

Curso especial de reeducación vial

Ordenanza municipal 133/18

ORDENANZA Nº 133/18

CAPÍTULO I:

1º.-: Créase el PROYECTO DE EDUCACIÓN VIAL, que tendrá por objeto establecer un sistema de reeducación y concientización vial para aquellos conductores de motovehículos que resulten infractores de faltas de tránsito, cuya sanción sea la multa en los términos del artículo 83º, de la Ley Nacional de Tránsito Nº 24.449 y artículo 39º bis de la Ley Provincial Nº 13.927.----

CAPÍTULO II: MODALIDADES ALTERNATIVAS DEL CUMPLIMIENTO DE LA SANCIÓN DE MULTA POR INFRACCIÓN DE TRANSITO

ARTÍCULO 2º.-: Establézcase que las faltas de tránsito definidas en la presente ordenanza (artículo 3º), y cuya contravención tenga por sanción el pago de una multa, podrán ser canceladas, optativamente, por la asistencia y aprobación del CURSO ESPECIAL DE REEDUCACIÓN VIAL, instaurado en el artículo que antecede, por el área municipal a cargo de su dictado. El mismo constará de dos módulos (uno de manejo defensivo, y otro de legislación vigente), cuya duración total no podrá ser inferior a 5 (cinco) horas cátedra. Finalizado éste, se deberá aprobar el examen de evaluación respectivo.-----

ARTÍCULO 3º.-: En los supuestos de faltas labradas por: a) Ausencia de seguro obligatorio. b) Ausencia de licencia de conducir. c) Falta de uso de casco reglamentario de protección por parte de los pasajeros de motovehículos (Conf. Artículo 40º del Título VI - Anexo 1 - Apartado G.2.1. Decreto Reglamentario Nº 779/95)

En todos estos casos, el Juez de Faltas Municipal al resolver en cada proceso en particular la fijación de una pena de multa, deberá determinar la posibilidad del cumplimiento alternativo de la pena (pago de multa), mediante la concurrencia y aprobación del curso de reeducación vial, que se dictará a través de la iniciativa instituida mediante el Artículo 1º de la presente. En tal supuesto, el infractor podrá optar por la modalidad de cumplimiento de la pena. Si el infractor optase por la asistencia al curso de reeducación vial, acreditada que sea su aprobación, podrá redimir el pago de la multa hasta un 100 % (cien por ciento) de su monto. La autoridad competente deberá certificar fehacientemente tal circunstancia, comunicando el resultado al Juez de Faltas que entiende en la causa. La calificación se limitará a expresar si el curso ha sido APROBADO O DESAPROBADO. Si el infractor no asistiere o desaprobare el curso en cuestión de reeducación vial, deberá afrontar la penalidad económica (multa) perdiendo derecho a nueva opción o nueva reevaluación por dicha infracción.-----

INTRODUCCION

Cada año, miles de personas pierden la vida o sufren traumatismos en nuestros caminos y calles. Cientos de familias y comunidades quedan destrozadas. Cualquier esfuerzo realizado para promover la seguridad vial puede resultar insignificante al lado de ese sufrimiento humano creciente.

En los últimos años la sociedad ha comenzado a interesarse por el tránsito y la seguridad vial, en parte producto de la creciente difusión en los medios de comunicación y por otro

lado a raíz de las alarmantes cifras de víctimas fatales en hechos de tránsito. Resulta común tomar conocimiento de siniestros de tránsito a través de un familiar, de un amigo o de un vecino que ha participado en él.

Queremos que este curso sea una herramienta que ayude a conocer e incorporar en nuestras acciones diarias todo lo que hay que tener en cuenta para reducir los siniestros viales, que son provocados, en su mayoría, por estos cuatro factores:

Alcoholemia

Exceso de Velocidad

Ausencia de uso de Cinturón de Seguridad

Ausencia de uso de Casco en motovehículos

Capítulo.1

A qué nos referimos cuando hablamos de Educación en Seguridad Vial?

Principio de la responsabilidad

Todos los usuarios de la vía pública deben asumir la responsabilidad de cumplir la normativa existente, evitando ser un peligro o un obstáculo para los demás usuarios, adoptando un comportamiento adecuado en cada momento y asumiendo las consecuencias de sus actos.

Principio de confianza en la normalidad del tránsito

Todos los usuarios de la vía pública que se comporten siguiendo el principio de responsabilidad y por lo tanto cumplan las normas de tránsito, tiene el derecho de esperar que los demás usuarios también las cumplan y por lo tanto hagan uso adecuado de ellas.

Principio de la seguridad

En determinadas circunstancias, el principio de seguridad o de la defensa, se antepone al de confianza. Nadie debe confiar ilimitadamente en que los demás usuarios cumplan al pie de la letra las normas reglamentarias, en casos excepcionales, algún usuario puede tener un inesperado cambio de actitud y tener un comportamiento contrario a la norma. Este principio, por lo tanto, nos obliga prever un comportamiento contrario a las normas de circulación para evitar daños al circular por la vía pública, defensivamente es decir contando con la eventual imprudencia de los demás partícipes en el tránsito.

Principio de conducción dirigida

Este principio nos dice que los conductores deben ser dueños del movimiento de su vehículo en todo momento. Ello implica que debemos concentrar toda nuestra atención y nuestra conciencia a la actividad de conducir, sin distracciones que nos haga perder el dominio sobre nuestro vehículo y por lo tanto provocarnos daños a nosotros mismos y a los demás usuarios.

Como se ve este principio es complementario al de confianza ya que si no existe ninguna señal que indique alguna alteración de la normal circulación el conductor circulará con la confianza que no hay ningún obstáculo y si hubiera, estaría señalizado.

Licencia de conducir

La licencia de conducir es un permiso que brinda el estado a las personas que se encuentran aptas psíquica y físicamente para manejar las distintas clases.



Circulación en vía pública

Puede realizarse la maniobra de adelantamiento por el lado derecho cuando el conductor del vehículo que lo antecede va a girar o detenerse a su izquierda.



Prioridades en la circulación.

Ley 24449 artículo 38 inc. A

Los peatones transitarán: A zona urbana

1-únicamente por la acera o espacio habilitado a tal fin

2-las intersecciones por las esquinas con o sin senda peatonal

3-exceptionalmente por la calzada rodeando en vehículo los ocupantes del asiento trasero, solo para el ascenso-descenso del mismo.

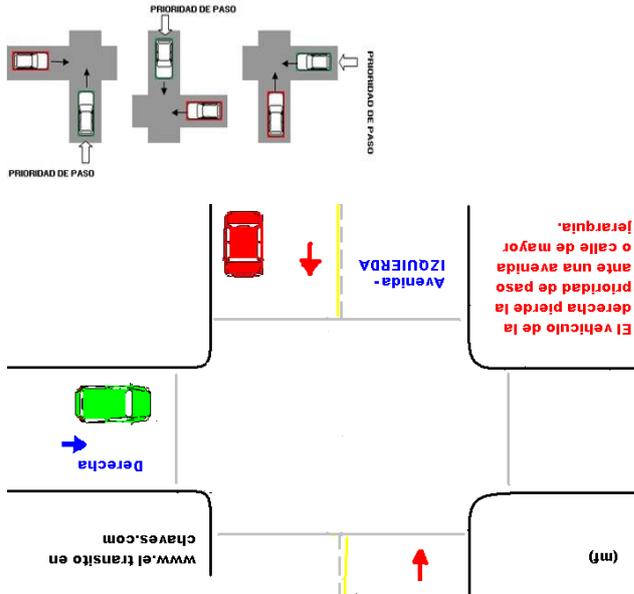
Las mismas disposiciones se aplican para sillas de ruedas, coches para bebés.

Los principales artífices de la vía pública son los peatones, quienes siempre tienen prioridad de paso al cruzar una calle haciéndolo por la esquina, en este caso hay que hacer una reflexión sobre esto, todos los usuarios de la vía pública en algún momento son peatones y por ello se los debe respetar como a uno mismo.

prioridad en rotonda.



Al llegar a una encrucijada o boca calle tiene prioridad de paso quien circula por la derecha.



Durante la circulación, esta terminantemente prohibido adelantarse o cambiar de carril en esquinas, puentes, lomas, curvas y túneles.



En zona urbana, el límite máximo de velocidad es 40km/h para las calles y 60km/h para las avenidas.



En motocicletas y ciclomotores el número máximo de ocupantes es: 2 personas.



Un número excesivo de ocupantes en un moto vehículo puede causar graves accidentes.



Capítulo 2

Sabes cuáles son los elementos de seguridad de un vehículo?

Ley Nacional 24.449, Artículo 39. CONDICIONES PARA CONDUCIR. Los conductores deben: a) Antes de ingresar a la vía pública, verificar que tanto él como su vehículo se encuentren en adecuadas condiciones de seguridad, de acuerdo con los requisitos legales, bajo su responsabilidad. No obstante, en caso de vehículos del servicio de transporte, la responsabilidad por sus condiciones de seguridad, se ajustará a lo dispuesto en el inciso a) del artículo 53.

Decreto provincial N°532/09, Anexo III, Artículo 13 (refiere al artículo 39 de la Ley Nacional N° 24.449) — CONDICIONES PARA CONDUCIR. Los automotores serán conducidos con ambas manos sobre el volante de dirección, excepto cuando sea necesario accionar otros comandos. El conductor no debe llevar a su izquierda o entre sus brazos a ninguna persona, bulto o animal, ni permitirá que otro tome el control de la dirección.

Decreto provincial N°532/09, Anexo III, Artículo 14 (refiere al artículo 40 de la Ley Nacional N° 24.449) - REQUISITOS PARA CIRCULAR. El incumplimiento de las disposiciones de este artículo impide continuar la circulación hasta que sea subsanada la falta, sin perjuicio de las sanciones pertinentes: f) f.1. El matafuego que se utilice en los vehículos debe estar construido según las normas IRAM correspondientes, debiendo ubicarse al alcance del conductor dentro del habitáculo, con excepción de los mayores a UN KILOGRAMO (1 kg) de capacidad. El soporte debe impedir su desprendimiento, aún en caso de colisión o vuelco, pero debe poder ser fácilmente liberado para su empleo y ubicarse en lugar que no cree riesgos, no pudiendo estar en los parantes del techo, ni utilizarse abrazadera elástica. Tendrán las siguientes características:

SEGURIDAD ACTIVA

La Seguridad Activa está orientada a evitar al máximo los siniestros viales y comprende el conjunto de todos aquellos elementos que contribuyen a proporcionar una mayor eficacia en la conducción garantizando una frenada estable y potente, buenas recuperaciones y un comportamiento previsible que nos permita superar las posibles situaciones críticas. En el automóvil,

la Seguridad Activa está compuesta por los siguientes dispositivos:

Sistema de Suspensión (amortiguadores)

Sistema de Frenos

Sistema de Dirección

Neumáticos.

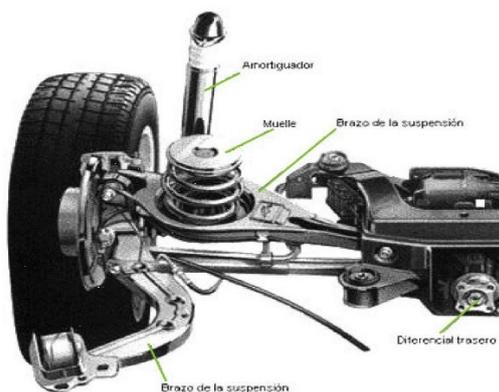
Sistema de Suspensión

La suspensión sirve para dar comodidad al vehículo, disminuyendo la transmisión de irregularidades del terreno al habitáculo y favoreciendo el agarre del automóvil al suelo y, por lo tanto, su estabilidad. Los mecanismos de la suspensión que proporcionan seguridad y confort durante la conducción, aportando estabilidad al vehículo, se denominan amortiguadores. La forma que poseen estos mecanismos de absorber las irregularidades del terreno se clasifica en:

Mecánica: Los desplazamientos de las ruedas son absorbidos por los resortes o espirales.

Hidráulica: los conjuntos hidráulicos soportan los desplazamientos de las ruedas

Hidroneumática: se trata de la acción combinada de un líquido y un gas, para soportar los desplazamientos de las ruedas



El desgaste de los amortiguadores es difícil de detectar debido a que los conductores se acostumbran, de forma progresiva, a las deficiencias del sistema del auto. Sin embargo, debemos tener en cuenta su importancia, ya que el mal estado de los mismos produce graves trastornos en la conducción del vehículo en lo referido a:

La distancia de frenado aumenta y se vuelve más inestable.

Los neumáticos se desgastan mucho antes e inducen a la disminución de la sujeción; esto aumenta el riesgo del efecto planeo sobre el agua (aquaplaning).

El nivel de confort de los ocupantes se ve reducido por las sacudidas durante la conducción.

Se deterioran algunos de los elementos de los sistemas de suspensión y dirección del vehículo.

Puede provocar encandilamiento a los conductores que transitan en sentido contrario.

Se acentúa la inestabilidad de la dirección y la dificultad de controlar el vehículo en las curvas.

Sistema de Frenos

El freno es el mecanismo encargado de aminorar la marcha del vehículo o detenerlo mediante el rozamiento o fricción del tambor o disco con las pastillas. Los sistemas de accionamiento de frenos más empleados en auto-móviles de uso particular son el mecánico y el hidráulico. Los frenos pueden ser de tambor o de disco, aunque algunos fabricantes combinan ambos montando los frenos de disco en las ruedas delanteras y los de tambor en las traseras. La fuerza de frenado debe asegurar una rápida detención de las ruedas pero sin llegar a bloquearlas. Para que eso sea posible es fundamental tener en cuenta las condiciones de la vía y el estado general de los mecanismos del vehículo (neumáticos, suspensiones, etc.).



ABS (SISTEMA ANTIBLOQUEO DE RUEDAS)

El freno ABS optimiza la frenada y garantiza la gobernabilidad de la dirección en condiciones críticas.

El ABS nos permite:

Controlar y maniobrar el automóvil durante el frenado, incluso en curva.

Controlar la estabilidad durante el frenado.

Aprovechar los espacios de frenado.

Sistema de dirección

La dirección orienta las ruedas a voluntad del conductor, con precisión y suavidad, e influye directamente en la estabilidad del vehículo. Si la dirección es asistida, el esfuerzo sobre el volante se reduce considerablemente a través de un sistema hidráulico que realiza la mayor parte del trabajo necesario para girar la dirección. Los sistemas de dirección servoasistida permiten hacer menos esfuerzos en el volante a la hora de maniobrar el auto parado y mantener una dirección correcta cuando circulamos a altas velocidades. También, estos

sistemas de dirección pretenden asegurar un perfecto control del vehículo incluso en condiciones límite (coeficientes de roce diferentes para las ruedas delanteras, variaciones rápidas del ángulo de giro). Las presiones de trabajo del sistema hidráulico se taran (calibran) para que quienes se sienten al volante, perciban constantemente un alto grado de adherencia de los neumáticos con la carretera, permitiendo, de esta manera, un grado de seguridad muy alto.

Neumáticos

Los neumáticos, como elementos básicos en la seguridad activa de los auto-móviles, deben desarrollar y garantizar las máximas prestaciones posibles. Esto requiere una amplia gama de condicionantes dinámicas en su diseño y construcción, debido a las exigencias de este componente en su servicio. Las ruedas son el último eslabón de transmisión de movimiento en el vehículo y su punto de apoyo en el suelo. El neumático es un elemento de seguridad fundamental en nuestro vehículo. Su estado influye sobre el comportamiento del automóvil. Presión y estado del dibujo son factores a tener en cuenta para contar con la absoluta garantía que el neumático cumple correctamente sus funciones.

Los neumáticos deben

Soportar el peso del auto y resistir las transferencias de carga en aceleración y en frenada.

Transmitir la potencia útil del motor y los esfuerzos de frenada en curva.

Rodar regularmente de forma segura y el mayor tiempo.

Guiar el auto con precisión, por cualquier tipo de suelo y condición climática.

Actuar como colchón amortiguador de las irregularidades de la carretera, asegurando el confort del conductor y de los pasajeros.

Participar en tres aspectos fundamentales: estabilidad, suspensión y frenada.

Profundidad del dibujo

La profundidad del dibujo debe tener como mínimo 1,6 mm., aunque es conveniente no bajar de los 2 mm. Una profundidad inferior compromete el agarre y, sobre pavimento mojado, puede producir aquaplaning. Para conocer la profundidad del dibujo de las ruedas, es importante que recordemos que los neumáticos disponen de testigos, situados en diferentes puntos, al fondo de los canales de drenaje. Cuando dibujo y testigo se encuentran al mismo nivel, necesitamos, obligatoriamente, cambiar el neumático. Tampoco debemos olvidar la inspección visual de los costados del neumático: cortes, trozos de goma levantados o abultamientos laterales que indican la rotura de las capas interiores y que nos ponen sobre aviso de cara a la seguridad.



La presión de los neumáticos

Para conocer la presión correcta de los neumáticos de un vehículo basta con asistir a una estación de servicio. Cabe recordar que cada vehículo usa una presión determinada en el neumático. El manual de uso del vehículo nos ofrecerá el máximo y mínimo de presión a mantener. Se recomienda controlar la presión a menudo, para que ningún imprevisto pueda suceder mientras circulamos. También influye el peso de la carga que soporta nuestro vehículo. Existen diversas sensaciones que indican que las ruedas llevan una presión inadecuada. Si un automóvil es incapaz de mantener una línea recta o se desvía al frenar puede ser debido a que las ruedas delanteras llevan una presión demasiado baja. Por otro lado, si la parte trasera del automóvil realiza movimientos extraños en las curvas, es posible que los neumáticos traseros estén desgastados o con una presión inadecuada. Si un neumático rueda con la presión más baja de lo recomendado sufre un mayor desgaste y, por consiguiente, mayor posibilidad de reventar.

El desgaste de los neumáticos

Existen tres tipos de desgaste:

Desgaste en el centro: las causas probables son debidas a una presión de inflado excesiva y a una presión no adaptada a la utilización. Se identifica por un desgaste más pronunciado en el centro de la banda de rodadura. Se aconseja la supervisión de las presiones de inflado en frío según recomendaciones del fabricante y adaptadas a las condiciones de uso. Este tipo de desgaste no se relaciona con el concesionario ni con el fabricante del auto; por lo tanto, la garantía no lo cubre.

Desgaste en los talones: las causas probables son debidas a una presión de inflado insuficiente, bajo inflado y utilización en sobrecarga. Se identifica por tener un desgaste más acusado en los talones de la banda de rodadura. Se aconseja el cuidado de las presiones de inflado en frío y adaptarlas a las condiciones de utilización, respetando la capacidad de carga máxima por neumático y eliminando las posibles fugas de aire. Al igual que en el caso anterior, el fabricante o concesionario no es responsable que el neumático no lleve la presión adecuada.

Desgaste anormal rápido: las causas probables que exista un desgaste anormal rápido en uno de los lados del neumático son debidas a un paralelismo incorrecto entre los neumáticos traseros. Se identifica por las estrías visibles en la banda de rodadura. Se recomienda el control y la corrección de la alineación de los neumáticos. En la corrección hay que tener en cuenta la forma de desgaste y las características propias del vehículo. Se deberá verificar también los órganos de suspensión y de dirección.

Una manera casera de comprobar el estado del neumático es colocar una moneda de un peso argentino (\$ 1) en el fondo del canal de drenaje y si se ve completamente el círculo dorado de la misma se debe acudir a un taller a cambiar las gomas.

SEGURIDAD PASIVA Y SEGURIDAD PREVENTIVA

Los dispositivos comprendidos en la Seguridad Pasiva reducen al mínimo los daños que se pueden producir cuando acontece un siniestro. La Seguridad Preventiva, en cambio, está compuesta por el conjunto de soluciones técnicas y el contenido de los elementos que hacen distendida la vida a bordo del automóvil.

Airbag

Bolsa inflable de material liviano, sintético y resistente, es acompañada por un detector de impacto con sensores que detectan la desaceleración del vehículo e inflan la bolsa instantáneamente.

Favorece a Disminuir los efectos que tiene la fuerza de desaceleración sobre los ocupantes del vehículo

El cinturón de seguridad está diseñado para el adulto de un metro y medio, es por eso que los niños necesitan un SISTEMA que los proteja al circular en vehículos en caso de impacto o frenada brusca. La manera correcta es siempre con el Sistema de Retención Infantil (SRI). Está prohibido llevar niños en brazos, o en las rodillas del conductor o pasajero.

Los menores de 10 años deben ir en asientos traseros.

Los menores de 10 años o menores a 150 cm. deben utilizar un SRI.

Se recomienda que los SRI cumplan con normas de homologación.



Cascos.

De acuerdo a lo establecido por el artículo 48 de la Ley provincial N° 13.927, y el uso del casco reglamentario es obligatorio. Asimismo, todos los ocupantes de la motocicleta deben llevarlo correctamente colocado y sujetado.

Estas tres clases básicas de cascos brindan diferentes niveles de protección, pero más allá de la clase de elección se deben tener en cuenta los siguientes requisitos:

A- Que reúna los estándares requeridos por las entidades que reglamentan sus características (homologados).

B- Que no presente defectos a simple vista: fisuras, elementos sueltos, las correas gastadas o dañadas; que sus partes no estén debidamente ajustadas unas con otras.

C- Que se ajuste con comodidad y exactitud a la cabeza. Recordar que esta debe proteger y que al circular, el movimiento no lo debe desajustar para que no cause incomodidad y no se salga en caso de siniestros o golpes.



Qué debes tener en cuenta para conducir un Motovehículo

El hecho de circular en un motovehículo conlleva siempre la premisa de la visibilidad. Esto quiere decir que es tan importante ver como ser visto. Si no se adoptan medidas de seguridad adecuadas, todo motociclista puede quedar envuelto en situaciones riesgosas con facilidad. Los factores que influyen en esta situación son el tamaño de la moto y la dificultad de los conductores de automóviles para detectarlas a través de los espejos retrovisores.

Las motocicletas: Se considera motocicleta a todo vehículo de dos ruedas con motor a tracción propia de más de 50 centímetros cúbicos de cilindrada, pudiendo desarrollar velocidades superiores a los 50 km/h. Su estructura está compuesta por sus ruedas y el cuadro, en donde se ubica el conductor y un solo acompañante (el cual se sitúa siempre detrás del conductor) o una carga de hasta cien (100) kilogramos.

El ciclomotor: es una motocicleta que no supera los 50cm. cúbicos de cilindrada y que no puede exceder los 50 km/h de velocidad. Es importante saber que con este tipo de motos no podemos llevar cargas ni pasajeros que superen los cuarenta (40) kilogramos, ni circular por autopistas.

Como conductores, al momento de circular debemos:

Estar habilitados para conducir ese tipo de vehículo y llevar la licencia correspondiente.

Portar la cédula que identifica a la moto.

Poseer el comprobante del seguro automotor en vigencia.

Poseer la placa patente correctamente colocada.

Llevar puestos casco y anteojos.

Los triciclos y los cuatriciclos. De conducción prohibida en vía pública, son los vehículos de tres y cuatro ruedas con motor y tracción propia. También son denominados ATV (Vehículo Todo Terreno o All Terrain Vehicle, en inglés) porque tienen una gran versatilidad para circular por todo tipo de terreno. Los vehículos todo terreno son aptos para circular en arena, montes, e incluso bajo el agua con neumáticos de dibujos en forma de tacos o palas.

Cuando se conducen estos tipos de vehículos, se recomienda:

No llevar acompañante, las parrillas de los ATV no habilitan el transporte de pasajeros.

Respetar los límites de carga de transporte.

Respetar el mínimo de edad requerido por el fabricante.

Las cargas deben ser ubicadas sólo en las parrillas delantera y trasera, y de ningún modo obstaculizar la visión ni la dirección del vehículo.

Verificar los límites de remolque.

Para arrastrar una carga utilizar sólo el enganche de remolque.

Mientras se transporta una carga, no circular por superficies inclinadas.

Partes elementales de una motocicleta

a) Soporte, horquillas delantera y trasera

• CUADRO:

Espina dorsal de la motocicleta a partir del cual se colocan todos los demás elementos que la componen.

• HORQUILLA:

Pieza a la cual se une el manillar y la rueda delantera, actúa a su vez de suspensión delantera.

• TANQUE DE COMBUSTIBLE:

Es el recipiente que aloja la gasolina.

• BASCULANTE:

Pieza que unida al cuadro mediante un eje, sujeta la rueda trasera y uno de los extremos de la suspensión trasera.

• FRENOS DELANTERO Y TRASERO:

Son los encargados de detener la motocicleta, pueden ser de disco o de tambor.

• PIPA DE DIRECCIÓN: Une la horquilla al cuadro, aloja en su interior unos rodamientos, que permiten girar la dirección.

• EL SISTEMA ELÉCTRICO:

Basado principalmente en la batería de la motocicleta.



Los motores más comunes en las motocicletas son de dos tipos: motor de combustión de dos y cuatro tiempos. En motores de cuatro tiempos el sistema de lubricación se encuentra separado. En motores de dos tiempos el aceite se mezcla con el combustible, el aceite que se debe utilizar es de características especiales para estos motores. El sistema de combustible en las motocicletas está compuesto por el tanque de combustible, llaves, conductos, filtros, carburador y un filtro de aire. La mezcla de combustible y aire se realiza en el carburador, aunque en modelos más modernos es a través de un sistema por inyección directa. El escape de los gases de la combustión se realiza mediante las siguientes partes: tubo de escape y el silenciador (disminuye los niveles de ruido). La refrigeración de la motocicleta se realiza mediante dos tipos de refrigeración uno de ellos es por aire y el otro es mediante fluido, que puede ser aceite o agua

c) Las ruedas

Los neumáticos de las motos están fabricados con caucho dual o multi-compuesto, para ayudar a balancear el agarre y el desgaste. Por ejemplo, se utilizan compuestos más blandos en los bordes del neumático, para lograr mayor agarre en las curvas; y un compuesto más duro en el medio, para mejorar el uso en las rectas.

d) Caja de cambios

La mayoría de las motocicletas utiliza una caja de cambios de velocidad secuencial, se mueve la palanca de cambios hacia arriba y hacia abajo, a través de los engranajes. La palanca de cambios es operada con el pie izquierdo. Se empuja hacia abajo para la primera velocidad y luego se la levanta para cada una de las velocidades restantes. Se empuja hacia abajo de nuevo, para regresar a la primera, y se levanta suavemente para encontrar el punto muerto. El embrague es una palanca en el manubrio izquierdo, mientras que la mano derecha y el pie derecho operan los frenos delanteros y traseros respectivamente.

e) La transmisión

La transmisión, dependiendo del modelo, puede ser por cadena, cardán o árbol articulado. El sistema consiste en una cadena simple y un sistema de piñón liviano y confiable, pero

requiere de ajustes, (procurar que la cadena se encuentre tensa) y lubricación regulares. El árbol articulado o cardán funciona igual que la transmisión de un automóvil. Muchas motos ruterías modernas, utilizan un sistema de cardán, donde el montaje de un eje impulsor, gira la rueda trasera. La desventaja que presenta este sistema es el peso (razón por la que motos deportivas no lo utilizan), pero cuenta con ventajas: el bajo mantenimiento y el aumento de la fiabilidad

ES IMPORTANTE RECORDAR

En caso de viajar como acompañante debemos:

Usar siempre el casco correctamente sujetado.

Subir a la motocicleta luego que el motor esté en marcha.

Sujetarse a la cintura del conductor.

No distraer al conductor ni realizar maniobras que afecten la estabilidad del rodado.

Siempre viajar por detrás del conductor.

Inclinarse con el movimiento del conductor para evitar que el aire que roza el cuerpo desequilibre la aerodinámica del rodado

Elementos de seguridad en los motovehículos

Además del sistema de frenos, el sistema de suspensión, el sistema de dirección y los neumáticos, la seguridad activa en las motos depende mayormente del conductor, ya que su cuerpo está expuesto de forma directa al entorno del espacio vial. Es por esto que para evitar que se produzcan siniestros, es el conductor quien debe tomar ciertos recaudos importantes, como el hecho de hacerse visible para los demás usuarios de la vía pública y respetar todas las normas de tránsito.

RUEDAS Y NEUMATICOS

Es conveniente controlar que:

Los neumáticos no estén desgastados ni sean irregulares. Para evitar la pérdida de contacto con el suelo, el indicador de desgaste es la profundidad del dibujo, el cual debe ser de 1mm, y en ciclomotores, de 0,5mm.

Las ruedas no estén desalineadas y/o desbalanceadas, o con rayos sueltos o cortados.

La visera debe estar firmemente ajustada al casco para evitar que se salga si se producen golpes, y en el caso de viseras móviles, impedir que puedan girar con comodidad ya que evita distracciones que pueden provocar un siniestro.

Los componentes de seguridad del casco

1- Cáscara exterior dura y lisa, con un relleno amortiguador de alta densidad, que lo cubra interiormente. Un acolchado flexible adherido al relleno que ajuste el casco perfectamente al contorno de la cabeza, puede estar cubierto por una tela absorbente.

2- Debe contener un sistema de retención, de cintas y hebillas, que pasando por debajo del mentón sujete correctamente el casco a la cabeza.

3- Puede tener adicionalmente: visera, protector facial inferior integrado o desmontable y pantalla visora transparente.

4- Exteriormente debe tener marcas retrorreflectivas ubicadas de tal manera que desde cualquier ángulo puedan ser vistas.

5- Cuando ha soportado un fuerte golpe debe ser reemplazado (aun cuando el daño no resulte visible).

Es importante recordar que el ARTÍCULO 29 de la ley nacional exige que las motocicletas deben estar equipadas con casco antes de ser libradas a la circulación.

Leyes y decretos

En la republica argentina las ciudades son autónomas cuando nos referimos a leyes

Las leyes de una ciudad son las ORDENANZAS MUNICIPALES.

En nuestro país tenemos como ley máxima de transito la 24.449

En la provincia de BUENOS AIRES la ley es la 13.927 y su decreto reglamentario 532/09

CAPITULO

3

RÉGIMEN DE SANCIONES

Las sanciones por infracciones a la ley son de cumplimiento efectivo, es decir no pueden ser aplicadas con carácter condicional, ni en suspenso, y consisten en: a) Arresto b) Inhabilitación c) Multa d) Concurrencia a cursos especiales de educación y capacitación para el correcto uso de la vía pública e) Decomiso

Arresto

La sanción en cuestión sólo procede cuando existe un alto riesgo, producto de la falta de responsabilidad como así también de la falta de conciencia por parte de quien incurre en una infracción. El arresto procede:

Por conducir en estado de intoxicación alcohólica o por estupefacientes.

Por conducir automotor sin habilitación.

Por conducir estando inhabilitado o con la habilitación suspendida.

Por realizar en la vía pública destrezas no autorizadas

(Participar en picadas).

Por ingresar a una encrucijada, con semáforo de luz roja a partir de la tercera reincidencia.

Por cruzar las vías del tren sin tener espacio expedito.

Por pretender fugar en caso de haber participado de un siniestro

Inhabilitación

Es la imposibilidad de conducir cualquier tipo de vehículo por un tiempo determinado o indeterminado según la falta cometida cuando una sentencia firme emanada de una autoridad competente así lo determina.

Causas de inhabilitación:

Pérdida total de puntos.

Comisión de faltas graves (reincidencia).

Causas médicas.

Pretender fugar en caso de haber participado de un siniestro

Inhabilitación

Es la imposibilidad de conducir cualquier tipo de vehículo por un tiempo determinado o indeterminado según la falta cometida cuando una sentencia firme emanada de una autoridad competente así lo determina.

Causas de inhabilitación:

Pérdida total de puntos.

Comisión de faltas graves (reincidencia).

Causas médicas.

Multa

Sanción económica que se impone a los responsables de infracciones.

Concurrencia obligatoria a cursos especiales de educación y capacitación

Este tipo de sanción tiene por objeto potenciar la educación vial e incidir culturalmente en la disminución de transgresiones a la normativa vigente. El Estado, de esta manera, busca concientizar a los ciudadanos, involucrándolos en un papel activo, y tratando de comprometerlos con la seguridad vial.

Decomiso

Es una sanción accesoria a otra principal que importa la pérdida de los instrumentos o elementos expresamente prohibido por la ley (reflectores, sirenas, escapes libres).

La política del Estado provincial en materia de infracciones de tránsito es trabajar coordinadamente con otros organismos del estado nacional y/o municipal así como también con diversas ONG's estas últimas integradas por familiares de víctimas de siniestros viales. Es importante destacar que la aplicación de las diferentes sanciones no tiene un fin recaudatorio, sino preventivo consistente en la reeducación en materia vial, teniendo en consideración que los individuos al momento de conducir un vehículo enfrentan una situación de riesgo tanto para sí como para la sociedad siendo fundamental el respeto al prójimo.

MUNICIPALIDAD DE GENERAL ALVARADO