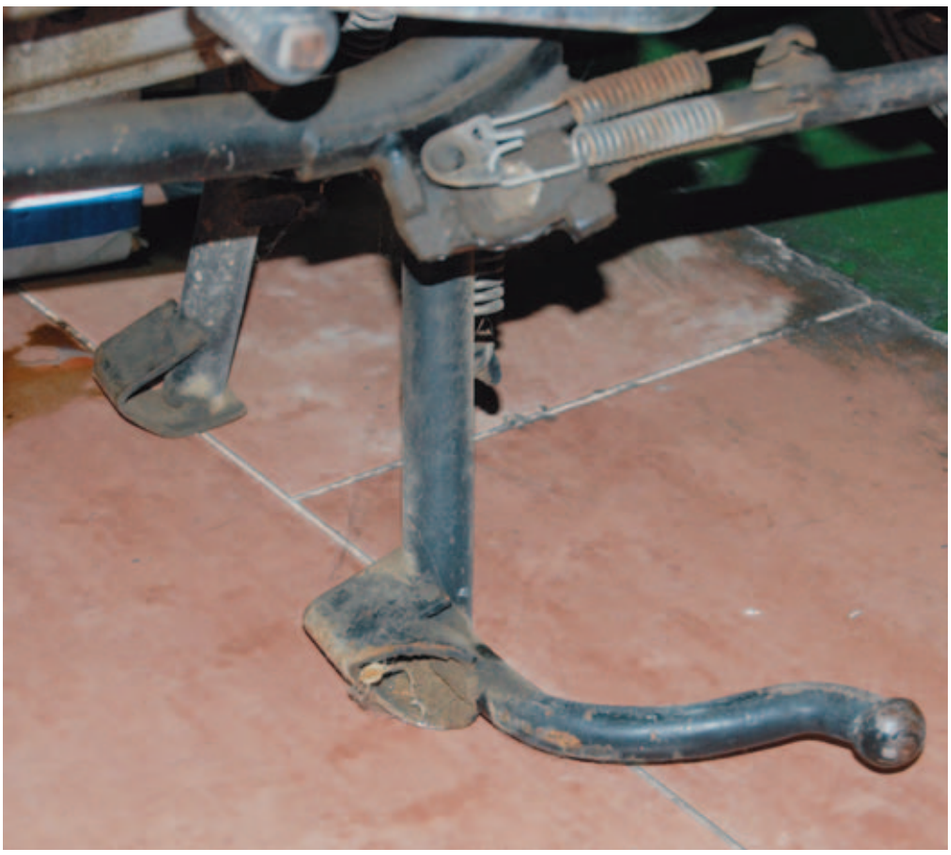
Maqueta Moteros 15_1_corregida 5/12/07 18:41 Página 60

Kepa Brumm
socio 3.307



Este es un elemento al que no damos mucha importancia hasta que lo necesitamos y no lo tenemos. Es útil tanto para dejar nuestra moto aparcada de manera estable, sin riesgo de que se caiga y se deteriore o cause algún daño a terceros, hasta para realizar diversas tareas de mantenimiento de nuestra querida montura.

El caballete

"Qué se puede esperar de un vehículo que no se sostiene por sí solo"

Para que no todas las motos realizadas en la CEE, o que se deseen homologar en la misma, tengan las mismas condiciones de seguridad en lo referente al tema que nos ocupa es para lo que se crea la Directiva 93/31/CEE del Consejo relativa al caballete de apoyo de los vehículos de motor de dos ruedas y sus correspondientes directivas y anexos complementarios.Veamos ahora lo que en ella se nos dice:

En primer lugar, para que todos entendamos lo mismo, se nos dan entre otras, las siguientes definiciones:

DEFINICIONES

Caballete: Es un dispositivo fijado sólidamente al vehículo, mediante el cual éste puede mantenerse en posición de estacionamiento vertical (o casi vertical) cuando su conductor lo deja parado.

Caballete lateral: Es un patín que, al bajarlo o colocarlo en posición abierta, sostiene el vehículo por un único lado, dejando las dos ruedas en contacto con la superficie de apoyo.

Caballete central: Es un patín que, al bajarlo, sostiene el vehículo dejando varias zonas de contacto entre el vehículo y la superficie de apoyo a uno y otro lado del plano longitudinal mediano del vehículo. (Lo que nos quiere decir es que tenemos uno o varios apoyos a cada lado de nuestra moto).

Todo vehículo de dos ruedas deberá tener un caballete de apoyo por lo menos, a fin de que sea estable cuando esté parado.

Una vez de que tenemos claros estos conceptos, por lo menos, se nos dan los siguientes requisitos generales.

REQUISITOS GENERALES

Todo vehículo de dos ruedas deberá tener un caballete de apoyo por lo nos, a fin de que sea estable cuando esté parado (por ejemplo, cuando esté stacionado) y no lo mantengan en posición estática una persona o medios externos. Los vehículos con ruedas gemelas no deberán estar equipados de caballetes de apoyo. Dicho caballete deberá ser lateral, central o de ambos tipos. En caso de que el caballete esté articulado en la parte inferior del vehículo o debajo del mismo, para situarlo en posición cerrada o de marcha, el(los) extremo(s) exterior(es) del caballete deberá(n) desplazarse hacia atrás. Dependiendo del

Central de BMW-GS

tipo de caballete de que dispongamos en muestra motos se nos dictan unos requisitos específicos.

REQUISITOS ESPECÍFICOS

Caballete lateral

El caballete lateral deberá poder sostener el vehículo de manera que tenga estabilidad lateral, ya sea en caso de que esté en una superficie de apoyo horizontal o en una pendiente, a fin de evitar que sea fácil inclinarlo más (y al salir se incline sobre el punto de apoyo formado por el caballete lateral) o ponerlo en posición vertical e inclinarlo hacia el otro lado (y al salir se incline sobre el lado opuesto al caballete lateral). Poder sostener el vehículo de modo que esté estacionado de manera estable cuando se halle sobre una pendiente.

Poder replegarse automáticamente hacia atrás en posición cerrada o de marcha; cuando el vehículo vuelva a su posición normal (vertical) de conducción o cuando avance debido a una acción voluntaria del conductor. Pese a lo indicado en el punto anterior, diseñarse y fabricarse de manera que no se cierre automáticamente si el ángulo de inclinación se modifica de manera fortuita por ejemplo, cuando un tercero o un desplazamiento causado por el paso de un vehículo empuje ligeramente el vehículo una vez que el caballete esté en posición abierta o de estacionamiento. O en el caso de que el vehículo esté inclinado a fin de que el extremo exterior del caballete lateral entre en contacto con el suelo, y el vehículo se halle en posición de estacionamiento sin vigilancia.

No se exigirá el cumplimiento de lo establecido en el punto anterior si el vehículo se ha diseñado de manera que no pueda moverlo el motor cuando el caballete lateral esté en posición abierta.

Caballete central

El caballete central deberá poder sostener el vehículo, ya sea con una rueda o las dos ruedas en contacto con la superficie de apoyo o sin que las ruedas estén en contacto con dicha superficie, de manera que se garantice la estabilidad del vehículo en una superficie de apoyo horizontal en condiciones de

Cualquier caballete deberá contar con un sistema de retención que lo mantenga en posición cerrada o de marcha.

inclinación; o en una pendiente. Poder replegarse automáticamente hacia atrás en posición cerrada o de marcha. Y cuando el vehículo se desplace hacia adelante de modo que se separe el caballete central de la superficie de apoyo. No se exigirán los requisitos del punto anterior si el vehículo se ha diseñado de manera que no lo pueda mover el motor cuando el caballete central esté en posición abierta.

Finalmente se nos dan otros requisitos complementarios, que a más de un descuidado le pueden venir muy bien de recordatorio.

OTROS REQUISITOS

Los vehículos podrán ir provistos también de un testigo luminoso claramente perceptible por el conductor sentado en posición de conducción y que, cuando el contacto de encendido se active, se encienda y siga encendido hasta que el caballete se halle en posición cerrada o de marcha.

Cualquier caballete deberá contar con un sistema de retención que lo mantenga en posición cerrada o de marcha. Dicho sistema podrá estar formado por dos dispositivos independientes, como dos muelles distintos o un muelle y un dispositivo de retención como, por ejemplo, un «clip», o un dispositivo único que deberá poder funcionar sin fallos durante un mínimo de 10. 000 ciclos de uso normal si el vehículo está equipado con dos caballetes,o 15 000 ciclos de uso normal si el vehículo está equipado con un solo caballete.

En la Directiva 93/31/CEE también se dan las disposiciones de las pruebas de estabilidad que se realizarán, así como del procedimiento de las pruebas en sí, las cuales no he reflejado en el presente artículo por entender que no son de interés general, ya que lo que he intentado principalmente con este artículo, es informaros, más que de lo que nosotros tenemos que cumplir si realizamos una transformación en nuestras motos de este elemento, cosa poco común, es de lo que los fabricantes de motocicletas tienen que cumplir para podernos vender esas motos tan caras y a veces frágiles, que por caballetes no tan “legales” más de una vez se van al suelo, o en algún que otro caso han sido causantes de algún que otro disgusto.

Nos vemos en la carretera. V´s.
+info: **homologacion@mutuamotera.es**

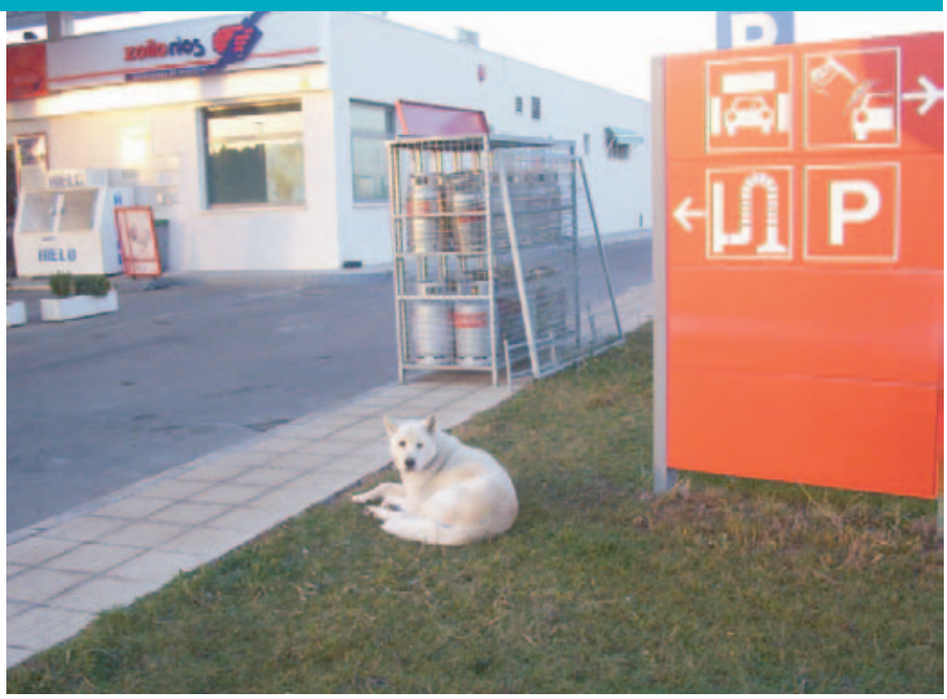
Central de Vespa

Central de Scooter

Laterales Universales

Maqueta Moteros 15_1_corregida 5/12/07 18:48 Página 62

Susete Cruz
socio 6.020



Animales abandonados en nuestras carreteras

Él nunca lo haría

Creo que todo el mundo recuerda la campaña de Tráfico "él nunca lo haría" con la que se llamaba nuestra atención acerca del abandono de animales en las carreteras o en las gasolineras en época estival. Los motivos que empujaron a los directores de tráfico a realizar esta campaña fueron legítimos, pues cada año miles de animales mueren abandonados en las cunetas y además son la causa de infinidad de accidentes.

Han pasado muchos años desde entonces, pero la imagen del perrillo viendo cómo marcha el coche de sus dueños la mantenemos grabada en la retina; tal vez haya sido de los carteles más emotivos y por qué no, de los más efectivos. Y seguramente los que no salen a la carretera creerán que la campaña fue tan exitosa que ya no ha habido que repetirla, pero a ellos intentaremos abrirles los ojos, porque es una lástima que la carretera se siga cobrando víctimas del reino animal.

Según la Sociedad para la Conservación de los Vertebrados mueren en España anualmente 30 millones de animales atropellados en las carreteras. La SCV publicó un informe detallado de más de 350 páginas que recoge los datos de los último 20 años en lo que a accidentalidad animal se refiere, y para el que han colaborado a pie de campo profesionales de todo tipo

El estudio clasifica por grupos los animales que son arrollados, y afirman que los anfibios serían unos 9 millones, 4 millones de reptiles, 12 millones de aves, 5 millones de mamíferos. El informe señala que todas las especies pueden morir bajo las ruedas de un coche, pero que las que realizan migraciones periódicas en busca de nuevos hábitats donde alimentarse o reproducirse -como sucede con los sapos- o las ranas-, son más proclives al atropello. Sucede lo mismo con las especies que encuentran su comida en la carroña y en otros animales muertos, con lo que son a su vez susceptibles de ser atropellados; se produce entonces la paradoja de que algunos animales se acostumbran a los coches ya que hallan fácilmente su alimento en los márgenes de las carreteras y "patrullan" sin miedo en busca de comida, con lo que las posibilidades de que atropello se multiplican. Es lo que pasa con, por ejemplo, milanos, cuervos y zorros a los vemos cruzando por las carreteras con mucha frecuencia o tristemente planchados en el suelo.

La realidad es que la presencia de animales en la carretera conlleva un riesgo enorme para animales y conductores.

Como en todo hay clases ,y esto no es una excepción, hay animales que ocupan su cachito de gloria cuando son atropellados y salen en la prensa. Hablo del lince ibérico, que por eso de ser una especie en peligro de extinción, dicen las estadísticas de los últimos años, que han sido encontrados muertos al menos cinco ejemplares cada año en las carreteras que atraviesan su hábitat natural, el entorno de Doñana (Huelva)

La realidad es que la presencia de animales en la carretera conlleva un riesgo enorme para animales y conductores. Los últimos datos a los que he tenido acceso publicados por la DGT datan del año 2003, y se afirma que en ese año se produjeron 366 accidentes de tráfico provocados por animales sueltos en la carretera, en los que hubo 20 muertos.

Como en todo hay clases, y esto no es una excepción, hay animales que ocupan su cachito de gloria cuando son atropellados y salen en la prensa.

Una vez conocido el problema sólo queda aportar soluciones que resultan muy caras en la red de carreteras que está hecha, según se le ha dicho a la SCV después de presentar el informe, y son más asequibles para las carreteras de nuevo trazado. En España se han realizado algunas obras en infraestructuras para garantizar la seguridad de los animales, y un ejemplo lo tenemos en la A-381 entre Jerez de la Frontera y Algeciras (Cádiz), para acondicionarla a su paso por el Parque Natural de los Alcornocales, pero que supusieron un sobrecoste de 90 millones de euros. En la provincia de Soria, entre Almazán y Lubia se deforestó una zona para permitir la visibilidad, y también en esta zona es donde se han desarrollado las denominadas " barreras de olor", que son bolas de poliespuma inyectadas regularmente con olor a oso, a lobo y a hombre que asustan a los animales y los alejan de la carretera. La pega que tienen es que algunos animales se acostumbran al olor y no resulta para ellos efectivo al poco tiempo, y que hay que inyectarlas con cierta frecuencia para que se mantengan activas.

En la A-49 entre Almonte y Matalascañas, en Huelva, han puesto un sistema

de reflectores que permanecen ocultos al conductor y que van dirigidos hacia el interior del campo para que a los animales que pudieran acercarse les cree la impresión de que hay unos ojos de depredador. En la Na-5330 , junto a la laguna de Pitillas en Navarra han puesto unas vallas de caña para obligar a las aves a levantar el vuelo, aunque éstas tienen el problema de que se deterioran fácilmente y hay que reemplazarlas.

Las soluciones que se pueden ofrecer son muchas: pasos subterráneos para anfibios, vallas y barreras, pasos elevados, superficies reflectantes, paneles indicadores, barreras de olor, cortes temporales de tramos de carreteras, etc.En otros países de Europa ya se ha conseguido mucho para mejorar la seguridad de los animales en la carretera, porque ellos y nosotros, ambos por igual, nos jugamos la piel en el asfalto si nos encontramos de frente, no nos engañemos.

Sociedad para la Conservación de los Vertebreados

La Sociedad para la Conservación de los Vertebrados (SCV) nació en el año 1994 cuando un grupo de personas procedentes de los ámbitos más diversos concluyeron que era necesaria una organización que velara por la conservación de los vertebrados; La legalización de la SCV se produjo el 18 de abril de 1.995 , que fue inscrita en el registro de asociaciones sin ánimo de lucro, con el número 145.007 y con ámbito de actuación estatal.

La SCV denuncia las acciones que vayan en contra de la subsistencia, mantenimiento y potenciación de las poblaciones de vertebrados silvestres que habitan el territorio español, y desarrolla estudios y trabajos de campo que sean la base de campañas específicas de defensa y protección de especies.

ADANA

La Asociación para los Animales Abandonados ADANA nació en Badajoz hace nueve años con una doble intención: concienciar a la población sobre el respeto a los animales y fomentar las adopciones de perros y gatos abandonados. Sin embargo, su misión en la capital pacense está derivando hasta un punto que ya alarma al propio presidente, pues se les llama para que se hagan cargo de cualquier animal atropellado o abandonado en la vía; de lo que no se hace cargo ninguna de las Administraciones.

Adana financia sus actividades con las aportaciones de los 450 socios que tienen, pero el año pasado el apartado de gastos totales ascendió a 13.559 euros, de los que 10.200 euros (más del 75%), se habían destinado a asistencias de animales de los que nadie se responsabiliza.

ADANA quisiera disponer de medios para rehabilitar animales heridos y abandonados, pero los fondos de que disponen se lo comen prácticamente todo, las asistencias de urgencia.

+info: www.adana.com

Val fue atropellado en la mañana del 31 de octubre de 2007 y el conductor del vehículo lo llevó sin darse cuenta empotrado en el frontal de su coche durante varios kilómetros. Sólo al ver los gestos de sus compañeros al llegar a su destino descubrió lo que había ocurrido.

ADANA desempotró literalmente a Val del coche y lo llevaron urgentemente a una clínica veterinaria.

EXOCET®
www.exocet.es
Diseño y Fabricación de Prendas para Motoristas

Maqueta Moteros 15_1_corregida 5/12/07 18:48 Página 64

Juan Carlos Toribio
socio 12.747

Obstáculos en la calzada

La caída de la carga

Foto 1

El dos de octubre del presente año, sobre sus 09:00 horas, un nuevo accidente por la caída de la carga de un camión en el kilómetro 383,500 de la N-II dejaba el resultado de una persona herida de gravedad y otra fallecida, eran los ocupantes de un camión y un turismo respectivamente (foto 1), en otras ocasiones, han sido los motoristas los que se han sufrido similares consecuencias. ¿Qué está sucediendo?, ¿por qué la mayor parte de los obstáculos en calzada son creados por el sector del transporte de mercancías?

ESTA ES LA SITUACIÓN

Uno de los grandes aspectos olvidados para la seguridad vial es la problemática derivada de la caida de la carga transportada por los vehículos destinados a tan necesario fin.

Lo cierto y lamentándolo mucho, es que existe una importante desproporción en la intencionalidad reeducadora de las sanciones, de lo contrario, nos encontraríamos ante una falta de ética o en cualquier modo lógica de nuestras administraciones, cuando observamos que la caída de la carga de un camión tiene una sanción dos veces inferior a no portar el cinturón de seguridad, las lámparas de repuesto, etc y por ello, al no ser ejemplarizante, muchos transportistas no tienen en cuenta este problema para la seguridad vial (resto de fotos). La DGT ya ha sido informada de esta problemática en varias ocasiones.

RESUMEN Y CONTENIDOS DEL ESTUDIO

Ante este problema, debemos de trabajar sobre tres casuísticas bien diferenciadas. La caída de la carga transportada por vehículos destinados exclusivamente al "transporte de mercancías", la caída de piezas, objetos u otros elementos integrantes del propio vehículo y la caída de cargas u objetos trasportados por vehículos convencionales.

En esta ocasión nos centraremos en la primera de ellas que se ajusta al propio apoyo fotográfico que se adjunta.

Cierto es que años antes ya se contemplaba la necesidad de una estiba adecuada de la carga, pero a los efectos del siguiente apartado nos retrasaremos tan solo 32 años en el tiempo, suficiente para determinar en cierta medida la evolución histórica de la infracción.

El 9 de julio de 1975 se adoptó, por la Dirección General de Tráfico, ratificar la resolución de sancionar con 1.000 pts, al conductor de un vehículo destinado al transporte de mercancías, que según los hechos denunciados transportaba troncos de grandes dimensiones sin estar suficientemente asegurados con cables u otro dispositivo, haciendo constar el agente que dicha carga iba sujeta con tres cables. Infracción contemplada en el artículo 59 del Código

de la Circulación. Todo ello además, suponía un incumplimiento de las Normas dictadas por la DGT de fecha 21 de enero de 1974 sobre el acondicionamiento de las cargas consistentes en troncos de gran tamaño, que desarrollaban lo dispuesto en el artículo 59 referenciado.

Así pues, el Código de la Circulación de 1934 establecía como infracción el hecho de circular con una carga que comprometiera la estabilidad del vehículo, o mal acondicionada pudiendo caer total o parcialmente sobre la vía, con sanciones en 1984 que podían ir de 2000 a 20.000 pts.

No obstante, si se aplicaba el Decreto 490/1962 en su artículo 2, denunciándose a transportes, en el año 1985, se establecían sanciones que podían ir desde 200.000 a 400.000 pts, siempre y cuando la carga afectara a la seguridad. Las normas básicas reguladoras del transporte por carretera databan de 1947 y no es hasta el 30 de julio de 1987 cuando se publica la Ley 16 de Ordenación de Transportes Terrestres. Ley que en su artículo 140, apartado b, del Título V sobre régimen sancionador, dictaba que se consideraban infracciones muy graves "*La prestación de servicios en condiciones que puedan afectar a las personas por entrañar peligro grave y directo para las mismas*".

En 1990 el Real Decreto 1211 de fecha 28 de septiembre, por el que se aprobaba el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, establecía en su artículo 197 b, de forma mucho más definida, que "*La prestación de servicios en condiciones que puedan afectar a la seguridad de las personas por entrañar peligro grave y directo para las mismas.*

Se consideraran especialmente incursos en la infracción tipificada en este apartado, los siguientes supuestos:
1- La inadecuada estiba o colocación de la carga, bien originaria, o que pueda sobrevenir por defectos en la fijación de la misma, que represente riesgo de daños a las personas".

Pérdidas en marcha

Sobrecarga con la consiguiente pérdida

En 1994, se aplicaba como precepto sancionador el artículo 197b del R.D.1211/90 estableciéndose cuantías entre las 230.000 a 460.000 pts, mientras que si no afectaba a la seguridad la sanción oscilaba entre las 10.000 a 46.000 pts.

Tras varios conflictos de competencias sancionadoras entre administraciones, el 14 de diciembre de 1999 se aprueba la reforma parcial del artículo 146 de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres suprimiendo el párrafo "*Por constituir fundamentalmente materia de seguridad vial, la competencia para sancionar las infracciones tipificadas en los apartado b y c del artículo 140 y h del artículo 141, excepto cuando la causa de la infracción fuera el exceso de carga, corresponderá a los órganos competentes en relación con la ordenación del tráfico y la seguridad vial*", quedando un nuevo texto que decía "*La competencia para la imposición de sanciones previstas en la presente Ley corresponderá a los órganos que legal y reglamentariamente la tengan atribuida*".

De esta forma, las Comunidades Autónomas toman las riendas sancionadoras en la materia que nos ocupa, a partir del 1 de enero del 2000.

TERMINANDO

La lamentable situación actual, derivada de las últimas reformas de la LOTT del año 2003, Ley 29 de 8 de Octubre, nos ha dejado ante una desproporción absoluta del riesgo derivado y la sanción reeducadora impuesta, haciendo que sea lo mismo a los efectos de Ley, transportar en el vehículo particular una maleta mal acondicionada en la baca del vehículo cuando vamos de vacaciones, a transportar dos bobinas de hierro, de 10.000 kilogramos cada una, con riesgo de caída sobre la vía.

Ambos supuestos, los estableceríamos en el artículo 14.1 del Real Decreto 1428/03 y serían sancionados con 60 €, agilizando el trámite de pago se nos quedaría en 42 €. Lo que implica un retroceso en el tiempo que nos vuelve a situar, en cuanto a la percepción del riesgo por este motivo, en el año 1980, esto es 25 años atrás.

La AMM, considerando insostenible la situación, exige una reforma inmediata de la Ley en el concepto estiba de la carga y su sanción.

Restos en calzada

Maqueta Moteros 15_1_corregida 5/12/07 18:48 Página 66

Alijú
socia 7334

En una concentración

Meterse en su piel

Cada vez que me subo a la moto tanto sea para ir a trabajar o para ir a una kedada con los amigos intento disfrutar a tope de ella, en cada curva, en cada adelantamiento, en comprobar cuánto da de sí, o hasta qué punto puedo dar yo.

Bueno creo que esta sensación no hay que explicarla mucho a la gente que habitualmente conduce moto, creo que será bastante parecida. Pero, ¿alguna vez te acuerdas en lo que te decían tus padres cuando les planteaste que querías una moto?

Algunos me diréis que no tuvisteis que pasar el trago porque lo decidisteis una vez independizados; otros que la comprasteis con el dinero que vosotros mismos ganasteis, y unos pocos tuvisteis la suerte de que os la compraran por aprobar con buenas notas el curso. Pero realmente os planteasteis cómo se sentían ellos después de ver que su hij@ se iba en un bicho infernal en el que la mayoría no había ido nunca. Lo único que pensaban es que se iban a dar un tortazo y les iban a traer a su hij@ a trocitos. A los padres que en sus tiempos habían llevado alguna que otra Vespa también les costaba dar el sí, pues ponían el argumento de que antes había menos tráfico y no se tenia tanto peligro de colisión. Además, decían que la potencia de las máquinas ni se le parecía a las de hoy en día, pero nosotras siempre sabíamos rebatir sus argumentos diciendo que ahora eran máquinas más estables, más seguras, que vamos mejor equipadas, y somos más espabilados y estamos hechos unos fuera de serie, que para tener un accidente de trafico con las autopistas y autovías, hay que ser muy torpe, y por supuesto a nosotras eso nunca nos pasara.

Bueno, mal o bien lo asumieron, (casi siempre no de muy buena gana) pero

Los tiempos han cambiado, pero la filosofía de la moto, sigue siendo la misma

El abuelo Luís y familia

Nosotras siempre sabíamos rebatir sus argumentos diciendo que ahora eran máquinas más estables, más seguras, que vamos mejor equipadas,

creo que jamás me puse en su piel, nunca me puse a pensar en qué se basaban para tener ese miedo. Hoy, con algún kilómetro en el cuerpo, alguna que otra cicatriz en la piel, y heridas en el corazón por algún colega que ya no está, miro al frente y me doy cuenta de que me convertiré en una de ellos (¿será que me estaré haciendo mayor?) Ahora las cosas han cambiado, llevo moto, con ella me siento libre, tumbo en las curvas, la estiro al máximo,… ¡ Bueno, nada que ver con mis padres! ¡qué sabrían ellos lo que es tener una sensación así! Yo, cuando sea madre y mi hijo me diga que quiere una moto, no presentaré problema porque sé que ahora son unas máquinas más estables, más seguras, que vamos muy bien equipadas, pero ahora me pongo en su piel y pienso que algún día, será mi hij@ quien lleve esa maravillosa moto, ese maravilloso casco, pero no puedo evitar que se me ponga la piel de gallina cuando pienso en ese colega que no está, y en lo que sentían nuestros padres cuando les planteábamos lo mismo. Me doy cuenta de que no era porque la moto fuera mejor o peor, o porque había más o menos coches, o incluso por la ropa: era por sentir que ese pedacito de su corazón se iba sin que ellos pudieran hacer nada para protegerlo.

Es cierto que eso puede pasar con cualquier situación, en el momento que empieza a salir de casa y que todo esto puede sonar a moralina pero poned la mano en el pecho y pensad, ¿de verdad nunca os habéis metido en la piel de vuestros padres ni por un momento?

En relación con esto que os estoy contando, os puedo hablar de un caso cercano a mí y cuyos protagonistas son Ramón y Pilar. Allá por 1965 Ramón, para impresionar a esa chica tan guapa con la que estaba empezando a salir, decidió comprar una Vespa 125 cc con sus primeros ahorros. Le costó alrededor de 17.000 pesetas. La tienda estaba ubicada en el céntrico Paseo Mª Agustín (Motos Solano) de Zaragoza. Con ella disfrutaron tanto de la ciudad como de esos entrañables viajes al pueblo muy cerca de Teruel, y que ahora nos parece un recorrido sin importancia, pero en aquellos tiempos era toda una aventura.

Las mujeres iban sentadas de lado, con lo cual el conductor debía tener una gran habilidad para llevar la moto derecha, sin contar con que todas protecciones constaban de un pañuelo al pelo en el caso de ella (para no despeinarse, por supuesto) y unas gafas de sol. Para él otras gafas de sol y toda la ilusión de ir con su novia por el mundo. A los cuatro años de tener su Vespa decidieron cambiarla por una Lambreta de 150 cc que según Ramón "tiraba más" ya que en uno de esos viajes fue adelantado por esta máquina cuando al picarse con su 125 cc, dándole todo gas, no pudo adelantarla ya que la buena de la Vespa empezó a petardear, y muriéndose de vergüenza tuvo que desmontar la bujía para limpiarla, pues le había hecho perla; así que decidió que esto no le pasaría más y se compró la famosa en aquel entonces, Lambreta 150 cc, con su motor central mucho más estable. Poco le duró a Ramón la alegría puesto que decidieron casarse y enseguida llegó la primera hija. Los primeros meses siguieron viajando los tres en la moto, pero por comodidad y espacio tuvo que cambiarla por su primer coche, un Gordini. Su hija al cumplir los 30 años (más vale tarde que nunca) les dio la noticia de que se había comprado una Virago 535; a Ramón y Pilar se les arrasaron los ojos, no se sabe muy bien si por la emoción de recordar viejos tiempos o por ver a su hija en moto.

Preciosa Lube

Los primeros monos

Algodón engrasado

Maqueta Moteros 15_1_corregida 5/12/07 18:48 Página 68

José Manuel Cano
socio 18

Trámites ante un accidente

A todos nos puede pasar

Desgraciadamente, no es nada extraño verse implicado en uno de los miles de accidentes de tráfico que cada año se producen en las carreteras españolas. Es verdad que siempre pensamos que a nosotros no nos va a pasar, que eso de los accidentes es algo que pasa a los demás, pero la realidad es otra, la verdad es que todos estamos expuestos al peligro, y los motoristas más.

Según las estadísticas, los moteros tenemos una media de un accidente cada diez años, lo que demuestra empíricamente ese dicho de que "los motoristas nos dividimos en dos tipos, los que nos hemos caído y los que se van a caer". Precisamente por eso debemos tener claro qué hacer en caso de un accidente, pues es algo que, por desgracia, nos puede pasar en cualquier momento.

Desde estas líneas os aconsejaremos estrictamente sobre las pautas a seguir desde el punto de vista jurídico, lo que pretendemos es ayudaros a que la engorrosa tramitación posterior sea lo más fácil y sencilla posible, y sobre todo, que no perdáis posibilidades de reclamación posterior por una deficiente actuación tras el momento del accidente.

No vamos por tanto a entrar en temas de seguridad vial o de atención primaria a heridos, pues son materias que se escapan al Departamento de Asesoría Jurídica.

La pregunta por tanto es, ¿qué debo hacer si me encuentro implicado en un accidente de circulación?

Debemos diferenciar entre dos situaciones distintas, y dentro de estas, diversas posibilidades cada una.

CASO A: ACCIDENTE SIN INTERVENCIÓN DE OTRO VEHÍCULO.

Ya sea por culpa propia o ajena y siempre que haya habido daños graves o lesiones, si consideras que existen factores ajenos a tu responsabilidad que han podido concurrir en la provocación del accidente o que sin causarlo, han provocado un agravamiento de sus consecuencias, deberás anotar la matricula de la carretera (denominación o numeración de la misma), punto kilométrico del accidente, realizar fotografías del elemento que provocó el accidente o que causó el agravamiento de sus consecuencias (un guardarrail, una señal vertical, cualquier obstáculo contra el que impactaras tú o la moto, gravilla, manchas de aceite o gasoil en la carretera, baches, etc.), del entorno, de la situación en que quedó la moto y de cual-

Llama al 112 para que se personen los agentes de tráfico y levanten atestado del accidente.

quier otro detalle que pueda ser interesante aportar como prueba a la hora de defender una reclamación contra la Administración o particular responsable del agravamiento de los daños.

Llama al 112 para que se personen los agentes de tráfico y levanten atestado del accidente.

Si es posible, consigue también los datos (nombre, apellidos, teléfono y DNI) de testigos presenciales.

CASO B: ACCIDENTE EN QUE SE VE INVOLUCRADO OTRO VEHÍCULO.

En este caso pueden darse a su vez dos situaciones distintas.

1- La primera es que **el conductor del otro vehículo se de a la fuga**. En este caso deberemos intentar conseguir la matrícula, marca, modelo y color del vehículo, datos de los testigos presenciales y fotografiar o recoger cualquier vestigio que pueda ayudar a identificar y localizar el vehículo huido, tales como restos de pintura del vehículo dejados en elementos de la carretera o en la moto, restos o trozos de carrocería, piezas desprendidas, etc.

Por supuesto, en este y en todos los casos en que haya heridos o la más mínima duda o conflicto, o se necesite recoger pruebas de los hechos, llamaremos al 112 para que se personen los agentes de la autoridad competente. En tal caso lo mejor, si es posible, es no tocar ninguno de los restos del accidente, pues los agentes necesitan comprobar la situación y estado de todos estos elementos para poder reconstruir el accidente, y en su caso recogerlos como prueba.

2- La segunda posibilidad es que **el otro vehículo no se de a la fuga**.

En este caso y con independencia de quien tenga la culpa deberás recopilar al menos todos los datos que vienen en el parte amistoso. Si alguno de los dos reconocéis la culpa y estáis de acuerdo con la forma en que se ha producido el accidente, ambos deberéis firmar el parte amistoso, de lo contrario no debéis firmar el parte, y tan solo usarlo para recoger todos los datos del contrario y del escenario del accidente.

RECOMENDACIONES GENERALES:

- Señalizar correctamente el lugar del accidente con el fin de no provocar otros siniestros.

- Siempre que haya lesionados o algún tipo de conflicto, llamar al 112.

- Si sufres lesiones, por leves que sean, acude al servicio de urgencias del hospital más cercano.

- Conserva todos los enseres dañados en el accidente (equipo, casco, botas, etc.). También es conveniente conservar las facturas de adquisición de los mismos para poder justificar su coste en caso de reclamación.

- Comunica el siniestro a tu compañía de seguros lo antes posible.

- Guarda los justificantes de los gastos que te genere el accidente, como la asistencia médica, medicamentos, rehabilitación, gastos de desplazamiento (taxi, etc.), al igual que los relacionados con los daños materiales, como facturas o presupuestos de reparación del vehículo, etc.

En cualquier caso, si tienes alguna duda, ponte en contacto con nosotros.

Si es posible, consigue también los datos (nombre, apellidos, teléfono y DNI) de testigos presenciales.

Asesoría Jurídica: 958 257430

asesoria.juridica @mutuamotera.es

>> Boletín de inscripción AMM

Asociación Mutua Motera

Cuota única de inscripción: 10 euros. Se paga una sola vez y con ella pasas a formar parte de esta Asociación. Tu Asociación.

Cuota anual: Vigente desde el 2005. Actualmente de 20 euros. Podrás disfrutar de todas las ventajas y servicios de la Asociación.

Fondo Mutual: Para constituir la mutualidad. Con facilidades para ingresar el total (300 euros) según te interese.

¿Qué cuotas tengo que pagar?
La de inscripción y la anual.

¿Cómo realizo el pago?
Domiciliando los recibos. Tan solo tienes que rellenar el siguiente formulario y remitirlo a la Asociación por fax o correo. También puedes hacerlo por la página web.

¿Qué estoy autorizando al domiciliar las cuotas?

A que la Asociación cargue en la cuenta que indicas las cuotas vigentes. La de inscripción, si todavía no la has abonado, y la anual. También se te cargará el Fondo Mutual si marcas las casilla correspondiente.

Boletín de Inscripción

Rellena el siguiente formulario y envíanoslo
· por correo ordinario a nuestra oficina central: C/ Manuel De Falla, 17 bajo. 18005 Granada
· por fax: 958 253 244
Los campos indicados con asterisco son obligatorios

Nombre* ..... NIF* .....

Apellidos*..... Fecha nacimiento* .....

Domicilio*..... Código postal*.....

Localidad*..... Provincia* .....

Teléfono particular..... Móvil..... e-mail .....

Autorización de adeudo por domiciliación bancaria

Cuota de inscripción y anual de la Asociación Mutua Motera

☑ Yo, D/Dª* ..... con D.N.I. nº* .....
autorizo a la Asociación Mutua Motera a cargar en la cuanta que detallo a continuación la cuota anual (20 euros), y la de inscripción (10 euros) si procede.

Código cuenta* (rellena los 20 dígitos)	Entidad	Oficina	D.C.	Cuenta
	☐☐☐☐	☐☐☐☐	☐☐	☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐

Aportaciones a la Asociación Fondo Mutual

☐ Yo, D/Dª ..... con D.N.I. nº .....
autorizo a la Asociación Fondo Mutual a cargar en la cuanta arriba indicada el importe destinado a formar mi participación en el fondo mutual, de conformidad con las indicaciones marcadas a continuación.

- ☐ cargar el importe completo 300 euros en un solo pago
- ☐ cargar una cantidad semestral 150 euros hasta completar los 300 euros de mi participación
- ☐ cargar una cantidad semestral 100 euros hasta completar los 300 euros de mi participación
- ☐ cargar una cantidad trimestral 100 euros hasta completar los 300 euros de mi participación
- ☐ cargar una cantidad trimestral 50 euros hasta completar los 300 euros de mi participación
- ☐ cargar una cantidad mensual 50 euros hasta completar los 300 euros de mi participación

firma

Los datos facilitados mediante este formulario serán incorporados a la base de datos de la Asociación. El objeto de la recopilaciónde los datos adjuntos es el de poder facilitar al asociado el pago de la cuota anual de la Asociación. El destinatario de la información recopilada mediante este formulario es única y exclusivamente la Asociación. La facilitación de los datos solicitados tiene carácter voluntario. La entrega de los datos solicitados facultará a la Asociación a cursar la domiciliación de las aportaciones. El socio podrá solicitar a la Asociación en todo momento la información que esta detenta en su base de datos sobre su persona, así como podrá solicitar su modificación, actualización, cancelación y eliminación. El departamento responsable de la base de datos es el de Administración, pudiendo dirigirse al mismo personalmente o por correo en la calle Manuel De Falla, nº 17, bajo 18005 Granada, o bien a través del teléfono 902 196 876 o del correo electrónico. La información facilitada queda protegida por la Ley Orgánica 15/1999, o/y la legislación vigente aplicable que la sustituya o complemente.