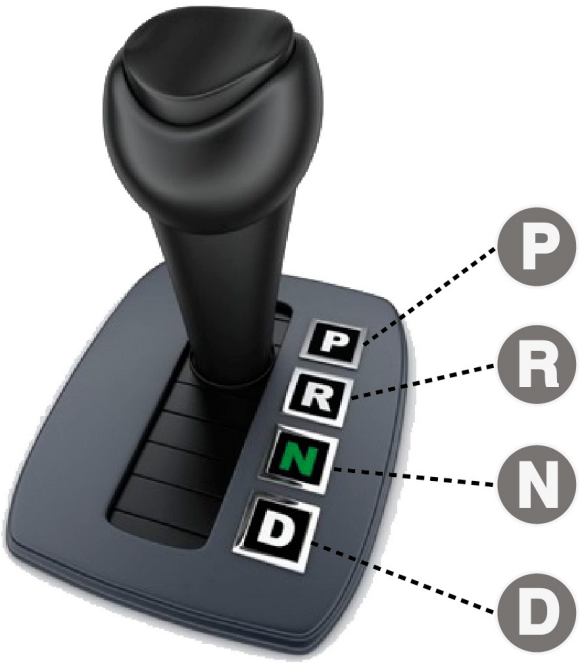
- Nunca apretar el pedal de embrague en una bajada no sólo porque se perdería el control sino porque el único recurso que quedaría para frenar el vehículo sería el freno de servicio pudiéndose recalentar el sistema y perder eficacia.

Caja automática:

Es un elemento del vehículo que va pasando de marcha en marcha a medida de que sube el régimen de motor. Por lo general tienen de 3 a 9 marchas. No tiene embrague y en la medida en que se oprime el acelerador, va subiendo la velocidad.

Dentro de sus características habituales es que carecen de freno motor y mientras se encuentra la misma posicionada en modo "Drive" (Manejar), al estar con el vehículo detenido, se debe tener permanentemente apretado el pedal de freno si no se mueve muy lentamente.

En conclusión, la caja automática sólo requiere acelerar y frenar.



La caja automática tiene algunas posiciones en la palanca:

- **P** Freno de caja
- **R** Retroceso
- **N** Neutral
- **D** Manejar

y al menos, dos más: una que ofrece freno motor y otra para que pueda el vehículo hacer fuerza sin cambiar a la marcha superior.

En caso de estar bajando una pendiente pronunciada como, por ejemplo, una montaña y no contar con freno motor, se debe chequear previamente en el manual del fabricante cuál es la marcha que se necesita ya que si se usa el freno de servicio se recalentaría el sistema y mermaría su efectividad. Asimismo, en caso de estar en una subida empinada como, por ejemplo, una cochera, y que no se cambie la marcha porque quedaría sin fuerza, se deberá buscar en el manual y verificar cuál es la posición de la palanca para hacer "fuerza". Todas las cajas tienen una marcha para esto.

LA IMPORTANCIA DE UN BUEN INSTRUCTOR O INSTRUCTORA

La conducción de un vehículo no se limita únicamente a incorporar cuestiones de maniobrabilidad como, por ejemplo, el uso de la palanca de cambios, la utilidad de los pedales o la correcta ubicación de los espejos retrovisores sino que implican derechos y obligaciones que se deben cumplir.

El tránsito es una masa de gente desplazándose hacia su destino, lo que significa que el manejo y la movilidad son un problema colectivo. El conducir no es imponerse "a" otro sino trasladarse "con" el otro. Quienes conducen son seres humanos con sus emociones incluidas, por lo que la gentileza es la regla básica a tener en cuenta. Conduciendo gentilmente, además de hacerlo más ameno, será más seguro para todos.

Hay estudios que demuestran que si, por ejemplo, 60 personas tienen que salir de un lugar por la misma puerta y lo hacen de forma desordenada, todas a la misma vez, lo harán de manera más ineficiente que si lo hacen en orden y respetando una prioridad preestablecida. Lo mismo sucede en el tránsito.

Entonces, encarar una enseñanza sólo desde el punto de vista de la vialidad sería dejar de lado una problemática más grande: la social. Por lo general, la actitud de una persona en el rol de conductor o conductora se condice con su actitud como ser humano en su cotidianidad. Si bien muchas veces el hecho de estar dentro de un vehículo da cierta seguridad, quien es irrespetuoso en sus roles sociales lo será probablemente también cuando conduzca un vehículo. Dado que ocupa un rol fundamental, el instructor o instructora nunca debe perder de vista sus objetivos:

- Preparar a futuros conductores para manejar de forma segura.
- Desarrollar estrategias efectivas que se puedan implementar en la vía pública.
- Adquirir conocimientos sobre la convivencia y el respeto por los demás actores viales.
- Incorporar herramientas para un uso más sustentable del vehículo.

Buenos
Aires
Ciudad