

**"Capacitar
es salvar vidas"**

f t i /InfoSegVial

motociclistas@seguridadvial.gob.ar

[www.argentina.gob.ar/seguridadvial/
seguridadmotociclistas](http://www.argentina.gob.ar/seguridadvial/seguridadmotociclistas)

**SEGURIDAD
VIAL**



Ministerio de Transporte
Argentina

**SEGURIDAD
VIAL**



Ministerio de Transporte
Argentina

**Criterios de evaluación
en exámenes prácticos
para la obtención de la
Licencia de conducir**

GUÍA PRÁCTICA | Clase A



Introducción

La presente Guía aborda los criterios mínimos que el personal examinador de los Centros de Emisión de Licencias deberá contemplar para poder evaluar correctamente las aptitudes de quienes aspiren a obtener la Licencia Clase A. El objetivo de este material es determinar la idoneidad conductiva, la capacidad y los conocimientos básicos necesarios para conducir un rodado de estas características.

El examen práctico tiene por objetivo no solo identificar y corregir errores, sino constituirse en una instancia de capacitación, de enseñanza y aprendizaje, así como de acompañamiento para quienes, en su calidad de principiantes, se encuentren en la etapa de internalización de las técnicas de manejo seguro de motocicletas.

“Transformemos el examen práctico en una instancia de capacitación”.

El proceso de evaluación deberá garantizar que quien aspire a la Licencia:

1. Sepa identificar los tipos de cascos y su correcta colocación:



Cascos aptos.



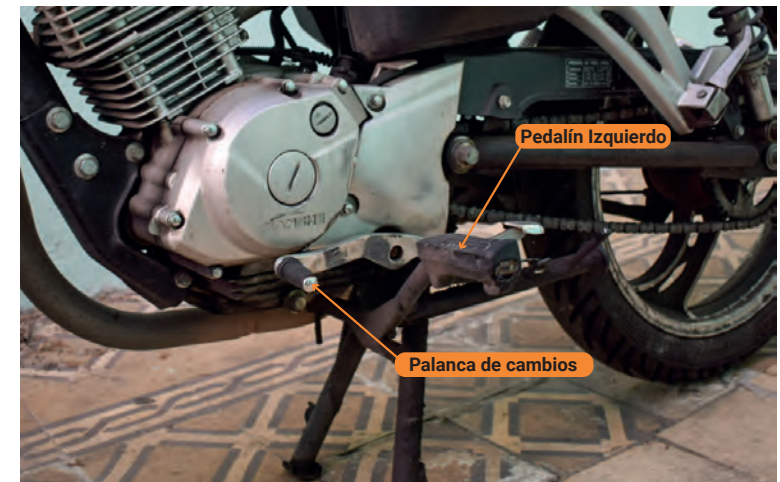
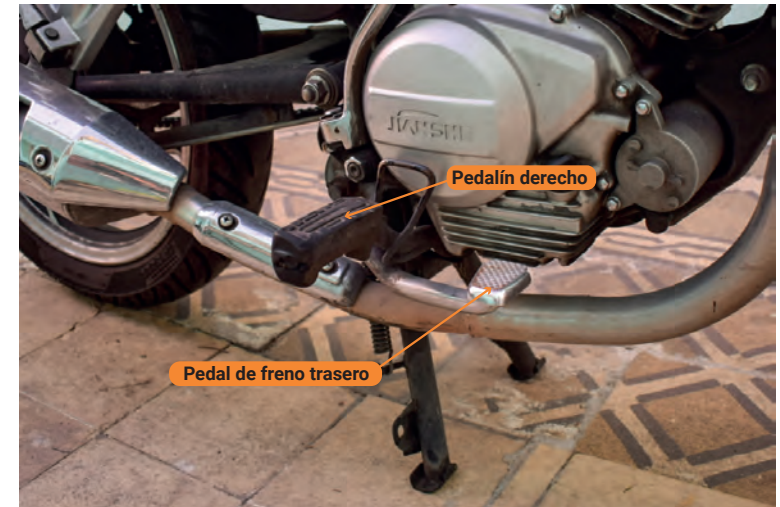
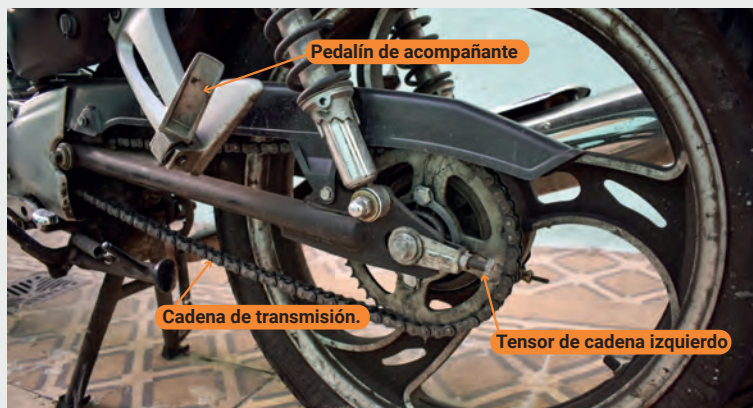
Cascos NO aptos.

2. Conozca las partes y los comandos de la moto:



Ubicación habitual de los comandos (puede variar, según el modelo).

- | | |
|---|--|
| ① Control de luz alta. | ⑥ Bomba de freno delantero. |
| ② Luces de giro. | ⑦ Control de luces de posición y baja. |
| ③ Bocina. | ⑧ Botón de arranque. |
| ④ Maneta de embrague. | ⑨ Maneta de freno delantero. |
| ⑤ Ojo de buey (para medir el nivel del líquido de freno). | ⑩ Acelerador. |





3. Compruebe -visualmente- que los neumáticos estén correctamente inflados:

Esto se hace con el peso de la persona sobre el asiento, antes de comenzar los ejercicios en movimiento. Si las cubiertas estuvieran bajas se afectaría la capacidad para realizar los ejercicios.



4. Adopte una postura correcta sobre la moto:



Para ello, quien realice la evaluación deberá tener en cuenta el tipo de rodado y su incidencia en la posición de las piernas y el torso.

4.1 Posición de los pies

Los pies pueden ubicarse de dos maneras distintas:

- A. Zona metatarsal sobre el pedalín. Este es el mejor punto de equilibrio.
- B. El medio del pie sobre el pedalín, quedando el mismo por encima del pedal de freno o palanca de cambios. Esto permite cambiar de marcha o accionar el freno trasero rápidamente.



No ubicar la punta del pie ni el talón sobre el pedalín, ya que el pie tiende a resbalarse y perdemos un punto de apoyo.



No abrir el pie ni dejarlo bajo el pedal de freno o palanca de cambios. Es peligroso circular de esta manera ya que se puede enganchar o golpear.



4.2 Ubicación de las piernas

Las piernas deben colocarse como si estuvieran sujetando al tanque y/o al asiento.

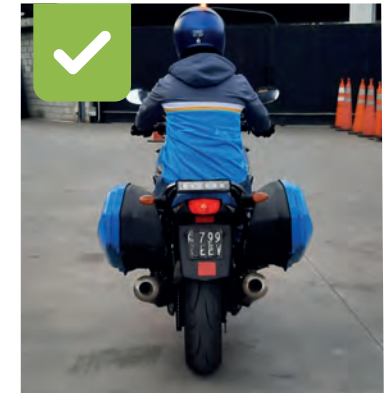
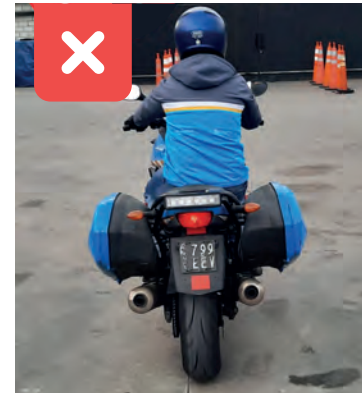


4.3 Posición sobre el asiento

Ubicarse en el lugar del asiento que permita alcanzar el manillar con los codos levemente flexionados. No dejar los brazos extendidos por completo, ya que podría ocasionar la pérdida de capacidad para maniobrar.

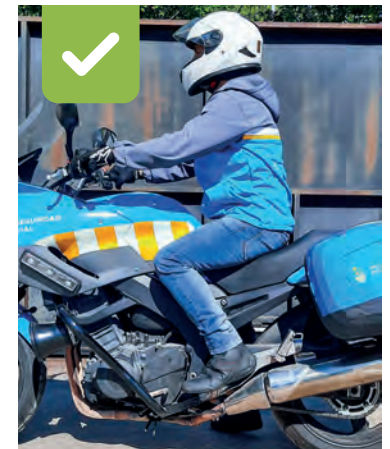


Mantenerse centrado durante la circulación, para evitar el desbalance de la moto.



4.4 Brazos y codos

Los brazos deben mantenerse relajados; los codos, levemente flexionados.



5. Domine las técnicas de frenado:

5.1. Freno delantero vs. trasero

Las motos cuentan con dos tipos de frenos, que se accionan de manera independiente. Todas cumplen con el mismo principio: el sistema de freno delantero es siempre más potente que el trasero. El sistema de freno delantero abarca alrededor del 70 por ciento de la potencia de frenado de la moto, mientras que el porcentaje restante recae en el freno trasero. Por esta razón, el freno delantero es el que detiene realmente el rodado, mientras que el trasero complementa la maniobra de detención.

Si la persona que aspira a la Licencia realiza la maniobra de frenado empleando ambos sistemas en la misma proporción estará desaprovechando la potencia del sistema delantero, mucho más efectivo para detener la marcha. Quien realice la evaluación deberá remarcar que la técnica de frenado que detiene la moto en la menor distancia posible es aquella que utiliza el freno delantero en un porcentaje mayor.

Para verificar que la manipulación de los frenos delantero y trasero se realice de manera correcta, quien se encargue de examinar esta maniobra deberá ubicarse cerca del cajón de frenado.



5.2. Tipos de sistemas de freno

Si la persona que aspira a obtener la Licencia se presentara en una moto con freno a tambor (un sistema antiguo y en desuso), habrá que indicarle que se trata de un mecanismo con una capacidad de frenado limitada y que requiere de ajustes periódicos en la medida en que se produzca su desgaste.

Si, por el contrario, lo hiciera en un rodado con freno a disco, este será más efectivo y con una potencia de frenado mayor. En algunos casos puede incorporar el sistema de ABS, que evita el bloqueo de la rueda.



