

Gidabaimenak
Euskaraz



IKASLEAREN ESKULIBURUA

AM baimena



Euskadiko Autoeskolen Federakuntza
Federación de Autoescuelas de Euskadi

AURKIBIDEA

1. GAIA KONTZEPTUAK	7
ZIRKULAZIOAN PARTE HARTZEN DUTEN FAKTOREAK	7
GIZA FAKTOREA	7
IBILGAILUA	7
BIDEA	11
TESTA	15
2. GAIA DOKUMENTAZIOA	17
GIDARIAREN DOKUMENTAZIOA	17
GIDALIZENTZIAK ETA GIDABAIMENAK	17
ZIKLOMOTORREN DOKUMENTAZIOA	23
TESTA	27
3. GAIA BIDE-SEINALEAK	29
ARAU OROKORRAK	29
SEINALEZTAPENAREN XEDEA	29
ARAEKIKO LEHENTASUNA	29
SEINALEAK APLIKATZEA	29
OBEDITZEA	29
SEINALEEN ARTEKO LEHENTASUN-ORDENA	30
SEINALEEN SAILKAPENA	30
BIDE-MARKAK	31
LUZETARAKO MARKA ZURIAK	31
ZEHARKAKO MARKA ZURIAK	33
ZIRKULAZIO-SEINALE HORIZONTALAK	34
BESTELAKO MARKA ETA INSKRIPZIO ZURI BATZUK	35
BESTE KOLORE BATZUETAKO MARKAK	37
ZIRKULAZIO-SEINALE BERTIKALAK	38
ARRISKUAZ OHARTARAZTEKO SEINALEAK	39
ARAU-SEINALEAK	42
ARGIBIDE-SEINALEAK	52
SEMAFOROAK	67
OINEZKOENTZAKO SEMAFOROAK	67
IBILGAILUENTZAKO SEMAFORO ZIRKULARRAK	67
IBILGAILUENTZAKO SEMAFORO KARRATUAK EDO ERREIKO SEMAFOROAK	70
IBILGAILU JAKIN BATZUENTZAKO SEMAFOROAK	70
ALDI BATERAKO SEINALEAK ETA BALIZA-SEINALEAK	71
MEZU ALDAGARRIKO PANELAK	71
BALIZA-SEINALEAK	71

AGENTEEN SEINALEAK ETA AGINDUAK	73
SEINALE OPTIKOAK	74
SEINALE AKUSTIKOAK (TXILIBITUA)	75
IBILGAILUTIK EGINDAKO SEINALEAK	75
TESTA	76

4. GAIA | ZIRKULAZIO-ARAUAK **87**

BIDEAREN ERABILERA	87
NORABIDEA ETA NORANZKOA	87
BIDEEN ERABILERA	87
AUTOBIDEETAN ETA AUTOBIETAN ZIRKULATZEA	89
ERREI ERRESERBATUEN ERABILERA	89
MUGIKORTASUN PERTSONALEKO IBILGAILUEN (MPI) ZIRKULAZIOA	92
ABIADURA	92
ABIADURAK GIDARIARENGAN DUEN EFEKTUA	92
ABIADURAREN KONTZEPTUAK	92
ABIADURA EGOKITZEA	93
ABIADURA MOTELTZEA	94
ERREAKZIO-, FRENATZE- ETA GERATZE-TARTEAK	95
MANIOBRAK	96
DEFINIZIOA - SEGURTASUN-ARAUAK - OHARTARAZPENAK	96
PASATZEKO LEHENTASUNA	107
BIDEGURUTZEAK	107
ESTUGUNEAK	109
OBRETAN DAUDEN BIDE-TARTEAK	110
LARRIALDI-ZERBITZUAN ZIRKULATZEN DUTEN IBILGAILUAK	110
ARGIAK	111
ARGIEN HELBURUA	111
NAHITAEZKO ETA HAUTAZKO ARGIAK	111
TESTA	115

5. GAIA | GIDARIARI ERAGITEN DIOTEN ARRISKU-FAKTOREAK **131**

GAITASUN PSIKOFISIKOAK	131
PERTZEPZIOAREN GARRANTZIA	131
IKUSMENA	132
ITSUALDIA IZATEKO ARRISKUA	132
ARRETA MANTENTZEAK DUEN GARRANTZIA	133
GIDATZEAN ARRETA GALTZEAREN ARAZOA	133
ERREAKZIO-DENBORA	134
NEKEA	135
LOGURA ETA LOA	135
GAIXOTASUNAK ETA SENDAGAIK	136
ESTRESA	136
ALKOHOLA	137

DROGAK	138
ALKOHELEMIA ETA DROGAK DETEKTATZEKO PROBAK	138
TESTA	140

6. GAIA GIDATZEA	145
GIDATZE SEGURUA	145
2 GURPILEKO ZIKLOMOTORRAK: GIDARIAREN EGOKITZAPENA ETA JARRERA	145
ZIKLOMOTORRAREN AGINTEAK	145
GIDARIAREN PORTAERA	148
TRAFIKOAREN PRINTZPIOAK	148
ZIURGABETASUN-EREMUA	148
ERABILTZAILEEK ELKARRI LAGUNTZEA	149
OINEZKOEKIKO PORTAERA	150
BESTE GIDARI BATZUEKIKO PORTAERA	151
IKUSIAK IZATEAREN GARRANTZIA	152
IKUSTEAREN GARRANTZIA	152
BALDINTZA METEOROLOGIKO TXARRETAN GIDATZEA	153
EURIA	154
ELURRA	154
IZOTZA	154
LAINOA	155
HAIZEA	155
GAUEZ GIDATZEA	156
BIHURGUNEETAN GIDATZEA	156
TALDEAN GIDATZEA	157
GIDATZE PREBENTIBOA	157
GIDATZE EKONOMIKOA	158
KUTSADURA ATMOSFERIKOA ETA AKUSTIKOA	158
MOTORRA ITZALTZEA	158
KUTSADURA SAIHESTEKO NEURRI BATZUK	159
ERREGAIA AURREZTEN EZ DUTEN NEURRIAK	159
INGURUMEN-BEREIZGARRIA	159
TESTA	160

7. GAIA SEGURTASUN AKTIBOA ETA PASIBOA	165
SEGURTASUN AKTIBOA ETA PASIBOA	165
SEGURTASUN AKTIBOA	165
DIREKZIO-SISTEMA	165
TRANSMISIO-SISTEMA	165
ESEKIDURA-SISTEMA	165
FRENO-SISTEMA	165
GURPILAK ETA PNEUMATIKOAK	165

SEGURTASUN PASIBOA: BABES-EKIPAMENDUA	166
JANTZIAK	166
OINETAKOAK	166
ESKULARRUAK	166
KASKOA	166
SEGURTASUN-UHALA	169
BURU-EUSKARRIA	169
TESTA	170

8. GAIA | PERTSONEN ETA SALGAIEN GARRAIOA

173

PERTSONEN GARRAIOA	173
SALGAIEN GARRAIOA	175
IBILGAILUAREN KARGA	175
KARGAREN NEURRIAK	176
EKIPAJEA	177
IBILGAILUETAKO SEINALEAK	177
TESTA	178

9. GAIA | ZIKLOMOTORRAREN OINARRIZKO MANTENTZEA

181

ZIKLOMOTORRAREN MANTENTZE EGOKIAREN GARRANTZIA	181
MOTORRA	182
TRANSMISIO-SISTEMA	182
ESEKIDURA-SISTEMA	183
AURREKO MOTELTZEA	183
ATZEKO MOTELTZEA	183
MANTENTZEA	183
DIREKZIO-SISTEMA	183
HOZTE-SISTEMA	184
LUBRIFIKAZIO-SISTEMA	184
FRENO-SISTEMA	184
ELEMENTUAK	185
FUNTZIONAMENDUA	185
NAHITAEZKO FRENOAK	185
FRENATZEKO ARRETA-NEURRIAK	185
FRENATZEAREN ERAGINKORTASUNA	185
AHOLKUAK	185
GURPILAK ETA PNEUMATIKOAK	186
GURPILAREN ZATIAK	186
ITSASPENA	187
HIGADURA	187
PUZTE-PRESIOA	187
TESTA	189

10. GAIA ZIRKULAZIO-ISTRIPUAK	191
ZIKLOMOTORREN ISTRIPUAK	191
ISTRIPUAREN PROFILA	191
ERORIKOETAN NOLA JOKATU	192
ISTRIPUETAN NOLA JOKATU	193
TESTA	202
TEST-ZUZENTZAILEA	205

GAITASUN PSIKOFISIKOAK



Gidariak egoera **fisiko eta psikiko** ezin hobean egon behar du segurtasunez gidatu ahal izateko.

Hainbat faktorek eragin negatiboa izan dezakete egoera horretan; adibidez:

- Alkoholaren eta/edo drogen kontsumoak.
- Gaixotasunek eta sendagaiek.
- Gidatzean loa edo logura izateak.
- Nekeak.
- Arreta-galtzeek: telefono mugikorrek, GPSak, gidatzean erretzeak.

Segurtasunez gidatzeko behar diren gaitasun psikofisikoak, gidabaimena ateratzeko unean ez ezik, jada titular denean ere mantendu behar ditu gidariak. Horregatik, baimena luzatu behar duenean, azterketa medikoa egin behar du gidariak.

Hala ere, gidabaimen edo gidalizentzia arrunta lortzeko ezgaitzen duen gaixotasuna edo urritasuna duten pertsonak ezohiko bat lortu ahal izango dute.

Gidarien gaitasun psikofisikoaren arabera, gidabaimenak honelakoak izan daitezke:

- **Ohikoak:** egokitzapenak, zirkulazio-murrizketak edo pertsona, ibilgailu edo zirkulazioaren bestelako mugak ezartzeko beharra dakarren gaixotasun edo urritasunik ez duten pertsonentzat. Lenteak erabiltzeko betebeharrak ez du izaera arrunta galarazten.
- **Ezohikoak:** baldintza murriztaileak dituzten pertsonentzat, ohiko gidabaimena lortzeko beharrezkoak diren gaitasunak ez dituzten pertsonentzat, baina pertsona egokitzapenekin, murriztapenekin edo pertsona, ibilgailu edo zirkulazioaren mugekin gidatzeko beharrezkoak diren gaitasunak bai.



PERTZEPZIOAREN GARRANTZIA

Informazioa behar bezala eskuratzea ezinbestekoa da erabakiak behar bezala hartzeko eta segurtasunez eta efikaziaz gidatzeko.

Beharrezkoa da:

- **Ondo ikusi eta entzutea**
- **Ikusten jakitea**
- **Denboraz ikustea:** gainerakoen mugimenduak eta erreakzioak aurreikusi ahal izatea.

IKUSMENA

Ikusmenaren bidez, gidatzean erabakiak hartzeko erabiltzen duen **informazioaren % 90** jasotzen du gidariak.

Gidariak betaurrekoak erabiltzen baditu, komeni da ordezko beste batzuk eramatea, galdu edo hondatuz gero beste batzuk eskura izateko.

Ikuseremua da aurrera begiratzean ikuspegiak barnean hartzen duena. Objektuak ikusten ditugun eremuaren angeluaren graduen arabera neurtzen da. Ikuseremua estutu egiten da abiadura handian zirkulatzen dugunean (**tunel-efektua**). Normalean, ikusmena finkatzean, objektua zenbat eta urrunago egon, orduan eta txikiagoa izango da ikuseremua; zenbat eta hurbilago egon, berriz, orduan eta handiagoa.



Segurtasunez gidatzeko, aurreko ikuspegiak gain, **atzeraispiluetatik** lortzen den ikuspegia ere behar da. Atzeraispilu bidez, ibilgailuaren atzean eta alboetan zer gertatzen den ikus dezakegu; horregatik, labor baina erregularitasunez erabili behar dira gidatzerakoan.

Beste erabiltzaile batzuen erreakzioak aurreikusteko eta horiei aurrea hartu ahal izateko, ezinbestekoa da adi egotea eta urrunera begiratzea.

ITSUALDIA IZATEKO ARISKUA

Egunez eguzkiarekin gidatuz gero, itsualdia izateko arriskua dago; izan ere, eguzki-izpiek zuzenean edo zeharka jo dezakete, eta itsualdia eragin diezagukete, bai eta une batez ikusmenik gabe utzi ere. Kasu horretan, soluzioa eguzkitako betaurrekoak eramatea izango da, edo kaskoak bisera ketua edo tindatua izatea.



Beste ibilgailu batzuen argiek **gauetz** eragin diezaguketen itsualdiari aurre egiteko, komeni da:

- kontrako noranzkoan zirkulatzen duten ibilgailuen argiei ez begiratzea,
- ikuspegia galtzadaren ertzerazuzentzea, eta
- abiadura behar beste murriztea; eta, beharrezkoa izanez gero, erabat geratzea.

Bestalde, itsualdia izateko probabilitatea handiagoa izaten da nekatuta egotean eta alkohola, droga eta farmako jakin batzuk kontsumitzean.

Itsualdia, nolana ere, eragozpen garrantzitsua da gidatzeko orduan. Gainera, askotan, betaurrekoak, haizetakoak edo kaskoen biserak itsualdi-iturri garrantzitsuak izaten dira, urratuek edo inkrustazio txikiek sortutako islapenak direla-eta.

ARRETA MANTENTZEAK DUEN GARRANTZIA

Arretari esker, ikuseremuan dagoen estimulu-kopuru handiaren artean gidatzeko elementu garrantzitsuenak hautatzeko gai da gidaria.

Pertzepzioa eta arreta oso erlazionatuta dauden bi prozesu dira, eta biak funtsezkoak dira gidatzean erabakiak hartzeko.

GIDATZEAN ARRETA GALTZEAREN ARAZOA

Asko dira gidatzean arreta egokia izateari eragin diezaioketen faktore, inguruabar eta egoerak.

Azken urteotan, arreta-galtzeak trafiko-istripuetako giza akats garrantzitsuenetako bat bihurtu dira.



Hauek dira arreta galtzearen zergati ohikoena:

Gidariari ez dagozkionak:

- Errepideak ondoegi ezagutzea, horrek konfiantza gehiegi izatea eta arreta gutxitzea eragin baitezake.
- Inguruan argitasun txikia egotea (gauze gidatzea) eta argitasun-aldaketak egotea (itsualdiak), halakoek estimulu garrantzitsu batzuk oharkabea pasatzea eragin baitezakete.
- Seinaleak partzialki ezkatututako lekuetan edo ikuseremuaren ertzetan egotea, kasu horietan zailagoa izango baita horiek detektatzea.
- Seinaleen pertzepzio-ezaugarri jakin batzuek (koloreak, argitasunak, tamainak

edo inguratzen dituen hondoak) garaiz detektatzea erraztu edo oztopatu dezakete.

- Trafikoaren egoera konplexuegiak izatea eta, ondorioz, seinaleak, ibilgailuak, oinezkoak eta bestelako elementuak asko pilatzea, horrek estimulu garrantzitsuei behar bezala ez erantzutea eragin baitezake.

Gidariari dagozkionak:

- Nekea eta logura.
- Estresak, antsietateak edo depresioak istripu-arrisku handiagoa eragin dezakete, gidatzean arreta galtzea errazten baitute.
- Adin handia.
- Alkoholaren, drogen edo farmako jakin batzuen kontsumoak funtzio mental asko aldatzen ditu, eta horien artean dago, hain zuzen, arreta.
- Nortasun-ezaugarriak: pertsona batzuek arreta galtzeko joera handiagoa dute.
- Arreta denbora luzeegian desbidera dezaketen eta istripu bat eragin dezaketen **jokabide interferenteak**. Adibidez:
 - Telefono mugikorra edo bestelako informazio-gailuak erabiltzea.
 - Erretzea.
 - GPS nabigatzaile baten pantaila manipulatzeko.
 - Bidean informazioa bilatzea: kale baten zenbakia, jatetxe bat...
 - Trafikoarekin zerikusirik ez duten eta kontzentrazio handia eskatzen duten gauzetan pentsatzea.

- Bidaidearekin gai oso garrantzitsu bati buruz hitz egitea edo eztabaidatzea.
- Inguruko objekturen bati begira geratzea; publizitate-panelei, esate baterako.

Dei bat egin edo hartu behar izanez gero, lehendabizi ibilgailua leku seguru batean ibilgetu behar da, galtzadatik kanpo eta bazterbidearen zati ibilgarritik kanpo.

Debekatuta dago gidatzean etengabeko arreta murrizten duten soinu-hargailu edo -erreproduzigailuei edo bestelako gailu batzuei konektatutako edozein audio-kasko edo entzungailu erabiliz gidatzea, bai eta gidatzen den bitartean **telefono mugikorra** eskuz erabiltzea ere.

Debekuaren barruan ez da sartuko motozikleten eta ziklomotorren gidariak babesteko kaskoan komunikatzeko edo nabigatzeko hari gabeko gailu ziurtatuak edo homologatuak erabiltzea, betiere gidatzearen segurtasunari eragiten ez badiote.



- Gidatu bitartean telefonia mugikorreko gailuak erabiltzeak eta eskuan eramateak 6 puntu galtzea dakar.
- Gidatzean etengabeko arreta murrizten duten soinu-hargailu edo -erreproduzigailuei edo bestelako gailu batzuei konektatutako edozein audio-kasko edo entzungailu erabiliz gidatzeak; kaskoaren eta erabiltzailearen buruaren artean telefonia mugikorreko gailuak doituak edukiz gidatzeak; nabigatzaileak edo beste edozein komunikazio-bitarteko edo -sistema eskuz erabiliz gidatzeak; eta aurreko puntuan adierazitakoak ez bezalako baldintzetan telefonia mugikorreko gailuak erabiliz gidatzeak **3 puntu galtzea** dakar.

ERREAKZIO-DENBORA

Gidariak **estimulu bat jasotzen duenetik estimulu horri erantzuten dion arte** igarotzen den denbora da.

Normalean **0,75 segundokoa** dela kalkulatzen da, baina aldakorra da, faktore hauen arabera areagotu egin baitaiteke: adina, nekea, logura, sendagaiak kontsumitzea, drogak edo alkohola...

Gogoan izan erreakzio-tartea ibilgailuak **erreakzio-denboran** egiten duen distantzia dela.

NEKEA

Nekatutako gidaria arriskutsua da norberarentzat eta gainerakoentzat.

Gidariaren gaitasunak murriztu egiten dira, eta, beraz, haren segurtasun-mailak behera egiten du.

- **Gorputzeko nekea** muskuluetako nekeagatik edo, oro har, organismoko eragozpenengatik nabaritzen da.
- **Neke psikikoa** kontzentratzeko eta hautemateko gaitasuna murrizten delako nabaritzen da.

Nekeari eraginkortasunez aurre egiteko erremedio bakarra atsedean hartzea da.

Inoiz ez da estimulatzailerik edo sendagai lasaigarriarik hartu behar, ez eta edari alkoholdunik ere.



Ondorio hauek dituzte, besteak beste:

- Ikusmen lausoa.
- Erreakzio bortitz eta gehiegizkoak.
- Sentsazio gogaikarriak eta astuntasunekoak: garondoko eta bizkarreko minak, migrainak, arranpak, etab.
- Gidariaren mugimendu motelagoak eta zehaztugabeagoak.
- Zuzenketa gutxiago egiten dira ibilbidean.
- Nekea adierazten duten mugimenduak agertzen dira (jarrera-aldaketa etengabeak, aharrausiak, hazka egitea, abestea, etab.).
- Murriztu egiten dira arreta eta erreakzionatzeko gaitasuna.
- Erreakzio-denbora handitu egiten da.

Atsedeenik hartu gabe edo denbora luzean abiadura handian zirkulatzen kilometro asko egiten badira, azkarrago sortzen da nekea.

LOGURA ETA LOA

Loa ezinbestekoa da gizakiak funtzionamendu psikofisiologiko egokia izan dezan. Pertsonak ez badu lo egiten, edo ez badu behar beste lo egiten, desoreka batzuk izango ditu bere portaeran.

Gidaria, kasu gehienetan, ez da lo sakonean erortzen; askotan, **logura izaten** da bere segurtasuna arriskuan jartzen duena.

Loaren alterazioekin lotura handiena duen sintometako bat logura da, eta bere seinale nagusiak hauek dira: aharrausiak maiz egitea, burua mugitzea, ikusmen lausoa izatea, eta arretari eusteko eta begiak zabalik izateko ahalegina egin behar izatea.

Logura, beste faktore batzuen artean, eguneko unearen arabera izaten da (loguraren ordu kritikoak goizeko 3etatik 5etara eta arratsaldeko 2etatik 4etara izaten dira).



Otordu oparoek edo oso ugariak logura eragin dezakete.

Lo-faltak ondorio hauek izan ditzake:

- Erreakzionatzeko gaitasuna murriztea.
- Erreakzionatzeko denbora luzatzea.
- Sistema motorra aldatzea, muskuluen erlaxazioagatik.
- Kontzentratzeko gaitasuna murriztea eta arreta-galtzeak sortzea.

Logurari aurre egiteko erremedio bakarra lo egitea da.

Logurarekin edo nekearekin gidatzeak areagotu egiten du arreta galtzeko aukera.